

MART 2023 YIL 04 SAYI 48



**ARABA
HABERCİSİ**

Türkiye'de
kaç tane araç
üretiliyor?

Elektrikli
Otomobiller
& menzil



**MG HS
Ayın Yıldızı**

Yeni ZS EV

Sınıfının ilk Euro NCAP
5 yıldızlı otomobili,
440 km menzili ile
şimdi Türkiye'de.



Recharge yourself

#içideki güç 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

0 km araba nasıl bollaşır?

Sıfır kilometre araba bulunmuyor! Bu nedenle piyasa çok tuhaf bir dönemden geçiyor. Üretici ya da distribütör markanın açıkladığı fiyata yetkili satıcı / bayilerde araba bulmak imkânsız oldu diyorsunuz. Bu yorumları durmadan alıyorum. İkinci el araba ilan sitelerine baktığım zaman markaların açıkladıkları fiyatların çok üzerinde fiyat etiketleri olduğunu görüyorum. Hep konuştuğumuz gibi ikinci eline gücüm yetmedi, buldum daha ucuza sıfır kilometre aldım yorumlarını da yapıyoruz. Otomobili ihtiyaç olarak satın almak isteyenlerden çok, otomobilden para kazanmak isteyenlerin karşımıza çıktığı bir dönemden geçiyoruz. Bunun en önemli nedeni sıfır kilometre otomobil bulunurluğunun az olması. Oysa bu durum kolaylıkla çözülebilir.

Otomotiv Sanayi Derneği OSD tarafından açıklanan rakamlara birlikte bakalım. Ocak ayında Türkiye'de toplam üretim kapasitesi 171.495 adet olarak açıklanmış. Bu kapasitenin yüzde 68,1'i kullanılarak 116.730 adet araç üretilmiş. Yani 55 bin adete yakın kapasite kullanımımız daha varmış ama bu kullanılmamış. Üretilen bu 116.730 adetlik sıfır kilometre aracın 79.381 adeti ihraç edilmiş gönderilmiş. Üretimde tam kapasite kullanımı ve bunun yanına ihracatın belli limitlere düşmesi sağlarsa 3 ay gibi bir süre içinde Türkiye'de sıfır kilometre otomobil bollaşır ve araç bulunurluğu sorunu ortadan kalkar. Kuyruklar biter, otomobil fiyatları dengelenir. İkinci elinin daha pahalı olması sona erer. Olabilir mi bilmiyorum ama olmalı!

Yetkili satıcılar araba satamayacak. Bu konuyu son dönemlerde sıklıkla duyuyoruz. İlk başta şunu belirtmek istiyorum: "Bu kararı veren markalar yetkili satıcı / bayilerini kapatmıyor. Bunların satış yapma yetkisini sona erdiriyor." Yani karşımıza çıkan bayiler aynı şekilde çıkmaya devam edecek ama sıfır kilometre otomobil satışı

yapamayacak. Bunun yerine satışlar markaların açacakları online iletişim merkezlerinden yapılacak. Bu konuda Türkiye'de ilk adımı atan Mercedes oldu. Mercedes Türkiye yönetimi yetkili satıcı / bayi ağını bu sisteme çevirdi ve internet sitesi üzerinden online satışa başladı. Bu konuyla ilgili daha net açıklamayı Nisan ayında yapacaklar. Peki sadece Mercedes ile sınırlı kalacak mı? Hayır, kalmayacak. Öncelikle Stellantis (Fiat, Peugeot, Opel, Citroen) bu konuda adımlarını bu yıl atmaya başlıyor. Avrupa'da belirlenen bazı ülkelerde bu sisteme geçilecek. Sonrasında da Avrupa'nın tüm pazarlarını ve Türkiye'yi de kapsayacak (kesin açıklama yok) şekilde devam edecek. Avrupa'daki haberlere baktığımda Fiat'ın Metaverse yetkili satıcısını açtığını ve bu konuda adımlarını hızlı attığını görüyorum.





Gerçek Özgürlük, İstediginde Sessizliği Seçebilmektir. MG HS ile Seçim Sizin.

MG HS'in sessiz iç kabininde benzersiz bir sürüş deneyimi yaşamak için test sürüş randevunuzu hemen alın.



Recharge yourself

#içindekigüç mg-turkey.com

**DOĞAN
TREND**



MG'nin Amiral Gemisi C-SUV'u HS Benzinli

Köklü İngiliz otomobil markası MG (Morris Garages), Euro NCAP 5 yıldızlı güvenliği ve sınıfının üstünde boyutları ile ön plana çıkan HS Benzinli, son dönemlerin en çok ilgi çeken modellerinden biri. Yoğun bir ilgiyle karşılaşan şarj edilebilir hibrit versiyonunun başarısını rahatlıkla devam ettirebilecek benzinli HS, 162 PS gücünde 1.5 litre turbo motoruyla C-SUV segmentinde rekabete güçlü şekilde adım atıyor. MG Pilot adı verilen teknolojik sürüş destek sistemleri ve zengin konfor özellikleri dikkat çekiyor.

Ülkemizde Doğan Trend Otomotiv tarafından temsil edilen İngiliz kökenli MG markası, C SUV segmentindeki iddialı modeli HS Benzinli ile son derece iddialı. MG'nin C-SUV segmentinde yer alan amiral gemisi modeli HS Benzinli, Euro NCAP yıldızlı güvenlik özellikleri, sınıfının üstünde boyutları, dikkat çeken sessizlikteki kabini ve zengin donanımı ile sınıfında standartları yeniden belirliyor. HS, Comfort ve Luxury olmak üzere iki farklı donanım seçeneğiyle MG Deneyim Noktaları'nda satışa sunuluyor.

HS'e güvenlikten 5 yıldız

Euro NCAP güvenlik derecelendirmesinde tam puan olan 5 yıldız alabilmek için artık sağlam yapı yeterli kalmamakta. Artık günümüzde çarpışmayı engelleyen sistemler güvenlik konusunda tam puan almayı belirleyen asıl faktör oldu.

MG HS Benzinli, MG Pilot adı ile artık markalaşan teknolojik sürüş destek sistemi ile Euro NCAP güvenlik testinden 5 yıldız almayı başardı. Her iki donanım paketinde de standart olarak sunulan MG Pilot özellikleri ile yarı otonom sürüş yapabilmek de mümkün. Güvenlik riski durumunda sadece uyarı değil fren ve direksiyona da müdahale eden MG Pilot ayrıca adaptif hız sabitleyici, şerit takip uyarısı ve desteği, ön çarpışma uyarısı, otomatik acil fren sistemi, trafik işareti tanıma, kör nokta monitörü, arka çapraz trafik uyarı sistemi, akıllı uzun far kontrolü gibi çok sayıda özelliği içinde barındırıyor. MG Pilot, gelişmiş güvenlik ve teknolojik özelliklerine ek olarak HS modelinde arka bağımsız süspansiyon sistemi de mevcut.

Sınıfının üstünde boyutlar ve iç hacim

HS Benzinli, 4.574 mm uzunluk, 1.876 mm genişlik ve 1.664 mm yükseklik gibi C-SUV segmentinde fark yaratan boyutlarıyla sadece geniş ve konforlu bir yaşama alanı sağlamamakla kalmıyor aynı zamanda rakiplerin ötesinde baş ve omuz mesafesiyle yükseltilmiş bir sürüş pozisyonu da sunuyor. Geniş diz mesafesi, saklama alanları ve rahat koltukları ile

farklı bir deneyim sunan MG HS, geniş aileler için de ideal bir yol arkadaşı.

Rüya gibi bir kabin

MG HS'in kabin tasarımı NVH denilen gürültü, titreşim ve sertlik (Noise, Vibration & Harshness) konforu en büyük odaklardan biri olmuş. Marka, %95 gibi fark yaratan bir oranda ses geçirmez yalıtım malzemesi kullanılan HS modelinin kabin sessizliği konusunda oldukça iddialı. Arka koltuğa kadar uzanan açılabilir panoramik cam tavan, PM 2.5 kabin hava filtresi, saklama alanları, 64 renk kişiselleştirilebilir ambiyans aydınlatma ve kırmızı dikiş detaylarıyla dikkat çeken Bader® gerçek deri ve Alcantara® sportif koltukları ile HS segmentinin ötesinde bir alan sunuyor.

Güçlü turbo benzinli motor

Düşük yakıt tüketimi ve düşük emisyon değerlerine sahip. MG HS, 162 PS güç ve 250 Nm torku ile 0'dan 100 km/s hıza 9.9 saniyede ulaşabiliyor. 5 sene garantisi bulunan HS modeli, bu konuda da pazarda fark yaratıyor. Arka bağımsız süspansiyonu ile dinamik bir yol tutuşu sağlayan HS'in ortalama yakıt tüketimi değeri ise 7.6 litre.

İngiliz markanın en güncel tasarım dili

MG HS, iddialı, güçlü ve dinamik bir tasarımıyla sınıfında fark yaratıyor. HS, MG'nin sekizgen MG logosunu çevreleyen yıldızlı ızgaranın en güncel evrimini taşıyor. MG modellerinin güncel tasarım dilini yansıtan bu ön yüz tasarımı marka tarihi mirasını da barındırıyor. Alçak tavan hattıyla birleşen uzun ön kaput, markanın sportif ruhunu öne çıkartan güçlü yan çizgiler ile birleşiyor. Yan cephe boyunca uzanan ve arkaya doğru akan bu çizgiler, camları ve çamurluk kemerlerini çerçevelerken bir hareket ve momentum hissi yaratıyor. Ön ızgaradan tavan raylarına, kapı kollarından eşiklere kadar otomobilin her yerine krom süslemeler dağılmış durumda. Şık tasarım, heybetli SUV yapısını desteklerken, geniş ön ve arka kapılar, genç veya yaşlı tüm aile bireylerinin erişimini kolaylaştırıyor.









HS'te güvenlik ve kalite standart donanım

MG HS'in her iki donanım paketinde de standart olan 12,3 inçlik dijital gösterge paneli sürücüye ihtiyacı olan tüm bilgileri dinamik olarak sunar-ken, orta konsolda çift çekirdek işlemcili 10.1 inç dokunmatik multimedya ekranı bulunuyor. Bunlara ek olarak, tüm donanım seviyelerinde standart sunulan donanımlar arasında MG Pilot teknoloji sürüş desteği, çift bölge tam otomatik klima, navigasyon, 6 hoparlör, Bluetooth bağ-lantı, Apple Carplay ve Android Auto, anahtarsız giriş ve çalıştırma, uzaktan kumandalı merkezi kilit yer alıyor. Markanın özellikle altını çizdiği konu, HS modelinin iki donanım versiyonun Euro NCAP 5 yıldızlı olması ve tüm güvenlik ve

sürüş destek özelliklerinin standart olarak tutul-ması.

MG HS'in "Comfort" versiyonunda leatheret-te deri koltuklar, elektrikli ayarlanabilir sürücü koltuğu, ısıtmalı ve özel sportif ön koltuklar, di-namik kılavuzlu geri görüş kamerası ve 17" ala-şım jantlar gibi özelliklere ek olarak, MG HS'in "Luxury" donanım versiyonunda ek olarak pa-noramik açılır cam tavan, özel tasarım Bader® marka deri-Alcantara koltuklar, elektrikli ayar-lanabilir ön yolcu koltuğu, 64 renkli ambiyans aydınlatma, elektrikli bagaj kapağı, yükseklik ayarlı LED farlar, 360° kamera ve 18" alaşım jantlar bulunmakta.



MG HS Teknik özellikler

Boyutlar:

Uzunluk 4574 mm

Genişlik 1876 mm

Yükseklik 1664 mm

Dingil mesafesi 2720 mm

Yerden yükseklik 145 mm

Bagaj kapasitesi 463 lt

Bagaj kapasitesi (arka koltuklar yatırılmış halde) 1375 lt

İzin verilen azami aks ağırlığı Ön: 1095 kg / Arka: 1101 kg

Römork çekme kapasitesi (frensiz) 750 kg

Römork çekme kapasitesi (frenli) 1500 kg

Benzinli motor

Motor tipi 1.5 turbo T-GDI

Azami güç 162 PS (119 kW) 5.500 d/d

Azami tork 250 Nm, 1.700-4.300 d/d

Yakıt türü Kurşunsuz 95 oktan

Yakıt deposu kapasitesi 55 lt

Şanzıman

Tip 7 vitesli çift kavramalı otomatik şanzıman

Performans

Azami hız 190 km/s

Hızlanma 0-100 km/sa 9.9 sn

Yakıt tüketimi (karma, WLTP) 7.7 lt/100 km

CO2 emisyonu (karma, WLTP) 174 gr/km



AYIN YILDIZI

MG HS Benzinli







Yeni A-Serisi'ni
keşfedin.



YENİ A-SERİSİ HER GÜNÜN YILDIZI.

Özgür tarzı ve sportif konforuyla Yeni A-Serisi,
her gün parlamaya hazır.



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz A 200 Sedan karma yakıt tüketimi: 6.3-5.7 l/100 km;
karma CO₂ emisyonları: 143.0-130.0 g/km.

Elektrikli otomobillerde menzil nasıl artar?



Elektrikli otomobillerin menzilleri bu araçları satın almak için en çok önem verilen konuların başında yer alıyor. Peki elektrikli otomobillerin menzili nasıl artar? Otomotiv Y. Mühendisi Aykut KAMAN yazdı.









Elektrikli otomobiller mobilite anlamında fosil yakıtlardan kaynaklı gerek ekolojik gerekse de sürdürülebilirlik açısından karşımıza çıkan sorunlara en hızlı yanıt alabileceğimiz çözümdür. Özellikle son yıllarda yaşanan teknolojik gelişmeler bizlerin bu çözüme ulaşmasını da her geçen gün kolaylaştırmakta ve mümkün kılmaktadır.

Elektrikli otomobiller birçok açıdan konvansiyonel araçlardan farklı unsurlar içermektedir. Araç kullanıcılarının elektrikli otomobillere yönelmelerini sağlamak ve bu konudaki kullanıcı alışkanlıklarını değiştirmek bu farklılıkları iyi analiz etmekten ve kullanıcılara da çok iyi anlatmaktan geçmektedir. Bundan 15 yıl önce elektrikli otomobillerin gündelik yaşamımızda kullanılma düşüncesi bile bazılarımız için inanılması güçken; şimdilerde birçok yerde gördüğümüz elektrikli otomobil şarj istasyonlarını hiç yadırgamıyoruz. Tercih etme noktasında ise elektrikli otomobiller konusunda insanların ilk aklına gelen soru tam şarjla aracın ne kadar yol katetebileceği sorusudur. Bu soruya yanıt verirken her şeyden önce konvansiyonel motorlu araçlardan farklı bir teknoloji hakkında konuştuğumuzu bilerek yorum yapmamız gerekmektedir. Diğer taraftan tam şarjla ne kadar yol alınabileceği konusundaki yorumlarımızı okurken esasında anlatılmak istenen çok kolay anlayabileceğimiz mobil telefonlar gibi benzer teknolojileri çok uzun yıllardır hayatımızın vazgeçilmez bir parçası haline getirdiğimizi de hatırlatmak isterim.

Elektrikli otomobiller kabaca ifade etmek gerekirse; elektrik motorundan tahrik edilerek hareket enerjisi üreten araçlardır. Elektrik motorlarının ihtiyaç duydukları enerji araç içerisine entegre edilen batarya setlerinde depolanarak yol, yük ve hız durumu ile doğru orantılı bir şekilde elektrik motoruna aktarılır. Dolayısıyla batarya kapasitemiz ne kadar büyükse aracımızın menzili de o kadar uzun olacaktır. Batarya kapasitesinin artırılması için batarya teknolojisi konusunda çok detaylı çalışmalar yapılmaktadır. Özellikle Çin bu konuda uzun yıllar-

dır öncülük etmektedir. Ülkemizde de yerli otomobilimiz TOGG'un elektrikli bir araç olması nedeniyle yerli batarya üretimi için önemli ve öncü bir tesis olacak olan SIRO ENERGY bu konuda detaylı çalışmalar yapacak ve ülkemize çok ciddi kazanımlar sağlayacaktır. Bu önemli tesisin içinde bulunduğumuz 2023 yılı bitmeden seri üretime hazır olacağı paylaşılmıştır.

Elektrikli otomobillerin menzil mesafelerinin artırılması için batarya teknolojilerinin geliştirilmesi en önemli başlıktır. Konvansiyonel araçlarda fosil yakıtlar ne kadar önemliyse, elektrikli otomobiller söz konusu olduğunda bataryalar aynı öneme sahip devre elemanlarıdır. Diğer taraftan menzil mesafelerinin artırılması hususunda batarya teknolojilerindeki gelişimleri destekleyici yan unsurların da aynı hızda geliştirilmesi ve uygulamaya alınması sağlanmalıdır. Malzeme teknolojisi bu konulardan biridir. Bir nesnenin kütlesi ne kadar büyükse o kütleyi harekete geçirmek için harcanacak güç de o kadar çok olmak zorundadır. Tersten ifade etmek gerekirse; biz elektrikli aracımızı ne kadar hafif komponentler ve malzemeler kullanarak üretirsek bataryamızın güç sarfiyatı da o kadar düşük olacak ve daha uzun süre elektrik motorunu besleyecektir. Malzeme teknolojisi açısından da tıpkı batarya teknolojilerinde olduğu gibi çok uzun yıllardır gelişmelere tanık olmaktadır. Özellikle birçok komponenti geri dönüştürülebilir malzemelerden üretilen araçlar sadece geri dönüştürülebilirlik oranı açısından değil, hafiflik açısından da avantajlı konumdadır. Bunun ötesinde çelik hammadde yerine alüminyum ve alaşımları ya da son yıllarda otomotiv sektöründe kullanım oranı ciddi anlamda yükselen magnezyum ve alaşımlarının kullanılması da aynı kesit ölçülerinde ve dayanım koşullarında çok daha hafif parçalar elde edilmesini sağlamıştır. Malzeme tercihlerinin çeşitlenmesi anlamına gelen bu gelişimler batarya teknolojisindeki gelişimleri ciddi anlamda desteklemekte ve elektrikli otomobillerin menzil mesafelerinin artmasına çok büyük olanak sağlamaktadır.





Batarya teknolojisi ve malzeme teknolojisi konusunda yukarıda ifade edilen hususlar konunun teknolojik gelişim kısmını oluşturmaktadır. Bir kullanıcı olarak elektrikli aracımın çok uzun mesafeleri tüm yol ve hız koşullarına uygun olarak katetebilmem için bazı altyapı çalışmalarının da tamamlanmış olması gerekmektedir. Bunların en başında şarj olanaklarının geliştirilmesi ve çeşitlendirilmesi gelmektedir. Burada bahsetmeye çalıştığım konu sadece şarj istasyonlarının sayılarının artması değildir. Şarj istasyonları elektrikli otomobil kullanıcılarının en hızlı ulaşabileceği ve kurulumları en sorunsuz (geçen yıllar içerisinde bu konuda belli bir standart oluşmuş durumdadır) hizmet şeklidir. Şarj istasyonlarının, elektrikli otomobillerin şarj sürelerini dikkate alacak olursak genellikle hızlı şarj konusunda destek verecek olması muhtemeldir. Hızlı şarj doğrudan DC gerilimle şarj etmek anlamına gelir ki; bu da batarya kapasitesini düşüren etkenlerden biridir. Diğer taraftan hızlı şarj nedeniyle batarya aşırı ısınacak ve istenmeyen birtakım olaylara da sebebiyet verebilecektir. Bu nedenle diyebiliriz ki; hızlı şarj sürekli uygulanan bir yöntem olmamalıdır. Bunun yerine belli zamanlarda çıktığımız uzun seyahatlerde kısa süreli olarak kullandığımız ve şarj ihtiyacını karşıladığımız çözüm noktaları olarak değerlendirilmelidir. Yapılan araştırmalar AC gerilimle standart olarak şarj edilen bataryaların, DC gerilimle hızlı şarj edilen bataryalara göre ömürlerinin daha uzun olduğunu ve bunun oranının %10-15 mertebelerine ulaştığını göstermektedir. Dolayısıyla, şarj istasyonlarına ek olarak batarya ömrünü de optimize edebileceğimiz alternatif çözümlere de ihtiyacımız vardır. Karayollarında özellikle yük yada yolcu taşımacılığında kullanılan araçlara yönelik olarak belirli bir mesafeye özel olarak yapılan özel şerit ve bu özel şeridin aracın hareketi esnasında şarj edilebilmesine imkan tanıyacak teknolojiyle oluşturulması yada binek araçların yine durmadan şarj edilmesine imkan tanıyan, kablosuz şarjı mümkün kılan karayolu alt yapısı sayesinde elektrikli otomobillerin bizim gibi çok uzun mesafelerin katedildiği coğrafyalarda kullanımı çok daha yaygın hale getirilebilir. Diğer bir alt yapı çözümü de yolların yapısı ve zemin koşulları ile ilgilidir. Ülkemiz tüm coğrafi bölgelerinde engebeli arazilerin ve zorlu yolların çokça bulunduğu bir ülkedir. Yeni otoyolların işletmeye alınması ile birlikte gerek mesafelerde kısaltmalar yaşanmış; gerekse de daha düz ve sabit hızlara imkan tanıyan bir seyahat imkanı elde edilmiştir. Bu çalışmaların tüm ülkede benzer şekilde yapılması ve tamamlanması ile sadece elektrikli otomobiller açısından değil, dışa bağımlı olduğumuz fosil yakıtlara yönelik tüketim açısından da çok ciddi bir tasarruf sağlanacaktır.





PROLOGUE



Menzil mesafesinin arttırılması ile ilgili olarak buraya kadar ifade ettiğim her şey bireylerin kontrolü dışında bulunan teknolojik ve alt yapı gelişimleri ile ilgiliydi. Bu noktadan sonra menzil mesafesinin arttırılması ile ilgili bireysel olarak neler yapılabileceği konularına değinmeye çalışacağım. Bu konuda her şeyden önce kullanım ve konfor alışkanlıklarımız devreye girmektedir. Özellikle büyük şehirlerde trafikte çok uzun süreler harcamaktayız. Bu nedenledir ki; aracımızın içerisinde hareket halindeyken konforumuzu da düşünmek zorundayız. Söz konusu elektrikli otomobiller olduğunda ise konvansiyonel araçlarda alışkın olduğumuz konfor alanının biraz dışına çıkmamız ve alışkanlıklarımızı buna göre tekrar değerlendirmemiz gerekmektedir. Örneğin; sıcak havalarda yoğun olarak kullanılan klima bataryadan enerji alacağı için menzil sürenizi otomatik olarak etkileyecektir. Benzer şekilde elektrikli otomobillerde yoğun olarak kullanılan lityum-iyon pillerin en verimli çalışma sıcaklığı ~25°C'dir. Daha yüksek ve daha düşük sıcaklıklar batarya ömrünü doğrudan etkiler. Bu nedenle aracın park ettiği sırada kapalı alanda kalması gibi bir durum söz konusu olabilir. Araç hareket halindeyken ise yine çok sıcak ve çok soğuk havalar batarya doluluk oranında değişiklikler gösterecektir. Bu durum lityum-iyon pillerin kullanıldığı mobil telefonlarımızda da karşımıza çıkmaktadır. Sadece elektrikli otomobiller için değil, fosil yakıt kullanan araçlarda da agresif sürüş tarzı ile araç kullanmak yakıt tüketimini arttıran bir etkidir. Elektrikli otomobillerin menzil mesafeleri de agresif sürüşten olumsuz etkilenir. Bu nedenle araçların homojen bir sürüş tarzı ile kullanılması gerekmektedir.

Batarya teknolojisini anlattığımız yukarıdaki bölümde de değindiğimiz üzere sürekli olarak DC Hızlı Şarj ile bataryaların şarj edilmemesi, ağırlıklı olarak AC Normal Şarj ile normal sürelerde şarj edilmesi gerekmektedir. Ayrıca bataryaların sürekli olarak tam dolu ya da tam boş seviyelerde tutulmaması da gereklidir. Bu konuda en ideal aralık %15-%85 doluluk oranı aralığıdır. Bir kullanım alışkanlığı olarak bataryanın şarj edilmesi için %0'a düşmesini beklemek ya da tersi durumda %100'e ulaşmadan şarjdan çekmemek batarya ömrünü olumsuz etkileyen temel faktörlerdendir. Bu durum da yine mobil telefonlarımızda karşımıza çıkmaktadır. Son olarak ifade etmek istediğim husus ise yazımın başlarında değindiğim gibi hafiflik konusu ile ilgilidir. Aracımızın kullanılıp kullanılmayacağı belli olmayan eşyalarla dolu tutulması doğrudan ağırlığı arttıracak için elektrik motorunun bataryadan çekeceği enerji miktarını da arttıracak ve bataryanızın; dolayısıyla menzil mesafenizin düşmesine sebebiyet verecektir.

Özet olarak alışkanlıklarımız yaşam şeklimizi belirlemektedir. Elektrikli otomobiller günümüz dünyasında trend konumda olan minimal yaşama tam uyumlu ve buna istekli insanlar için biçilmiş kaftandır. Konforumuza biraz fazla düşkün ve agresif bir yaşam tarzımız varsa elektrikli otomobiller bizim için doğru tercih olmayabilir. Yine de bu sizi üzmesin; zira yukarıda ifade ettiğim tüm gelişim konularında çok uzun olmayan süreler içerisinde ciddi gelişmeler yaşanmaya devam edecek ve elektrikli otomobiller artık hayatımızın vazgeçilmez biçimde içerisinde yer alacaktır.





Türkiye'de kaç tane araç üretiliyor?

***Otomotiv Sanayii Derneği (OSD) Türkiye'de
üretileen araç sayılarını açıkladı. Üretim
rakamlarının arttığına dikkat çekildi.***





Otomotiv Sanayii Derneği (OSD) 2023 yılının Ocak ayı verilerini açıkladı. Bu kapsamda yılın ilk ayında toplam üretim bir önceki senenin aynı ayına göre yüzde 24 artarak 111 bin 837 adet, otomobil üretimi ise yüzde 48'lik artışla 70 bin 723 adet olarak gerçekleşti. Traktör üretimiyle birlikte de toplam üretim 116 bin 730 adede ulaştı. Otomotiv ihracatı ise 2022'nin aynı ayına göre adet bazında yüzde 17'lik yükselişle 79 bin 381 adedi buldu. Otomobil ihracatı da yüzde 46,1 oranında artarak 51 bin 122 adet oldu.

Türkiye otomotiv sanayiine yön veren 13 büyük üyesiyle sektörün çatı kuruluşu olan Otomotiv Sanayii Derneği (OSD), 2023 yılının Ocak ayına ait üretim ve ihracat adetleri ile pazar verilerini açıkladı. Ocak ayında toplam üretim bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 24 artarak 111 bin 837 adet, otomobil üretimi ise yüzde 48'lik artış göstererek 70 bin 723 adet olarak gerçekleşti. Traktör üretimiyle birlikte de toplam üretim 116 bin 730 adede ulaştı.

Yılın ilk ayında ticari araç üretimi bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 4 düşüş gösterdi. Ocak ayında ağır ticari araç grubunda üretim yüzde 56 artarken, hafif ticari araç grubunda üretim yüzde 8 geriledi. Bu dönemde, yük ve yolcu taşıyan ticari araç üretimi yüzde 4 oranında gerilerken, traktör üretimi yüzde 36'lık büyümeyle 4 bin 893 adede yükseldi. Pazara bakıldığında, 2022 yılı Ocak ayına göre ticari araç pazarı yüzde 51, hafif ticari araç pazarı yüzde 49 arttı, ağır ticari araç pazarı yüzde 62 oranında artış gösterdi.

Ocak ayında toplam pazar geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 35 artarak 53 bin 509 adet düzeyinde gerçekleşti. Ocak ayında, otomobil pazarı ise yüzde 29 oranında büyüyerek 37 bin 288 adede ulaştı. Son 10 yıllık ortalamalara bakıldığında da 2022 yılı Ocak ayında toplam pazar yüzde 55, otomobil pazarı yüzde 51, hafif ticari araç pazarı yüzde 67, ağır ticari araç pazarı ise yüzde 67 oranında artış gösterdi. Ocak ayında otomobil pazarında yerli araç payı yüzde 31 olurken, hafif ticari araç pazarında yerli araç payı yüzde 44 olarak gerçekleşti.

Ocak ayında otomotiv ihracatı 2022'nin aynı ayına göre adet bazında yüzde 17 oranında artarak 79 bin 381 adet olarak gerçekleşti. Otomobil ihracatı ise yüzde 46'lık yükselişle 51 bin 122 adet oldu. Aynı dönemde, traktör ihracatı da yüzde 25 artarak bin 718 adet olarak kayıtlara geçti. Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) verilerine göre, otomotiv sanayi ihracatı Ocak ayında toplam ihracattan aldığı yüzde 14 pay ile ilk sırada yer aldı.

Ocak ayında bir önceki yılın aynı ayına göre toplam otomotiv ihracatı dolar bazında yüzde 23, Euro bazında ise yüzde 29 artış sağladı. Bu dönemde, toplam otomotiv ihracatı 2,8 milyar doları bulurken, otomobil ihracatı yüzde 40'lık artışla 874 milyon dolar seviyesinde gerçekleşti. Euro bazında otomobil ihracatı ise yüzde 48 artarak 811 milyon Euro oldu. Aynı dönemde, dolar bazında ana sanayi ihracatı yüzde 26, tedarik sanayi ihracatı ise yüzde 20 oranında arttı.





Yeni Dacia Duster hiç olmadığı kadar güçlü

Yenilenen Dacia Duster Türkiye’de hiç olmadığı kadar güçlü bir şekilde boy gösteriyor. Sadece motor gücü anlamında da değil, yeni özellikleriyle gerçekten çok iddialı.

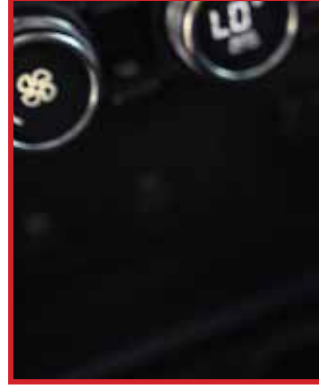
Dacia Duster makyajlanmasıyla birlikte iyi giyimli kıyafetine de küçük ama etkili dokunuşlar yaptı. Renk skalasına yeni Arizona Turuncuyu da ekleyen Duster, daha çağdaş bir tasarıma kavuştu. Tasarımdaki değişim, daha gelişmiş bir aerodinamik yapıyla verimliliğe katkı sağlıyor. Yeni Duster, ilk kez Sandero ailesinde kullanılan Dacia marka kimliğinin tasarım unsurlarından yararlanıyor. Ön ve arka farlarda bulunan Y şeklindeki LED ışık imzası ilk bakışta dikkat çekiyor. Krom görünümlü ön ızgaradaki 3 boyutlu kabartmalar ise farlarla modern bir bütünlük sağlayarak Duster'ın güçlü karakterine katkıda bulunuyor. Ön arka koruma kızakları, yan aynalar ve çift renkli tavan

barlarındaki krom detaylar da dış tasarımda bütünlük ortaya koyuyor.

Yeni Duster, LED ön sinyal farlarıyla donatılan ilk Dacia modeli olma özelliğini taşıyor. Bu teknoloji aynı zamanda kısa farlar ve plaka aydınlatmalarında da kullanılıyor. Rüzgar tüneline test edilen yeni arka spoiler tasarımı ve yeni 16 ve 17 inçlik alaşım jantlar aerodinamik yapıya katkı sağlıyor. Rüzgar sürtünme alanı dahil olmak üzere CO2 optimizasyonları, Duster'ın 4x4 versiyonunda CO2 seviyesini 5,8 grama kadar düşürmeye yardımcı oluyor. Azalan CO2 ile düşük yakıt tüketimi birbiriyle paralellik sergilediğinden, Duster'daki aerodinamik iyileşme tüketiciler için iki yönlü fayda sağlıyor.









Yenilenen Dacia Duster'ın motor kaputunun altında TCe 90 bg (4x2) ve 6 vitesli manuel, TCe 150 bg (4x4) ve 6 vitesli manuel ve TCe 150 bg (4x2) ve 6 vitesli EDC otomatik şanzımanlı benzinli motor seçenekleri bulunuyor. Fabrika Çıkışlı Benzin & LPG seçeneği ECO-G 100 bg (4x2) ve 6 vitesli manuel şanzımanla araçta görev yapıyor. Dizel motor cephesindeyse dCi 115 bg (4x2 veya 4x4) ve 6 vitesli manuel şanzımanla 2021 model Duster'de görev yapıyor. Yenilenen Dacia Duster'ın en önemli artılarından birisi olan otomatik şanzımanlı versiyon onun en önemli kozu. Test aracında da bu kombinasyonla kullandığım Dacia Duster kendisinden çok daha pahalı SUV rakiplerine bile kafa tutacak kadar başarılı bir iş birliği ortaya koyuyor. 1332 cc hacmindeki turbo benzinli motor 5.250 - 6.000 d/d aralığında 150 HP güç üretiyor. 1.700 - 3.250 d/d'de aralığındaysa yenilenen Dacia Duster bu versiyonda 250 Nm torkuna sunuyor. 6 ileri EDC otomatik şanzımanla Dacia Duster 100 km/s hıza 9.7 saniyede çıkarken, açıklanan ortalama yakıt tüketim sonucu 6.4 lt. Yaptığım 100 km karma yol testinde 7.4 litrelik tüketim sonucuna imza attım.

Yeni Duster'ın tamamen elektrikli direksiyon sistemi orta ve yüksek hızlı sürüşler için yeniden ayarlanmış durumda. Direksiyon, 70 km/s'nin üzerindeki hızlarda biraz daha sertleşiyor. Bu yeni ayar sürüş güvenliğini destekliyor ve sürücüye daha iyi bir sürüş hissi için daha fazla geri bildirim sağlıyor. Gerçekten başarılı bir değişim olmuş. Direksiyon, düşük hızlarda park ve manev-

raları kolaylaştırmak için yumuşak ayara gelerek sürüş konforunu artırıyor. Yeni Dacia Duster sahip olduğu güvenlik özellikleriyle beklentilere cevap veriyor. Standart olarak sunulan hız sınırlandırma ve yeni nesil ESC'nin yanı sıra Yeni Duster'da birçok sürüş destek sistemi (ADAS) sunuluyor. 30 km/s ile 140 km/s arasında çalışan Kör Nokta Uyarı Sistemi, Yokuş Kalkış Desteği ve arka tampondaki dört adet ultrasonik sensör sayesinde manevra esnasında sürücüyü sesli uyararak Park Asistanı kullanımı kolaylaştırıyor. Önde bir, her iki tarafta birer ve arkada bir adet olmak üzere dört adet kameradan oluşan 360 derece Kamera sistemi sürücüyü aracın etrafındaki ortam hakkında bilgilendiriyor. Bu sayede parklar sırasında hiç zorluk yaşamadan onu kullanmam önemli artı özellikleri notlarım arasında yerini aldı. 4x4 versiyonlarda bulunan Uyarlanabilir Yokuş İniş Destek Sistemi, özellikle arazide ya da dik eğimlerdeki sürüşlerde kullanışlılık sağlıyor. Aracın yokuşta hızlanmasını önlemek için frenlere müdahale eden sistem sürücünün isteğine bağlı olarak 5 ile 30 km/s arasında uyarlanabilir bir sürüş hızı sağlıyor. Konfor ve yol tutuş özellikleri konusunda da 2021 model Dacia Duster ona ödediğiniz paranın fazlasını çok rahat bir şekilde veriyor.

Dacia Duster 2017 yılında Euro NCAP çarpışma testine alındı. 3 yıldız alan model bu alanda ortalamada kaldı. Yetişkin yolcu güvenliğinden yüzde 71, çocuk yolcu güvenliğinden yüzde 66, yaya güvenliğinden yüzde 56 ve güvenlik yardımcılardan yüzde 37 aldı.

Yeni Dacia Duster Teknik Özellikleri

Motor: 1.3 lt / Motor Hacmi: 1332 cc / Silindir Adedi: 4 / Maksimum Güç: 150 HP / Maksimum Tork: 250 Nm Performans Verileri 0-100 km/s Hızlanma: 9.7 sn / Maksimum Hız: 199 km/s Frenleri Ön: Hava kanallı disk / Arka: Kampana Yakıt Tüketimi Miktarı Yakıt Türü: Benzin Karma: 6.4 lt / 100 km / Test: 7.4 lt / 100 km / CO2 Emisyonu: 145 Boyutlar Uzunluk: 4341 mm / Genişlik: 1804 mm / Yükseklik: 1693 mm / Dingil Mesafesi: 2674 mm Bagaj kapasitesi 478 lt / Yakıt Depo Kapasitesi: 50 lt / Boş Ağırlık: 1338 kg Lastik Boyutu: 215/65 R16



Sonuç

Dacia Duster yenilenmesiyle birlikte satış başarısı konusunda bugüne kadar attığı en güçlü adımı attı. Motor seçenekleri açısından herkese cevap verebilecek seçenekleri olan araç otomatik şanzımanı da güçlü motor seçeneğiyle sunarak bir artı daha elde etti. Elektronik yardımcılarının artışı ve sürüş karakterinde yapılan iyileştirmelerle Duster hiç olmadığı kadar güçlü.



Yeni Honda City rekabeti seviyor

***Yeni Honda City Türkiye'de satışa
sunulmasıyla birlikte sedan sınıfına
hareketlik getirdi. Küçük Civic denen 2021
model Honda City sedan sınıfında iddialı olur.***

Birinci nesli 1996 yılında yola çıkmaya başlayan Honda City, Türkiye pazarına geri döndü. Aylar öncesinden satışa sunulması merakla beklenen 2021 model Honda City iddialı özelliklerle Türkiye’de satışa sunuldu. Sportif tasarımıyla güçlü sedan duruşuna farklı bir yorum getiren yeni City, dış tasarımıyla güven vermeyi ve aynı zamanda etkileyici bir izlenim bırakmayı başarıyor. Önden arkaya her bir ayrıntısı özenle işlenen, keskin hatların hakim olduğu, çekici bir görünüm sunan yeni City’nin genel tasarımını DRL (Gündüz Sürüş Farı) ve otomobilin genişlik algısını artıran LED teknolojisine sahip stop lambaları gibi ileri teknolojilerin kullanımı tamamlıyor. Tasarımcılar tarafından gövde oranları yeniden yorumlanan City’de önden arkaya doğru karakter çizgisi A sütunun alt noktasından arkaya kadar uzanıyor ve böylece yandan bakıldığında normalde olduğundan daha uzun görünüyor. Görüş açılarını daha da iyileştirmek için aynalar kapı sacına monte edilirken; uzun burun tasarımına ek olarak daha alçak ve uzun tasarlanan bagaj da otomobilin modern tasarımına katkı sağlıyor. Honda Accord ve Civic’te de kullanılan ön ızgara tasarımı yeni City’ye güçlü ve modern bir görünüm kazandırıyor. “İleri teknolojik aydınlatma” konseptine dayanan farların tasarımı hem gündüz hem de gece dikkat çekici ve özgün

bir görünüm sunuyor. Halojen veya LED olmak üzere iki farklı versiyona sahip olan ön farlar entegre DRL (Gündüz Sürüş Farları) ile markanın güncel tasarım dilini yansıtıyor. Deniz kabuğu tasarımına sahip LED ön farlar altı adedi kısa ve üç adedi ise uzun far olmak üzere birçok hücreden oluşuyor.

Ferah ve geniş bir iç mekan kullanımı sunan yeni City, eğlenceli ve keyifli bir sürüş deneyimi yaşatmayı daha en baştan yaşam alanı özellikleriyle vaat ediyor. Marka şehir yaşamının stresini kullanıcıları için azaltan rahat bir iç mekan sunmayı hedeflemiş ve bunu da başarmış. Bunun yanında araçta konforlu ve ideal sürüş pozisyonunu sağlayan ön koltukları da sunuyor. Arka koltuklarda da başarılı bir konfor seviyesine ulaşılan Yeni City’de, 10’uncu nesil Civic’e göre 20 mm daha geniş arka yolcu diz mesafesi oldukça ferah bir iç mekan sunmakla kalmıyor ayrıca arka koltuk yolcularına sevecekleri bir görüş alanı da sunuyor. Yeni Honda City’de yan aynalar kapı paneline konumlandırılmış durumda. Böylece daha geniş bir görüş açısı sağlamak ve özellikle dönüşlerde yaların daha rahat görülmesi için ön direk ile kapı aynası arasında net bir boşluk oluşturulmuş. Bu durum şehrin kalabalık caddelerinde onu kullanırken önemli bir avantaj sağlıyor.







Yeni Honda City’de rahat ve konforlu bir yolculuk için son derece sessiz bir kabin kullanıma sunuluyor. City’de ilk kez uygulanan ‘Değişken Kalınlıkta İnce Yalıtım’ ile minimum ağırlıkla motor gürültüsünü azaltan bir yalıtım çözümü devreye giriyor. A ve B sütunlarına uygulanan sprey köpük ile kimyasal elyaf uygulaması yüksek frekanslı gürültüyü önemli ölçüde azaltıyor. Uygulama, sessizliği önemli ölçüde artırırken; 1,4 mm’lik ön konsol alt plaka kalınlığı sayesinde yüksek rijitlik seviyesi sağlanıyor. Bu açıklamalar Honda yönetimi tarafından yapılırken yaptığım test kullanımı boyunca aracın sessiz kalabilen yapısını genel olarak beğendim. Kullanım sırasında sessizlik beklediğim seviyelerde kalmayı başardı. Honda mühendisleri tarafından geliştirilen, sürücü ile yolcu koltuklarında yer alan dahili basınç tutma özelliğine sahip i-SRS hava yastıkları, yeni City’nin güvenlik donanımları arasında bulunuyor. 2002 yılından bu yana farklı Honda modellerinde kullanılan yan perde hava yastığı, yandan çarpışma

anında yolcunun kafasına alacağı darbeyi yumuşatıyor. Aynı zamanda yan hava yastıkları da hem yolcu koruma performansını artırıyor hem de yaralanmaları azaltmayı amaçlıyor. Yeni Honda City, araç içi pasif güvenlik önlemleri ile öne çıkarken; kompakt boyutlu hava yastığı ve hafif fünye ile başarılı bir yolcu koruma performansı sağlıyor. Boyun zedelenmesini önleyen ön koltuklardaki koltuk sırtlığı, arkadan düşük hızlı çarpışmalarda gövdeyi destekliyor ve koltuk başlığı yolcuların boynuları üzerindeki yükü azaltıyor. Güvenli karakteri ile ön plana çıkan City her türlü kullanım sırasında konfordan da ödün vermiyor.

Honda City Euro NCAP çarpışma testine çıkmadı. Ancak aracın hem şasi yapısı hem de elektronik yardımcılarının onun güvenli araçlar arasına adını yazdırmasını sağlayacak özellikler sunuyor. Güvenlik donanımları listesine baktığım zaman da karşımıza oldukça kabarık bir liste çıkıyor.





Yeni Honda City Teknik Özellikleri

Motor: 1.5 lt /Motor Hacmi: 1498 cc / Silindir Adedi: 4 / Maksimum Güç: 121 PS / Maksimum Tork: 145 Nm
Performans Verileri 0-100 km/s Hızlanma: 10.5 sn / Maksimum Hız: 198 km/s Frenleri Ön: Hava kanallı disk / Arka: Kampana Yakıt Tüketimi Miktarı Yakıt Türü: Benzin Karma: 6.2 lt / 100 km / Test: 7.3 lt / 100 km / CO2 Emisyonu: 139 Boyutlar Uzunluk: 4568 mm / Genişlik: 1748 mm / Yükseklik: 1458 mm / Dingil Mesafesi: 2590 mm Bagaj kapasitesi 519 lt / Yakıt Depo Kapasitesi: 40 lt / Boş Ağırlık: 1189 kg Lastik Boyutu: 185/55 R16



Sonuç

Yeni Honda City rekabeti seviyor çünkü kendine güveniyor. Bu güveni de boşa değil. Sunduğu özellikleriyle hem kendi sınıfında yani küçük sedanlar arasında hem de bir üst sınıfta kendine çok rahat bir şekilde yer bulabilecek özellikler sunuyor. Yeniden Türkiye'de satışa sunulan Honda City sahip olduğu özellikleriyle en çok satan sedan modeller arasına adını zorlanmadan yazdırır.

Parasından çok daha fazlasını sunuyor



Bursa'daki TOFAŞ Fabrikası'nda üretilen ilk crossover model olan Fiat Egea Cross sahip olduğu özellikleriyle en çok satan SUV olmaya oynar. O parasından daha fazlasını sunan bir SUV.



Yerli Üretim Fiat Egea Cross göze iyi görünen araçlardan biri olmayı başarmış durumda. Bugüne kadar onun için yapılan yorumlarda da genel olarak tasarımın beğenildiğini gördüm. Egea Cross, güçlü ve cesur tasarım hatları, farların altına kadar uzanan yeni ızgara görünümü ile bir crossover modelde olması gerektiği gibi geniş ve heybetli görünüyor. Yeni süspansiyon yapısı, yeni jant ve lastik ölçüleriyle Egea Cross'un yerden yüksekliği, diğer gövde seçeneklerine göre 4 cm artıyor. Tüm Cross versiyonlarında standart sunulan tavan rayları sayesinde Egea Cross, hatchback muadiline göre toplamda 7 cm yükselmiş oluyor. Fiat Egea Cross, güçlü görünümünü perçinleyen daha büyük lastikleriyle de gerek tasarımsal gerekse işlevsel farkını ortaya koyuyor. Egea Cross'un crossover detayları çamurlukların etrafındaki gövde kaplamaları ile başlayarak yanlarda ve ön tarafta da devam ediyor. Cross için özel tasarlanan kaslı ön ve arka tampon, yan marşpiyeler ve bu gövde tipine özel tavan rayları da otomobile güçlü ve gösterişli görünümünü beraberinde getiriyor.

Fiat Egea Ailesi, tüm yolcularına çok geniş bir iç alan sunmaya devam ederken, iç hacim

konusunda sınıfının en iyi değerlerinden birini sunarak hem ön hem de arka yolculara geniş bir diz mesafesi sağlamayı da sürdürüyor. Bu özellikler Fiat Egea Cross modelinde de korunmuş ve bu aracı satın alacaklar rahat edecekleri bir yaşam alanına sahip olacak. Son derece modern görünen yaşam alanında kullanılan malzeme kalitesi açısından da önemli bir sıkıntı bulunmuyor. Avrupa ülkelerinin çoğunda boy gösteren Fiat Egea Cross modern kokpitiyle de beğeni kazanıyor. Yeni dijital gösterge, 10 inç dokunmatik ekrana sahip tamamen yeni 5'inci nesil UConnect multimedya sistemi ile entegre çalışıyor. Anahtarsız giriş & çalıştırma, Kör Nokta Uyarı Sistemi, Arka Sıra USB Çıkışı ve Geri Görüş Kamerası da dikkatimi çeken özelliklerinden. Yeni Fiat Egea modellerinde direksiyon da daha şık ve daha sportif tasarımıyla ve tamamen yenilenmiş olarak dikkat çekiyor. Daha kompakt bir boyuta sahip olan direksiyon daha ergonomik olacak şekilde tasarlanırken 7 inçlik dijital gösterge panelinin daha iyi görünmesini sağlıyor. Ailede ayrıca yeniden tasarlanan klima kumandaları, krom ve siyah detaylarla zenginleştirilen orta konsol da yeni tasarımıyla ön plana çıkıyor.

Fiat Egea Cross yepyeni 100 HP gücünde 1.0 litrelik Firefly T3 motorla dikkat çekiyor. FireFly Turbo motor ailesinin bir parçası olan 1.0 Firefly T3, düşük tüketim ve emisyon değerlerini, daha çok güç ve tork ile birleştiriyor. Yeni 1.0 litrelik motor, düşük devirde kullanıma sunduğu başarılı çekiş gücüyle son derece akıcı ve keyifli bir sürüş ve düşük ses seviyesiyle üstün sürüş konforu da sağlıyor. Motorun CO2 emisyonu 121 gr/km (WLTP normuna göre) değerine kadar düşüyor ve aynı zamanda daha az yakıt tüketimi sağlıyor. Araçta görev yapan Euro 6D final uyumlu Multijet dizel motorlar ise 1.3 litre 95 HP ve 1.6 litre 130 HP (daha önce 120 HP) olmak üzere iki farklı güç seçeneği sunuyor. İyileştirilen performans ve 110 gr/km'den (WLTP normuna göre) başlayan CO2 emisyon değerleriyle yeni dizel motor ailesi verimlilik seviyesiyle öne çıkıyor. Otomatik şanzıman beklentilerine şimdilik cevap veremeyen Fiat Egea Cross bu önemli eksikliğini 2022 yılında tamamlayacak.

Egea Cross'ta da ailenin diğer üyelerinde olduğu gibi, 'Trafik İşareti Tanıma Sistemi', 'Akıllı Hız Asistanı', 'Şerit Takip Sistemi', 'Sürücü Yorgunluk uyarı Sistemi', 'Akıllı Uzun Far', 'Kör Nokta Uyarı Sistemi', Ön park sensörleri, Anahtarsız giriş/çalıştırma ve kablosuz akıllı telefon şarj gibi

özellikler hayatı kolaylaştıran ve güvenliği artıran detaylar yer alıyor. Multimedya konusunda da yenilikçi ve modern teknolojik imkanları kullanıma sunan Egea Cross'ta gelişmiş bağlanabilirlik çözümlerine ve 10 inç dokunmatik ekrana sahip beşinci nesil UConnect 5 multimedya sistemi yer alıyor. Kullanıcılarına pratik ve kullanışlı bir sürüş deneyimi sunan kablosuz Apple CarPlay ve Android Auto desteğine sahip olan Uconnect 5, kişiselleştirilebilir profillerle 5 adede kadar konfigürasyonu saklama olanağı sunuyor. Fiat Egea Cross konfor konusundaki beklentileri zorlanmadan karşılayan bir araç olarak karşımıza çıktı. Yaşam alanındaki gürültü rahatsızlık vermeyecek seviyelerde. Yol tutuş konusunda Egea HB modelinin kabiliyetli yapısını kullanıyor olması onun için önemli bir artı olmuş. Yol güvenliği ve sürüş keyfi konusunda fiyatından çok daha fazlasını sunan bir aracı test ettim.

Pandemi nedeniyle Euro NCAP testlerinde de aksamalar meydana geldi ve Fiat Egea Cross henüz teste çıkmadı. Ancak Euro NCAP'ın 2016 yılında yaptığı çarpışma testlerinden Fiat Egea HB 4 yıldız olarak ayrılmıştı. Bu sonuca ulaşırken yetişkin yolcu güvenliğinden yüzde 82, çocuk yolcu güvenliğinden yüzde 60, yaya güvenliğinden yüzde 62 ve teknolojik yardımcılardan da yüzde 57 almıştı.



TEST

Fiat Egea Cross







Fiat Egea Cross Teknik Özellikleri

Motor: 1.0 lt /Motor Hacmi: 999 cc / Silindir Adedi: 3 /
Maksimum Güç: 100 HP / Maksimum Tork: 190 Nm
Performans Verileri 0-100 km/s Hızlanma: 12.2 sn /
Maksimum Hız: 183 km/s Frenleri Ön: Hava kanallı Disk /
Arka: Kampana Yakıt Tüketimi Miktarı Yakıt Türü: Benzin
Karma: 5.7 lt/100 km / Test: 7.0 lt/ 100 km / CO2 Emisyonu:
130 gr/km Boyutlar Uzunluk: 4386 mm /Genişlik: 1802 mm
/Yükseklik: 1556 mm /Dingil Mesafesi: 2638 mm Bagaj
kapasitesi 440 lt / Yakıt Depo Kapasitesi: 50 lt / Boş Ağırlık:
1260 kg Lastik Boyutu: 225/45 R17



Sonuç

En baştan şunu söylemem gerekiyor: Ona ödediğiniz paradan çok daha fazlasını sunan bir araç. Fiat Egea Cross kendisinden çok daha yüksek bedellerle satılan Crossover/SUV araçlara kafa tutabilecek kalite, teknoloji ve konfor özelliklerine sahip. Motor seçeneklerinin çeşitliliği de onun elini güçlendiren detaylar arasında yer alıyor. Şimdilik en önemli eksikliği otomatik şanzıman. Yapılan açıklamalarla otomatik şanzımanlı versiyonlarının Eylül ayında satışa sunulacağı belirtilmişti.

Passat'ın tahtını alır mı?

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 ile 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 üretiyor. 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 hızla 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 performansı ile 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 sağlıyor. 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 bulurken; 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, akus-

tik 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.



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.



Heybetli, güçlü ve hibrit Sorento

Yeni Kia Sorento tüm özelliklerini bir kenara bıraktıracak bir özelliğe sahip: Hibrit. Günümüzün en ekonomik yakıt tüketim sonuçlarından birine imza atan araçlar arasında Kia Sorento'nun adı da listenin üst sıralarında yazıyor.





Yeni Kia Sorento, Türkiye'de bir zamanlar firtınalar estiren Sorento modeli kadar iddialı bir araç olmuş durumda. Tasarım konusunda heybetli ve güçlü bir yapıya sahip olması onun SUV sınıfında adını üst sıralara çıkarmasını zorlanmadan sağlar. Şunu açık bir şekilde dile getirmek istiyorum; yüz tasarımları açısından son dönemlerde gördüğüm arasında en iyilerden biri. Yüksek bir yapı olmasına rağmen bunu sportif bir otomobil görünümüne büründürmeyi başarmışlar. Krom çitalar ve led aydınlatmaların başarılı karakteriyle yüzüne baktığınız zaman onu sevmemeniz imkansız gibi. Motor kaputunun kaslı yapısı göze son derece iyi görünürken, şişkin çamurluklardan profil detaylarına da başarılı bir şekilde geçiş yapıyor. Arka tasarımda da aynı tip detaylar ve ince işçilik dokunuşları meraklı gözlerin radarına hemen giriyor. Yeni Sorento bütününe bakıldığında albenisi çok yüksek bir SUV model.

Yaşam alanına ilk geçtiğim anda tam beklediğim gibi

ilk olarak dikkatimi devasa kullanım alanı çekti. Hem sürücü hem de yolcunun olduğu bölümde rahat, ferah ve kendinizi iyi hissettiren bir yaşam alanı var. Arka tarafta oturan yolcular için de son derece geniş bir kullanım alanı sunuluyor. Bu tip büyük bir SUV modelinden beklenen genişliği ve kullanılabilirliği zorlanmadan sunuyor. Sözün özü onun iç mekanında kendinizi iyi hissediyorsunuz. Kullanılan malzemelerin kalite seviyesi son derece yüksek. Dokunma hissi yüksek olan plastik detaylara yer verilmiş durumda. Sürüş pozisyonunu hiç zorlanmadan bulduğum yaşam alanında eşya gözlerinin sayısı da iyi. Orta konsolun üzerinde yer alan havalandırma kanalları da dahil olmak üzere tüm hava çıkışları dik olacak şekilde konumlandırılmış. Belki bunlar yatay olsa göze biraz daha iyi görünen bir tasarım olabilirdi. Kullanışlılık konusunda sıkıntı yaşamadığım kokpit tasarımı her şeyi tam aradığım yerde buldum. Görüş açıları konusunda da sürüşü olumsuz etkileyecek bir sıkıntı yaşamadım.



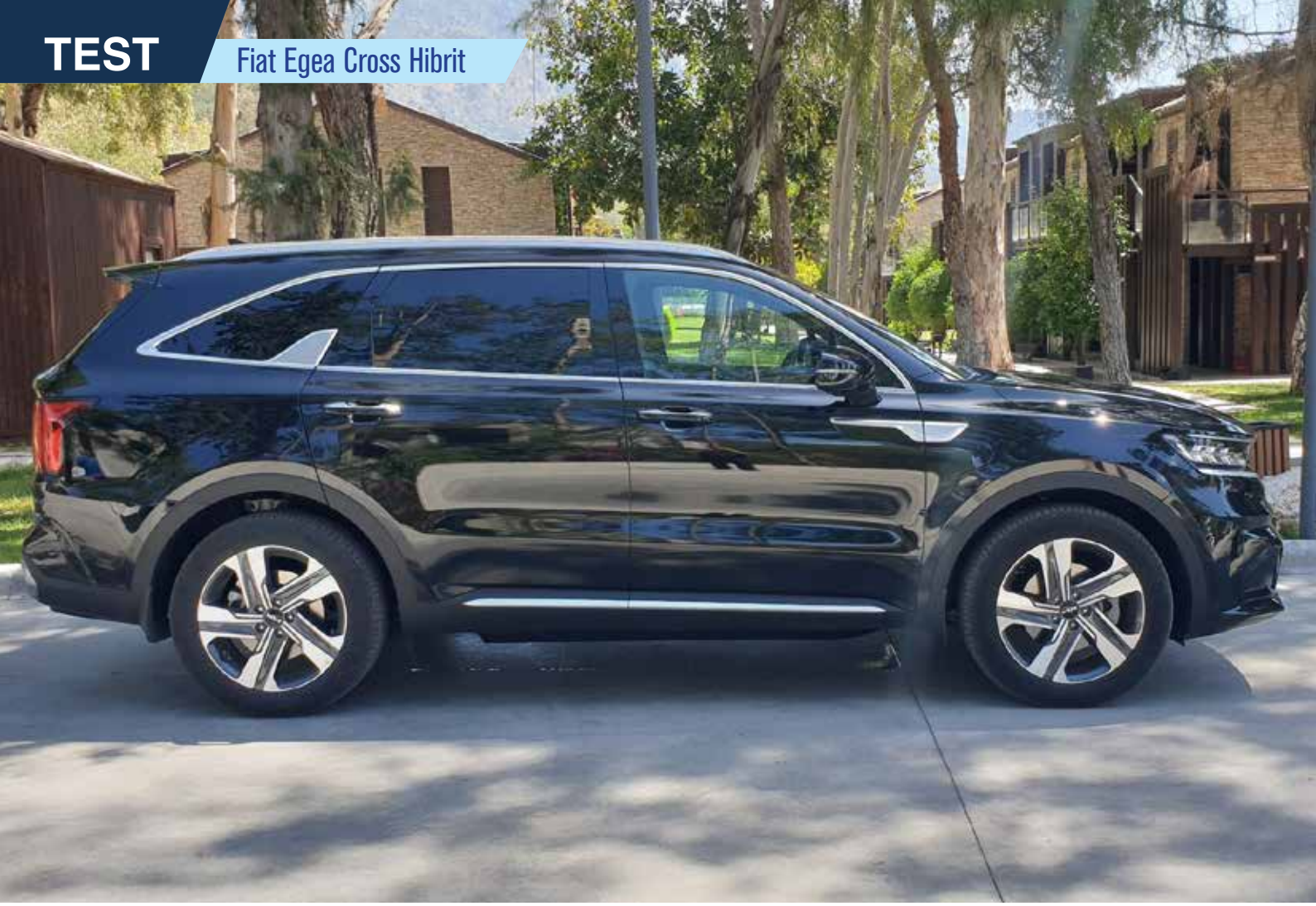
İşte sıra onun en önemli artısının olduğu bölüme geldi: Hibrit sistemi. Araçta hem benzinli hem de elektrikli bir motor görev yapıyor. 1.6 litre hacmindeki benzinli ünite 180 PS güç ve 265 Nm tork üretiyor. Araçta görev yapan bir diğer motor seçeneği olan elektrikli üniteyse 60 PS güç ve 264 Nm tork üretiyor. Bu ikilinin birlikteliğinden yararlanan Kia Sorento toplamda 230 PS güç ve 350 Nm tork üretiyor. Yüksek torkun 1500 gibi alt devir bandında kullanıma giriyor olması performansa son derece olumlu bir şekilde etki sağlıyor. Açıklanan fabrika verilerine baktığım zaman Yeni Sorento 100 km/s hıza 8.6 saniyede çıkıyor. Ağırlığı iki ton olan Kia Sorento'nun son hızı da 193 km/s olarak açıklanıyor. Yaptığım test sürüşü sırasında bu hızlara ulaşma konusunda hiçbir sıkıntı yaşamayacağını net bir şekilde gördüm. Küçük bir tank gibi olmasına rağmen performansı oldukça iyi. Yokuşlar, rampa tırmanışlar ona vız geliyor. Ancak en iyi olduğu nokta elektrik motorunun getirdiği artışla tüketim. Fabrika verilerinde 6.1 litre ortalama tüketim sonucu açıklanırken, test sonunda 7.4 litre gibi bir sonuç elde ettim.

Yeni Kia Sorento son dönemlerde kullandığım en konforlu araçlardan biri oldu. Koltukların kalitesi araç

içinde bulunan herkesin rahat etmesini sağlar. Yaptığım yolculuklar sırasında koltuk kalitesi ve rahatlığı bu araçta en sevdiğim detaylardan biri oldu. Süspansiyon sisteminin konfor konusunda görevini nefis bir şekilde yerine getirmesi de etkileyici özelliklerinden birisi oldu. Bol kasıslı yolda yaptığım sürüşlerde neredeyse kasısları bile yaşam alanına yansıtmadı. Her türlü elektronik sürüş yardımcısının yer aldığı araçta bunlar görevlerini keskin bir netlikle yerine getiriyor. Tam istediğim gibi çalışan elektronik yardımcılar özel bir övgüyü hak ediyor. Gösterge panelinde kör noktaların gösteriliyor olması da önemli bir yenilik. Bu sayede sürüş sırasında gerekli takipler daha net bir şekilde yapılıyor. Yüksek bir araç olmasına rağmen yol tutuş konusunda da performansı benim açımdan iyiydi. Limitlerini büyük bir SUV model kullandığınızı unutmayıp iyi ayarladığınız zaman bu araçta güvenlik konusunda adını listenin üst sıralarına yazdıracak SUV modellerden biri.

Yeni Kia Sorento çıktığı Euro NCAP testinden de başarılı sonuçlar alarak ayrıldı. En yüksek puan olan 5 yıldız alan araç, yolcu güvenliğinden yüzde 82, çocuk güvenliğinden yüzde 85, yaya güvenliğinden yüzde 63 ve güvenlik yardımcılardan yüzde 87 aldı.





Kia Sorento Teknik Özellikleri

Motor: 1.6 lt hibrit /Motor Hacmi: 1598 cc / Silindir Adedi: 4 /Maksimum Güç: 230 PS / Maksimum Tork: 350 Nm Performans Verileri 0-100 km/s Hızlanma: 8.6 sn / Maksimum Hız: 193 km/s Frenleri Ön: Hava kanallı disk / Arka: Disk Yakıt Tüketimi Miktarı Yakıt Türü: Hibrit Karma: 6.1 lt/100 km / Test: 7.4 lt/ 100 km / CO2 Emisyonu: 140 Boyutlar Uzunluk: 4810 mm /Genişlik: 1900 mm /Yükseklik: 1695 mm /Dingil Mesafesi: 2815 mm Bagaj kapasitesi 608 lt /Yakıt Depo Kapasitesi: 67 lt /Boş Ağırlık: 2006 kg Lastik Boyutu: 235/55 R19



Sonuç

Eğer güçlü ve heybetli bir SUV model satın almak istiyorsanız şu anda doğru sayfayı inceliyorsunuz. Zaten güçlü bir motora sahip olmasını elektrikli bir ekstra motor ile destekleyen Kia Sorento, küçük bir tank gibi olmasına rağmen kendine hayran bırakan bir performans ortaya koyuyor. Bunu yaparken az tüketiyor. Tüm özellikleriyle Kia Sorento satın alanlar hayattan daha yüksek keyif alır.

Yeni ZS EV

Sınıfının ilk Euro NCAP
5 yıldızlı otomobili,
440 km menzili ile
şimdi Türkiye’de.



Recharge yourself

#içindekigüç mg-turkey.com

DOĞAN
TREND



Gerçek Özgürlük, İstediğinde Sessizliği Seçebilmektir. MG HS ile Seçim Sizin.

MG HS'in sessiz iç kabininde benzersiz bir sürüş deneyimi yaşamak için test sürüş randevunuzu hemen alın.



Recharge yourself

#içindekigüç mg-turkey.com

DOĞAN
TREND