



ARABA HABERCİSİ

Volkswagen ID2

Yeni



DEVİRİM BAŞLIYOR



Ford Explorer



DACIA

Bigster

TÜRKİYE'DE YILIN OTOMOBİLİ NISSAN X-TRAIL

Onun yükseklik korkusu yok



OGD
Otomotiv Gazetecileri Derneği



X-Trail e-POWER'in ortalama CO₂ emisyonu 143-148 g/km (WLTP) ve ortalama yakıt tüketimi 6,3-6,5 l/100 km (WLTP) olup, versiyonlar arası değişiklik gösterebilir. Yakıt tüketimleri 715/2007/EC'ye göre belirlenmiştir. Görselde görülen aksesuar ve donanımlar Türkiye'de sunulan versiyonlardan farklılık gösterebilir. Detaylı bilgi www.nissan.com.tr'de.

**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

Bu 7 kurala dikkat!

Elektrikli araç satın alırken sonradan üzülmemek için bunlara göz atmanızı tavsiye ederim. Elbette bunlara eklenebilecek daha farklı şeyler olabilir. Ancak en önemli noktaları 7 maddede topladım.

1. Kullanılabilir batarya kapasitesini öğrenin. Batarya kapasitesinin tamamı kullanılabilir değildir.
2. Açıklanan menzilin şehir mi, ortalama mı olduğuna bakın. Şehir verisi ön plana çıkarılarak menzil açıklanmadığından emin olun.
3. Fabrika verisi 100 km'deki tüketiminin üzerine %25 ekleyin. Bu tip ölçümler belirli kurallar çerçevesinde yapılıyor. Nasıl içten yanmalı motorlu araçlarda fabrika verisini tutturmak imkansızsa bu araçlarda da aynı durum söz konusu.
4. Hızlıyken çok, yavaşken az yaktığını unutmayın. Şehir içinde kullanıyorsanız nefis sonuçlar elde edeceksiniz. Ancak otoyola çıkıp hızlanmak isterseniz menzilin nasıl eridiğini göreceksiniz.
5. Daha uzun menzilli araçların 2024 yılından itibaren çıkacağını bilin. Yapılan çalışmalar Türkiye'de de 600 km menzilli araçların 2024 yılında satışa sunulacağını ortaya koyuyor.
6. Batarya garantisine yıl olarak değil km olarak bakılması gerektiğini bilin. Yani 8 yıl



garanti denilebilir ama kaç kilometre yapınca garantinin sona ereceği bilgisini de mutlaka kontrol edin.

7. Bataryalarda tek hücre değişiminin şimdilik mümkün olmadığını bir sorun olması durumunda hepsinin birden değişmesi gerektiğini de unutmayın.

2. ele yeni kurallar

15 Temmuz 2023 tarihini itibariyle uygulanmaya başlayan ikinci el fiyatı sıfır km fiyatını geçemeyecek uygulamasında ilk sonuçlar geldi.

Yayınlanan ilanların büyük bir bölümü kaldırıldı. Kalan az sayıdaki ilanların da kısa süre içinde kaldırılması bekleniyor. Bu kurallara uymayanlar için araç başına 300 bin TL cezaya gönderilmeye başladı. Bu cezanın araç başına olması caydırıcı olacağı anlamına geliyor. Bu kurallara son olarak bireysel araç satış ticareti yapanlara ilgilendiriyor. Bilindiği gibi bireysel olarak yılda 3 araç alım satımına izin veriliyor. Bunun dışına çıkanlar bu işin ticaretini yapıyor olarak düşünülüyor ve takibe alınıyor. Takip sonunda 300 bin TL ceza veriliyor ve vergi denetimi için bildirim yapılıyor. İşte bu duruma şimdi birinci derece akrabalar da eklendi. Yani bireysel olarak satış yapanlar 3 araç satışını tamamladıktan sonra 1. derece akrabalarını kullanmak isterse onlar da bu kapsama alınacak ve araç başına 300 bin TL ceza kesilecek.

YENİ DACIA SPRING

ELEKTRİKLİDE SIRA HERKESTE



Yeni Dacia Spring'in karma CO₂ salımı 0 (g/km), yakıt tüketimi 125,4-145,2 (Wh/km) aralığındadır. Temsilî model üzerinde gösterilen aksesuarlar farklılık gösterebilir. Ayrıntılı bilgi dacia.com.tr'de

Dacia'nın tercihi 



Kült bir otomobilin yeniden doğuşu

Renault efsane modeli olan Renault 5'i geri getirdi. Bence çokta iyi yaptı. Bu kez karşımıza elektrikli olarak çıkacak olan Renault 5 yerini aldığı modelin genlerine sadık kalmış.

Marka Renaultion toplantısında ruhunu köklerinden alan . 'Renault 5 Prototip'i de tanıttı. Sevimli, küçük şehir otomobili Renault 5 Prototip, markanın zamansız başarılarından birini modern ve tamamen elektrikli bir şekilde geleceğe taşıyor. Orijinal tasarımdan güçlü özellikleri bünyesinde barındıran Renault 5 Prototip'i, sarı vurgularla eğlenceli, afacan yanını koruyor. Gilles Vidal'in tasarım ekibi, Renault'nun geçmişindeki dünyaca ünlü bir kült model olan R5'ten ilham aldı. Modern yaklaşım; elektronik, mobilya ve spor dünyasından esinlenen materyallerde de göze çarpıyor.

Renault Tasarım Direktörü Gilles Vidal, "Renault 5

prototipinin tasarımı, marka mirasımızın kült modeli olan R5'i, temel alıyor. Prototip, modernliği ve zamana uygun bir otomobili temsil ediyor: Şehirli, elektrikli, çekici" dedi. Prototipe bakıldığında R5 kolayca tanınabilir ancak fütüristik ayrıntılarla yapılan modern dokunuşlar (aydınlatma, ön kısım...) sayesinde ortaya çıkan sonuç, günümüz ruhunu eksiksiz yansıtıyor. Orijinal tasarımdan modernleştirilerek alınan stil öğeleri, son derece modern fonksiyonları da örtüyor: Şarj kapağını gizleyen kaput hava girişi, hava kanatçıkları içeren arka farklar, gündüz farı olan tampondaki sis farları. Yan ızgara, jantlar ve arka taraftaki logo ise adeta orijinal R5'i selamlıyor.





YENİLİK

Renault 5



Bigster Concept yeni Duster olursa ortalık karışır

Bigster Concept'in tanıtımı Dacia'ya C segmentinde yeni ufuklar açıyor. Kompakt SUV'un Yeni Dacia Duster olmasına kesin gözüyle bakılıyor.



YENİLİK

Dacia Bigster Concept





Dacia ve Lada markalarının CEO'su Denis Le Vot, "Dacia markası, tüketicilere güvenilir, özgün ve en iyi fiyat-performans oranına sahip araçları sunmaya devam edecek. Dacia-Lada iş biriminin oluşturulması sayesinde, üretimde CMF-B platformundan yararlanarak verimliliğimizi daha üst noktalara taşıırken, ürünün rekabet gücünü, kalitesini ve çekiciliğini daha da artıracacağız. Bigster Concept'in öncülüğünde marka algımızı daha da yukarıya taşımak için ihtiyaç duyduğumuz her şeye sahip olacağız" dedi.

Geçtiğimiz 15 yıl boyunca Dacia, her zaman modern, sade ve çekici araçları kullanıcılarıyla buluşturdu. Dacia, Renault Grubu ve Renault Nissan Mitsubishi İttifak'ının bilgi birikiminden ve en iyi teknik çözümlerinden faydalanarak yoluna emin adımlarla devam ediyor. Akıllı bir dağıtım modeli sayesinde Dacia, bugüne kadar 7 milyon satış adetine ulaştı. Bugün bazı ülkelerde segmentinin en çok satan modellerine sahip olan Dacia, 44 ülkede hizmet veriyor. Sandero ve Duster, yıllardır Avrupa'da perakende pazarında en çok satılan otomobil ve SUV modelleri olma başarısını sürdürüyor.

Tüketicisinin nabzını yakalayan Dacia, bu doğrultuda her zaman en doğru aksiyonları alıyor. Konumunu

güçlendirmek, tüketicilerin ve değişim içindeki sektörün ihtiyaçlarını karşılamak için markanın en büyük kozları şunlar olacak:

- Ürün geliştirme maliyeti konusunda Renault Grubu'nun tecrübesinden ve bilgi birikiminden faydalanan akıllı bir yaklaşım.
- Sinerjiyi artıracak ve gelişme sağlayacak teknolojik desteğe sahip Dacia & Lada iş birimi
- Dacia ve Lada'ya 4 platformdan 1 platforma, 18 şasi tipinden 11 şasi tipine geçme imkânı sağlayan fiyat-performans oranı yüksek yeni CMF-B üretim platformu.
- Değişen regülasyonlara ve araç kullanım alışkanlıklarına uyum sağlayan, aynı zamanda alternatif enerji ve hibrit motor üretimine olanak sağlayan esnek CMF-B platformu.
- Bu yıl lanse edilecek olan yeni Sandero ve Sandero Stepway'in yanı sıra, Avrupa'nın en erişilebilir elektrikli aracı Dacia Spring ve 2025'e kadar gelmesi planlanan 3 yeni model ile rekabetçi bir ürün gamı.
- Bigster Concept'in de desteğiyle C segmentinde daha iddialı bir konum.







Passat'ın tahtına en büyük aday: Honda Accord



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

TEST

Honda Accord







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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



TEST

Honda Accord







Honda Accord Teknik Özellikleri

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



Sonuç

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





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 sağlamakla 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 tasarımında 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.









TR 34 FVV 072

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 sunarken, 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 bölgeli tam otomatik klima, navigasyon, 6 hoparlör, Bluetooth bağlantısı, Apple Carplay ve Android Auto, anahtarsız giriş ve çalıştırma, uzaktan kumandalı merkezi kilit yer alıyor. Markanın özellikle altını çizdiği konu, HS modelinin iki donanım versiyonunun Euro NCAP 5 yıldızlı olması ve tüm güvenlik ve

sürüş destek özelliklerinin standart olarak tutulması.

MG HS'in "Comfort" versiyonunda leatherette deri koltuklar, elektrikli ayarlanabilir sürücü koltuğu, ısıtmalı ve özel sportif ön koltuklar, dinamik kılavuzlu geri görüş kamerası ve 17" alaşım jantlar gibi özelliklere ek olarak, MG HS'in "Luxury" donanım versiyonunda ek olarak panoramik açılır cam tavan, özel tasarım Bader® marka deri-Alcantara koltuklar, elektrikli ayarlanabilir ön yolcu koltuğu, 64 renkli ambiyans aydınlatma, elektrikli bagaj kapağı, yükseklik ayarlı LED farlar, 360° kamera ve 18" alaşım jantlar bulunmaktadır.



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



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 isteneni 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 kullanımını 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.

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 kullanımını 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 artırılması 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 artırılması 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 nedendir 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 arttıracığı 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.





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.

TEST

Kia Sorento





Yeni Kia Sorento, Türkiye'de bir zamanlar fırsatlar 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 çatalar 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 tasarımında her şeyi tam aradığım yerde buldum. Görüş açıları konusunda da sürüşü olumsuz etkileyecek bir sıkıntı yaşamadım.



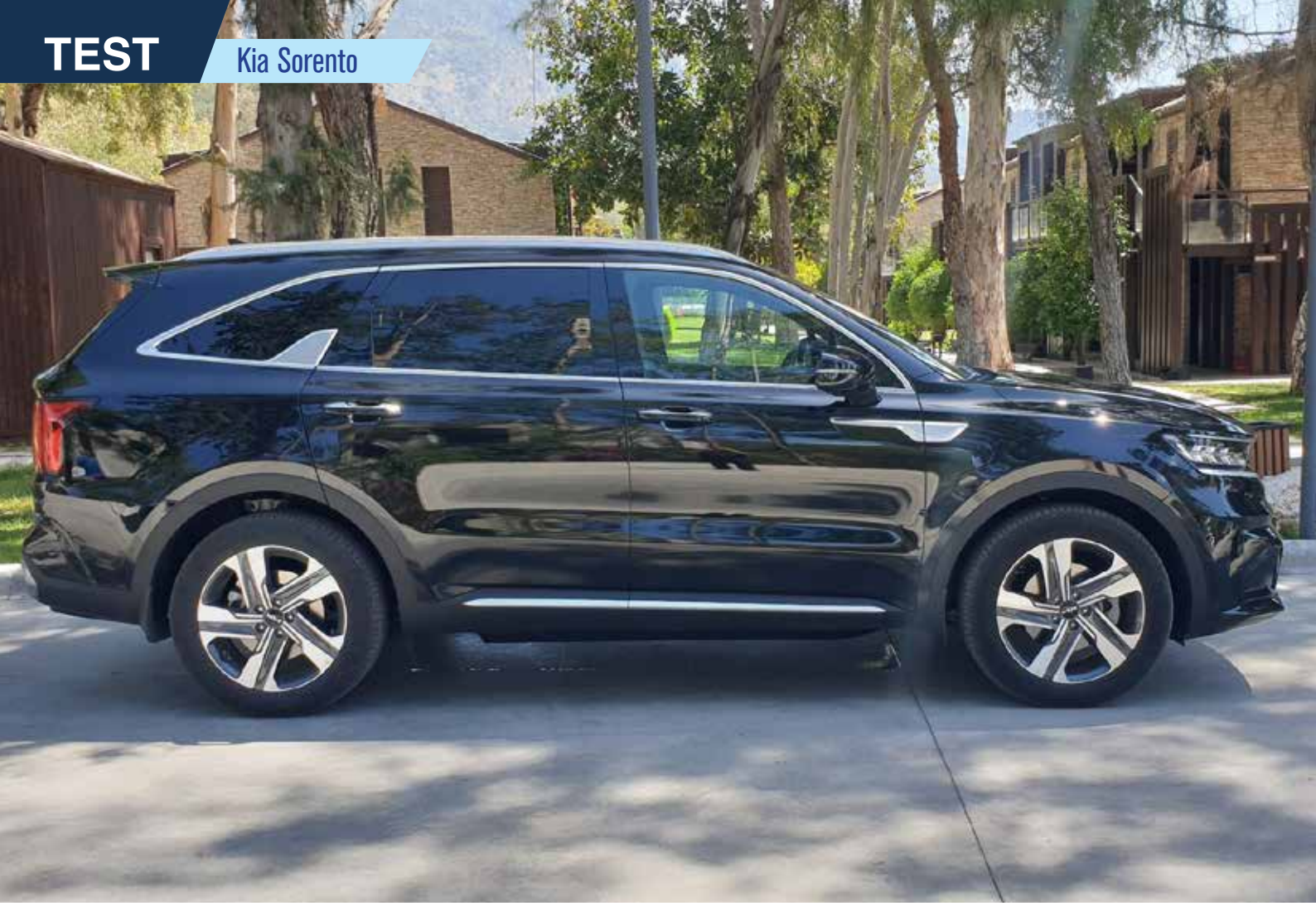
İşte sıra onun en önemli artısının olduğu bölüme geldi: Hibrit sistemi. Araçta hem benzinli hem de elektrikli bir motor görev yapıyor. 1.6 litre hacmindeki benzinli ünite 180 PS güç ve 265 Nm tork üretiyor. Araçta görev yapan bir diğer motor seçeneği olan elektrikli üniteyse 60 PS güç ve 264 Nm tork 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 baktığımız 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 artıyla 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 yardımcılarını 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 MG ZS EV satışa sunuldu



***Sınıfının ilk Euro NCAP'ten 5 Yıldızlı otomobili
MG ZS EV, yenilenen 440 km WLTP menzili ile
satışa sunuldu!***





YENİLİK

MG ZS EV



MG markasını Türkiye’de temsil eden Doğan Trend Otomotiv, Mart 2023 itibarıyla yüzde 100 elektrikli Yeni ZS EV’yi, lansmana özel 1.379.000 TL’den satışa sundu. Yenilenen birçok özelliğine ek olarak batarya kapasitesi de yükseltilen Yeni ZS EV’nin 440 km WLTP menzili, şehir içi kullanımlarda 591 km’ye ulaşıyor. Yeni ZS EV, sunduğu yeni teknolojilerden biri olan V2L (Vehicle to Load) araçtan araca şarj özelliği sayesinde bilgisayar, klima, elektrikli ısıtıcı gibi elektronik cihazları kullanmaya imkan sağlıyor. Aynı zamanda bu özellik sayesinde bir e-scooter, e-bisiklet ve elektrikli otomobilleri de şarj etmek mümkün. Hatta Yeni ZS EV, 2021 yılında satışa sunulan bir önceki ZS EV’yi yüzde 20’den yüzde 80’e kadar şarj ettikten sonra 273 km menzili kalıyor.

Türkiye’de Doğan Trend Otomotiv tarafından temsil edilen İngiliz otomobil markası MG’nin yüzde 100 elektrikli yeni modeli ZS EV, Mart 2023 itibarıyla lansmana özel 1.379.000 TL’den satışa sunuldu. Euro NCAP’ten kazandığı 5 yıldız ile güvenliğini kanıtlayan ZS EV’nin Luxury versiyonunda panoramik açılabilir cam tavan, MG Pilot teknolojik sürüş destek sistemi, kablosuz telefon şarjı, V2L araçtan araca şarj özelliği, karbon fiber görünümlü ön konsol, sportif kırmızı dikişli koltuklar ve 448 litre bagaj hacmi standart olarak sunuluyor. Premium özellikleri standart olarak sunmasıyla dikkat çeken Yeni ZS EV’de en çok dikkat

çeken yenilik ise şehir içinde 591 km’ye varan menzili sunabilmesi.

Doğan Trend Otomotiv Genel Müdür Yardımcısı Tibet Soysal; “Ülkemizde MG’ye gösterilen ilgi ve başarılarımız sayesinde Yeni ZS EV’nin geliştirilmesinde aktif rol alan ülkelerden biri olduk. Yeni ZS EV’nin müşterilerimizin geri bildirimleri doğrultusunda geliştirildiğini söyleyebiliriz. Yeni ZS EV, sınıfının üstünde boyutları, 5 yıldızlı Euro NCAP güvenliği, ileri teknolojisi ve standart olarak sunulan premium özelliklerle rakiplerinden ayrılıyor.

Tibet Soysal: “Elektrikli otomobil denilince akla ilk ZS EV geliyor.”

Yeni ZS EV’nin elektrikli menzili konusuna da vurgu yapan Tibet Soysal, “Ülkemizde yüzde 100 elektrikli denilince ilk akla gelen modellerden olan Yeni ZS EV, kapasitesi artırılan bataryası sayesinde 440 km menzil sunuyor. Şehir içi kullanımlarda ise menzili 591 km’ye ulaşabiliyor. Markamıza olan yoğun talebin farkındayız. Satış ve pazarlama konusundaki faaliyetlerimiz markanın dikkatini çekti ve Türkiye pazarını önceliklendirmelerinde etkili oldu. Bu da araç bulunabilirliği konusunda istediğimiz adetleri talep edebilmemizi sağladı, bu sayede müşterilerimiz çok beklemeden teslim avantajı sağlayabileceğiz.” dedi.



“Yeni ZS EV, kullanıcıların isteklerine göre geliştirildi” ZS EV modelinin MG markası için ne kadar değerli olduğunu vurgulayan Doğan Trend Otomotiv Genel Müdür Yardımcısı Tibet Soysal; “Yüzde 100 elektrikli ZS EV modeli ile birçok konuda öncü olmayı başardık. Ülkemizde ilk defa televizyonlarda elektrikli bir otomobilin reklamını yayınladık. ZS EV, sınıfının Euro NCAP’ten 5 yıldız alan ilk yüzde 100 elektrikli modeli oldu. Valueguard ikinci el değer koruma programımız ve Wallbox şarj istasyonu ile müşterilerimize kendi evlerinde hızlı şarj çözümü sunmamız ile de birçok yeniliği Türkiye’ye getiren marka olduk. En önemlisi de ülkemizde MG’ye gösterilen ilgi ve başarılarımız sayesinde Yeni ZS EV projesinde aktif rol alan ülkelerden biri olduk. Müşterilerimizin geri bildirimlerini yakından takip ederek üretim merkezi ile yaptığımız paylaşımların sonucunda Yeni ZS EV taleplerimiz dikkate alınarak geliştirildi. Satışa çıktığı ülkelerde birçok prestijli ödül kazanan ve İngiltere’de ‘Yılın En İyi Elektrikli Aile Otomobili’ seçilen Yeni ZS EV’yi yollarda göreceğiniz olmanın gururunu yaşıyoruz.” dedi.

Elektrikli SUV’de bir başarı hikayesi!

Markanın en çok satılan modeli olan ZS, bugüne kadar 70’ten fazla ülkede 1 milyonun üzerinde satıldı. Satışa çıktığı ülkelerde 40’ın üzerinde prestijli ödül kazanan ZS EV, SUV gövde yapısı, geniş iç hacmi, 448 litre bagaj kapasitesi ve Euro NCAP’ten 5 yıldızlı güvenliği ile son olarak ev sahibi İngiltere’de 2023 yılının “En İyi Elektrikli Aile Otomobili” seçilmişti. Ülkemizde 2021 Haziran ayında yollara çıkan ZS EV aynı ay içerisinde en çok satılan elektrikli otomobil olmuştu. ZS EV, ülkemizde satışa çıktığı günden itibaren çok başarılı bir satış grafiği yakalayıp Türkiye’nin en çok satılan ilk 5 elektrikli otomobili arasına girme başarısını da göstermişti. Marka, 2023 yılının ilk yarısında bugüne kadar Türkiye’de satılan tüm elektrikli MG modellerinden daha fazla ZS EV satışı gerçekleştirmeyi hedefliyor.

Yeni ZS EV bir önceki ZS EV’yi şarj ediyor, 273 km de menzili kalıyor!

Teknolojisi gelişen iç tasarımı, eklenen yeni güvenlik önlemleri ve Türkiye için yepyeni bir teknoloji olan V2L (Vehicle to Load) yani araçtan araca şarj özelliği

sayesinde yeni ZS EV, elektrikli araçlar arasında adından çokça söz ettirmeye hazırlanıyor. İngiltere ve İsveç’te “Yılın Otomobili” seçilen yeni ZS EV’nin araçtan araca şarj (V2L) özelliği sayesinde elektronik cihazları şarj etmek veya çalıştırmak mümkün olduğu gibi bu özellik ile ZS EV, bir elektrikli otomobili de şarj edilebiliyor. Hatta yeni ZS EV 2021 yılında satışa sunulan bir önceki ZS EV’yi yüzde 20’den yüzde 80’e kadar şarj ettikten sonra 273 km menzili kalıyor. Elektriğin bulunmadığı ortamlarda elektrik enerjisi sağlayan ZS EV, kampçılar ve karavan sahipleri tarafından da rahatlıkla kullanılabilir.

13 yeni, 26 geliştirilen özelliğiyle ZS EV

Yeni ZS EV, tasarımıyla, donanımlarıyla ve iç mekan özellikleriyle çok daha fazlasını sunuyor. Yeni ZS EV’nin uzunluğu 9 mm’lik artışla 4323 mm’ye, yüksekliği de 5 mm’lik artışla 1649 mm’ye ulaştı. Daha elektrikli ve daha premium bir görüntü sunan Yeni ZS EV, yassı MG logosu ve gövde rengi kapalı ızgarası ile dikkat çekiyor. Alt ızgara tasarımı, koyu renkli farlar, şarj kapağı ve ön tampon deflektörü de diğer ön bölüm yenilikleri arasında yer alıyor. Ayrıca önde 21 LED’den oluşan “Silverstone” farlar daha düşük enerji tüketimi sağlıyor, 50.000 saati aşan kullanım ömürleri var ve yüzde 144 daha parlak aydınlatma sağlıyorlar. Yeni 17 inçlik çift renkli sportif alaşım jantlar, optimize edilmiş, aşınmaya dirençli yapısıyla rüzgar sesinin azaltılmasında etkili olurken, enerji tüketimine de katkı sağlıyor. Koyu renkli “Phantom” LED arka stoplar, yeni arka sis farları ve arka tampon deflektörü de arka tasarımdaki yenilikler arasında yer alıyor.

İç mekanda da yeni tuş takımlarını kapsayan yeni orta konsol ve kırmızı dikişli spor koltuklar göze çarpıyor. Yumuşak malzemeleriyle konfor sunan 6 yönlü elektrikli ayarlanabilir sürücü koltuğunda olduğu gibi ön yolcu koltuğunda da ısıtma fonksiyonu sunuluyor. Toplamda 5 USB çıkışı, kablosuz telefon şarjı, orta konsolda tutamak, 360 derece kamera, otomatik klima, arka koltuklar için havalandırma menfezleri, arka koltuk kol dayanağı içinde bardaklıklar ve arka orta koltuk başlığı, MG ZS EV’nin geliştirilen iç mekan donanımları arasında yer alıyor.





Otomobil içinde en yüksek hava kalitesi sağlama fikri ile ortaya çıkan ve MG modellerinde bulunan PM 2.5 filtre sayesinde araç içindeki herkes yolculuk boyunca temiz ve sağlıklı bir hava soluyabiliyor. 2.5pm soluduğumuz havada bulunan ve sağlığınıza zarar veren maddenin büyüklük ölçüsü. Standart filtreler bizleri ancak 10pm büyüklüğündeki polenlerden koruyabiliyorken PM 2.5 filtre, normal filtrelerin temizleyemediği, insan saç telinin yaklaşık yüzde 3'ü büyüklüğündeki zararlı maddeleri temizleyebiliyor.

Kokpitte yer alan iki farklı dijital ekrandan sürücünün önünde olan 12.3 inçlik gelişmiş görsel sunumuyla LCD göstergeden temel hız, menzil, kalan enerji, adaptif sürüş gibi donanımlar takip edilebiliyor. Orta konsoldaki 10.1 inçlik yansıma önleyici ve parmak izi engelleyici dokunmatik ekrandan da multimedya arayüzleri yönetilebildiği gibi MG Pilot fonksiyonları da dahil olmak üzere sürüş ile ilgili önemli ayarlamalar da yapılabiliyor. Android Auto, Apple Carplay ve Bluetooth uyumlu multimedya, 6 hoparlörlü ve 3 boyutlu ses sistemiyle destekleniyor.

Premium standart donanım

Yeni MG ZS EV, Luxury donanım seviyesiyle sunuluyor. "Uzun Menzilli" batarya ile donatılan Yeni ZS EV son derece kapsamlı premium donanımları standart olarak sunması ile öne çıkıyor. Yeni model, panoramik açılabilir cam tavan, 360 derece kamera, PM2.5 filtrelili iklim kontrolü, ısıtmalı ön koltuklar, deri çok işlevli direksiyon, LED farlar ve stop lambaları, 6 yönlü ayarlanabilir elektrikli sürücü koltuğu, 40:60 oranında katlanabilir arka koltuklar, anahtarsız giriş, elektrikli ve ısıtmalı yan aynalar, yeni tasarımı 17 inç alüminyum alaşım jantlarla yollara çıkıyor. Ayrıca MG Pilot adı verilen gelişmiş sürüş destek sistemi (ADAS)

içeriyor. Adaptif Hız Sabitleyici, Otomatik Acil Fren Sistemi, Ön Çarpışma Uyarısı, Şerit Takip Desteği, Kör Nokta Monitörü ve Trafikte Sürüş Sistemi gibi özellikler bu sistemin altında yer alıyor.

Yeni ZS EV; Dover White, Pebble Black, Diamond Red, Battersea Blue ve Blade Silver olmak üzere beş farklı gövde rengiyle sunuluyor. Elektrikli MG modelleri, elektrikli aktarma organları ve batarya da dahil olmak üzere 7 yıl/150.000 km garantiye sahip olarak sahiplerine teslim ediliyor. Doğan Trend Otomotiv, önceki ZS EV modelinde çok konuşulan Valueguard ikinci el değer koruma garantisini Yeni ZS EV için de sunuyor.

Elektrikli sürüşte güçlü performans özellikleri

ZS'in en yeni versiyonu yüzde 100 elektrikli ZS EV'nin performans değerlerinde de önemli gelişimler sağlandı. 105 kW yerine artık 115 kW güç üreten elektrik motoru besleyen batarya kapasitesi de 44,5 kWsa'den 72,6 kWsa'e yükseltildi. Şarj süresini kısaltacak geliştirmeler de yapıldı, dahili AC şarj gücünün kapasitesi 11 kWsa'e artırıldı. Azami DC şarj gücü 92 kW'ye yükseltilerek yüzde 30'dan 80'e olan şarj süresi 40 dakikadan 30 dakikaya indirildi. Yeni ZS EV'nin enerji tüketimi 17,8 kWsa/100 km'ye düşerken WLTP menzili 263 km'den 440 km'ye çıktı. Yeni model, tüm bunlara ek olarak artık şehir içinde 335 km yerine 591 km'lik menzile ulaşabilmesiyle segmentindeki en iddialı seçeneklerden biri konumuna geliyor. Maksimum hız ise 140 km/sa'ten 175 km/sa'e yükseltilen Yeni ZS EV, 0-50 km/s hızlanmasını 3,6 saniyede ve 0-100 km/s hızlanmasını 8,6 saniyede tamamlıyor.



Sahip olduğu Eco, Normal ve Sport olarak 3 farklı sürüş modu ve 3 seviyeli enerji geri kazanım seçeneği sunan KERS (Kinetik Enerji Geri Kazanım Sistemi), ZS EV kullanıcısının tüm ihtiyaçlarına cevap verirken menzilin de kontrol edilmesine olanak tanıyor. Akıllı batarya yönetim sistemi ile çok daha verimli batarya kullanımı sağlayan ZS EV'nin üst düzey batarya koruma özelliği ile de güvenlik ön planda tutuluyor.

Aile için ideal bir elektrikli

Yeni MG ZS EV, geliştirilen özellikleriyle kalabalık aileler de dahil olmak üzere herkese hem günlük hem de haftasonu yolculuklarında eksiksiz bir yol arkadaşı oluyor. Sınıfının en geniş iç hacimlerinden birini sunan ZS EV, MG'nin ses ve titreşim konusundaki üstün NVH değerlerinde yeni bir seviyeye erişiyor. EDS Akustik Panel Kaplaması, çamurluk iç panellerindeki özel yalıtım ve Michelin 3ST lastikler gibi çok sayıdaki akustik konforu iyileştirici sayesinde Yeni ZS EV ile tüm yolculuklar konforlu ve sessiz oluyor. 448 litre ile 1166 litre arasında değiştirilen bagaj hacmine ek olarak iç mekanda 23 farklı saklama alanıyla fonksiyonellik artırılıyor. 50 kg taşıma kapasiteli alüminyum tavan raylarına ek olarak 500 kg çekme kapasitesiyle de hafta sonu kaçamakları için ideal bir SUV oluyor.

Deneyim Noktaları Hızla Artmaya Devam Ediyor

Türkiye'de Doğan Trend Otomotiv tarafından temsil

edilen MG, elektrikli ve benzinli modelleriyle elde ettiği başarıya paralel olarak satış ve servis ağını da genişletiyor. Geçtiğimiz yılın MG markası için öne çıkan başlıklarından biri de Servis ve Deneyim Noktaları sayısındaki artış olmuştur. Elektrikli yeni modellerin de katılımı ile 2023 yılında yatırımlarına devam edecek olan MG markası, bu sene deneyim noktalarının sayısını 23'e çıkartacak.

MG ZS EV Teknik özellikler

Uzunluk: 4.323 mm

Genişlik: 1.809 mm

Yükseklik: 1.649 mm

Aks mesafesi: 2.585 mm

Yerden yükseklik: 161 mm

Bagaj hacmi (Koltuklar dik/katlı): 448/1166 litre

Maksimum güç: 115 kW (156 PS)

Maksimum tork: 280 Nm

Hızlanma 0-50 km/s: 3,6 sn

Hızlanma 0-100 km/s: 8,6 sn

Maksimum hız: 175 km/s

Batarya kapasitesi: 72,6 kWsa

WLTP menzili: 440 km

Şehir içi menzil: 591 km

Enerji tüketimi: 178 kWsa/km

Entegre şarj cihazı (AC): 11 kW

DC %5-80 şarj süresi: 40 dk

Boş ağırlık: 1.620 kg



Ford ve VW ortaklığından doğdu

Volkswagen ve Ford ortaklığı genişleyerek devam ediyor. Yepyeni Ford Explorer EV bu ortaklığın bir sonucu olarak, son derece iddialı bir tasarımla tanıtıldı.

YENİLİK

Ford Explorer EV









YENİLİK

Ford Explorer EV





25 bin Euro'nun altına satılacak!

Elektrikli mobilite atağına başarıyla devam eden Volkswagen, Avrupa satış fiyatı 25 bin Euro'nun altında olacak, tamamen elektrikli yeni konsept modeli ID. 2all'u tanıttı.

Volkswagen'in yeni tasarım dilini taşıyan, önden çekişli, 450 km'ye kadar menzile sahip model; Yarı Otonom Sürüş Asistanı "Travel Assist", IQ.LIGHT veya Elektrikli Araç Rota Planlayıcı gibi yenilikçi teknolojik özelliklerle donatılmış olacak. Yeni MEB Entry platformuna dayalı olarak üretilecek ID. 2all, Volkswagen'in 2026 yılına kadar pazara sunmayı planladığı on yeni elektrikli araç modelinden biri olacak. Volkswagen'i gerçek bir "Love Mark" yapma hedefiyle hızlı ve temelden bir dönüşüm içinde olduklarını söyleyen Volkswagen Binek Araç CEO'su Thomas Schäfer, "ID. 2all, markayı nereye götürmek istediğimizi gösteren bir model. Müşterilerimize yakın olmak ve harika bir tasarımı, en iyi teknolojiyle birlikte sunmak istiyoruz. Elektrikli mobilitayı kitlelere ulaştırmak için dönüşümü hızla uyguluyoruz." dedi. Volkswagen, ID. 2all'ın seri üretim versiyonunun başlangıç fiyatının, Avrupa pazarı için 25 bin Euro'nun altında olmasını ve modelin 2025 yılında müşterilere sunmayı hedefliyor.

Volkswagen'in odak noktasının her zaman müşterilerinin ihtiyaç ve gereksinimleri olduğunu söyleyen Satış, Pazarlama ve Satış Sonrasında sorumlu

Yönetim Kurulu Üyesi Imelda Labbé ise "Volkswagen'in bilinen özelliklerini yeni mobilite dünyasına aktarıyoruz: yüksek kalite ve işçilik, üstün yazılım ve gerçek katma değerli dijital hizmetler." şeklinde bilgi verdi. ID. 2all'un Volkswagen Grubu'nun modüller elektrikli platformunun (MEB) en son versiyonu üzerine geliştirildiğini belirten Teknik Geliştirmeden Sorumlu Yönetim Kurulu Üyesi Kai Grönitz: "ID. 2all, ilk önden çekişli MEB aracı olacak. Yeni MEB Entry platformunun sağladığı esneklikle teknoloji ve günlük kullanılabilirlik açısından yeni standartlar belirleyeceğiz." dedi.

Geliştirilmiş MEB Entry platformunun yanı sıra; ID. 2all, yeni pil ve şarj teknolojisiyle verimli bir sürüş sağlıyor. 166 kW/226 PS güce sahip güçlü bir elektrik motoruna sahip model, 450 kilometreye (WLTP) kadar menzile ulaşabilecek. ID. 2all'da tasarıma daha fazla odaklandığını belirten Volkswagen Binek Araç Tasarım Departmanı Başkanı Andreas Mindt de "ID. 2all, Volkswagen'in istikrar, beğeni ve heyecan gibi üç temele dayanan yeni tasarım dilinin ilk gösterimini gerçekleştiriyor." diye konuştu.





YENİLİK

Volkswagen ID. 2all





ID. 2all TEKNİK ÖZELLİKLER

Çekiş sistemi: Önden çekiş

Elektrik motoru gücü: (kW / PS) 166 / 226

Menzil 450 km (WLTP)

Şarj süresi: %10'dan %80'e ~20 dk.

0-100 km/s: < 7 sn

Maksimum hız: 160 km/s

Uzunluk: 4,050 mm

Genişlik: 1,812 mm

Yükseklik: 1,530 mm

Aks genişliği: 2,600 mm

Bagaj hacmi kapasitesi: 490 - 1,330 lt

Lastikler: 225/40 R20

YENİLİK

Volkswagen ID. 2all





Nedir bu AC DC elektrikli araç şarjı?

Elektrikli otomobillerin yaygınlaşmaya başlamasıyla birlikte AC şarj, DC şarj, daha uzun ya da daha kısa süreli şarj gibi şeyleri konuşmaya başladık. İyi ama tüm bunlar nedir? Otomotiv Y. Mühendisi Aykut KAMAN yazdı.





FASTNED

EU MARVEL R



Elektrikli araçlarda şarj teknolojilerinden bahsetmeden önce şarj olarak ifade ettiğimiz, Türkçe karşılığı yükleme olarak adlandırılan ve esasında depo ettiğimiz/yüklediğimiz kavram olan elektrik akımının türlerini kısaca açıklamak gerekmektedir. Çok kaba olarak ifade etmek gerekirse elektrik yükü bir noktadan diğerine önce DC dediğimiz doğru akım; ardından Nicola Tesla (selam olsun) tarafından kullanıma sunulan ve AC dediğimiz alternatif akım ile akıtılır. Elektrik enerjisini depoladığımız devre elemanı bataryalardır. Bataryaların elektrik enerjisini depolaması için akımın DC (doğru akım) olarak akıtılması gerekmektedir. Bu nedenle biraz sonra değineceğimiz elektrikli araçlarda şarj teknolojilerinde kaynağımız ister AC ister DC olsun, son noktada enerji depolama ünitemiz olan bataryamıza elektrik akımı DC olarak girmek zorundadır.

Bu kısa ve çok özet olan açıklamayı yaptıktan sonra şarj teknolojilerine giriş yapabiliriz. Elektrikli araçlar tasarımlarına ve batarya tiplerine uygun olarak AC ya da DC akım ile şarj edilebilirler. Tesla firmasının ürettiği modeller ise sadece DC şarj ile şarj edilmektedir. AC ve DC akım ile şarj etmenin birbirlerine göre avantajları ve dezavantajları bulunmaktadır. DC şarjın en önemli avantajı aynı zamanda herkesin en çok ilgilendiği konu da olan şarj süresini kısaltması ve bu kısa sürede yapılan şarjla uzun mesafelerin katedilmesine imkân tanınmasıdır. Diğer taraftan DC şarj teknolojilerinin yatırım maliyeti AC şarja göre çok daha yüksek seviyelerdedir.

Peki AC ya da DC akımı nereden bulabilir ve elektrikli aracımızı ne şekilde şarj edebiliriz? Bu soruya birkaç farklı şekilde yanıt verebiliriz. Bunlardan ilki artık özellikle yeni otoyollarımız üzerindeki yakıt istasyonlarının belirli bölümlerinde gözümüze sıklıkla çarpmaya başlayan, genel kullanıma açık şarj noktalarıdır. Bu şarj noktaları yakıt istasyonlarının dışında insanların genel kullanım ve yaşam alanları olan AVM'ler, iş yerleri ve yakın gelecekte sitelerinde ya da müstakil evlerinde de kurulu olabilir. Bu şarj noktalarını kullanarak elektrikli aracımızı Kablolu Şarj teknolojisini kullanarak şarj etmiş olmaktadır. Kablolu Şarj teknolojisi yazımın başında ifade ettiğim akım türlerine göre de kendi içerisinde çeşitlenmektedir. Elektrikli aracımızı evimizde şarj edeceksek evimizin elektrik alt yapısı gereği farklı kablo; genel kullanıma uygun AVM ya da yakıt istasyonlarında şarj edeceksek farklı bir kablo; DC şarj ile hızlı şarj etmek istersek buna uygun bir kablo bağlantısı kullanılması gerekmektedir. Bu farklılığın sebebi ise elektrik akımının akıtılması için gerekli bir diğer elektrik kavramı olan gerilim değeri ile ilgilidir. Evde kullandığımız gerilim ile genel kullanım alanlarında kullanılan gerilim değerleri birbirlerinden farklıdır. Aynı şekilde hızlı şarj ederken kullanılan gerilim de bu iki gerilim değerinden farklıdır. Diğer taraftan bu farklılıklar bizi elektrikli araçlardan soğutmamalıdır; zira her tip için gerekli kablo bağlantısı elektrikli araçlarla birlikte kullanıcıya sunulmakta ve bu konuda bir eksiklik yaşanmamaktadır. Peki temelde ev tipi, genel kullanım tipi ve DC tip olarak 3 farklı kategoriye ayırdığımız bu tiplerin detayları nelerdir?



Ev tipi olarak adlandırabileceğimiz kategoride elektrikli aracımızın şarj işlemi evde elektrikli aletlerimizi çalıştırmakta kullandığımız standart prizler kullanılarak sağlanmaktadır. Bu prizlerimizde elektrik akımı AC tiptedir. Gerilim değeri çok düşük olduğu için şarj süresi de en uzun yöntemdir. Yapılan ölçümlerde kullanım şekline de bağlı olarak 1 saatlik şarj ile yaklaşık 5 km'lik bir menzil mesafesi elde edilmektedir. Bataryalarımızın tam kapasite ile dolu duruma gelmesi için ise batarya kapasitesine ve hava sıcaklığına da bağlı olarak ortalama bir süre vermek gerekirse min.8-max.30 saatlik süreler söylenebilir.

Genel kullanıma uygun kategoride ise standart ev tipi prizlerden farklı olarak daha yüksek gerilim değerinde çalışmaya uygun kablo bağlantıları devreye girmektedir. Daha yüksek gerilim uygulanması nedeniyle bataryaların şarj edilme süreleri ev tipi teknolojiye göre daha kısa sürede tamamlanmaktadır. Bu kategori için de bir süre belirtmek gerekirse tam dolmuş için yine aynı koşullar göz önüne alınarak 3-10 saat arasında değişen sürelerden söz edilebilir. Bu kategori kısa vadede en çok temas edeceğimiz ve karşımıza çıkacak olan, elektrikli araç kullanıcılarının en çok kullanacağı şarj teknolojisidir. Bu teknolojinin

kullandığı akım tipi de ev tipinde olduğu gibi AC dediğimiz alternatif akım tipidir.

Bu iki kategoriden farklı olarak DC olarak isimlendirilen ve doğru akım ile şarj edilen, diğer ve en çok bilinen adıyla hızlı şarj olarak da tanımlanan şarj kategorisi bir diğer şarj teknolojisidir. Bu teknolojiye göre daha yüksek bir gerilim seviyesi uygulanmaktadır. Kablo yapısı da bu yüksek gerilim değerine uygun yapıdadır. Sadece gerilim seviyesi yüksek olduğu için değil, AC yerine DC akım kullanıldığı için de şarj süresi çok kısa ve birim zaman göre menzil süresi de en uzun şarj teknolojisidir. Öyle ki; bataryanın tam kapasite dolu duruma gelmesi yine aynı koşullara bağlı olarak yaklaşık 1 saatlik süre içerisinde mümkün olabilmektedir. Diğer taraftan sürekli hızlı şarj batarya ömrüne olumsuz etki etmektedir. Ev tipi ve genel kullanım tiplerinden farklı olarak sadece DC şarj istasyonlarında ve DC şarja uygun bağlantı ekipmanları kullanılarak bataryaların şarj edilmesi sağlanmaktadır. Diğer iki kategori için gerekli bağlantı ekipmanları araçlarda hazır bulunurken, DC şarj için gerekli ekipmanlar DC şarj istasyonlarında yer almaktadır.



Buraya kadar olan kısımda kısa vadede kullanıma hazır duruma gelen ve sayıca artarak kurulumları devam edecek olan Kablolu Şarj teknolojileri üzerinde bilgiler aktarmış olduk. Kablolu şarjın yanısıra gelişimi devam eden şarj teknolojileri de bulunmaktadır. Bu teknolojiler orta ve uzun vadede kullanıma sunulacak ve elektrikli araçların menzil sürelerinin artmasına, şarj olanaklarının çeşitlenmesine ve bu sayede otomobil kullanıcılarının ilk tercihlerinin elektrikli araçlar olmasını sağlayacaktır. Bu teknolojilerden ilki insanların yakın geçmişte de konuşmaya başladığı ve bazı küçük ölçekli kara taşıtlarında kullanıldığı bilinen batarya değişim yöntemidir. Bu yöntemde şarjı biten batarya uzman kişilerde dolu batarya ile değiştirilerek kullanıcıların şarj süresini beklemeksizin sadece batarya değişim süresi dahilinde yoluna devam etmesi sağlanmış olacaktır. Bu yöntemin dezavantajı batarya değişimi için bu konuda uzmanlaşmış ve yetkilendirilmiş değişim noktalarına ihtiyaç duyulmasıdır. Düşüncem odur ki; elektrikli araçların kullanımları yaygınlaştıkça batarya değişim işlemleri için de pazarda ciddi bir atılım ve girişimcilik örnekleri ile karşılaşacağız. Endüstri 4.0 mantığı çerçevesinde değiştirilen bataryaların uzaktan izlenerek doluluk oranlarının yetkili kişi/kurumlarca takip edilmesi ve elektrikli araç kullanıcılarına yol yardımı, uygulama üzerinden en yakın batarya değişim noktasının gösterilmesi ve buraya yönlendirilme-

si gibi çeşitli hizmetler sunulması sağlanacaktır.

Bir diğer şarj teknolojisi ise Kablosuz Şarj teknolojisidir. Bu yöntem ile şarj işlemi için kablo kullanma ve kablo taşıma zorunluluğu ortadan kalkmaktadır. Bu yöntem ile önceden hazırlanmış ve elektrik alan meydana getiren özel bir zemin üzerine elektrikli aracın park edilmesi suretiyle şarj işlemi gerçekleştirilmektedir. Bu yöntemin uzun vadede geleceği nokta ise karayollarının belirli alanlarına bu özel zeminin uygulanmasıyla birlikte aracın hareket halinde şarj edilmesine de olanak sağlamasıdır.

Elektrikli otomobil üreten bir ülke olarak şarj teknolojileri ve alt yapısı hakkında kendi ülkemizde de özellikle son 2 yılda çok ciddi gelişmeler yaşanmaktadır. Bu yıl içerisinde yollara çıkması beklenen TOGG'un da hayatımıza dahil olması neticesinde bu konudaki gelişmelerin daha da artacağı bir gerçektir. Bu konuda T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'mızın çok detaylı bir çalışması bulunmaktadır. Çalışma incelendiğinde gelecek adına bu konuda umut verici hedeflerin ve çok kıymetli çalışmaların yapıldığı ve kısa süre içerisinde çok büyük yol alınmasının hedeflendiği görülmektedir. Bununla paralel olarak bir sonraki sayımızda ülkemizdeki şarj alt yapısının detayları, TOGG'un bu konuda ne şekilde öncülük ettiği konularına değineceğiz.





YENİ DACIA SPRING

ELEKTRİKLİDE SIRA HERKESTE



Yeni Dacia Spring'in karma CO₂ salımı 0 (g/km), yakıt tüketimi 125,4-145,2 (Wh/km) aralığındadır. Temsilî model üzerinde gösterilen aksesuarlar farklılık gösterebilir. Ayrıntılı bilgi dacia.com.tr'de

Dacia'nın tercihi 

TÜRKİYE'DE YILIN OTOMOBİLİ NISSAN X-TRAIL

Onun yükseklik korkusu yok



OGD
Otomotiv Gazetecileri Derneği



X-Trail e-POWER'in ortalama CO₂ emisyonu 143-148 g/km (WLTP) ve ortalama yakıt tüketimi 6,3-6,5 l/100 km (WLTP) olup, versiyonlar arası değişiklik gösterebilir. Yakıt tüketimleri 715/2007/EC'ye göre belirlenmiştir. Görselde görülen aksesuar ve donanımlar Türkiye'de sunulan versiyonlardan farklılık gösterebilir. Detaylı bilgi www.nissan.com.tr'de.