Sayı: 3 / Haziran - Temmuz 2021

Auto SHOW

16,00 TL

MEMBER OF DOĞAN GROUP
www.autoshow.com.tr

KKTC Fiyatı: 19.50 TL
ISSN 1300-5863

Yeni bir lezzet

Opel Mokka



TEST

AUTO SHANGHAI 2021 EMBRACING CHANGE

ŞANGAY'DA BÜYÜK ŞOV



Güçlü ve şık kapışma

KARŞILAŞTIRMA

Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio

BMW M3 Competition



DAHA DA GOLF OLDU

GÜNCEL

VW Polo



Artık daha çekici

Skoda Kodiaq

AUDI Q4 SPORTBACK E-TRON



GÜNCEL: Audi A6, Mercedes EQS, Mercedes EQB, Kia EV6, DS9; SÜRÜŞ İZLENİMİ: Porsche 911 GT3, Hyundai Bayon, Kia Sorento PHEV, Subaru Outback, Audi Q8, BMW 4 serisi, Mercedes EQC, BMW X2, Dacia Sandero, Kia Rio; TEST: Citroen e-C4, Hyundai i10 N-Line; KULLANILMIŞ OTOMOBİL: VW Polo; SERVİS: Polen filtresi


YENİ RANGE ROVER EVOQUE
GÖZ ALICI
LAND ROVER
ABOVE & BEYOND
RANGE ROVER
Range Rover Evoque, 2021 yılında sunulmaya başlanan 1.5lt Benzinli motor seçeneği ile
Borusan Otomotiv Land Rover Yetkili Satıcılarında.
İlham verici tasarımı ve dikkat çekici teknolojik detayları ile gözlerinizi ondan alamayacaksınız.
landrover.com.tr
Borusan Otomotiv

EDİTÖR



Yayın Danışmanı
HIRANT KASAPOĞLU

KRİZ DERİNLEŞİYOR

Geçtiğimiz sayının yine bu köşesinde, önümüzdeki dönemde otomotivi bekleyen çip krizinden ve bu türdeki tedarik sıkıntılarının sektöre olan zararlarından bahsetmiştim. Aradan geçen 2 aylık süre zarfında ne yazık ki kriz daha da derinleşti, hatta sadece çip ve yarı iletken segmentiyle sınırlı kalmadı, tedarik sıkıntısı kauçuk ve lastik gibi sektörlerde de baş gösterdi.

Ama umutsuz değiliz, pazarlama faaliyetleri hız kesmeden sürüyor. Son 2 aylık dönemde 30'a yakın yeni otomobil modeli tanıtıldı, büyük bölümü de Türkiye pazarına sunuldu. Öte yandan da dünyanın birçok yerindeki fabrikadan, üretime birkaç hafta ve ay için ara verme haberleri geliyor. Üretimde yaşanan bu önemli kayıplar, hem ana sanayide, hem de tedarik zincirinde ve yan sanayide çok büyük zararlara yol açıyor. Hatta yaşanan zararların mertebesi o denli yüksek olabiliyor ki, küçük ölçekli işletmelerin orta dönemde kapanıp sektörden silinmesine bile sebep olabilir. Diğer yandan çiplerde yaşanan tedarik sıkıntısının orta dönemde, global ölçekte yarı iletken fiyatlarını artırmasından endişe ediliyor. Üstelik birkaç ay önce ilk olarak otomotivde başlayan bu sıkıntı, şimdi tüketici elektroniği ve elektrikli ev aletleri sektörlerine de sıçramış durumda. Neyse ki TMSC gibi büyük çip üreticileri, önümüzdeki yıllarda büyük yatırımlar yapmayı ve kapasite artırımı planlıyorlar, yani birkaç yıl içinde çip tedarikinde rahatlama görülebilir. Ama unutmayalım ki, tüm bu yatırımlar, çip fiyatlarına yansıyacaktır. Sadece artan çip fiyatları değil, üretimde yaşanan kesintilerden dolayı zarar yazan üreticiler, bu zararı çıkartmak için yeni ürünlerde fiyat artışına gidecekler. Plansız büyümenin sonunda, işin ucu yine tüketiciye dokunacak, global ölçekte otomobil ve tüketici elektroniğinde son kullanıcı fiyatları ne yazık ki artış gösterecek. Bunun ülkemize yansıması nasıl olur derseniz, şu anda bile yarım milyon lira etiketle lansmanı yapılan araçlar için "çok rekabetçi fiyatla pazara çıkıyoruz" diyen pazarlamacılar artık bir milyonlu rakamları telafuz etmeye hazırlanmalılar. Bir milyon rakamı, pazar satış adedi büyüklüğünde yakalanır mı bilemiyorum ama kur seviyesinde ve vergilerdeki küçük artışlarla, fiyat seviyesinde bu rakam kolaylıkla yakalanabilir. Hele de KDV oranında ufak bir düzenlemeyle, akaryakıtın pompadaki litre satış fiyatına bir gecede yüzde 10 zam yapılabildiği bir ortamda...

Neyse, gelelim güzel haberlere. Otomotiv Distribütörleri Derneği ODD, Eylül ayında Autoshow fuarını yeniden organize etmeyi planlıyor. Pandemiden bunaldığımız, otomobil galeri ve showroomlara gidemediğimiz, online satışlara iyice alıştığımız bu dönemde tabii ki fuar da dijital platformda düzenlenecek. İşe bir de iyi tarafından bakalım, fuarı evimizden, oturduğumuz yerden takip edebileceğiz, çevre illerden İstanbul'a gelme, fuar alanında park yeri arama, kalabalık stantlarda gezinme ve ayaklara kara sular inme derdi olmayacak. Ama otomobillere dokunamayacağız, koltuklarına oturamayacağız, iç mekandaki yeni otomobil kokusunu hissedemeyeceğiz, o da ayrı.

İLETİŞİM
facebook.com/autoshowdergi — twitter.com/autoshowdergi — instagram.com/autoshowdergi

İçindekiler



Cool ve çekici

2016 yılında konsept olarak tanıtılan Mercedes'in ilk elektrikli modeli EQC'yi kullanma fırsatı bulduk. **S. 50**





En zarif şirket otomobili

Teşvikle vergiyi düşürürken sürüş keyfini artırmak... Güçlü bir plug-in hibrit olan Audi Q8 60 TFSI e modeli bunu başarıyor. **S. 44**



Genç ruhluların rüyası

VW, 1986'da Golf GTI 16V'yi yaratmıştı. 35 yıl sonra bu araçla tura çıktık ve kendisine daha da fazla aşık olduk. **S.92**

Yeni başlayanlar için

VW Polo V'in ikinci el fiyatları yavaş yavaş gerilese de, kalitesi stabil kalmaya devam ediyor. GTI versiyonların ise yeri ayrı. Belki de bir Polo düşünmenin tam zamanı. **S. 84**



GÜNCEL

AUDI A6 Yeni A6 harika....6
CITROEN C5 X Citroen'in crossover merakı....8
SKODA KODIAQ Artık daha çekici....12
ŞANGAY FUARI Şangay'da büyük şov....14
MERCEDES EQS Yeni süper star....18
AUDI Q4 E-TRON Dört kazanır....22
MERCEDES EQB Elektrikli aile genişliyor....24
VW POLO Daha da Golf oldu....26
KIA EV6 Koreli üreticiden etkileyici yenilik....28
DS 9 Fransız şıklık sanatı....30
AUTOMOTIVE INSIDER Demokratik Dacia....90

SÜRÜŞ İZLENİMİ

PORSCHE 911 GT3 Porsche'nin yeni fırtınası....34
HYUNDAI BAYON i20'nin crossover hali....38
KIA SORENTO PHEV Prizle daha mı iyi?....40
SUBARU OUTBACK Başarılı reçete....42
AUDI Q8 Heybetin dorukları....44
BMW 420i 4 Serisi'ne yeni ruh....46
MERCEDES EQC Cool ve çekici....50
BMW X2 SUV ve Coupe sentezi....56
DACIA SANDERO STEPWAY Ekonomi isteyenlere....60
KIA RIO Taze Rio rüzgarı....64

TEST

OPEL MOKKA Yeni bir lezzet....68
CITROEN E-C4 Her şeyden biraz....72
HYUNDAI i10 T-GDI Ufaklığa fazladan güç....76

KARŞILAŞTIRMA

BMW M3, ALFA ROMEO GIULIA Yakışıklı ve güçlü ikili....78

KULLANILMIŞ OTOMOBİL

VW POLO V Yeni başlayanlar için....84

SERVİS

POLEN FİLTRESİ Alerjilere geçit yok....88

MAGAZİN

GOLF GTI BULUŞMASI Genç ruhların rüyası....92

YENİ A6 HARİKA

Öncelikle Audi A6'nın çok şık göründüğünü kabul edelim. Ayrıca çok sağlam bir otomobil... Auto Bild'in uzun dönem testi de bunu kanıtlıyor. Ancak: Bu sayfalardaki sedanı gören potansiyel A6 müşterileri "şimdi satın almak yerine biraz beklesek mi" diye düşünebilir.

A6 e-tron henüz sadece bir konsept. Ancak Audi'yi, özellikle de Tasarım Şefi Marc Lichte'yi iyi tanıyoruz. Bildiğimiz diğer bir şey de seri üretim versiyonun konsept ile neredeyse bire bir aynı olacağı. Ancak bunun için 2023 ortasını beklemek gerekecek.

Bu 4,96 m'lik Sportback'in (Audi'deki adı) ismindeki e-tron ibaresi, sadece elektrik gücüyle ilerleyeceği anlamına geliyor. Yeni model, Porsche ile Audi'nin birlikte geliştirdiği ve ileride bu ikilinin çok sayıda elektrikli modelinde de kullanılacak olan PPE (Premium Platform Electric) adlı bir platform üzerine inşa edilecek. Örneğin e-tron GT ve Porsche Taycan (şimdilik bu platformu kullanmıyor) gibi... A6 e-tron'un 800 V teknolojisi, 270 kW'a kadar şarj gücüne ve farklı akü boyutlarına izin veriyor.

A6 e-tron'un aksları arasında konumlandırılan aküsünün gücü 100 kWh ve bu da 700 km'ye varan menziller sağlıyor. İki elektromotor ile dört tekerlekten çekiş sunan araç, 476 HP'lik güç ve 800 Nm'lik maksimum tork sayesinde 0-100 km/s'yi 4 sn'nin altında gerçekleştirebiliyor. Henüz adı konulmamış baz model için açıklanan 0-100 km/s süresi ise 7 sn'nin altında.

Elektrikli otomobillere henüz hazır olmayanlar için önemli: Audi, A6'nın içten yanmalı motorlara sahip versiyonlarını da üretecek. Bunların ne zaman piyasaya çıkacağı ise henüz belli değil. Peki

! Audi'nin A6'da yaptığı dönüşüm gerçekten etkileyici ve neredeyse aynen seri üretime geçecek.

Audi A6 e-tron, tasarım ve teknolojide Audi'nin gelecek rotasını gösteriyor.



Arka kısım, üç boyutlu OLED stoplar ve minik spoyler yükseltisiyle farklı görünüyor.



AUDI Q6 E-TRON
Audi için Q'lu model adlarının sayısı yavaş yavaş azalıyor. 2022 sonunda piyasaya çıkacak olan Q6 e-tron ile Audi, yeni bir nişi dolduracak. Q5 ebatlarındaki SUV, Audi'nin yeni PPE elektrikli otomobil platformunun kullanıldığı ilk seri üretim model olacak.

ya Avant? Büyük ihtimalle o da hayatta kalacak.

A6 e-tron ile Audi, PPE'nin startını verdi. Ancak A6, markanın yeni platformunu kullanan ilk elektrikli otomobili olmayacak. PPE'nin kullanıldığı ilk model 2022 sonunda piyasaya çıkacak olan Q6 olacak. Yeni SUV da gelecek yıl piyasaya çıkacak olan elektrikli Porsche Macan ile yakın akraba olmaya devam edecek.

Daha sonra bu teknoloji farklı segmentlere taşınacak. Örneğin A4 sınıfına. Şu anda mühendisler, Mercedes'in EQS'iyle rekabet edecek Artemis kodlu lüks bir otomobil bir projesi üzerinde de çalışıyor. Ancak Artemis piyasaya çıktığında (2025) EQS ilk makyajını görmüş olabilir.



İnce farlar, şarj olmasını beklerken duvara film yansıtabiliyor.



Büyük kapağın ardındaki maksimum hacim 1640 lt.

Ailenin yeni tasarım dili: C5 X, C4'ü hatırlatıyor.

CITROEN'İN CROSSOVER MERAKI

C4'ün ardından yeni ağabeyi C5 X'e de hafif bir SUV makyajı yapıldı.

Bugüne kadar C5, üst sınıfın önemsiz oyuncularından biriydi. Model adına eklenen X harfi ise C5'e görsel bir prestij kazandırdı. Aracın tasarımında C4'e odaklanıldığı görülürken, klasik sedan yapıdan da vazgeçilmiş. Bunun yerine C5 X, station ve crossoverlara öykünüyor. 4,81 m uzunluğa sahip araç, Citroen'in açıklamasına göre bolca konfor ve özellikle arka koltuklarda çok geniş bir iç mekan sunuyor. Piyasaya (yaz ayları) 225 HP'lik plug-in hibrit olarak çıkacak olan C5 X'e daha sonra iki benzinli seçenek de eklenecek. Almanya fiyatı: 40 bin Euro.

! Advanced Comfort Active adlı süspansiyon ilk kez C5 X'te kullanılmış.



Koltuklar konforlu, bilgi-eğlence sistemi modern.



Hepsinden biraz: Liftback, SUV, station...

ARAÇ TAMAMEN, İSMİ İSE BİRAZ YENİ

GR 86 ile Japon marka Toyota, coupe sınıfında müşteri avlamaya devam ediyor.

Dokuz yılın ardından Toyota, GT86 modelini yeniledi. Yeni modelin adı ise GR 86 olarak seçildi. Subaru (BRZ artık Avrupa'da satılmayacak) ile birlikte geliştirilen 4,27 m'lik araç, görsel olarak öncüsünün tasarımına sadık kalırken, daha modern görünümlü ayrıntılara kavuşmuş. Başlangıç fiyatının (Almanya) 35 bin Euro civarında olmasını beklediğimiz GR 86'nın kaputunun altında ise 200 HP'lik boxer yerine, 2,4 lt 235 HP'lik bir motor görev yapıyor.



Kokpit yenilense de aşırı değişmemiş.



Daha modern görünen GR 86'nın şık arka tasarımı biraz Jaguar'ı hatırlatıyor.




Yeni Audi Q2
Dahası var.
34 D 2167
Audi Teknoloji ile bir adım önde
Yeni Audi Q2'nin ortalama CO_2 emisyonu 137-148 g/km; ortalama yakıt tüketimi 6,0-6,5 l/100 km değerleri arasındadır.
Doğuş Otomotiv | Trafik Hayattır
Audi info 444 28 34 | audi.com.tr
Doğuş Otomotiv'in Audi için tercihi
Castrol

YENİ JAZZ HİBRİT HEM PRATİK, HEM EKONOMİK

Honda'nın küçük segmentteki pratik otomobili Jazz yenilenerek, 310 bin liradan başlayan fiyatlarla Türkiye pazarına sunuldu. Executive ve Crossstar olmak üzere iki ayrı versiyonla ithal edilen Jazz'ın asıl önemli özelliği, güçlü bir hibrit motor teknolojisine sahip olması. Jazz için geliştirilen e:HEV teknolojisi, yüksek yakıt verimliliğini, üstün sürüş özelliklerini ve elektrikli sürüşe en yakın deneyimi bir araya getiriyor. Sistem bir adet elektrik motoru, bir adet jeneratör, bir adet 1,5 i-VTEC benzinli motor, lityum iyon batarya ve yenilikçi bir şanzımandan oluşuyor. 1.5 litrelik benzinli motor 98 PS güç üretirken, elektrik motoru ise 109 PS güce ulaşıyor. Yakıt ekonomisi öncelikli olan bu hibrit teknolojisi sayesinde Jazz'ın tüketimi, WLTP normlarına göre 3,7 lt/100 km'ye kadar iniyor, karma kullanımdaki tüketim ise 4,6 lt/100 km. CO2 emisyonu ise WLTP'ye göre minimum 83 gr/km, karma 104 gr/km.





Renault Taliant Türkiye'de yollara çıktı

Renault'nun B-Sedan segmentindeki yeni oyuncusu Taliant, modern tasarım çizgileri, teknolojik donanımları, artırılmış kalite ve konfor unsurlarıyla B-Sedan segmentine farklı bir perspektif getiriyor. X-Tronic şanzıman ve LPG versiyonlarıyla en önemli ihtiyaçlara cevap veren Renault Taliant, Türkiye'de Mayıs sonunda yollara çıktı. Hem perakende, hem de filo kullanıcılarına yönelik sunduğu özelliklerle segment liderliği hedefleyen model, lansmana özel ve sınırlı sayıda stokla 167.900 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Taliant'ta 90 HP'lik turbo beslemeli benzinli 1.0 litre Tce motoru, 6 ileri manuel ya da X-Tronic şanzımanla sunuluyor. 100 beygir gücündeki ECO LPG motorda ise 6 ileri manuel şanzıman mevcut. Giriş versiyonu olan 5 ileri manuel şanzımanla donatılmış 65 beygir gücündeki SCe motor ise yalnızca Joy ekipman seviyesinde sunuluyor.

Citroen C4

Citroen, kompakt hatchback sınıfına iddialı bir giriş yapan yeni C4 modelini Türkiye'de 4 farklı motor ve 4 farklı donanım seçeneğiyle satışa sundu. Yerden yüksek tasarımıyla modern ve güçlü bir duruş sergileyen yeni C4, SUV sınıfına özgü tasarım öğelerini bir hatchback otomobilin zarif ve dinamik karakteriyle harmanlıyor. Yeni C4'ün başlangıç fiyatı 219 bin TL'den başlıyor.





Cupra markası Türkiye'de

SEAT, otomobillerinin sportif ve performans özelliklerini yepyeni bir şekilde ifade ettiği CUPRA markasını, Doğuş Otomotiv güvencesi ile Türkiye'de satışa sunuyor. Türkiye'de satışa sunulan ilk CUPRA modeli ise Formentor oldu. İsmini İspanya'nın Mayorka adasındaki sarp kayalıklardan oluşan Formentor burnundan alan model, sadece CUPRA markasına özel olarak geliştirilen ilk model.

Hyundai Elantra

Hyundai, 2021 yılındaki model atağına yeni Elantra modeliyle start verdi. Sedan segmentine farklı bir bakış açısı getirmesi hedeflenen otomobil, özellikle sıra dışı sert ve keskin çizgileriyle öne çıkıyor. Araç, 1.6 litre, 123 HP'lik atmosferik beslemeli benzinli motora ve CVT şanzımana sahip, giriş seviyesinde ise manuel şanzıman var. Fiyatlar ise 231.500 TL'den başlıyor.



hepsiemlak

hürriyet emlak'ın yeni adresi



Dogan

hepsiemlak.com'u ziyaret etmek için QR kodu cep telefonunuza okutun.

SKODA'NIN DEV SUV'U ARTIK **DAHA ÇEKİCİ**

Skoda Kodiaq 4 yılın ardından makyajlandı. Peki ama yeni görünüm başka neler getiriyor?

Yeni görünüm, standart LED farlar, opsiyonel dijital kokpit ve elden geçirilen motorlarla tazelenen Skoda Kodiaq'ın Almanya fiyatları (başlangıç yaklaşık 31.000 Euro) hafifçe arttı. Aracın Avrupa teslimatlarına temmuz ayı içinde başlanacak. Türkiye'ye ise Ağustos ayında gelecek.

İlk olarak 10,25 inçlik dijital kokpiti (birçok pakette opsiyonel) fark ediyoruz. Sonrasında Octavia'dan alınan iki kollu direksiyon (3 kollu spor direksiyon opsiyonel) dikkatimizi çekiyor. Makyajla birlikte 6,5 inçlik giriş seviyesi radyodan vazgeçilirken, merkezi ekranın ölçüleri artık 8 veya 9,2 inç. Yeni multimedya



Siyah tavan spoylerinin altındaki cam biraz daha eğimli. Stop grubu artık farklı bir tasarıma ve LED'lere sahip.





Artık Skoda'nın en büyük SUV'unda da kokpit dijital ve grafikler isteğe bağlı olarak değiştirilebiliyor. Küçük baz ekran yerini, 8 ve 9,2 inçlik ekranlara bırakmış.





sistemi, kablosuz Android Auto ve Apple CarPlay desteğinin yanında, özel uygulamalar (örneğin hava durumu, haber akışı) da sunuyor. Üç sıra koltuk opsiyonu ve 2065 lt'lik maksimum bagaj hacmiyse aynen korunmuş.

Arkadan çarpılma sisteminin ilave radarları, tehlikeyi önceden algılayıp sürücü ve ön yolcunun emniyet kemerlerini gerip, camları kapatıyor. Donanım seviyeleri eskisiyle aynı: Active adlı giriş paketini, Ambition ve Style takip ediyor. En üst donanım paketlerini L&K ve Sportline oluşturuyor. Ailenin topmodeli RS'te artık dizel seçenek yok. Bunun yerine araçta 2,0 TSI motor görev yapıyor. Benzinli motor sadece 60 kg daha hafif değil, 254 HP ile dizelden 5 HP daha güçlü de. Bu değişimin performansa etkisi konusunda ise Skoda henüz bir açıklama yapmadı. 4x4 sistemi ve DSG şanzıman yeni RS'te de kullanılmaya devam edecek. RS'in tamponlarının alt kısımları yenilenirken, diğer her şey eskisi gibi kalmış: Siyah renkli dekorasyon unsurları, arkada bir reflektör, siyah renkli büyük jantlar (20 inç), kırmızı süslemelere sahip simsiyah iç mekan ve bolca donanım…

"Elektriklendirme" konusunda ise herhangi bir hareket yok: Çek üretici, bir plug-in hibrit üretmeyi düşünüp düşünmedikleri hakkında bir açıklama yapmadı. Makyajlı Kodiaq, tümü elden geçirilip iyileştirilen 2 dizel ve 3 benzinli motorla piyasaya çıkacak. 150 HP'lik dizelde önden çekiş ve 4x4 opsiyonu sunulurken, 200 HP'lik güçlü dizel ile iki güçlü (190/245 HP) benzinli motorsa 4x4 olarak satılacak. 7 ileri DSG şanzımansa baz benzinli motor dışında, tüm Kodiaq modellerinde standart olacak.



SONUÇ
KATHARINA BERNDT

Makyajın ardından büyük Çek SUV'u daha modern ve taze görünüyor. Güvenlik ve multimedya sistemlerindeki geliştirmeler dikkat çekici. Bunun dışında ise Kodiaq, müşteri beklentilerini aynı başarıyla karşılamaya devam ediyor: Aile ve hobi amaçlı kullanıma uygun, büyük, rahat ve geniş bir SUV.

AUTO SHANGHAI 2021 拥抱变化 EMBRACING CHANGE

Yazı Michael Gebhardt

ŞANGAY'DA BÜYÜK

MAZDA CX-30 EV

Japon üreticinin bu elektrikli kompakt SUV'u sadece Çin için geliştirilmiş. Teknolojiler elektrikli crossover MX-30'dan alınmış.







MERCEDES C SERİSİ L

İçeriye buyurun lütfen: Çin pazarı için Mercedes, güncel C Serisi'nin uzunluğunu 131 mm artırarak 4,88 m'ye çıkardı. Uzunluk artışı arka koltuk yolcularına yarıyor.

> „Länge, Luxus und Elektro – darum geht es in China!"
> Michael Gebhardt



WEY CYBER TANK

Çin kopyaları hala var... Bir Great-Wall iştiraki olan Wey, Cyber Tank'ta tasarım olarak Mercedes G Serisi ve Jeep Wrangler'ı örnek almış.



BMW 7 TWO-TONE

Akla gelebilecek tüm donanımlara sahip bu iki renkli 7 Serisi ile BMW, Çin'de Maybach S Serisi ile rekabet edecek.

FORD EVOS

Hakkında birçok dedikodu yayılan Ford Evos, sonunda Şangay'da görücüye çıktı. 1,1 m'lik bir ekrana sahip olan bu 5 kapılı crossover için Ford, ısrarla sadece Çin pazarı için üretildiğini söylüyor. Ancak bize göre bu station-SUV melezi, büyük ihtimalle Avrupa pazarlarında da boy gösterecek. Hatta orta sınıftaki Mondeo'nun bile yerini alabilir. Tabi ki tasarımı ve ismi yenilenmiş olarak.





HONQGI S9

Çin'in premium markası Honqgi, bu milyon Euro'luk hibrit süper sporcu S9 (1400 HP) ile Bugatti'ye meydan okuyor.



AUDI Q5 L

Makyajlı kasanın 10 cm daha uzun olan versiyonu sadece Çin için üretilmiş.

ŞOV

Geçen yıl Pekin Auto Show, Nisan'da yapılamayıp Ekim'e ertelenmişti. Auto Shanghai 2021 ise koronavirüse rağmen, önceden planlanan zamanında yani Nisan sonunda düzenlendi. Çin'deki bu büyük fuarda, birçok heyecan verici yenilik vardı.



Auto Shanghai, Corona'ya rağmen kapılarını açtı.



TOYOTA bZ4X

Hidrojen ve hibritler artık yeterli değil: Toyota, 2025 yılına kadar 15 yeni elektrikli otomobil üreteceğini açıkladı. Subaru ile birlikte geliştirilen bZ4X e-TNGA adlı yeni platforma ve bir RAV-4'ün boyutlarına sahip. 2022 ortasında piyasaya çıkacak olan aracın menzili şimdilik sadece "rekabetçi" kelimesiyle nitelendirildi. Fotoğraftaki köşeli direksiyon büyük ihtimalle opsiyonel olacak.



SERES HUAWEI SF5

Huawei, Seres ile birlikte geliştirdiği elektrikli otomobili tanıttı. Motorlar ve işletim sistemleri cep telefonu üreticisi Huawei tarafından hazırlanmış.

Volvo'nun da sahibi olan Geely, yeni bir elektrikli otomobil markası kurdu.

AUDI A7 L

Şoförlü kullanım Çin'de çok moda. Bu nedenle Audi, partneri SAIC ile birlikte A7'yi 10 cm uzatmış. Ayrıca boyu 5 m'yi aşan sedanın arka kısmında Sportback'e göndermeler yapılmış.





ZEEKR 001 >>

Zeekr ile Geely, yeni bir elektrikli otomobil markası yarattı. 001 adlı modeli 2020'de bir Lynk&Co konsepti olarak görmüştük.

AUTO SHANGHAI 2021 EMBRACING CHANGE

>>

WULING MINI EV CABRIO



Sevimli görünen araç Avrupa'ya da gelecek. VW'nin üstü açık bir ID.3 üzerinde çalışma zamanı geldi.

XPENG P5



XPeng ilk otomobillerini Norveç'te test ediyor ve 4,80 m'lik elektrikli sedan P5 de Avrupa'da satılabilir.

LEXUS ES



Makyajlı ES Şangay Fuarı'nda tanıtıldı. Avrupa'da da satılan bu orta sınıf sedan, artık yeni bir ızgaraya ve daha ince farlara sahip. Daha sert bir süspansiyon, yeni bir dokunmatik ekran ve ilave asistan sistemler de makyajla birlikte gelen yenilikler arasında.





AUDI CONCEPT SHANGHAI

Audi'nin yeni elektrikli SUV'u henüz kamuflajlı ve ismi de yok. Ancak bazı gerçekler şimdiden belli: VW ID.6'nın kardeşi, sadece Çin pazarı için düşünülüyor.

BMW iX

Artık resmileşti: BMW'nin yeni büyük elektrikli SUV'u ilk kez görücüye çıktı. Piyasaya çıkış: 2021 sonu.

Bu elektrikli SUV da Q4 e-tron ve VW ID modelleri gibi MEB adlı platformu kullanıyor.





VW TALAGON

VW'nin iki Çinli ortağı var ve ikisi de çok şey istiyor: SAIC ile birlikte üretilen Teramont, diğer ortak FAW tarafından Talagon adıyla üretiliyor. Her ikisi de ABD'li Atlas modeliyle yakın akraba.

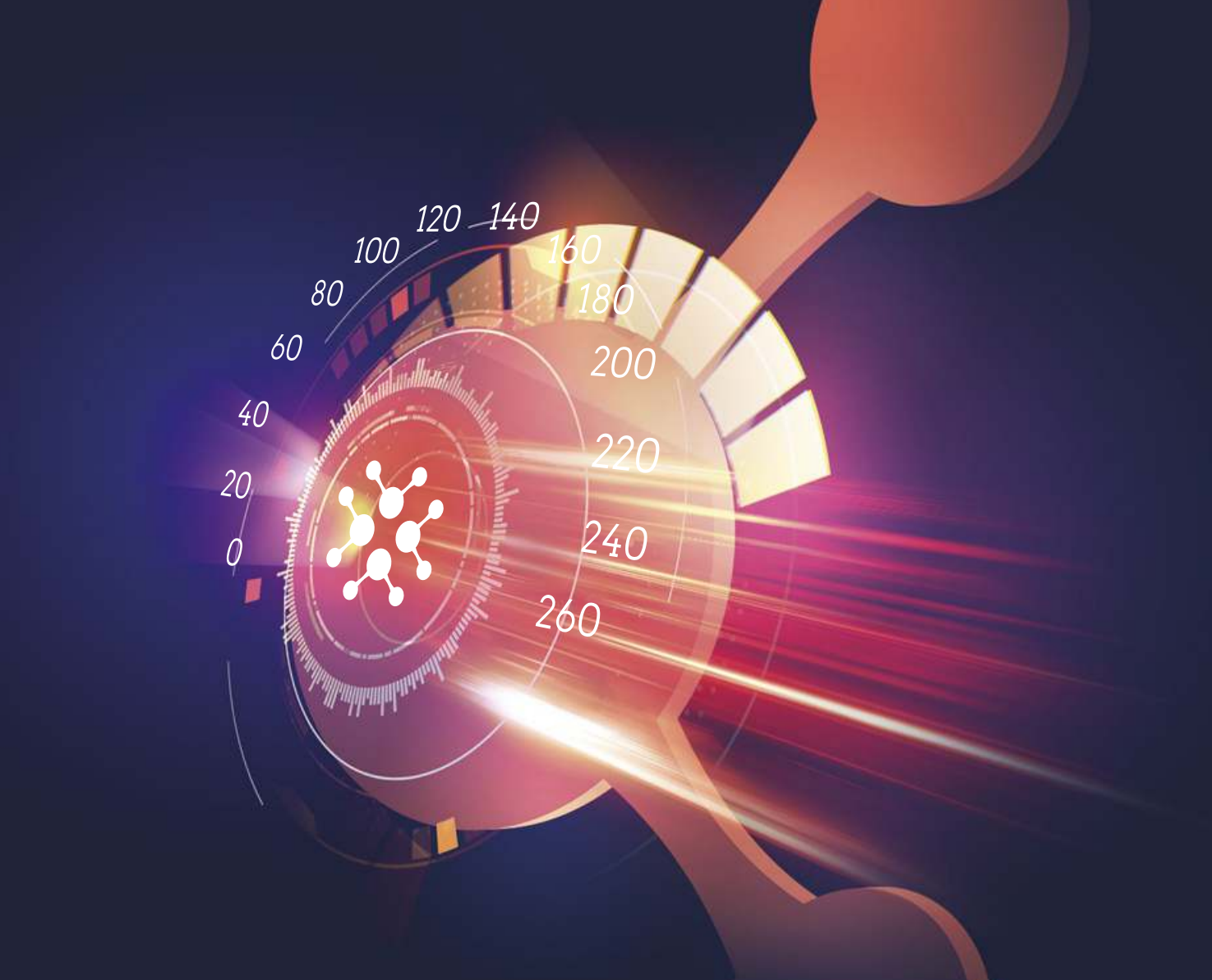




NISSAN X-TRAIL

Yeni Japon kompakt SUV ilk olarak Çin'de piyasaya çıkacak, 2022 yazında Avrupa'ya da gelecek. Görsel ve teknolojik olarak Qashqai'a odaklanılan X-Trail, Avrupa'da elektrikli ve yumuşak hibrit olarak satılacak.





Gücümüzü Verimli Kullanmak Bizim İçin De Önemli!

Bayilerinizle birlikte entegre olabileceğiniz, kolay yönetilebilir bir finansal sisteme sahip olduğunuzda; gücünüzü tahsilata değil, işinizi büyütmeye harcarsınız. İşletmenize özel sunduğumuz finansal çözümler sayesinde kesintisiz nakit akışı sağlayabilir, tüm bankalarla uyumlu bir altyapıya kavuşabilir ve işinizi dijitalleştirebilirsiniz.

İhtiyacınıza göre ödeme sistemi çözümleri için bize ulaşın.

paynet

/paynetodeme



200 kW şarj ünitesinde 300 km menzil için 15 dk yeterli.

Tesla, lüksün elektrikle de mümkün olduğunu gösterdi. Şimdi sıra Mercedes'te.

EQS LIPERSTAR

Daimler yeni bir sayfa açıyor. Ancak elektrikli Mercedes EQS, kardeşi S Serisi'ne de rakip olacak.

Yuvarlak arka kısımdaki ışıklı şeritte, elektromotor bobinlerinin sarmal tellerini andıran bir desen kullanılmış.



Kokpitteki ekranların toplam genişliği 1,41 m.

Bagaj hacmi 610 lt ile 1770 lt arasında değişiyor.

Bizi yeni Mercedes EQS'i süperstar olarak seçmeye iten şeyin ne olduğunu merak ediyor musunuz? İzin verin kısaca açıklayalım. Örneğin kesinlikle bir süperstar olarak görünüyor. 5,22 m'lik bu yeni elektrikli Mercedes, S Serisi'nden 4 cm daha uzun. Ayrıca Mercedes tasarım konusunda da yeni yollara girmiş: Uzun aks mesafesi, çok az köşe ve akstan aksa hoş bir canlılıkla uzanan bir yaşam alanı. Tampon-tekerlek mesafeleri önde de, arkada da, oldukça kısa. Yani, sıra dışı bir forma sahip. Neticede birçok süperstar da farklıdır, değil mi? Ayrıca havalıdırlar. İşte bu nedenle kapı kolları elektrikli ve bir düğmeye basıldığında kapılar kendi kendine açılıp kapanabiliyor.

Ancak karakter, görünümden daha önemlidir. Bu yüzden içine geçip her ayrıntısına bakmak istiyoruz.

İçerideki 3 ekrandan oluşan yapının genişliği 1,41 m ve gerçekten heyecan verici görünüyor. Direksiyon ise şaşırtıcı şekilde konvansiyonel. Koltuklar lüks sınıfa uygun olarak çok konforlu ve buna test aracındaki spor koltuklar da dahil. Ancak baş mesafeleri biraz hayal kırıklığı yaşatıyor. 1,95 m'lik bendenizin başımın üzerinde, hem ön hem de arka koltuklarda, pek alan kalmıyor. Bunun nedeni ize zemindeki akü. Sürücü ve ön yolcu, spor otomobillerdekileri andıracak şekilde yüksek tutulmuş orta konsol nedeniyle, birer tünelin içinde oturuyormuş gibi hissediyor. EQS için Mercedes "sürücü otomobili" dediği için, bunu bir kompliman olarak alabilirsiniz.

EQS sevimli bir ifadeye sahip. Burun kısmına elektrikli Mercedes'lerin tasarım dili hakim.

Sıra, süperstarın yeteneklerinde. Bunların çoğu karoserin altında ve devasa ekran grubunun arkasında gizli. Yeni elektrikli otomobil platformuyla EQS, Mercedes'in geliştirdiği ilk, sadece elektrikli model. EQS'in zeminindeki aküler yüksek kapasite seviyesine sahip: 90 kWh ve 107,8 kWh. Güç seçenekleri ise 245 kW (333 HP) ve 385 kW (524 HP)



MERCEDES EQS 580 4MATIC

Motor: önde ve arkada birer elektromotor; **Akü kapasitesi:** 107,8 kWh; **Güç:** 385 kW (524 HP); **Maks. tork:** 855 Nm; **Güç aktarımı:** 4x4, 1 ileri şanzıman; **U/G/Y:** 5216/1926/1512 mm; **Boş ağırlık:** 2585 kg; **Bagaj hacmi:** 610-1770 lt; **0-100 km/s:** 4,3 sn; **Maks. hız:** 210 km/s; **Tüketim** (WLTP): 17,4 kW/100 km'den itibaren; **Menzil (WLTP):** 770 km'ye kadar



Her yer ekran dolu. İsteğe bağlı olarak ön yolcu için de alınabiliyor.



İç mekan rahat ve konforlu. Ancak uzun boylular için baş mesafesi yetersiz kalabilir.

olarak sıralanıyor. Aracın maksimum menzili ise WLTP normuna göre 770 km'ye kadar (arkadan itişli ve büyük akülü uzun yol versiyonunda) ulaşabiliyor.

345 kW'lık EQS 580'in her iki aksında birer adet elektromotor görev yapıyor. Bu topmodeli kısa mesafeli de olsa kullanma fırsatı bulduk. Araç ipeksi bir yumuşaklık ve rahatlıkla ilerliyor. Arka aksın da yönlendirmeye katkıda bulunması ise bu 2,5 tonluk deve etkileyici bir kıvraklık sağlıyor. 855 Nm'lik tork ise harika bir itiş ve her zaman yeterli güç sağlıyor.

EQS ağustos ayında piyasaya çıkacak. Tabi ki yüksek bir bedelle! Neticede süperstarlar da sıradan ünlülerden daha fazla ücret talep eder. Mercedes henüz bir açıklama yapmamış olsa da, Almanya baz fiyatının 100 bin Euro seviyesinde olması mümkün. AMG ve Maybach versiyonlarında ise bu rakam çok daha yüksek olacaktır.



Havalı süspansiyon (standart) harika bir konfor sunuyor. Elektromotor (ortada) neredeyse hiç ses çıkarmıyor.



SONUÇ
PETER FISCHER

Teknolojileri ve lüksüyle çok şey vaat ediyor. Görünümü özgün. EQS ile Daimler yeni bir çağa adım adıyor. EQS'i direkt olarak S Serisi ile karşılaştırmak için sabırsızlanıyorum.


Kia Sportage
sizin kadar
iddialı!
Movement that inspires
SPORTAGE
www.kia.com.tr
ANADOLU GRUBU
ÇELİK MOTOR
5 YIL VEYA
150 BİN KM
GARANTİ
/kiaturkiye

4,59 m'lik uzunluğu, 1,87 m'lik genişliği ve 1,63 m'lik yüksekliğiyle Q4, Q3 ile Q5 arasında konumlanıyor.



DÖRT KAZANIYOR

Audi, orta sınıf SUV'unu elektriklendirdi: Q4 ile ilk randevu.

Q4 e-tron modeli tanıtılırken aracın örtüsü kaldırıldığında, bir anlığına Audi'nin bizlere 2019'daki konsepti gösterdiğini zannetik. Çünkü bu elektrikli orta sınıf SUV, 2 yıl önceki konsept haliyle neredeyse bire bir aynıydı. Gerçekten de farklılıklar, standart kapı kollarının olması ve jantların biraz daha küçük olmasıyla sınırlıydı.

Yeni elektrikli otomobil platformunu kullanan Q4 e-tron'un görsel olarak kardeşleri VW ID.4 ve Skoda Enyaq ile çok az ortak noktası var. Yani Audi'nin o tanıdık teknoid tasarım dili kullanılmış. e-tron'a özgü kapalı ızgaranın dışında araçta, quattro'ya gönderme yapan çıkıntılı çamurluklar var. Aracını kişiselleştirmek isteyenlere, gündüz farlarının grafiklerini değiştirme imkanı sunuluyor. LED farların standart olduğu Q4 e-tron'da Matrix farlar için ekstra bedel ödemek gerekiyor. Audi arkada da LED aydınlatmayı tercih etmiş ve stopları hoş görünümlü bir ışıklı bantla birleştirmiş.

Aile dörtlendi: e-tron, e-tron Sportback ve e-tron GT'nin ardından sıra, orta sınıf SUV'ları elektriklendiren Q4'te.

Q4'ün boyutları kardeşlerine çok yakın, hatta 2,76 m'lik aks mesafesi tamamen aynı. Klasik SUV versiyonun yanında bir de Sportback versiyonun sunulacak olması ise hoş bir sürpriz oldu. B sütunlarına kadar bire bir aynı olan ikiliden Sportback'in tavanı coupeler gibi alçalıyor.

Audi, iç mekanda taze ve modern bir tasarım tercih etmiş. Üst ve alt kısımları düzleştirilmiş yeni spor direksiyon, baz modelden itibaren alınabiliyor. Havada asılı duruyormuş gibi hissettiren orta konsol tam bir görsel ziyafet. Dijital kokpit tüm Q4'lerde standartken, 11,6 inçlik orta konsol ekranı ise opsiyonel. Baz versiyonda ise bu ekranın ölçüsü 10,1 inç. Klima kontrolleri ise klasik düğmelerle yapılıyor. İç genişlikler arkada da yeterli: Eğer 1,80 m'den uzun değilseniz burada da çok rahat edeceksiniz.

Teknolojilerde ise önemli sürprizler yok. Bunun nedeni ise 3



Modern kokpit, dijital ekranların hakimiyetinde. Orta konsol çok şık. Vites kontrol ünitesi e-tron GT'den alınmış.





Bagaj hacimleri Q4'te 530-1490 lt, Sportback'te ise 535-1460 lt arasında.

versiyon halinde sunulan Q4 e-tron'da VW Grubu'nun platform teknolojisinin kullanılması. Baz versiyon 35 e-tron 170 HP güce ve arkadan itişe sahip. Diğer iki seçenek ise 40 e-tron (204 HP) ve topmodel 50 e-tron (299 HP, önde ve arkada birer adet elektromotor). Menzil verileri konfigürasyona bağlı olarak 341 km ile 520 km (WLTP) arasında değişiyor. Maksimum 125 kW'lık şarj ünitelerine izin veren akülerden ilki 52 kWh, ikincisi ise 77 kWh kapasiteye sahip.

Aracın Almanya fiyatları 35 e-tron'da 41 bin 900 Euro, topmodelde ise 52 bin 900 Euro. Sportback kasa farkı ise 2 bin Euro civarında. Almanya'da uygulanan teşvikler çerçevesinde tam teşvik alabilen 35 e-tron'un fiyatı 9 bin 570 Euro daha düşerek 32 bin 330 Euro'ya geriliyor.

52 kWh'lık akü maksimum 100 kW'lık, 77 kWh'lık aküyse maksimum 125 kW'lık ünitelerde şarj edilebiliyor.

SONUÇ
ANDREAS HUBER

Audi bir süredir şık ve etkileyici tasarımlara imza atıyordu ve Q4'te de bu geleneğe sadık kalınmış. Teşvikler sayesinde düşen fiyatlar ise Q4 e-tron'u çekici bir alternatif haline getiriyor. Elektrikli otomobiller işte böyle geniş kitlelere yayılacak.

AUDI Q4 SPORTBACK E-TRON



ELEKTRİKLİ AİLE GENİŞLİYOR

Mercedes elektrikli otomobil gamını genişletiyor: EQC, EQA ve EQS'in ardından sıra EQB'de. Kompakt elektrikli SUV'Un hedefi aileler ve hobi meraklıları.



Minivanların popülerlikleri gün geçtikçe azalıyor. Çünkü artık birçok insan SUV'ları daha çekici buluyor. Yani bugün çocuklar "uzun bacaklı" otomobillerde büyüyor. Örneğin GLB ya da onun elektrikli versiyonu EQB gibi... Tabi ki ailenin bütçesi, yıl sonunda piyasaya çıkacak olan EQB için en azından 50 bin Euro ayırmaya müsaitse...

EQB'nin karoseri klasik GLB ile akrabalığını gizlemiyor. Bu nedenle ikilinin boyutları birbirine çok yakın. Genişlik (1834 mm) aynı olmasına rağmen EQB, 4684 mm ile 50 mm daha uzun ve 1667 mm ile 8 mm daha yüksek. Özellikle kapalı ön ızgara, onun bir elektrikli olduğunun işaretini veriyor.

Küçük kardeşi EQA'daki gibi burada da elektrik teknolojileri zeminde konumlandırılmış. Bu da bagaj hacmini 570-1805 lt'den (GLB) 495-1710 lt'ye geriletmiş. Arka koltukların minder yükseklikleri de artık zemine daha yakın. Yani uzun boylular dizlerini iyice kırarak oturmak zorunda. Yazık, çünkü bunun dışında ikinci koltuk sırası gayet ferah ve ileri-geri kaydırma imkanı (opsiyonel) da sunuyor. Ayrıca üçüncü koltuk sırası da aracın opsiyonları arasında ama boyunuz 1,65 m'den uzunsa en arka sırada rahat etme imkanınız pek yok.

EQB'nin akü kapasite seçenekleri 66,5 kWh'den başlıyor ve bu akü 419 km menzil sağlıyor. Baz modelde büyük ihtimalle 140 kW'lık (190 HP) bir elektromotor görev yapacak. 200 kW (272 HP) ve daha güçlü versiyonların yanı sıra, büyük akülü bir uzun yol versiyonu da planlanıyor.

İç mekan tanıdık bir MBUX hissi veriyor. Dijital göstergeler ve ortadaki geniş ekran tanıdık. Ortadaki ekranda fazladan, menzil, akü durumu ve enerji akışları da takip edilebiliyor. Navigasyon ise, en ideal rotaları ve en kısa şarj süreleri sağlayacak istasyonları gösterecek şekilde elden geçirilmiş.







Mercedes stili: Gösterge grafikleri değiştirilebiliyor. MBUX sistemi son nesil.



Aks mesafesi (2829 mm) GLB ile aynı. Bu da 7 kişiye kadar kapasite sağlıyor.



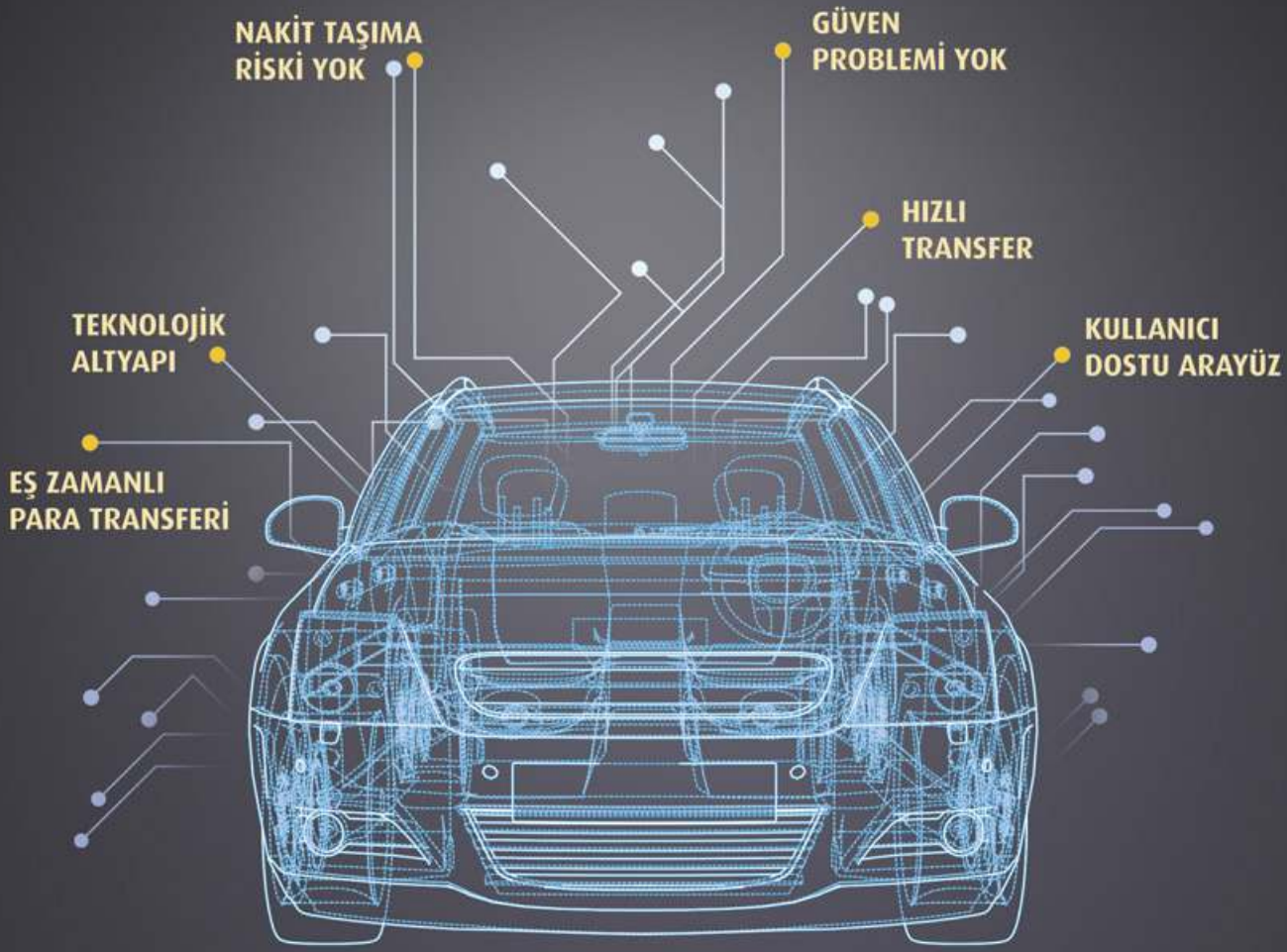
SONUÇ
PETER FISCHER

Tamam, EQB orijinal bir elektrikli değil. GLB modelini almışlar, araca elektromotor ve akü paketi koymuşlar. Ancak klasik kardeşi gibi EQB de oldukça pratik bir otomobil ve bu özellik, bu sınıfta hala çok önemli.

Güvenli Yolculuklar Güvenli Alışverişle Başlar

TaşıtTakas

TaşıtTakas Sistemi, teknolojik altyapısıyla araç alış ve satış işlemlerinizi güvenle gerçekleştirmenizi sağlar. Takasbank ve Türkiye Noterler Birliğinin iş birliğiyle geliştirilen güvenli ödeme sistemi, taraflara nakit taşıma riski olmadan, düşük maliyetli ve hızlı ödeme kolaylığı sunar.



TAKAS İSTANBUL

TaşıtTakas mobil uygulamasını App Store ve Google Play Store üzerinden ücretsiz olarak indirebilirsiniz.

App Store

Google play

www.takasbank.com.tr | www.tasittakas.com.tr

takasbank

VW POLO VI FACELIFT



Makyajlı versiyonun kokpiti dijital olacak. Çok fonksiyonlu direksiyon Golf'ten alınmış.

DAHA DA **GOLF** OLDU

VW Polo, geçirdiği makyajın ardından daha da çekici bir otomobil haline geldi.

Piyasaya çıkmasının üzerinden geçen neredeyse 4 yılın ardından Polo elden geçirilerek iyileştirildi. Makyajla birlikte Polo, ağabeyi Golf'e hem görsel hem de özellikler bakımından iyice yaklaştı.

Ön kısımda ilk dikkat çeken değişim, artık baz versiyonda da standart olan LED farlar ve yeni gündüz farları oluyor. LED-Matrix farlar ise opsiyon listesinde. İki yeni jant seçeneğinin aerodinamik özellikleri iyileştirdiği ve yakıt tüketimine katkıda bulunduğu iddia ediliyor. Stoplar da artık sadece LED'li.

İç mekana bakıldığında VW'nin geçen 4 yıl nedeniyle yavaş yavaş demode olmaya başlayan unsurları değiştirdiği görülüyor. Örneğin analog göstergeler yerini dijital kokpite (8 inç standart, 10,25 inç opsiyonel) bırakmış. Golf'ün giriş versiyonundan alınan direksiyon tüm donanım paketlerinde çok fonksiyonlu düğmelere sahip. Mekanik klima ve elektrikli aynalar da makyajlı Polo'da standart olacak. Otomatik klimada ise düğmeler yerine dokunmatik bir kumanda birimi kullanılacak. Bilgi-eğlence sistemi ise Arteon ve Tiguan'dan alınacak: 9,2 inçlik dokunmatik ekran, MIB 3 (modüler bilgi-eğlence platformu) sayesinde Apple CarPlay ve Android Auto desteği (opsiyonel olarak kablosuz) sunuyor. Travel Assist opsiyonu ise, hız sabitleyici ve şerit takip asistanını bünyesinde barındırıyor. Bu opsiyon ile Polo,

! Makyaj, Polo'yu daha da olgunlaştırdı. Küçük sınıfta çıtanın belirleyicisi olmaya devam ediyor.



LED farlar artık Polo'da da standart. Stoplar, Golf'teki gibi iki parçalı.

2. seviye yarı-otonom araçlar ligine çıkıyor.

Artık dizel seçeneğinin olmaması, makyajlı Polo'daki en önemli yeniliklerden biri. Ayrıca 1,5 lt 150 HP'lik benzinli motor da seçeneklerden çıkarılmış. Makyajlı Polo'nun motor yelpazesi 1,0 lt 80 HP'lik atmosferik seçenekle başlıyor. Bunu, 95 HP ve 110 HP'lik 1,0 TSI motorlar takip ediyor. Ne yazık ki manuel şanzımanlar sadece 5 ileri vitesli. Daha fazlasını isteyenlerinse 7 ileri DSG'yi (turbo seçeneklerde alınabiliyor, 110 HP'de standart) tercih etmeleri gerekiyor. Diğer bir motor seçeneği ise 90 HP'lik doğalgazlı 1.0 TGI olacak. GTI, ailenin topmodeli olmaya devam ederken, gücünün ne kadar olacağı henüz açıklanmadı.

Makyajlı Polo, Eylül ayında daha zengin donanımlar ve biraz artan fiyatlarla piyasaya çıkacak. Tahminlerimiz, Almanya başlangıç fiyatının 17 bin Euro civarında olacağı yönünde. Görünüm ve özellikler olarak Golf'e çok yaklaşsa da Polo, en azından fiyat konusunda ağabeyi (20.700 Euro) ile arasında makul bir mesafe bırakmış.

SONUÇ
ANDREAS HUBER

Golf'ü hatırlatan yeni burnu ve arka tasarımıyla Polo, iyice olgunlaştı. İç mekan ve bazı teknolojilerdeki yenilemeler kesinlikle doğru alanlarda yapılmış. Yani artan başlangıç fiyatının hakkını rahatça veriyor.

KORELİ ÜRETİCİDEN ETKİLEYİCİ YENİLİK

Daha fazla crossover mümkün değil: EV6, spor otomobil, SUV, binek ve station kavramlarını tek araçta harmanlıyor. Daha önce aracın 800 Volt'luk elektrik teknolojisi ve fiyatlar (Almanya: 45 bin Euro) hakkında açıklama yapılmıştı. Şimdiyse içine geçip yakından inceleme fırsatı bulduk.





Uzun ışıklı bant hemen dikkat çekiyor. Baz fiyatı da öyle: Sonbaharda 45 bin Euro ve üzeri.



Modern ve pratik bir kokpitin reçetesi: 12,3 inçlik ekranlar, 2 kollu direksiyon, ince bir düğme grubu ve havada yüzüyormuş gibi duran orta konsol...



800 Volt teknolojisi ile aküler 5 dakikada 100 km menzil için yeterli miktarda şarj edilebiliyor.



Siluet spor otomobilleri hatırlatıyor. 170 ile 584 HP arasındaki yeterli ile abartılı arasında güç sunuyor. WLTP menzil: 510 km'ye kadar.





Bagaj hacmi 520-1300 lt arasında. Şarj kablosu öndeki bagaj bölgesinde (20-52 lt) gizleniyor.



Arka diz mesafeleri gayet iyi. Baş mesafeleri ise iri yapılılar için kısıtlı olabilir.

FRANSIZ **ŞIKLIK** SANATI

Opel'in Fransız kardeşi DS, DS 9 ile üst sınıf sedan pazarını hedefliyor.

Üst sınıf sedan denince aklınıza hangi modeller geliyor? BMW 5 Serisi? Audi A6? Mercedes E Serisi? Ancak farklı seçenekler de var. Örneğin Fransızların son kreasyonu olan DS 9. Neredeyse 5 m uzunluğundaki bu heybetli sedan, 2,90 m'lik aks mesafesiyle çok geniş bir iç mekan vaat ediyor. İncelemeye öncelikle bu aracın modern tasarımıyla başlayalım.

DS 9 birçok insanın başını çevirip birkaç kez baktığı bir otomobil. Dev ızgara, hafif oyuncaklı bir tasarıma sahip LED farlar, dikey gündüz farları... Hepsi çok etkileyici görünüyor. Bu etkileyici görünüm, bolca kromaj ve gravür şıklığındaki diğer eklentilerle tamamlanıyor. Yanlarda elektrikli kapı kolları dikkat çekerken, arkada ise petek formlu ince stop tasarımı ve C sütunlarının üst kısmındaki pozisyon ışıkları tam bir görsel şov sunuyor. İnsan bir şekilde DS'i hatırlıyor.

İç mekan ise beklenenin aksine oldukça sportif. Alçak sürüş pozisyonunu teknolojik kardeşi 508'den hatırlıyoruz. Test aracımızın ön paneli, koltukları ve orta konsolu alkantara ile kaplıydı. Ancak daha fazla premium hava için napa deri döşeme opsiyonu da var. İki büyük ekran (12,3 inç ve 12 inç) gerekli bilgi akışını sağlarken, iç mekanda şıklık, tam da DS'den bekleneceği üzere, fonksiyonun önünde tutulmuş. Aynı durum, kullanımı biraz karmaşık olan bilgi-eğlence sistemi için de geçerli. Koltuk ısıtıcılarını açmak için iki mönü katmanını gezmek zorunda olmak biraz garip. Ana ekranın üzerine konumlandırılmış marş düğmesi de benzer şekilde kullanımı ergonomik değil.

En zengin donanım seviyesinde arka koltuklar, ısıtma, havalandırma ve masaj fonksiyonuna sahip. Yani DS 9, şoförlü kullanıma da



Paris şıklığı... DS 9, Fransa caddelerine çok yakışıyor ama hem ana pazarı Çin, hem de Çin'de üretiliyor.

uygun. Tabi ki patron fazla iri yarı değilse: Diz mesafeleri bonkör olsa da baş mesafeleri biraz kısıtlı.

DS 9 yaz aylarında piyasaya çıktığında pek de iddialı bir motor yelpazesine sahip olmayacak: 1,6 lt 225 HP'lik benzinli (Almanya fiyatı 47.550 Euro) ve aynı motorun yine 225 HP'lik plug-in hibrit (11,9 kWh akü, 50 km elektrikli menzil) versiyonu. Hibrit versiyonda daha sonra büyük akü ve 360 HP'lik 4x4 seçenekleri de sunulacak.



SONUÇ
PETER FISCHER

DS 9, hoş bir auraya sahip şık bir sedan. Ancak müşteri kitlesi, örneğin Almanya'da, pek de geniş olmayacaktır. Özellikle de 5 Serisi, E Serisi, A6 varken...



Performance Life paketinde iç mekanda bolca alkantara döşeme kullanılmış. Diğer bir seçenek ise napa deri.



Dijital panel, klasik yuvarlak göstergelerden kaçınılarak markanın sembolü elmas figürler kullanılmış.



Detaylara özen: Saat, marşa basıldığında yuvasından çıkıyor.



Petek dokulu ışıklara sahip stoplar tam bir göz ziyafeti.



Alçak sürüş pozisyonu Performance Life paketinin karakterine uygun.



C sütunlarındaki pozisyon ışıkları, DS'e yapılmış bir gönderme.



1,6 lt'lik 4 silindirli turbo motorda hibrit seçeneği de var.



Diz mesafeleri harika, baş mesafeleri yeterli, koltuk minderleri uzatılabiliyor.



YENİ TUCSON FARLARINI GİZLEDİ

Hyundai'ın kompakt SUV'u Tucson yenilenerek Türkiye pazarına sunuldu. Dördüncü nesil Tucson hem dış, hem de iç tasarımıyla önceki neslinden çok daha farklı görünüyor. Parametrik tasarım öğeleri arasında, önden bakışta, gizli farlar ve gündüz farları öne çıkıyor. 10,25 inçlik iki adet ekran (biri gösterge paneli, diğeri ise dokunmatik multimedya eğlence ekranı) iç mekanda teknoloji rüzgarı estiriyor. Benzer şekilde düğmeler, vites kolu, el freni kolu gibi unsurların olmaması iç mekanı daha da ferah bir hale getirmiş.

Tucson'un Avrupa pazarında Plug-in hibrit, hibrit, 48V dizel gibi teknolojik versiyonları var. Türkiye pazarına ise ilk etapta iki motor seçeneğiyle geliyor. 1,6 lt'lik T-GDI benzinli motor 180 HP, 1,6 lt CRDI dizel motor ise 136 HP gücünde. Her iki motorda 7 ileri oranlı DCT otomatik şanzıman yer alıyor. Dizel motorla birlikte 4x4 seçeneği de sunuluyor. Fiyatlar ise 377 bin TL ile 549 bin TL arasında değişiyor.





Seat'ın büyük SUV'u Tarraco Türkiye'de

İspanyol Seat'ın SUV ailesi Tarraco ile tamamlandı. Arona ve Ateca'nın ardından, Seat SUV ailesinin en büyük bireyi olan Tarraco, makyajlı haliyle Türkiye pazarına sunuldu. Adını İspanya'da, Barcelona yakınlarındaki Tarragona şehrinden alınan Tarraco, Martorell'de geliştirilmiş ve Almanya Wolfsburg'da üretiliyor. 5 ve 7 koltuklu oturma düzeni bulunan Tarraco, Xcellence ve FR donanım seviyeleri, 1.5 TSI 150 HP benzinli motor ve DSG otomatik şanzımanla ithal ediliyor, fiyatı ise 490 bin TL'den başlıyor.

Mercedes Concept EQT



Hyundai, 2021 yılındaki model atağına yeni Elantra modeliyle start verdi. Sedan segmentine farklı bir bakış açısı getirmesi hedeflenen otomobil, özellikle sıra dışı sert ve keskin çizgileriyle öne çıkıyor. Araç, 1.6 litre, 123 HP'lik atmosferik beslemeli benzinli motora ve CVT şanzımana sahip, giriş seviyesinde ise manuel şanzıman var. Fiyatlar ise 231.500 TL'den başlıyor.



Fabia'da yenilik rüzgarı

Skoda'nın küçük sınıftaki başarılı üyesi Fabia dördüncü nesliyle yüzünü gösterdi. Artırılmış konfor özellikleri, birçok gelişmiş güvenlik ve asistan sistemleriyle gelen yeni Fabia atletik bir tasarım diline sahip. Büyüyen boyutlara rağmen ağırlık aynı kalmış. Büyüyen boyutlar geniş iç kabin ve konforu beraberinde getirmiş. Yeni Fabia'da 1.0 ve 1.5 lt'lik benzinli motorlar kullanılıyor, motor güçleri 65 ile 150 HP arasında değişiyor. Dördüncü nesil Fabia Türkiye'ye Kasım ayında gelecek.

Kalp cerrahından Emanet Kalp



Kalp ve Damar Cerrahı Prof. Dr. Gökçen Orhan'ın, uzun yılların tecrübesi ve birikimiyle kaleme aldığı Emanet Kalp; yapılan her organ bağışının, tükenen çarelere umut oluşunu anlatıyor. Her satırıyla, hayatın bize bağışlanmış büyük bir armağan olduğunu ve her şey tamamlandığında, bu kez armağan sunma sırasının belki de bizlere geldiğini anımsatıyor. Gökçen Orhan'ın ilk romanı Emanet Kalp, hep kitap logosuyla raflardaki yerini aldı.

ALPINE ELF MATMUT DAYANIKLILIK TAKIMI 2021 FIA DÜNYA DAYANIKLILIK ŞAMPİYONASI SEZONUNA HAZIR



Görsel Kaynak: www.alpinecars.com/en/press/alpine-elf-matmut-endurance-team-ready-for-the-2021-fia-wec-championship-season/

- **Alpine Dayanıklılık Takımı, FIA WEC Dünya Dayanıklılık Şampiyonası için yeni aracını tanıttı.**
- **Alpine A480, Gibson Technology tarafından üretilen 4,5 litrelik V8 motorla çalışan, Oreca tarafından geliştirilen şasi üzerine inşa edilmiş bir prototip.**
- **Şampiyonanın en üst kategorisinde yarışan A480, Nicolas Lapierre, André Negrão ve Matthieu Vaxiviere tarafından kullanılacak.**
- **Yarış takımı Alpine ELF Matmut Dayanıklılık Takımı Sorumlusu Philippe Sinault tarafından yönetilecek.**

Alpine, dayanıklılık yarışlarında büyük bir başarı geçmişine sahip ve şimdi FIA WEC ve 24H Le Mans 2021'in en üst kategorisinde yarışma mücadelesini üstleniyor.

Dayanıklılık yarışındaki bu yeni proje, Formula 1'e olan bağlılığında olduğu gibi, rekabetten doğan bir marka olan Alpine'in rekabet konusundaki hırsını gösteriyor.

Fédération Internationale de l'Automobile tarafından Alpine A480 olarak onaylanan prototip, bir Oreca şasi üzerine inşa edildi ve Gibson Technology tarafından üretilen 4,5 litrelik bir V8 ile güçlendirildi. Hypercar sınıfı düzenlemelerine uygun olarak Michelin lastikleri ile donatıldı.

A480, üç deneyimli dayanıklılık pilotu, Nicolas Lapierre, André Negrão ve Matthieu Vaxiviere tarafından kullanılacak.



Yarış takımı, 2014 yılından itibaren olduğu şekilde, LMP2 sınıfında sayısız başarı ile Takım Müdürü Philippe Sinault tarafından yönetilecek.

Alpine İcra Kurulu Başkanı Laurent Rossi konuyla ilgili, "Motor sporları Alpine'den bağımsız düşünülemez. 2013'teki dayanıklılık yarışına geri döndüğümüzden bu yana, bu macera bize muhteşem duygular ve muhteşem zaferler getirdi. Başarılı sekiz yılın ardından, markanın yeni bir başlangıç yaptığı en üst kategoriye girme zamanı geldi. Yönetmelikteki gelişmeler bize tutkumuzu ifade etme, teknik bilgi birikimimizi ve tecrübemizi adil ve makul bir çerçevede gösterme fırsatı sunuyor. Alpine'in renklerinin motor sporlarının en üst seviyesinde parlaması için her yarışta elimizden gelenin en iyisini yapacağız" dedi.

2021 YARIŞ TAKVİMİ

13 Haziran: Portimao 8 Saat (Portekiz)

18 Temmuz: Monza 6 Saat (İtalya)

21-22 Ağustos: Le Mans 24 Saat (Fransa)

26 Eylül: Fuji 6 Saat (Japonya)

20 Kasım: Bahreyn 8 Saat (Bahreyn)

Alpine ELF Matmut Dayanıklılık Takımı Müdürü Philippe Sinault konuyla ilgili, "Alpine'in geçmişi zorluklarla dolu. 2013 yılından beri kendimizi adım adım kanıtlıyor ve Alpine renklerini en üst düzeyde savunabildiğimizi gösteriyoruz. Bu yeni mücadele, bu zihniyetin bir parçasıdır. Alpine'in bu proje için bize duyduğu güven büyük bir gurur kaynağıdır. Dayanıklılık yarışları dünyası tarihinde bir dönüm noktası niteliği taşıyan içinde bulunduğumuz bu zamanda, bu programa alçakgönüllülük ve en iyiyi yapma arzusuyla yaklaşıyoruz. Alpine ile Fransız ve uluslararası motor sporları panteonuna bir kez daha demir atmak için bu heyecan verici ve inanılmaz derecede motive edici mücadelenin üstesinden gelmeye kararlıyız" dedi.

Alpine ELF Matmut Dayanıklılık Ekibi, değerli teknik ortaklarını ve tedarikçilerini unutmadan, bu imtiyazlı ortaklarının desteğinin altını çizdi: ELF, Matmut, Réseau Renault, Identicar, Thiriet, Havas Group, Dewesoft, Bahco, Ixell ve Sabelt.

PORSCHE'NİN YENİ FIRTINASI

Birçoklarına göre GT3, tek gerçek 911: Hızlı, hafif ve gürültülü... Şimdiyse sıra, bolca akıllı elektroniğe ve tabi ki atmosferik motora sahip Porsche 911 GT3'ün yeni versiyonunda.

İLK İZLENİMLER

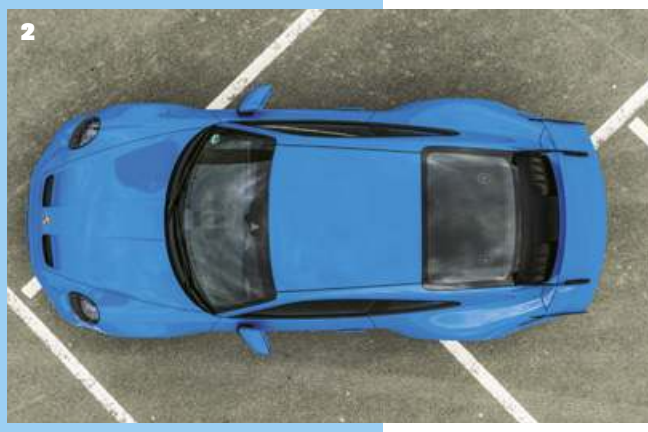
Beğendik/ Beğenmedik

En küçük detaylara bile çılgınca önem verilmesi harika. GT3 her yönüyle bir sanat eseri. Belki fiyatı yüksek olabilir ama, bu otomobilde beğenmediğimiz hiçbir şey olmadı.

Bilster Dağı'nın üzerinde bir şeyler toplanıyor. Şu anda, manzaraya harika uyum sağlayan bir pistteyiz. Esinti sert, bulutlar toplanıyor, kısa bir dolu fırtınası yaşıyoruz ve arada güneş çıkıyor. Ancak asıl kasırga asfalt üzerinde hazırlanıyor: Yeni 911 GT3. Uçuyor, bağırıyor, her virajı kükremeler eşliğinde alıyor. Çok gürültülü, çok hızlı... Yeni GT3'te 992 kodlu model baz alınmış. Burun kısmı çok alçak, arkasında ise yüksek bir sabit spoyler bulunuyor. Arka spoylerin özel yapısı, havanın spoylerin altından daha rahat kayarak aerodinamik özellikleri iyileştirmesini sağlıyor. Böylece daha yüksek bir yere bastırma etkisi ve daha iyi bir sürüş dengesi

Yeni GT3, çok kademeli ayar imkanı sunan daha alçak bir ön spoylere sahip. Özel rengin adı köpekbalığı mavisi.


1


2


3


4


5

1. Yarış tipi koltuklar (5.355 Euro) opsiyon listesinde. Biniş-inişleri çalışmak gerekebilir.
2. Aerodinamik iyileştirmeleri her yerde görmek mümkün. Camlarda ince hafif malzeme kullanılmış.
3. Özel LM jantlar tek bijonlu. Michelin Pilot Sport Cup 2 lastikler önde 255/35 ZR 19, arkada ise 315/30 ZR 21 ebatlı.
4. 6 ileri manuel ve 7 ileri PDK arasından seçim yapılabiliyor.
5. Üstten bağlanan spoylerin montaj şekline "kuğu boynu" deniyor.

PORSCHE 911 GT3 PDK

Motor: boxer 6, atmosferik; **Motor hacmi:** 3996; **Güç:** 510 HP-8400 d/d; **Maks. tork:** 470 Nm-6100 d/d; **Güç aktarımı:** arkadan itiş, 7 ileri PDK; **Boş ağırlık:** 1435 kg; **U/G/Y:** 4573/1852/1279 mm; **Fren diskleri:** önde 408 mm, arkada 380 mm; **0-100/200 km/s:** 3,4/10,8 sn; **Maks. hız:** 318 km/s; **Tüketim:** 12,4 lt/100 km; **CO_2:** 283 gr/km


1



2

1. Marş düğmesi solda, devir sayacı ortada. Ekran mönüleri mantıklı. Tam olması gerektiği gibi. **2.** Kokpit ekranında istenen veriler takip edilebiliyor. Boxer motor 9000 d/d çevirebiliyor. **3.** Egzozlar çift çıkışlı. Ne yazık ki burada sesi size dinletemiyoruz. **4.** Bir bagajı da var: Önde ve hacmi 132 lt.


4


3

elde ediliyor.

4,0 lt'lik 6 silindirli boxerin en önemli özelliği atmosferik olması. Yani turbo ya da kompresör yok. Maksimum 9000 d/d çevirebilen makine, 510 HP güç üretiyor, 318 km/s maksimum hız ve 3,4 sn'lık 0-100 km/s süresi sunuyor. Bu boxer, motor üretim teknolojisinin başyapıtlarından biri. Müşteriye 6 ileri manuel ile 7 ileri çift debriyajlı PDK şanzıman arasında seçim sunuluyor olması da iyi bir tercih olmuş.

1453 kg (PDK) ile yeni GT3,

"Bunların getirisi var mı? Hem de nasıl! GT3 artık daha hızlı ve temiz yönlendiriliyor ve yolda daha sakin hissettiriyor."
Dirk Branke
Auto Bild

boyutları büyümesine ve daha fazla teknolojiye sahip olmasına rağmen, öncüsünden daha ağır değil. Ön kaput ve arka kapak karbondan üretilirken, hafif üretim jantlar, hafif üretim camlar ve lityum-demir-fosfat akü de ağırlık tasarrufu sağlıyor.

Yeni GT3'teki en önemli değişiklik ise önceden kullanılan McPherson ön süspansiyonun, yerini çift çapraz sevk çubuklu versiyona bırakmış olması. Bu yapı daha fazla alan gerektirse de, yönlendirme hassasiyeti, kıvraklık ve denge konularında önemli kazançlar sağlıyor. Öne paralel olarak arkadaki 5 kollu aks da elden geçirilmiş ve arka tekerleklerin yönlendirmeye katkısı 2 derece artırılmış.

Peki ama bunların getirisi var mı? Hem de nasıl! Motor geniş devir bandında çılgınca dolaşıyor ve yıkıcı bir güç üretiyor. Bu güce, hırıltılar, çığlıklar, patlamalar ve kükremelerden oluşan geniş, keyif verici ve güçlü bir ses yelpazesi eşlik ediyor. PDK şanzıman vitesleri yıldırım hızıyla değiştirirken, güç aktarma kabiliyeti de insanı derinden etkiliyor: Gücün tamamı anında ivme olarak geri dönüyor.

GT3'ün yönlendirme kabiliyeti de hem çok kıvrak, hem de çok hassas. Burun kısmı artık daha sakin ve daha sert hissettiriyor. Direksiyonun geri bildirimleri eskiden olduğu gibi, zeminde olan her şeyi hissetmenizi sağlıyor. Frenler hem çok güçlü, hem de en sert frenlemelerde bile aracın dengesi bozulmuyor. Son olarak: Yeni GT3, Nordschleife'de öncüsünden 17,2 sn daha hızlı.



Kuğu boynu bağlantılı arka kanadı ve difüzörüyle arkadan da çok şık görünüyor.

SONUÇ
DIRK BRANKE

GT3 gerçekten de 911'in mükemmel hali. Temiz, safkan ve özellikle atmosferik motoruyla minimalist. Otomobildeki tutarlı gelişme ve olgunlaşma gerçekten çok etkileyici.

i20'NİN CROSSOVER HALİ

Hyundai Bayon 1.0 T-GDI 120 HP

Türkiye'de üretilecek Bayon ile Hyundai, SUV ailesini genişletti. i20'nin yakın akrabası olan araç, Puma, Kamiq ve benzeri küçük SUV'larla rekabet edecek.

Platform stratejisi sağ olsun! Her türlü dönüşüme uygun platformlar sayesinde üreticiler, en küçük nişleri bile doldurarak daha geniş kitlelere hitap etmeye çalışıyor. Aynı şey bir i20 türevi olan Hyundai Bayon için de geçerli: Trafikte fazla yer kaplamayan, fazla ağır olmayan ama yeterince iç mekan sunan bir küçük SUV. Hyundai'ın Kocaeli'ndeki fabrikasında üretilip Avrupa'ya da ihraç edilen Bayon'da Koreli üretici, iddialı ve göze hoş gelen yeni tasarım dilini kullanmış. Bazı unsurlarda İsveç tasarım anlayışına yönelinmiş olsa da, Bayon'un ağabeyi Tucson ile benzerlikleri hemen fark ediliyor.

İLK İZLENİMLER

Beğendik/ Beğenmedik

Ultra kompakt yapısına rağmen Bayon, i20'den çok daha geniş bir iç mekan sunuyor. Ancak bunun maliyeti var. Baz versiyonlar karşılaştırıldığında i20, 3.000 Euro daha ucuz.



Kokpit i20'den alınmış. Parıltılı sert plastik aksam sadece prototiplerde kullanıldı.



i20'nin uzun bacaklı kardeşinin, 120 HP'lik yumuşak hibrit versiyonunu kullanma fırsatı bulduk. Farlar ve üzerindeki ince gündüz farları şık görünüyor.

4x4 ve dizel seçenekleri yok: Bayon sadece benzinli motorlarla (84-120 HP) üretiliyor.

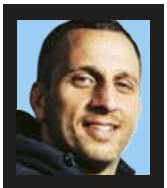
Tasarım unsurları çok çeşitli olsa da, motor cephesi oldukça sade. Giriş seviyesini 84 HP'lik 4 silindirli motor (Almanya başlangıç fiyatı: 16.800 Euro) oluştururken, bunun üzerinde 100 ve 120 HP güç seçenekleri olan 3 silindirli turbo benzinli motorlar yer alıyor. 100 HP'lik versiyon (20.000 Euro) 1000 Euro farkla mild hibrit olarak da satın alınabiliyor. 120 HP'lik versiyon ise her zaman mild hibrit.

Dijital kokpit ve büyük merkezi ekranı i20'den tanıyoruz. Yüksekliği i20'ye göre sadece 4 cm daha fazla olmasına rağmen Bayon'da arka koltuklara oturmak çok daha kolay. Arka koltuklarda sunulan daha geniş diz mesafeleri sayesinde 1,80 m'den uzunlar bile burada rahat edebiliyor. Ayrıca sürücünün görüş rahatlığı da daha iyi.

Test aracımızda en üst motor seçeneği ve 6 ileri manuel şanzıman (7 ileri çift debriyajlı şanzıman opsiyonel) bulunuyordu. Manuel şanzıman gerçekten ilginç bir mekanizma: Kavrama sadece sol ayakla değil, bir ayar motoruyla da kontrol ediliyor. Ayağınızı gazdan çektiğinizde eğer lityum-iyon aküde yeterince enerji varsa, ayar motoru otomatik olarak kavramayı ayırıyor ve rölanti hızında aracın ataletiyle ya da şehir içinde motor tamamen kapalı olarak sessizce ilerliyorsunuz. Kavramanın devreye girmesi ve motorun tekrar çalışması da sessiz ve sarsıntısız gerçekleşiyor. Bayon'un çekiş gücü ve ataklığı konusunda şikayet edilebilecek fazla bir şey yok. Tek sorun, hızlı vites değiştirirken sistemin hafif bir gecikme yaşatması. Yazık, çünkü süspansiyonu sert olmasına rağmen aracın genel ayarları gayet iyi.

HYUNDAI BAYON 1.0 T-GDI 48 VOLT

Motor: sıralı 3, turbo, önde enlemesine; **Motor hacmi:** 998 cc; **Güç:** 120 HP-6000 d/d; **Maks. tork:** 175 Nm-1500 d/d; **Güç aktarımı:** önden çekiş, 6 ileri manuel şanzıman; **U/G/Y:** 4180/1775/1490 mm; **Boş ağırlık:** 1120-1230 kg; **Bagaj hacmi:** 334-1128 lt; **0-100 km/s:** 10,4 sn; **Maks. hız:** 185 km/s; **Tüketim:** veri yok; **CO_2:** veri yok



SONUÇ
STEFAN NOVITSKI

Kalkışlardaki hafif güçsüzlüğünü Bayon, geniş iç mekan ve konforla dengeliyor. Bakalım Bayon ilk karşılaştırmalı testte neler yapabilecek.



Şık döşeme desenlerine sahip koltuklar oldukça konforlu.



6 ileri manuel şanzıman hassas vites değişimleri sunuyor.



Hibrit sistem nedeniyle hacim (334-1128 lt) gerilese de hala yeterli.



PRİZLE

Dizel ve hibritin ardından Kia, Sorento'nun plug-in hibrit versiyonunu da çıkardı. Peki ama hangisini almalı?

Fazladan para iyidir… İşte bu yüzden birçok Avrupa ülkesinde birçok insan plug-in hibritlere geçiş yapıyor. Neticede neredeyse 6 bin Euro teşvik primi veriliyor.

Büyük ihtimalle Kia da bu kitleye hitap edebilmek için, Sorento'nun dizel ve hibrit modellerine bir de plug-in hibrit (PHEV: aküsü şebekeden şarj edilebilen hibrit türü) seçenek ekledi. Bu yeni model, şehir dışı ve şehir içinde gayet tutumlu (100 km'de 8-9 lt arası tüketim) olan klasik Sorento Hybrid'in işini zorlaştırabilir. Çünkü PHEV'nin Almanya fiyatı, teşviklerle klasik hibritten 300 Euro civarında daha düşük.

Peki ama Sorento PHEV sadece bir vergi tasarrufu aracı mı? Böyle olduğunu söylemek haksızlık olur. Standart hibritten farklı olarak PHEV'de sistem, 1,6 lt'lik turbo benzinli motora daha fazla elektrik desteği sunuyor: Şanzıman kutusunda yer alan ve çok daha büyük bir aküyle (1,49 kWh yerine 13,8 kWh) beslenen elektromotor, benzinli motora 91 HP güç ve 304 Nm tork yardımı (60 HP/264 Nm yerine) yapıyor. Böylece araç, 0-100 km/s'yi 8,7 sn'de (hibrit: 9,0 sn) gerçekleştiriyor. 4 silindirli turbo (180 HP) motor, değişken supap zamanlaması, kavrama ve elektromotor bir blok halinde gruplandırılmış. Sistem gücü, 6 ileri oranlı bir otomatik şanzıman ve SUV'lardaki gibi çok diskli kavramaya sahip bir 4x4 sistemi üzerinden tekerleklere aktarılıyor.

İLK İZLENİMLER

Beğendik/ Beğenmedik

Güçlü bir benzin/ elektrik hibriti; kullanışlı elektrikli menzil; dezavantajlar: daha küçük yakıt deposu ve römork kapasitesi

Testlerimiz sırasında sadece elektrik gücüyle, otoyol kullanımları yoğun olmasına rağmen, 49 km yapabildik. Kontrol ünitesinin 120 km/s'de benzinli motoru devreye sokmasını (Kia'nın açıklamasına göre 140 km/s'de) engellemek için bu hızı aşmamaya özen gösterdik. Benzinli motor, akü şarj seviyesi yüzde 25'in altına düştüğünde kendiliğinden devreye giriyor ve aracın sadece elektrikle ilerlemesine engel oluyor.

Bu plug-in hibrit de yapısal dezavantajlara sahip. Bunlardan ilki, ilave teknolojilerin alan işgal etmesi: Yakıt deposu 20 lt küçültülerek 47 lt'ye düşürülmüş. İkincisi dezavantaj, römork kapasitesinin azalmış (1650 kg yerine 1500 kg) olması. Dizel versiyon ise 2500 kg römork çekebiliyor. Üçüncü sorun ise akü bittiğinde tüketimin 10 lt/100 km seviyesini rahatça aşabilmesi.

Koreli üretici, PHEV'lere





İç mekan genişlikleri çok bonkör, şalter yerleşimi dağınık. Sürüş modları bu yuvarlak düğme ile kontrol ediliyor.



Turuncu uyarı: Dikkat, 360 V elektrik! Turbo benzinli motorun hacmi 1,6 lt.

DAHA DA İYİ

1,90 m ile gayet geniş. Kia Sorento'nun dördüncü neslinde hibrit ve plug-in hibrit seçenekleri bulunuyor.

özgü "koruma" düğmesinden (şarjı belli bir seviyede sabitliyor) vazgeçmiş ve iyi de olmuş. Neticede kullanım zaten yeterince karmaşık: Sport mu, yoksa Eco mod mu? Elektrikli mod mu, yoksa hibrit mod mu? Yoksa tüm bu ayarları bilgisayara bırakmak mı? Kış aylarında aracı kullanırken, Eco modun 4x4 sistemini devre dışı bıraktığı unutulmamalı. Aksi taktirde, bir 4x4 satın almış olmanıza rağmen, çevreci bir şekilde rampalarda kayan ön tekerleklerle uğraşmanız gerekebilir. 53 bin 940 Euro'luk Almanya başlangıç fiyatı, tamamen farklı bir tasarıma ama aynı teknolojilere sahip Hyundai Santa Fe'den yaklaşık 1800 Euro daha düşük. Tamam, Kia 7 yıllık efsanevi bir garanti sunuyor olabilir ama buna 150 bin km'lik bir sınırlama koyuyor. Hyundai ise km sınırlaması olmadan 5 yıllık garantiyle geliyor.



Duvar ünitesinde (Wallbox) şarj süresi 3,5 saat.

KIA SORENTO 1.6 T-GDI PHEV

Motor: 4 silindir, turbo, 180 HP + 91 HP'lik elektromotor; **Hacim:** 1598 cc; **Sistem gücü:** 265 HP; **Sistem torku:** 350 Nm; **Güç aktarımı:** Yarı sabit 4x4; **U/G/Y:** 4810/1900/1700 mm; **Boş ağırlık:** 2015 kg; **Bagaj hacmi:** 693-2077 lt; **0-100 km/s:** 8,7 sn; **Maks. hız:** 193 km/s; **Tüketim:** 1,6 lt/16,1 kWh; **CO_2:** 36 gr/km;



SONUÇ
ROLF KLEİN

Sık sık şehir içi yol yapanlar veya eviyle işi yakın olanlar için ideal bir araç. Şarj beklemeyi sevmeyenler hibrit versiyonu, uzun yol yapanlarsa dizeli tercih etmeli.



Yeni ekran daha büyük. Göstergeler klasik.

OUTBACK

Subaru Outback 2.5i Excl. Cross

Motor: 4 silindirli boxer, önde uzunlamasına; **Motor hacmi:** 2498 cc; **Maks. güç:** 169 HP-5000 d/d; **Maks. tork:** 252 Nm-3800 d/d; **Güç aktarımı:** CVT otomatik; 4x4; **U/G/Y:** 4870/1875/1670 mm; **Boş ağırlık:** 1646 kg; **Bagaj hacmi:** 561-1822 lt; **0-100 km/s:** 8,6 sn; **Maks. hız:** 193 km/s; **Tüketim:** 8,6 lt/100 km; **CO_2:** 193 gr/km



Boyu Passat kadar ama çok daha yüksek: Outback, heybetli bir station.

BAŞARILI REÇETE

Subaru Outback 2.5i

Subaru'nun "bozuk yol station'ı" Outback, 6. neslinde de başarılı özüne sahip çıkarken, birçok konuda iyileşmiş de.

Herkes SUV derken, Subaru SUW, yani Sport Utility Wagon (kötü yollarda da ilerleyebilen 4x4 station olarak çevirmek mümkün) demeyi tercih ediyor. Japon marka bu nişi 1996 yılında Legacy Outback ile keşfetmişti. Artık Outback'in 6. kuşağı yollarda. Bunun aslında sadece bir makyaj olduğunu ancak ikinci bakışta fark edebiliyorsunuz: Uzunluğu 50 mm, genişliği 35 mm, yüksekliği 70 mm, zeminden yüksekliği ise 13 mm artmış. Köklü Subaru müşterileri, 213 mm'lik zeminden yüksekliğin birçok orta sınıf SUV'dan daha fazla olduğunu bilirler. Test aracımızın Exclusive Cross paketi, bolca siyah karoser eklentileri ve güçlendirilmiş tavan raylarını içeriyor.

Sürüş sırasında iyileştirmeleri sadece nüanslar şeklinde hissedebiliyorsunuz. Geliştirilen boxer motor atmosferik olmasına rağmen güçlü bir çekiş sunuyor. CVT şanzımanların sert hızlanmalardaki tipik "lastik bant" efekti ise 8 ileri ön ayarlı vites sayesinde iyice azalmış. Bozuk zeminlerde yeni Outback, biraz daha yumuşak ve sessiz ilerlerken, şehir içinde kıvrak ve rahat bir sürüş sunuyor. Ancak Outback'in sportif sürüş meraklılarına ise hitap ettiğini söylenemez. Günümüz modası: Birçok araç fonksiyonu, sadece yeni bilgi-eğlence sisteminin dokunmatik ekranı kullanılarak kontrol edilebiliyor.



Bagaj kapağı daha geniş, maksimum yükleme derinliği 2,40 m.

İLK İZLENİMLER

Beğendik/ Beğenmedik

Outback, eskisi gibi rahat karakterli ve kötü yollarda da ilerleyebilen bir araç. Sadece atmosferik boxer motora sahip olması herkesi memnun etmeyebilir.



Antrasit renkli jantlar aracın offroad havasıyla uyumlu.



SONUÇ
THOMAS RÖNNBERG

Bilgi-eğlence sistemi yeni, asistan fonksiyonları geliştirilmiş... Bunlar dışında Outback, ana konseptine sadık kalmış: Konforlu, rahat karakterli ve hatırı sayılır şekilde, kötü yolda ilerleyebilme kabiliyetine sahip bir uzun yol station'ı.



Işığınla fark yarat.

Yeni TUCSON.

Göz alıcı Parametrik LED Gündüz Farları, şerit değiştirmeyi çok daha güvenli bir hâle getiren Kör Nokta Görüntüleme Asistanı, teknolojisiyle üstün bir konfor sunan Elektronik Vites Paneli (Shift By Wire), yeni Çok Noktalı (Multi-Air) Havalandırma Sistemi ve daha fazlası, tasarım ve donanım özellikleriyle fark yaratan Yeni TUCSON'da.

HYUNDAI

5 YIL 100.000 km Üretici Onarım Güvencesi

Shell HELIX Motor yağları

Hyundai TUCSON modellerinin resmi ortalama CO_2 emisyonu (715/2007/EC) 151-167 g/km, ortalama yakıt tüketimleri ise 5,7-7,3 l/100 km arasındadır. Hyundai modelleri 2 yıl ya da 60.000 km yasal garanti kapsamındadır. Ayrıca yasal garantinin dolmasından sonra, araçların ilk tüketiciye teslim tarihinden itibaren 5 yıl ya da 100.000 km'ye kadar üretim kaynaklı arızaların onarımları Hyundai üretici onarım güvencesi kapsamındadır. Detaylı bilgi garanti kitapçığında ve hyundai.com.tr'de bulunmaktadır. İlanda yer alan aracın donanımları Türkiye'de satışta olan araçların donanımlarından farklılık gösterebilir.

AUDI Q8 60 TFSİ e

Motor: turbo benzinli, önde uzunlamasına + e-motor; **Motor hacmi:** 2995 cc; **Maks. güç:** toplam 462 HP; **Maks. tork:** toplam 700 Nm; **Güç aktarımı:** 8 ileri otomatik; 4x4; **U/G/Y:** 4986/1995/1705 mm; **Boş ağırlık:** 2515 kg; **Bagaj hacmi:** 505-1625 lt; **0-100 km/s:** 5,4 sn; **Maks. hız:** 240 km/s; **Tüketim:** 2.8 lt/100 km + 22,6 kWh/100 km; **CO_2:** 62 gr/km;

Ön tasarım çok heybetli. Liftback yapı sayesinde arka kısım Q7'den daha şık.



Kokpitte 3 ekran var. Hibrit sistem takibi bir düğme ile ana ekrana alınabiliyor.

İLK İZLENİMLER

Beğendik/ Beğenmedik

Hibrit sistemin ayarları kusursuz. Ancak bu ileri teknoloji ürünü Audi, trafikte 10 m²'yi aşan bir alan kaplıyor ve ağırlığı da 2,5 ton.

EN ZARİF ŞİRKET OTOMOBİLİ

Teşvikle vergiyi düşürürken sürüş keyfini artırmak... Güçlü bir plug-in hibrit olan Audi Q8 60 TFSI e modeli bunu başarıyor.

Önce şüphe vardı. BMW X6 gibi coupe görünümlü SUV'lar insanları kutuplaştırdı. Bugünse tüm Alman premium markaların böyle modelleri var: Mercedes, Porsche ve tabi ki Audi. Nesnel olarak bakarsanız uzun bacaklı bir liftback pek de mantıklı görünmeyecektir. Ancak kararlarda göz de rol oynuyor ve bu tasarımlar birçok insanın hoşuna gidiyor. Çünkü SUV sürüş hissini, büyük bir istasyonun iç genişlikleri ve coupe görünümüyle harmanlıyorlar. Neticede coupeler de fiyat-performans oranına fazla önem vermeyenlerin tercihi oluyor. Audi'nin üst ligde boy gösteren alçak tavanlı SUV'unda artık hibrit seçenek de bulunuyor. Tamam, bir araca 100 bin Euro (Almanya'da) civarında bir bedel ödeyebilecek birinin birinci satın alma kriteri tabi ki yakıt tasarrufu olmayacaktır. Ama fazladan tasarruflu olması da göz çıkarmayacaktır.

Audi de bunu biliyor ve tanıtımlarında plug-in araçların, gördükleri devlet teşvikleri sayesinde şirket aracı olarak kullanıldığında sağlayacağı avantajları anlatıyor.

Q8'de Audi, iki seçenek sunuyor: Q8 55 TFSI e (340 HP'lik 6 silindirli turbo benzinli, 136 HP'lik elektromotor, 381 HP sistem gücü) ve Q8 60 TFSI e (462 HP sistem gücü). Güçlü versiyon yaklaşık 18 bin Euro daha pahalı ve farklı bir sistem programlamasının dışında biraz daha zengin bir donanım paketine sahip.

Zarif ayrıntılar içeren bu zengin donanım seçeneği, Q8'in üstün sürüş özelliklerine daha fazla yakışıyor. Teknolojik kardeşi Q7'nin yanında Q8 daha kıvrak bir otomobil: Direksiyon direkt ve geri bildirimleri de daha hassas. Buna rağmen havalı süspansiyon, zemin bozukluklarını olması gereken yerde, yani araç dışında tutmayı başarıyor.

E-Boost fonksiyonu sayesinde turbo benzinli motor, gaz komutlarına inanılmaz hızlı ve anlık tepkiler verebiliyor. Ancak elektrikli ve benzinli motor arasındaki geçişlerin arasındaki akıcılık, 700 Nm'lik tork ve 462 HP'lik gücün insanı koltuklara yapıştıran gücünden daha etkileyici. Yüksek bir kontrol hassasiyeti sunan pedal hissiyle rahatça kontrol edilebilen sistemin sessizliği ve rahatlığı ise, bu aracı kullanma fırsatı bulacak üst kademe yöneticilerini, tam gazda kükremeler şeklinde yayılan V6 seslerinden daha fazla memnun edecektir.



Genişlikler önde aşırı bonkör, arkada ise gayet geniş. Coupe forma rağmen iç mekan büyük.

SONUÇ
THOMAS RÖNNBERG

Elektrik desteğiyle daha az yakıt tüketmek bu fiyat klasmanı için birincil rolde olmasa da, plug-in hibrit konsepti kesinlikle etkileyici. Şehir içinde sadece elektrik gücüyle sessiz bir şekilde ilerleyebilmek, şehir dışında gücün keyfini sürebilmek ve menzil kaygısı duymamak çok keyifli. Ancak fiyatı, Avrupa'da uygulanan teşviklere rağmen, hala çok yüksek.

4 Serisi'ne

Tamamen yenilenen BMW 4 Serisi Türkiye pazarı için özel olarak üretilen düşük hacimli motoru ile



Ön ızgara ve coupe yapı çok iddialı.

yeni ruh

podyumlara çıktı. Fotoğraflar: Murat ÇAVDAR



SÜRÜŞ İZLENİMİ BMW 420i


İç mekan tasarımı, sportif kullanıma uygun.

Sportif çizgileriyle daima adından söz ettiren BMW markası 4 Serisi'nde de bu geleneği bozmamış. Test aracımızın 1,6 lt'lik motoru araca, Türkiye pazarı için özel olarak uygulanmış.

BMW'nin yeni ve çok dikkat çekici ızgara tasarımı, 7 ve 2 serilerinin ardından 4 Serisi'ne de uygulanmış. Model numarasına göre büyüyen böbrek formlu ızgara, artık adeta markanın kimliğini oluşturmuş durumda. BMW 3 Serisi ile aynı altyapıyı paylaşan 4 Serisi, bu yeni böbrek tasarımı ile sedan kardeşinden ayrılıyor.

Aslında böyle keskin hatlara aracın tamamında rastlamak mümkün. Kaput, sert bakışlar ve büyük hava girişleriyle burundaki sportiflik etkisi neredeyse zirve noktasına ulaşmış. Profil tasarımı ise biraz 8 Serisi'ni hatırlatıyor. Arkaya doğru uzanan büyük C sütunu otomobilin sportiflik algısını güçlendirirken aynı zamanda ağabeyine gönderme yapıyor. Arka tarafta ise burun ve profildeki etki devam ettirilmiş.

Kokpit tasarımı, 3 Serisi ve diğer kardeşlerini hatırlatıyor. Test aracımızın sahip olduğu M paketinin özel M koltukları, vücudu hem çok iyi kavrıyor, hem de dinamik sürüşlerde maksimum konfor sağlıyor. M imzasını direksiyon simidi gibi birçok noktada görmek mümkün.

Sürüş konforunu arttıran teknolojik detaylara gelecek olursak, en başta GestureControl adlı el hareketleri ile kontrol edilebilen multimedya sistemi yer alıyor. BMW bu özelliği 4 Serisi'nde biraz daha geliştirmiş ve el hareketlerinizi daha hızlı ve doğru algılamasını sağlamış. Spor direksiyon ve adaptif M süspansiyon sistemi, aracın konforunu ve sürüş dinamiklerini iyileştiriyor. Değişken destekli spor direksiyon, sportif sürüşlerde daha küçük hareketlerle daha keskin komutlar vermenizi veya konforlu gezintilerde daha yumuşak sürüşler yapmanızı sağlıyor. 12.3 inçlik gösterge paneli sürücünün isteyebileceği tüm bilgileri ekrana yansıtıyor.



TEKNİK VERİLER

Motor: 4 silindir, turbo
Motor hacmi (cc): 1597
Güç (HP-d/d): 170 / 5000
Tork (Nm-d/d): 250 / 2000
Maks. hız (km/s): 230
0-100 km/s (sn): 8.2
Şanzıman: 8 ileri otomatik
Güç aktarımı: Arkadan itiş
U/G/Y (mm): 4768/1852/1383
Boş ağırlık (kg): 1605
Bagaj hacmi (lt): 440
Tüketim (lt/100 km): 7,4
CO2 (gr/km): 169







Ön koltuklar tipik bir BMW'nin rahatlığını ve genişliğini sunuyor. Arka sıra koltuklarda ise ön sıradaki konforu bulamıyorsunuz. Coupe form nedeniyle arkadaki baş mesafeleri biraz kısıtlı. Yani burada uzun boyluların rahat yolculuk etmesi

Öndeki dinamizm arkada da aynen tekrar edilmiş.



Yeni ızgara kesinlikle çok iddialı.

İç mekandaki tüm ayrıntılara büyük özen gösterilmiş.



çok zor. 440 lt'lik bagaj hacmi ise oldukça iddialı.

Türkiye'de 420i modeli 1.6 lt motor hacmine ve 170 HP güce sahip. 430i versiyonda ise 2.0 lt'lik motor 258 HP güç üretiyor. Test aracımızın 1597 cc hacimli turbo beslemeli motoru, 170 HP'lik gücünü 5000 d/d'de, 250 Nm'lik maksimum torkunu ise 2000 d/d'den itibaren üretiyor ve 8 ileri otomatik şanzımanla gayet uyumlu çalışıyor. Performans konusunda beklentileri karşılayan 420i'nin maksimum hızı 230 km/s olarak açıklanıyor.





SONUÇ
MURAT ÇAVDAR

Böbrek tasarımı oldukça iddialı ve göze hoş geliyor. Performans konusunda tatmin etse de bu agresif bakışların hakkını asıl 2,0 lt'lik motor verecektir.

Cool ve çekici

2016 yılında konsept olarak tanıtılan Mercedes'in ilk elektrikli modeli EQC'yi kullanma fırsatı bulduk. Fotoğraflar: Murat ÇAVDAR



Mercedes'in ilk elektrikli modeli olan EQC'yi 2019 yılında Norveç'te test etmiştik. GLC'yi andıran gövdesiyle elektrikli EQC, sessizliği, uzun menzili, gücü ve yüksek torkuyla gayet etkileyici bir araçtı.

Yatay tasarıma sahip farlar, içlerindeki mavi çizgilerle otomobilin daha ilk bakışta bir elektrikli otomobil olduğunu anlatıyor. Mercedes logosuyla bir bütün içinde tasarlanan ızgara, güçlü ve sportif görüntü ortaya koyuyor. Profilde ilk dikkat çeken yuvarlak hatlar olurken, kapıların üzerindeki metal görünümlü çıtalar da kalite hissine vurgu yapıyor. Arkaya geçtiğimizde ise, diğer Mercedes modellerinden çok farklı, modern ve şık bir tasarım diline sahip olduğu görülüyor. Özellikle stopları birleştiren ışıklı şerit gerçekten hoş görünüyor.

İç mekanda ilk olarak, kokpiti ve kapıları çevreleyen üst üste dizayn edilmiş metal görünümlü detaylar göze çarpıyor. Kokpit ve orta konsolun tek ekran gibi görünmesi



Ekran grafikleri iyi, fonksiyonlar zengin, kullanım rahat.



Az sayıda kenar ve köşe ile düz yüzeyler ve hafif bombelerle çok şık.

ise sadelik etkisi veriyor. Kaliteli ve yumuşak dokunma hissi veren malzemelerle lüksün altı belirgin şekilde çizilmiş. Yani elektrikli olması, uzay araçlarını andıran bambaşka bir tasarımla karşılaşacağınız anlamına gelmiyor: Bir şekilde her şey tanıdık ve kullanımı da içten yanmalı motora sahip Mercedes modelleri kadar rahat ve basit.

EQC, elektronik donanımlar ko-





Çamurluktaki EQC logosu da mavi renkli.



Elektrikli otomobilden büyük değişiklikler beklemeyin: O hala tipik bir Mercedes kokpitine sahip.





Mavi çizgiler elektrikli olduğunu söylüyor.

nusunda da çok iddialı. Örneğin ECO Assist adlı sistem sürücüye "öngörülü sürüş" konusunda önemli bir destek sağlıyor: Hız sınırı olan bölgelere yaklaşırken veya daha iyi enerji geri kazanımı yapmanız gerektiğinde sizi ayağınızı gazdan çekmeye yönlendiriyor. Araç bilgisayarı, anlık navigasyon verileri, trafik işareti tanımlama sistemi ve akıllı güvenlik yardımcılarından gelen bilgileri birlikte işleyip değerlendiriyor ve sürücüye destek oluyor. Sistem radar ve stereo kameralardan da destek alıyor. MBUX (Mercedes-Benz User Experience) sistemi ise, öğrenme yeteneğiyle, şu anda piyasadaki en "akıllı" sistemlerden biri olarak kabul ediliyor.

408 HP güç, 760 Nm tork, 2 adet asenkron elektromotor, dört tekerlekten çekiş, 80 kWh akü... Ayrıca 442 km menzil... Hepsi etkileyici teknik veriler. Araçta, COMFORT, ECO, SPORT ve INDIVIDUAL olmak üzere dört farklı sürüş programı bulunuyor. Elektromotorların tipik bir özelliği olarak gaz (elektrik) pedalına yüklendiğiniz anda şaşırtıcı bir ivmeyle karşılaşıyorsunuz. Yumuşak süspansiyon her yol şartında konforlu sürüşler sağlarken, bunların neredeyse mutlak bir sessizlikle gerçekleşmesi harika. Elektrikli araçlarda normalde en büyük sorun dış mekan ve asfalt sesleridir. Motor sesi olmadığı için bunları daha belirgin duyarız. Ancak Mercedes bu konuda da başarılı bir mühendislik sergilemiş: Herhangi bir uğultu veya rahatsız edici ses duyulmuyor.



SONUÇ

MURAT ÇAVDAR

Mercedes'in bu modeli elektrikli modeller arasında en iddialı rakiplerden biri olacağa benziyor.

TEKNİK VERİLER

Motor: 2 adet asenkron elektromotor;
Güç: 408 HP;
Maks. tork: 760 Nm;
Güç aktarımı: 4Matic;
U/G/Y: 4762/1884/1624 mm;
Boş ağırlık: 2495 kg;
Bagaj hacmi: 500 lt;
0-100 km/s: 5,1 sn;
Maks. hız: 180 km/s (sınırlandırılmış);
Menzil: 442 km;
Tüketim: 20.8 kWh/100 km;
Akü: 80 kWh, Lityum-iyon


EQC 400
4MATIC
TR 34 DHS 288
Mercedes-Benz Türk A.Ş.

Tasarım hem önde, hem de arkada GLC'den izler taşısa da, elektrikli otomobil serisi özel dokunuşlar var.



EQC şık caddelere olduğu kadar, çamurlu araziye ve şantiyelere de çok yakışıyor.

SUV ve Coupe sentezi

BMW X ailesinin yeni üyesi hoş bir tasarımın dışında, dizel motoru ile ekonomiyi de beraberinde getiriyor. Fotoğraflar: Murat ÇAVDAR

Kendine özgü tasarım denilince BMW en başta gelen markalar arasındaki yerini hala koruyor. SUV ve Coupe senteziyle aramıza katılan X2, güçlü görünümü ve sportif hatları ile dikkatleri üzerinde topluyor. SUV-Coupe tarzını ilk kez X6 modeliyle ortaya çıkaran marka, bunu önce X4 ve şimdi de X2'ye uygulamış.

Sıra dışı bir tarzı olan X2'nin ikonik ve dikkat çeken detayları arasında C sütununun üzerindeki logosu yer alıyor. Bu logolarla mü-



Izgaranın altındaki büyük hava girişleri ve ince farlarıyla tehditkar görünüyor.



hendisler, 2000 CS ve 3.0 CSL gibi klasik BMW modellerine gönderme yapmışlar.

İç mekana geçtiğinizde çok farklı bir ortam beklemek hayal kırıklığı ile sonuçlanabilir. Çünkü konsoldaki birkaç küçük detay haricinde X1 ile neredeyse aynı. M sport paketine sahip test otomobilimizin deri direksiyon simidi ve koltukları oldukça şık ve sportifti.

Isıtmalı, elektrikli ve hafızalı ön koltuklar, elektrikli katlanabilir yan aynalar, 12 hoparlöre sahip Harman Kardon ses sistemi, panoramik açılır cam tavan ve 7 farklı ambiyans aydınlatması, X2'nin iç mekanında göze çarpan ve kalite hissini artıran detaylar arasında. Geri görüş kamerası ve Apple CarPlay destekli multimedya sistemi ve siyah panel teknolojisine sahip kişiselleştirilebilir TFT ekran, sürüş sırasında işinizi kolaylaştırarak yola daha çok dikkatinizi vermenizi sağlıyor. Ayrıca BMW, yeni X2 de Sürüş Asistanı Plus adı verilen opsiyonel bir donanım da sunuyor: Şerit terk uyarısı, yaklaşma kontrolü uyarısı ve yaya uyarısı, otomatik uzun far fonksiyonu, hız limiti bilgisini içeren sürüş asistanı, Dur & Kalk İşlevli kamera tabanlı cruise control ve trafik sıkışıklığı asistanı.



Kıvrımlı bagaj kapağı ilginç bir ayrıntı olmuş.





Dur & Kalk işlevli kamera tabanlı aktif cruise control, 0 ile 140 km/s arasındaki hızlarda, arzu ettiğiniz hızı ve öndeki otomobille aranızdaki mesafeyi koruyor.

Test aracımız, 1496 cc hacimli 3 silindirli bir turbo dizel motora sahipti. 4000 d/d'de 116 HP güç üreten motorun maksimum torku ise 1750 d/d'de 270 Nm. 8 ileri otomatik şanzımana sahip olan otomobilin 0-100 km/s hızlanma değeri 11.5 sn, maksimum hızıysa 192 km/s olarak açıklanıyor.

Sürüşümüz sırasında aracın aşırı sportif olmasa da, performanstan önemli bir ödün vermediğini gördük. Tipik bir BMW olarak kalite algısı da oldukça yüksek. Motor ve şanzımanın kusursuz uyumu ise konforu arttıran bir özellik: Hem sarsıntısız, hem de vites geçişleri çok başarılı. Hızlanma, viraj kabiliyeti ve fren performansı da tüm beklentilerimizi karşıladı.



TEKNİK VERİLER

Motor: 3 silindir, turbo
Motor hacmi: 1496
Güç (HP-d/d): 116 / 4000
Tork (Nm-d/d): 270 / 1750
Maks. hız (km/s): 192
0-100 km/s (sn): 11,5
Şanzıman: 8 ileri otomatik
U/G/Y (mm): 4360/2098/1526
Boş ağırlık (kg): 1550
Tüketim (lt/100 km): 4,8
CO2 (gr/km): 125


M paket sportiflik hissini artıran ayrıntılar içeriyor.



SONUÇ
MURAT ÇAVDAR

SUV-Coupe segmentinde başarılı bir model olarak adından söz ettiren X2, akıcı çizgileri ile dinamik ve sportif bir görüntüyü bir arada sunuyor.



MG ZS EV TÜRKİYE'DE SATIŞA SUNULDU

MG Türkiye, ilk modelini tanıttı. EURO NCAP'ten 5 yıldız alan ZS EV, sunduğu 7 Yıl-150 bin km garanti ve MG Geri Alım Garantisiyle çok iddialı bir giriş yaptı.

Doğan Holding çatısı altında faaliyet gösteren Doğan Trend Otomotiv'in Türkiye distribütörlüğünü üstlendiği İngiliz kökenli efsanevi otomobil markası MG, % 100 elektrikli ZS EV modelini satışa sundu. Türkiye'nin en ulaşılabilir %100 elektrikli SUV modeli olma hedefiyle yola çıkan ZS EV, 7 yıl-150 bin km'lik bataryayı da kapsayan üretici garantisi, NCAP 5 yıldızlı güvenliği, L2 otonom sürüş seviyesindeki MG Pilot teknolojisi ve ülkemizde ilk kez devreye alınacak MG Valueguard Geri Alım Garantisiyle öne çıkıyor. Marka, lansmana özel duyurulan 394 bin TL'den başlayan anahtar teslim satış fiyatı ve ilk kez elektrikli otomobil sahibi olmayı düşünenlerin akıllarındaki soru işaretlerini giderecek değer koruma uygulamasıyla pazara hızlı bir giriş yapmayı başardı. Elektrikli otomobil ile tanışmak isteyenler www.mg-turkey.com adresini ziyaret ederek, ön satışla MG ZS EV'lerine sahip olabilecekler. 1924'te İngiltere'de kurulan MG, 2019 itibarıyla birçok Avrupa ülkesine yeniden giriş yaptı. Elektrikli MG modelleri, rekabetin yoğun olduğu İngiltere gibi birçok pazarda ilk 10'a girmeyi başardı.

MG ValueGuard Geri Alım Garantisi

Özel bir ön satış kampanyasıyla Comfort donanım seviyesindeki MG ZS EV 394 bin TL, üst donanımlı Luxury modeli ise 409 bin TL'lik anahtar teslim satış fiyatıyla sunuluyor. Bu fiyatlar, ön satışa özel, ücretsiz Wallbox akıllı şarj cihazı ile kurulumunu da içeriyor. Doğan Trend Otomotiv'in MG ZS EV'yi Türkiye'de sıra dışı bir şekilde pazara arz ettiğini vurgulayan Doğan Trend Otomotiv CEO'su Kağan Dağtekin, "Elektrikli otomobillere dair aklında soru işaretleri bulunan müşterilerin kaygılarını gidermek için özel bir geri alım garantisi sunuyoruz. Bir Doğan Trend Otomotiv girişimi olan Suvmarket.com'un verdiği güç ile yarattığımız, MG ValueGuard isimli, aracın değerini koruyan bu program ile müşterimiz 1 senenin sonunda aracını başka bir MG ile değiştirmek isterse 409 bin TL'ye sattığımız ZS EV'yi 390 bin TL'ye takası, 370 bin TL'den de geri alımı garanti ediyoruz." dedi.

MG ZS EV - Batarya, motor, menzil ve şarj

44,5 kWsa kapasiteli su soğutmalı lityum iyon batarya WLTP normuna göre tek bir şarjla 263 km sürüş menzili sunuyor. Ayrıca 448 lt'lik geniş bagaj hacmi ve 1.19 m2 açılabilir tavan, ZS EV'nin aile kullanımını kolaylaştıran unsurlar olarak öne çıkıyor. Yeni MG ZS EV, Euro NCAP 5 yıldız sertifikası ve MG Pilot seviye 2 Otonom Sürüş Destek Sistemi ile üstün güvenlik unsurları sunuyor.

ZS EV hızlı şarj özelliği ile sadece 40 dakikada yüzde 80 batarya doluluk düzeyine ulaşıyor. ZS EV, evde standart bir 7,4 KW ev tipi şarj cihazı ile yaklaşık 6 saatte tam şarj edilebiliyor.

Ekonomi isteyenlere

Yenilenerek gayet yakışıklı bir görünüme sahip olan Sandero Stepway, fiyatıyla da iddialı. Fotoğraflar: Murat ÇAVDAR



Sandero Stepway, SUV görünümünü en ekonomik fiyatlarla sunuyor.





X-Tronic otomatik şanzıman görevini başarıyla yapıyor.



Tavan rayları ve plastik dekorasyon ile gerçek bir SUV gibi görünüyor.



Dacia Sandero Stepway yeni görüntüsü ve iyileştirilen teknolojileri ile dikkat çekiyor. Fiyatının hala ekonomik oluşu ise, aracın şansını artırıyor. Renault Clio II'nin platformunu kullanan önceki Sandero modellerinin aksine yeni model, Renault-Nissan ortaklığının geliştirdiği CMF adlı platform üzerine inşa edilmiş. Aynı platform şu anda Clio, Captur ve Micra'da da kullanılıyor.

Stepway'e önden bakıldığında, 'Y' şeklindeki ışık imzalı LED farlar ve krom görünümlü ızgara dikkat çekiyor. Yan camlar ise öncüsüne göre daha eğimli. Genişleyen omuz çizgisi ve yine Y formlu stoplar, araca güçlü bir görüntü veriyor. Artık gizli olan bagaj açma düğmesi de estetik algısını yukarıya taşıyor.

İç mekan da tıpkı dış gövde tasarımı gibi bütünüyle yenilenmiş ve direksiyon hariç neredeyse her yere dokunulmuş. Sürücü odaklı ve kalite hissi artırılan iç mekanda, yenilenen otomatik klima ünitesi dizaynı ve yeni tuş takımı beğenimizi kazandı.

TEKNİK VERİLER

Motor: 3 silindir, turbo, benzinli
Motor hacmi (cc): 999
Güç (HP-d/d): 90 / 4500
Tork (Nm-d/d): 142 / 1750
Maks. hız (km/s): 163
0-100 km/s (sn): 14,2
Şanzıman: X-tronic
U/G/Y (mm): 4099/2007/1587
Boş ağırlık (kg): 1197
Tüketim (lt/100 km): 5,8
CO2 (gr/km): 119


Kokpit sade ve kullanışlı. Ekranın fonksiyonları yeterli.

Kokpitteki en ilgi çekici unsur ise multimedya sistemi. Büyük ekran üzerinden radyo ve müzik, navigasyon ve araç fonksiyonları kontrol edilebiliyor. Sistem opsiyonel olsa da, fiyatı gayet uygun tutulmuş. Kabinin artık daha sessiz olması konforu artıran bir gelişme. Omuz mesafeleri 8 mm, diz mesafeleri ise 42 mm arttığından, iç mekandaki ferahlık hissi de daha yüksek.

Sandero Stepway'de 1,0 lt hacimli, benzinli, 3 silindirli bir turbo motor görev yapıyor. Araç istenirse manuel, istenirse de değişken oranlı X-Tronic şanzımanla alınabiliyor. Test aracımızda X-Tronic şanzıman vardı. Motorun ürettiği 90 HP güç ve 142 Nm tork, 14,2 sn'lik 0-100 km/s hızlanma süresi ve 163 km/s maksimum hız sağlıyor. Tamam, performans abidesi değil ama Sandero günlük kullanımda herhangi bir sorun da yaşatmayacaktır.



SONUÇ
MURAT ÇAVDAR

Yeni Sandero Stepway, Dacia'nın da artık tasarıma önem verdiğinin bir göstergesi. SUV'ları andıran görünümü ve bazı tasarım detaylarıyla beğenimizi kazanmayı başardı.



Toyata Plaza Aktoy'a 3. yılında 3 ödül birden

İstanbul Avcılar'da 3 yıl önce hizmete giren Toyota Plaza Aktoy, 2020 yılı Toyota Bayi Ödül Programı kapsamında 3 ödül birden aldı.

Toyota bayilerinin 2020 yılı performanslarının değerlendirildiği ödüller pandemi nedeniyle online olarak düzenlenen törenle dağıtıldı. Yapılan değerlendirmede Küçükoğlu Holding iştiraklerinden olan ve 3 yıl önce İstanbul Avcılar'da hizmete giren Toyota Plaza Aktoy, 2020 yılı faaliyetleri ile 'Üstün Başarı Ödülü', 'Müşteri Memnuniyeti Satış Ödülü' ve 'Müşteri Memnuniyeti Satış Sonrası Ödülü' olmak üzere 3 ödül birden alarak büyük bir başarıya imza attı. Toyota Plaza Aktoy'un aldığı 'Müşteri Memnuniyeti Satış Ödülü' ve 'Müşteri Memnuniyeti Satış Sonrası Ödülü' Toyota Türkiye COO'su İsmail Ergun tarafından Üstün Başarı Ödülü de, Toyota Türkiye CEO'su Ali Haydar Bozkurt tarafından verildi.

"EN İYİYİ HEDEFLEYİP YOLA ÖYLE ÇIKTIK"

Ödül töreni sonrasında açıklama yapan Küçükoğlu Holding İnsan Kaynakları ve Perakende Grup Başkanı Yahya Erçetin, Toyota Plaza Aktoy'u 3 yıl önce İstanbul Avcılar'da faaliyete geçirdiklerini söyledi. Erçetin, grup şirketlerinde Toyota'nın pek çok modeli için dünyanın çeşitli yerlerindeki fabrikalarına parça tedariki yaptıklarını, insana saygı ve sürekli gelişimin ana felsefeleri olduğunu vurguladı. 12.500 metrekarelik kapalı alanda, Leed Gold sertifikalı binalarında, çevre ve sosyal sorumluluk anlayışıyla hizmet verdiklerinin altını çizen Yahya Erçetin, "Yola çıkarken en iyiyi hedefledik. Tecrübeli ve güler yüzlü kadrolarımızla koşulsuz müşteri memnuniyetini ilke edindik. Toyota ve Lexus marka araçların sıfır satışı, ikinci el araç alım satımı, servis ve yedek parça hizmetleri ile sigorta hizmeti veriyoruz." Dedi.

"ÖDÜL MOTİVASYONUMUZU DAHA DA ARTTIRDI"

Yahya Erçetin, Toyota Plaza Aktoy'da satış, satış sonrası hizmetler, yedek parça, ikinci el araç alım-satım ve sigorta işlemleri alanında müşterilerine en iyi hizmeti sunmayı hedeflediklerini de vurguladı. Önceki iki yılda olduğu gibi 3'ncü yıllarında da, üstelik bu kez 3 ödül birden almalarının tesadüf olmadığının altını çizen Yahya Erçetin, "Aldığımız ödüller motivasyonumuzu daha da arttırdı. Ödüllerin alınmasında emeği geçen tüm çalışma arkadaşlarımı yürekten kutluyor, bizi tercih eden müşterilerimize de teşekkürlerimizi sunuyorum. Müşterilerimiz bizim en değerli varlığımızdır." şeklinde konuştu.



Makyajla birlikte hem daha yetenekli hem daha şık olmuş.

Taze Rio rüzgarı

Kia'nın B segmentindeki oyuncusu Rio, makyajını tazeleyerek yollarda boy göstermeye başladı. Fotoğraflar: Murat ÇAVDAR

Kia Rio'ya makyajla birlikte mekanik, donanım ve tasarım anlamındaki iyileştirmeler yapılarak kullanıcısına sunuldu. Mavi rengi ve keskin hatlarıyla konuğumuz olan Rio bu rengi sayesinde yollarda bayağı ilgi çekti. Keskin hatlara sahip olan araç, coupeleri hatırlatan havasıyla sportiflik hissini öne çıkaran bir model olmuş. Izgara ve far tasarımlarının yarattığı agresif bakış etkisi de dikkat çekici. Tampona yerleştirilen sis farları da yuvarlak yerine daha keskin hatlı olsaymış, sert ifade tam anlamıyla desteklenmiş olacakmış.



SÜRÜŞ İZLENİMİ KIA RIO



Izgara ve farlar dikkat çekici.



Stoplarda farlarla benzer formlar kullanılmış.

Gergin karoser yüzeyler sportifliğin altını çizer gibi görünüyor. Farlarla aynı formun kullanıldığı stoplar ise, arka tasarımın da genel bütünlüğü korumasını sağlamış. Bagaj kapağının açma kolunun hemen üstüne yerleştirilen KIA logosu ise günümüz otomobillerinde artık çokça gördüğümüz bir detay.

İç mekana geçildiğinde, far yapısına uyumlu tasarlanan havalandırma çıkışları hemen fark ediliyor. Üç kollu direksiyon ele iyi oturuyor ve üzerindeki asistan düğmeleri sürüş sırasında kolaylık sağlıyor. Gösterge takibinin kolay yapılması ise beğendiğimiz bir diğer detay oldu. Orta konsoldaki bilgi-eğlence ekranının boyutu 8 inç olarak seçilmiş. Vites kolunun uçaklardaki levyeleri andıran yapısı ise hoş bir görüntü oluşturuyor.



Ön koltuklardaki baş ve diz mesafeleri yeterli. Ancak arka sıra koltuklar genişlik konusunda biraz sıkıntı yaşatabilir.

Ortama siyah renk hakim. Koltuk, direksiyon ve vites kolundaki gri dikiş izleriyle kalite hissi artırılmış. Vites kolunun hemen önündeki asistan düğmeleri ile koltuk ısıtma, direksiyon ısıtma, yaklaşan araç uyarı sistemi ve sürüş modlarını kontrol edebiliyorsunuz. Test aracımızın 1 lt hacimli benzinli motoru ve 6 ileri otomatik şanzıman uyumlu ve sarsıntısız çalışıyor. Sürüşlerimiz sırasında yol tutuşu veya sürüş karakteri konularında herhangi bir soruna rastlamadık.

Yeni Kia Rio'nun 163 bin TL olarak açıklanan başlangıç fiyatı, sınıfında sık tercih edilen modellerden biri olmasını sağlayabilir.



6 ileri otomatik şanzıman iyi çalışıyor.





SONUÇ
MURAT ÇAVDAR

Başarılı motor-şanzıman uyumuyla dikkat çeken Rio, makyajla birlikte birçok konuda öncüsünden daha iyi. 163 bin TL'lik başlangıç fiyatı da iddialı.

TEKNİK VERİLER

Motor hacmi (cc): 998
Güç (HP-d/d): 100 / 6000
Tork (Nm-d/d): 172 / 1.500-4.000
Maks. hız (km/s): 185
0-100 km/s (sn): 11,4
Şanzıman: 6 İleri Otomatik
U/G/Y (mm): 4065/1725/1450
Boş ağırlık (kg): 1090
Tüketim (lt/100 km): 4,7
CO2 (gr/km): 108


Yeni ŠKODA OCTAVIA
Rollerden uzak,
kendine yakın.
ŠKODA
SIMPLY CLEVER
OCTAVIA
Tasarım harikası Yeni ŠKODA OCTAVIA
şimdi çok daha geniş, çok daha teknolojik.
Daha iyi bir fikri olan?
www.skoda.com.tr
ŠKODA OCTAVIA için ortalama
yakıt tüketimi 4,2-4,6 l/100 km arasında olup
CO_2 salımı 96-105 g/km arasındadır.
/SkodaTurkiye

OPEL MOKKA
1.2 DI Turbo GS Line **130** HP



1,2 lt 3 silindirli turbo motorun gücü 130 HP. 100 HP'lik seçenek de var.

YENİ BİR LEZZET

Opel, şık SUV'lar da üretebiliyor. Hoş bir tasarıma ve güvenilir teknolojilere sahip yeni Mokka'nın en güçlü benzinli versiyonunu test ettik.



Bu, gerçekten de bir Opel ve markanın görsel olarak en çekici modellerinden biri. 4,15 m'lik uzunluğu VW T-Cross'tan (4,11 m) biraz büyük.

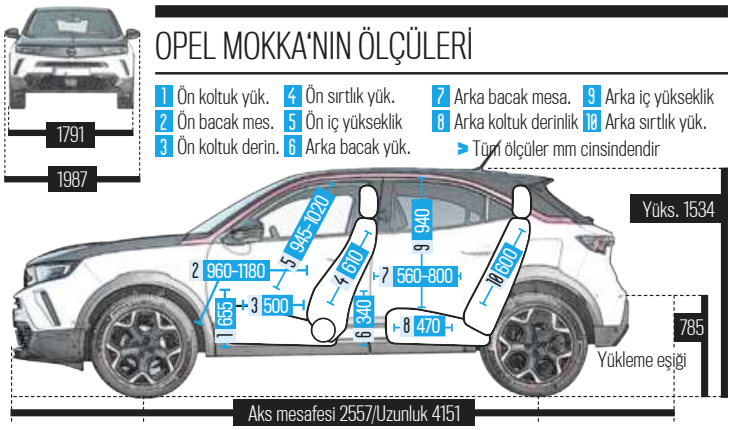
Bugüne kadar Peugeot, Citroen, DS ve Opel'in oluşturduğu grupta, markalar arasında açık bir rol dağılımı olduğunu düşünürdük. Yani tasarım odaklı versiyonlar genellikle Fransız markalardan gelir, Alman Opel ise aynı teknik bazı kullanıp pratik günlük yaşam arkadaşları üretirdi.

Peki ya yeni Mokka'yı ne yapacağız? Neticede DS 3 Crossback'in bile "solgun" görünmesini sağlayabilecek bir SUV... İki renkli boya, parlak siyah dekoratif unsurlar, kırmızı süslemeler ve 18 inçlik jantlar... Bunların hepsi GS Line paketinde standart. Sadece siyah ön kaput için 300 Euro ekstra bedel ödemek gerekiyor. Bu haliyle Mokka, Paris'te bile bir ilgi mıknatısı olabilecek kadar şık. Tamam, bunlar da önemli ama mutlak gerçekleri aradığımız testimizde Mokka'ya pek faydası olmayacak.

GENEL ÖZELLİKLER: ŞIKLIK FONKSİYONELLİĞİ GÖLGELİYOR

4,15 m ile büyük bir araç olmasa da genel özellikleri başarılı ancak şık tasarım bazı ödünler gerektiriyor. Sürücü ve ön yolcu ön sırada gerçekten çok rahat edebiliyor ve genişlikler de bir VW T-Cross'tan daha kötü değil. Sadece koltuklar biraz küçük: Baldır desteği daha iyi, dolguları da biraz daha kalın olabilirdi.

Navi-pro adlı multimedya sisteminin fiyatı 1435 Euro ve sistemin 10 inçlik bir dokunmatik ekranı rahat bir kullanım sağlıyor. Ses ve klima kontrolleri ise (bizlerin çok





Kokpit ergonomisi gayet iyi. Tam dijital kokpit ve büyük navigasyon ekranı opsiyonel.

sevdiği şekilde) klasik düğmelerle yapılıyor. Söz dinleme konusunda ise Mokka pek iddialı değil. Koltuk ısıtıcıları gibi sistemler sesli komutlara tepki vermiyor. Ancak "koltuk ısıtıcısını aç" dediğinizde havalandırmasının sıcaklığı artıyor. Adil olmak gerekirse: "Klimayı 22 dereceye getir" gibi basit komutlar başarıyla yerine getirilebiliyor.

İkinci sıradaki yaşam biraz daha kısıtlayıcı. Dar kapılar ve alçalan tavan, binişleri zorlaştırıyor. Bir kez içeri girdiğinizde ise karşınıza zeminden sadece 34 cm yüksekte olan koltuklar çıkıyor: Dizlerinizi iyice kırarak oturmanız gerekiyor. T-Cross'ta ise bu rakam 40 cm, yani oturma pozisyonu daha rahat. Genişlikler bagajda da sınırlı: 350-1105 lt arasındaki hacim, Corsa'dan (309-1081 lt) ancak biraz daha iyi. 785 mm'lik yükleme eşiği yüksekliği (Corsa'dan 9 cm, T-Cross'tan 7 cm daha yüksek) de fazla.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ: BAŞARILI AMA BİRAZ FAZLA SERT

Aracın 3 silindirli turbo motoru, 130 HP'lik gücünü 8 ileri oranlı bir otomatik şanzıman üzerinden ön aksa gönderiyor. Bu da 10 sn'nin altında 0-100 km/s hızlanma değerleri sağlıyor. 1,2 lt'lik motor biraz gürültülü, otomatik şanzıman ise biraz sarsıntılı olsa da, ikilinin genel uyumunu beğendik. Sert süspansiyon Mokka'nın dinamik görünümüyle uyumlu ama 18 inçlik jantlarla birlikte hissedilir bir konfor kaybına neden oluyor. Zemindeki enlemesine yarıklar hoş olmayan bir şekilde içeriye yansıtılıyor. 11,3 m'lik dönüş çapı ise kıvrak bir araç olmasını engelliyor.



Difüzör ve krom egzozlar hoş görünüyor. Sis farı egzozların sağında.



MALİYETLER: BU ŞIK OPEL PEK DE UCUZ DEĞİL

Otomatik şanzımanlı ve 130 HP'lik Mokka 1.2 DI Turbo'nun Almanya fiyatı 25 bin Euro'dan başlıyor. Benzer bir VW T-Cross'ta (1.5 TSI, 150 HP, 7 ileri DSG) bu rakam 26 bin 380 Euro. GS Line paketli test aracımızın fiyatı ise 33 bin Euro, yani gayet yüksek bir rakam. Sadece 2 yıllık garanti süresi de can sıkıcı. Son olarak: 7,9 lt/100 km'lik tüketim değeri de bütçenizi rahatlatmayacaktır.

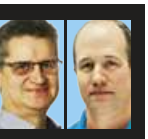


350-1105 lt'lik hacim vasat ama çift katlı yapı sayesinde zemin düz. 785 mm'lik yükleme eşiği biraz yüksek.



Ön koltuklar, aslında olduklarından daha iyi görünüyor: Minder kısımları kısa, dolgu malzemesi ince.





SONUÇ
GERALD CZAJKA, BEREND SANDERS

Uzun süredir "tasarımına rağmen değil, tasarımı için satın alınan bir Opel" yoktu. Mokka yolda, rakiplerine göre insanların daha fazla ilgi odağı oluyor. Keşke teknolojileri de görünümü kadar öne çıkabilseydi.

TEKNİK VERİLER

	OPEL
Motor (tip/silindir sayısı)	sıralı/3/turbo
Motor hacmi (cc)	1199
Maksimum güç (HP-d/d)	130-5500
Maksimum tork (Nm-d/d)	230-1750
Maksimum hız (km/s)	200
Şanzıman	8 ileri, otomatik
Güç aktarımı	önden çekiş
Ön/arka frenler	disk/disk
Test aracı lastikleri	215/55 R 18 V
CO_2 (gr/km)	135
Tüketim (lt/100 km)	6,0
Yakıt deposu (lt)	44
Römork kapasitesi (frenli) (kg)	1200
Bagaj hacmi (lt)	350-1105
Boyutlar (u/g/y) (mm)	4151/1987/1534

TEST VERİLERİ

Hızlanma 0-50 km/s (sn)	3,3
0-100 km/s (sn)	9,6
0-130 km/s (sn)	16,3
0-160 km/s (sn)	28,6
Esneklik 60-100 km/s (sn)	5,4
80-120 km/s (sn)	7,1
Boş ağırlık/yükleme kapasitesi (kg)	1259/481
Ön/arka ağırlık dağılımı (%)	63/37
Sağa/sola dönüş çapı (m)	11,3/11,2
Fren mesafesi 100 km/s'de soğuk (m)	34,7
100 km/s'de sıcak (m)	35,1
İç gürültü 50 km/s'de (dB(A))	59
100 km/s'de (dB(A))	67
130/160 km/s'de (dB(A))	70/73
Test tüketimi (lt/100 km) 155 km'lik AUTO BILD standart test parkuru	**7,9**
Fabrika verisi	6,0
Sapma	**+%32**
CO_2 (Test) (gr/km)	187
Menzil (km)	550

DEĞERLENDİRME



Opel Mokka 1.2 DI Turbo

Karoser
Ön genişlikler yeterli; kullanım rahat; görüş zayıf; arkaya biniş-inişler zorlayıcı

★★★☆☆

Motor
Motorun gücü yeterli ama biraz fazla tüketiyor; otomatik bazen sarsıntılı çalışıyor

★★★½☆

Sürüş dinamikleri
Süspansiyon sert; direksiyon başarılı; frenler güçlü; dönüş çapı biraz büyük

★★★½☆

Connected Car
Bağlanabilirlik kabiliyeti iyi; eşzamanlı trafik sıkışıklığı bilgileri; yeterli güvenlik asistanları

★★★★☆

Çevre
Göreceli küçük ve hafif; çevreci teknolojileri zamana uygun; 7.9 lt/100 km ile tüketim yüksek

★★★½☆

Konfor
Kalite yüksek; 18 inçlik jantlarla konfor biraz zayıflıyor; koltuklar biraz küçük kalıyor

★★★☆☆

AUTO BILD Test notu **3+**

HER ŞEYDEN BİRAZ

Citroen e-C4
136 HP

Elektrikli, biraz SUV havası var, boyutları kullanışlı ve teknolojileri ileri... Citroen e-C4 beklentileri yükseltiyor. Peki ya pratikte? Cevabı testimizde bulabilirsiniz.



Elektrikli C4'ün model adında Fransızca'daki ë harfi kullanılmış.

Soğuk havada e-C4'ün menzili "sadece" 192 km olarak görünüyor.



Yerleşim iyi: Multimedya ekranı dokunmatik, klima kontrolleri klasik, göstergeler dijital.

Teorik olarak (yani tanıtım kitapçığına bakıldığında) e-C4, çok yönlü bir yetenek olmalı. Stil sahibi ve kW yönünden zengin bir elektrikli otomobil, çok büyük değil ama fonksiyonel ve aile kullanımına uygun... Ancak bunları tüm şartlar altındaki sürüşlerde ve 4 mevsim boyunca sunabildiğini kanıtlayabilmeli ve bu da onun için zor olabilir. Çünkü kışın en soğuk günlerinde bu kadar yüksek beklentileri karşılayabilmek elektrikli otomobiller için hiç de kolay değildir.

Kısa bir özet: Testi yaptığımız sıfırın altında sıcaklıklarda e-C4 de bunu tam olarak başaramadı. Şarj işleminin ardından aracın bilgisayarının gösterdiği maksimum menzil, eksi üç derece sıcaklıkta, "sadece" 192 km'ydi.

Önce birkaç bilgi: Almanya fiyatı 34 bin 640 Euro'dan başlayan (teşvikler hariç) e-C4, fiyat olarak orta sınıfta konumlanıyor. Buna rağmen "feel" paketi ile donanımları da çok zengin sayılmaz. Kapsamlı multimedya paketi ve ölü nokta uyarısı gibi önemli asistan sistemlere sahip olabilmek için üst paket olan "shine" tercih edilmeli. Bu durumda da başlangıç fiyatı 37 bin 340 Euro'ya çıkıyor.

İç genişlikler söz konusu olduğunda ise bu kompakt Citro-





Baş mesafeleri kısıtlı. Başınızı tutamağa çarpma riski yüksek: Sivri kenar kısmı alnınıza çok yakın.

Minder ve sırtlık dolguları sert, destek kısımları ise yumuşak.





Otomatik şanzıman düğmelere basılarak kullanılıyor. Sürüş modları sağ tarafta. B harfi rekuperasyon anlamına geliyor.



en, küçük sınıfa doğru yöneliyor. Mercedes ve BMW'nin en küçük modelleri (A Serisi ve 1 Serisi) bile bu C4'ten çok daha geniş. Ayrıca alçak tavan çizgisi de ferahlık hissini tırpanlıyor. Hatta dış taraflardaki koltuklarda oturan iri yapılıların kafalarını tutamaca çarpma riskleri bile var. Arka koltuklarda diz mesafeleri kısıtlı ve 3 kişi aşırı samimi şekilde oturmak zorunda. Ayrıca: 5 yetişkin bindiğinde araç aşırı yüklenmiş oluveriyor: 368 kg'lık yükleme kapasitesi de kompakt değil, küçük sınıf standartlarında.

Ön koltukların minder ve sırtlıkları gayet iyi dolgulara sahipken, yanlardaki destek kısımlarının dolguları özensiz yapılmış. Koltuk minderlerinin uzunluğu da biraz kısıtlı: 490 mm. 10-15 cm'lik bir artış veya bir ayar sistemi olsa iyi olurmuş.

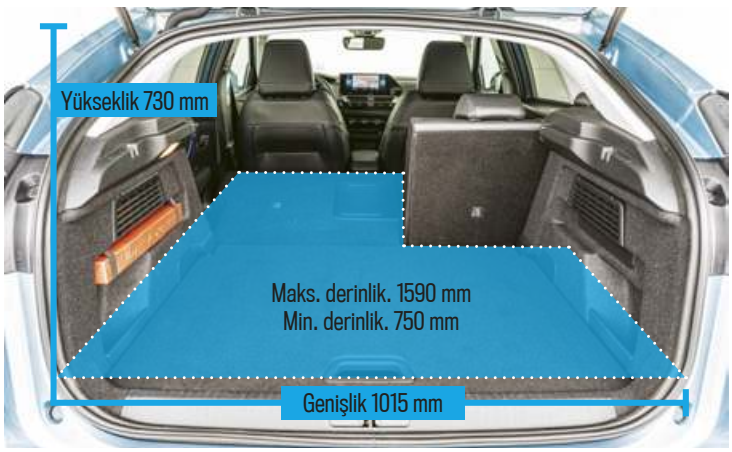
e-C4'ün sürüşü ise dikkat çekici derecede konforlu. Yumuşak süspansiyon büyük zemin darbelerini bile başarıyla emerken, bu sırada hem hassasiyet korunuyor hem de araç fazla sallanmıyor. Diğer taraftan sert yanaklı lastikler, rögar kapaklarının üzerinden geçerken ses yapabiliyor. Sürüş ise genel olarak oldukça sessiz.

Kumanda konsepti beğenimizi kazandı. Birçok fonksiyonun ortadaki büyük ekran üzerinden kontrol edilmesine ve dijital kokpit grafiklerinin biraz alışkanlık gerektirmesine rağmen, klasik ses kontrol düğmesine ve bağımsız bir klima kontrol modülüne sahip olması hoşumuza gitti. Elektrikli kullanımla ilgili bilgileri takip etmek için orta konsoldaki bir düğmeye basmanın yetiyor olması da iyi bir çözüm.

Motor 136 HP ile aşırı güçlü değil ancak elektromotorların o etkileyici ani hızlanma kabiliyeti burada da hissediliyor. Bir düğmeyi kullanarak enerji geri kazanım seviyesini yükselttiğinizde ise frenleme etkisi daha da yüksek oluyor. Test parkurumuzda aracın tüketimini 23,9 kWh/100 km olarak ölçtük. Değer yüksek görünebilir ama hem havanın çok soğuk olduğunu, hem de kaloriferin sürekli çalıştığını da unutmamak gerekiyor.

İdeal çevre şartlarında aracın 50 kWh'lık aküsü hızlı şarj sisteminde yarım saat içinde %80 oranında şarj olabiliyor. Standart ev şebekesinde ise aynı oranda şarj için 30 saat gerekiyor.

"C4'ün niyeti sportiflik değil ve bu da iyi: Süspansiyon çok iyi çalışıyor ve iç gürültü de oldukça düşük."
Jan Horn
AUTO BİLD





SUV tarzı dekorasyon hoş. 1,6 ton ile gayet ağır bir araç.



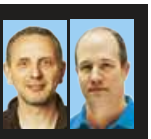
Arka spoylerin altında çok ince bir cam şerit bulunuyor. Bagaj hacmi 380 lt.



CCS ve Type-2 bağlantılarla şarj edilebiliyor: Maksimum 100 kW.



Güç 100 kW, akü kapasitesi 50 kWh.



SONUÇ
JAN HORN BEREND SANDERS

Önemli problemleri olmayan konforlu bir otomobil. Ancak tipik elektrikli otomobil problemlerine o da sahip: Soğukta azalan menzil ve düşük güçlü şarjda uzun şarj süresi. Küçük akü menzili kısıtlıyor.

TEKNİK VERİLER

	CITROEN
Motor (tip/silindir sayısı)	elektromor
Motor konumu	önde
Akü türü	lityum-iyon
Akü kapasitesi (kW)	46
kW/HP	150/204
Maksimum güç (kW/HP)	100/136
Sürekli güç çıkışı (kW/HP)	57/77
Maksimum tork (Nm)	260
Maksimum hız (km/s)	150
0-100 km/s (sn)	9,7
Güç aktarımı	önden çekiş
Şanzıman	sabit oranlı
Frenler	disk/disk
Test aracı lastikleri	195/60 R 18 H
Boş ağırlık (kg)	1632
Yükleme kapasitesi (kg)	368
CO_2 (gr/km)	0
Tüketim * (kWh/100 km)	16,6
Menzil * (km)	350
Maks. şarj performansı (AC/DC)	11/100 kW
Dış gürültü	67 dB(A)
Römork kapasitesi (kg)	yok
Bagaj hacmi (lt)	380-1250
U/G/Y (mm)	4355/2032/1520
Koltuk yüksekliği (mm)	620

* : kombine WLTP

TEST VERİLERİ

Test tüketimi 155 km'lik AUTO BILD norm tüketim parkuru ortalaması	**23,9 kW/100 km***
Fabrika verisi	16,6 kW/100 km
Sapma	**+%44**
CO_2	0 gr/km
Menzil (test)	192 km

*: Test sırasındaki hava sıcaklığı -3 dereceydi

DEĞERLENDİRME



Citroen e-C4

Karoser
Göreceli küçük iç mekan, bagaj hacmi ve yükleme kapasitesi; yüksek iç mekan malzeme kalitesi hissi

★★★½☆

Motor
İyi dozlanabiliyor; rekuperasyon çok güçlü; gürültü düşük; menzil vasat

★★★★☆

Sürüş dinamikleri
Hafif direksiyon; belirgin önden kayma eğilimi; sportiflikten uzak sürüş hissi; iyi hızlanma kabiliyeti

★★★☆☆

Connected Car
Kapsamlı multimedya sistemleri ve önemli güvenlik asistanları için üst paketler tercih edilmeli.

★★★½☆

Çevre
Daha hafif üretilebilirdi; tüketim seviyesi vasat; Gücü azaltan Eco modun varlığı iyi.

★★★★☆

Konfor
Çok konforlu süspansiyon; genel olarak sessiz iç mekan; başarılı kumanda konsepti

★★★★☆

AUTO BILD Test notu 2-



Dikey gündüz farları ve N Line logosu, sportifliğin altını çiziyor.

UFAKLIĞA DAHA FAZLA GÜÇ

Sportif bir görünüm ve 100 HP... Hyundai i10 N Line T-GDI bir küçük otomobilden çok daha fazlası.



İki katlı bagaj bölmesinin hacmi 252-1050 lt arasında. Yani sınıfı için gayet iyi.

i10 fanatikleri başlığımıza sinirlenebilir. Çünkü i10, üçüncü nesliyle birlikte artık gerçek bir "ufaklık" değil. Tamam, hala küçük segmentte sınıflandırılıyor ama en az bir sınıf büyük hissettiriyor. Topmodel N Line ise daha fazla saygı duyulmasını sağlıyor.

Önden bakıldığında bu cep sporcusunu, dinamik LED gündüz farları (üçlü sütunlar halinde), ızgaradaki kırmızı dekorasyon unsurları ve tamponun altındaki kırmızı şeritten tanımak mümkün. Kırmızı renk, C sütunlarındaki i10 logolarında da kullanılmış. Arkada ise belirginleştirilmiş difüzör ve yine kırmızı renkli tampon altı şerit dikkat çekiyor. Buraya kadar her şey çok hoş. Peki ama i10'un topmodeli pratik kullanımda nasıl?

GÜNLÜK KULLANIM

3,68 m uzunluğundaki i10'a bindiğinizde, onun eksiksiz bir otomobil olduğunu fark ediyorsunuz. Ön koltuklarda (direksiyon sadece yükseklik ayarlı olmasına



Göstergeler klasik, navigasyon opsiyonel. Alüminyum pedal kiti ve vites topuzu sportif tasarımlı.









195 mm tabanlı lastikler, 3 silindirli motorun güç karakteriyle uyumlu. Fazla devir istemeyen 998 cc'lik turbo, birçok benzerinden daha tok seslerle çalışıyor.

rağmen) yetişkinlere yeterli genişlikler sunuluyor. Yetişkinler, kısa ve orta mesafeli yolculuklarda arka koltuklarda da yeterince rahat edecektir. Malzemeler bazı noktalarda (kapı içleri) biraz basit görünüyor ama montaj kaliteleri ve sağlamlıkları gayet etkileyici. Ergonomi başarılı, standart donanım da zengin. Hatta bazı donanımlar sadece birkaç yıl öncesine kadar büyük Mercedes modellerinin bile opsiyon listesinde yer alıyordu: Isıtmalı direksiyon, ısıtmalı koltuklar, otomatik klima, 16 inçlik alüminyum jantlar...

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Böyle donanımlara sahip küçük otomobillere rahatça alışabiliriz. Özellikle de yüksek bir sürüş dinamizmi sunuyorlarsa. Normal kardeşlerinin aksine N Line'ın 3 silindirli motoru turbo desteğine sahip. Turbo, 1,2 lt'lik atmosferik versiyona göre kağıt üzerinde sadece 16 HP kazanç sağlıyor olabilir ama kullanımda bunun etkisini kesinlikle hissediyorsunuz: Çok rahat hızlanıyor. Küçük motorda hızlanmak için bolca devir çevirmek gerekirken, turbo zorlanmadan hızlanıyor. Kısa vites oranlı manuel şanzıman ve vites geçişlerinin kemikli olması da dinamizm hissini artırıyor. 10,5 sn'lik 0-100 km/s süresi ve 185 km/s'lik maksimum hız i10'u sıcak kanlı bir GTI'a dönüştürmese de, performans kesinlikle yeterli.

TEST/TEKNİK VERİLER

Model	Hyundai i10 1.0 T-GDI N Line
Motor	3 silindir, turbo
Motor hacmi (cc)	998
Maks. güç (HP-d/d)	100-4500
Maks. tork (Nm-d/d)	172-1500
Şanzıman	5 ileri, manuel
Güç aktarımı	önden çekiş
0-100 km/s (sn)	**10,5**
Maks. hız (km/s)	185
Test tüketimi (lt/100 km)	5,7
Test CO_2 (gr/km)	136
Yakıt deposu (lt)	36
U/G/Y (mm)	3675/1680/1483
Aks mesafesi (mm)	2425
Koltuk yüksekliği (mm)	**575**
Bagaj hacmi (lt)	252-1050
Boş ağırlık (kg)	**1055**
Yükleme kapasitesi (kg)	415
Römork kapasitesi (kg)	yok

MALİYETLER

i10'un ağırbaşlılığından eser kalmamış ve buna fiyat da dahil. Navigasyon paketi (1250 Euro ekstra) satın alındığında i10 N Line'ın Almanya fiyatı 20 bin Euro çizgisini aşıyor: Koreli bir küçük otomobil için yüksek



16 inç jantlar, çift egzoz çıkışı ve kırmızı logolarıyla i10, kesinlikle ağırbaşlı görünmüyor.



SONUÇ
MALTE BÜTTNER

i10, küçük sınıf pazarının en iyi modellerinden biri. N Line ise, küçük atmosferik motorun getirdiği devir çevirme zorunluğunu kaldırarak rahat ve güçlü bir etki yaratıyor. Tek sorun fiyatının biraz yüksek olması.



GÜÇLÜ VE ŞIK İKİLİ

Dinamizm ustası bu iki yakışıklı orta sınıf sporcunun motor güçleri aynı: 510 HP. BMW M3 ve Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio, patlama şeklinde ürettikleri yüksek güçleriyle insanı derinden etkiliyor. Peki ama hangisi daha hızlı?

Santimetreleri ölçüyor, kronometreyi çalıştırıyor, hissediyor ve ilgili her şeyi okuyoruz. Bu sırada puan da veriyoruz ve sonunda bir galip belirliyoruz. Tüm karşılaştırmalarımızı bu şekilde gerçekleştiriyoruz. Dinamik modellerde hız tabi ki özel bir öneme sahip. Ancak spor otomobillerde bir konuyu daha ince eleyip daha sık dokuyoruz. Hem de verilecek notlar olmamasına rağmen: Etkileyicilik seviyesi. Bunun içinse hızlanma karakteri ve viraj kabiliyetlerinin bizlere verdiği hisleri kullanıyoruz. Bu kez Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio, BMW M3'ün karşısına çıktı. Yani dünyanın en klas spor sedanı,



BMW M3 COMPETITION
510 HP

hızlı Bavyera makinesine meydan okuyor. Giulia, büyük bir isme, inanılmaz bir çalışma karakterine ve Ferrari motorlarıyla yakın akraba olan baştan çıkarıcı bir V6'ya sahip bir İtalyan. Ayrıca şıklığı ve tarzıyla da büyüleyici. Hazır sübjektif konulardayken: Giulia Quadrifoglio'nun sesi M3'ten çok daha iyi ve renkli ekranlar yerine klasik yuvarlak göstergelere sahip olduğu için sürücüsüyle daha samimi ve şehvetli. Hislerimize göre Giulia, buradaki mutlak cadde sporcusu. Ancak gazeteci olarak oldukça objektif olan bir tarafımız da var. Yani bir tarafımız verileri incelemek, araç kitapçıklarını dikkatle okumak, hassas ölçümler yapmak ve bunları karşılaştırmak için yanıp tutuşuyor. Bu İtalyan'a aşık olsak bile, bir spor otomobilin hızlı da olması gerektiğini biliyoruz.

BMW M'in mühendisleri hızlı olabilmek için gerçekten büyük çaba göstermişler. Kısaca: Yeni M3, BMW'nin trafiğe çıkma iznine sahip en yakıcı otomobili. Bundan daha hızlı, daha aktif, daha maceracı ve daha dinamik olabilmek mümkün değil gibi. Uzun versiyon: Birinci sınıf bir disiplin ve

Hoş renkler: Giulia'nın Verde Montreal (2800 Euro) ve M3'ün Frozen Portimao Blue (3300 Euro) renkleri opsiyonel.





Güçlü ikili: Giulia'nın 2,9 lt'lik V6'sı 600 Nm, M3'ün 3,0 lt'lik sıralı 6 silindirli motoruysa 650 Nm tork üretiyor.



Giulia'nın sürüş kontrol sistemi, "race" modunda etkileyici driftlere izin veriyor.



Göstergeler klasik, marş düğmesi direksiyonda. İç mekanda bolca karbon kullanılmış.



Spor koltuklar hem şık hem de (özellikle baldır destekleri) çok konforlu.





Sürüş modları bu çevirmeli düğme ile seçiliyor.

verimle çalışan elektronik sürüş asistanları M3'ün, anormal şekilde hızlanabilmesini, neredeyse her durumda ideal çizgide kalabilmesini, motor gücünü çok rahat bir şekilde ivmeye dönüştürebilmesini, en yüksek hızlarda bile fren yaparken güven verebilmesini ve neredeyse fizik yasalarından bağımsızmış gibi ilerleyebilmesini sağlıyor. 0-100 km/s'yi 3,7 sn'de gerçekleştiren aracın 100 km/s'deki fren mesafesi ise sadece 32 m. Pistteki tur zamanı ise sansasyoneldi: 1:31, 26 dakika!

En kısa tur zamanına ulaşabilmek için M3 ile biraz uğraşmak gerekiyor. Lastikler ısıtılmak isterken, sürüş kontrol modları akıl karıştırıcı zenginlikte seçenekler (sadece çekiş kontrolünde bile 10 seviye var) sunuyor. Cesaret, sürüş yetenekleri ve elektronik aksam arasındaki ideal dengeyi bulana kadar M3, pistte bolca yakıt yaktı ve 285 mm'lik arka lastikleri asfalta bolca imza attı. Doğru denge bulunduğunda ise resmen tozu dumana kattı. Önden kayma gerçekleşip ideal

Marş düğmesi, ele çok da iyi oturmayan vites kolunun yanında konulandırılmış.



Direksiyonun ardındaki küçük vites kontrol kolları çok eğlenceli. Ne yazık ki kokpit dijital.





Karbon heykeller: Spor koltuklar hem şık hem de destekleri harika.



Çekiş kontrol sistemi çok kademeli ayarlanabiliyor veya devre dışı bırakılıp lastik yakılabiliyor.



Şanzımanınızı üreticinin uzman ellerine emanet edin

Üreticisi olduğumuz ZF 6 ileri (6HP) ve 8 ileri (8HP) otomatik şanzımanınızın yağ değişimi, bakım ve onarım ihtiyaçları için ZF yanınızda.

BMW, Land Rover, Jaguar ve Audi gibi araçlarda bulunan ZF marka otomatik şanzımanlar için en güvenilir bakım ve onarım hizmetini uzman ekibimizin elinden, üretici güvencesiyle alın, ZF şanzımanınızla yüksek performanslı ve üstün sürüş deneyimini yaşamaya devam edin.

Bilgi ve randevu için:

+90 216 592 07 50
+90 532 314 70 32
zfturkiye.com
zfturk.info@zf.com

ZF Services Türk San. ve Tic. A.Ş.
Adil Mah. Demokrasi Cad. No:17 34935 Sultanbeyli, İstanbul/TÜRKİYE

KARŞILAŞTIRMA BMW M3 COMPETITION, ALFA ROMEO GIULIA QUADRIFOGLIO

İkiliyi yollarda çoğunlukla böyle arkadan göreceksiniz. Alfa'nın Akrapovic egzozlarından çıkan sesler daha etkileyici.



TEKNİK VERİLER	ALFA ROMEO	BMW
Motor (tip/silindir sayısı)	V6/turbo	sıralı 6/turbo
Motor hacmi (cc)	2891	2993
Maksimum güç (HP-d/d)	510-6500	510-6250
Maksimum tork (Nm-d/d)	600-2500	650-2750
Maksimum hız (km/s)	307	290
Şanzıman	8 ileri, otomatik	8 ileri, otomatik
Güç aktarımı	arkadan itiş	arkadan itiş
Test aracı lastikleri	235/35 R 19 Y-285/30 R 19 Y	275/35 R 19 Y-285/30 R 20 Y
Lastik tipi	Pirelli P Zero Corsa Asimmetrico	Michelin Pilot Sport 4S
CO_2 (gr/km)	236	229
Tüketim (lt/100 km)	10,4	9,7
Yakıt deposu (lt)	58	59
Römork kapasitesi (kg)	yok	yok
Bagaj hacmi (lt)	480	480
Boyutlar (u/g/y) (mm)	4639/2024/1426	4794/2068/1434

TEST VERİLERİ		
Hızlanma 0-50 km/s (sn)	1,8	1,7
0-100 km/s (sn)	3,9	3,7
0-130 km/s (sn)	5,6	5,4
0-160 km/s (sn)	7,9	7,5
0-200 km/s (sn)	12,1	11,3
Esneklik 60-100 km/s (sn)	1,7	1,6
80-120 km/s (sn)	2,0	1,9
Boş ağırlık/yükleme kapasitesi (kg)	1716/434	1722/488
Ön/arka ağırlık dağılımı (%)	53/47	52/48
Sağa/sola dönüş çapı (m)	11,8/11,6	12,1/12,2
Fren mesafesi 100 km/s'de soğuk (m)	34,2	34,6
100 km/s'de sıcak (m)	32,3	32,5
İç gürültü 50 km/s'de (dB(A))	60	62
100 km/s'de (dB(A))	68	69
130 km/s'de (dB(A))	70	72
Tasarruflu tüketim (lt/100 km)	8,7	8,4
Test tüketimi (lt/100 km) 155 km'lik AUTO BILD test parkuru (WLTP verisine göre sapma	**11,9** (+%14)	**11,2** (+%15)
Sportif tüketim (lt/100 km)	17,5	16,2
CO_2 (test) (gr/km)	281	265
Menzil (test) (km)	480	520

0-100 km/s hızlanma verileri
Önden motor-arkadan itiş konseptine rağmen ikisi de çok hızlı sprinterler. Çekiş kontrol sistemi ve 510 HP sayesinde ikisinin de süreleri 4 sn'nin altında.

çizgiden çıkmaya yeltendiği anda araç, arkasını yumuşak bir şekilde savurarak virajdan çıkıyor. Düzlüklerdeki kontrol kabiliyeti neşter hassasiyetinde ve bu sırada 6 silindirli motor, hevesli bir şekilde 7000 d/d seviyesinin üzerine çıkıyor. Tüm sistemleri kapattığınızda ise M3, sadece tecrübeli ve usta

SPORTİF DEĞERLENDİRME

Değerlendirme	Maks. puan	BMW	ALFA ROMEO
Karoser	15	12	12
Kalite	10	8	7
Koltuklar/oturma pozisyonu	25	22	19
Donanımlar	10	10	10
Motor özellikleri	20	17	16
Performans	50	41	41
Şanzıman/vitesler	20	17	15
Ses	10	6	7
Konfor	10	6	7
Sürüş güvenliği	20	18	17
Sürüş özellikleri	30	26	24
Tur zamanları	50	39	36
Direksiyon	20	18	17
Frenler	30	25	24
Maliyetler	10	4	1
Tüketim	20	11	10
Fiyat	50	28	30
TOPLAM	400	308	293



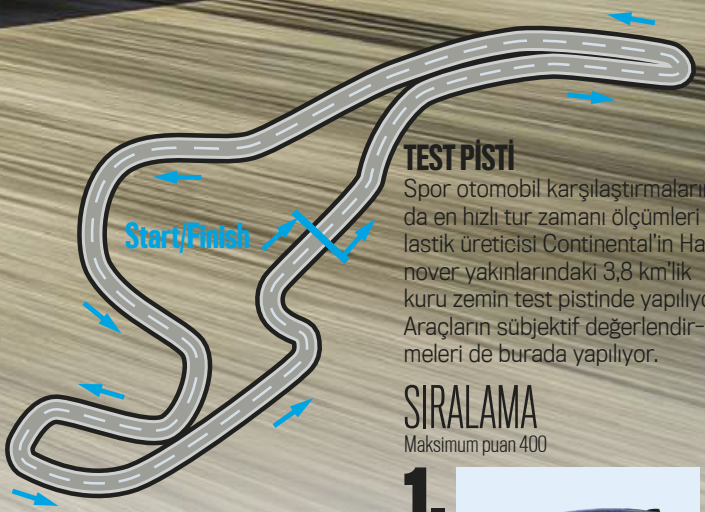
ALFA ROMEO GIULIA QUADRIFOGLIO
1:32,63 dk

BMW M3 COMPETITION
1:31,26 dk

sürücülerin kontrol edebileceği bir drift canavarına dönüşüyor. Bu modda araç kayıt tutarak, drift yeteneklerinizin nasıl geliştiğini görmenizi de sağlıyor.

Alfa'da da çok sayıda sürüş programı var ve bunların en serti ve eğlenceli olanı "race" adlı seçenek: DNA düğmesinden seçim yapıldığında süspansiyon sertleşiyor, gaz ve şanzıman tepkileri çok hızlanıyor, egzoz ses seviyesi maksimuma çıkıyor ve sürüş kontrolleri tatile çıkıyor. Alfa'nın sürüşü BMW'den daha yumuşak ama daha kıpır kıpır. Çünkü direksiyon tepkileri daha sivri ve dönüşlerde gövdesi daha fazla yana yatıyor. 600 Nm'lik maksimum torkunu verimli bir şekilde kullanabilmek, daha belirgin turbo karakteri nedeniyle, BMW'ye göre biraz daha zor. Bunun dışında Giulia'nın önden ve arkadan kayma eğilimleri de daha belirgin ve düzeltme manevralarındaki ağırlık transferlerinde daha fazla sallanıyor. Tamam, tüm bunlar sürücüyü zorluyor ama BMW'nin yarış bilgisayarından daha keyifli bir his veriyor.

Alfa'nın pistteki tur zamanı 1,5 sn daha fazla ve bu klasmanda bu fark gerçekten çok büyük. Ancak dikkat: Performans ölçümleri direkt karşılaştırıldığında, Giulia'nın BMW'den çekinmesine pek gerek yok. Neticede bu İtalyan'ın 0-100 km/s süresi BMW'den sadece 0,2 sn daha fazla. 307 km/s'lik maksimum hızı ise BMW'den (elektronik olarak 290 km/s'de sınırlandırılmış) daha iyi. Sonuç olarak Giulia Quadrifoglio da çok hızlı bir yol canavarı. Ancak objektif ve sübjektif değerlendirmelerin sonucunda kazanan BMW M3 oldu.



TEST PİSTİ

Spor otomobil karşılaştırmalarında en hızlı tur zamanı ölçümleri lastik üreticisi Continental'in Hannover yakınlarındaki 3,8 km'lik kuru zemin test pistinde yapılıyor. Araçların sübjektif değerlendirmeleri de burada yapılıyor.

SIRALAMA

Maksimum puan 400

1.



308 Puan

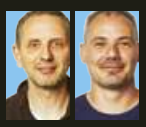
BMW M3 Competition Muhteşem motor; güçlü çekiş; harika direksiyon; dengeli sürüş. Test aracının fiyatı çok yüksek.

2.



293 Puan

Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio Sesi çok iyi; sürüşü başarılı ve çok eğlenceli. Puanda geride kalsa da kalplerin galibi oldu.



SONUÇ
JAN HORN, MIRKO MENKE

Yeni M3, BMW'nin şu andaki en iyi spor otomobili. Ayrıca bu karşılaştırmadaki daha dinamik, daha güvenli ve daha hızlı olan seçenek. Alfa Romeo hem gücü, hem de hızıyla harika bir otomobil ve gönüllerin kazananı.



VW Polo GTI
Üretim yılı
2017
Kilometre durumu
52.400 km

YENİ BAŞLAYANLAR İÇİN

Ehliyetinizi aldığınız anda aklınıza bir soru gelir: İlk otomobilim hangisi olmalı? "Yeni başlayanlar" için en iyi tercihlerden biri onlarca yıldır VW Polo olmuştur. Pratiklik derecesinde kompakt, kullanışlı ve ulaşılabilir ama aynı zamanda eksiksiz ve güvenilir bir otomobil... Ancak her yeni genç kuşakla birlikte beklentiler de artıyor. 1975 yılında 40 HP güç ve 4 ileri vites büyük bir şans olarak görünürken, Polo'nun en düşük gücü bugün 2 katından fazla. Ayrıca fiyatları da o yıllara göre çok daha yüksek.

Neyse ki ikinci el gibi bir seçenek var. Üretimi durdurulan 5. kuşak (2009-2017) Polo'lardan piyasada birçok örnek bulmak mümkün. Biz de bu haberimizde beklentileri en üst düzeyde tutup GTI versiyonu yakından inceledik.

0-100 km/s 6,7 sn, maksimum hız 236 km/s! Geçmişte bunlar gerçek spor otomobil performanslarıydı.

192 HP, turbo ve DSG şanzıman ile bu otomobil, göreceli makul fiyatlara hatırı sayılır bir spor-



Spor süspansiyona rağmen gövde yana yatıyor ve büyük lastikler davlumbazlara sürtebiliyor.

VW Polo V'in ikinci el fiyatları yavaş yavaş gerilese de, kalitesi stabil kalmaya devam ediyor. GTI versiyonların ise yeri ayrı. Belki de bir Polo düşünmenin tam zamanı.

tiflik sunuyor. Test aracımız ise 2017 model bir GTI oldu. Aracın kilometre sayacı 50 bin km'nin biraz üzerindeydi, temiz ve gayet bakımlı görünüyordu. Aynı şey tipik bir GTI özelliği olan ekose döşemeler ve geniş iç mekanın kalanı için de geçerliydi. Polo V'in özellikle ilk modellerinde, gelişimi boyunca geçmişteki hatalardan bolca ders alınmış olmasına rağmen, triger zincirli ve

Polo V, 2009-2017 yılları arasında üretildi. GTI'ın gücü 2014'te 192 HP'ye çıktı.





Kokpitin kalitesi ve ergonomisi harika. Direksiyonun altı düzleştirilmiş.



GTI'ın 1,8 TSI motoru hem güçlü hem de sorunsuz bir makine.

DSG şanzımanlı versiyonlardan kaçınmanızı tavsiye ederiz. Karoser ve iç mekan kalitesiyle ilgili eleştirilerse minimum seviyede. Hatta malzemeler bir 200 bin km daha hiç sorun çıkarmayacakmış gibi hissettiriyor. Konfor da gayet yüksek.

Sportif karakteri, GTI'ın (ve benzerlerinin) en büyük problemi: Ne kadar dinamik sürüş sunuyorsa, kullanıcıları da araçları o kadar dinamik, sert ve hızlı kullanmaya çalışıyor. Sanırız otoyolda büyük orta sınıf sedanlara stop lambalarını göstermek çok çekici bir şey. Bu nedenle müşterilerin önceki sahibi ve aracın tarihi hakkında mümkün olduğunca fazla bilgi sahibi olmaları iyi olur. Ya da daha ağır başlı bir motor da tercih edilebilir tabi ki.

TEKNİK VERİLER

Motor (tip/silindir sayısı)	sıralı/4/önde enlemesine
Supap/eksantrik adedi	silindir başına 4/2
Motor hacmi (cc)	1798
Maksimum güç (HP-d/d)	192-4200
Maksimum tork (Nm-d/d)	320-1450
Maksimum hız (km/s)	236
0-100 km/s (sn)	6,7
Yakıt deposu (lt)	45
Şanzıman	7 ileri, DSG
Güç aktarımı	önden çekiş
Boyutlar (u/g/y) (mm)	3983/1682/1450
Bagaj hacmi (lt)	204-882
Boş ağırlık (kg)	1280
Yükleme kapasitesi (kg)	430

Polo, her anlamda olgun ve güvenilir bir seçenek. Bunun karşılığı ise yüksek ikinci el fiyatları.



SONUÇ
MALTE BÜTTNER

Küçük otomobiller gerçekten harika olabiliyor. Özellikle Polo V gibi kompakt sınıf gibi hissettirenler. GTI haliyse üstünlük hissi ve bolca sürüş keyfi veriyor. Polo alımında hata yapma riski kabul edilebilir sınırlarda.

İLK YILLARIN KÜÇÜK TSI MOTORLARINA DİKKAT

GTI'ın 2014'ten beri sunulan 192 HP'lik motoru genel olarak dayanıklı bir makine. Baz motorlarda ise durum farklı: İlk modellerin 1.2 TSI ve 1.4 TSI motorları, gevşeyen triger zincirleri nedeniyle pahalı arızalara neden olabiliyor. Burada tavsiyemiz, 1,4 lt 85 HP'lik versiyon olacaktır: Eğlenceli olmasa da sağlam. Aynı şey şanzıman için de geçerli: Eski DSG'ler problem çıkarırken, manuel şanzımanlar kesinlikle sorunsuzlar. Ender rastlanan dizel versiyonlarda ise artık güncelleme isteyen EA189 kodlu motor kullanılıyor.



Bilgi-eğlence
Çok iyi değil. Sistem arada donmalar yaşatıyor ve uzun yükleme süreleri can sıkabiliyor.



Sunroof
Rüzgar sesi yapabiliyor ve tahliye kanalları tıkanabiliyor.



Süspansiyon
Sonradan takılan spor süspansiyonlar karoser yapısını zorlayabiliyor.





Egzoz
Muayenelerde sorun çıkarmıyor. Test aracımızda ise paslanma başlamıştı.

SUZUKI

Way of Life!

SWIFT HYBRID

İYİ Kİ HİBRİT, İYİ Kİ SUZUKI



Suzuki Akıllı Hibrit Teknolojisi ile tanışın

#İyiKiSuzuki

Dogan

www.suzuki.com.tr /suzukiturkiye /suzukiturkiye /suzuki_tr /suzukiturkiye



Gaz maskesini mizansen olsun diye kullandık! Aktif karbonlu hava filtreleri aracınızın içindeki zararlı partiküllerin çoğunu engelleyecektir.

POLENLERDEN KENDİNİZİ KORUYUN

Havalandırmadan zararlı partiküller de otomobile girer. Aktif karbon filtreleri, bunlardan korunmada yardımcı olacaktır.

Hemen herkesin başına gelmiştir: Bir kamyonun ardında ilerlerken tünele girersiniz ve aracınızın içi berbat kokularla doluverir! Dizel egzozu burnunuzda kötü bir his bırakır. Klimanın iç sirkülasyon düğmesine basarak dışarıdan hava girmesini engellemek biraz yardımcı olabilir. Artık sadece iç mekandaki hava klimaya girip tekrar kabine veriliyordur. Ancak oksijen seviyesi düşeceği ve karbondioksit seviyesi artacağından, bu yöntemi kısa süreli olarak kullanmak gerekiyor. Çünkü bu durum yorgunluk hissini artırıp konsantrasyonla birlikte sürüş güvenliğini düşürür.

Heidelberg Üniversitesi'nin, yapılaşmanın yoğun olduğu şehirlerde yaptığı hava kalitesi ölçümlerinin sonuçları alarm niteliği taşıyor. Çevrenizdeki araçların sayısı arttığında azotdioksit (NO_2) yükü çok hızlı artıyor. Yıl ortalaması 40 mikrogram/metreküp olarak açıklanırken, testlerde bu rakamın 110 mikrogram olduğu görüldü.



Çakmak gözünden güç alan iç mekan filtreleri, hava kalitesini daha arttırıyor.

Rakam yüksek olabilir ama otomobiller için bir çözüm var: İç mekan hava filtresi. Maliyetler nedeniyle çoğu filtre, sadece toz ve polenleri iç mekandan uzak tutabiliyor. Daha fazlasını isteyenlerin aktif karbon filtreye geçmesi gerekiyor. Bu filtreler iki katmana sahiptir. Bunlardan ilki

AKTİF KARBON FİLTRE MONTAJI

Klima filtreleri çoğunlukla torpido gözünün arkasında veya motor bölmesinin kabin duvarında gizlidir. Sağdaki fotoğrafta VW T6'nın ön yolcu ayak bölmesinin ardında gizlenen filtreyi görüyorsunuz. Ne yazık ki bu örnek yanlış monte edilmiş ve o yüzden hasar almıştı. Böyle hatalar yapmamak için Bosche veya Mann Hummel gibi firmaların montaj talimatlarını takip edin veya internette montaj videoları arayın.





İç ve dış mekan ölçümleri sırasında dış hava kalitesini kontrol edebilmek için camın kenarına bir hava emme aparatı yerleştirildi.

İÇ MEKANDAKİ ZARARLI PARTİKÜLLER

Hava sınır tanımaz! Anlamı: Dışarıdaki havada bulunan zararlı partiküller ve polenler aracın içine de girer. Yoğun bir caddede benzin ve motorin buharı, lastik ve fren sistemlerinden yayılan ince toz parçaları, kurum ve azotoksitler bulunur. Heidelberg Üniversitesi'nden Dr. Denis Pöhler, lisansör dergimiz AUTO BİLD ile birlikte ölçümler yaptı ve otomobillerin içindeki havanın, sıklıkla dışındaki havadan daha kötü bir kaliteye sahip olduğunu ortaya koydu. Sonrasında aktif karbon filtre takılarak yapılan ölçümde ise, NO2 yükünün aracın filtresiz haline göre yüzde 92 azaldığı ortaya çıktı.



Bu aygıt, optik bir yöntemle havadaki NO2 miktarını belirleyebiliyor.

olan mikro-fazer katmanı ince toz ve kurum partikülleriyle polenleri filtreler. Aktif karbon ikinci katman ise azotoksitler, yakıt buharları veya ozon gibi zararlı maddeleri filtreler.

İç mekan hava kalitesini daha da iyileştirmek mümkün: 12 V elektrikle çalışan hava temizleme aletleri. Hepa filtreler sayesinde bu aletler, iddiaya göre, havadaki virüsleri bile filtreleyebiliyor.



SONUÇ
BERND VOLKENS

İç mekandaki zararlı partikülleri hatırı sayılır derecede azaltmak mümkün ve bu çok pahalı bir işlem de değil. Ayrıca çoğu modelde montajını bizzat yapabilirsiniz. Böylece sağlığınızı korumuş olacak, hem de alerjik bünyeli insanların yolculuklarda rahatsızlıklar yaşamasını engelleyebileceksiniz.

POLEN TAKVİMİ **Polen filtresi sizi bu polenlerden koruyacaktır**

	OCAK	ŞUBAT	MART	NISAN	MAYIS	HAZIRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKIM	KASIM	ARALIK
Fındık												
Kızılağaç												
Huş ağacı												
Çavdar												
Çimen												
Pelin/misk otu												
Ambrosia												

Düşük yoğunluk Orta seviye yoğunluk Yüksek yoğunluk Çok yüksek yoğunluk



Insider
OKAN ALTAN

DEMOKRATİK DACIA

Dacia, önce Logan modeliyle, dar bütçelilerin de otomobil sahibi olmasını sağlamıştı. Sonra Duster ile SUV'ları herkes tarafından erişilebilir yapmıştı. Şimdi Spring ile ise, elektrikli otomobilleri de herkesin satın alabileceği ekonomikliğe indiriyor.

Elektro-Mobilite'nin en gerekli olduğu yerde yani şehir içi trafiği içinde elektrikli otomobillerin zaruri olduğu, artık bir gerçek!.. Fakat, insan yoğunluğunun ortasında gereksiz büyük bataryalı pahalı elektrikli otomobillerin olması da, bir o kadar gereksiz ve yanlış!..

Avrupa'da 15 milyon A-segmenti otomobil kullanıcısının yarısı, araçlarıyla şehir dışına hiç çıkmadan günde ortalama 31 km yol yapıyor. Şehir merkezlerine içten yanmalı araçların girmesi yasaklanırken, bu minik araç sınıfının özellikle elektrikli seçeneklerle büyüyeceği öngörüldüğü için; A-segmenti araç kullanıcıların yüzde 66'sı elektrikliye geçmeyi düşünüyor ve yüzde 30'u ise tam elektrikliler pahalı diyerek otomobil kullanmayı bile bırakmayı düşüyorlardı.



İşte bu talebi fark eden Renault Grubu; üstünde gereksiz hiç bir aksesuarı olmayan, fakat 6 hava yastığından acil fren sistemine kadar gerekli tüm güvenlik donanımına ve klimayla audio gibi yeterli konfor özelliklerine de sahip, üstelik ekonomik bir içten yanmalı motorlu otomobil fiyatına, elektrikli gerçek bir otomobil yapsak, diye düşünerek, Çin'deki City K-ZE'yi rebadge yaparak Dacia Spring'i ortaya çıkardı...

Lada ve Dacia markalarının CEO'su Denis Le Vot, geri görüş kamerası, akıllı telefon eşleştirilebilen multimedya sistemi, pasif ve aktif güvenlik olarak Avrupa regülasyonlarına tam uyuma sahip, 125 km/s maksimum hıza ulaşan, 1,62 metre darlığına rağmen 290 litrelik bagajı ve 1,1 metreküplük yükleme alanında 325 kg taşıyabilen, şehir içinde 305 km ve yüksek hızlarda bile minimumda 230 km menzile sahip, 30 kW'lik 125A DC şarjda 90 dakikada bataryasını dolduran, A-segmenti minik-SUV görünümlü bu elektrikli otomobillerine 16.700 Euro'ya, Fransa'daki çevre bonusuyla 12.403 Euro ve Almanya'da 10.920 Euro fiyat oluşturarak, "elektrikli araçlar herkes için erişilebilir olmalı" diyor...



Hem şehir kullanımına hem bütçeye uygun.

Le Vot, Dacia'nın son 16 yılda 7 milyonluk satışa ulaşırken, 2004 yılında Dacia'nın Logan ile herkesin "satın alabileceği ekonomik otomobil" ve 2010'da da Duster ile "herkesin ulaşabileceği SUV" yarattığını hatırlatıyordu. Şimdi ise üçüncü devrimlerini Spring modeliyle başlattıklarını, duyuruyordu. Yani, elektrikli otomobilin bir ayrıcalık olmadığını ve herkes için demokratikleştirdiklerini anlatıyordu.

44 beygire denk 33 kW ve 125Nm maksimum torka sahip motoru, 27,4 kWh'lık 190 kg ağırlığındaki 12 modül 72 hücreli bataryasıyla, günde 90 km yol yapanlar için bile 3 günden önce şarj gerektirmeyecek, 970 kg ağırlığıyla beklenenden daha çevik hareket edebilen Dacia Spring'i Mart ayının sonunda Bükreş ve çevresinde kullandığımızda ve Romanya'daki 18 bin Euro'luk fiyatının (düşük güç indirimi, hurda in-





44 HP'lik göreceli düşük gücüne rağmen, beklenenden daha çevik.



AB'de verilen teşvikler sayesinde fiyatlar 8 bin Euro'nun altına inebiliyor.

dirimi ve yüzde 100 elektrikli olması gibi) teşviklerle 7.700 Euro'ya indiğini öğrendiğimde de çok şaşırmıştım.

Redüktörlü tek vitesiyle 5,8 saniyede 50 km/s'ye ve 19,1 saniyede 100 km/s hıza çıkan Spring'in özellikle 26,2 saniyelik 80–120 km/s ara hızlanma elastisesinin TIR konvoylarını sollamak için bile yeterli olduğunu da belirtelim.

Renault'nun 11 yılı aşan, 400 bin adetlere yaklaşan elektrikli otomobillerinin birikimiyle ve Renault-Nissan ittifakının tüm ortak üretim imkanları kullanılarak Çin'de üretilip, rejenerasyon teknolojisi eklenmesine rağmen Avrupa için olabildiğince ekonomik fiyatla hazırlanan 3,73 metrelik Dacia Spring'in binek şeklinden başka, araç paylaşım sistemleri için Business ve N1 ticari kullanım için Cargo versiyonları da var.

Aynı klasmandaki içten yanmalıların 8 Euro'luk fosil yakıt tüketimlerine karşı 100 kilometrede sadece 2 Euro'luk elektrik masrafı olacağı hesaplanan bu mini-SUV görünümlü Dacia, 7,4 kW'lık 32A "wallbox"la 5 saatte, 3,7 kW'lık 16A prizde 8.5 saatte ve 2,3 kW'lık 10A normal prizde 14 saatte bataryasını tam doldurabiliyor.



İç mekan, sade, basit ve gayet kullanışlı tasarlanmış.



Bataryası 8 yıl, Spring'in kendisi ise 3 yıl veya 120 bin km garanti ile sunulan bu ilk elektrikli Dacia, TCO yeni toplam kullanım ve sahip olma maliyetlerinde benzer sınıftaki bir araca göre yüzde 30 ila 50 avantaj da sunabiliyormuş.

Hatta ilk siparişler için 2 bin kilometrelik ücretsiz şarj da ikram edilen Dacia Spring, Kasım ayında Türkiye'ye bugünkü kurlarla ve yüksek vergilerimizle neredeyse iki buçuk misline, 180 bin TL'ye gelebilirse, herkesin beklediği uygun fiyatlı bir elektrikli otomobil seçeceği olabilir.



GOLF II GTI 16V
1,8 lt; 129 HP;
Maks. hız: 200 km/s;
Fiyat: 31.100 Mark (1990)

GENÇ RUHLULARIN RÜYASI

VW, 1986'da Golf GTI 16V'yi yaratmıştı. 35 yıl sonra bu araçla tura çıktık ve kendisine daha da fazla aşık olduk.

GOLF 8 GTI CLUBSPORT

**2,0 lt; 300 HP;
Maks. hız: 250 km/s;
Fiyat: 41.265 Euro**

Geçmişin GTI gücü: 1986 yılında VW, enlemesine yerleştirilmiş 4 silindirli 1,8 lt'lik motoru 139 HP güç üreten GTI 16V'yi piyasaya çıkarmıştı. Sonrasındaysa, test aracımızda da olduğu gibi katalitik konvertör kullanıldı ve güç 129 HP'ye geriledi. Ancak bu güç bile, 9 sn'lik 0-100 km/s süresi ve 200 km/s maksimum hız için yeterliydi.

Bugünün GTI gücü: 2020 sonbaharında piyasaya çıkan GTI Clubsport'un 2.0 lt'lik 4 silindirli turbo motoru 300 HP güç üretiyor. Yeni model, 16V'ye göre neredeyse 2 kat daha seri: 0-100 km/s süresi sadece 5,6 sn. Ayrıca diğer teknik verileri de çok etkileyici: Maksimum hız 250 km/s'de sınırlandırılırken, tork değeri ise 400 Nm'ye (eskisinde 168 Nm) çıkmış durumda.

Tornado kırmızı ve ay taşı grisi: VW Golf II GTI 16V ve 300 HP'lik GTI Clubsport.





Sevgili Golf kuşağı, lütfen biraz durun ve saygı ve şaşkınlık gösterin. Neticede karşımızdaki gerçek bir efsane. 1970'lerin başında doğmuş ve 80'lerin sonunda ehliyet almışsanız, şöyle düşünebilirsiniz: Golf iyidir, GTI ise muhteşemdir.

Evet, biliyorum, bunu ben de yaşadım.

Takvimler Ağustos 1983'ü gösteriyordu. Bölgedeki VW bayisi ikinci nesil Golf'ü test sürüşlerine vermeye başladığında ben ve arkadaşım Lars, BMX bisikletlerimizin üzerindeydik. Buradaki Nissan bayisinin oğlu olan Lars: "Batı'nın Trabant'ı" dedi. Kadett kullanan bir öğretmenin oğlu olan ben: "Saçma, bence çok güzel!" diye cevapladım.

Babam bir yıl sonra yine bir Kadett satın aldı, çünkü Golf pahalıydı. Ben de bayiden aldığım bir Golf tanıtım kitapçığı ile yetindim. 1989 yazının sonlarına doğru sürücülük kursunun önünde 54 HP'lik bir Golf duruyordu. Sürücü kursu öğretmeni Willhelm Flach beni almak için mahallemize geldiğinde, Golf'ün 1,6 lt'lik dizel motorunun seslerini camlar kapalıyken bile duymak mümkündü. Willhelm, o gürültüde bir şeyi sürekli tekrarlardı: "Sola döneceğin zaman karşıdan gelen trafiğe öncelik vermelisin."

Şu anda tarih Şubat 2021, Wolfsburg'a kar yağmış ve sola dönmem gerekiyor. Ama karşıdan gelen araç çok yavaş. O yüzden gazlayıp geçmeye karar veriyorum. Pardon Willhelm! Neticede aracın 168 Nm'lik torku, o kurs aracının dizelinden 68 Nm daha fazla.

GTI 16V'ye hoş geldiniz! Kendisi ilk kez 35 yıl önce üretilmişti. Konuğumuz ise 1990 model bir makyajlı versiyon. Yani tamponları daha kalın, kelebek camları yok, arkasında büyük bir VW amblemi taşıyor ve dörtlü flaşör düğmesi direksiyonda.





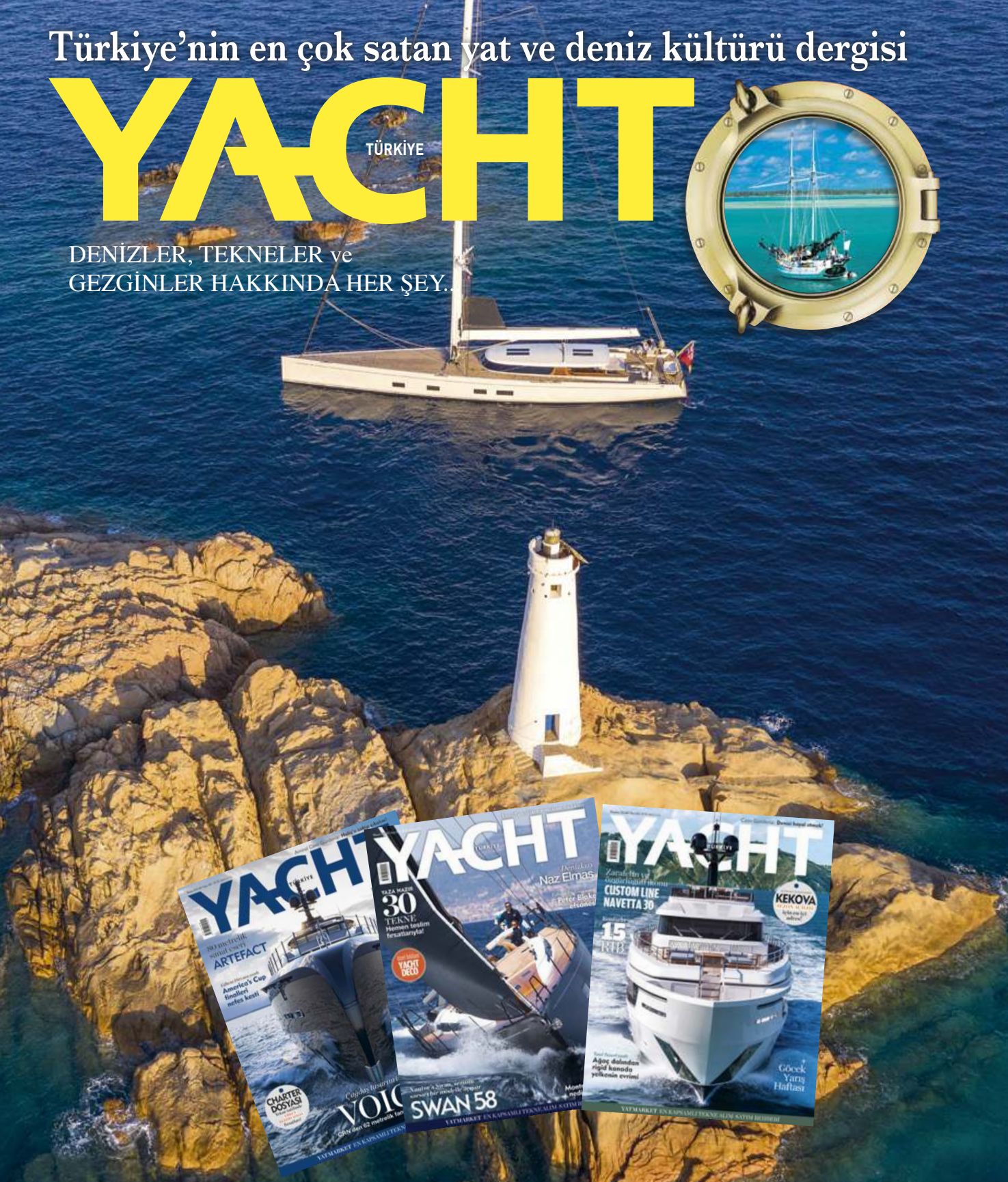
Tipik Golf: Direksiyona geç, çevrene bakın ve "evine hoş geldin" hissini yaşa. 1990 model makyajlı test aracımız: Dörtlü flaşör düğmesi dört kollu direksiyonun kolonunda, kasetli radyo Beta marka, klima kontrolleri kaydırılan düğmelerle yapılıyor. Yeni GTI'ın kokpitiyse tam dijital. Yeni GTI Clubsport'un kokpiti tamamen dijital: Hız göstergesi ve multimedya görsel olarak birleşiyor. Connectivity-System 2,1 sürümü geldiğinde tüm fonksiyonlar açılacak. Sadece kaset dinleyemeyeceksiniz.



Türkiye'nin en çok satan yat ve deniz kültürü dergisi

YACHT TÜRKİYE

DENİZLER, TEKNELER ve
GEZGİNLER HAKKINDA HER ŞEY..



Marmara'dan Pasifik'e, Ege'den Atlantik'e, Akdeniz'den kutuplara tüm denizlerin eşsiz manzaralarını evinize, iş yerinize, dahası düşlerinize taşıyoruz. Hayatınıza keşif tadı katacak hikâyelerle bezeli, birbirinden güzel deniz ve tekne manzaraları her ay bu dergide.

yachtturkiye yachtturkiye @yachtturkiye www.yachtturkiye.com

YACHT AppStore ve Google Play'de

DB

VW'nin elinde 1986 modelden hiç kalmamış. Bu da kötü, çünkü o modellerde katalizör yoktu ve gücü 139 HP'ydi. Buradaki gibi sadece 129 HP değil! Kar ve tuzlanmış yollar Golf II için sorun değil. Çünkü çok iyi izole edilmiş. Hatta o kadar iyi ki, sıcak havalarda bugün bile bagaj kapağının bazı noktalarından vaks aktığı oluyor.

Asla kaybolmayan çocukluk hayalleri vardır. GTI da bunlardan biri: Hem geçmişte hem de bugün. Özellikle de güçlü versiyonlar... İkinci GTI kuşağı 1984'te piyasaya çıktığında kaputunun altında öncüsünün motoru görev yapıyordu: 1,8 lt, 112 HP. Katalizör nedeniyle bu rakam 5 HP düştü. Bir GTI'da 107 HP! Bugün standart Polo'nun bile gücü bu kadar. Yani en iyisi GTI 16V!

Güncel durumsa çok daha iyi değil. Tamam, 8. kuşağın gücü 245 HP ama öyleymiş gibi görünmüyor, öyleymiş gibi sesi çıkmıyor... Çekiciliği, teyzemin Golf 1,5 TSI'ınınkinden daha fazla değil. O nedenle en iyisi Clubsport!

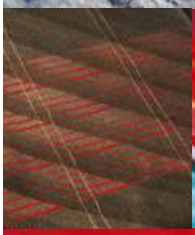
35 yıl önceki modelin tavanına daha yakından bakalım. O zamanlar tanıtım kitapçığında şöyle yazıyordu: "Önünüzde ne olduğunu gerçekten görebilmek için daha yakından bakmalısınız." Wolfsburg'daki yetkililer, elektronik olarak güçlendirilmiş tavan antenini piyasaya sürerek trend belirleyici olduklarının ve diğer tüm markaların daha sonra böyle antenlere sahip olacaklarının farkında bile değildi. Biz taşralılarsa ona "16V anteni" derdik.

1986'da ne e-mailler vardı, ne de Commodore 64'lerimizle internete bağlanabiliyorduk. Bağlanabilirlik denen şey telefon kablosuyla sınırlıydı. 16V'de ise bu sevindirici ilerleme, egzoz ters basıncını azaltıp gaz değişimini hızlandıran silindir başına 4 supap teknolojisiydi. EA827 fabrika kodlu 1,8 lt'lik















GOLF II GTI

Piyasaya 3,99 m uzunluğa sahip olarak çıktı. Büyüyen tamponlarla birlikte uzunluk, 1990'da 5 cm arttı. Lastikler günümüze göre birkaç beden küçüktü: 195/50 R 15. İki adet egzozdan kükremeyi andıran sesler yayılıyordu.

motorda mühendisler, 16 supaplı bir silindir kafası kullanmışlar ve gücü 139 HP'ye çıkarmışlardı. Sonrasında ise artan çevreci protestolar ve emisyon yasaları nedeniyle motora katalitik konvertör uygulandı ve bu da gücü 129 HP'ye düşürdü.

İki farklı GTI kuşağıyla Kuzey Almanya yollarında gazlayıp, en azından bir günlük izni hak ettiğimizi düşünecek kadar yorulduk ve eski bir kır pansiyonunun önünde durduk. Pansiyon o kadar geçmişten kalma görünüyor ki insan, bahçesinde yepyeni bir 1986 GTI 16V park etmiş olmalı diye düşünüyor.

Yolculuk sırasında gözlerimiz dönüşümlü olarak eski versiyonun hız göstergesine (skala 260'da bitse de gerçek maksimum hız 200 km/s) ve yeni Clubsport'un oval egzoz çıkışlarına (içine bir iPhone'u rahatça sığdırabileceğiniz borulardan cehennemi sesler çıkarıyor) kayıyor. Bir anda aklıma geliyor: "16V-GTI gerçekten çok çekiciydi." Ama bu, 35 sene ve 20 kg almadan öncesindeki gençliğim için geçerliydi. O günlerde VW'nin orijinal radyosunu çıkarıp yerine herhangi bir Alpine alırdık. Çünkü Beta'nın auto rewers fonksiyonu bile yokkan, Alpine'de CD bile vardı. Bugünse satın alınabilecek en çekici Golf ise Clubsport: Tüm devir ve şartlarda çok güçlü, virajlara büyük bir açlık besliyor ve her zaman gürültülü.

Sonuç olarak: Tornado kırmızısı olan da, ay taşı grisi olan da büyük çocukların rüyasını süslüyor. Peki ya fiyatlar? 300 HP'lik Clubsport 40 bin Euro'dan (Almanya) biraz pahalı. Ayrıca daha da çekici hale getirecek birkaç opsiyonla birlikte 50 bin Euro sınırı rahatça aşılabiliyor. Benim gençlik hayalimse babam ve banka ile yaptığım konuşmaların sonunda şöyle devam etti: İki adet ilk Scirocco (biri GTI), iki Golf II GT Special (90 HP). Her zaman ya bir I harfi ya da 16 rakamı ve V harfi eksik oldu.













GOLF 8 GTI

Golf 8 Clupsport'un uzunluğu 4.30 m. Test aracımızda 235 mm tabanlı 19 inçlik lastikler vardı. LED farlar daha performanslı. İki devasa egzozdan cehennemi sesler yükseliyor. DSG şanzıman 7 ileri vitesli. Henüz daha çekici bir GTI yok.

Auto SHOW'da Gelecek Sayı

1 AĞUSTOS'DA BAYİLERDE



KARŞILAŞTIRMA

TUTUMLU SUV'LAR

3 model, 3 teknoloji, tek hedef: Hangisi daha az tüketiyor?



TEST

MASERATI GHIBLI TROFEO



SÜRÜŞ İZLENİMİ

HYUNDAI IONIQ 5



SÜRÜŞ İZLENİMİ

JEEP COMPASS

Auto SHOW Auto Europe Group üyesidir.

İcra Kurulu Başkanı Cem M. Başar
Yayın Yönetim Danışmanı Çınar Oskay
Yayın Danışmanı Hrant Kasapoğlu
Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu) Ayşegül Uyanık Örnekal
Görsel Yönetmen Murat Çavdar
Marka Müdürü Ayşegül Parlayan
Etkinlik ve Proje Direktörü Ali Erman İleri
Kurumsal İletişim Müdürü Funda Demirci Ayan

Yönetim
Üretim Planlama Direktörü (Tüzel Kişi Temsilcisi) Yakup Kurtulmuş
Satış ve Dağıtım Direktörü Egemen Erkorol
Finans Direktörü Didem Kurucu
Dijital İçerik Direktörü Eren Demir

Yayıncı: Doğan Burda Dergi Yayıncılık ve Pazarlama A.Ş

Ankara Temsilcisi Erdal İpekeşen 0 312 207 00 71

Reklam
Grup Başkanı Nisa Aslı Erten Çokça
Grup Başkan Yardımcısı Seda Erdoğan Dal-Işıl Baysal Turan
Satış Koordinatörü Burcu Kevser Karaçam -Burcu Acavut
Teknik Müdür Ayfer Kaygun Buka Tel: 0 212 336 53 61 - 62
Rezervasyon Tel: 0 212 336 53 00 - 57 - 59
Faks: 0 212 336 53 92 - 93

Hedef Sayfalar Reklam Koordinatörü
Aysel Şener / Tel: 0 212 336 53 70 Faks: 0 212 336 53 91

Reklam Bölgeler Satış Müdürü
Hülya Erdoğan Tel: 0 212 336 53 72 Faks: 0 212 336 53 91

Ankara Reklam Satış Koordinatörü
Sezinur Balıkçıoğlu

Ankara Reklam Satış Müdürü
Beliz Balıbey Tel: 0 312 207 00 72 -73
Doğan Burda Okur Hizmetleri Hattı
0212 478 0 300 okurhizmetleri@doganburda.com.tr
Doğan Burda Abone Hizmetleri Hattı
0212 478 0 300 Fax: 0212 410 35 12-13
abone@doganburda.com.tr / www.doganburda.com.tr
Her gün saat 09:00-22:00 arasında hizmet verilmektedir

Yönetim yeri: Kuştepe Mah. Mecidiyeköy Yolu Cad. No:12 Trump Towers Kule 2 Kat:21-22 34387 Şişli-İST.
Tel:0 212 410 32 00 Faks:0 212 410 35 81

Baskı: Bilnet Matbaacılık ve Yayıncılık A.Ş.
Dudullu Organize San. Bölgesi 1.Cad. No:16 Ümraniye-İSTANBUL
Tel: 444 44 03 • Fax: (0216) 365 99 07-08
www.bilnet.net.tr / Sertifika No: 42716
Dağıtım: Turkuvaz Dağıtım Pazarlama A.Ş.
Yayın Türü: Ulusal, İki ayda bir.
Auto SHOW Dergisi, Doğan Burda Dergi Yayıncılık ve Pazarlama A.Ş tarafından T.C yasalarına uygun olarak yayınlanmaktadır. Auto SHOW'da yayınlanan yazı, fotoğraf, harita, illüstrasyon ve konuların isim ve yayın hakkı Doğan Burda'ya aittir. İzinsiz ve kaynak gösterilerek dahi kullanılamaz.

FIPP üyesidir

KUMHO TIRE

All-Ways, Go With you

TEST BİRİNCİSİ KUMHO

AutoBild yaz lastiği testi

ECSTA HS51



Auto Bild
ÖNERİLİR
2021

53 yaz lastiği test edildi

KUMHO

Ecsta HS51

205/55 R 16

Sayı 10/2021

Auto Bild
TEST GALİBİ
2021

53 yaz lastiği test edildi

KUMHO

Ecsta HS51

205/55 R 16

Sayı 10/2021

PETRONAS

İÇİNİZ RAHAT OLSUN



PETRONAS SYNTIUM

°CoolTech™ teknolojisiyle **PETRONAS Syntium** aracınızın motorundaki kritik sıcaklık bölgelerini hedefler ve hassas parçaları soğutur. Böylelikle aracınız her zaman ideal performansını korur.

Motordaki Aşırı Isıyla Savaşır

Oil Developed For

PETRONAS SYNTIUM | AMG PETRONAS MOTORSPORT

Daha fazla bilgi için: **www.pli-petronas.com**