

BİLİRKİŞİ TESBİT RAPORU

ANKARA 5. SULH HUKUK MAHKEMESİ HAKİMLİĞİ ne

DOSYA NO :2008/936 D.iş

TESBİT İSTEYEN : ss Türkiye Ormancılık kooperatifler Birliği

KARŞI TARAF :1-Toyan Otomotiv San. Ve tic. AŞ.
2-Toyotasa Sabancı Pazarlama satış Aş.

KONUSU :Delil tespiti

Yüce Mahkemece resen bilirkişi tayin edilmem üzerine sayın hakim ve diğer ilgililerin iştiraki ile keşif mahaline gidilerek gerekli incelemelerde bulunulmuştur.

TESBİT İSTEYENİN TALEBİ

Tespit isteyen vekilince Mahkemeye verilen dilekçede davalılar tarafından ithal edilerek satışa sunulmuş bulunan Toyota marka 2006 model Land Cruiser 100 4.2 TD tipi araç müvekkilince 17.4.2006 tarihinde 151.807,00YTL bedel karşılığında satın alınarak 06 KOP 49 plaka nosu ile trafiğe çıktığı, aracın tüm periyodik bakımlarının zamanında ve yetkili servis marifeti ile ikmal edildiği, ancak alım sonrası otomatik vitesli aracın gaz değişim esnasında, yani gaz verip ayağı çekip, tekrar gaza basıldığında aracın alt orta kısmından vuruğu sesi geldiği anlaşılmış olup, yetkili servisçe yapılan kontrol ve onarımlara rağmen sorunun kaynağı anlaşılamadığı, buna rapmen yetkili servis teknik olarak standart dışı boşluk tespit edilmediği, araçta teknik müdahale gerektirecek bir problem bulunmadığı, sürüş güvenliği yönünden her hangi bir tehlike arz etmediği belirtildiği ifade edilerek; Araçta;

- Vuruğu ve sesin varlığını,
 - Vuruğu ve sesin neden/ nereden ileri geldiği,
 - Araçtaki vuruğunun üretimden kaynaklanan bir ayıp olup, olmadığı, ayıbın gizli nitelik taşıyıp taşımadığı,
 - giderilmesi için yapılması gerekli parça değişimi ve işçilik
 - Araçtaki vuruğu sürüş güvenliğini yönünden tehlike arz edip etmediği,
 - vuruğunun mekanik problem niteliğinde olup, olmadığı,
- Hususlarının tespit edilmesini talep etmiştir.

İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

Tespit konu aracın

A- genel özellikleri :

Markası :Toyota

Modeli :2006

Tipi :Land Cruiser 4.2

Cinsi : Arazi taşıtı

Plaka no : 06 KOP 49

Şasi no : 104035288

B-Arıza durumu :Adalet sarayı otoparkına getirilen araç üzerinde yapılan incelemede hali hazırda 95981 km yol kat etmiş olduğu görülmüş olup, daha sonra tayin edilecek bir gün içerisinde aracın test sürüşüne tabi tutulması hususunda mutabakat temin edilerek keşfe son verilmiştir.

6.11.2008 tarihinde yapılan incelemede aracın lastik havalarının normal olduğu görülerek test sürüşüne tabi tutulmuş ve otomatik vites sistemi ile teçhiz edilmiş bulunan araç düşük, yüksek vites hız farkı gözetmeksizin ani ivme artışlarında yani

gazdan ayak çekilip, ani olarak gaz verildiği durumlarda (ivme artışı) aracın şaft ve arka diferansiyel bölümlerinde vuruntu sesi geldiği tespit edilmiştir.

Araç geri vites konumunda iken yapılan tecrübe sürüşünde de aynı durumun tekrar etmiş olduğu müşahade edilmiş olup, vuruntunun ön ve arka diferansiyel ile ara şaft bölümlerinden bir yerde meydana geldiği anlaşılmıştır.

Dosyaya sunulan servis iş emirlerinin tetkikinde aynı arızanın giderilmesi için 3-4 kez yetkili servise götürüldüğü ve değişik tarihlerde

-Arka kol denge lastikler, kol burçları değiştirildiği,

-Diferansiyel bağlantı takozları

-şaft istavroz kutu rulmanları, mafsal istavrozu değiştirildiği

Arka diferansiyel takozları ve ön denge lastikleri

Değiştirilmiş olduğu anlaşılmış olmakla birlikte aracın nihai durumu dikkate alındığında yapılan onarımların netice vermediği/ arızanın devam etmekte olduğu anlaşılmıştır.

Yukarıda izah olunduğu üzere vuruntunun ön ve arka diferansiyel ile ara bağlantılarında tespit edilemeyen bir olumsuzluktan meydana geldiği kanaatine varılmış olmakla birlikte arızanın ayıplı bir parçadan ileri gelebileceği gibi anılan bölümdeki montajın da ayıplı olmasından (şaft düzleminin standartlara uygun olması vs.) kaynaklanmış olabileceği düşünülmektedir.

Bu nedenle seçimlik hakkının onarımdan yana kullanıldığı vasıtada imalattan kaynaklanan ve önceden tespiti mümkün bulunmayan, gizli ayıbın giderilmesi için takozlar, burçların mafsal peyder pey değiştirilerek deneme yanılma yolu ile onarım cihazına gidilmesi yerine diferansiyellerin de içinde bulunduğu hareket iletim ünitelerinin aynı anda ve komple değiştirilmek suretiyle araca müdahalede bulunulmasının daha isabetli olacağı kanaatindeyim.

İmalattan kaynaklanan ve gizli ayıp niteliğindeki arızanın sifesifik olarak nereden kaynaklandığı tespit edilemediği müddetçe aracın sürüş emniyeti ve güvenliğinde bir sorun bulunmadığı yönündeki değerlendirmelerin teknik muhtevadan uzak ve gerçekçi olmadığı düşünülmekte olup, aracın mevcut hali ile kullanıma devam olunması durumunda çok daha büyük arızalara sebebiyet verebileceği gibi sürüş emniyeti ve güvenliğini de olumsuz etkileyebileceği hususlarının gözden ırak tutulmaması gerektiği kanaatindeyim.

Araçtaki arıza hareket aktarma, yani şanzımandan sonraki bölümde mekanik bir olumsuzluktan kaynaklandığı açıktır.

NETİCE

Yukarıda izah olunduğu üzere araç ileri ve geri hareket sırasında ani ivme artışlarında araçta vuruntu meydana geldiği anlaşılmış olup, mevcut arızanın mekanik karakterde imalattan kaynaklanan gizli ayıplı arıza olduğu, sürüş emniyeti ve güvenliğine tesiri olmadığı şeklindeki değerlendirmelerin teknik muhtevadan yoksun ve gerçekçi olmadığı, itibar edilmemesi gerektiği görüş ve kanaatine varılmıştır.

Keyfiyet sayın Mahkemenin takdirlerine saygı ile arz olunur 8.11.2008

BİLİRKİŞİ

C. BAKIYILDIRIM

Mak.Müh. Hasar uzm.

