



ŞUBAT 2023 | YIL 05 FİYAT 10TL

ARABA HABERCİSİ

Yerli Otomobil Dergisi

Opel Grandland



**Ford
Puma**



5

YAŞINDAYIZ! Nice Yıllara

Heyecanlıyız Mutluyuz Gururluyuz



**MG
Elektrik**



Honda Accord



Nissan Qashqai



BMW i Vision Dee



Renault Megane



Toyota Corolla



Kia EV9



Continental



Ali Can Öztoprak



Yenilenen
Enerjimizle
Geliyoruz



Recharge yourself

#içindekigüç mg-turkey.com

DOĞAN
TREND

**ARABA HABERCİSİ**

Yayın Direktörü

Sedef Tosun

sedef@msemedya.com**YAYIN YÖNETMENİ**

Murat Tosun

murat@msemedya.com**KREATİF DİREKTÖR**

Eda Tanman

eda@msemedya.com**REKLAM VE PAZARLAMA
DİREKTÖRÜ**

Banu Çelik

banu@msemedya.com**İLETİŞİM VE REKLAM**arabahabercisi@msemedya.com**MSE MEDYA ADINA
İMTİYAZ SAHİBİ**

Huriye Sedef Tosun (Sorumlu)

MSE Medya Yeni Adresi ve İletişim Bilgileri yönetim yeri
Barış Mahallesi, Samsun
Caddesi, Makyol Yaşam Evleri,
B4 Blok, Kat 10, Daire 65
Beylikdüzü İstanbul.
İletişim: info@msemedya.com
Telefon: 0530 874 45 41

DAĞITIM: Dijital Yayın**YAYIN TÜRÜ:** Yerel, süreli,
aylık

Araba Habercisi Dergisi,
TC yasalarına uygun olarak
yayınlanmaktadır. Araba
Habercisi'nde yayınlanan
ilanların sorumluluğu ilan
sahiplerine aittir. Konular izinsiz
ve kaynak gösterilerek dahi
kullanılamaz.

**Murat Tosun**murat@msemedya.com

Neden mart sonu hareketlenme bekleniyor?

Sıfır kilometre otomobil satışlarında yetkili satıcılarda araba bulunmaması devam ediyor. Sizlerden gelen mesajları takip ettiğim zaman sıfır kilometre otomobil bulamadığınızı, bayi bayi gezdiğinizi belirtiyorsunuz. Satış rakamlarına baktığımız zamansa haberlerde rekorlar kırıldığını yazdığını dile getiriyorsunuz. Burada satış rakamlarına aslında nüfus olarak bakmak gerekiyor. 85 milyon nüfusa sahip ülkemizde Ocak ayında satılan toplam araç sayısı 50 bin adet. Yani öyle çok büyük rakamları konuşmuyoruz. Satışa sunulan sıfır kilometre araç sayısı araç almak isteyenlerin sayısına göre son derece az. Talep çok, arz yok denilebilecek durumda. Durum böyle olunca Türkiye'ye gelen sıfır kilometre araçlar

için yatırımcılar, fırsatçılar, ihtiyaç sahipleri müthiş bir talep oluşturmuş durumda. Peki bu sıfır kilometre otomobil bulunmama durumu ne zaman değişecek. Burada asıl değişimin yılın ikinci yarısında olacağı tahmin ediliyor. Ancak Martın sonunun gelmesiyle birlikte de önemli bir hareketlenmenin başlayacağı düşünülüyor.

Neden? Öncelikle Chery modelleri Türkiye'de mart sonundan itibaren satışa sunulmaya başlayacak. Gemi haberlerini okumuşsunuzdur. Sanırım yüksek adetlerle Türkiye pazarına giriş yapacaklar. Bununla birlikte 2023 yılında Türkiye'de satılmaya başlayacak olan Yerli

Otomobil markamız Togg'un kompakt SUV modeli de satışa sunulacak. Bu araçtan 2023 yılında 20 bin adet satılması planlanıyor. Son olarak elektrikli otomobil dendiğinde akla ilk gelen markalardan biri olan Tesla'nın mart sonundan itibaren Türkiye'de satışa sunulmasının planlandığını duyuyoruz. Burada Model 3 ve Model Y'den yüksek adetlerde ülkeye giriş söz konusu olabilir deniyor. Son olarak Türkiye'de zaten olan markaların satış hedeflerini 2023 yılı için ciddi oranlarda artırma planları yaptığını da görüyorum. İşte bu nedenle mart sonundan itibaren sıfır kilometre araç bulunurluğu konusunda önemli bir hareketlilik bekleniyor.



Kia Sorento

Efsane en yeni
haliyle sizinle...



Movement that inspires



ÇELİK MOTOR

BMW i Vision Dee Ortaya Çıktı!



BMW'nin otomotiv endüstrisinin geleceği olarak adlandırdığı, sanal deneyim ile gerçek sürüş keyfini birleştiren otomobili BMW i Vision Dee, nefis özellikleriyle ortaya çıktı.



BMW i Vision Dee’de tanıtılan teknolojik yenilikler arasında gelişmiş Head-up Display bulunuyor. BMW Mixed Reality Slider ile kombine edilen bu sistemle, sürücü tarafından Shy-Tech yaklaşımı kapsamında sistemin hangi bilgileri gösterip göstermeyeceği özel olarak ayarlanıyor. Beş farklı adımdan oluşan seçenekler arasında geleneksel sürüşle ilgili bilgilere, sistemin içeriğine, akıllı cihaz bağlantısına, artırılmış gerçeklik projeksiyonuna ve Dee’nin sanal dünyasına erişilebiliyor. BMW i Vision Dee, kullanıcısı için sürüş keyfini artırmak adına sahip olduğu karma gerçeklik sayesinde camları kademeli olarak karartarak dış dünyayla bağlantıyı kesebiliyor.

Head-up Display teknolojisinin öncüsü BMW, son yirmi yılda bu teknolojiyi sistematik olarak geliştirdi. BMW i Vision Dee ile marka, ön camın tamamını bilgi yansıtmak için kullanabiliyor. BMW, bu çığır açan teknolojiyi 2025’te yollarla buluşacak NEUE KLASSE modellerinde kullanacağı bilgisini de CES 2023’te verdi.

BMW i Vision Dee, kanıksanmış klasik sportif sedan

tasarımını, daha az gövde parçası kullanımına imkan veren indirgenmiş yeni biçimler ile baştan yorumluyor. Böylelikle otomotiv dünyasında alışılmış analog tasarım öğelerinin yerini dijital detaylar alıyor. Geçen yılki CES’e damgasını vuran ve BMW’nin elektromobilitedeki amiral gemisi BMW iX üzerinde sergilenen E-INK renk değiştirme teknolojisini bir adım ileriye taşıyan BMW i Vision Dee, 32 farklı rengi gövdesinde yansıtabiliyor. Otomobilin gövde yüzeyi 240 farklı E-INK parçasına bölünerek sadece saniyeler içerisinde sonsuza yakın çeşitlilikle desenlerin oluşturulmasına olanak tanıyor.

BMW i Vision Dee’nin sahip olduğu E-INK teknolojisi otomobilin sadece gövde parçalarına değil camlarına ve farlarına da temas ediyor. Duyguları gösteren bir iletişim aracı haline dönüştürülmüş farlar ve kapalı BMW Böbrek Izgaraları; animasyonlu yüz ifadeleri sayesinde fiziksel-dijital yüzeyde (fijital) desteklenerek otomobilin kendini ifade etmesine olanak sağlıyor. Kullanıcılarını tanıyan BMW i Vision Dee kişilerin avatarından oluşturduğu bir animasyonu yan camlarda oynatarak kişiye özel karşılama gerçekleştiriyor.





ZAMANSIZ TUTKU.

YENİ BMW 3 SERİSİ.

Yenilenen dinamik dış tasarımı ve yeni nesil entegre teknolojilere sahip kokpitiyle Yeni BMW 3 Serisi, BMW sürüş keyfini zamansız bir tutkuya dönüştürüyor.

Borusan Otomotiv

Elektriğin Yeni Yolculuğu



***Nissan Türkiye “Elektriğin Yeni Yolculuğu”nu başlattı!
Elektrikli ama jeneratörlü araçlar satışa çıktı***

YENİLİK

Nissan e-Power



Nissan, merakla beklenen ve tamamen yeni e-POWER teknolojisi ile sürdürülebilir bir gelecek için önemli bir adım atıyor. Nissan'ın eşsiz e-POWER teknolojisine sahip Nissan X-Trail ve Qashqai Türkiye pazarına girdi. e-POWER, dışarıdan şarj etmeye gerek kalmadan elektrikli sürüş deneyimi sunuyor. Nissan'a özel ve şirketin Intelligent Mobility stratejisinin önemli bir bileşeni olan e-POWER sistemi, günlük sürüşü hem keyifli hem de verimli hale getirerek elektrifikasyona farklı bir yaklaşım getiriyor.

Bu güç aktarma organını rakiplerinden ayıran en önemli nokta ise, elektrik motorunun tekerlekler için tek güç kaynağı olması ve dolayısıyla sürücünün taleplerine anlık ve doğrusal tepki göstermesi olarak ifade edilebilir. Bu sayede e-POWER, sürücülerin geleneksel otomobillerde karşılaştıkları eksiklikleri tamamen ortadan kaldırarak dışarıdan şarj etmeye gerek kalmadan daha zahmetsiz, dinamik ve keyifli bir sürüş deneyimi sunuyor.

e-POWER sistemi ile jeneratör ünitesinde bulunan 1.5 litrelik içten yanmalı motor, yalnızca elektrik üretmek için kullanılıyor. Burada üretilen enerji invertör aracılığı ile bataryaya ve elektrik motoruna iletiliyor. Gaz pedalı hareket ihtiyacını elektrik motorundan aldığı için anlık performans üst düzeye çıkıyor. Ayrıca yavaşlama ve frenleme anında geri kazanılan kinetik enerji, yeniden kullanılmak üzere bataryaya yönlendiriliyor. e-POWER sisteminin gaz pedalına gösterdiği anlık tepki, tüm sürüş koşullarında benzersiz ve heyecan verici bir deneyim sunuyor.

Sürüş süresinin %70'inin şehir içinde geçirildiğini düşünerek Nissan, "e-Pedal" olarak adlandırdığı yeni bir sürüş deneyimi geliştirdi. e-Pedal, sürücülerin yalnızca gaz pedalını kullanarak hızlanmasına ve yavaşlayabilmesine olanak tanıyor. Araçta 2.1 kW emsallerine göre büyük bir batarya yer alıyor. Bu bataryaların tamamen şarjlı olduğu durumda kaç kilometre yol yaptığını test ettim: 5 kilometreye çok yakın.





Yeni Nissan Qashqai e-POWER

Şarj kablosuz teknolojisiyle elektriğin eşsiz hali.



1018 km'ye varan menzili ve şarj kablosuz teknolojisini **hemen denemelisin.**

Test sürüş talebi için QR kodu okutun.

Qashqai e-POWER'in ortalama CO₂ emisyonu 122 g/km (WLTP) ve ortalama yakıt tüketimi 5,4 lt/100km (WLTP) olup, versiyonlar arası değişiklik gösterebilir. Yakıt tüketimleri 715/2007/EC'ye göre belirlenmiştir. Menzil hesaplaması, aracın WLTP test döngüsü ortalama yakıt tüketimi (5,4 litre/100km) verisi ve modelin standart yakıt depo kapasitesi (55lt) dikkate alınarak hesaplanmıştır. Nihai menzil ve tüketim; sürüş stiline, otomobildeki yüklü ağırlığa, yol ve hava koşullarına göre değişiklik gösterebilir. Türkiye'de sunulan aksesuar ve donanım versiyonları farklılık gösterebilir. Detaylı bilgi: www.nissan.com.tr'de.

Yeni Renault Megane ne zaman satışa sunulacak?

Yeni Renault Megane Türkiye'de ne zaman satışa sunulacak? 2023 Sıfır Km Megane çok iddialı olacak!





Renault'nun elektrikli araçlara özel yeni CMF-EV platformundan yararlanan araç farklı bir tasarım anlayışının da ilk temsilcisi oldu. EV modelleri için tasarlanmış bir platformun gücünden yararlanan Yepyeni Megane E-Tech Electric zarif ve güçlü bir karaktere sahip.

OpenR ekran olarak adlandırılan yeni multimedya sistemi Google hizmetlerine sahip Android Automotive OS üzerine kurulu. Bu yeni sistem hayatımızı kolaylaştırma konusunda gerçekten önemli bir rol oynayacak. 2019'da MORPHOZ konsept otomobilinden ilham alan, ardından 2020'de Megane eVision ile tasarım konusunda önemli izlenimleri ortaya koyan Yeni Renault Megane markanın güçlü elektrikli araç geçmişini kullanıyor. Araçta ayrıca Nouvel R adı verilen Renault'nun yeni logosu da yer alıyor.

2700 mm dingil mesafesi sunan aracın toplam

uzunluğuydu 4210 mm. Doğrudan crossover dünyasından ilham alan özellikleriyle güçlü görünen araçta 20 inçlik lastikler kullanılıyor. Yeni Renault Megane toplam 440 litre bagaj hacmine sahipken, şarj kabloları çıkarılabilir bir bagaj zemin paneli altına gizlenerek bagajdan alan kullanmasının da önüne geçilmiş.

Araçta iki farklı elektrikli güç seçeneği yer alıyor. Bunlardan ilki 130 HP güç ve 250 Nm tork üretiyor. İkinci seçenekse 218 HP güç, 300 Nm tork üretiyor. Yeni Megane E-Tech Electric 0'dan 100'e sadece 7,4 saniyede çıkıyor. Araç 467 kilometre menzil sunabiliyor. 130kW hızlı şarj istasyonu ile 30 dakikada 300 km menzil de sunabiliyor. Araç ayrıca 30 km/s hıza kadar motor sesi çıkaracak.

Elektrikli Renault Megane iddialı özellikleriyle Türkiye'de Mayıs ayından itibaren satışa sunulmaya başlayacak.



DACIA
OLMASI GEREKEN NE VARSA

YENİ DACIA JOGGER

#HepsiBirAraba



Yeni Jogger'ın karma CO₂ salımı 128-137 g/km, ortalama yakıt tüketimi 5,7-7,8 lt/100 km aralığındadır. Model üzerinde gösterilen aksesuarlar farklılık gösterebilir. Ayrıntılı bilgi Dacia Yetkili Satıcılarında.

Dacia'nın tercihi 

    [DACIA.COM.TR](https://www.dacia.com.tr)

Daha Hızlı ve Daha Güçlü

*Yenilenen ve yeni hibriti olan 2023 Toyota Corolla Sedan
modelinin Türkiye satış tarihi belli oldu!*



2023 model Toyota Corolla Sedan modelinin Türkiye'de ne zaman satılacağı belli oldu. Takip edebildiğim açıklamalara göre Yeni Toyota Corolla Sedan yeni hibrit sistemiyle Mart ayından itibaren Türkiye'de yollara çıkacak. Bu nedenle 2023 model güncel Toyota Corolla Sedan fiyatlarının olmayacağını ve 2023 modele direkt bu modelle geçileceğini düşünüyorum.

Toyota, daha yüksek performans ve daha yüksek yakıt verimliliği sunan son jenerasyon hibrit sistemini Avrupa tesislerinde üretmek için hazırlıklar yapıyor. Bu plan kapsamında 2023 model yılına ait Corolla'da kullanılmak üzere 5. jenerasyon hibrit teknolojisi Avrupa'da da üretilecek. Yeni hibrit sistemi, Toyota'nın Polonya ve İngiltere fabrikalarında üretilerek, Türkiye'de ve İngiltere'de banttan inen Corolla modellerindeki yerini alacak.

Toyota Polonya'da MG1 ve MG2 elektrik motorları ile hibrit

şanzımanları üretirken bu bileşenler, 5. jenerasyon hibrit aktarma organını oluşturmak üzere İngiltere'de 1.8 litrelik benzinli motorla kombine edilecek. 5. jenerasyon Toyota hibrit teknolojisi daha hafif, daha kompakt ve daha yüksek güce sahip elektrik motorlarıyla öne çıkıyor. Günlük sürüşlerde elektrikli sürüş miktarının daha fazla olmasıyla daha düşük tüketim ve CO2 emisyonları sunan yeni hibrit teknolojisi, aynı zamanda daha yüksek performans da sağlıyor. 140 PS güce sahip 1.8 litre hibrit motor, önceki jenerasyona göre 0-100 km/s hızlanmasını 1.7 saniye iyileştirerek 9.2 saniyeye indirdi.

Her geçen jenerasyonda verimliliği ve performansı artırılan Toyota hibrit teknolojisi, Avrupa'da daha fazla kullanıcı tarafından tercih edilmeye devam ediyor. Son 4 yılda Toyota Avrupa satışlarında hibrit araçların oranı yüzde 30'dan yüzde 66'ya çıkarak önemini artırdı.







Toyota
Professional

HAYATINIZIN MACERASI ŞİMDİ BAŞLASIN! — HILUX —



Hilux ile tanışmak için Toyota Plazaları veya toyota.com.tr yi ziyaret edin.

   toyota.com.tr

Bu modelin birleşik CO₂ salınımı 173-195 gr/km ve birleşik yakıt tüketimi 6,0-8,6 lt/100 km değerleri arasındadır. Ayrıntılı bilgi Toyota Plazalar ve toyota.com.tr'de.

2022 lastik testlerinde ipi galibiyetlerle göğüsledi

Continental'ın dört mevsim lastiği AllSeasonContact, 2022 lastik testlerinde beş defa ilk üçe girerek üstün performansını kanıtladı.



Premium lastik üreticisi ve teknoloji şirketi Continental, AllSeasonContact dört mevsim lastiğiyle başarılı bir 2022 yılını geride bıraktı. AllSeasonContact, Gute Fahrt dergisinin farklı rakipleri kıyasıya yarıştırdığı bağımsız lastik testlerinden galibiyetle döndü.

2022 Kasım ayında, Sport Auto Almanya, 235/35 R19 91 Y ebadında 6 adet dört mevsim lastiğini Hyundai i30 model bir araçla test etti. Lastiklerin karda yol tutuşu Finlandiya'da, kuru yol tutuşu ise Hannover'da bulunan Contidrom test pistinde ölçüldü. Sport Auto, mükemmel çekiş gücü ve

karla kaplı zeminde kontrollü sürüş özelliklerinden dolayı AllSeasonContact'a «Çok iyi» notunu verdi. Test uzmanları, değerlendirmelerinde özellikle lastiğin mükemmel yol tutuşu, suda kızaklama performansı ve kuru zeminde güvenli yol tutuşuna dikkat çektiler.

Auto Straßenverkehr: AllSeasonContact «Çok iyi», AutoBild Allrad dergisinden AllSeasonContact'a üçüncülük, AllSeasonContact'a ACE lastik testinde «Tavsiye edilir» notu, İngiliz YouTube satış kanalında AllSeasonContact ilk dörtte, Autozurnal'dan AllSeasonContact'e üçüncülük ödülü gibi sonuçlar elde ederek başarısını kanıtladı.

Yola çıkana arka çıkar.

Bağımsız testlerin şampiyonu Continental'den
karlı, buzlu yollarda mükemmel yol tutuşu ve
frenleme performansı için:
WinterContact™ TS 870



GERMAN
TECHNOLOGY



Opel Grandland GSe tanıtıldı



Opel'in yeni alt markasının kısaltması, "Grand Sport electric" anlamına geliyor. Bu isme yaraşır performanslı hibrit SUV, yeni Opel Grandland GSe ise sunduğu teknik özelliklerle dikkat çekiyor.



Opel, GSe model serisini genişletmeye devam ediyor. Astra GSe'den sonra sınıfının en çok tercih edilen modellerinden biri olan Grandland'ın de yüksek performanslı modelini gün yüzüne çıkardı. Yeni Grandland GSe, 147 kW/200 HP gücündeki 1.6 litre turbo beslemeli benzin motorunu, her aksta bir tane olmak üzere iki adet elektromotorla birleştiriyor. Ön akstaki elektromotor 81,2 kW/110 HP'ye, arka akstaki ise 83 kW/113 HP'ye kadar güç sağlıyor. Motorlar toplam 221 kW/300 HP'ye varan sistem gücü ve 520 Nm maksimum tork üretiyor.

Şarj edilebilir hibrit güç-aktarma sistemi, Grandland GSe'yi sınıfının en iyi hızlanan araçlarından biri yaparak elektrikli dört çekişli aracına dönüştürüyor. GSe sadece 6,1 saniyede 0-100 km/s hızlanmasını tamamlıyor ve 235 km/s (135 km/s tamamen elektrikli) maksimum hıza ulaşıyor.

Grandland GSe, 14,2 kWs lityum-iyon bataryasıyla WLTP'ye göre yerel olarak 63 kilometreye kadar sadece elektrikli olarak ilerleyebiliyor.

Astra GSe örneğinde olduğu gibi Opel Grandland GSe de dinamik ve eğlenceli bir sürüş için süspansiyon ve direksiyon kalibrasyonu ile gelişmiş bir şasiden yararlanıyor. Önde McPherson ve arkada çok kollu aks ile Opel'in en sportif SUV modeli, başarılı yol tutuş ve konfor özelliklerini harmanlıyor. Yine Astra GSe örneğinde olduğu gibi farklı sönümleme özellikleri sağlayan KONI FSD (Frekans Seçici Sönümleme) teknolojisi ile daha sert yaylar ve amortisörler devreye giriyor. Sonuç olarak Grandland GSe, sürücü komutlarına hızlı şekilde yanıt veriyor. Fren, viraj alma ve her Opel gibi kabiliyetli otoyol dengesiyle de dikkatleri üzerine çekiyor.





MOKKA-e

%100 ELEKTRİKLİ

NORMALİ UNUT
ARTIK MOKKA-e VAR //



Mokka-e'nin WLTP sonuçlarına göre ortalama enerji tüketimi 16,2 kWh/100 km, CO₂ emisyonu 0 g/km, menzili (ortalama) 327 km'dir. Bu tüketim sonuçları aracın hızına, araçtaki ayarlanan iç sıcaklığa, sürüş tarzı ve dış sıcaklık gibi farklı faktörlere bağlı olarak değişebilir.

Ford Puma ST Türkiye'de

Ford Puma serisinin yeni üyesi Puma ST modeli ilk kez Türkiye'ye geliyor. Performans için tasarlanan Puma ST; cesur ve sportif görünümünün yanı sıra yenilikçi ve teknolojik özellikleriyle sürüş deneyimiyle dikkat çekiyor.



YENİLİK

Ford Puma ST





Ford, otomobil severlerin artan ilgisine paralel olarak SUV karakterini yansıtan crossover modelleriyle ürün portföyünü zenginleştirmeye devam ediyor. Avrupa'da B-SUV segmentinde en çok satan araçlardan olan, Ford'un performans ve tasarım DNA'sından izler taşıyan Puma'nın yeni ST modeli ilk kez Türkiye'ye geliyor. Şehrin en stil sahibi üyesi yeni Puma ST; sportif, cesur ve dinamik tarzıyla, konforlu ve cezbedici bir sürüş deneyimi sunuyor. Yeni Ford Puma ST'de alçak ve eğimli tavan çizgisi, önden arkaya doğru yükselen ve arkaya doğru iyice genişleyen omuz çizgisi dinamik ve güçlü bir görünümü beraberinde getiriyor. Yan gövde boyunca uzanan pürüzsüz ve akıcı hatlar alt gövdede ön ve arka lastikler arasındaki iç bükey oluşumla daha dinamik ve canlı bir izlenim kazanıyor.

Puma ST'nin cesur ve sportif tasarımı, Ford ST logosunun entegre edildiği ön tampondan başlıyor. Özel tasarım ön tampon güçlü bir görünümün yanı sıra daha fazla denge ve çekiş için ön tarafın baskı kuvvetini neredeyse %80 oranında artırıyor. Büyük, arka tavan spoyleri Puma'nın aerodinamik performansını bir üst seviyeye taşıırken, arka tampondaki göz alıcı difüzör görenleri büyülüyor.

Ford Puma ST'nin iç tasarımında ise ergonomi, inovatif

yaklaşım ve konfor ön plana çıkıyor. Şık ve etkileyici hatların bir araya geldiği tasarımda Ford Performance eşik plakaları, altı düz, deri kaplı direksiyon ve ST vites topuzu modele sportif bir hava katıyor. Ford Performance spor koltuklar hem daha fazla konfor için bel desteği sunuyor hem de güvenli bir yol deneyimi sağlıyor. Panoramik cam tavan ise araç içindeki ferahlığı artırıyor.

Ford Performance ekibi tarafından geliştirilen heyecan verici yeni Puma ST, ister günlük rutinler isterse hafta sonu aktiviteleri olsun kullanıcılara aradığı ideal performansı sağlıyor. Performans geliştirmeleri sayesinde ve 200 PS gücündeki 1,5 litrelik Ford EcoBoost motoruyla 0-100 km'ye yalnızca 6,7 saniyede ulaşıyor.

Çift çıkışlı egzoz sistemi performansı en üst düzeye taşıırken, aktif egzoz subabı özelliği ile de üç silindirli motorun doğal sportif sesini bir üst seviyeye yükseltiyor. Ford Puma ST, yenilikçi özellikleri ve üstün teknolojisi ile yola odaklanmaya yardımcı oluyor. Her açıdan özel bir sürüş deneyimi için tasarlanan Puma ST, Ford Performance araçlarında ilk defa sunulan ECO modu da dahil olmak üzere dört sürüş modu seçeneğiyle geliyor.

FORD PUMA



ECOBOOST HYBRID

HİBRİT OTOMATİK SEÇENEĞİYLE
FAZLASIYLA SEN.



Ford

GELECEĞİ
BUGÜNDEN YAŞA.

Puma'nın CO₂ salımı 125-150 g/km, ortalama yakıt tüketimi 6,0 l/100 km'dir. * Pazara sunulan araçlarda donanım farklılıkları olabilir. Ayrıntılı bilgi ford.com.tr'de.

* Yakıt tüketimi ve CO₂ emisyon değerleri, 715/2007/EC güncel mevzuatına göre ölçülmüş WLTP verileridir.

Kia EV9 ne zaman geliyor?



Kia Türkiye Genel Müdürü Can Ağyel, merakla beklediğim Kia EV9 modelinin Türkiye’de ne zaman satılacağını açıkladı.



Yeni EV 6 ve Yeni Niro EV'nin Türkiye'ye gelir gelmez büyük ilgi çektiğini söyleyen Ağyel, "2030 yol haritamız kapsamında elektrikli araçlarımıza yatırım yapmaya devam edeceğiz. 2023 sonunda da bir diğer SUV gövde tipine sahip elektrikli modelimiz EV 9'u da Türkiye'ye getirerek elektrikli araçlarda da müşterilerimize sunduğumuz alternatifleri geliştireceğiz" ifadelerini kullandı.

Bu iddialı otomobilin bizler için ayrı bir önemi de var. Onu Türk Tasarımcı Berk Erner tasarladı. Kia Türkiye'nin günümüzde Türkiye pazarında satışa sunduğu elektrikli modelleri Niro ve EV6 ile ilgili kısa bilgileri de aşağıda bulabilirsiniz.

Elektrikli ve Hibrit Kia Niro

Kia Niro Hibrit, 1.6 litrelik benzinli motor ve 32 kWh elektrik motoruyla 141 PS kombine güç ve 265 Nm kombine tork sunuyor. Kia Niro EV ise 204 PS (150 kW) güç ve 255 Nm torka sahip elektrik motorunu 64,8 kWh batarya ile birleştirerek 460 km (WLTP) sürüş menziline ulaşabiliyor. DC şarj imkânı da sunan Niro, 50 kW DC şarj istasyonlarında 65 dakikada, 100 kW DC istasyonlarda ise 45 dakikada yüzde 10'dan yüzde 80'e şarj olabiliyor.



Elektrikli Kia EV6

Gücü ve performansı ile dinamik ve sportif bir sürüş otomobili olarak öne çıkan Kia EV6, sürücülerin bir BEV ile uzun mesafeleri sportif ve eğlenceli bir sürüş ile kat edebileceğini gözler önüne seriyor. Kia EV6,

WLTP verilerine göre tek bir şarjla 506 kilometreye kadar sürüş menziline ulaşabiliyor. Ayrıca Avrupa'da kullanılan gelişmiş 800V şarj teknolojisi sayesinde, aracın sadece 18 dakikada yüzde 10'dan yüzde 80'e şarj edilebilmesine olanak tanıyor.

YENİLİK

KIA EV9



Elektrikli Otomobillerde Menzil ve Şanzıman!

Elektrikli otomobillerde neden şanzıman kullanılmıyor? Elektrikli otomobillerin menzilleri hakkında neler biliyoruz. Otomotiv Y. Mühendisi Aykut KAMAN bu aydan itibaren otomobil teknolojileri hakkında yazılarıyla bizlerle birlikte. Hoş geldin Aykut.







Aykut KAMAN

Otomobillerde gücün kaynağı motordur. Aracımız içten yanmalı tip dediğimiz fosil kaynaklı yakıtlara bağlı olarak çalışan bir araçsa bu motorun adı benzinli ya da dizel motor; elektrikli bir araçsa bu motor elektrik motoru olarak adlandırılır. Hibrid araçlar ise bu iki tipin karma bir şekilde çalıştığı araçlardır. Diğer bir deyişle her iki güç kaynağını da kullanan sistemlerdir.

Elektrikli Otomobil kavramı her ne kadar son 15 yıldır ağırlıklı olarak hayatımıza girmiş olsa da; otomobil tarihi incelendiğinde ilk otomobillerin fosil kaynaklı yakıtlar yerine elektrik enerjisi kullanılarak hareket ettirildiğini görmekteyiz. Fakat o günün koşullarında fosil kaynaklı yakıtlardan daha fazla güç elde edilmesi ve teknolojinin de bu yöne kayması nedeniyle elektrikli otomobiller yerini fosil kaynaklı yakıtlara sahip araçlara devretmiştir. Daha öncesi de olmakla birlikte son 15 yıldır gündelik hayatımıza tekrar girmeleri ise gerek ekolojik faktörler; gerekse de fosil yakıtların sürdürülebilir olmaktan çıkması gibi nedenlerden ileri gelmektedir.

Elektrik motoruna sahip Elektrikli Otomobiller ile fosil kaynaklar ile yakıt ihtiyacını karşılayan ve içten yanmalı motora sahip Konvansiyonel Otomobiller günün sonunda bizi bir noktadan diğerine taşısa da çalışma prensibi açısından birbirlerinden çok farklıdır. Bu farklılıklar önce temel taşıt tasarımında; sonrasında ise kullanımda etkili olmaktadır. Bir otomobilde gücün kaynağı olan motorun görevi aracın hareket etmek için ihtiyaç duyduğu torku üretmekten ibarettir. Zira tork yoksa hareketten de söz edilemez. İçten yanmalı motora sahip konvansiyonel araçlarda 4 zamanlı dediğimiz motorlar kullanılır. Emme dediğimiz ilk zamanda fosil yakıt (benzin ya da dizel) motorun silindirleri içerisine çekilir. Ardından piston hareketi ile uyumlu olarak ikinci zaman dediğimiz Sıkıştırma Zamanı başlar ve yakıt sıkıştırılır. Sıkıştırma işlemi pistonun hareketine göre zirveye ulaştığı anda Ateşleme Zamanımız başlar ve ateşlemeyle birlikte üçüncü zaman tamamlanır. Motorun gücü tam da bu anda üretilir. Son zamanımız ise yanma neticesinde açığa çıkan artık gazların egzoz sisteminden dışarı atılmasıyla birlikte tamamlanır. Motorun güç üretimi bu dört zamanlık çevrim neticesinde sağlanır. Buradan da anlaşılacağı üzere yakıttan elde edilen ısı enerjisi hareket enerjisine dönüştürülerek ateşleme

zamanında elde edilen güç pistonlara ve oradan da krank miline iletilir. Krank milinin dönmesi neticesinde motor çıkışında bir dönme hareketi elde edilmiş olur. Teorik olarak bu hareketi elde etmek için harcanan 100 birim enerjinin ~%25'i hareket enerjisine çevrilmiştir. Kalan %75'lik enerji ise hareket yerine ısı enerjisi, sürtünme kayıpları gibi kayıplarla kullanılamamıştır. Bizler gaz pedalına ne kadar çok basarsak, silindir içerisine yapılan emme de o kadar artacak ve dolayısıyla üretilen devir de aynı oranda artmış olacaktır. İçten yanmalı motorlar yapısal özelliklerinden dolayı aracı hareket ettirmek için ihtiyaç duyulan maksimum torku, tasarlanan devirlerinde elde ederler. Biz gaz pedalına bastıkça artan motor devri ile birlikte tork da belirli bir süre artacak; fakat ardından optimum devir geçildiği için tekrar düşüşe geçecektir. Tam da bu anda devreye vites kutusu ya da diğer adıyla şanzıman girer. Şanzımanın görevi sürüş esnasında sürekli olarak tork eğrisinin en üst noktasında kalabilmek için hızı ayarlamaktır. Bu sayede çok daha kararlı ve ekonomik bir sürüş imkanı elde etmiş oluruz.

Diğer taraftan elektrik motorları tekerleklerle iletilecek dönme hareketini elde etmek için ilave herhangi bir aktarım organına ihtiyaç duymazlar. Dönme hareketi elektrik motorunun çıkışından doğrudan elde edilir. Elektrik motorunun yapısal özelliğinden dolayı her hız kademesinde optimum tork değeri üretilir ve doğrudan tekerleklerle iletilir. Bu nedenle elektrikli otomobillerde vites kutusu kullanımına gerek yoktur. İçten yanmalı motorlarda ısı enerjisinin hareket enerjisine dönüştürülmesi ile %25'lik bir verim elde edilirken; elektrik motorlarında bu verim %100'e çok yakındır. Bu da harcanan bedelin karşılığını tam olarak alabildiğimiz anlamına gelmektedir. Ek olarak gaz pedalına bastığımızda elektrik enerjisi ile üretilen dönme hareketi; biz gaz pedalına basmayı bıraktığımız anda aracın o anki kinetik enerjisinden yararlanarak hareket enerjisini elektrik enerjisine de dönüştürür. Bu sayede aracın ihtiyaç duyduğu enerjinin bir kısmını da yine kendisi üretir. Sadece çok özel bazı elektrikli araçlar çok yüksek hızlara ulaşabilmek adına elektrik motorunun çıkış mili ile tekerlekler arasında bir çevrim oranı oluşturmak ve elektrik motorunun dönüş hızından daha fazlasını tekerleklerle iletmek için özel olarak tasarlanan bazı aktarım organları kullanabilirler. Bu ihtiyaç özellikle hız kavramının ön plana çıktığı spor otomobillerde söz konusudur.



Elektrik motorunun torku çok yüksek olduğundan ve hız ile tork kavramları ters orantılı olduğundan dolayı elektrik motorunun ürettiği torku bir miktar düşürüp hızı artırıcı özellikli bu aktarım organlarının da gelişmeye açık bir alan olduğu rahatlıkla söylenebilir. Bugüne kadar karşımıza çıkan birkaç marjinal örnekten de söz edilebilir. Tüm tekerleklerle gücün aktarıldığı ve AWD diye adlandırılan dört çeker araçlarda iki teker doğrudan elektrik motorundan hareket alırken; diğer iki tekerleğe elektrik motoru ile tekerlek arasında bir aktarma organı kullanılarak hareketin iletildiği tasarımlar mevcuttur. Pek tabii ki günümüzde bu tür tasarımlar çok özel uygulamalar olduğu için beraberinde yüksek maliyetleri de getirmektedir.

ELEKTRİKLİ OTOMOBİLLERDE MENZİL SORUNU

Yukarıda sözünü ettiğim gibi günün sonunda kullanım açısından konvansiyonel araçlarla da, elektrikli araçlarla da bir noktadan diğerine ulaştık da; hangisini seçeceğimiz konusu bizi bir tercih yapmaya ve bir çok açıdan düşünmeye zorlamaktadır. Elektrikli araçlarda verim bu kadar yüksekken niye hala konvansiyonel araç kullanıyoruz diye sorulabilir. Çok da haklı bir sorudur. Bu soruya birkaç farklı açıdan yanıt vermek mümkündür:

Yanıtlardan ilki insanların kullanım alışkanlıklarıdır. Hepimiz elektrikli araç kavramı ile yeni tanışıyoruz. Var olan teknolojiyi bir kenara bırakıp yeni çıkana hızlıca adapte olmak çok kolay ve doğru bir davranış biçimi değildir. Bunun yerine öncelikle bir süre gözlem yapılması, yeni teknoloji ile ilgili fikir sahibi olunması ve buna göre bir karar verilmesi düşünülebilir.

Yanıtlardan bir diğeri ilk yanıt destekler niteliktedir. Zira konvansiyonel araçlarda petrol ne ise; elektrikli araçlar için de batarya teknolojisi aynı öneme sahiptir. Elektrikli araçlar söz konusu olduğunda ilk akla gelen soru tam şarjla ne kadar yol katedilebileceğidir. Özellikle hibrit araçlarda kullanım şeklinizin yakıt tüketimini doğrudan etkilediğini araç verilerinden anlık olarak ve açıkça görebilirsiniz. Elektrikli otomobillerde ise bu konuda batarya teknolojileri önem kazanmaktadır. Günümüzde

en çok kullanılan batarya tipi Lityum-İyon bataryalardır. Diğer enerji depolama teknolojileri ile karşılaştırıldığında fayda/maliyet oranı en yüksek teknolojidir. Diğer taraftan tıpkı cep telefonlarımızda olduğu gibi teknolojisi ne olursa olsun bataryaların performansı gün geçtikçe azalmaktadır. Elektrikli otomobil üreticileri ortalama 8 yıl ömür biçtikleri bataryaları garanti süresi sona erdiğinde yenisi ile değiştirmektedir. Bataryaların kapladıkları hacim ve ağırlık ise aracın batarya kapasitesini belirleyen kriterlerin başında gelmektedir. Zira aracımız ne kadar hafifse, hareket etmek için harcaması gereken güç de o kadar az olacaktır. Bu sayede aynı batarya ile daha fazla mesafe de gidilebilecektir. Elektrikli aracınızla bir noktadan diğerine ulaştığınızda elde edilen güç sarfiyatının; araca bir kişi daha aldıktan sonra başladığınız noktaya tekrar dönerek ne kadar arttığını kolaylıkla tespit edebilirsiniz. Buradan hareketle elektrikli araçların menzil süresini aracın batarya performansının belirlediğini rahatlıkla söyleyebiliriz. Menzil süresinin artması ise batarya teknolojisinin gelişmesine bağlı olmakla birlikte, bataryanın çabuk tükenmesine neden olan etkenlerin de iyileşmesine bağlıdır. Bu etkenler arasında aracın ağırlığı ile doğrudan ilgili olan malzeme teknolojisi, kullanım şeklimiz ve konfor anlayışımız sayılabilir. İfade etmek gerekir ki; aracınız hangi tip araç olursa olsun yakıt tüketimi sadece araç verilerine değil, kullanım şekline de bağlıdır. Kullanım şekliniz araç verilerinin doğru işlemesi için en önemli parametredir. Kişisel görüşüm olarak belirtmek isterim ki; günümüz dünyasında elektrikli otomobiller şehir içi kullanımına daha uygun olup, ülkemiz gibi uzak mesafelerin katedildiği zorlu coğrafyalarda Hibrid ya da konvansiyonel araçların kullanımı daha uygundur. Elektrikli otomobillerin konvansiyonel araçların yerini tamamen alabilmesi için batarya ve malzeme teknolojilerinin gelişimi büyük önem taşımaktadır. Bununla birlikte şarj sürelerinin kısaltılması ve şarj istasyonlarının ulaşılabilir hale getirilmesi de elektrikli otomobilleri tercih etmemiz için hızla tamamlanması gereken eksikliklerdir.







Genç yöneticiler otomotivin geleceğini nasıl görüyor?

Dostlar, herkese selam! Öyle oturduğumuz yerden otomotiv dünyasını konuşmak olmaz. Beni biliyorsunuz ben yerimde duramam. Şimdi, bir iki adım daha ileriye gidiyorum ve ne yapıyorum? Adım adım Türkiye'yi dolaşıp yetkili satıcılarla otomotiv dünyasının farklı bakış açılarını öğrenmeye çalışıyorum. Bunun için ilk startı Mersin'den veriyorum. Mersin KIA Öztopraklar bayisindeyim. Yanımda Ali Bey var, Ali Bey gencecik, pırıl pırıl bir insan. İşte Ali Can Öztoprak ile yaptığım o söyleyişi.

Murat Tosun- Ali Bey öncelikle hoş geldiniz? Nasılsınız, iyi misiniz?

Ali Can Öztoprak- Hoş bulduk. İyiyim sağ olun siz nasılsınız?

M- Canavar gibiyiz. Otomotiv dünyasında böyle farklı bir yerlere gelmek beni çok heyecanlandırıyor. Buraya geldiğimden beri de şunu fark ediyorum. Gençsiniz ama iş böyle tam anlamıyla iki elinizin altında. Öncelikle biraz kendinizden bahseder misiniz? Bugüne kadar neler gelişti hayatınızda?

A- 28 yaşındayım, liseye kadar öğretim dönemini Hatay'da yaptım. Lisans eğitimimde Çağ Üniversitesi İşletme bölümünden mezun oldum. 2015 Yılında iş hayatına atıldım. Isuzu ile başladım ardından 2020 yılında da KIA'yı bünyemize katarak Mersin'de otomotiv sektöründe hem ticari hem de binek otomotiv sektöründe hizmet vermeye başladık.

M- Çok güzel, bir de hem ticari hem bineğin bir arada olması çok başka bir duygu olması gerek. Hem müşteri kitlesi açısından farklı bir organizasyon hem

bayi satış teşkilatı açısından farklı bir organizasyon. Bu başarıdan dolayı öncelikle sizi kutluyorum. Peki bu bölgede otomotiv işi yapmak nasıl bir duygu?

A- Hem zor hem kolay. Sebebi de biraz esnaf olmanız gerekiyor. Biraz onlar gibi olmanız onlarla oturup kalkmak ve onlara temas etmeniz gerekiyor. O yüzden hem zor hem kolay, hem keyifli hem zorlayıcı oluyor. Çünkü hep sürekli aksiyon halinde olmanız gerekiyor.

M- Değil mi? 7/24 hep hareketli olmak gerek. Mesele bizim İstanbul'da gördüğümüz, oradaki bayilere insanlar satın almak için kendileri geliyor otomatik olarak. Burada biraz daha fazla çaba harcamanız gerekiyor değil mi?

A- Evet, bir ortak noktada buluşuyoruz. Ya da onlar geliyor birebir ağırlamak zorundayız. Her seferinde bir tık daha üstüne koymamız gerektiği için hep bir aksiyon hep bir koşturma içerisindeyiz.

M- Ama galiba karakterinize uygun bir durum bu. Seviyorsunuz anladığım kadarıyla.





A- Evet, işimiz bu, yapmamız gerekenin de en iyisi olması gerektiği için hep aksiyon halindeyiz.

M- Süper. En iyisi olmak, bu hisle yaşamak gerekiyor zaten. Hırslı mısınız? Biraz hırs var mı?

A- Çok fazla hırs var. En iyisi olması için de çok hırslıyım.

M- Bazılarına hırs dediğim zaman kızarlardı. Hırs değil azimliyim demek doğru olur derlerdi ama bizim sektörde hırs lazım. Hırs lazım değil mi?

A- Evet. Onu yapmazsak zaten başarı gelmiyor.

M- Tek başınıza bu genç yaşınızda hareket etmeniz çok güzel bir şey. Benim için de çok değişik bir tecrübe oluyor. 2022 Yılı nasıl geçti?

A- 2022 Yılı otomotiv sektörü herkeste olduğu gibi bizde de çok güzel geçti. Biraz arabalar az oldu çok oldu ama genel olarak baktığımızda çok iyi geçti bizim için.

M- Çok iyi geçti değil mi? Bekliyor muydunuz mesela 2022 Yılı'nın böyle olmasını?

A- Şöyle söyleyebilirim; 2021 Yılı'ndan sonra 2022 Yılı'nda kesin azalma olabilir diye düşünmüştük ama tam tersi daha çok talep olmaya başladı.

M- Bunun nedenini ne görüyorsunuz?

A- Araç almayı ihtiyaçlarının haricinde alıcılar araçları yatırım aracı olarak görmeye başladı. Ekonomik sebeplerden ötürü de zaman geçtikçe fiyatı yüksel-

meden alayım düşüncesi ile talep daha da yükselmeye başladı.

M- Bizim de İstanbul'da gözlemlediğimiz de bu yönde oldu. Elbette fırsatçılar var ama %5'lik kesim daha fazla para kazanayım düşüncesiyle fırsata dönüştürmeyi düşünmüştür. Yatırım amaçlı alanların sayısı gerçekten çok fazla.

A- Evet, yeni yatırım aracı araç oldu.

M- Değil mi? Yastık altı araba, ben öyle diyorum mesela.

A- Evet öyle oldu. Şu an biz KIA'da iyi bir adetteyiz. Bunun en az %10'u yatırım amaçlı alanlardan oluşuyor.

M- Anladım. Bir de şeyi de görüyorum burada iki markadan da aldığınız ödülleri de görüyorum. Mersin'de ama İstanbul'a meydan okuyan bir karakter var. İstanbul'a derken büyükşehirlere yani.

A- Başarmak için en iyisi İstanbul olarak gördüğümüz için, orayla rekabet etmek için en iyi şehir orası. Çok şükür en iyi olmak için çok çalıştık ve başladık.

M- Durmak yok, belli yani şu an konuşurken de gözlemlerinizdeki çalışma hırsını görüyorum. 2023'e nasıl bakıyorsunuz?

A- 2023 bence ilk 6 ayda 2022'yi aratmayacak. İkinci 6 ayda da bana göre araç bulunurluğu azalacak. Son çeyrekte biraz azalma göstereceği için yine 2022 ile toplam adetlerde kafa kafaya gider diye düşünüyorum.



M- Kafa kafaya gider gibi değil mi? Bu seneki adetlerde kapatır.

A- Bu seneki adetlerde kapatır diye tahmin ediyorum.

M- Şirket olarak Öztopraklar olarak yeni şeyler çıkacak mı karşımıza? Zaten bir sürü yenilik var, görüyorum geldiğimden beri. Var mı öyle bir hedef?

A- Gülüyor... Umut ediyoruz şu an. Tabii ki büyüme gibi hedeflerimiz var. Herkesin olduğu gibi bizim de daha daha iyi olması ve daha iyi markalar olması için bizim hedeflerimiz var.

M- Liman şehri burası belki de ileride bir yatırım bir üretim gibi bir şey de gelebilir diye düşünüyorum buraya. Özellikle Çinli markaları çok konuştuğumuz dönemde.

A- Şu an düşüncelerimizde mevcut. Gülüyor, İnşallah.

M- Biraz KIA'dan bahsedelim. Çok fazla olmamış bayiği alalı. Ne diyorsunuz mesela marka imajı, modellerin performansı hakkında neler söylemek istersiniz?

A- 2020'den 2022'ye kadarki sürede kıyasladığımda şu anki gidişat Premium segmente doğru ilerliyor. Bunu hem araçlarımızla gösterebiliyoruz hem de kalite olarak görebiliyoruz. Yeni konseptte geçiş var KIA'da. KIA ne kadar iyi bir marka olduğunu bir kez

daha bu yıl sattığı adetle de göstermiş oldu. Mersin özelinde söylersem KIA'yı aldığımız için çok mutluyum. Benim için güzel bir deneyim oluyor ve her gün daha fazla tecrübe edinmeye devam ediyoruz. KIA model ailesine baktığım zamanda tam manasıyla Premium bir marka olmaya başladığını görüyoruz.

M- Evet, Kia'nın model ailesi büyük bir değişiklik geçirdi ve iyi oldu.

A- Sportage çok iyi oldu, şu anda ana kalem olan bir araç. O araçta da zaten geri dönüşlerde aynı cevapları alıyoruz. Çok iyi, çok güzel, donanımı on numara, hiçbir eksiği yok. Bu rakamlara olabilecek en iyi araç yapılmış yorumları alıyoruz.

M- Bu geri dönüşleri müşterilerden almak, biz anlatıyoruz, siz anlatıyorsunuz ama müşterinin böyle yorumları olması çok güzel. Tabii bir de gizli kahraman var Stonic.

A- Kendi sınıfında olabilecek en güzel arabayı KIA tasarlamış. Onu Sportage modeline göre daha çok adetle getirdiler. O da bize daha çok satış getirirken, bu modelle ilgili olarak daha hızlı ve daha çabuk çözüm üretebiliyoruz.

M- Premium'a geçiş sırasında sanıyorum KIA'nın yeni gelecek modelleri de olacak ama elektrikli modeller oldukça iddialı.

A- Hem Niro hem EV6 bu geçişte en hızlı iki ürün olarak gözüküyor. Zaten elektrikli otomobillerde KIA ve Hyundai yönetimleri çok iddialı olduklarını her açıklamalarında ifade ediyorlar.

M- Rakip büyük firmaların yaptığı açıklamalarda Güney Kore üretimine karşı şu önlemi almamız lazım gibi yorumların sayısı çok artıyor.

A- Bize söylenen KIA'nın artık premium bir marka olduğu, güzel, net, doğru arabalar üreteceklerini her seferinde beyan ediyorlar. Bayi yapılandırmamızı ona göre de şekillendiriyor KIA. Ona göre eğitimler veriyoruz.

M- Bu gelecek olan soru otomotiv dışında tamamen kişisel soru olacak. Mersin'de Hatay'da, Adana'da yaşamak nasıl?

A- Keyifli bir şehirdeyiz. Her şeyden önce deniz kıyısındayız. Hem Hataylı hem Mersinli olarak söylüyorum ki bu bölgede yaşamak çok güzel. Hem rahat

hem insanlar daha iç içe. Büyük şehirlere nazaran insan birbirini tanıyor. Konfor olarakta hayat şartlarımız daha güzel oluyor.

M- Otomotiv dünyasıyla ilgili genç bakış olarak var mı başka söylemek istediğiniz bir şey?

A- Bana göre otomotiv sektörü kabuk değiştirecek. Şu anki mevcut olan herkes her şey her marka ve bizler de bu değişime ayak uydurmak zorunda kalacağız. Uydurabilenlerle yola devam edilecek uyduramayanlar elenecek.

M- Ben söylediğim zaman kızılıyorsunuz. Burada işin patronu, arabaları pazarlayan adam benimle aynı fikirde. Evet, otomotiv dünyasında çok ciddi bir kabuk değişimi var.

A- En kısa sürede olacak. En geç bir yıl içinde bu kabuk değişikliğinin olmuş olacağını düşünüyorum.





KIA MOTORS
Öztoprak



Passat'ın tahtına en büyük aday: Honda Accord



Honda Accord D Segmentinin en önemli oyuncularından biri. Aramızdan bir süreliğini ayrılmış olsa bile efsane yeniden Türkiye'de. Volkswagen Passat'ın üretiminin sona ermesiyle birlikte akıllardaki soru: Onun tahtını alır mı?

TEST

Honda Accord







Yeni Accord daha uzun, geniş gövdesi ve alçak tavan çizgisi ile güçlü bir dış tasarım sunarken; birbiriyle uyumlu ve keskin tasarım çizgileri ile öne çıkıyor. Krom kanat şeklinde ön ızgara ile far tasarımı ve keskin havalandırma ızgaralarıyla karakteristik Honda yüzü yeni Accord nesline daha dinamik, modern ve cesur bir duruş kazandırıyor.

Keskin tasarım çizgilerine sahip motor kaputu güçlü ve dinamik görünümü desteklerken; ince A sütunları sürücünün görüş açılarını iyileştiriyor. Yandan bakıldığında göze çarpan geniş çamurluk kemerleri kadar omuz çizgisi boyunca uzanan karakteristik yan cephe çizgileri ve ışık oyunları hareket kazanan kapı panelleri de güçlü ve sportif görünümü destekliyor. Ön ve yan cephedeki dinamik ve modern tasarım yaklaşımı arka kısımda da devam ederek tasarımda bütünlük sağlıyor.

Keskin tasarımlı bagaj kapağı sadece cesur bir görünüm sunmakla kalmıyor, aynı zamanda havanın sağlıklı bir şekilde gövdeden ayrılması açısından önemli bir aerodinamik işlevini de yerine getiriyor. Yeni nesil Accord'un gövdesi yaklaşık yüzde 15 oranında yüksek dayanımlı çelikten imal edilirken; bu modelde ilk kez yapısal yapıştırıcı tekniği kullanılıyor. Accord'un dış tasarımında parlak süsleme ve ışık borusu şeklindeki LED stop lambaları güçlü ve dinamik görünümü destekliyor. Yeni Accord; standart LED gündüz farları (DRL), altı LED'li kısa farı, LED sinyalleri, LED stop lambaları, fren lambaları, plaka lambası ve merkezi üçüncü stop lambası dahil LED dış aydınlatma unsurları ile öne çıkıyor.

Yeni Accord'un modern, güçlü ve zarif gövde tasarımı ile dinamik sürüş özelliklerini kaliteli,

konforlu ve son derece teknolojik bir iç mekan tamamlıyor. Accord'un geniş gövdesi ve uzun aks mesafesi sonucunda geniş bir iç mekan elde edilirken; Honda'nın "Minimum makine, maksimum insan" tasarım felsefesinin de sonucu olarak geniş diz mesafesi, ferah bir iç mekan ve bagaj hacmi kullanıma sunuluyor. Accord'un iç tasarımı; yalın, zarif görünümü ve prestij hissiyle sınıfının ön plana çıkan modellerinden biri oluyor.

Dokunma hissi uyandıran yumuşak yüzeylere sahip yeni ön konsol 3 katmanlı tasarımı ile öne çıkarken; yanlara doğru kıvrılarak kapı panelleriyle bütünleşen mimari, güvenlik hissini artırıyor. Karakteristik Honda tasarım yaklaşımının bir parçası olarak Accord'daki tüm önemli sistemler ve kumandalar sürücünün kolayca erişebileceği bir yere konumlandırılıyor. En sık kullanılan sistemlerin kumandaları direksiyon simidine entegre edilirken; ultra ince 7 inç TFT sürücü ekranı, sağ taraftaki büyük hız göstergesiyle birlikte sürüşle ilgili birçok önemli bilgiyi okunaklı bir şekilde iletiyor. Karakteristik Honda iç tasarım unsuru olan Soft-Touch vites kumandası da iç mekanın kalite algısını yükseltiyor.

Alçak tasarlanan ince ön konsol ile dokunmatik ekran ferah bir görünüm sergilerken; Accord'un sürücü ve ön yolcunun oturma pozisyonuna göre daha geride konumlandırılan ve daha ince forma sahip yeni A sütunları sayesinde panoramik bir yol görünümü sunuluyor. Accord'un şimdiye kadarki en konforlu yeni ön koltukları, güçlü yan destekleriyle vücudu sararken; farklı vücut tipleri için destek sağlamak üzere yeniden tasarlanmış. İki konum hafızalı ve sekiz yönlü elektrikli ayarlanabilir sürücü koltuğunun yanı sıra dört yönlü elektrikli ön yolcu koltuğu da sunuluyor.

Yeni Accord'un 1,5 litre VTEC Turbo motoru; 5.500 d/d'de 190 PS (140 kW) güç ve 1.600-5.000 d/d aralığında 260 Nm tork üretiliyor. E85 yakıtı ile uyumlu motor, yüksek yakıt verimliliği ile de öne çıkıyor. Yeni Accord, 164 gr/km (WLTP) CO2 emisyonu ve birleşik yakıt tüketimindeki 7,3 lt/100 km (WLTP) değerleri ile dikkat çekiyor. Motorda kullanılan sodyum dolgu egzoz supapları yakıt emisyonunu azaltıyor, yakıt verimliliğinin ve gücün artmasına yardımcı oluyor. Honda Accord'da orta konsoldaki vites kolunun yanında bulunan yeşil bir ECO düğmesi standart olarak yer alırken; ECO modunu etkinleştirmek için düğmeye basıldığında, gaz kullanımı ve klima ayarları yakıt verimliliğini artırmak için değiştiriliyor. Diğer sürüş modu olan SPORT ise yine Accord'un orta konsolunda yer alan bir düğme ile etkileştiriliyor. SPORT modu seçildiğinde ise Accord daha çevik ve daha eğlenceli bir sürüş sunuyor.

100 km/s hıza açıklanan fabrika verilerine göre 8.9 saniyede çıkan Honda Accord'un son hızı da 190 km/s olarak açıklanıyor. 100 km karma yol parkurunda yaptığım testte ortalama yakıt tüketiminin 8.9 litre olduğu sonucuna ulaştım. Atak ve performansıyla göz dolduran bir kullanım için bu yakıt tüketimi iyi.

Yeni Accord'un gelişmiş multimedya sisteminin kontrolünü sağlayan 8 inçlik dokunmatik ekran üzerinden ses sistemi, ekran ayarları ve diğer gelişmiş özelliklerin kullanımına imkan sağlanıyor. Sezgisel ve kullanımı basit sistem, kişiselleştirilebilir kısa yollara ve uygulamalara sahip olmasıyla kullanıcıların hayatını

kolaylaştırırken; standart olarak Apple CarPlay ve Android Auto uyumluluğu sunuyor. Her iki işletim sistemine de USB kablosu ve Accord'un USB veri bağlantı noktasını kullanarak erişim sağlanabiliyor. Accord'da standart ses sisteminde 180 Watt gücünde sekiz adet hoparlör bulunurken; ayrıca daha gelişmiş bir ses deneyimi için 452 Watt gücünde premium ses sistemi sunuluyor. Bir adet ön konsolda, bir adet orta kol dayamanın saklama bölmesinin içinde ve iki adet arka yolcuların kullanımı için orta konsolun arka kabin tarafından olmak üzere toplam dört USB bağlantı noktası yer alırken; kullanımı kolay ekranlı ses sistemi sayesinde Accord keyifli bir sürüş vaat ediyor.

Kapsamlı gürültü, titreşim ve rijitlik (NVH) önlemleri, yeni Accord'un sınıfının en iyilerinden biri olarak öne çıkmasına yardımcı oluyor. Yeni Honda Accord'da uygulanan son derece kapsamlı yalıtım çözümleri araç içindeki gürültü seviyelerini önemli ölçüde azaltmış durumda. Titreşimi ve gürültü iletimi azaltılırken; uygulanan teknikler gövde yalıtımında yüzde 43'lük bir azalma sağlıyor. Ayrıca akustik ön cam, ilave bir halı bariyer tabakası, akustik kumaş gövde alt kaplamaları, ön ve arka akustik keçe çamurluk davlumbazları ve Aktif Gürültü Kontrolü (ANC) teknolojisi kullanılan yeni Accord'da yol ve rüzgar gürültüsü önemli ölçüde azalıyor. Kullanımı konforlu ve rahat bir araç olan Accord, performanslı kullanımlar sırasında araç içinde bulunan tüm yolcuların kendini güvende hissetmesi konusunda da ön plana çıkan modellerden biri oluyor.



TEST

Honda Accord







Honda Accord Teknik Özellikleri

Motor: 1.5 lt /Motor Hacmi: 1498 cc / Silindir Adedi: 4 /Maksimum Güç: 190 PS/Maksimum Tork: 260 Nm Performans Verileri 0-100 km/s Hızlanma: 8.9 sn / Maksimum Hız: 190 km/s Frenleri Ön: Hava kanallı disk /Arka: Disk Yakıt Türü: Benzinli Şehir içi 10.3 lt/100 km / Şehir dışı 6.2 lt/100 km / Karma: 7.3 lt/100 km / Test: 8.9 lt/ 100 km / CO2 Emisyonu: 164 Boyutlar Uzunluk: 4901 mm /Genişlik: 1862 mm /Yükseklik: 1442 mm /Dingil Mesafesi: 2830 mm Bagaj kapasitesi 573 lt /Yakıt Depo Kapasitesi: 56 lt /Boş Ağırlık: 1539 kg Lastik Boyutu: 235/45 R18



Sonuç

Amiral Gemisi lafını sonuna kadar hak eden otomobillerden biri. Öncelikle tasarım özellikleriyle bu lafın tam karşılığını veriyor. Onu görenler meraklı gözlerini üzerinden alamıyor. Güçlü ve dinamik tasarım keyif verirken iyi giyimli bir otomobil olması D Segmentinin en çok aranan özelliğini yerine getiriyor. Diğer sunduğu tüm özelliklerle Honda Accord ona sahip olanları çok mutlu edecek araçlar arasına adını rahatlıkla yazdırıyor. Passat'ın tahtını rahatlıkla alabilecek modellerden biri.

TOGG Kompakt SUV test ettim

Öncelikle şunu söylemek istiyorum: Onu bunu şunu bir kenara bırakın. Oturun koltuğunuza ve çok sıkı bir elektrikli kompakt SUV ürettiğimiz farkına varıp, bunun keyfini çıkarın.







Togg Kompakt SUV modelini test ettim. Togg Gemlik Fabrikası'nda düzenlenen özel bir davete katıldım. Bu davet sırasında hem fabrikayı gezdim, üretimi yerinde gördüm hem de Togg'un 1.6 kilometre uzunluğundaki test pistinde Kompakt SUV modeli test ettim. Elbette bu kısa süreli bir test oldu ama benim için araçla ilgili ilk izlenimler adına çok önemliydi.

Öncelikle tasarımı bu kadar net bir şekilde inceleyebildiğim ilk deneyim oldu. Tasarımında nefis, inanılmaz farklı diyebileceğim detay sayısı çok fazla değil. Ama enteresan bir şekilde bu SUV'un bütünü çok dikkat çekici. Tasarım onu rakiplerinin büyük bir bölümünden ayırarak, yolların en çok dikkat çeken oyuncularından biri yapacak. Bu nefis bir ustalığın eseri olarak notlarım arasında yerini aldı. Bazı detaylarının ön plana çıkarılması yerine aracım tüm tasarımının dikkat çekici olması üzerine çalışmışlar ve çok iyi bir sonuç ortaya koymuşlar. Marka isimleri kapatılarak bir tasarım yarışması yapılsa çok rahat bir şekilde ilk üçe girebilecek kadar iyi.

Yaşam alanına geçtiğimde öncelikle genişlik ve bagajı kontrol ettim. Bu bizler için iki önemli kriter. 420 litrelik bagajı oldukça kullanışlı ve alt tarafta yer alan gözler sayesinde de kullanışlı. Yükleme eşiği iyi ayarlanmış ve elimdeki çantaları hiç zorlanmadan araca

yerleştirebileceğimi gördüm. Elektrikli bagaj kapağı da kullanımı kolaylaştırıyor. Arka koltukları katladığınızdaysa Togg Kompakt SUV bir ticari araca kafa tutabilecek kullanım alanı sunuyor. Ön tarafta sürücü ve yolcu için sunulan yaşam alanı son derece iyi. Boyum 180 cm ve hem sürücü hem yolcu tarafından zengin bir yaşam alanı var. Sürüş pozisyonunu hiç bozmadan arka koltuklara geçtiğimde de baş, omuz ve diz mesafesi açısından bonkör bir kullanım alanı buldum. Görüş açıları konusunda da sıkıntı yaşatmayan bir araç olmuş. Cam tavanın getirdiği ferahlık da yaşam alanında kendimi iyi hissetmem için önemli bir neden oldu.

Yaşam alanı son dönemlerde tüm araçların yaşadığı değişimi fazlasıyla kullanıyor: Teknoloji. Kokpitin tamamı ekranlarla kaplı ve ekran kaliteleri nefis. Orta konsolun üzerinde bulunan bir kamera yardımıyla araç içinde bulunanlar da ekranlardan izlenebiliyor. Bu aileler için çok iyi bir özellik olacaktır. Dikiz aynaları üst donanım paketinde kamera olarak yer alacak. Teknoloji beklentilerini karşılama açısından oldukça iyi. Burada şu kadar büyüklükte ekran, bu kadar büyüklükte kullanım falan gibi detaylara girmeyeceğim. Çünkü fotoğrafına baktığınız zaman bile bu tip teknoloji kullanımı konusunda ne kadar ileride olduğunu görebilirsiniz.



Kabin yalıtımı konusunda da başarılı bir iş ortaya koymuşlar. Kısa süreli bir sürüş yapmış olsam bile sessizlik konusunda beğenimi kazandı. Maksimum 140 km/s hıza çıktığım test pistinde camlardan yaşam alanına sızan gürültü de rahatsızlık verecek seviyeye ulaşmadı. Sürüş pozisyonunu çok rahat bir şekilde bulduğum araçta koltukların karakterini de sevdim. Vücudu sararak güvenlik hissimi artırırken, uzun yolculuklar sırasında da onunla rahat edeceğimin ilk izlenimlerini veriyor. Direksiyon simidinin ne kalın ne de ince tam karında ayarlanmış olması da olumlu bir özellik. Ancak bundan daha iyisi yönlendirme sisteminin kabiliyeti. Son dönemlerde gördüklerim arasında en iyi yönlendirme netliği diyebilirim. Neredeyse sistemde hiçbir boşluk yok ve bu detaya önem verenlerin beğenisini kazanacak. Yaptığım 3-4 viraj dönüşünde direksiyon sisteminin net tepkileri sayesinde virajları rahatlıkla aldım.

Bir diğer sevdiğim konuysa süspansiyon sisteminin hem sürüş hem de konfor karakteri oldu. Elbette net bir şey söylemek için yeterli bir sürüş değildi ama süspansiyon sistemi bence kısa süreli yolculuk sırasında bile kendini belli eder. Togg Kompakt SUV modelinde kullanılan süspansiyon sistemi virajları güvenle alma-

nızı sağlarken, araç içinde bulunan herkesin konforunu artıracak. Mühendisler sürüş güvenliğiyle birlikte sürüş konforunu çok iyi ayarlamışlar. Onunla uzun yol testi yapmak için kendimi bir anda sabırsız bir durumda bulduğumu fark ettim.

Kullandığım aracın performans teknik verileriye herkesin seveceği türdendi. 400 HP güç üreten iki elektrikli motorun yer aldığı araç dört tekerlekten çekiş sistemi sunuyor ve yere çok sağlam basıyor. Açıklanan verilere göre araç seri üretime geçtiğinde 0-100 km/s hızlanması için 4.8 saniyenin altında bir zaman sunabilecek. Bir ekipman bağlamadan, yaptığım test sürüşünde elbette buna da baktım. Kendinden emin ve çok atak bir şekilde hızlanıyor ve açıklanan bu süre içinde çok rahat bu zamana ulaşacağını ilk sinyallerini veriyor. Bu arada daha uygun fiyatlı olacak olan 200 HP güç üreten, arkadan itişli versiyonda da bu süre için 7.6 saniye açıklanıyor. Bu da son derece iyi ve yol ortalamalarından çok daha hızlı bir sonuç. Togg Kompakt SUV modelinin açıklanan son hızı 180 km/s. Elbette daha yüksek son hıza ulaşabilir ama bu sınırlandırılmış bir veri ve Togg'un son hızı 180 km/s olacak. Bu arada vites kolunun tasarımı nefis. Bugüne kadar gördüklerim arasında en farklılardan.











Bir elektrikli araçta en çok merak edilen konulardan birisi elbette menzil. Kullandığım araç seri üretime geçip satışa çıktığında 500 kilometreden fazla bir menzile sunacak. 200 HP güç üreten seçenekse 300 kilometre menzile sahip olacak. Yüksek hızlı şarj cihazlarıyla bir bataryanın doluluk oranı ortalama 25 dakika içinde yüzde 20 doluluk oranından yüzde 80 doluluk oranına ulaşabilecek.

Togg'un fiyatı şubat ayında açıklanacak. İleri teknolojiye sahip bir akıllı cihaz olarak yola çıkacak Togg, içten yanmalılar dahil kendi sınıfındaki araçlarla rekabet edecek bir fiyata sahip olacak.

Tüm ön siparişler Şubat 2023 itibarıyla alınmaya başlanacak. Siparişlerin şubat ayında alınmasının ve seri üretime o zaman geçilmesinin nedeni ilk çıkan tüm araçlarda olduğu gibi belirli bir onay sürecinin olması. Açıklanan bilgilere göre tamamı Türkiye'de olmak üzere gelecek yıl 20 bin adet Togg Kompakt SUV satılacak. Togg, yüzde yüz sahibi olduğu Trugo markasıyla Türkiye'de 180 kW ve 300 kW olan cihazlarla şarj hizmeti verecek.

Hayırlı olsun... Size tavsiyem onu bunu şunu bir kenara bırakın, güzel bir elektrikli Kompakt SUV modeli geliyor ve bunun keyfini çıkarın.





MG Türkiye'den önemli başarı

2021 yılında Doğan Holding'e bağlı Doğan Trend Otomotiv'in Türkiye'de temsil etmeye başladığı köklü İngiliz otomobil markası MG, Türkiye'de 2022 Yılı'nın En Çok Satılan İngiliz Kökenli Otomobil Markası Oldu!



2021 yılında Doğan Holding'e bağlı Doğan Trend Otomotiv'in Türkiye'de temsil etmeye başladığı köklü İngiliz otomobil markası MG, 2022 yılında da elde ettiği başarılarıyla dikkat çekmeye devam etti. Geçtiğimiz yılın başında, hedeflerinden birinin Türkiye'deki İngiliz kökenli otomobil markaları arasında liderliği almak olduğunu belirten Doğan Trend Otomotiv Genel Müdür Yardımcısı Tibet Soysal; "2022 yılını 'İngiliz Otomobil Markaları Arasında Liderlik' hedefimize ulaşıarak tamamladık. Model yelpazemizi genişleterek büyümeye odaklandığımız 2022'de 2021'e göre satışlarımızı 3.5 katına çıkardık. Kasım 2022'de lider olduğumuz 'Şarj-Edilebilir-Hibrit' pazarında tüm yılı ikinci olarak tamamlayarak kısa zamanda yeni bir teknolojinin öncüsü olduk. 2023 yılında hedeflerimizi daha da büyütüyoruz. Yılın ilk yarısından itibaren satışa sunacağımız yeni %100 elektrikli MG modellerimizin katkısıyla ürün yelpazemizi iki katına çıkarmayı hedefliyoruz. 2023'te sahipleri ile

buluşturacağımız MG otomobillerin yarısının elektrikli olmasını planlıyoruz" dedi.

Türkiye'de hayran kitlesiyle eş zamanlı olarak satışlarını da artıran marka 2022 yılının son çeyreğinde satış rekorları kırdı. Satışlarındaki bu başarı ile 2022 yılını İngiliz otomobil markaları arasında "Lider" olarak tamamladı. Birleşik Krallık İstanbul Başkonsolosu, Doğu Avrupa ve Orta Asya Ticaret Müsteşarı Kenan Poleo, 2022 yılının en çok satan İngiliz otomobil markası unvanını kazanan MG'nin bu başarısını, "Çok rekabetçi olduğunu bildiğimiz otomotiv sektöründe köklü bir İngiliz markasının başarıları ile dolu yolculuğunu izlemek çok sevindirici. Kısa zamanda çokça başarıya imza atan tüm MG ekibini tebrik ediyoruz" diyerek kutladı. Doğan Trend Otomotiv Genel Müdür Yardımcısı Tibet Soysal, "Hedeflerimize kısa süre içinde ulaşmanın mutluluğunu yaşıyoruz. Gerçekleştirdiğimiz hedeflere yenilerini ekleyerek markayı ve müşterilerimize sunduğumuz hizmeti ileri taşımayı önemsiyoruz.



2023 yılında elektrikli otomobillere gösterilen ilginin araç bulunurluğunun üzerine çıkacağını öngörüyoruz. Önemsettiğimiz bulunurluk konusunu MG yetkilileri ile görüşerek bu yıla çok güzel hazırlandık. 2023 ilk çeyreğinde ürün ailemize ekleyeceğimiz yeni elektrikli modellerimiz ile seneye hızlı bir giriş yapacağız. Uzun süredir beklenen elektrikli ürün ailemizin en önemli özelliği her beğeniye ve ihtiyaca hitap edebilecek olması. 2023 yılında, satılacak olan her iki MG'den birinin elektrikli olmasını hedefliyoruz. Bu konuda yola erken çıkmış olmanın avantajını yaşıyoruz, elektrikli otomobiller konusundaki tecrübemizi müşteri deneyiminde fark yaratarak yansıtacağız. Yeni yıl için en önemli hedefimiz, elektrikli otomobil markaları arasında ilk 5'te yer almak" dedi.

2022 yılında Avrupa'da satışlarını bir önceki yıla göre üç katına çıkaran MG markası, elektrikli otomobil pazarında önemli bir paya sahip. Türkiye'de ise 2021

yılından beri Doğan Trend Otomotiv tarafından temsil edilen MG markası, %100 elektrikli ZS EV modelini satışa sunmasının ardından plug-in hibrit modeli E-HS'i de kullanıcıları ile buluşturdu. Tüm ihtiyaçları dinlemeyi ve kısa süre içinde çözüm bulmayı misyonu haline getiren marka, kullanıcılarından gelen geri bildirimler doğrultusunda hem elektrikli ZS EV hem de E-HS modellerinin benzinli alternatifini müşterilerine sundu. 2023 yılının ilk çeyreğinde yeni elektrikli modelleri ile ürün gamını ikiye katlayacak olan MG markası, Avrupa'da kazanılan birçok ödülünden sonra Türkiye'de de büyük başarıları imza atmaya hazırlanıyor.

2022 yılının MG markası için öne çıkan başlıklarından biri de Servis ve Deneyim Noktaları sayısındaki artış oldu. Hızla artan talebe cevap verebilmek için 2023 yılında da bu büyümeyi devam ettirecek olan marka, 16 ilde 23 Deneyim Noktası'na ulaşmayı hedefliyor.



Yenilenen
Enerjimizle
Geliyoruz



Recharge yourself

#içindekigüç mg-turkey.com

DOĞAN
TREND