

**BMW 8 Serisi Coupe  
Kamufleli Gösterildi**



Otomobil tutkusu ®

# AutoVision

SAYI 54 YIL: 05 - ŞUBAT 2018



**YENİ MERCEDES  
A SINIFI AMSTERDAM'DA TANITILDI**

**SÜRÜŞ İZLENİMİ » Skoda Octavia 1.0 TSI Style » Fiat Egea HB 1.6 M-Jet 120 HP**





şubat 2018

**AutoVision****İmtiyaz Sahibi ve Yayınlar  
Koordinatörü**Fügen Cüceoğlu  
fcuceoglu@autovision.com.tr**Genel Yayın Yönetmeni**Ufuk Cüceoğlu  
ucuceoglu@autovision.com.tr**Görsel Yönetmen**

Yavuz Dürüst

**Fotoğraf Editörü**M. Murat Erçelebi  
İlke Taşçı  
Alperen Gökmen**Haber Koordinatörü**

Orçun İnce

**Yazarlar**

Mehmet Kara, Uğur Durukan Çakılcı

**Reklam Rezervasyon**Oya Yılmaz  
oyilmaz@rota-online.com**Katkıda Bulunanlar**Alper İlbeyli, Aziz Vefa,  
Tan Ürfüoğlu, Yiğit Akkoyunlu

Proje Yönetimi Eğitim ve Danışmanlık Ltd. Şti.

**Yönetim Yeri:****Rota Proje Yönetimi Ltd. Şti.**Atatürk Mah. Vedat Günyol  
Cad. Sedef Sitesi 13. Blok  
D:3 Ataşehir 34768 İstanbul  
Tel: (0216) 469 09 55  
Fax: (0216) 469 02 18

Yayımlanan tüm yazılar ve yorumlar yazarlarının kendi görüş ve yorumlarıdır. Autovision dergisi T.C. yasalarına uygun olarak yayımlanmaktadır. Autovision isim ve dergi yayım hakkı Rota Proje Yönetimi Eğitim ve Danışmanlık Ltd. Şti. aittir. Dergide yayınlanan yazı, fotoğraf, harita, grafik tasarımı, illüstrasyon ve konuların her hakkı saklıdır.

## EDİTÖR

**GENEL YAYIN YÖNETMENİ**  
**UFUK CÜCEOĞLU**

Elbet bir gün gelecekti, elbet bir gün o olay gerçek olacaktı; ve o olay Amsterdam'da yeni Mercedes A Sınıfı'nın tanıtılmasıyla gerçek oldu.

İletişim kurabilen otomobillerden bahsediyoruz elbet. 90'lı hatta 80'li yıllarda birçok filmde ve dizide gördüğümüz, sürücüsüyle iletişime geçebilen, diyalog kurabilen hatta bir adım ileri giderek duygusal bağ bile oluşturabilen otomobilleri artık hayatımızın bir parçası olmaya çok yakın. Ne kadar mı yakın? Yeni A Sınıfı ülkemizde satılmaya başlayıncaya kadar...

Amsterdam'da Mercedes standında sergilenen yeni A Sınıfı'nın lansmanı her sene izlediğimiz gibi gidiyordu ta ki Mercedes'in başkanı Dieter Zetsche canlı yayında otomobille iletişime geçene kadar. O anda gördük ki artık hiçbir şey eskisi gibi olmayacak, artık akıllı telefonlardan sonra akıllı otomobiller de hayatımızda yer edecekti.

Peki bunu istiyor muyuz ya da buna gerek var mı? Kafa karıştırıcı bir durum... Şahsen ben otomobilimle iletişime geçmek istemem, her ne kadar otomobillerin bir ruhu olduğunu düşünsem de bu hiçbir zaman onlarla istediğim gibi konuşma ihtiyacım olduğu anlamına gelmemiştir. Ne var ki teknolojinin hiç olmadığı kadar hızlı geliştiği bir ortamda bunun eksik kalmasını düşünmek de pek olmayacaktı, Mercedes de böyle düşünmüş olacak ki yapay zeka sistemini A Sınıfı'nda tanıttı.

Gerek olup olmadığıysa zaten üzerinde pek de tartışmaya açık bir konu değil, zira teknolojinin birçok getirisinin ne kadar gerekli olduğu üzerine uzun zamandır düşünüp kafa yoruyorum, cevap çıkmıyor bir türlü.

Yapay zekanın neler getireceğini düşündüğümüzdeyse işler biraz karmaşık bir hal alıyor. Çünkü

sistemin ne kadar ileri gideceğine dair bir açıklama yapılmadı. Yani sürücüsüyle iletişime geçebiliyor, belirli bir öğrenme kapasitesine sahip, tamam ama bunları öğrendikten sonra kendi kendine karar verebiliyor mu ya da inisiyatif alabiliyor mu? Alıyorsa neler yapabiliyor? "Bunun araç kullanımı üzerinde de bir etkisi var mı?" yoksa "sadece infotainment sistemi kullanımı üzerine mi kurguladılar?" gibi soruları sanıyoruz araç geldiğinde öğrenebileceğiz. Peki, aracı konuşmadığı halde zaten duygusal bir bağ kurmuş olan bizler aracımız bizle duygusal bağ kurduğunda ondan nasıl ayrılacağız, bunu düşünmüş olan var mı? Aklıma gelen bir senaryo şöyle: "Merhaba, bugünlerde beni satacağını düşündüren şeyler söylüyorsun, böyle olursa ben çok üzülürüm." Aracınızın size böyle söylediğini düşünsenize!

Peki, bunun bir adım sonrasında ne olacak? Otonom sürüş teknolojisi yapay zekayla birleştiğinde sanırım ortalıkta kendi başına dolaşan araçlar görmeye giderek yaklaşıyoruz diye düşünmeden edemiyorum. Araç paylaşımı, olabildiğince az kişisel araç kullanımı, ihtiyaç dışında mobilite çözümlerini farklı alternatiflerde arama gibi kavramlar, fikirler yapay zekayla birlikte aklımın içerisinde dolanıp duruyor.

Bu da sonuç olarak şu soruyu getiriyor aklıma: Otomobil sadece ihtiyaç mı? Böyle olmadığını yaptığımız dergi zaten ortaya koyuyor, otomobil bizler için bir keyif, hatta hayat tarzımız...

Ben otomobillerden olduğu gibi keyif alıyorum, onları dilediğim gibi kullanmaktan, çeşitli farklı şekillerde olmalarından ve farklı karakterlerinden. Bu karakterlerinin yapay zekayla birleşmesiye kolayca hazmedilecek bir şey değil.

Buna alışmam gerek...

2 HABERLER  
Otomobil dünyasından haberler32 SÜRÜŞ İZLENİMİ  
Skoda Octavia 1.0 TSI Style40 SÜRÜŞ İZLENİMİ  
Fiat Egea HB 1.6 M-Jet 120 HP48 DOSYA  
'Akıllı' A Sınıfı



# BMW 8 Serisi kamufajlı olarak gösterildi

**BMW'nin üst sınıf coupe modelinin kamufajlı resmi fotoğrafları yayınlandı.**

**D**aha önce konsept olarak gördüğümüz yeni 8 Serisi coupe bu defa kamufajlı olarak görüntülendi, hatta geçtiğimiz günlerde otomobilin kamufajsız bir fotoğrafı sızdırılmıştı. Bu defa İtalya'da yüksek hız testlerinde görüntülenen otomobilin yılın son aylarında piyasada olması bekleniyor.

8 Serisi Coupe piyasaya çıktığı zaman Mercedes S Sınıfı Coupe ve Bentley Continental

GT gibi lüks modellere rakip olacak. Otomobilin altyapısı ve kabini 7 Serisi'yle ortak hatta 8 Serisi'ni 7 Serisi'nin Coupe'si olarak nitelendirebiliriz.

Bu da motor seçeneklerinin 7 Serisi'yle aynı olacağı anlamına geliyor. Yani kabloyla şarj edilebilen bir versiyon da büyük ihtimal üretilecek ve modelin başlangıcından itibaren kullanıcılar için bir alternatif olarak düşünülecek.

Diğer seçeneklerse 2.0 turbo, 4 silindirli, 3.0 litre turbo, 6 silindirli ve 4.4 litre turbo V8 silindirli benzinlilerken, V12 silindirli motorun da 8 Serisi'nde kullanılması olasılıklar dahilinde. Hatta kesinleşti bile diyebiliriz. Daha sonra M8 adı altında bir model de dahil olacak.

Dizellerse tek turbo destekli 730d, çift turbolu 740d ve dört turbo ile güçlendirilen 750d olarak görünüyor. V8 dizel ise şimdilik

düşünülmüyor, tüm bu söz konusu dizeller 6 silindirli. 8 Serisi'nde 7'deki CLAR platformu aynı şekilde karbon fiber içeren şekilde kullanılacak.

8 Serisi Coupe güncel 6 Serisi'nin yerini alırken 6 Serisi ailesinin üretimi 2018 itibarıyla sona erecek ve daha önce sizlere tanıttığımız, 5 Serisi GT'nin yerini alan 6 Serisi GT ile model adı var olmaya devam edecek.



# BMW MPV'leri makyajladı

**Alman üretici MPV modelleri olan 2 Serisi Active Tourer ve Gran Tourer modellerini güncelledi.**

**B**MW'nin tarihindeki ilk önden çekişli model olan ve ilk MPV denemesi olarak sayılan 2 Serisi Active Tourer ve onun 7 koltuklu versiyonu Gran Tourer makyajlandı. Artık alıştığımız gibi her iki modelin güncellemesinde de tasarımsal olarak son derece küçük değişimler söz konusu.

Önde böbrek ızgaralar biraz daha genişletilmişken, yeniden tasarlanmış tampondaki hava girişleri daha geniş bir hal almış. Arkadaysa elden geçirilen tampon tasarımı yanında eg-

zoz çıkışları daha vurgulu ve iri hale getirilmiş. Bunların dışında otomobillerde 6 adet yeni jant tasarımı ve iki yeni renk kullanılmaya başlanmış: Sunset Orange ve Jucaro Beige.

Otomobillerin kabinlerinde de ufak dokunuşlar yapılmış. Göstergeler artık dijital hale gelirken, infotainment ekranı güncellenmiş, dokunmatik ekran opsiyonu sunulmaya başlanmış. Ayrıca yeni koltuk kaplamaları ve 7 ileri çift kavramalı şanzımanla birlikte gelmeye başlayan joystick şeklindeki vites topuzu yenilikler arasında.

BMW modellerin motorlarında güç olarak değişime gitmese de tüm güç ünitelerinde teknik olarak değişimler söz konusu. Alman üretici özellikle dizel motorlarda verimliliği arttırmak için çalışmalar yapmış. Buna göre artık tüm motorlarda daha düşük azot emisyonu için AdBlue sisteminin yer aldığı katalitik sistemler kullanılıyor. 4 silindirli tüm dizel motorlarsa (2.0 lt) Twin Power teknolojisi dışında çift turbo uygulamasıyla desteklenmiş. Benzinli motorlarsa sürtünmeyi düşürüp 7 bg güç ve %5

oranında yakıt tasarrufu sağlanmış.

Makyajsız modellerde kullanılan 6 ileri Steptronic şanzıman daha önce MINI ve X1 modellerinde de olduğu gibi 7 ileri çift kavramalı şanzımanla değiştirilmiş. Bu sayede performans artarken yakıt tüketim ve emisyon değerlerinde düşme sağlanmış.

Her iki model de Nisan ayının sonlarında ülkemizde satışa sunulacakken yine güncel modellerde olduğu gibi 218i benzinli ve 216d dizel motorların sunulması bekleniyor.





# Ford Mustang Bullitt geri döndü!

**Steve McQueen'in efsanevi filminde kullandığı 68 Mustang'den esinlenen otomobil aynı renkte ve aynı adı taşıyor.**

Filmin 50'inci yılını kutlamak için üretilen Mustang Bullitt 481 bg güç ve 569 Nm tork üretiliyor. Bu Ford'un üçüncü kez Bullitt Edition bir Mustang ürettiği anlamına geliyor, ilki 2001, daha sonra 2008 yıllarında filmdeki otomobilden esinlenen Mustang'ler görmüştük.

Detroit'te tanıtılan Mustang Bullitt, McQueen'in kullandığı otomobille aynı renkte (Dark Highland Green) ve benzer tasarım detaylarına sahip. Ayrıca standart Mustang'lere göre de bir takım modifiye işlemleri barındırıyor. 5.0 litrelik V8 aynı olsa da GT'ler 450 bg güç

üretirken Bullitt 481 bg güç üretiliyor ve maksimum hız 263 km/s. Bunun dışında otomobilde 19 inçlik özel jantlar, kırmızı fren kaliperleri ve siyah ızgara gibi detaylar da yer alıyor.

Kabindeyse Recaro koltuklar, yeşil dikişli döşemeler, bilardo topu şeklinde vites topuzu ve Bullitt Electronics Paketi yer alıyor. Bu paketin içinde navigasyon, Premium ses sistemi, kör nokta uyarı sistemi, elektrikli koltuklar ve aynalar bulunuyor.

Mustang Bullitt'in üretimine yaz aylarında başlanacak ve üretim sınırlı sayıda olacak. He-

nüz kaç adet üretileceği açıklanmadı ama otomobilin Amerika dışındaki pazarlarda da üretilmesi söz konusu olduğunu düşündüğümüzde çok da az olmayacağını söyleyebiliriz.

## **BULLITT FİLMİNDEKİ ORJİNAL MUSTANG'LERE NE OLDU?**

Steve McQueen'in filmde 68 Dodge Charger'ı kovalamak için kullandığı yeşil renkli Fastback Mustang'lere ne olduğunu merak ettiniz mi? Hemen cevabını verelim, bu otomobillerden bir tanesi Detroit'teki standda sergilendi ve tamamen filmde kullanılan kondisyonunu koruyordu.

Hikaye şöyle: Filmde iki adet aynı özelliklerde 1968 Mustang GT modeli kullanılıyor. Filmten sonra otomobillerin yolları birbirinden ayrılı-

yor. McQueen'in kullandığı sahnedeki otomobil Warner Bros tarafından özel bir alıcıya satılıyor, diğeryse - daha çok atlama sahnelerinden kullanılan otomobil - hurdaya çıkıyor. İkinci otomobil 2017 yılında California Baja'da bulunuyor ancak diğer otomobilin akıbeti (özel alıcı aldıktan sonra ne yaptı, bu konuda haber yok) Detroit Fuarı'na kadar bilinmiyordu.

Otomobilin sahibinin oğlu Sean Kiernan 2014 yılında bu aracı babasından almış ve çocukluk rüyasını gerçekleştirmek için Ford ile iletişime geçerek orijinal McQueen otomobilinin Ford standından sergilenmesini sağlamış.

Kısacası fotoğraflarını gördüğümüz, paslı tamponlara sahip bu otomobil Steve McQueen'in filmde kullandığı otomobil. Gerçek bir efsane...





# Honda, Detroit'te Insight prototipini gösterdi

**ABD pazarında satışa sunulacak otomobilde hibrit güç ünitesi yer alıyor.**

**H**onda son dönemde elektrikli konseptleri Sports EV ve Urban EV markanın çevreci teknolojilere yatırım yaptığını gözler önüne sermişti. Ardından CR-V hibrid modelini gördük ve şimdi de karşımızda yeni Insight modelinin prototip hali duruyor.

Amerika'da Civic ile Accord modelleri arasında konumlandırılacak olan Insight başta Toyota Prius olmak üzere diğer hibrit modellere de rakip olacak. Otomobil tasarım olarak yeni Civic modelini andırıyor; geniş ızgara, yatık far tasarımı ve yatık arka bölüm son derece şık bir görüntü sağlıyor. Honda şimdilik otomobilin boyutlarıyla ilgili bilgi vermedi ama Civic'den (sedan) büyük olacağını düşündüğümüzde 4648 mm'den uzun bir otomobil olacağını öngörebiliriz.

Orijinal Insight dünyanın ilk hibrit modellerinden biriydi ve gerçek kullanımlarda son derece düşük yakıt tüketimiyle dikkat çekiyordu. Yeni modelse Honda'nın açıklamalarına göre sınıfının en az yakıt tüketen otomobili olacak. Insight'ın bu söyleneni gerçekleştirmesi için rakipler arasında bulunan Prius'un 3.8 lt/100 km, Hyundai Ioniq'in 3.5 lt/100 km gibi ortalama tüketim değerlerinin altına inmesi gerekiyor.

Insight'ta 1.5 litrelik, daha düşük sürtünme ve

verimli yanma sağlayan Atkinson döngüsü kullanan atmosferik, benzinli motorunun yanında iki adet elektrikli motor ve lityum iyon bataryalar yer alıyor. Koltukların altında yer alan bataryalar bu sayede daha geniş bir bagaj hacmi ve daha düşük ağırlık merkezine olanak veriyor. Otomobilin sadece elektrikli yol alabilme potansiyelini Honda'nın hibrit sisteminde, daha önceki CR-Z modeli gibi paralel sistemden seri-paralel sisteme geçiş yaptığı anlamına geliyor.

Bu arada Insight'ın kabini de Civic modellerini andırıyor. 8.0 inç genişliğindeki infotainment ekranı ve 7.0 inçlik gösterge paneli hibrit sistemlerinde neler olup bittiğini gösteriyor ve kişiselleştirilme imkanı sunuyor.

Japon üretici Insight modelinin yıl sonuna doğru satışa olacağını açıkladı.







# Hyundai'nin yeni Fuel Cell aracı Nexo tanıtıldı

**Hyundai, teknolojik yakıt hücreli yeni amiral gemisi NEXO ile tüm dikkatleri üzerine çekti. Las Vegas'taki CES Fuarı'nda tanıtılan otomobil bir depo hidrojen ile 800 km yol katedebiliyor.**

**H**yundai, Amerika Las Vegas'ta düzenlenen Tüketici Elektronik Fuarı'nda (CES) yeni teknolojilerini ve yeni Fuel Cell otomobilini tanıttı. NEXO olarak adlandırılan yeni otomobil, Hyundai'nin tarihindeki ikinci yakıt hücreli araç olarak dikkat çekiyor. Hyundai, aynı zamanda sürüş potansiyelini genişle-

ten Gelişmiş Sürücü Destek Sistemlerini de (ADAS) CES Fuarı'nda tanıttı

Önceki jenerasyona (Tucson FCEV) göre daha hafif ve daha ferah bir kabine sahip olan NEXO, Hyundai'nin büyümekte olan eko-arac portföyünün en son üyesi ve otomotiv sektöründeki en çeşitli güç aktarma organı dizilimine sahip

modellerden biri. Marka 2025 yılına kadar satışa sunacağı 18 çevre dostu araçla bu konudaki iddiasını gözler önüne serecek. Bu araçlar arasında yakıt hücresi dışında elektrikli, hibrit ve plug-in hibrit araçlar yer alacak.

Nexo yerini aldığı modele göre daha geniş batarya kapasitesi sunuyor. 40 kW'lık batarya ve maksimum 120 kW güç üreten motorla Nexo 0-100 km/s hızlanmasını 9.5 saniyede tamamlayabiliyor. Bu değer iX35 modelinde 12.5 saniyeydi.

NEXO, beğenilen Tucson FCEV'den daha gelişmiş ve çok daha teknolojik olmasıyla öne çıkıyor. Ayrıca, tahmini menzili 800 km olarak verilen NEXO, sefinden 169 km daha uzun mesafe kat edebiliyor.

Tucson FCEV'e göre daha hafif bir aktarma organına sahip olan NEXO, böylelikle yüzde 25

gibi daha etkili bir hızlanma performansı gösterebiliyor. Aynı zamanda çok verimli olan araç, yüzde 30 oranında daha uzun bir menzil sergiliyor ve sadece beş dakika içinde deposunu tamamen doldurabiliyor.

NEXO'nun hidrojen yakıt hücreli sistemindeki hareketli parçalar ve diğer bileşenler, motor bölmesinin içinde olup gürültüyü kabine çok fazla iletmiyor. Böylelikle son derece sessiz ve sakin bir kabine sahip olan araç, araç içinekilere oldukça konforlu bir sürüş keyfi yaşıyor.

Otomobil Hyundai'nin mevcut platformlarında değil, tamamen yeni bir altyapı üzerine inşa edildi. Nexo şimdilik hidrojen altyapısının bulunduğu pazarlarda satılacak. Yakın zamanda bu altyapının bir çok farklı pazarda da yer alması için çalışmalar sürüyor.



# Yeni Veloster, performanslı modeli N ile birlikte geldi

Hyundai'nin farklı tasarımlı coupe modeli Veloster ikinci nesiline kavuşurken, Veloster N, Koreli üreticinin ikinci performanslı modeli oldu.



**H**yundai'nin farklı tasarıma sahip coupe modeli Veloster ikinci nesiliyle Detroit'te tanıtıldı. Hemen söyleyelim, aracın 2+1 şeklindeki kapı tasarımı aynı şekilde devam ediyor. İkinci nesil Veloster standart, Turbo ve N olmak üzere üç farklı güçte tanıtıldı. Standart model 2.0 litrelik, atmosferik 147 bg gücündeki motorla gelirken, Turbo versiyonda 1.6 litrelik, 201 bg gücünde (264 Nm) bir motor yer alıyor. Turbo 6 ileri manuel ya da 7 ileri DCT şanzımanla alınabiliyor. En güçlü versiyon Veloster N'deyse daha önce i30 N'de gördüğümüz 2.0

litrelik turbo ünite, aynı şekilde 275 bg güçle (352 Nm) kullanılıyor. Bu modelde kısa oranlı 6 ileri manuel şanzıman yer alıyor.

Veloster tasarım olarak eski modelle benzerlik gösteriyor. 2+1 kapı yerleşimi aynı şekilde devam ederken gündüz LED farları ve öne çıkan ızgara tasarımı dikkat çekiyor. 18 inç jantlar, arkaya doğru alçalan tavan ve geniş çamurluklarla otomobil oldukça sportif ve agresif görünüyor.

Veloster N'deyse model özgü tasarım detaylarına rastlıyoruz. Izgara farklı şekilde tasarlanmışken, ön tamponda yer alan geniş hava

girişleri frenlerin soğutulmasını sağlıyor. Özel tasarımlı, opsiyon listesinde yer alan 19 inçlik jantlar modeli öne çıkartan detaylar arasındayken, arka tarafta farklı tasarımlı kanat, difüzör ve çift çıkışlı geniş egzozlar görünüyor. Otomobilin gövde yüksekliği standart modele göre daha alçak tasarlanmışken, önde elektronik kontrollü kilitli diferansiyel yer verilmiş.

Kabinde de bir takım değişiklikler söz konusu. N tasarımlı özel spor koltuklar, N spor direksiyon, vites topuzu ve kapı eşiklerindeki logolar modeli farklı kılıyor. Bunu dışında maksimum

performans için optimum vites değiştirme aralığını işaret eden vites ışıkları da standart olarak geliyor. Veloster N, aynı i30 N'deki gibi farklı sürüş modlarına sahip. Normal, Sport, N, Eco ve kişiselleştirilebilen N Custom sürüş keyfini maksimuma çıkartmak için geliştirilmiş.

Veloster N ile Hyundai, 'N' markasını da ABD pazarında tanıtmış oluyor. Veloster modelinin üretimi mart ayında başlayacakken, model yılın ikinci çeyreğinden itibaren Amerika'da satışta olacak. Daha sonra diğer pazarların da dahil olması söz konusu.



# MERCEDES G SINIFI ZAMANA MEYDAN OKUYOR

1979'dan beri orijinal tasarımını bir şekilde  
koruyan ikonik model baştan aşağı yenilendi.





**S**on birkaç haftadır teaser görüntüleri ve sızdırılan fotoğraflarını gördüğümüz yeni Mercedes G Sınıfı Detroit Fuarı'nda resmi olarak tanıtıldı. Baştan aşağı yenilenen otomobilin tasarımı her zamanki gibi köşeli formunu korurken asıl değişimin kaputun altında ve kabinde olduğu açıklanıyor.

Detroit'te markanın standında G500 formunda yer alan otomobilde 4.0 litrelik, çift turbo destekli V8, benzinli motor yer alıyor. 422 bg güç ve 610 Nm tork (2000-4750 d/dak) üreten bu ünite modelin ilk tanıtılan motoru olurken dizel ile lansman yapılmaması ilgi çeken noktalarından biriydi. Ancak ilerleyen dönemlerde dizel motorun modelde kullanılacağı kesinleşti, 2.9 litrelik, 6 silindirli yeni bir ünite ilk kez G Sınıfı'nda yer alacak.

Otomobil 1979 yılında tanıtılan orijinal G Wagen'in ikonik görüntüsünü neredeyse aynı

şekilde devam ettiriyor. Bu modelin fanatikleri için çok güzel bir haber çünkü Mercedes geçtiğimiz haftalarda otomobilin kabinini gösterdiğinde son derece teknolojik olan iç mekan akıllarda soru işaretleri olmasına neden olmuştu. Mercedes, otomobil tarihinin ikonik araçlarından biri olan G Sınıfı'nın tasarım anlamında çok değiştirmemiş, sadece boyutlarını büyütmüş ve çamurluklarla tamponlar gövdenin parçaları gibi tasarlanmış.

Yeni G Sınıfı'nda tamamen yeni bir platforma yer verilmiş ve araç yerini aldığı modelde göre 53 mm uzun, 121 mm geniş bir yapıdayken kabin de ciddi oranda genişlemiş. Önde 38, arkada 150 mm ekstra diz mesafesi sunulurken, bagaj hacminin güncel modelin 487 litrelik kapasitesinin üzerinde olduğu açıklanıyor. Ayrıca yeni platform sayesinde gövde ağırlığı 170 kg kadar hafiflemiş.





Oldukça modern bir kabinle donatılan otomobilde iki adet 12.3 inç genişliğinde gösterge yanyana kullanılmış. Hız göstergesi kişiselleştirilebilen bir yapıdayken orta konsoldaki göstergede 4 çeker sisteminin özellikleri görülebiliyor ve diğer Mercedes modellerindeki gibi orta konsoldaki yuvarlak kontrol düğmesinden kontrol edilebiliyor. Bunun yanında kabinde ekstra tutacaklar ve diferansiyel seçenekleri için manuel düğmeler gibi 'klasik' özellikler de bulunuyor. Mercedes isteyen müşteriler için klasik analog gösterge de sunuyor.

Mercedes her zamanki gibi G Sınıfı'nın gerçek bir arazi aracı olduğunu unutmamış ve aracı ciddi şekilde arazi kullanımı için gerekli donanımlarla donatmış. Yol kullanımında daha çok işe yarayacak Dynamic

Select düğmesi Comfort, Eco, Sport ve Individual sürüş modlarının seçilmesini sağlarken Low Range ayarındaysa otomobil arazi kullanımı için uygun hale geliyor ve tüm diferansiyelleri yüzde yüz oranında kilitliyor. 'G-Mode' seçeneği seçildiğinde devreye giren Low Range modu G Sınıfı'nı eşsiz bir arazi aracı haline getiriyor. Yükseklik ayarlı süspansiyon sistemi opsiyon olarak sunuluyor ve bu sayede gövde yüksekliği 241 mm'ye yükseltilebiliyor.

Otomobil sürekli dört çeker sistemine sahipken 9G-Tronic adı verilen tork konvertörlü şanzıman tüm motor seçeneklerinde kullanılacak.

Yeni G Sınıfı'nın satışına Mart ayındaki Cenevre Otomobil Fuarı'ndaki Avrupa tanıtımından sonra başlanacak.





# CLS'DE ÜÇÜNCÜ PERDE



Mercedes-Benz, üçüncü nesil CLS'nin örtülerini Los Angeles Otomobil Fuarı'nda kaldırdı.



**A**lman üreticinin yeni tasarım diline kavuşan CLS, eski jenerasyondaki yuvarlak hatları terk ederek keskin çizgilere geçiş yapmış. Özellikle ön bölümde farlarıyla Şanghay'da tanıtılan Concept A Sedan'ı andıran 4 kapılı coupé, temel aldığı E-Serisi'nden ziyade AMG-GT modellerini andıran bir ön ızgaraya sahip.

Yandan bakıldığında daha az kıvrıma sahip olduğu belli olan aracın bagaj bölümünde daha dik durduğu ise dikkatlerden kaçmıyor. Eski nesilde görülen yuvarlak farlar yerini E-Serisi Coupe'deki düzene benzer fakat ondan daha keskin aydınlatma grubuna bırakırken plakalık bölümü ise bagajdan tampona alınmış.

Model tarihinde ilk kez 5 koltuk düzenine geçilen kabinde ise CLS'nin daha çok S-Serisi'nden izler taşıdığını söylemek mümkün. Nappa deri

döşeme, 12.3" boyutlu çift dijital ekran düzeni, direksiyon simidi, ses sistemi gibi özelliklerle büyük ve lüks sedanda görülenlerin aynısı.

Yeni MRA platformuna geçiş yapan CLS selefine oranla 50 mm kadar uzun. Yükseklik ve genişlik de yaklaşık 10 mm kadar artmış durumda. Aks mesafesi ise 60 mm uzatılarak 2,935 mm civarına taşınmış.

Motor yelpazesi ilk aşamada 2.9 litrelik iki dizel ve 3.0 litrelik bir benzinli seçenekten oluşacak. Hepsisi sıralı 6 silindire ve 4Matic dört tekerlekten çekiş sisteme sahip modellerin ismi sırasıyla CLS 350d (210 bg, 600 Nm), CLS 400d (340 bg, 700 Nm), CLS 450 (367 bg, 500 Nm) ve Mercedes-AMG CLS 53 olacak. Markanın yeni tanıttığı 53 kısaltmalı modeller, performans markası AMG'nin model gamına eklediği bir yenilik olarak görünüyor. Bu modeller en





yüksek performanslı 63 modelleriyle arada bir köprü kurma görevi üstleniyor ve hafif hibrit altyapısını kullanılıyor.

#### **MILD-HYBRID VE 48 VOLT ELEKTRİK SİSTEMİ**

Peki nedir bu hafif hibrit? 48 V elektrik sistemi EQ Boost adı verilen elektrik kompresörüyle besleniyor. EQ Boost marş motoru ve alternatör olarak görev yapan bir elektrik motoru ve içten yanmalı motorla şanzıman arasına konumlandırılmış durumda. Sistemin tek görevi bu da değil, hareket halinde kısa mesafeler

için de olsa içten yanmalı motorun kapatılarak elektrikli sürüş sağlıyor ve bu sayede yakıt tüketimiyle emisyonu düşmesine olanak veriyor.

Bunların yanında turbo devreye girmesini hızlandırarak olası turbo gecikmelerinin önüne geçiyor ve performansı artırıyor. Hibrit sistemi 16 kW güç ve 250 Nm tork üretirken otomobilin maksimum gücü 435 bg ve 520 Nm olarak veriliyor. CLS 53'ün 0-100 km/s hızlanması sadece 4.5 saniye sürerken ortalama tüketim 8.4 lt/100 km, emisyon ise 200 g/km olarak veriliyor. Aynı motor, CLS'nin altyapı üzerine konum-

landırılan E Sınıfı'nda da kullanılıyor.

Coupe, sedan ve Cabrio modellerin hepsinde yer alan bu motor seçeneği E 53 4MATIC Coupe formunda 4.4 saniyede 100 km/s hıza çıkabiliyor, tüm modellerin maksimum hızı 250 km/s.

Tüm 53 modellerinde yeni dokuz ileri çift kavramalı şanzıman ve akıllı dört çeker sistemi yer alıyor. Otomobilde Comfort, Sport, Sport+ ve Dynamic olmak üzere dört sürüş modu bulunuyor.

Bu altyapının ileriki dönemde farklı modellerde de kullanılması da söz konusu.





# Dünyanın ilk Super SUV'siyle tanışın: Lamborghini Urus

Lamborghini'nin belki de tarihinde en çok ses getirecek modeli Urus tanıtıldı.

VW Group bünyesinde Porsche Cayenne ve Bentley Bentayga gibi modellerde de kullanılan MLB Evo platformunda yükselen Urus 5112 mm uzunluğunda, 2016 mm genişliğinde ve 1638 mm yüksekliğindeyken aks aralığı 3003 mm olarak veriliyor.

Motor olarak Audi ve Porsche modellerindeki 4.0 litrelik çift turbo destekli V8 üniteyi kullanan otomobil 650 bg güç ve 850 Nm tork üretiyor. Bu motorla Urus 0-100 km/s hızlanmasını 3.6 saniyede gerçekleştirirken maksimum hız 310 km/s.

Önde 440 mm, arkadaysa 370 mm'lik karbon seramik disk frenlerle otomobil 100

km/s hızda sadece 33.7 metrede durabiliyor. Urus'ta normal şartlarda 40/60 oranında güç dağılımı gerçekleştiren bir dört çeker sistemi kullanılıyor, duruma göre sistem öne %70, arkaya %87 oranında güç aktarabiliyor.

Urus'ta 6 farklı sürüş modu yer alıyor: Neve, Terra, Sabia, Strada, Sport ve Corsa. Urus sayesinde Lamborghini üretim kapasitesini yıllık 7000 adete çıkartacak, yani tam olarak iki katına çıkacak.

Urus markanın tarihindeki ikinci SUV olarak dikkat çekerken otomobilin satışına 2018'in ilkbaharında başlanacak.





# 2017 yılının ODD ödülleri sahiplerini buldu

Otomotiv Distribütörleri Derneği'nin her yıl düzenlediği ODD Gladyatör Ödülleri dün geceki organizasyonda dağıtıldı.

Her yıl otomotiv sektörünün büyümesine destek vermek amacıyla düzenlenen ve satış ile iletişim ödülleri olmak üzere iki kategoride ödülleri dağıtan ODD Gladyatör ödülleri bu yıl da sahibini buldu. Bu yıl sekizinci düzenlenen organizasyon Raffles Otel'deki keyifli gecede gerçekleştirildi.

Gecede aynı zamanda 2017 yılının otomotiv sektörünün satış rakamları da açıklandı ve satış ile iletişim ödülleri olmak üzere iki farklı kategoride toplam 20 ödül sahiplerini buldu. Bu ödüllerin yanı sıra gecede "Jüri Özel Ödülü" ve

Vodafone tarafından belirlenen "Yılın En Dijital Markası" Ödülü de sahiplerini buldu.

ODD'nin açıkladığı rakamlara göre 2017'de otomobil ve hafif ticari araç pazarı bir önceki yıla göre yüzde 2.8 azalma göstererek 956.194 adetlik rakamla tamamlandı. Bunun 722.759 adedini otomobil (%4.52 azalma), 233.435 adedini hafif ticari (%2.93 artma) oluşturdu. Bu rakam 2016 yılının kasım ayının sonlarında ciddi artış gösteren ÖTV oranları karşısında beklenenin üzerindeydi.

Toplam 20 ödülün verildiği gecede kazanan markaların tam listesi şu şekilde:

## SATIŞ ÖDÜLLERİ

En Hızlı Büyüyen Hafif Ticari Araç Markası: Nissan

En Çok Satılan Hafif Ticari Araç Modeli: Ford Tourneo Courier

En Çok Satılan Hafif Ticari Araç Markası: Ford

En Hızlı Büyüyen Otomobil Markası: Bentley

En Çok Satılan Otomobil Modeli: Fiat Egea

En Çok Satılan Otomobil Markası: Renault

En Çok Satılan Otomobil ve Hafif Ticari Araç Markası: Renault

## İLETİŞİM ÖDÜLLERİ

Yılın Televizyon Uygulaması: Ford "Ticarete Farklı Olmak Bir Başka- Yeni Ford Tourneo Courier Blackline"

Yılın Gazete Uygulaması: JEEP "Otobüs Kamyon JEEP Bip"

Yılın Radyo Uygulaması: Volkswagen "Volkswagen Binek Araç Tiguan Yolda"

Yılın Fuar Standı Uygulaması: Hyundai "Autoshow 2017"

Yılın Dergi Uygulaması: Opel "Mokka X"

Yılın Dijital ve Sosyal Medya Uygulaması: Toyota "Toyota Interaktif Showroom"

Yılın Outdoor Uygulaması: Renault "Renault-Nişantaşı City's"

Yılın PR/Etkinlik Uygulaması: Fiat "Fiat Motor Sporları: Egea Seni Piste Çağırıyor"

Yılın Sosyal Sorumluluk Projesi: Doğu Otomotiv "Türkiye'nin İlk Trafik Güvenliği Jingle'i"

Yılın Entegre İletişim Kampanyası: Toyota "Toyota Hybrid"

Yılın Basın Lansmanı: Mercedes-Benz E Serisi

Yılın Basın Lansmanı: Volkswagen Polo

Yılın En Dijital Markası (Vodafone): Ford

Yılın Jüri Özel Ödülü: Mercedes-Benz 50'inci Yıl Etkinliği







# Yeni Jetta 'Önce Amerika' dedi

Uzun zamandır beklenen VW Jetta ilk kez Detroit'te kendini gösterdi.

Ülkemizde oldukça popüler bir otomobil olan VW Jetta, 2015'teki dizel skandalından sonra satıştan kaldırılmıştı, şimdiyse tamamen yeni bir Jetta'yla karşı karşıyayız. Golf'ün sedanı olarak tanımlayabileceğimiz Jetta'nın yeni gövdesi Detroit'te gösterildi ancak otomobilin diğer pazarlarda ne zaman satışa olacağına dair net bir açıklama yok.

Yedinci nesil Jetta, yılın ikinci çeyreğinden itibaren Amerika'da satışa olacak. Birçok kompakt VW modeli gibi MQB platformunda üretilen yeni Jetta'da 1.4 lt, TSI 150 bg'lik güç ünitesi kullanılıyor. Bu motor standart olarak 6 ileri manuel şanzımanla gelse de 8 ileri DSG opsiyon listesinde yer alıyor.

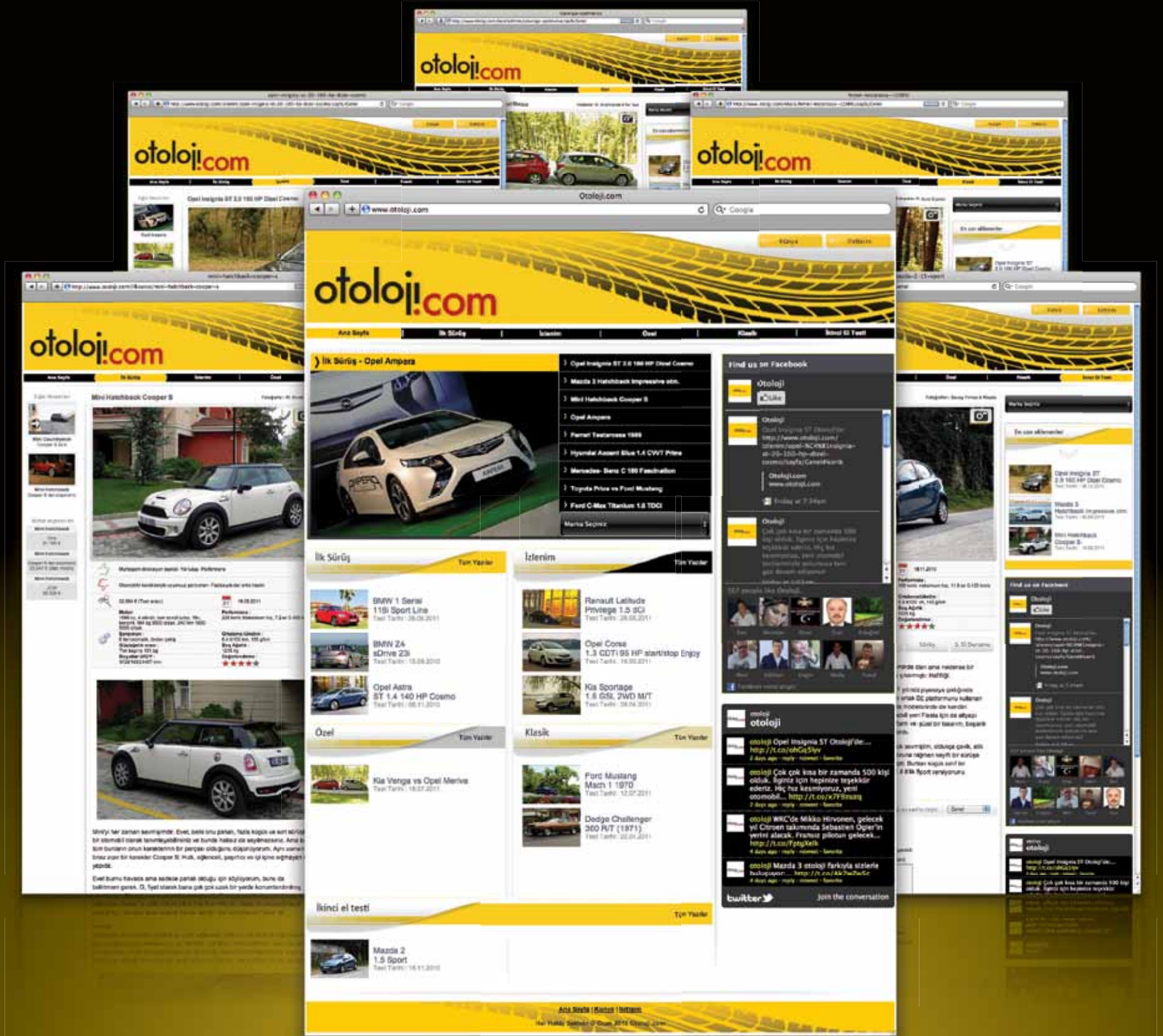
Jetta tasarım olarak Passat ile yeni Polo'nun karışımı gibi görünüyor. Ön kısım daha çok

Polo'yu andırıyor, özellikle de motor kaputunda küçük modelden izler görebiliyoruz, arka tarafta daha çok Passat modeline benzerlik gösteriyor. Yeni model eskisine göre 43 mm uzunken aks mesafesindeki 35 mm'lik artış kabin olarak daha geniş bir hacim sunacağını garanti ediyor. Ayrıca çok daha aerodinamik tasarlanan Jetta (0.27 cd) konfor ve verimlilik olarak da eski modele göre bir hayli gelişmiş.

Yeni Jetta, VW'nin MIB gösterge panelini standart olarak sunuyor. Bu sistem 10.2 inç'lik Active Info Display ekran, orta konsolda ayrı bir infotainment ekranı, akıllı telefon bağlantı sistemleri gibi teknolojik öğeleri içeriyor.

Jetta'nın Avrupa ya da Türkiye pazarındaki durumu belli olduğunda bunu sizlerle paylaşacağız.

**otoloji.com** Kendine sürüş odaklı bir uzmanlık alanı seçen ilk ve tek otomobil sitesi artık yayında



## Test sürüşüne çıkmak ister misiniz?

Hemen **otoloji.com**'a gelin!

Klasikten ikinci ele, sıfır otomobillerden karşılaştırmalı testlere ve daha birçok farklı konuya buradan ulaşacaksınız. Çünkü **otoloji.com** Türkiye'nin test ve sürüş odaklı ilk ve tek otomobil sitesi.

**otoloji.com**





# Skoda Octavia

## 1.0 TSI Style

Makyajlanan Octavia'daki değişim sadece tasarımdan mı ibaret?

YAZI: UĞUR DURUKAN ÇAKILCI  
FOTOĞRAFLAR: ALPEREN GÖKMEN





**D**ownsizing (motor hacmi düşürme) modası günden güne otomobil dünyasını içine çekiyor, bu akımın öncülerinden VAG grubu da bu akıma uymaya devam ediyor.

1.2 TSI benzinli motorun yerine çıkan, yeni 3 silindirli 1.0 TSI ürün gamında hızla kendini göstermeye başladı. Peki gerçekten başarılı mı?

Testimize katılan yeni Skoda Octavia ile hem otomobilin makyajını hem de yeni 1.0 TSI motorun detaylarını inceliyoruz.

#### TASARIM

2013 yılında üçüncü jenerasyonu tanıtılan Octavia geçtiğimiz günlerde makyajlandı. Makyajla birlikte ön yüzü değişen Octavia'nın arkasında ise büyük bir değişiklik olmadı.

Makyajla birlikte 2 parçalı bir yapıya bürünen far grubu çoğu kişi tarafından beğenilmezken tamamen LED teknolojisinin kullanılmasıyla performans olarak oldukça büyük bir gelişim kaydedilmiş. Bu tasarımı kaleme alan eski Skoda baş tasarımcısı Jozef Kaban, Octavia'nın makyajından sonra BMW'ye transfer oldu.

Arkada ise karartılmış arka farlar yerini alırken LED teknolojisi arka farlarda da kullanılmış. Dış tasarım olarak büyük değişiklikler geçirmeyen Octavia da yeni bir ön ızgara da kullanıcıları bekliyor.

VW Grubu'nun modüler MQB platformu üzerine şekillenen otomobil Golf'e göre 50 mm daha uzun aks mesafesiyle dikkat çekiyor. Bu şekilde grup içindeki diğer modellerden ayrılmasını bilirken kabin genişliği konusunda da öne çıkıyor. Sadece kabin de değil, 568 litrelik bagaj hacmiyle SUV modellere bile taş çıkartıyor.

#### KABİN

Kabine geçtiğimiz de ise bizi tamamen yeni, 9.2 inç genişliğinde dokunmatik bir Infotainment ekranı bekliyor. İç mekâna oldukça teknolojik bir hava katan büyük yeni ekran Style donanımında standart olarak sunuluyor.

Makyajla birlikte iç ambiyans ışıklarının da sunulmaya başlandığı Octavia da hâlâ mekanik el freninin olması ise soru işareti oluşturuyor. Bunun yanında bu kadar geniş bir ekran varken geri görüş kamerasının olmaması da eksiklik olarak nitelendirilebilir. Oldukça kaliteli ve yüksek çözünürlüklü





Makyajda daha çok ön  
tasarımda farklılıklar yer alıyor

olan Infotainment ekranı çok hassas ve pratik bir kullanıma sahip. AndroidAuto ve AppleCarPlay desteğine de sahip olan ekranda aracın birçok ayarı (ambiyans ışıkları vb gibi) ayarlanabiliyor. Yumuşak malzemelerin kullanıldığı iç mekân oldukça kaliteli hissettiriyor ancak genel hissiyatın Golf kadar kaliteli olmadığını belirtelim.

Oldukça iyi baş mesafesi sunan Octavia arka koltuklarda oturan içinde cömert bir diz mesafesi

sunuyor. Ferah bir kabine sahip olan model bagaj hacmiyle de öne çıkıyor. Tam tamına 568 litre olan bagaj liftback yapısı sayesinde oldukça geniş bir yükleme alanı sağlıyor ayrıca koltukların yatırılması sayesinde bu hacim 1530 litreye kadar çıkabiliyor.

### SÜRÜŞ

Makyajla birlikte Octavia'daki en büyük yenilik motor cephesinde oldu. Girişte de bahsettiğimiz

gibi 105 bg'lik 1.2 lt TSI'nın yerini alan 115 bg'lik, 1.0 lt, üç silindirli yeni motor hem daha yüksek tork değerlerine (200 Nm) hem de daha düşük yakıt tüketimine (4.8 lt/100 km) sahip.

Motorun gücü 1.2 TSI'a göre daha düşük devir bandında (5000 d/dak) gelmeye başlıyor. Peki gerçek bu fark hissediliyor mu?

Evet, test aracımız teknik verileri destekler nitelikteydi. Eski motora göre çok daha atik olan



motor şehir içi kullanımda hiç problem yasadırmıyor. Sadece sıfırdan ilk kalkışlarda biraz tepkisiz kalan motor ardından hemen toparlıyor ve sorun yaşatmadan hızlanıyor.

Şehir içi performans sorunu yaşamayan motor aynı performansını şehir dışı yüksek hız gerektiren yollarda da gösterebiliyor. Yüksek hızlara çok zorlanmadan çıkan motor boyutuna göre büyük işler başarıyor, hatta zaman zaman 1.0 litrelik bir motor kullandığınızı bile unutabiliyorsunuz.

Octavia 1247 kg'lık ağırlığıyla 0'dan 100km/s hızlanmasını 10.0 saniyede tamamıyor ve maksimum 203 km/s hıza ulaşabiliyor. Bu değerler de bu performansının bir kanıtı olarak göze çarpıyor.

Test aracımız VAG grubundaki diğer modellerden de tanıdık olan 7 ileri çift kavramalı DSG otomatik şanzıman ile kombine edilmiş. Hızlı vi-





tes geçişlerine sahip olan şanzıman yakıt tüketimini de olumlu yönde etkiliyor.

Test boyunca 100 km'de 6.5 lt ortalama yakıt tüketimi tutturduğumuz Octavia, dizel araçlara yakın olan düşük yakıt tüketimiyle göz dolduruyor. Kalın yanaklı lastiklerine rağmen yol tutuşu olarak güven veren model konfordan da ödün vermiyor, benzinli motor sayesinde sessiz bir sürüş ortaya atıyor.

### SONUÇ

Peki almaya değer mi? Kesinlikle değer hatta Octavia'nın en başarılı motor seçeneği olduğunu söyleyebiliriz.

Dizel motorlara yakın tüketim değeri daha önce bir çok üretici tarafından söylenmiş ama

gerçekten uygulanamamıştı. Octavia'da ise bu elle tutulur bir gerçek olmasının yanında, gerçek olmasının yanında, yükselen MTV oranları düşüldüğünde de oldukça mantıklı görünüyor.

Büyük bagaj hacmi, kaliteli kabiniyle ideal bir aile otomobili olan Octavia 1.0 TSI seçeneğiyle gönül rahatlığıyla tercih edilebilecek bir otomobil.

Kullandığımız kombinasyonla 116.400 TL'ye alıcı bekleyen Octavia sunduklarının karşılığında uygun fiyatlı olarak nitelendirilebilir. Aynı motor ve donanımla Golf'ün 122.500 TL olduğunu (çok daha dar bir kabin, daha düşük bagaj hacmi) düşündüğümüzde, Octavia gerçekten ne kadar mantıklı olduğunu gösteriyor.



### Skoda Octavia 1.0 TSI Style

Fiyat	97.900 TL
Motor	999 cc, 3 silindir, turbo benzinli, 115 bg @ 5000-5500 d/dak, 200 Nm @ 2000-3500 d/dak
Şanzıman	7 ileri DSG, önden çekişli
Performans	202 km/s Maksimum hız, 10.0 sn 0-100 km/s hızlanma
Ortalama tüketim	4.8 lt/100 km, 108 g/km CO <sub>2</sub>
Boş ağırlık	1247 kg
Güç/ağırlık oranı	Ton başına 92 bg
Boyutlar U/G/Y	4670 / 1814 / 1461 mm



# Fiat Egea HB

## 1.6 M-Jet 120 HP



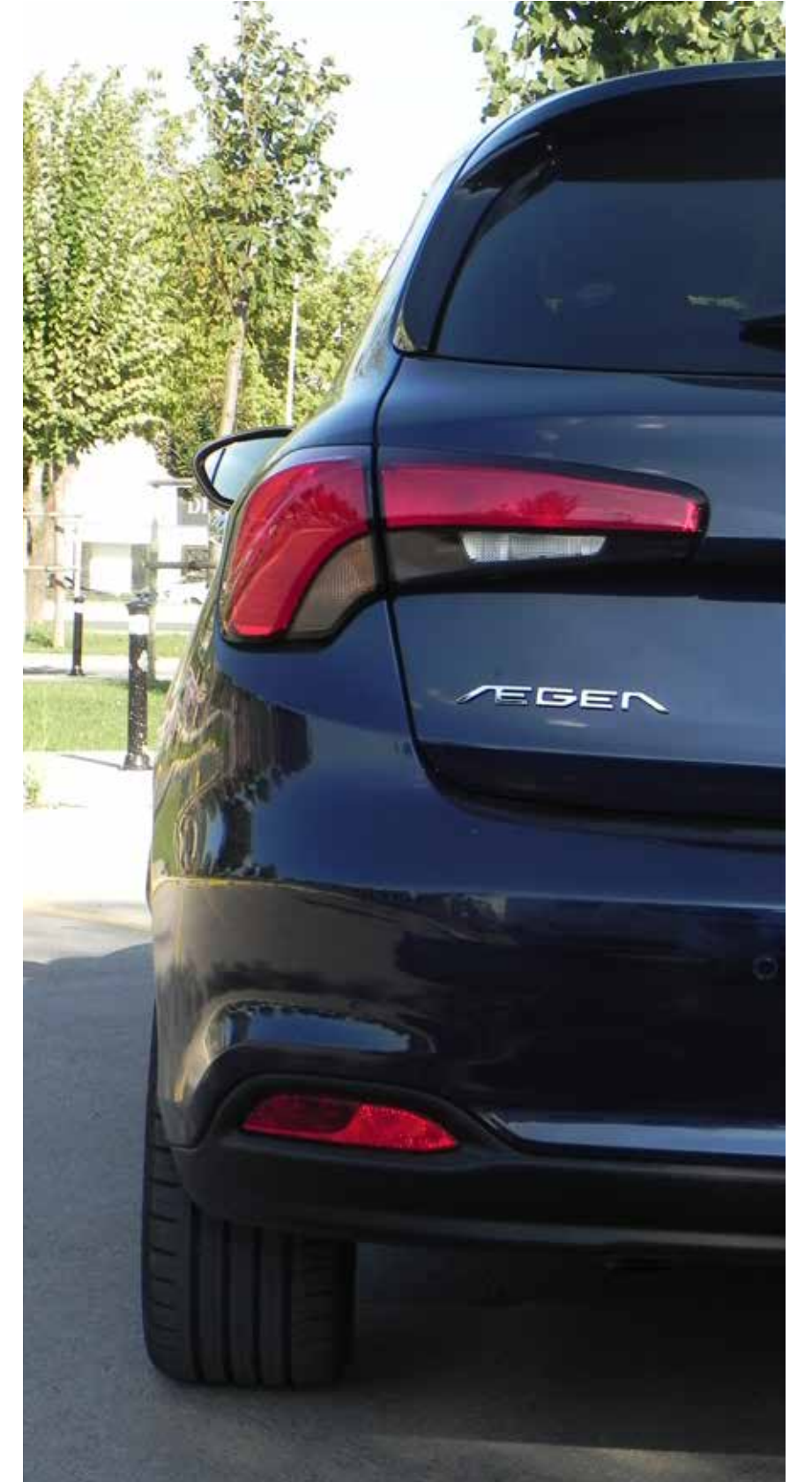
Türkiye'de üretilen Egea, hatchback gövdesi ve dizel motoruyla son derece iddialı.

YAZI VE FOTOĞRAFLAR: MEHMET KARA





Hatchback versiyon özellikle arkadan sedan modele göre çok daha şık görünüyor



**F**iat'ın son yıllardaki belki de en büyük projesi Egea. Tabii ülkemizde üretildiği için bizim adımıza önemi bir farklı ama marka için de son derece kritik bir model olduğunu söylememiz gerek.

Nedenine gelince. Özellikle Avrupa'da son derece yoğun bir rekabetin yaşandığı kompakt sınıfta Fiat'ın uzun yıllardır bir hatchback modeli bulunmuyordu. Bu sınıftaki en son modeli hepimiz unuttuk, bizler gibi marka bile unuttu. İsmi Stilo'ydu, yıllar 2003'ü gösteriyordu. Öncesindeyse Bravo ve 90'lı yılların unutulmazı Tipo geliyordu. Ama artık Egea, hatchback gövde seçeneğiyle bu eksiği kapatması için görevlendirilen model olarak görünüyor.

Tabii bu sınıf öylesine bir sınıf ki rekabet çok ama çok sıkı: VW Golf, Opel Astra, Seat Leon, Peugeot 308 gibi modeller standartları çok yükseltti. Bu yüzden Fiat'ın işinin pek de kolay olmadığını söyleyebiliriz.

Bu yüzden tamamen yeni bir otomobille dünyanın en zor sınıflarından birine girmek bile büyük bir cesaret örneği olarak gösterilebilir.

Bu yılın en çok merak edilen otomobillerinden biri olan Fiat Egea hatchback'i inceliyoruz.

#### TASARIM

Hatchback Egea, altyapısını sedan modeliyle paylaşıyor ancak tasarım olarak bir takım değişiklikleri de yok değil. Ön kısım benzerlik gösteriyor ama sis farlarının olduğu bölüm ve gündüz LED'leri biraz

değişikliğe uğramış. Krom görümlü ızgara otomobilin belki de en güzel görünen detaylarından biriyken, Egea'nın sportif görünmesini de sağlıyor. 4370 mm uzunluğundaki otomobil 1790 mm genişliğinde ve 1500 mm yüksekliğinde.

Otomobile profilden baktığınızda sedan modelle en büyük değişimin bu kısımda olduğunu görebiliyoruz. Kısa arka taraf ve bagaj kapağı tasarımı otomobilin kompakt görünmesini sağlıyor ve açıkçası sedana göre daha çekici görünüyor. Düz gelen tavan çizgisi sayesinde kabin hacmi de olumsuz etkilenmiyor.

Arka kısımdaki far tasarımı sayesinde rakiplerinden ayrılan Egea Hatchback, tasarım konusunda iddialı olduğunu kanıtıyor. Sıradan bir

görüntüdenise şık ve karizmatik bir duruş bizleri bekliyor. Burada farklı İtalyan otomobillerinden de izler görünmüyor değil.

#### KABİN

Kabin konusu muhtemelen Egea'nın en çok zorlandığı noktalardan biri olacak diye düşünüyoruz. Sınıfında bu konuda çok ama çok iddialı modeller bulunduğunuz biliyoruz, üstelik standartlar her geçen gün artıyor.

Genel olarak siyah rengin hakim olduğu kabinde direksiyon, vites ve konsol gibi noktalar ilk görüşte kalite konusundaki önyargıları biraz olsun törpülüyor. Ancak diğer bölgelerde (butonlar, konsol alt kısımları ve bağlantıları gibi) rakiple-





rinin bariz daha iyi olduklarını görebiliyorsunuz. Kapı içlerindeki kadife malzemelerse beklentilerin üzerinde bir kaliteye sahip...

Yüksek bir oturuş pozisyonu sunan otomobilin koltukları yeterli büyüklükte ama biraz sert bir yapıda. Yanal desteği yeterli olan koltukların sürücü tarafında bel desteği bulunması bir artıyken, sürüş pozisyonunun kolay ayarlanıyor olması güzel bir detay.

Eşya saklama alanlarına yeterince yer verilmiş, ki bu durum özellikler kalabalık aileler için bir önemli bir detay, toplamda 12 litreden daha fazla alan bu konuya ayrılmış.

Önde ve arkada hacim olaraksa epey cömert davranmış Fiat. Özellikle arka kısımda bolca baş ve diz mesafesi mevcut, ayrıca üç kişi oturduğunuzda bile yeterince rahat ediyorsunuz. Ancak sınıfında yer alan Nissan Pulsar gibi yeni otomobiller de hacim konusunda iddialı modeller olarak görünüyor. Pulsar baş mesafesi anlamında Egea'dan bir adım önde.

Orta konsolda yer alan 7 inç genişliğindeki ekranın kullanımı rahat ve içgüdüsel olsa da direkt güneş ışığı geldiğinde ekran neredeyse tamamen görünemez hale geliyor. Dokunmatik olarak kullanılabilen bu ekranın hassasiyeti çok başarılı değil. Yine de fonksiyonel açıdan kullanışlı ve gerekli bir opsiyon olduğu söylenebilir.

Egea hatchback'in bagaj hacmi 440 litreyken,

stepne olduğu durumlarda bu hacim 380 litreye iniyor. Sınıf standartlarında olan bu hacim sedana göre geride kalsa da yeterli sayılır.

## SÜRÜŞ

Avrupa pazarı için üretilen bir otomobilin dizel motoru olmadan satılmasını düşünmek günümüzde pek de mantıklı değil. Bu yüzden Fiat, Egea'yı geliştirirken tamamen yeni bir ünite geliştirdi, bu motor üçüncü nesil MultiJet teknolojiyle donatıldı. 1.3 ve 1.6 litre hacmindeki bu üniteler markanın diğer modellerinde de kullanılıyor. 1.3 sadece manuel şanzımanla, 1.6 ise hem manuel hem de otomatik vites kutusuyla alınabiliyor.

Test otomobilimizde bulunan, 1.6 litrelik motor 3750 d/dak'da 120 bg güç ve 1750 d/dak'da 320 Nm tork üreten bu ünite altı ileri manuel şanzımanla kombine edilmiş, otomatik isteyenler için de 6 ileri çift kavramalı şanzıman seçeneği sunuluyor. Kısacası yeni bir dizel motor, standart olarak sunulan manuel şanzıman ve son teknoloji otomatik şanzıman. Egea tüketici için gerekli olan yenilik ve seçenekleri sunuyor. Eğer isterseniz Egea Hatchback'i benzinli motorla da alabiliyorsunuz. 1.4 Fire, 1.6 E-Torq ve 1.4 TJet benzinli olarak alınabilen motorlar...

Egea, hatchback gövdesiyle sedan kardeşine göre daha atak ve canlı bir sürüş karakteri sunuyor. 1.6



litrelik dizel dışarıdan gürültülü gibi duyulsa da kabin içinden durum farklı, motorun sesi rahatsız edici bir seviyede değil. Otomobilin maksimum torku 1750 d/dak gibi düşük bir devirde üretildiği için aracın hızlanmasında da herhangi bir sorun bulunmuyor. Hemen hemen her vites ve devirde ayağınızın altında yeterli gücün olduğunu hissediyorsunuz. Zaten 9.8 saniyelik 0-100 km/s hızlanma Egea'nın bu konuda ne kadar başarılı olduğunu gösteriyor. 1295 kg'lık boş ağırlık, Egea'nın boyutlarını düşündüğünüzde çok da fazla değil: 4368 mm uzunluk, 1792 mm genişlik ve 1495 mm yükseklik.

Manuel şanzımanda vites geçirmek çok efor gerektirmiyor ve debriyajın ağırlığı da oldukça iyi ayarlanmış durumda. Vites kutusunun hafif kemikli yapısı sürüş keyfini arttırırken sürücüsünü yormayan bir yapıda.

Süspansiyonlar daha çok konfor odaklı düşünülerek tasarlanmış, bu dünyanın en kötü kaliteli yollarına sahip olan bir ülkede araç kullandığımızı düşündüğümüz zaman iyi bir şey olarak öne çıkıyor. Hatta Egea konfor olarak birçok rakibine göre daha az sarsıntılı bir sürüş ortaya koyuyor. Ancak bunun getirisi olarak da sportif ve sportife yakın sürüşlerde virajlarda gövdenin yattığını hissediyorsunuz. Özellikle hızlı yapılan yön değişikliklerinde bunu deneyimlerken, direksiyonun hafifliği de soru işareti yaratan

başka bir kriter oluyor. Orta konsoldaki City düğmesine bastığınızda direksiyon daha da hafifliyor, biz tam tersine sertleşmesini bekliyorduk.

Zaman zaman amortisörlerin yolda olup bitenlere hızlı şekilde tepki veremediğini gördüğümüz anlar oluyor. Bu daha çok hızınız beklenenin üzerinde olduğu durumlarda ya da arka arkaya tümsek-çukur gibi kot farklılıklarında ortaya çıkıyor. Bu gibi durumlarda, normalde yeterli hissettiren gövde kontrolünün kaybolduğuna tanık olabiliyorsunuz. Egea standart hızlarda kullanılmayı tercih eden, böyle ortamlarda rahat hissettiren bir otomobil.

Bu demek değil ki Egea iyi tutunmuyor. Ters, çizgisini iyi şekilde tutan, yeterli şekilde yatan ve ağırlığını gereksiz şekilde lastiklerin üzerine bindirmeyen bir süspansiyona sahip. Sadece akıcı ve hızlı kullanımlarda tempoya yetişemediği durumlar olabiliyor, buna dikkat etmek gerek.

Düşük hızlarda ve zemini pürüzsüz olan asfaltta işler gayet iyi. Amortisörler gayet iyi sönümlüyor, lastik sesi kabine yansımıyor, gövde gereksiz sallantılardan uzak duruyor.

Motor hiçbir zaman güçsüz hissettirmiyorken, zaman zaman performansıyla şaşırtıyor bile. Bazen viraj çıkışlarında tok ön lastiklere fazla gelip boşa çevirdiği oluyor, dozajı çok rahat ayarlanmayan gaz pedalı nedeniyle buna dikkat etmelisiniz.





Sürüş pozisyonu başarılı, aynı şekilde kabin ergonomisi de...

Motor sesinin çok olmaması, yeterli performans ve yol tutuş ile konfor arasındaki başarılı ayar Egea'nın sürüş konusundaki iddialı özellikleriyken keyif anlamında ondan daha iyi olan rakiplerini biliyoruz. Biraz daha bu konu üzerine odaklanılabilir, bunun dışında bize göre Egea'nın sürüşü, özellikle bu sınıfta bulunan Fiat'ın eski modellerine göre çok çok üstün. Sadece Avrupa'lı rakipleriyle kıyaslandığında rafinelik ve akıcılık konularında geri kalıyor.

### SONUÇ

Fiat Egea zorlu bir sınıfta mücadele eden bir otomobil. Kompakt hatchback sınıfındaki modeller yıllar içinde fazlasıyla rekabetçi hale gelirken farklı ihtiyaçları olan müşterilere hitap eden birçok değişik model de tercih edilebiliyor.

Egea bu zorlu sınıfta kendine iyi bir yer bulmak için yeterli donelere sahip. İyi bir dizel motor, yeterli performans, yeterli yol tutuş ve makul konfor seviyesi. Ne var ki Egea'yı rakiplerine göre hangi özelliğine göre satın almalıyım sorusunu sorduğunuzda cevabı bulmakta zorlanabilirsiniz. Egea'nın bu bahsettiğimiz özellikleri iyi evet ama hiçbir otomobili öne çıkartan bir yapıda değil, standartlar içerisinde yer alıyor olması, böylesine sıkı rekabet olan bir sınıfta başarı sayılabilir ama yeterli olur mu orası tartışılır.

Yine de Egea'nın geldiği yeri düşündüğünüzde, yani Fiat'ın bu sınıfta ürettiği eski modellere baktığınızda büyük bir adım attığını hatta Egea'nın bir devrim niteliğinde olduğunu söyleyebiliriz.

Egea hatchback'in kullandığımız motor ve donanım seviyesiyle uygun fiyatlı olduğunu söylemek isterdik ancak bu kombinasyonda sunulan en düşük donanım olan Urban Plus'ın bile 97.900 TL olduğunu düşündüğünüzde bu pek mümkün olmuyor. Üst donanımı olan Lounge Plus'ı tercih ettiğinizdeyse fiyat 104.900 TL'ye kadar çıkıyor. Evet rakipler de 100.000 TL bandının üzerinde kalıyor ama bu otomobiller arasında artık Opel Astra, VW Golf, Ford Focus ya da SEAT Leon gibi modellerin yer aldığını söylemeliyiz. Opel Astra HB'in 1.6 litre 110 bg'lik dizel motoru, yine 6 ileri manuel şanzımanla en düşük (Enjoy) donanımında 111.000 TL'ye alıcı bekliyor. Aradaki fark sadece (ikisine de giriş paketiyle düşündüğümüzde) 14.000 TL'yken, kullandığımız otomobil ile Astra'ya sahip olabileceğiniz en düşük paket arasındaki fark sadece 6100 TL oluyor. Hangisini tercih edersiniz?

İmaj ve kalite olarak baktığınızda Egea bu modellerin gerisinde kalıyor ama bu onun yetersiz olduğu anlamına gelmesin. Fiyat konusunda biraz daha geri çekilebilirse çok iyi bir alternatif olacaktır diye düşünüyoruz...



### Fiat Egea HB 1.6 M-Jet 120 HP

Fiyat	97.900 TL
Motor	1598 cc, 4 silindir, turbo dizel, 120 bg @ 3750 d/dak, 320 Nm @ 1750 d/dak
Şanzıman	6 ileri manuel, önden çekişli
Performans	200 km/s Maksimum hız, 9.8 sn 0-100 km/s hızlanma
Ortalama tüketim	3.7 lt/100 km, 98 g/km CO <sub>2</sub>
Boş ağırlık	1295 kg
Güç/ağırlık oranı	Ton başına 93 bg
Boyutlar U/G/Y	4368 / 1792 / 1495 mm





# ‘Akıllı’ A Sınıfı



Mercedes'in yeni A Sınıfı, MBUX teknolojisiyle otomotiv tarihindeki ilk yapay zekalı otomobil oluyor.

YAZI: MEHMET KARA  
FOTOĞRAFLAR: MERCEDES-BENZ MEDYA



**S**izinle konuşabilen bir otomobiliniz olsun ister miydiniz? Soru sorduğunuzda cevap veren veya sizinle duygusal bağ kurabilen bir otomobile ne dersiniz? 90'lı yılların efsanevi dizisi 'Kara Şimşek'ten bahsetmiyoruz, bu söylediklerimiz tamamen gerçek, hayatımızın içerisinde ve seri üretimde. Hem de hepimizin çok iyi bildiği bir otomobil olan Mercedes A Sınıfı'nda. Evet doğru duydunuz, Mercedes'in yeni A Sınıfı, içerdiği MBUX teknolojisi sayesinde bunların hepsini yapabiliyor.

Elbette A Sınıfı'ndan bahsedeceğimiz zaman başka şeyleri de öne çıkarmamız gerekiyor. Dördüncü nesil A Sınıfı'nın tüm detaylarına iniyoruz.

#### **TASARIM**

Mercedes'in, ilk olarak yeni CLS modelinde gördüğümüz yeni tasarım dili sayesinde otomobil daha keskin hatlara sahip. Yer yer eski modele benzer görüldüğü noktalar yok değil ama özellikle ön taraftaki ince LED far tasarımı, alçak konumlandırılmış motor kaputu yeni A'yı gerçekten farklı kılıyor.



İç bükey ön ızgarayı ilk kez bir önceki nesil CLS ve CLA'da görmüştük, A Sınıfı'nda buna yer verilmiş olması güzel bir detay ve otomobili agresif gösteriyor. Aks mesafesinin eski modele göre 30 mm arttırılmış olması otomobilin daha geniş, oturaklı bir duruş sergilemesine yardımcı oluyor.

Arka taraftaysa geniş omuzlarla birlikte iki kademeli tampon farklı bir hava yaratıyor. Tamponun alt kısmında difü-



zöre yer verilmişken her iki taraftaki egzoz çıkışları sayesinde A Sınıfı hiç olmadığı kadar geniş ve güçlü görünüyor. Arkadaki LED farların tasarımıysa biraz ‘uzaylı’ yaratıkları andırıyor.

Böylesine sportif bir görüntünün yanında sınıfının en iyi aerodinamik katsayıya ulaşılması gerçekten büyük bir başarı. 0.25 cd’lik değer birçok markanın elektrikli ve hibrit modellerinde bile ulaşamadığı bir değer. Buna erişilmesi için Alman üretici ilk kez iki kademeli AIRPANEL tasarımına yer vermiş. Bu sistem radyatörün arkasında yer alıyor ve motorun daha çabuk ısınıp-soğuyabilmesi için açılıp kapanabiliyor.

Yeni A Sınıfı Mercedes’in MFA platformunun güncellenmiş versiyonuna sahip. Bu altyapı sayesinde A Serisi’nin uzunluğu 120 mm artarak 4419 mm’ye yükselmiş, genişlik 16 mm artmış (1796 mm) ve yükseklik 2 mm azalarak 1440 mm’ye ulaşmış. Aks aralığının 30 mm artması daha geniş bir kabin anlamına gelirken, bagaj hacmi de 29 lt genişlemiş ve 370 litreye çıkmış.

### MOTOR & YÜRÜYEN AKSAM

Yeni A Sınıfı şimdilik üç motor alternatifiyle tanıtıldı: 2 benzinli, 1 dizel. Ancak kısa süre içerisinde AMG modellerinin yanı sıra farklı güçlerde motorlar da göreceğiz.

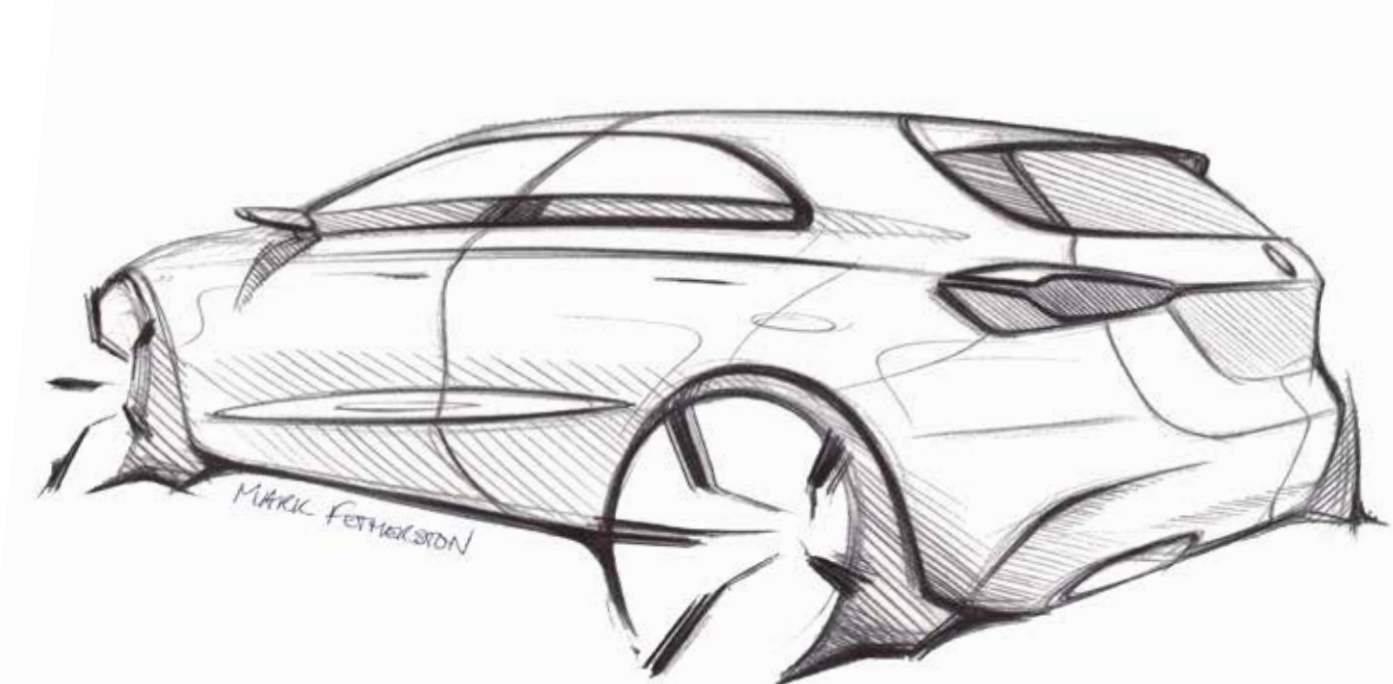
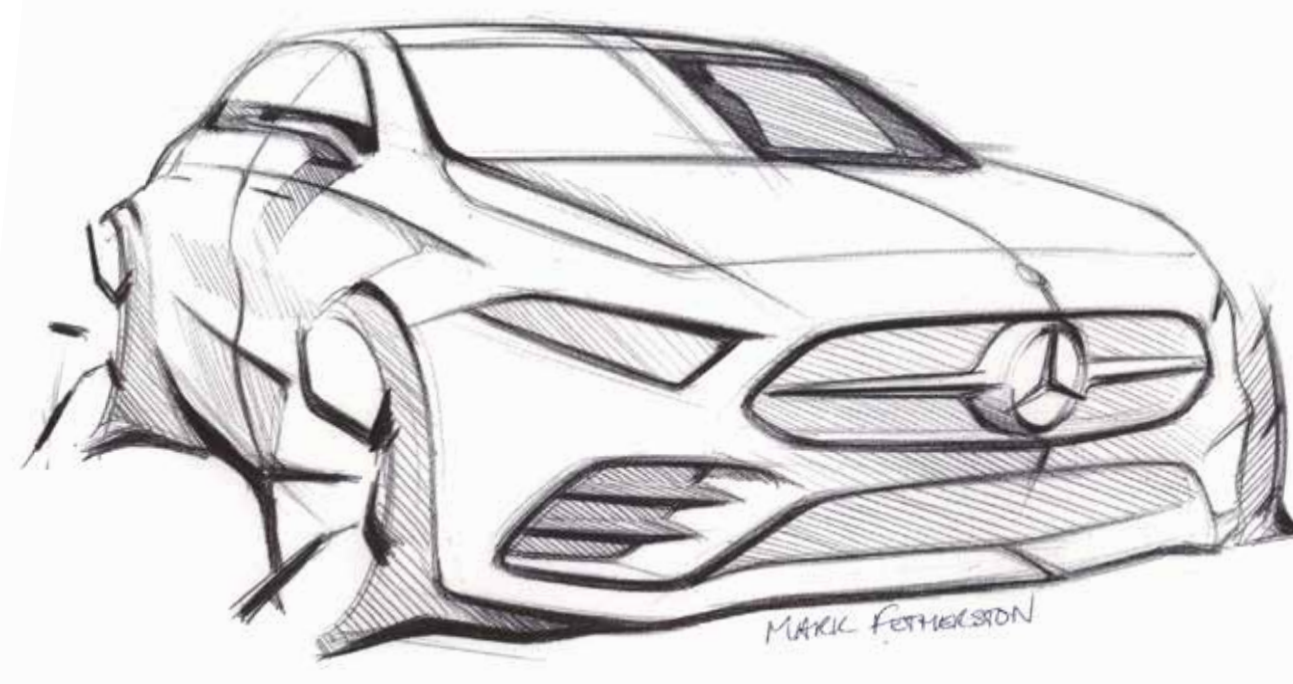
Dizel motor, güncel modelde de kullanılan Renault bazlı ünitenin güncellenmiş hali. 1.5 litrelik motor 116 bg güç ve 260 Nm tork üretiyor ve A180d olarak adlandırılıyor. Dizel motorlu A Sınıfı 10.5 saniyede 100 km/s hıza çıkabiliyor.

Benzinlilerse tamamen yeni, küçük hacimli motor dikkat çekiyor. Eski 1.6 litrelik motorun yerini alan ve Renault-Nissan grubundan tanıdığımız 1.33 lt’lik turbo destekli ünite 163 bg güç ve 250 Nm tork üretirken bu modelin adı A200. Otomobil 0-100 km/s hızlanmasını 8 saniyede gerçekleştiriyor ve markanın tarihinde ilk kez 4 silindirli bir motorda silindir kapatma teknolojiyle geliyor. Şimdilik en güçlü alternatif olan A250 ise 2.0 litrelik motorundan 224 bg güç, 350 Nm tork elde edebiliyor.

Tüm versiyonları 7 ileri DCT otomatik şanzımanla alınabilen yeni A serisinde, sadece 1.33 lt’lik benzinli motora sahip olan A200 6 ileri manuel şanzımanla tercih edilebiliyor.

A180d ve A200’de arka süspansiyon sistemi torsiyon olarak gelirken A250’de ise eski A Sınıfında kullanılan sistemin güncellenmiş versiyonu olan çok noktadan bağlantılı tasarıma yer verilmiş. Ön taraftaysa tüm versiyonlarda MacPherson süspansiyon sistemi kullanılıyor. Dört çeker 4Matic opsiyonu sadece A250’de sunulurken eski elektro-hidrolik sistemin yerine yeni elektro-mekanik bir sistem tercih edilmiş.

“Öyle görünüyor ki artık otomotiv dünyası farklı bir yere doğru gitmeye başladı. Artık otomobiller öğreniyor, sürücüyü bağ kurabiliyor ve sohbet edebiliyor”







Ön tasarım CLS modelini andırıyor

### KABİN

İç mekan Mercedes'in yeni A Sınıfı'nda en çok üzerinde durduğu noktalardan biri. Araç tanıtılmadan kabinin gösterilmesinden de bunu anlayabiliyoruz. Son derece modern görünen iç mekanda ilk dikkati çeken kuşkusuz iki adet 7 inçlik ekran oluyor. Bu ekranı daha önce S Sınıfı ve CLS Sınıfı gibi otomobillerde de görmüştük. Kullanıcılar isteklerine göre bu ekranları Classic, Sport ve Discreet modlarında kullanabiliyor. Standart olan bu yerleşimde hız göstergesi analog olarak geliyor.

Daha üst paketlerdeyse iki adet 10.3 inç genişliğinde ekran barındıran, dijital göstergeler ve dokunmatik ekran sunuluyor. Mercedes ayrıca yeni A Sınıfı'nda MBUX (Mercedes Benz User Experience) adını verdiği altyapısını da tanıttı. Bu teknoloji yapay zeka altyapısı sayesinde belirli bir oranda öğrenebiliyor ve kullanıcıların ihtiyaçlarına göre kişiselleştirilebiliyor. Hatta bir adım ileri giderek sürücüyü otomobil arasında duygusal bir bağ bile kurabiliyor, yeni içeriklerini internet üzerinden güncelleyebiliyor.

Sistemin alt fonksiyonlarından biri olan sesli komut sistemini fazlasıyla ses getirecek gibi görünüyor. Bu sistem benzer sistemlerdeki belirli kelimeler yerine diyalog şeklinde bir konuşma yapabilen akıllı bir altyapıya sahip. Bu opsiyon "Hey, Mercedes" kelimelerinin kullanımıyla aktif hale geliyor.

Bunun dışında navigasyon sistemine adapte edilen sanal gerçeklik fonksiyonu sayesinde binaların numaraları ve yönlendirme işaretleri navigasyon ekranına yansıtılıyor. Sistem kameranın aldığı görüntüleri navigasyon haritası üzerine monte etme prensibiyle çalışıyor.

Öyle görünüyor ki artık otomotiv dünyası farklı bir yere doğru gitmeye başladı. Artık otomobiller öğreniyor, sürücüyü bağ kurabiliyor ve sohbet edebiliyor.

Yeni A Sınıfı gelecekte gelmiş gibi görünen bu fonksiyonlarıyla gerçekten çığır açacak gibi görünüyor...







Yeni A Sınıfının kabini gerçekten farklı görünüyor



MBUX yapay zekaya sahip ve sürücüyle iletişime geçebiliyor





# Mercedes-Benz A Sınıfı tarihçe

## I. Jenerasyon



(1997-2004)

**M**ercedes kompakt segmente ilk giriş yapmayı düşündüğünde yıl 1995'i gösteriyordu. O dönem marka daha çok sedan modelleriyle bilinir, model gamında SUV ya da hatchback gibi otomobiller yer almazdı. Ne var ki yeni pazarlara, müşterilere ihtiyaç vardı ve Mercedes bunu A Sınıfı adı verdiği otomobiliyle karşılayacağını düşünmüştü.

Ne var ki ortaya çıkan otomobil son derece tuhaf görüntüsüyle yadırganmıştı. Hatta kimilerine göre o güne kadar üretilen en çirkin Mercedes modeliydi. Otomobil yüksekti, motor kaputu yok denecek kadar kısaydı ve

Mercedes'in otobüslerini andıran bir yapısı vardı. Ancak bu otomobilin yenilikçi olmadığı anlamına gelmiyordu. 'Sandwich platform' adı verilen, kaza anında motor şanzımanının otomobilin altına doğru kaymasına olanak veren platform nedeniyle araç yüksek tasarlanmıştı. Bu sayede geniş ve ferah bir kabin sunabiliyordu.

İlk jenerasyon A Sınıfı 1997'de sınıfta kaldığı geyik testiyle de hafızlarda yer etmişti. Otomobil bu zorlu testte takla atmış, markaya ciddi şekilde maliyet çıkartmıştı.

Tüm bu olumsuzluklara rağmen birinci nesil A Sınıfı 1.1 milyon adet satıldı.

Mercedes'in en küçük modeli her zaman bu kadar gündemde bir model olmamıştı. 20 yıllık geçmişinde sınıf değiştirerek günümüzdeki popülaritesine ulaşan A Sınıfı'nın inişli-çıkışlı tarihine göz atıyoruz.

## II. Jenerasyon



(2004-2012)

**T**üm kullanıcılar A Sınıfı'nın garip tasarımdan bir an önce kurtulmasını düşünüyordu ama yöneticiler aynı fikirde değildi. İkinci nesil de farklı görünen, daha çok MPV modelleri andıran yağışıyla 'korku filmi'nin devamı niteliğindeydi.

Mercedes yine yapacağını yapmış, kısa motor kaputu ve yüksek gövde konseptini devam ettirmişti. Otomobil eski modele göre daha dinamik görünüyordu görünmesine ama bu tu-

haf oranları, Smart modellerini andıran garip çözümlerin yanında pek de önemsenmiyordu.

İkinci nesilde aracın dinamik sorunlarının önüne geçilmiş, 'geyik' sorunu ortadan kalkmış, gövde olarak 3 kapılı bir versiyon da kullanıcılara sunulmuştu.

2008 yılında makyajlanan ikinci nesil, üretilimi bitene kadar 1 milyon adet satıldı ve markanın bu sınıfta var olacağının garantisini vermiş oldu.



# III. Jenerasyon (2012-2018)



**i**şlerin değişimi üçüncü nesille gerçekleşti. Mercedes bu defa çok farklı bir A Sınıfı üretmeyi planlamış ve kullanıcıları şaşırtmıştı. Markanın daha genç müşterileri hedeflemesi, MPV'den ziyade sportiflik üzerine odaklanması ortaya çok şık bir otomobilin çıkmasını sağlamıştı. Markanın araştırmaları bu nesili kullanan kullanıcıların önceki nesillere göre 10 yaş daha genç olduğunu gösteriyordu. Tasarım olarak CLA modelini

andıran üçüncü nesil ülkemizde de çok sevilen ve bolca satışa rakamlarına ulaşan bir model oldu.

Mercedes, tasarımındaki bu sportifliği desteklemek için modelin 4 silindirli, turbo motorlu AMG45 versiyonlarını da hazırlamıştı. Dört çekerli bu model AMG'nin de ilk 4 silindirli modeli olurken Mercedes'in hot hatch sınıfındaki rekabetin içinde yer almasını sağlamıştı.



# ***AutoVision***®

Bizi okuduğunuz için  
teşekkür ederiz.  
Soru ve görüşleriniz için  
[info@autovision.com.tr](mailto:info@autovision.com.tr)

Mart sayımıza da  
bekleriz...

[www.autovision.com.tr](http://www.autovision.com.tr)



[autovisioncomtr](https://twitter.com/autovisioncomtr)



[autovisioncomtr](https://facebook.com/autovisioncomtr)