iotomobil.com
12 - 18 NİSAN 2021
iotomobil
İNTERAKTİF OTOMOBİL GAZETESİ
TÜRKİYE'NİN İLK HAFTALIK DİJİTAL OTOMOTİV GAZETESİ
1 YAŞINDA

TÜM OKURLARIMIZA VE DESTEKLEYENLERE TEŞEKKÜRLER

YAPAY ZEKA YASALAR ???

OTONOM ARAÇLAR KAZA YAPARSA KİM SUÇLU ??

678

TÜM SORULARI ALANINDA UZMAN AVUKAT **MURAT KEÇECİLER** VE TEKNOLOJİ BLOGGER'I **RIDVAN ÖZDEMİR** CEVAPLADI







HONDA 3
motosikletin lideri
#GüçSendeArtık

EMİR TUNÇYÜREK'E SORDUK 9
NEDEN ELEKTRİKLİ ARAÇ?

YouTube

İNTERAKTİF OTOMOBİL

TIKLAYIN VE KANALA GİDİN

ABONE OLMAYI UNUTMAYIN



Yazının gücü yadsınamaz ve vazgeçilmesi de mümkün değil. Fakat yazının gücünü destekleyen ve daha hızlı ve daha fazla kişiyle buluşturmak için video içerikte önemli ve dahi daha da önemli olacak. Ben de yazılarımı, otomobile dair gelişmeleri ve test ettiğim araçları video formatında yayınlamaya karar verdim.

Nihayet iotomobil.com, Türkiye'nin ilk haftalık dijital otomotiv gazetesi İNTERAKTİF OTOMOBİL ile çıktığım dijital yolculuk İNTERAKTİF OTOMOBİL YouTube kanalıyla devam ediyor.

Herkese keyifli okumalar ve seyirler dilerim.



LEXUS RX'İ DE FİLOSUNA KATTI

ENTERPRISE Rent A Car'ın ana franchise sahibi Enterprise Türkiye, Premium otomobil üreticisi Lexus ile önemli bir iş birliğine imza attı. Kiralık araç kullanan yöneticiler ve kiralık araçlarında konforu ve lüksü tercih eden müşteriler için yeni alternatifler sunmayı hedefleyen Enterprise, filosuna dünyanın ilk premium SUV'u olan Lexus RX 300'ü kattı.



ARTIK DAHA GÜÇLÜ

Teslimat töreninde konuyla ilgili değerlendirmelerde bulunan Enterprise Türkiye CEO'su Özarslan Tangün "Türkiye'de başka hiçbir kiralama filosunda olmayan araçları müşterilerimize deneyimletiyor ve yeni araç teknolojilerini yakından takip ediyoruz. Üst seviyede konfor ve teknolojiyi bir arada sunan Lexus RX'lerle birlikte filomuz artık daha güçlü" dedi.

NC750X

14,1 litrelik yakıt deposuyla yaklaşık 400 km menzil



Türkiye motosiklet pazarında 6 yıldır liderliğini sürdüren Honda, sevilen ve yenilenen X-ADV ve NC750X motosiklet modellerini Türkiye yollarına çıkardı.

2021 model X-ADV ve NC750X Euro5 uyumlu, güçlenen motorları ile dikkat çekerken; motosikletin SUV'si olarak tanımlanan X-ADV yeni bir multimedya ve bağlanabilirlik sistemi, NC750X ise hafifletilen yapısı ile kullanım kolaylığı ve yakıt tasarrufu sunuyor. Motosiklet sürücüleri için hem şehir içi kullanım kolaylığı sağlayan hem şehir dışı performansıyla dikkat çeken iki modelin yeni versiyonları Nisan ayından itibaren Türkiye'de satışta.

Çok daha keskin bir görünüm kazanan Yeni Honda X-ADV, 149 bin TL fiyatıyla satışa çıkarken, NC750X de 95 bin 400 TL'den başlayan fiyatıyla bayideki yerini aldı.

BENZERSİZ SÜRÜŞ

HONDA'nın en sevilen çok yönlü motosikletlerinden biri olan NC750X, daha yüksek devirli ve güçlü motor, yeniden ayarlanan vites oranları, Elektronik Gaz Kelebeği (TBW), üç farklı sürüş modu ve geliştirilen Honda Seçilebilir Tork Kontrolü (HSTC) gibi özellikleriyle benzersiz bir sürüş deneyimi sunmak üzere yenilendi.

TÜRÜNÜN TEK ÖRNEĞİ

HEM şehir için kullanımına uyumlu hem de asfalt dışı yollarda performansı yüksek motosiklet ihtiyacına yönelik olarak geliştirilen, türünün ilk ve tek örneği olan Honda X-ADV performans, ağırlık, tasarım ve kullanım kolaylığı olmak üzere kapsamlı bir şekilde yenilendi.

HONDA

X-ADV



13,2 litrelik yakıt deposuyla 366 km'ye kadar menzil

iotomobil İNTERAKTİF OTOMOBİL GAZETESİ
TÜRKİYE'NİN İLK HAFTALIK DİJİTAL OTOMOTİV GAZETESİ
YIL: 1 SAYI: 52

İmtiyaz
Gündem PR İletişim & Danışmanlık

Genel Yayın Koordinatörü
Fırat İpek
firatipek@iotomobil.com

Yayın Danışmanı
Levent Çezik

Yazı İşleri Müdürü
Mehmet Koca

Katkıda Bulunanlar
Ercan Karaca

Reklam
Gündem PR İletişim & Danışmanlık
levent.cezik@gmail.com

Sosyal Medya
instagram/iotomobilgazete
twitter/@iotomobilgazete
facebook/iotomobil

Adres
100. Yıl Mah. 2254 Sok. H Blok No: 11 D: 218
Otocenter / Bağcılar - İstanbul
GSM: 0532 682 27 36
www.iotomobil.com
e-mail: info@iotomobil.com

İnteraktif Otomobil gazetesi Basın Meslek İlkeleri'ne uymaya söz vermiştir. İnteraktif Otomobil gazetesinde yayınlanan yazı, fotoğraf ve haberlerin tamamı veya bir kısmı kaynak gösterilmeden kullanılamaz.

FİYATI 394 BİN TL'DEN BAŞLIYOR

TÜRKİYE'de ilk defa bir elektrikli otomobilin bataryası 7 yıl -150 bin kilometre üretici garantisi kapsamında olacak. Mayıs ayı itirabıyla müşterilerle buluşacak olan MG ZS EV, 394 bin TL ve 409 bin TL'ye satışta.



Kağan Dağtekin

VAVV İŞTE BU

Yaklaşık 100 yıllık bir marka olan MG'nin yüzde 100 elektrikli modeli ZS EV, elektrikli otomobil tutkunlarının karşısına çıktı. 263 km menzile sahip ZS EV'yi ilk kez kullandığında 'Vavv işte bu' dediğini söyleyen Kağan Dağtekin, "Ulaşılabilir bir otomobil olacak" dedi.

Dünyada olduğu gibi Türkiye'de de elektrikli otomobil, özellikle elektrikli SUV pazarı büyüyor. 1 yıldır Avrupa pazarında satışlar düşse de Türkiye pazarında yaşanan rekor satışlar beraberinde yeni marka ve modellerin de pazara girmesine neden oldu. Son olarak 100 yıllık bir geçmişe sahip olan MG markası yüzde 100 elektrikli bir modeliyle tüketicilerin karşısına çıktı. Avrupa'nın 14 ülkesinde satışlar ve satış sonrası tek merkezden yönetilirken, sadece Türkiye'ye distribütörlük verildi.

143 BEYGİR GÜCÜNDE

Doğan Trend Otomotiv tarafından satışa çıkan MG'nin yüzde 100 elektrikli modeli ZS EV online toplantıda otomotiv basınına tanıtıldı. 143 beygir (105 kW) gücünde ve 353 Nm tork üreten bir elektrikli motora sahip ZS EV, 263 km menziliyle şehir içinde ideal bir kilometre sunuyor. DC şarjla 40 dakikada bataryası yüzde 80 dolan ZS EV'yi evinizde ya da iş yerinizde bulunan AC şarjla 7 saatte şarj edebilirsiniz.

BAGAJ 448 LİTRE

AİLELERİN kullanımı düşünülerek geliştirilen şık, pratik bir elektrikli SUV olan MG ZS EV, hafta sonu gezileri ve sportif etkinlikler dahil olmak üzere ailelerin tüm ihtiyaçlarını karşılayan bir yapıya sahip. 448 litrelik bagaj hacmi ve iç mekanıyla geniş bir ortam sunacak.

HİÇ BU KADAR YAKIN OLMADINIZ

YÜZDE 100 elektrikli MG ZS EV ile ilgili açıklamalarda bulunan Doğan Trend Otomotiv CEO'su Kağan Dağtekin, "Aracı ilk kez kullandığımda 'Vavvv dedim işte bu'. ZS EV'yi 'Yüzde 100 elektrikliye hiç bu kadar yakın olmadınız' sloganıyla müşterilerimize sunarak segment lideri olmayı hedefliyoruz" dedi.



MG ZS EV'NİN BAZI ÖZELLİKLERİ

- L2 otonomi seviyesine sahip MG Pilot sürüş destek sistemi
- 8,1 saniyede 0-100 km/s hızlanma
- 143 beygir, 353 Nm tork ve 263 km menzil
- 40 dakikada hızlı şarj
- 17 inçlik modern tasarımlı jantlar
- 448 litrelik bagaj ve iki seviyeli bagaj zemini
- Döner Vites Seçim Kumandası
- Eko, Normal ve Sport sürüş modları
- 8 inçlik geniş dokunmatik ekranı Apple CarPlay ve Android Auto uyumlu.
- Enerjiyi geri kazanmak ve menzili uzatmak için KERS adı verilen üç seviyeli rejeneratif fren özelliği
- Akıllı Batarya Isı Kontrol sistemi tarafından yönetilen batarya paketi, dış sıcaklık değişimlerinden yalıtılmış olup her türlü hava koşulunda optimum güç ve menzil sağlıyor.
- Şerit Takip Asistanı (LKA)
- Şeritten Çıkma Uyarı ve Önleme Sistemi
- Acil Durum Şerit Takip sistemini
- Şerit Değiştirme Asistanı
- 360 derece radar sistemi
- Uyarlanabilir Hız Sabitleme Sistemi
- Adaptif Hız Sabitleyici (ACC)
- Akıllı Uzun Far Asistanı (IHC)
- Önden Çarpışma Uyarı Sistemi
- Kör Nokta Uyarı Sistemi
- Arka Çapraz Trafik Uyarı Sistemi ve Kapı Açma Uyarı Sistemi.

TÜM ÖZELLİKLER VAR



Tasarımından teknolojisine yenilenin Dacia Sandero, nihayet Türkiye'de satışa çıktı. Modern mobilite özellikliklerinin hepsini bünyesinde barındıran yeni Sandero, 152 bin 900 TL'den başlayan kampanyalı fiyatıyla bayilerde.

Geçtiğimiz Şubat ayında ülkemizde boy gösteren ve büyük bir ilgi gören Yeni Dacia Sandero Stepway'in ardından, Yeni Sandero da bayilerde satışa çıktı. Nisan ayında sınırlı sayıdaki Yeni Sandero 160 bin TL liste fiyatı yerine 152 bin 900 TL'lik avantajlı başlangıç fiyatıyla satışa sunuluyor. Dacia'nın tamamen yenilenen B-HB modeli, bir önceki nesline göre aralarında X-Tronic şanzıman, kör nokta uyarı sistemi, kablosuz Apple Car Play ve elektrikli park freninin de bulunduğu birçok yeniliği de beraberinde getiriyor.

YENİ SANDERO'NUN BAZI ÖZELLİKLERİ

- En yeni sürüş destek sistemleri
- Otomatik yanan farlar, yağmur sensörü ve kör nokta uyarı sistemi
- E-Call ve Start&Stop, elektrikli park freni ve eller serbest Dacia Kart sistemi.

MOTOR SEÇENEKLERİ

90 beygir güce sahip turbo beslemeli 1.0 litre TCe, 6 ileri manuel ya da X-Tronic şanzımanla sunuluyor. Turbo beslemeli 100 beygir gücündeki ECO-G LPG motor seçeneğine ise 6 ileri manuel şanzımanla sahip olunabiliyor.



MOTOR ÖNDE İŞ ARKADA



DÜNYA tanıtımıyla görücüye çıkan Toyota GR 86, bugüne kadar 200 bin adedin üzerinde satışa ulaştı. Önden motorlu ve arkadan itişli GR 86'nın yeni hafif dört silindirli motorun hacmi 2,4 litreye yükseltildi. Çevikliği artıracak şekilde ağırlık merkezi alçakta tutulan yeni GR 86'da sınıfının en iyi yol tutuşa ve dengeye sahip olması hedefleniyor.

YAPAY ZEKA, OTONOM ARAÇLAR VE CEZAİ SORUMLULUK SORUNU



Teknoloji Blogger
Rıdvan Özdemir

> Endüstride otonom araçlara yönelik öne sürülen görüşlerin çok büyük bir kısmı olumlu yönde; hayatımızı kolaylaştıracak, o giderken biz çalışabileceğiz, daha az yakıt sarf edecek, daha güvenli sürüş deneyimi sunacak, daha eğlenceli bir seyir yaşatacak gibi onlarca maddeyi alt alta sıralayabiliriz.

İnsanlık, tarih sahnesine hayatı kolaylaştıran nice yenilikler sundu. Tekerleğin bulunmasıyla daha uzak mesafelere ulaşıldı, tarımın ardından insanlığın beslenmek için büyük riskler almasına gerek kalmadı ve kalıcı yerleşim bölgeleri oluştu, bu durum toplulukların oluşmasına, insan ilişkilerinin gelişmesine ve daha önce hiç ihtiyaç duyulmayan kurumları ortaya çıkmasına sebep oldu.

Makinelerin icadı, insan gücüne duyulan ihtiyacı azaltırken üretim bantlarında görevlendirilecek insan ihtiyacını artırdı, insanlar bu nedenle fabrikaların bulunduğu bölgelere toplandı ve şehirler büyük ölçüde evrimleşti. Üretimin artması ve yaşamsal ihtiyaçların karşılanması nedeniyle daha önceki nesillerin hiç sahip olamadığı bir değer daha ortaya çıktı: Boş zaman.

Sonraki yıllarda insanlığın hayatını değiştiren teknolojiler genellikle "eskisinin daha iyisi" formundaydı. At arabası otomobile, üretim tezgahları fabrikalara ve oklar da füzelere evrildi. Fonksiyon aynı fakat etki çok daha büyüktü. 30 yıl öncesinde ise insanlık tarihindeki en köklü yeniliklerden biri olan internet hayatımıza girdi.

ADIM ADIM GELİŞTİ

İnternet tüm diğer teknolojik gelişmelerden farklı olarak sadece başlı başına bir yenilik olmayıp, yenilik doğuran ve ekosistem yaratan bir yenilik olarak hayatımızdaki yerini aldı. Adım adım mobil teknolojilerin gelişmesi, sensörler ile nesnelerin akıllanması ve nihayetinde de insanlığın teknoloji anlamında ulaştığı zirve noktası olan yapay zeka teknolojileri…

Yapay zeka kullanımı her ne kadar günümüzde yaygınlık kazanmış olsa da kavramsal çalışmaların Katalan matematikçi, filozof ve bilge Ramon Llull'a kadar tarihte izi takip edilebilir. Ars Magna şeklinde isimlendirilen, kağıttan bir mekanizma ile eşleştirilen kavramların kombinasyonlarından oluşan yeni bir bilgi türünden bahsedilmiştir. Bu da yapay zekanın en temel işlevini ifade ettiğinden kavramsal düzeyde yapay zekanın ilk tanımı olarak kabul edilir.

İnsanlık sonraki yıllarda yapay zekanın kodlarla bilgisayarlarda hayat bulması için 1952 yılını bekleyecekti. Arthur Samuel'in geliştirdiği satranç oyunu bu bekleyişe son verdi. İlk kendi kendine öğrenen bilgisayar programının ardından yapay zeka aşama aşama gelişerek diş fırçasından otomobile, akıllı telefondan iş yazılımlarına ve robotlardan uzay mekiklerine kadar hayatımızın her alanında varlığını hissettirmeye başladı.

KEHANETLER

Yapay zeka ve makinelerin buluşmasının ardından üzerine en fazla kehanet üretilen iki araç öne çıktı. Robotlar ve otonom arabalar. Robotlar hakkında üretilen kehanetlerin neredeyse tamamı karamsar zihinlerin ürünü olarak görülebilir. Robotlar işimizi elimizden alacak ve robotlar akıllanıp insanları köleleri yapacak arasında gidip gelen distopik kurgu alemindeki sis bulutları aralamak isteyenlere Byron Reese'in, Yapay Zeka Çağı kitabını tavsiye ederim.

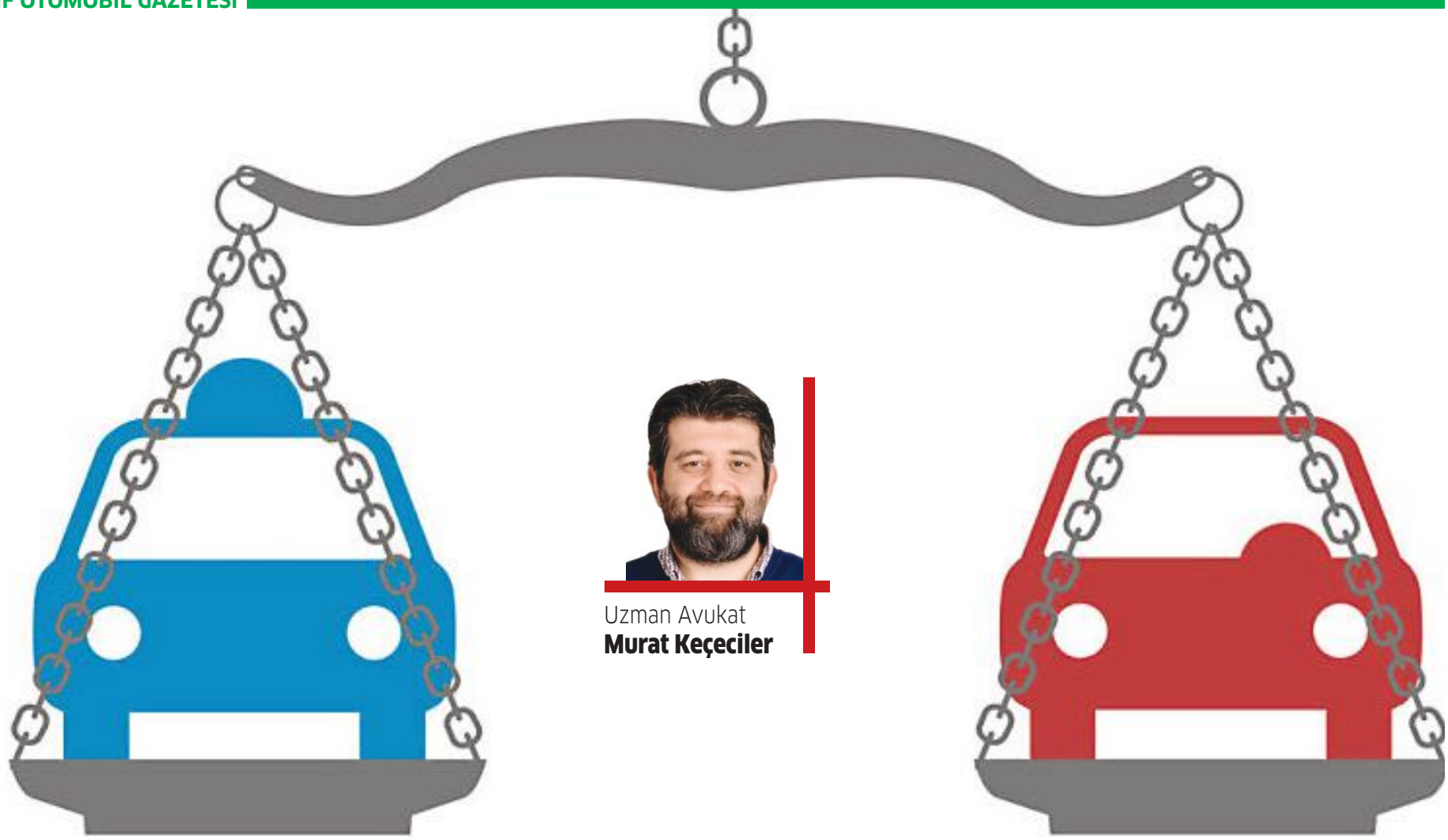
AYIN KARANLIK YÜZÜ

Otonom araçlarda ise daha fazla insanın arabalara aşina olması nedeniyle olsa gerek, durum biraz daha farklı. Endüstride otonom araçlara yönelik öne sürülen görüşlerin çok büyük bir kısmı olumlu yönde; hayatımızı kolaylaştıracak, o giderken biz çalışabileceğiz, daha az yakıt sarf edecek, daha güvenli sürüş deneyimi sunacak, daha eğlenceli bir seyir yaşatacak gibi onlarca maddeyi alt alta sıralayabiliriz. Otonom araçlara dair beklentiler sadece deneyim odaklı değil. Bu teknolojinin tasarruf anlamında da önemli bir beklentiye karşılık geleceği düşünülüyor. ABD Ulusal Karayolu Trafik Otoritesi, otonom araçların otobanlarda yaygınlaşmasının ardından 2025 yılına kadar 300 milyar ABD doları tasarruf sağlayacağını, çarpışmaları azaltacağını ve güvenli sürüş sağlayabileceğini ön görüyor.

Bu beklentiler de (Global Market Insight verilerine göre) 2019 yılında 1 milyar USD olan sektörün 2026 yılında yaklaşık 12 milyar USD düzeyine çıkmasını sağlayacak.

Fakat bir de Ay'ın karanlık yüzü bulunuyor, belki de otonom araçlarla ilgili en önemli endişe olarak cezai ehliyet ve sorumluluğun kimde olacağı belirsizliği diyebiliriz.





Uzman Avukat
Murat Keçeciler

OTONOM ARAÇLARA YOLLARDA YER AÇIN

> OA'lar açısından yaşanan en temel tartışma, kaçınılmaz kaza olgusu karşısında OA'nın vereceği kararların ahlaki sorumluluğun çerçevesi nasıl şekillenecektir? Bu sorumluluk kime ait olacaktır? Kaçınılmaz bir kaza durumunda OA kendi yolcularının güvenliği için yayaların güvenliğini riske atacak mıdır?

Türkiye'nin tek kanallı olduğu 80'li yılların başında doğanlar için "Kara Şimşek" hoş anıların ve eski günlerin canlanmasına yol açacaktır. Cumartesi günleri TRT'de yayınlanan Amerikan yapımı dizide; KITT isimli yapay zeka ile desteklenmiş, otonom bir otomobil ve David Hasselhoff'un canlandırdığı aracın sürücüsü Micheal Knight'ın soluksuz maceralarını konu almaktaydı. KITT ve Micheal maceradan maceraya koşarken, sizlerde o heyecana ekran karşısında ortak olurdunuz.

Günümüzde KITT kadar gelişmiş bir versiyonu halen olmasa da kendi kendisine hareket eden Otonom Araçların (OA) karayollarında test sürüşlerinin ötesinde görmeye başlayacağımız günler yaklaşmaktadır. OA teknolojisinde önemli gelişmeler yaşanmaktadır.

10 KAZADAN 9'U İNSAN HATASI

Bu teknolojiyi destekleyenler, OA'lar ile trafik kazalarının sayısında önemli bir azalmanın meydana geleceğini ileri sürmektedir. Gerçekten de günümüzde meydana gelen on trafik kazasının dokuzunun insan hatasından kaynaklı olduğu bildirilmektedir. 2018 yılı içinde Türkiye genelinde meydana gelen 428 bin 74 trafik kazasında 3 bin 373 kişi yaşamını yitirdi, 310 bin 109 kişi de yaralandı.

TEMEL SORUN KARAR SÜREÇLERİ

OA'ların binek araçlardan daha önce toplu taşıma ve nakliye sektöründe kullanıma girmesi beklenmektedir. Maliyetleri düşürecek olması, efektif ve süreklilik arz eden bir sistem ile verimliliğin de OA'larla artması öngörülmektedir. Bu kapsamda Hollanda, Belçika ve Lüksemburg ortak bir çalışma başlatmış durumda.

OA'ların kullanılmasında en temel sorunların başında insan kontrolünde olan araçların trafikte varlığı durumunda OA'ların karar süreçlerinin nasıl şekilleneceği etrafında toplanmaktadır. Bu teknolojinin yaygınlaşma süreci içerisinde yollarda OA'lar ile insan kontrolündeki araçların ortaklaşa seyir ettikleri dönemlerin olması kaçınılmazdır.

İNGİLTERE 2018'DE YASA ÇIKARDI

2018 yılında Norveç OA'ların kamuya açık yollarda test edilmesine imkan veren bir dizi yasal değişikliğe gitti. Buna ek olarak Norveç Easy Mile firması ile ortaklaşa 25 pilot noktada OA minibüslerin test kullanımlarına başlamıştır.

19 Temmuz 2018 tarihinde Birleşik Krallık, Otomasyon ve Elektrikli Araçlar yasasını çıkarmıştır. Bu yasa ile Sigorta şirketlerinin, OA'ları sigortalama ve OA devredeyken meydana gelen zararlarında sorumlu olmalarının önü açılmıştır. Birleşik Krallıkta yürürlüğe giren yasaya göre sigortalı tarafından, önemli güvenlik yazılım güncellemelerinin yapılmaması veya poliçe kapsamında yasaklanmış bir yazılım müdahalesi durumunda, sigortacının sorumluluğu ortadan kalkmaktadır. Yazılımın güncel tutulmasından ve üretici tarafından belirtilen dışında bir yazılım kullanılmasından araç sahibi konumunda olan sigortalı sorumlu tutulmuştur.

ABD TESTLERE ONAY VERDİ

OA'lar söz konusu olduğunda, en gelişmiş alt yapı ve yasal çerçeve Hollanda ve Singapur'da bulunmaktadır. Bu iki ülke, bu alanda başat aktör konumundadırlar. ABD'de belli eyaletlerde bu araçların kamuya açık alanlarda test edilmesine onay veren düzenlemeler yapılmıştır. Kaliforniya eyaleti, acil durumlarda OA'ların sürücüsüz olarak, tamamen kendi kendilerini kontrol ederek hareket etmelerine imkan veren düzenlemeyi motorlu taşıtlar yasasında yapmış ve 2018 nisanından bu yana da uygulamaya koymuştur.

DEVAMI BİR SONRAKİ SAYFADA

BİR ÖNCEKİ SAYFADAN MURAT KEÇECİLER'İN YAZISININ DEVAMI

OA'ların geliştirilmesinde kamu ve özel sektör işbirliği çok önem kazanmaktadır. OA'ların sağlıklı işlemesi açısından teknik alt yapı ile desteklenmiş yollar önemli bir faktör olmaktadır. Bu açıdan 5G ve benzeri iletişim alt yapısının yaygınlaştığı ülkelerde OA'ların gelişmesi daha kolay olacaktır.

OA'ların yaygınlaşması açısından en önemli konulardan bir diğeri de trafik alt yapı verilerinin OA üreticisi veya bu alanda çalışan özel sektör firmaları ile paylaşılmasıdır. Çünkü OA'ların sağlıklı işlemesi ve hataların azalması açısından geniş bir verinin işlemesine imkân verilmesi önemlidir. Bu kapsamda da veri güvenliği düzenlemeleri ile bu alanda çalışan kurumların ihtiyaç duydukları veriyi elde etmeleri arasında bir çatışma alanının çıktığını ifade etmek mümkündür.

DESTEKLEYENLER VE ŞÜPHEYLE YAKLAŞANLAR

Bu teknolojiyi destekleyenler, insan karar alma süreçlerindeki duygusal değişkenliklerin, yapay zekâ karar alma süreçlerinde yer almayacağı, yorgunluk, dikkatsizlik ve sarhoşluk gibi insan karar alma süreçlerinde yaşanan sorunlu konuların bertaraf edileceğini iddia etmektedirler.

Teknolojinin getirilerine şüphe ile yaklaşanlar ise ani ve acil durumlarda yapay zekâ karar alma süreçlerinin sağlıklı işlemesi noktasında nasıl emin olunacağını sorgulamaktadırlar. Bu kapsamda havacılık endüstrisinde kullanılan otomatik pilotların hata payının azlığının karayolu taşımacılığı için örnek teşkil etmesinin mümkün olmadığını dile getirmektedirler. Kara yolları, hava yolu taşımacılığından daha farklı olarak, çoklu değişkenin hızlı bir şekilde karar verme sürecine dâhil olduğu bir yapıya sahiptir. Havayolu taşımacılığında beklenmedik olguların olası senaryoya dahil olmaları çok sıklıkla meydana gelmemektedir.

YEKNESAK KURALLAR

OA'ların kullanımında her ülkenin kendi iç mevzuatlarında önemli değişiklikler ve hukuki çerçeveyi belirlemeleri gerekmektedir. Bu anlamda, uluslararası düzlemde yeknesak bir hukuki çerçevenin ortaya çıkacağını öngörmek doğrudur. Otomotiv sektörü, sektör olarak bu yeknesaklaşmayı temin etmesi ile otomobillerin yaygınlaşmasını sağlamışlardır.

OA'lar açısından yaşanan en temel tartışma, kaçınılmaz kaza olgusu karşısında OA'nın vereceği kararların ahlaki sorumluluğun çerçevesi nasıl şekillenecektir? Bu sorumluluk kime ait olacaktır? Kaçınılmaz bir kaza durumunda OA kendi yolcularının güvenliği için yayaların güvenliğini riske atacak mıdır? Bu ve benzeri soruları çoğaltmak çok mümkündür. Tüm yapay zekalı sistemler için özdeş olan bu soruların yapay zekanın gelişimi ile gündemde daha fazla yer edineceği kesindir.

Bizim açımızdan OA'lar açısından mevcut trafik kanunlarında yer alan tehlike sorumluluğu ilkeleri geçerli



olacaktır. Bu kural uyarınca, OA'ların karıştıkları bir kaza sebebiyle araç malikinin kusursuz sorumluluğu ilkesi devam edecektir. OA'lar için hazırlanacak hukuki mevzuatta, İngiltere örneğinde olduğu gibi OA'lara özgü olarak araç sahibinin sorumluluğunu ortadan kaldıracak, özel kurtuluş beyinelerinin düzenlenmesi de zorunlu olacaktır.

YA ÜRETİM HATASI İSE...

OA sahibi olarak aracın imalatçısı tarafından belirtilen standart donanım ve güvenlik alt yapısına uygun şekilde kullanmanıza rağmen bir kaza meydana geldiğinde, olasılıkların her somut olayda gözden geçirilmesi gerekecektir. Aracın kaza yapmasına, bir üretim hatası sebep vermiş ise bu durumda imalatçı ve satıcının sorumlu tutulması kaçınılmaz olacaktır. Peki kazaya üretim hatası sebep olmamış, yol kusuru ve karşı tarafında bir dahli ve kusuru mevcut değilse, araç sahibi olarak yapay zekanın yaptığı kazadan sorumlu olacak mısınız? Veya olmak ister misiniz?

Bu konuda da hukukun genel prensiplerinden olan menfaat sahibinin külfete katlanması ilkesi uyarınca ve genel tehlike sorumluluğu prensibi uyarınca, bir OA kullanan araç sahibinin OA'ların olası risk ve tehlikesini bilerek, bu araçları kullanmasından elde ettiği menfaatlerin sonucu ortaya çıkan külfetlere katlanması gerecektir.

OA'ların trafikte kullanılmasından doğacak hukuki sorumlulukların belirlenmesinde bence en zorlu süreç, bu araçların standart klasik kara taşıtları ile seyrettikleri durumlarda oluşacak kazalardaki sorumlulukların belirlenmesinde kendisini gösterecektir. Öncelikle, tüm sistemin yapay zekâ kontrolünde olduğu bir senaryonun içerisinde kusur dağılımlarını yapay zekanın kendi temel prensipleri uyarınca yapmanız kolaydır.

Yapay zekanın karar alma süreçlerinde, karşısında ki insan sürücünün (yapay zekanın karar alma süreçleri dışında gelişen temel parametrelerin dışında kalan ancak trafik kurallarına uygun) aldığı kararlar, yapay zekanın sorumluluğunu ne şekilde etkileyecektir. Çünkü insanlar her zaman ve özellikle kaza ve benzeri acil durumlarda mantıklı kararlar vermemektedir.

Tüm bu olasılıkların, yapay zekanın karar alma süreçlerine ilişkin yazılımda düşünülüp düşünülmediği ise çoğu zaman kesin bir şekilde cevabı verilebilecek konular değildir. Bu nedenle de insan sürücülü araçlar ile OA'ların ortak trafikte yer almaları durumunda oluşacak kazaların sorumlularının net ve tartışmasız bir şekilde belirlenmesi çok sorunlu olacaktır.

DÖRT GÖZLE BEKLİYORUM

İlerleyen zaman içerisinde KITT kadar maharetli olmasalar da OA'lar ile seyahat edilmesinin çok uzak olmadığını düşünüyorum. İstanbul gibi yoğun ve yıpratıcı trafiği olan bir kentte araç sürmek zorunda olan bir sürücü olarak, kendi Otonom Aracıma sahip olmayı dört gözle beklediğimi ifade edeyim ☺



EMİR TUNÇYÜREK'E SORDUK

NEDEN ELEKTRİKLİ ARAÇ ALALIM?

Türkiye'de tüketicinin elektrikli araçlara yönelik eğilimiyle alakalı bir çok araştırma yapıldı, yapılıyor. Fakat siz bire bir müşteriyle temas halindesiniz. Vatandaşların ve kurumların elektrikli araçlara ilgili nasıl?

Her kesimden insanın kesinlikle elektrikli otomobile ciddi merakı var. Üst gelir grubunda buna amiyane tabiri ile 'cesaret eden' ve yayılımı hızlandıran ilk grup var. Bunları takip eden, cesaret edememiş grup sokakta elektrikli otomobil sayısının arttığını görüp Dünya'nın sonunun gelmediğini gördükçe ilk gruba katılmaya devam ediyor. Aslında premium tarafta satışları arttıran dinamik de bu. Bir de orta gelir grubunda benzinli alternatif alınacak modelle arasındaki fiyat farkının yakıt tasarrufu ile amorti edip etmeyeceğini hesaplayan bir grup var. Burada kullanım alışkanlıkları ve bakış açısına göre farklı karar verenler mevcut. Ancak tercih eden grubun içinde de gerek teknoloji, gerek çevreci faktörlerden dolayı ciddi hevesliler var.

KURUMLAR GERİDEN GELİYOR

Kurumlar ise maalesef bireylere göre daha geriden geliyor çünkü kurumların genelde karar alması daha geç oluyor. Kollektif bir şekilde tamamen kendini elektrikli devrim dönüşümüne bırakmış kurum sayısı yok denecek kadar az. Tüm kurumların içinde bu konuya göz kırpan çeşitli kademeler var ama ya fizibiliteyi çok açıklayamıyorlar ya da kurumun bürokrasisi engel oluyor. Fizibiliteyi olumlu hale getirmek için de aslında E-Garaj girişiminde bulunduk. Çünkü biz pazardaki diğer herkesin aksine uçtan uca çözümler sunabiliyoruz. Kurum ya da şahısların kullanım istatistik ve ihtiyacına göre otomobil temin edebiliyor, şarj istasyonlarını gerekli yerlere altyapı dahil kuruyor, servis desteği verebiliyor, aksesuar satabiliyor ve kullanım süreçleri içinde de eğitimler, sorular vb. taleplere dönebiliyoruz.

Türkiye'de ve dünyada elektrikli otomobil üretimi ve satışları her geçen yıl artıyor. Yapılan bir araştırmaya göre de Türkiye'deki her 10 sürücüden 6'sı elektrikli araç sahibi olmak istiyor. Elektrikli araçlarla merak edilenleri kendi deyimiyle 'Tam bir elektrikli araba canavarı', Tesla tutkunu ve E-Garaj'ın kurucularından Emir Tunçyürek'e sorduk.



YAŞAM STİLİ DEĞİŞTİRİLMELİ

Bazı kurumların araç filolarını elektrikli ya da hibrit araçlarla değiştirdiğini ya da bu konuda eğilimde olduğunu bililyoruz. Bu konuda destek isteyen kurumlar var mı? Ve nasıl destek oluyorsunuz?

KESİNLİKLE çeşitli kurumların çeşitli sebepler ile elektrikli otomobile dönüş isteği olabiliyor. Bazısı çevreye daha az etki bırakma, bazısı yakıt tasarrufu, bazısı da kullanım kolaylığı sebebi ile elektrikli tercih ediyor. Biz elektrikli otomobil pazarının uçtan uca çözümler sunabilen tek firması olarak uygun otomobili seçme, sahiplendirme, şarj ekipmanı temini ve kurulumu, servis ihtiyacı ya da danışılabilecek diğer tüm konularda destek olabiliyoruz. Genelde bu girilen yeni elektrikli dünya yakıt tipini değiştirmekten çok yaşam stilini değiştirme olduğu için anlatılması gereken konu fazla. Bu yüzden çeşitli distribütörlerin sattığı sıfır km elektrikli otomobillerin teslim noktası olarak, müşteriye otomobilini detaylı anlatma gibi hizmetler de sunuyoruz.



AZ MALİYET ÇOK DAHA FAZLA VERİM

Neden elektrikli araç almalıyız? Bunu maddeler halinde sıralamanızı istesem. 5 başlıkta cevaplandırabilir misiniz?

Önem sırasına göre sıralayacaksak;

a) Daha üstün bir teknoloji olduğu için: Elektrikli tahrik sistemleri ve elektrikli motor objektif bir şekilde daha üstün ve konforlu sürüşler sağlıyor. Üstelik harcadığı enerjinin Yüzde 90'ından fazlasını hareket enerjisine çevirebildiği için kat kat daha verimli. Ayrıca kullanım ömrü de sürtünen parça olmadığı için çok daha uzun.

b) Ödenen bedeline göre daha fazla fayda sağladığı için: Ülkemizde maalesef elektrikli otomobilden de ÖTV alınıyor ve geçtiğimiz aylarda elektriklide ÖTV oranları yüzde 400 zamlandı. Ancak yine de konvansiyonel otomobillerden daha az ÖTV'ye sahip oldukları için otomobile ödenen paranın daha fazlası otomobile gidiyor. Daha fazla paranın hakkını veren bir otomobil almak için bu sebepten elektrikli tercih etmek mantıklı.

c) Kullanım bedelleri daha düşük olduğu için: Ev/iş elektriğiniz ile şarj ettiğiniz elektrikli otomobilinizin yakıt masrafları denk, akaryakıtlı otomobilin ise yaklaşık 1/4'ü kadar oluyor. MTV oranları da akaryakıtlının 1/4'ü olduğu için kullanım maliyetleri elektriklide her zaman daha düşük. Ne kadar olduğu sizin kullanım şartlarınız ve aylık yol ihtiyacınıza göre değişiyor.

d) Daha az emisyona sebep olduğu için: Elektrikliye karşı üretilen argümanlardan biri her zaman batarya üretiminde ihtiyaç duyulan daha fazla enerjiden doğan emisyonun aslında elektrikliyi, akaryakıtlı otomobilden daha kirli noktaya getirdiği. Türkiye'nin ortalama elektrik üretim emisyonu yaklaşık 450gr CO2/kWh. Bu ortalama üzerinden hesaplandığında Türkiye'de bile bir elektrikli otomobil, denk tutulduğu alternatifine göre 30,000 km ile 100,000 km arası bir kullanım sonrası genel toplamda daha temiz. Üstelik Türkiye elektrik üretimi önümüzdeki yıllarda daha temiz olacak ve batarya üretim tesisleri de çevreye daha az etki ile batarya/pil üretimi yapmaya devam edecek.

e) Öncü olmak için: Önümüzdeki yıllar çok büyük değişimler görecek. Hem elektriğin (yani enerjinin) üretimi, hem de tüketiminin tekelden çıkacağı ve temizleneceği bu çağda, elektrikli otomobil sahibi olarak enerjinin sürdürülebilir tüketimi aşamasına şimdiden dahil olabilirsiniz. Bu değişimi birlikte yaşayacak olmak, değişimin çapı ve bizi bekleyen küresel değişiklikler bile bence tek başına elektrikli tercih etmek için sebep.

YILIN İLK ÇEYREĞİNİN SONUÇLARI BİZE NE MESAJ VERİYOR



İbrahim Aybar

Otomotiv sektörünün duayenlerinden ve otomobilhaber.com.tr yazarlarından İbrahim Aybar, bu hafta "Ülkemizin Otomotiv Pazarında Yılın ilk Çeyreğinin Sonuçları Bize Ne Mesaj Veriyor?" başlıklı yazı kaleme aldı. Aybar, "Yıl sonunda ne olur diye sorarsanız, geçen yılın 773 bine çıkan satış rakamlarını yakalamak dahi başarı olacak derim" dedi.

Bu hafta sonu girmeden otomotiv pazarımızın ilk çeyrek yıl satış rakamları ODD tarafından açıklandı. Rakamlar 2020 yılının ilk çeyreğine oranla ciddi bir artışı gösteriyor.

Binek ve hafif ticari taşıt satışları bu yılın ilk üç ayında % 60 artarak 198,660 adete çıktı. Sadece geçen Mart ayı içinde ise 96,428 adet satış oldu. Bu geçen yılın Mart ayına göre % 92.8 artış demek. Ayrıca bu yılın Mart ayı satışları, son 10 yılın Mart ortalamasına göre % 42.8 artış gösteriyor.

Satışların dağılımında hibrid otomobillerin satışlarının geçen yıla göre 4 kata yakın, elektrikli ve pilli otomobil satışlarının 3 kat, benzin motorlu taşıt satışlarının ise 2 kattan fazla arttığını görüyoruz. Net kaybeden ise dizel motorlu taşıtlar oldu ve pazar payı % 24 e geriledi.

Görüldüğü gibi ciddi bir canlanma söz konusu. Peki bu satış artışları yılın geneline yayılabilir mi? Yani sürdürülebilir olur mu? Bence yanıtlanması gerçekten çok zor bir soru bu. Bildiğiniz gibi özellikle döviz kurlarında yaşanan dalgalanmalar, üretim ve tedarik zorlukları gelecek aylara yönelik öngörüleri sağlıklı yapmaya izin vermiyor. Bu faktörler otomotiv ürünlerine yeni bir zam algısını getirdi. Bu algı nedeniyle motorlu taşıt temini planlayan müşteriler hızla hareket ederek alımları kesinleştirdiler. Böylece rekor satışların olduğu bir Mart ayı yaşamış olduk.

Peki, sonraki aylarda ne olacak? Motorlu taşıt üreten fabrikalar tedarik sorunu nedeniyle bir bir üretime ara veriyorlar. Ülkemizde geçen ay Oyak Renault Fabrikası bir hafta durmuştu. Arkasından Tofaş fabrikalarının 5 Nisan Pazartesi gününe kadar durması gündeme geldi. Son olarak ta Ford Otosan Fabrikası üretime bir hafta ara verdi. Açıklamalar, küresel tedarik kanallarında yaşanan kesintileri gösteriyor. Özellikle, başta yarı iletken çip tedariği olmak üzere benzer zorlukların devam ettiğini anlıyoruz. İşin olumsuz tarafı; bu zorlukların üstesinden ne zaman gelinecek, tedarik kanalları ne zaman yeniden tam olarak açılacak bilmiyoruz.

Öte yandan, 30 Mart 2021 tarihi itibariyle kısa adı TAYSAD olan Taşıt Araçları Tedarik Sanayicileri Derneği güncel bir araştırma sonucunu açıkladı. Araştırmaya göre tek problem çip tedariğinde değil. Bunun yanı sıra hammadde ve yarı mamul girdi fiyatları dayanılmaz ölçüde yükseliyor.

Araştırmaya katılan 160 TAYSAD üyesi firmanın verdiği bilgiler, sorunun temelinde yüksek girdi fiyatları olduğunu açıkça gösteriyor.

Tedarik firmalarının % 30 unun müşterileri yarı iletken çip yokluğunun üretimi durdurduğunu belirtiyor. Bunun yanı sıra çip ihtiyacı duyan üreticilerin % 59 unda tedarik kaynaklı gecikmeler oluyor. % 23 ü tedarik edemiyor ve % 18 i yüksek fiyatı dile getiriyor.

Özellikle sac, metal aksam, bakır, alüminyum ve PVC malzemelerde yüksek fiyatlar tedarikçilerin belini büküyor. Örneğin tedarik firmalarının % 54 ü sac ve metal aksam tedariğinde yükselen fiyatlardan etkileniyorlar. Bu tedarik firmalarının % 33 ü teslim süresindeki gecikmelerden yakınıyor. %13 ü ise tedarik edemiyor.

PVC malzeme tedariği yapan tedarik firmalarının % 50 si yüksek fiyattan şikayetçi. % 30 luk kesim teslim sürelerinde gecikme yaşıyor. % 20 lik kesim ise hiç tedarik edemiyor.

Öte yandan 10 yan sanayi tedarik firmasının 7 si konteyner bulamıyor. Konteyner bulamayanların temel sorunu yükselen fiyatlar. %21 lik kesim ise gemilerde yer bulamıyor.

Ana sanayi üretimlerinin ani olarak kesintiye uğraması ise bir başka sorun. Firmaların % 81 inde üretim verimi olumsuz etkilenmiş durumda. Satış hacimlerinde bir sıkıntı olmasa da yükselen fiyatlar ve üretimdeki verimsizlikler en büyük şikayet nedeni.

2020 yılına göre yan sanayi tedarik firmalarının % 48 inde satışlar arttı. % 52 sinde ise satışlar düştü.

İşte durum bu. Bu açıdan baktığımızda gelecek aylar boyunca tedarik sıkıntısının devam etmesi ve artan fiyatlar hem motorlu taşıt teminini aksatacak, hem de daha pahalı fiyatlar kaçınılmaz olacak.

Sonuç olarak, bu yılın ilk üç ayında motorlu taşıt satışlarında gördüğümüz % 60 lık artışın sürdürülebilir olması zor. Yıl sonunda ne olur diye sorarsanız, geçen yılın 773 bine çıkan satış rakamlarını yakalamak dahi başarı olacak derim.

Hepinize pandemiden uzak, sağlıklı günler diliyorum.




DACIA SANDERO STEPWAY


FIAT EGEA CROSS


HYUNDAI i20

7 ADAY FİNALDE

Oylama sonucunda 27 aday otomobil arasından Dacia Sandero Stepway, Fiat Egea Cross, Hyundai i20, Peugeot 208, Renault Captur, Skoda Octavia ve Toyota Yaris finale kalmaya hak kazandı. OGD üyelerinin oylarıyla belirlediği 7 finalist otomobil arasından en fazla puan alan finalist, Türkiye'de Yılın Otomobili seçilecek.

Otomotiv Gazetecileri Derneği (OGD), tarafından bu yıl 6'ncısı düzenlenen "Türkiye'de Yılın Otomobili" yarışmasının 7 finalisti, konusunda uzman gazetecilerden oluşan OGD üyelerinin 9 Nisan'da yaptığı oylama ile belirlendi.

OTOMOBİLLER İDDİALI

Altıncı kez düzenlenecek "Yılın Otomobili" seçiminin gelenekselleştiğini belirten OGD Yönetim Kurulu Başkanı Ufuk Sandık, "Finale kalan otomobiller oldukça iddialı. Daha önceki yıllarda olduğu gibi bu yıl da son derece çekişmeli ve heyecan dolu bir yarışma bizi bekliyor" dedi.


TOYOTA YARIS


PEUGEOT 208


RENAULT CAPTUR


SKODA OCTAVIA

EN BÜYÜK SEAT SATIŞTA

SEAT markasının SUV ailesinin üçüncü ve en büyük üyesi olan Tarraco, SEAT modellerinin yeni tasarım dilinin ürünü. Ailenin zirvesinde yer alan model, teknolojiyi, dinamizmi ve işlevselliği zarif bir tasarımla birleştiriyor. 5 ve 7 koltuklu oturma düzeni bulunan Tarraco, kullanıcılarına daha fazla çeşitlilik sunuyor.

SEAT SUV ailesinin en büyük üyesi Tarraco Türkiye'de satışa sunuldu. Türkiye'de Xcellence ve FR donanım seviyeleri ve 1.5 TSI 150 HP DSG motor seçeneği ile satın alınabiliyor.

Xcellence donanım seçeneği 490.000 TL
FR donanım seçeneği 515.000 TL



ABONE OLMAYI UNUTMAYIN

TIKLAYIN VE KANALA GİDİN

DAHA NELER

Birçok ünlünün en samimi haliyle konuk olduğu DAHA NELER kanalına abone oldunuz mu?



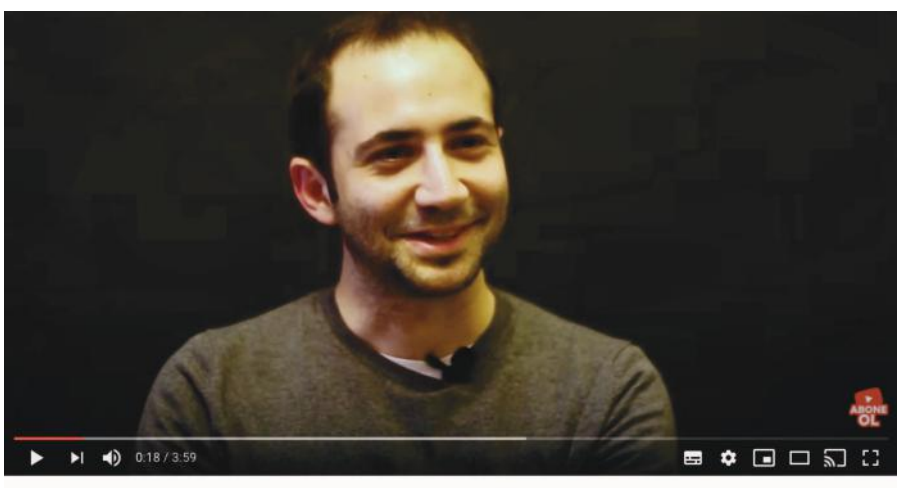
#çukur #gökhanhorzum #akınkoçovalı

ÇUKUR'UN SENARİSTİ GÖKHAN HORZUM MENEMEN YAPTI/ ÖNEMLİ TÜYOLAR VERDİ



#Sabitkancasonsoru #fıratsobutay #ismailbakituncer

Sabit Kanca Son Soru / İsmail Baki Tuncer ve Fırat Sobutay/ Taklitler efsane



Sarp Bozkurt'a ilginç sorular sorduk! / Sen Çal Kapımı Erdem / #Sokaktayız

DAHA NELER