

ASFALT

M A G A Z İ N E

ARAŞTIRMA
TOKKDER Operasyonel
Kiralamaya Sektör Raporu

RÖPORTAJ
ALJ ve Toyota Türkiye CEO'su
Ali Haydar Bozkurt

MODİFİYE
Folyo Kaplama

MAKALE
Paris İklim Anlaşması ve
Otomotiv Sektörü Projeksiyonu

KEŞİF
Arabalar Hakkında
İlginç Bilgiler

UZMAN GÖRÜŞÜ
Kia Stinger'ın Yerini
Elektrikli Bir Araç Alacak

S.10
ŞUBAT
2022



Kapak Fotoğrafı:
ADELIN GRIGORESCU

İmtiyaz Sahibi:
Fırat Fidan

Hazırlayan:
Build Up İletişim Danışmanlığı

Grafik Tasarım:
Güneş Engin

Katkıda Bulunanlar:
Bahar Yapıcılar, NIELSEN IQ,
Fahir Talib, FT Tuning

İNDEKS

sayı 10, Şubat'22

araştırma

TOKKDER Operasyonel
Kiralama Sektör Raporu

05 -
10

röportaj

ALJ ve Toyota Türkiye
CEO'su Ali Haydar Bozkurt

13 -
20

otopost

Pandeminin Araç Kiralama
Sektörüne Yansıması

21 -
24

modifiye

Folyo Kaplama

25 -
27

makale

Paris İklim Anlaşması ve
Otomotiv Sektörü Projeksiyonu

29 -
31

keşif

Arabalar Hakkında
İlginç Bilgiler

33 -
36

uzman görüşü

Kia Stinger'ın Yerini
Elektrikli Bir Araç Alacak

37 -
40

Merhaba

DEĞERLİ OKURLARIMIZ;

Zengin içeriğimizle 2022 yılının ilk sayısında sizlerle birlikte olmanın heyecanını yaşıyoruz.

İlgiyle takip edilen söyleşi sayfamızın bu ay ki değerli konuğu ALJ ve Toyota Türkiye CEO'su Ali Haydar Bozkurt. Kendisiyle yaptığımız keyifli sohbette pandemi döneminin getirdiği belirsizliklerin otomotiv sektörüne yansması, sıfır araçlardaki stok ve fiyat değişikliğinin yanı sıra pazara dair gelecek öngörülerini görüşme şansımız oldu. Sayın Bozkurt'a değerli paylaşımları için tekrar teşekkür ediyoruz.

Tüm Oto Kiralama Kuruluşları Derneği'nin 2021 yılı üçüncü çeyreğine dair sektör verilerini açıkladığı raporun detaylarını yeni sayımızda sizlerle buluşturuyoruz. Rapora göre operasyonel araç kiralama sektörü yılın 9 aylık bölümünde 12,6 milyar TL'lik yeni araç yatırımı yaparak 47 bin 700 adet aracı filosuna katarken, sektörün aktif büyüklüğü 47,7 milyar TL olarak gerçekleşti. Gelin detayları birlikte inceleyelim.

Pandemi öncesine kadar araç kiralama sektörü özelinde tüm üretim planları pazardaki tüketici davranışları ve satın alma planlarına göre yapılır, tedarik süreçleri ise bu planlamalar ışığında ilerlerdi. Covid-19 salgınının otomotiv sektörüne etkilerini mercek altına aldığımız yeni

yazımızın detaylarına 'Otopost' başlıklı makalemizden ulaşabilirsiniz.

İklim değişikliği konusunda uluslararası bir anlaşma olan ve bugüne kadar 191 ülkenin taraf olduğu Paris İklim anlaşması tam olarak ne anlama geliyor ve otomotiv sektörüne etkisi ne olacak? Merak edenler için detaylar iç sayfalarımızda.

Kullandığınız araçların hiç bilmediğiniz özelliklerini keşfetmeye ne dersiniz? Gelin detayları birlikte inceleyelim.

Tüketiciler yeni bir araç satın alırken tercih ettikleri araçta bulunmasını istedikleri tüm özellikleri bütçesine ve zevkine göre seçebiliyorlar. Diğer yandan zaman içinde farklı alternatiflere de yöneldiklerini gözlemliyoruz. Otomobil sahiplerinin beğenisine hitap edecek birbirinden farklı seçenekler sunan araç kaplama uygulamalarına dair hazırladığımız yazımızın detaylarını FT Tuning imzasıyla sizlerle buluşturuyoruz.

Son bölümümüzde ise Carviser markasının yaratıcısı gazeteci Fahir Talip'in mercek altına aldığı Kia Stinger'ın bilinmeyen yönlerini paylaşıyoruz.

Sağlıklı günlerde bir arada olmak dileğiyle,

FIRAT FİDAN

ASF Otomotiv YK Üyesi



Europcar
moving your way

MOVE NOW

0216 427 0 427

www.europcar.com.tr

TOKKDER Operasyonel Kiralama Sektör Raporu

2021 Yılı 3. Çeyrek Sonu

Tüm Oto Kiralama Kuruluşları Derneği 2021 yılının 3. çeyreği sonuna ilişkin sektör verilerini açıkladı. Buna göre, operasyonel araç kiralama sektörü yılın 9 aylık bölümünde 12,6 milyar TL'lik yeni araç yatırımı yaparak 47 bin 700 adet aracı filosuna kattı. Sektörün aktif büyüklüğü ise 47,7 milyar TL olarak gerçekleşti. Bu dönemde, sektörün kiradaki aktif araç sayısı yılın ilk yarısı sonuna göre %1'in altında azalarak 221 bin 748 adet oldu. Sektörün toplam araç sayısı ise 2020 yılı sonuna göre %9,1 azaldı ve 239 bin adede geriledi. Öte yandan, operasyonel araç kiralama sektörünün filosundaki hafif ticari araç payının %4,8'e, elektrikli ve hibrit araçların payının ise %5,9'a çıkması raporda dikkat çeken diğer detaylar arasında yer aldı.

2021 Yılı 3. Çeyrek Sonu

fotoğraf
JAROMIR KAVAN

kiradaki aktif araç sayısı yılın ilk yarısı sonuna göre %1'in altında azalarak 221 bin 748 adet oldu. Sektörün toplam araç sayısı ise 2020 yılı sonuna göre %9,1 azaldı ve 239 bin adede geriledi.

Hafif ticari araçların payı %2,9'dan %4,8'e çıktı

Rapora göre, Renault %22,9 pay ile Türkiye operasyonel araç kiralama sektörünün en çok tercih edilen markası

olmayı sürdürdü. Renault'u %14,7 ile Fiat, %10,9'la Volkswagen ve %10,8'le Ford takip etti. Bu dönemde, sektörün araç parkının %50,7'si kompakt sınıf araçlardan oluşurken, küçük sınıf araçlar %26,5 ve üst-orta sınıf araçlar %18 pay aldı. 2018 yılı sonunda operasyonel araç kiralama sektörünün filosundaki payı %2,9 olan hafif ticari araçların payı ise 2021 yılının 3. çeyreği sonunda %4,8'e

Araç kiralama sektörünün çatı kuruluşu Tüm Oto Kiralama Kuruluşları Derneği bağımsız araştırma şirketi NielsenIQ iş birliği ile hazırladığı, 2021 yılının 3. çeyrek sonu sonuçlarını içeren "TOKKDER Operasyonel Kiralama Sektör Raporu"nu açıkladı. Rapora göre, sektör yılın 9 aylık bölümünde 12,6 milyar TL'lik yeni araç yatırımı yaparak 47 bin 700 adet aracı filosuna kattı. Sektörün aktif büyüklüğü ise 47,7 milyar TL olarak gerçekleşti. Bu dönemde, sektörün



yükseldi. Diğer yandan, sektörün araç parkında yer alan hibrit ve elektrikli araçların payının hızla artmaya devam etmesi de dikkatleri çekti. Buna göre, sektörün araç parkının büyük bölümünü %74,9 ile dizel yakıtlı araçlar oluşturmayı sürdürürken, benzinli araçların payı %19,2'ye çıktı. Hibrit ve elektrikli araçların payı ise %5,9'a ulaştı.

Üstün teknolojimizle hareketin olduğu her yerdeyiz!

opet fuchs olarak, son teknolojiyle donatılan, sektörde en fazla test onayına sahip ar-ge ve kalite kontrol laboratuvarlarımız ve ürün kalitesi sürdürülebilirliğini güvence altına almak için tam otomasyona sahip madeni yağ üretim tesisimiz ile en geniş ürün portföyünü müşterilerimize sunmak için çalışıyoruz. son nesil araçların, iş makinalarının motorlarında, yürüyen aksamalarında ve hareket eden tüm noktalarında hem ilk dolumda hem de satış sonrasında olduğumuz gibi, bu ekipmanları üreten işletmelerin ve diğerlerinin her türlü yağlama ve proses ihtiyacının karşılanmasında da yine biz varız. hareketin olduğu her yerdeyiz!





Sektördeki sedan gövde tipi araçların payı %66,9 oldu

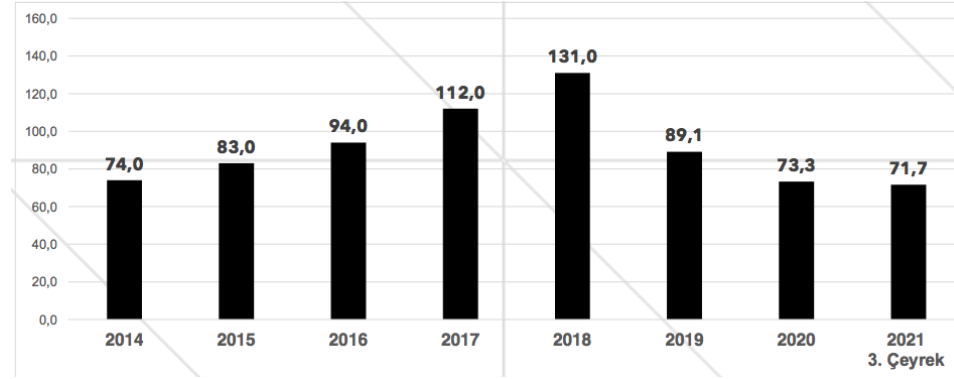
TOKKDER raporuna göre, 2021 yılının 3. çeyreği sonunda operasyonel kiralama sektöründeki gövde tipine göre araç oranlarında sedan birinciliği devam etti. Bu kapsamda, sedan gövde tipine sahip araçlar %66,9'la birinci sırada yer alırken, hatchback gövde tipine sahip araçlar %18,6 ile ikinci sırada geldi. SUV araçlar ise %6,7 ile üçüncü sırada yer aldı. Bu araçları %2,1 ile station wagon gövde tipine sahip araçlar takip etti. Rapora göre, sektörün toplam araç parkındaki araçların %68,3'ünü otomatik vitese sahip araçlar oluştururken, manuel vitesli araçların payı %31,7 olarak gerçekleşti.

fotoğraf ALVIS TAURENS

Sektör Tahmini

Toplam Araç Satış Adetleri (000)

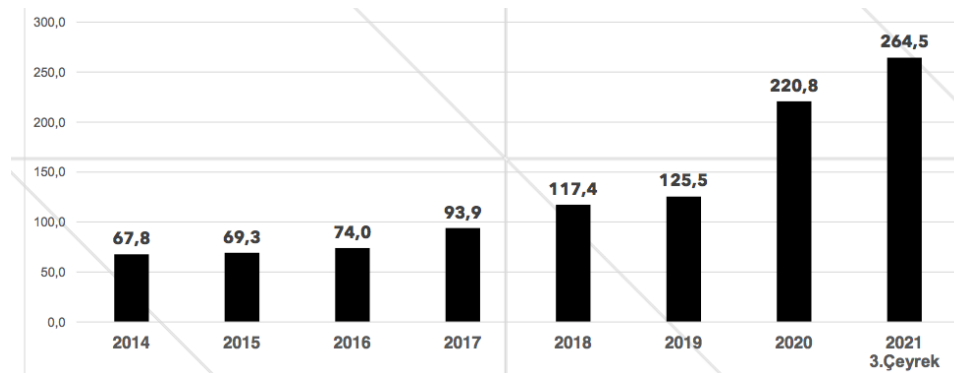
YILLIK



Sektörün Ortalama

Birim Araç Alım Bedeli (000 TL)

YILLIK



Sözleşmelerin büyük bölümü 30-42 ay süreli

Operasyonel kiralama sektörü, 2021 yılının ilk 9 ayını kapsayan dönemde ekonomiye önemli oranda vergi girdisi sağlamaya da devam etti. TOKKDER'in hazırladığı

rapora göre, sektörün 2021 yılının ilk 9 ayında ödediği vergi tutarı toplamda 6,6 milyar TL'yi buldu. Sektördeki kiralama sürelerine bakıldığında ise, yılın 3. çeyreği sonunda Türkiye'deki operasyonel kiralamaların %46,5'ini 30-42 ay süreli

sözleşmelerin oluşturduğu görüldü. Bu sözleşmelerden sonra en çok tercih edilen operasyonel kiralama süresi %20 ile 43 ay ve üzeri sözleşmeler olurken, 18-30 aylık sözleşmeler %18,4 oranında tercih edildi. 18 ayın altındaki kiralama sözleşmeleri ise kontratların %15,1'ini kapsadı.

fotoğraf
MEHRSHAD RAJABI

ASFALT
M A G A Z I N E



**ALJ TÜRKİYE VE TOYOTA TÜRKİYE PAZARLAMA VE
SATIŞ A.Ş.’NİN YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE
CEO’SU ALİ HAYDAR BOZKURT**

“Üretimde pandemi kaynaklı sorunların olduğu bu dönemde belirsizlikler sürdükçe 2022 yılı için pazar kapanışı tahmininde bulunmak zorlaşıyor. 2022’de Avrupa pazarının %30 civarında büyüyeceği tahmin ediliyor. Bu nedenle Avrupa artık daha fazla araç almak isteyecektir. Böyle bir Avrupa talebi varken bizim araç almak istediğimizde bulma şansımız biraz azalacak.”

RÖPORTAJ BAHAR YAPICILAR



**ALİ HAYDAR
BOZKURT**

“Pandemi döneminin getirdiği belirsizlikler sürdükçe normale dönüş için tahmininde bulunmak zorlaşıyor. Sektörümüz de bu konuda temkinli bir yaklaşım içinde. Belirttiğimiz sorunlar asılırsa 2022 yılındaki satışların 2021 yılı ile aynı seviyelerde olacağını öngörüyorum.”



Sizi tanıyabilir miyiz?

İlk, orta ve yükseköğrenimimi Adana’da tamamladım. 1991 yılında Çukurova Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İngilizce İşletme Bölümünden mezun oldum. Kendimi bildim bileli aynı anda birden fazla şeyle uğraştım. Günün 24 saatinin yetmeyeceği bir hayatım oldu. Gençlik yıllarımda otomotiv sektöründe çalışacağımı hayal etmemiştim. Ben daha çok sanatla ilgili bir şeyler yapacağımı düşünüyordum. Profesyonel çalışma hayatına 1996 yılında demir-çelik sektöründe başladım. 2003 senesinde ALJ Grup’a transfer olarak Daihatsu Türkiye’nin Genel

Müdürü görevine atandım. 2006 senesinde, bu görevime ilave olarak ALJ Grup’un Avrupa Direktörlüğünü de üstlendim. ALJ Grup’un 2009 yılında Toyotasa’daki Sabancı hisselerini satın almasını müteakip, yeni yapılanma çerçevesinde kurulan Toyota Türkiye Pazarlama ve Satış A.Ş.’de CEO ve ardından Yönetim Kurulu Başkanı olarak göreve başladım. ALJ’nin 2012’de Türkiye’de holdingleşme kararı almasından sonra da ALJ Holding Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini üstlendim. Holdingimiz çatısı altında lüks segmente hitap eden otomobil markası Lexus’un da Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini sürdürüyorum.

Covid-19’un şu ana kadar sektöre olan etkisini değerlendirebilir misiniz? Çip sorunu nedeniyle stoklarda yeterli araç bulunamıyor. Kısa ve orta vadedeki gelişmelerin ne yönde olmasını öngörüyorsunuz? Bu konuya ilişkin yorumlarınızı alabilir miyiz? Normale dönüş ne zaman olur?

Pandemi ilanıyla birlikte üretime dayalı tüm sektörlerin etkilendiği kadar otomotiv sektörü de bu durum karşısında bir nevi çaresizlik yaşadı. Salgının ilk döneminde düşündüğümüz konu; belirsizlikler içinde bu durumun ne kadar süreceği ve neye mal olacağı idi. Şahsen asıl konu;

otomobil satılır mı satılmaz mı yerine salgının insan hayatına ne derece etki edeceğiydi. Otomobil satışı bugün durur yarın tekrar başlar ama insan olmadığı zaman geriye hiçbir şey kalmıyor.

Bugüne baktığımızda pandemi etkisiyle yaşanan ve halen devam eden sorunları görüyoruz. Başta çip krizi, global çapta üretim yapan bütün sektörleri etkilediği gibi otomotiv sektörünü de doğru dan etkiledi. Yapılan açıklamalar iki senaryo üzerine kurgulanıyor. İyi senaryoya göre bu aydan sonra bu sorunun toparlanma sürecine gireceği, kötü senaryo ise



2022 sonuna kadar uzayacağı yönünde; ancak baktığımızda tek faktör de bu değil. Üretimde kullanılan materyallerin tedarikinden kaynaklı bazı yedek parça gruplarındaki üretim ve bulunurluk sıkıntısı ile lojistik sektöründe yaşanan sıkıntılar da arz-talep dengesine büyük oranda etki eden sorunlar olarak karşımıza çıktı. Tüm bunların sektörümüze yansısıyla maalesef talebin çok altında üretim gerçekleşmesi global bir sorun olarak yaşandı ve yaşanmaya devam ediyor.

Baktığımızda bu durum sadece Türkiye’de üretim yapan fabrikaların değil, dünyada üretim yapan tüm fabrikaların karşılaştığı bir sorun. Üretimde bazı yedek parçaların tedarik edilememesi, çip krizi, lojistik hizmetlerinde aksamalar gibi pandemi döneminin getirdiği belirsizlikler sürdükçe normale dönüş için tahmininde bulunmak zorlaşıyor. Belirttiğimiz sorunlar aşılsa 2022 yılındaki satışların 2021 yılındaki satışlarla aynı seviyelerde olacağını öngörüyorum.

“Yapılan açıklamalar iki senaryo üzerine kurgulanıyor. İyi senaryoya göre bu aydan sonra bu sorunun toparlanma sürecine gireceği, kötü senaryo ise 2022 sonuna kadar uzayacağı yönünde.”

Sıfır araçlardaki stok ve fiyat değişkenliği kapsamında genel bir değerlendirme yapmanızı rica edebilir miyiz?

Otomotiv sektörü arz-talep dengesi açısından değerlendirildiğinde, stok tutmak markalar açısından tercih edilen bir durum değildir. Zaten günümüz şartlarında bu yapılamıyor. Çünkü üretimden kaynaklanan tedarik sorunu stok seviyelerini neredeyse sıfıra indirmiş durumda. Toyota zaten JIT (Just in Time) yani tam zamanında üretim felsefesiyle hareket etmekte. Yani talebe göre üretim gerçekleşir. Bu nedenle her ay bayilerimiz neredeyse tüm araçlarını müşterilere fatura ederek “0” stok ile ayı tamamlıyorlar. Bu şekilde stok tutma durumumuz söz konusu değil.

Fiyat değişkenliğine en hızlı etki eden konu döviz kurunun seviyesidir. Kurların artış ya da düşüşü, otomobil fiyatlarında anında bir değişime yol açmıyor. Burada en belirleyici unsur araçların stoklara ne zaman girdiği ve stok seviyeleridir. Kurlar arttığında nasıl fiyatlara hemen yansımıyorsa düştüğünde de fiyatlar hemen düşmüyor; ancak kurların birkaç ay stabil kalması durumunda, fiyatlara yansımaları söz konusu olabiliyor.

Aslında önceki yıllara göre kıyasladığımızda, sıfır araç fiyatları döviz bazında artmamış gözüküyor. Fiyatlara, kur hareketlerine bağlı olarak yapılan TL artış-

ları yansıtmış durumda. Bunlar zaruri olarak yapılan artışlardır. Bazı ürünlerin fiyatının döviz artışı kadar dahi artmadığı görülebilir. Düşük kurdan ya da yüksek kurdan önce tercih ettiğimiz bir şey var; stabil kur seyri. Sürekli yukarı giden bir



kur olduğunda otomobil daha çok yatırım aracına dönüşüyor. Otomobil almak için kredi faizlerinin hala yüksek seyretmesi, kredi kullanımıyla ilgili kısıtlamalar da kredili otomobil satışlarını etkiliyor. Bu uygulamanın gözden geçirilerek günün şartlarına uygun hale getirilmesine ihtiyaç olduğunu görüyorum.

Otomotiv sektörü yılı nasıl bir satışla kapatır? Pazarın büyümesine ilişkin beklentiniz nedir?

Üretimde pandemi kaynaklı sorunların olduğu bu dönemde belirsizlikler sürdükçe 2022 yılı için pazar kapanışı tah-



fotoğraf CHRISTINA TELEP

mininde bulunmak zorlaşıyor. 2022’de Avrupa pazarının %30 civarında büyüyeceği tahmin ediliyor. Bu nedenle Avrupa artık daha fazla araç almak isteyecektir. Böyle bir Avrupa talebi varken bizim araç almak istediğimizde bulma şansımız biraz azalacak.

2022’de araç bulunurluğu sıkıntımız olacak. Sektörde yaşanan sıkıntılar aşılar ve ÖTV baremleri gerektiği zamanlarda güncellenirse, 2022 yılındaki satışlar 2021 yılına yakın ya da aynı seviyelerde olacaktır. Bu nedenle 2022 için 500-750 bin adetler arasında geniş bir bantta tahmin yapılabilir.

Toyota özelinde ise bu yılın geri kalanı için Türkiye’de üretilen Corolla ve C-HR haricinde ne kadar araç temin edeceğimizi bilmiyoruz. Çok yoğun bir çalışma içindeyiz; ancak bu yılın rakamı net olarak oluşmuş değil. Bu krizden olabildiğince az etkilenecek bu yılı kapatmaya çalışıyoruz. 2021 yılını toplam pazarda geçen yıla oranla %30’luk bir büyüme göstererek 52 bin 588 satış ile kapatmıştık. 2022 yılında tedarik ile ilgili olarak Toyota’nın Türkiye satışlarının ne olacağı tahmininde bulunmak için ise henüz erken; ancak 2021 yılıyla aynı paralelde bir satış seyri bekliyorum.

**FIRAT FİDAN**

ASF Otomotiv

Yönetim Kurulu Üyesi

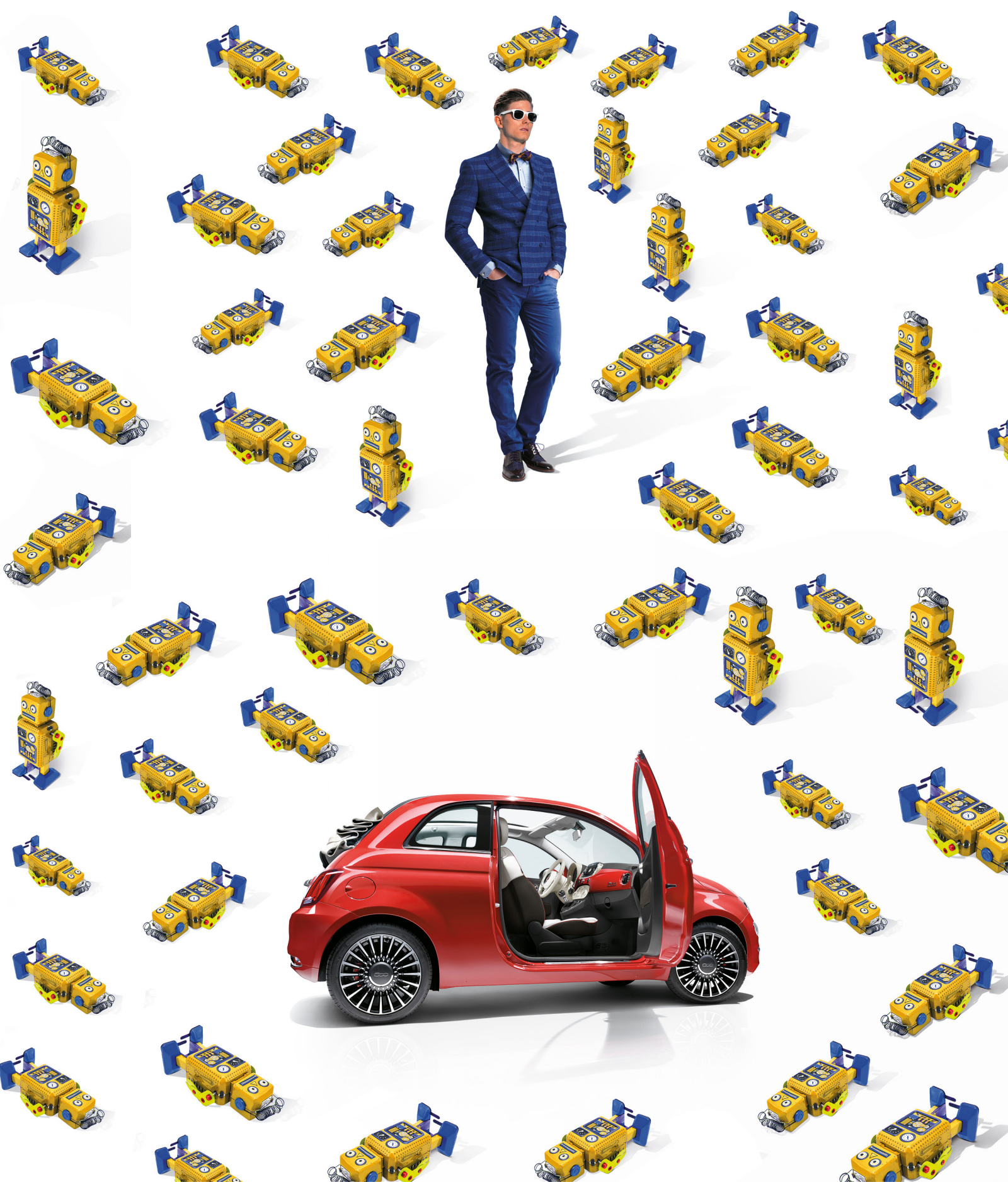
Pandeminin Araç Kiralama Sektörüne Yansıması

Dünya genelinde gerek insanların sağlığı gerekse ekonomik refahı ve yaşam biçimlerini etkileyen Covid-19 salgını devam ederken tüm sektörlerde olduğu gibi otomotiv sektöründe de daralmalar yaşanıyor.

Pandemi öncesine kadar sektörümüz özelinde tüm üretim planları pazardaki tüketici davranışları ve satın alma taleplerine göre yapılır, tedarik süreçleri bu planlamalar ışığında sorunsuzca ilerlerdi. Çoğunlukla optimum araç stoğuna sahip olan otomotiv firmalarındaki planlama, tedarik ve satış süreçleri ise pandemi ile birlikte insanların hareket özgürlüklerinin kısıtlanması ve sürecin ne zamana kadar devam edeceğinin öngörülememesi gibi nedenlerden dolayı sektöre uğradı. Globalde birçok otomotiv devinin üretim bantlarını durdurması; otomotiv sektörünün bir girdi olarak kullandığı çiplerin tüketici elektroniği pazarına kaymasına sebebiyet verdi. Ancak beklenenden hızlı bir toparlanma ile üretime geri dönen otomotiv sektöründeki çip taleplerinin var olan arzı aşması, dünya otomotiv pazarında maalesef ki yeni bir krize neden oldu. Bugün birçok otomobil markasının fabrikalarının önünde bantlardan inmiş çip takılmayı bekleyen on binlerce aracı olduğuna ve yine birçok modelde teslimat sürelerinin uzadığına şahit oluyoruz. Teslimat dar boğazları nedeniyle fabrikalarını kapatan markaların yanında ayakta kalma ve krizi ilk günden beri yönetme çabası ise maalesef ki hem sektörümüz hem de sektör temsilcileri için yorucu ve bir o kadar yıkıcı oldu. Geçtiğimiz Mayıs ayında çip kıtlığının otomobil üreticilerine olan maliyetinin 2021'de 110 milyar dolar olacağı öngörülürken, ABD'li danışmanlık şirketi

AlixPartners'ın yakın bir süre önce yaptığı açıklama maliyetin yıl sonu itibarıyla 210 milyar dolar olacağını göz önüne serdi. Bu noktada küresel çip krizinin çözülmesi için uluslararası arenada yeni üretim yatırımları yapıldığını biliyoruz. Hatta geçtiğimiz aylarda İtalya'daki bir teknoloji etkinliğine online katılan ABD merkezli elektrikli araç üreticilerinden Tesla'nın CEO'su Elon Musk, çip sorununun "kısa vadeli" bir sorun olduğunu ve inşa edilmekte olan çok sayıda çip imalat tesisinin 2022 yılına kadar iyi bir kapasiteye sahip olacağını düşündüğünü paylaştı. Daha önce, Intel ve TSMC gibi çip üretim devleri ABD'de yeni tesisler kurma planlarını açıklasa da bu tesislerin önümüzdeki bir kaç yıl içinde faaliyete geçmesi beklenmiyor. Bu bilgiler ışığında her ne kadar yeni kurulacak üretim tesisleri ile arz-talep dengesi zamanla düzene girecek olsa da, bu yatırımın maliyetli ve zaman alıcı bir süreç olduğunu göz önünde bulundurduğumuzda bir müddet daha otomotiv üretim ve tedarikinde aksamalar yaşanacağını söyleyebilirim.

Türkiye'de ise bildiğiniz gibi 2016 yılındaki ÖTV düzenlemesi, 2018 yılından beri artan döviz kurları, vergi ve faiz oranları sebebiyle otomobil fiyatları son dört yılda %200 arttı. Maliyet artışı ve artan talebe karşı daralan arzla karşıya kaşıya kalan otomotiv sektöründe üreticiler yeni fiyatları belirlemeye çalışıyor. Otomotiv sektöründe, Türkiye'de en çok tercih edilen araç marka ve



fotoğraf GETTY IMAGES

modellerin maliyetlerindeki küçük bir miktar fiyat artışı, bu araçların bir üst ÖTV dilimine geçmesine sebep olabilir. Diğer yandan %80'lik ÖTV diliminden fiyatlanan otomotiv modellerinin sayısındaki artış ise otomotiv fiyatlarındaki artışın devam edeceğini bizlere gösteriyor.

Kurdaki yükseliş devam ettiği sürece sıfır araçlardaki fiyat artışının da devam edeceği kaçınılmaz. Diğer yandan araç fiyatlarındaki artışın eski normale dönebilmesi için arz-talep dengesinin oturması gerekiyor. Bu noktada sıfır araç alamayan tüketicilerin tercihlerini ikinci el otomobilden yana kullandığını, dolaylı olarak ikinci el oto fiyatlarının yükseldiğini söyleyebiliriz. Diğer yandan yükselen kurla birlikte düşen satın alma gücünün ikinci eldeki satışları da olumsuz

yönde etkilediğini belirtmekte fayda var.

Sıklıkla sorulan bir diğer soru ise araç almak için doğru zamanın ne zaman olduğu. Sıfır araç tedarikindeki sıkıntıların uzama sinyalleri doğrultusunda Kasım ve Aralık aylarında ikinci el araç pazarında hareketli günler yaşanabileceğini söylemek mümkün. Fiyatlardaki artış nedeniyle sıfır araç alımını bir süre durduran tüketiciler ikinci el otomobil alıp satmak noktasında tercihlerini kullanabiliyor. Tüketiciler nezdinde göz önünde bulundurulmasını önereceğim bir diğer önemli nokta ise borçlanma için kullanılan kredi faiz oranları. Bazen Merkez Bankası faiz düşürse de bankalar faiz düşürmeyebiliyor. Devletin bu yönde bir teşviki olursa, araç alımı konusunda uygun zeminin sağlanabileceğini düşünüyorum.

FOLYO KAPLAMA

fotoğraf KAI WINCKLER, ALEX RICHARD



Tüketiciler yeni bir araç satın alırken tercih ettikleri araçta bulunmasını istedikleri tüm özellikleri bütçesine ve zevkine göre seçebiliyorlar. Diğer yandan zamanla tercihleri kendilerine sıradan gelmeye başladığında farklı alternatiflere yöneldiklerini de gözlemliyoruz. İlk tercihlerin neler olduğunu incelediğimizde ise aksesuarlar ve araç kaplamanın öne çıktığını söylemek mümkün.

Hepinizin bildiği gibi bir otomobilin dış koşullardan etkilenen bölgesi kuşkusuz dış yüzeyidir. Bu noktada hem güneşten gelen zararlı ışınların hem de toz ve kirlerin en çok etki ettiği dış yüzeyi korumak için son yıllarda birçok yöntem geliştirildi.

Otomobil sahiplerinin beğenisine hitap edecek ve birbirinden farklı seçenekler sunan araç kaplama uygulamaları aracın dış görünüşünü değiştirmek için sürücülere ekonomik bir yöntem sunuyor. Böylelikle araç sahipleri otomobilin dış görünüşünün yepyeni olmasını sağlarken, ilk günkü gibi farklılaştırabiliyor, çizikleri kapatabiliyor ve aracın yüzeyinde oluşabilecek dış kaynaklı sorunları önleyebiliyorlar.

Bu işlemin konusunda uzman ve güvenilir kişiler tarafından yapılması ise oldukça

önemli olan bir diğer nokta. FT Tuning'in eğitilmiş ve uzman teknik personeli tarafından titizlikle yapılan uygulamalarda kullanılan malzemeler; ISO, TSE, CE gibi kalite belgelerine sahip olmanın yanı



sıra standart testlerden başarıyla geçmiş ve boyaya herhangi bir zarar vermediği kanıtlanmıştır.

UYGULAMA SÜRECİNİN DETAYLARI

Folyo uygulaması başlamadan önce aracınız detaylı yıkamaya alınır. Burada araç yüzeyindeki boya tozu, zift, reçine ve benzeri maddelerin temizliği yapılır. Ardından aracın kapı kolları, far ve stop grubu uzman servis ekibimiz tarafından sökülür.

MODİFİYE

Aracın kaporta parçaları için uygun şekilde kesilen folyo, tecrübeli uzmanlarımız tarafından aracın yüzeyine uygulanır. Uygulama tamamlandıktan sonra ise sökülen parçalar tekrar uzman servis ekibimiz tarafından monte edilir. Detaylı kontrolleri yapıldıktan sonra araç sahibine yeniden temizlenerek teslim edilir.

ARAÇ KAPLAMANIN AVANTAJLARI

- Kısa bir sürede tamamlandığı için bir anda arabanız istediğiniz renge sahip olabilir.
- Araç kaplama işlemi aracınızın orijinal renginin korunmasına yardımcı olur. Zamanla yıpranan ve matlaşan rengi ilk günkü parlaklığına kavuşur. Aynı zamanda aracınızın çizilmelere ve ufak darbelere karşı daha dayanıklı olması sağlanır.
- Aracınızın kendi orijinal boyası üzerinde sert ve pürüzsüz bir tabaka oluşturan kaplama işlemi sayesinde otomobiliniz iklimsel ve çevresel koşullara karşı daha dayanıklı hale gelir.
- Araç kaplama işleminde dilediğiniz desen ve renkte aracınızı birden fazla kez kaplama işlemine tabi tutabilirsiniz.
- Aracınız dilediğiniz renklerde kaplanabil-

diği gibi şeffaf kaplama yapılarak ve kendi orijinal rengi muhafaza edilerek korunmasına yardımcı olur.

- Araç kaplama aynı zamanda su itici özelliğe sahip olması sebebi ile aracınızın üzerinde yağmur suyu, çamur gibi etkenlerin barınmamasını da sağlar.

ARAÇ KAPLAMA İŞLEMİNİN DEZAVANTAJLARI

- Araç kaplama işlemi boyama işlemine göre oldukça avantajlıdır. Tek dezavantajı işlemin uzman olmayan kişiler tarafından yanlış malzemelerle yapılmasıdır. Böyle bir durumda kısa sürede kaplama malzemesi rengini kaybeder ve soluklaşabilir. Aracınızda harel bir görünüm ve lekelenmeler oluşabilir.
- Araç kaplama işleminde kaplamaya uygun olmayan kalitesiz malzeme kullanılabilir. Bu durumda aracın orijinal boyasına folyo yapışabilir ve çıkarılmak istendiğinde boyaya zarar verebilir.

Önemli Bilgilendirme: Folyo kaplama aracın kendi rengi dışında veya birkaç renkli yapılacak ise çok basit bir işlem olan EK-1 Belgesi ile Muayene sonrasında tescil birimi tarafından ruhsata yeni renk işlenmelidir. Bu yasal bir zorunluluk olup tarafımızdan da takip edilebilir.

10.000 TL getir, Duster'ı götür.

Aralık
ayına özel

0 (216) 427 37 47



Paris İklim Anlaşması ve Otomotiv Sektörü Projeksiyonu

fotoğraf PEDRO HENRIQUE SANTOS

İklim değişikliği konusunda uluslararası bir anlaşma olan ve bugüne kadar 191 ülkenin taraf olduğu Paris İklim Anlaşması; küresel sıcaklığı 1,5 derece ile sınırlandırmayı ve bu doğrultuda, yüzyılın ortasına kadar sera gazı emisyonlarının sıfırlanması için ülkelerin ortak çalışmasını teşvik ediyor. İklim krizi için önemli bir dönüm noktası olarak ele alınan Paris Anlaşması ile ülkeler iklim krizi ile mücadele etme ve etkilerine uyum sağlama görevini üstleniyor. Bu anlaşmanın uygulanması hiç şüphesiz ekonomik ve sosyal dönüşüm gerektirirken, ihtiyacı olan ülkelere mali, teknik ve kapasite geliştir-

me desteği de sunuyor. “Gelişmiş ülke statüsünde yer alan” ülkelere ise daha az donanımına sahip ve daha savunmasız ülkelere finansal yardım sağlama sorumluluğu yüklüyor. Türkiye 2016’da imzaladığı Paris İklim Anlaşması’nı TBMM’de yasalaştırdı ve kanun 7 Ekim 2021 tarihinde resmi gazetede yayımlandı. İklim değişikliği konusunda çalışan imzacı kurumlar, Türkiye’nin Anlaşmaya taraf olmasının olumlu bir adım olduğunu belirtirken, 2053 yılına kadar net sıfır emisyon hedefinin benimsenmesiyle Türkiye’nin iklim politikasında yeni bir dönemin başlayacağı vurgusu yapılıyor. Dünyada en

fazla sera gazı emisyonuna neden olan ülkeler arasında 16. sırada yer alan ve kişi başı emisyonları her geçen gün artan Türkiye’nin; 2053 hedefine ulaşmak için kısa vadede emisyon azaltım hedeflerinin belirlenmesi ve enerji başta olmak üzere sanayi, ulaştırma, bina, tarım, atık ve doğal varlıkların kullanımı konularında yeni eylem planları hazırlaması bekleniyor. Eylem planını hazırlarken öne çıkacak sektörler arasında ise iklim değişikliğine en büyük etkiye neden olan enerji sektörü başta geliyor. Türkiye’nin fosil yakıtlardan aşamalı olarak çıkması, mevcut fosil yakıt destek ve teşviklerini sonlandırması ve tüm kamu kaynaklarını güneş ve rüzgar başta olmak üzere yenilenebilir enerji yatırımlarına, bunun için gerekli altyapı çalışmalarına ve tüm kesimleri kapsayacak adil dönüşüm planlarına ayırması öncelikli konular olarak ortaya çıkıyor.

Otomotiv Sektörüne Yansıması

“İklim krizinin her geçen gün derinleşmesiyle birlikte fosil yakıtlar nedeniyle meydana gelen karbon salınımı sorunu tüm dünyayı derinden etkiliyor. Otomotiv sektörünün en büyük markaları karbon emisyonundaki fosil yakıt payını sıfırlamak amacıyla AB yasaları ve Paris iklim anlaşması kapsamında elektrikli araç yatırımlarını her geçen gün artırırken açıkladıkları tarihlerle beraber otomotiv sektörü tamamen elektrikli hale gelmeye her geçen gün daha fazla yaklaşıyorlar.”

Gelin elektrikli araç yarısındaki son durumu ve şirketlerin açıklamalarını birlikte inceleyelim:



fotoğraf PRECIOUS MADUBUIKE

DAIMLER - MERCEDES

Mercedes'in Alman üreticisi Daimler, 2022 ile 2030 yılları arasında elektrikli otomobil teknolojisine 40 milyar euro yatırım yapılacağını belirterek, 2030 yılında tamamen elektrikli otomobil üretimine geçmeyi planladığını belirtti.

BENTLEY

İngiliz lüks otomobil üreticisi Bentley Motors, 2026 yılından itibaren şarj edilebilir hibrit ve elektrikli araçları pazara sunacağını ve 2030'dan itibaren tamamen elektrikli araçlara geçmeyi planladığını açıkladı.

VOLVO

İsveçli otomobil şirketi Volvo, hızla büyüyen elektrikli otomobil pazarına odaklanacağını

ve fosil yakıtlı motorlar üretmeyi aşamalı olarak durduracağını belirterek, 2030 yılına kadar şirketin tüm otomobillerinin elektrikli olacağını açıkladı.

AUDI

Alman otomobil üreticisi Audi, sıfır karbon emisyonu hedefinin parçası olarak 2033 yılına kadar dizel ve benzinli otomobil üretimini durduracağını açıkladı. Audi CEO'su Markus Duesmann, 2026 yılı itibarıyla Audi'nin yalnızca tamamen elektrikli otomobil modellerini piyasaya süreceği belirtilirken, 2033 yılına kadar içten yanmalı motorların üretimini kademeli olarak durdurmayı planladığını bildirdi.

GENERAL MOTORS

ABD'li otomobil üreticisi General Motors, tamamen elektrikli bir gelecek için ortak bir vizyon geliştirmek amacıyla Çevre Savunma Fonu ile çalışarak şirketin 2035 itibarıyla yalnızca elektrikli araç üretmeyi hedeflediği kaydedildi.

HONDA

Bugüne kadar 'tamamen elektrikli' satışa geçeceği tarihi açıklayan şirketler arasında en geç tarihi veren Japon otomotiv devi Honda oldu. Honda, 2040 yılı itibarıyla fosil yakıtlı araç satışı yapmayacağını açıklayarak sadece elektrikli model satacağını söyledi.

leadport

DİJİTAL SATIŞ ASİSTANI

Müşterileriniz ihtiyaçlarına en uygun ürünleri internette arıyor. Onları ilk arayan, ne istediklerini bilen ve en uygun çözümleri sunanlar kazanıyor.

Yeni nesil mobil CRM uygulaması Leadport ile tanışın. İşinizi, satış ekibinizi ve müşterilerinizi en doğru ve en güncel verilerle her yerden kolayca yönetin.



Leadport'la tanışın;

www.leadport.app

Arabalar Hakkında İlginç Bilgiler

Kullandığımız ancak birçok özelliğini bilmediğimiz araçların birçok farklı yönü bulunuyor. İşte ulaşımın bel kemiği olan araçların bilinmeyen özellikleri.



Yapılan ilk arabalarda direksiyon yoktu.

Onun yerine iki tane kol vardı sağdakini çekince sağa soldakini çekince araba sola gidiyordu ve motoru çalıştırmak için bir çalıştırma demirine ihtiyaç duyuluyordu.

Elektrikli araçların en önemli özelliklerinden biri sessiz çalışmasıdır. Ancak ABD ve Avrupa yasalarına göre elektrikli araçların yapay ses çıkarması zorunlu! Sebep ise yayaları olası araç kazalarından korumak!

Her arabanın ortalama 30 bin farklı parçası bulunur!



Bir aracın ömrünün %95'i park halinde geçiyor!

Türkiye'de gereksiz yere sık sık çalınan kornaları New York'ta gerçekten acil durumlar harici çalmak yasak!



Brezilya'da satılan araçların %90'ı etanol olarak da bilinen ve şeker kamışından üretilen yakıtı kullanıyor.

Araba radyosu ilk kez kullanılmaya başlandığında yasaklanması gündeme gelmişti! Sebebi ise radyonun sürücülerin dikkatini dağıtabilme ve kaza yapabilme ihtimaliydi!



Bentley, Bugatti, Lamborghini, Audi, Ducati ve Porsche markaları Volkswagen'e ait!





Chevrolet markasının yaratıcısı Louis Chevrolet'in ölüm sebebi iflas ve kötü çalışma koşullarıydı!

At arabalarının dışkı dolayısıyla yarattığı kirliliğe alternatif olarak motorlu taşıtlar o yıllar 'yeşil çözüm' olarak düşünülmüştü. Bugün ise durum tam tersi!



Google'ın geliştirdiği dünyanın ilk sürücüsüz otomobili 2012 yılında Nevada'da yollara çıktı.



Norveç'te satılan yeni araçların yarısı ya elektrikli ya da hibrid modellerden oluşuyor.

1923'te arabalar için kadınlar tarafından yapılan 173 yeni icat tanıtıldı. Bunların arasında karbüratör ve elektrikli motor çalıştırıcısı da bulunuyor.



Bugün demir ve çelik içerikleri sayesinde yollardaki arabaların hemen hepsinin geri dönüşümü yapılmıştır.

Otomobiller bugün dünyada en çok geri dönüşümü yapılan ürünlerdendir.



Ortalama olarak bir insan tüm hayatının iki haftasını trafik ışıklarının değişmesini bekleyerek harcar.

Tek bir arabanın geri dönüşümünü yapmak 1 tondan fazla demir cevheri, 635 kilogram kömür ve 54 kilogram kireçtaşı tasarrufu yapmamızı sağlar.



Amerika'daki ilk parkur, 3 milyon kaldırım taşından oluşan Indianapolis Motor Speedway'dir.



UZMAN GÖRÜŞÜ



HAZIRLAYAN
FAHİR TALİB
YOUTUBE @
CARVISERTV

Kia Stinger'ın yerini elektrikli bir araç alacak



Koreli markanın tasarım şefi, EV6 GT'nin bu görevi üstleneceğine işaret etti.

2017 yılında BMW 4 Serisi Gran Coupé modeline rakip olarak geliştirilen Kia Stinger, Koreli üreticinin peşinde olduğu prestiji markaya getirse de satış grafiklerinde pek parlak bir tablo çizememişti. GT versiyonu 3.3 litrelik turbo V6 motorundan 373 bg güç üreten Stinger'ın satıştan çekileceği düşünüüyordu ancak Kia, sürpriz bir şekilde 2020 yılında sportif sedanını makyajladı. Her ne kadar estetik operasyonu Stinger'ın yaşam süresini artırmış olsa da iddialara

göre Kia, hibrit ve elektrikli modellerin imalatı için düzenleyeceği Sohari tesisinde Stinger üretimini önümüzdeki yılın ikinci çeyreğinde durduracak. Kia'da tasarım şefi olarak görev yapan Karim Habib, Autocar'ın Los Angeles Otomobil Fuarı'nda Stinger ile ilgili sorusuna şöyle yanıt verdi: "Stinger, ruh olarak yaşamaya her zaman devam edecek. Bence yeni EV6'da ondan bir parça var. Biliyorsunuz EV6 GT'yi de üretiyoruz ve o, Stinger'ın temsilcisi olacak."

İki modeli yan yana görmeniz için fotoğrafları hemen aşağıya koyuyoruz:



Kafanız karıştı, değil mi? Karim Habib de böyle düşünenler için cevabını şöyle düzenlemiş:

"Stinger, Kia için yepyeni bir yol açtı. Sportif görünüm ve hassas sürüş dinamikleri, Stinger sayesinde Kia markasını akıllara getirir oldu ve EV6 GT de bu yoldan gidecek."

Kia Türkiye, kısa bir süre için Stinger'ı 2.0 litrelik T-GDI motoruyla ithal etti ancak düşük talep dolayısıyla aracın satışını durdurdu. İlk tanıtıldığında 490.000 TL'ye satılan sportif sedan şu anda satılsa sizce fiyatı ne kadar olurdu? Yeni tanıtılan C200 4 Matic Edition 1 AMG incelememizde aracın fiyatının 977.000 TL olduğunu söylemiştik. Benzer fiyatlarda olsalardı Kia Stinger'ı tercih eder miydiniz?



ASF OTOMOTİV

E-5 Yanyol Fidan Plaza Pamukkale Sokak No:2 Soğanlık, Kartal/İstanbul T. +90 (216) 427 42 42

