

Tesla 53 bin Aracını Geri Çağırđı

Otomotiv sektörünün yeni kural koyucusu Tesla, 2016 yılının şubat ayı ve ekim ayı arasında satılan 53 bin adet Model S ve Model X aracını güvenlik amacıyla geri çağırđı.



Tesla, çağırđıđı araç sayısının sadece %5'inde bir sorun olduğunu veya olabileceğini düşünse de, park freni konusunda aldığı birkaç küçük şikayet sonucunda, Brembo marka fren sistemi kullandıkları tüm araçlarını bakım yapmak amacıyla geri topluyor. Geri dönen araçların bakımının yapılması ve yeni fren sistemlerinin takılmasının yaklaşık 45 dakika sürmesi bekleniyor.

Bu konuyu benimseyebilmeniz ve Tesla hakkındaki görüşlerinizin daha da derine inmesi için, Ashlee Vance'ın Elon Musk'ın hayatını ele aldığı kitabından, okuması son derece keyifli bir alıntı bırakıyorum.

Tesla'nın sektörde yaptığı devrim ve araba satma + bakım

politikasının saflığı konusunda daha fazla fikriniz olacaktır.

Yazar: Hasan Hüseyin Kesen

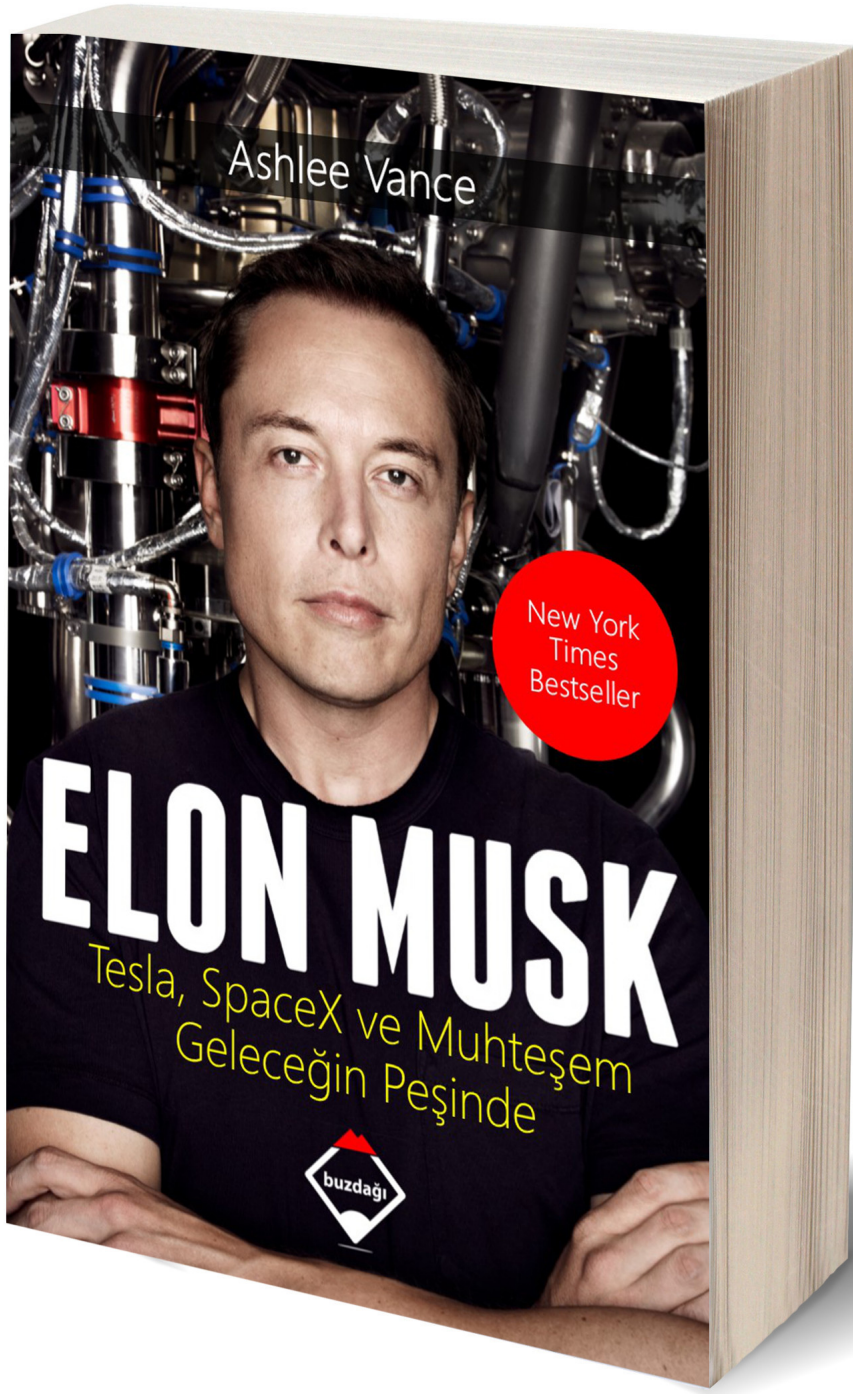
Kaynak: shiftdelete.com | İlgili içeriğe [git](#)

Musk'ın otomobili bir yaşam stili olarak kabullenmesini Tesla'nın otomobillerinin modelleri için yılları telaffuz etmeyi bırakmasından anlayabilirsiniz. Tesla otomobilleri 2014 ya da 2015 olarak ayırmamaktadır ve ayrıca "Stoktaki tüm 2014'ler gitmeli, gitmeli, gitmeli ki yeni otomobiller için yer açılsın" gibi bir satış yöntemini de uygulamamaktadır. Tesla, anlık olarak üretebildiği en iyi Model S'i üretmektedir ve müşterinin eline geçen de budur. Bu da Tesla'nın sadece bir yıl ile sınırlı özelliklerle modeller geliştirmemesine ve o yılsonunda tüm yeni özellikleri yeni bir modele sunmaması anlamına gelmektedir. Yeni özellikleri hazır olduğunda bunları birer birer üretim hattındaki otomobillere eklemektedir. Bazı müşteriler ara sıra bir özelliği kaçırdığı için üzülmemektedir. Ancak Tesla yazılım güncellemesi gibi gelişmeleri herkese ulaştırmaktadır ve Model S sahiplerini hoş sürprizlerle memnun etmektedir.

Bir Model S sahibi için tamamen elektrikli olan bu yaşam stili, daha az sorunlu bir varoluş demektir. Benzin istasyonuna gitmek yerine geceleri otomobilinizi akıllı telefonlarınızdan alışık olduğunuz bir ritüelle sarja takarsınız. Otomobil ya derhâl sarj olmaya başlar ya da otomobilin sahibi Model S'in programına girerek en ucuz elektrik tarifesinin olduğu gecenin ilerleyen saatlerinde sarj olacak şekilde ayarlama yapabilir. Tesla sahipleri sadece benzin istasyonlarından uzak durmazlar; genellikle tamircisine de uğramazlar. Geleneksel bir otomobil tüm sürtünme, yıpranma ve hareket eden binlerce parça tarafından ortaya çıkan aşınma ile baş etmek için motor ve şanzıman yağı değişimine ihtiyaç

duyarlar. Daha basit olan elektrikli otomobil bu tarz bakımlardan kurtulmuştur. Hem Roadster hem de Model S, frenlerin ömrünü uzatan rejeneratif fren teknolojisinden istifade etmektedir. Dur kalk durumlarında Tesla fren balatalarını ve bunları kilitlemek için sürtünmeyi kullanmak yerine motoru yazılım aracılığıyla ters yönde döndürerek fren yapar. Tesla motoru bu süreçte elektrik üretir ve bunu tekrar akülere yönlendirir ve elektrikli otomobiller de bu yüzden şehir içinde daha uzun bir menzile sahiptir. Tesla hâlen Model S sahiplerinin senede bir kez kontrol için otomobillerini bakıma getirmelerini önermektedir ancak bu genellikle otomobile bir göz atmak ve erken yıpranma olup olmadığını kontrol etmek içindir.

Tesla'nın bakıma yaklaşımı da geleneksel otomotiv endüstrisinden farklıdır. Birçok otomobil satıcısı kârlarının çoğunu otomobil servis hizmetlerinden yapmaktadır. Araçlara, insanların servis merkezlerine seneler boyunca yılda birkaç kez uğramaları için üretilmiş bir hizmet muamesesi yapmaktadırlar. İşte bu, otomobil satıcılarının Tesla'nın otomobillerini doğrudan müşterilere satmasını engellemek için savaşmalarının nedenidir. Javidan, "nihai hedef, otomobilinizi satın aldıktan sonra onu hiç geri getirmek zorunda olmamanızdır" demişti. Otomobil yetkili servisleri diğer tamircilerden daha pahalıdır ancak insanlara otomobillerinin ehil ellerde olduğuna dair rahatlık hissi verir. [Sayfa: 348-349]



[Sayfa: 350]

Tesla kârını otomobilin ilk satışından ve daha sonraki bazı opsiyonel yazılım hizmetlerinden yapmaktadır. Silikon Vadisinden bir yazılım sihirbazı ve girişimci olan Konstantin

Othmer bu konuda şöyle demişti: “ Ben Model S’in onuncusunu almıştım. Muhteşem bir otomobildi ancak forumlarda okuduğunuz hemen her sorun bunda da vardı. Tüm bunları onaracakları ve otomobilin fazladan kilometre yapmaması için çekici ile götürdüler. Daha sonra bir yıllık servis hizmeti aldım ve her şeyi elden geçirdiler ve otomobil eskisinden bile güzel olmuştu. Servis merkezinde otomobili kurdelerle süslemişlerdi. Çok güzeldi.”

Tesla’nın iş modeli; sadece otomobil üreticileri ve satıcıları için yeni bir iş yapma yolu önermez. Daha çok, elektrikli otomobillerin arabalar konusunda nasıl yeni bir düşünce şekli sunabileceği ile ilgilidir. Tüm otomobil şirketleri yakında Tesla’yı takip edecek ve otomobilleri için uzaktan kablosuz güncellemeler sunacaktır. Ancak diğer şirketlerin bu güncellemelerinin pratikliği ve alanı sınırlı olacaktır. Javidan bu hususla ilgili şunları ifade etmiştir: “Kablosuz bir şekilde uzaktan bir bujiyi ya da triger kayışını değiştiremezsiniz. Benzinli bir otomobil ile eninde sonunda kaputun içine bakmak zorunda kalırsınız ve bu da sizi dükkana geri götürür. Mercedes’in size ‘otomobilinizi getirmenize gerek yok’ demesi için bir nedeni yoktur çünkü bu doğru değildir. Tesla’nın ayrıca tüm araçtaki yazılımı da dâhil olmak üzere otomobilinin bileşenlerinin büyük kısmını kendisinin tasarlamış olma avantajı vardır. Javidan “Eğer Daimler bir göstergenin görünümünü değiştirmek isterse dünyanın diğer ucundaki bir tedarikçi ile irtibata geçmesi ve bir onayı beklemesi gerekmektedir. Konsoldaki P harfinin görünümünü değiştirmeleri bir yıl sürer. Tesla’da eğer Elon, Paskalya bayramı için tüm göstergelerde bir tavşan resmi isterse bunun birkaç saate gerçekleşmesini sağlayabilir.” demişti.

Kitap: Elon Musk

Yayınevi: Buzdağı

Yazar: Ashlee Vance

Çevirmen: Ali Atav