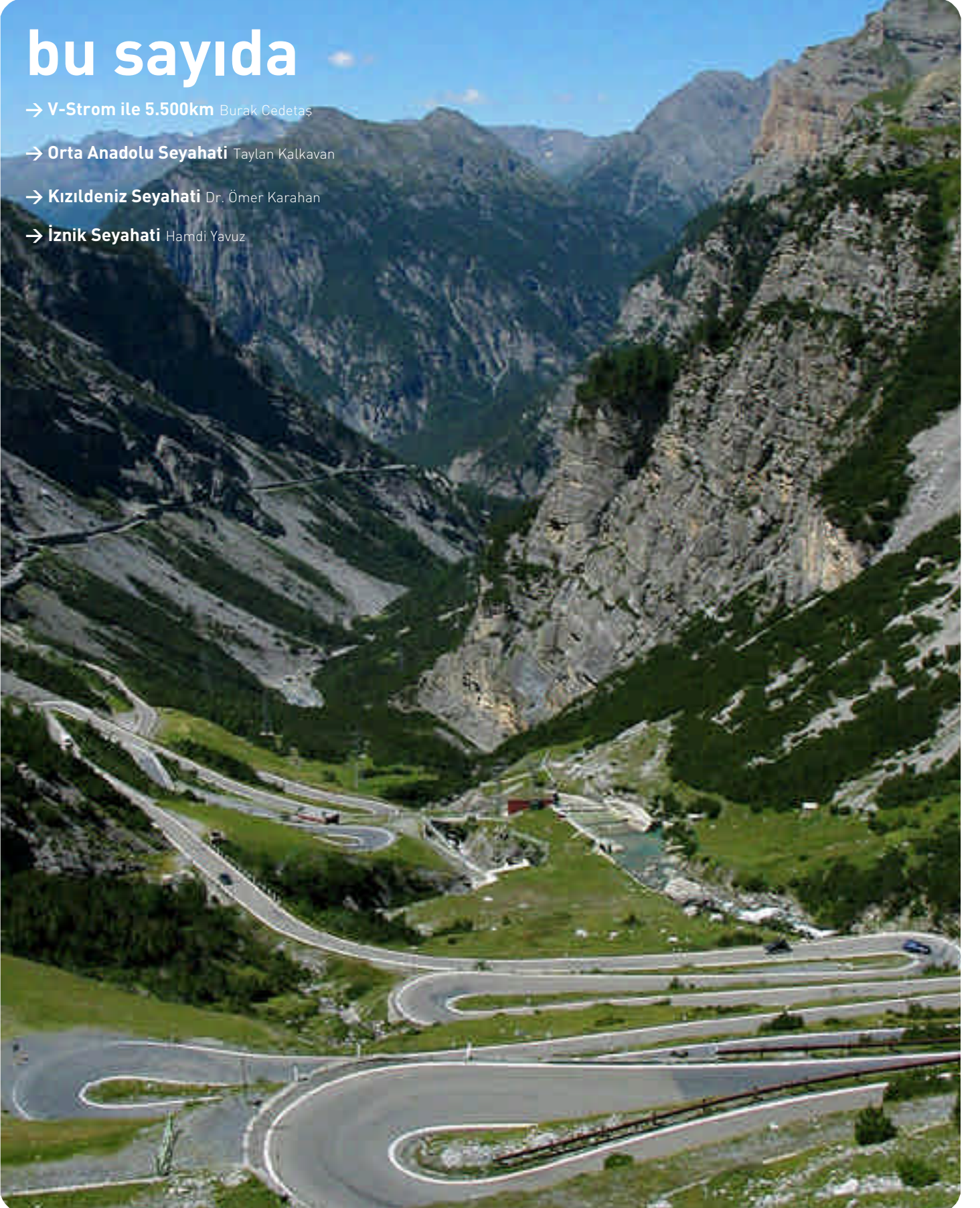


İKİTEKER

İKİTEKER.ORG | MOTOSİKLET E-ZİNE | PARA İLE SATILMAZ | AYDA BİR YAYINLANIR | EYLÜL 2003 | SAYI 09

bu sayıda

- V-Strom ile 5.500km Burak Ceditaş
- Orta Anadolu Seyahati Taylan Kalkavan
- Kızıldeniz Seyahati Dr. Ömer Karahan
- İznik Seyahati Hamdi Yavuz



Test V-Strom ile 5.500km - İzlenimler

İlk motorumu 1994 yılında almış idim. Yamaha XT600E. Aslında 350cc civarı tek silindir enduro makine arıyordum. O zaman yapılan bir kampanya dahilinde cesaretimi toplayıp Ninjamotor'dan motorumu teslim aldım. XT600E her türlü yol şartında kullanabileceğiniz son derece sağlam bir motor. Özellikle Asya ve Afrika turu yapan bir çok motorcunu doğal seçimi XT. Fakat 2 kişi uzun yol yapmak biraz zahmetli. Benim kullandığım 1994 modelde sele özellikle artçı için uzun yola uygun değil ve benzin deposu küçük.

Bu motivasyon ile çok eskiden beri kullanmak istediğim Transalp motoru 1999 yılında aldım. Transalp, her türlü yol şartında 2 kişi tur için ideal. Mekanik problemleri yok, tamircisi ve yedek parçası bol. Transalp'i satmak ve değiştirmek ise hiç ama hiç kolay değil. Adeta makine ile aranızda açıklaması kolay olmayan bir bağ oluşuyor. Benim tek tesellim benden motoru alan arkadaşın hakikaten titiz ve "motorcu" olması.

1994 yılında günümüze geçen süre içerisinde, zamanımın daha çoğunu asfaltta ve uzun mesafe sürüşlerde geçirdiğimi farkettim. Özellikle 2 kişi daha konforlu ve daha uzağa gidecek makineleri araştırmaya başladım. Bu noktada motorları test sürüşü için veren Honda, Motomax ve Demaks firmalarına teşekkür etmek lazım.

Aslında 1 litre sınıfında önünüzde farklı seçenekler var ve bunların çoğu ülkemizde satılmakta...

Bunlar, Suzuki V-Strom, Honda Varadero, Aprilia Caponord, KTM 900, Triumph Tiger ve BMW GS1150.

İlk 4 makineyi test ederek kararımı verdim, V-Strom ergonomisi, motorunun sporculuğu ve tasarımı ile beni en çok tatmin eden mo-

tor idi. V-Strom, Caponord ve Varadero nun teknik verilerini ekteki tabloda bulacaksınız. Bu 3 motorun verileri birbirine o kadar benziyor ki, ben onlara 3 kız kardeş diyorum. Ben içlerinde sanırım en sportmenini seçtim.

Bundan sonra zor olan ise Transalp'in satılmasına karar vermek oldu. Bir Cuma günü yaptığım duyuruyu (www.ikiteker.org) takiben motorum Salı günü satıldı.

Bunu takip eden 2 hafta oldukça zor geçti. Motorumun teslimi gecikti daha sonra ise muameleci ile yaşanan çok gereksiz bir süreç var. Hepimiz zaman darlığı sebebi ile bu işlemleri muamelecilere havale ediyoruz. Tecrübelerimden hareket ile size 2 tavsiyem olacak,

- Zaman ayırın ve işleminizi siz yapın (içiniz rahat eder),
- Yapamıyorsanız, en azından fatura, ve evraklarda yazan motor ve şasi numaralarını defalarca kontrol edin.

Bu noktada V-Strom'u teslim alır iken dikkat edilmesi gereken hususlara bakalım. Aslında aşağıda yazılanlar genelde diğer makineler içinde geçerli.

- Lastik havalarını mutlaka siz kontrol edin,
- Ön lastiğin yönünün ters olmadığını siz kontrol edin,
- Rölanti ayarına bakın (1200 civarı olması lazım),
- Silindir senkronizasyonunu ısrarla kontrol ettirin,
- Ayna pozisyonlarını kontrol edin ve teslim almadan vidalarını sıkırtın,
- TPS denen throttle position sensor ayarını da kontrol ettirin.

Evet "Gümüş rengi" V-Strom'u Haziran sonunda teslim aldık. Benzini koyduk yoldayız. İlk izlenimler makinenin ciddi gücü ve yol tutuşunun üstünlüğü. Ön tekerlek son derece kararlı, yalpa vs. yok. Tabii burada hatırlanacak bir diğer nokta ise frenlerin henüz yeni oldukları ve 100km sonra tam verim verecekleri.

İlk 1000km V-Strom için rodaj dönemi ve 4500 deviri geçmememiz gerekiyor. Bu dönemde motora alışmak için gereken bir süre. Daha önceki tecrübelerim ile kıyaslandığında farklı ve kontrol etmeniz gereken güce dikkat etmeniz gerekli. Tavsiyem "yavaş" gitmek





➤ Motor

olacak.

Bu süreçte arka çantamı (topcase) takmak için Givi'nin V-Strom için ürettiği E528 montaj kitini aldım ve kendim motora monte ettim. Artık eşyalarımı taşımak sorun değildi. Motoru teslim alırken koruma demirlerini de taktırdım. Ben Fehling marka demirler motorun çizgileri ile uyum sağlıyor. Piyasada başka demirlerde var, seçim sizin.

1.000 bakımı çok hızlı geldi. Bu bakımda yapılanlar kısaca, yağ (Motorex) ve filtrenin değişimi ile motorun genel kontrolü ve varsa gevşeyen yerlerin sıkıştırılması. Bunun dışında işçilik için yetkili serviste ücret alınmıyor, bunu Suzuki Türkiye üstleniyor.

Bu bakımı takiben EMOK'un düzenlediği Kütahya festivaline tek başıma yola çıktım. Tek başına gitmekteki amacım motoru tanımak idi. Grup halinde olsam rahat hareket etmek mümkün olmayacaktı. Kısaca Eskişehir, Topçular, dağ yollarından İznik, İnegöl, Bozüyük ve Kütahya güzergâhını takip ettim.

Topçular-İznik-İnegöl arasında virajlı yollarda, V-Strom'un esnek motoru kullanım kolaylığı sağlıyor. Aynı viteste geniş bir devir/hız aralığında gidebiliyorsunuz. Genede kapalı virajlarda dikkat etmek lazım. Yol tamirata, traktör veya büyükbaş hayvanlar önünüze çıkabilir. Özellikle İnegöl ve Bozüyük arasındaki yol inanılmaz keyif verdi. Tam istediğim performansda, km'leri yutarak Bozüyük'e vardım.

Kütahya'ya yapılan bu ilk yolculuğu Bodrum'a yapılan bir seyahat



➤ Gösterge Paneli



➤ Sasi

izledi. Temmuz sıcaklığında eriyen asfalt üzerinde araçların arkasından beklemekten gidebilmek büyük bir lüks. Yalnız Bafa Gölü'nün yanından geçen yol hiç keyifli değil. Dönüşte alternatif rota Yatağan üzerinden Aydın'a çıktım. Yol kaliteli bir dağ yolu ve trafik daha az. Ayrıca otobana direkt bağlanıyorsunuz.

Gördüğüm kadarı ile V-Strom benzin tüketiminde çok başarılı. Motor 6 vitese sahip ve enjeksiyonlu. 130'un altında kalan ortalama hızlarda 100km'de 5.5 litre, bunun üzerindeki ortalama hızlarda ise 100km'de 6 litre benzin tüketimi var. Motosiklette elektronik benzin göstergesi var. Bir depo ile 300km gitmek mümkün. Bundan sonra yaklaşık 3-4 litre daha benzininiz var. Yanıp sönen elektronik gösterge sizi uyuyor. Bunun dışında rezerv yok.

2003'ten itibaren V-Strom'un ön ve arka amortisörlerinin sertlik ayarı var. (Daha önceki modellerin yalnız arka amortisörünün ayarı mümkün). Ben biraz kurcaladıktan sonra fabrika çıkış ayarında kullanıyorum. Şu an için yol tutuşundan çok memnunum. Eğer 2 kişi veya arazi ağırlıklı tur kısmet olur ise bu ayarları sertleştirmek veya yumuşatmak gerekebilir.

Vstrom'un şasisi ve motoru daha doğrusu bunların birleşiminden çıkan performans çok keyifli. Motor, düşük devirlerdeki torku ile sizi tatmin edecektir. İlk 3 viteste her devirde rahatsız diyebilirim. 4. vitesten itibaren ben 4000'in üzerinde kullanmaya dikkat ediyorum. Bu sayede motor çok daha atik. 6000 devirin üzerinden motor+egzos'tan gelen ses ise müzik gibi. Satandart egzos'un verdiği ses çok çok iyi. Uzun yolda sizi rahatsız etmiyor ama 6000 devrin üzerinden müzik başlıyor. Motor 6 vites ve 6. vites overdrive yani



➤ Ön Görünüş



ekonomi vitesi. Uzun yolda son derece kullanışlı. 6. viteste 4500 devirde 135 civarı gidiyorsunuz. Motor kırmızı bölgeye 9500'den sonra giriyor. Sanırım performansı ve motordan alabileceğinizi bu veriler özetliyor.

V-Strom sınıfındaki en hafif makinelerden biri, boş ağırlığı 207kg. Bu hali ile manevra ve şehir için kullanımı kolay. Arazi kullanımlarında da hafif olması sürücüyü daha az yoracaktır.

V-Strom'un rüzgârlığı (grenaj, karenaj ne dersiniz) için piyasada çok çeşit var. Bu konuda sanırım herkesin de farklı beklentileri var. Benim tesbit ettiklerim,

- Suzuki uzun cam,
- Givi
- Ermax
- HR
- CE-Bailey

Benim şahsi görüşüm ise 120km'ye kadar standart cam yeterli. Bunun üzerinde rüzgâr başlıyor. Burada sürücünün boyu ve bek-

lentileri ön planda, yani kişisel bir tercih yapılması lazım. Ben şu an standart camı kullanmaya devam ediyorum. Tepebaşında Plek-siglas'dan tur camı yapan bir atölyeyi ise fırsat bulunca ziyaret edeceğim. V-Strom kullanan bazı arkadaşlar buradan verimli sonuç aldıklarını ilettiler.

Rüzgardan bahsederken, Bodrum dönüşü Akhisar ile Susurluk arasında sert rüzgâr bana zor anlar yaşattı. Hızımı 80 civarına düşürerek ve çok dikkat ederek bu kısmı geçtim. Benzin almak için durduğumda ise motoru yana yatırmaya çalışan rüzgârın kuvvetini daha iyi anladım. Sanırım yük dağılımını daha iyi yapacak bir kombinasyon geliştirmem lazım.

Yan ayna garanti kapsamında değiştirildi. Sol yan ayna özellikle kötü yollarda kapanıyordu. Enteresane olan hızlı gittiğinizde artan rüzgârın aynayı kapatmaması. Buna karşın kötü asfalttaki engebe-ler sorun yaşattı. Bodrum'a kargo ile gönderilen aynayı kendim kolaylıkla değiştirdim. Dönüş yolculuğunda sorun yaşamadım. Teşekkürler Suzuki ve Pitstop'tan Murat Şennikçi.

Bundan sonrası için 6000 bakımını 4 gözle bekliyorum. Motor açıldıkça karakterini buluyor ve daha çok keyif veriyor. Tam kesin olmamakla beraber, uzun yol için yan çanta ve orta ayak planlanan aksesuarlar arasında. (Gerçi tankbag+duffle bag ile de rahatım.)

Sonuç olarak V-Strom'u tecrübeli uzun yol kullanıcılarına şiddetle tavsiye ederim. Daha fazla bilgi için aşağıdaki web sitesini ve mail grubuna bakmakta fayda var. Tabii benimle de iletişim kurabilirsiniz. **IKITEKER**

→ Burak Cedetas, 30 Ağustos 2003

Burak-l@prizma.com

<http://autos.groups.yahoo.com/group/VStrom2>

	Suzuki DL1000 V-Strom	XL1000V Varadero	ETV 1000 Caponord
Motor	Liquid+ Oil cooled, 90Degree V 2, DOHC	Liquid Cooled, 4 Stroke, 8 valve DOHC 900, V-twin	60DegreeV, Twin balancer, 4 valves, Liquid Cooled
Cylinder diameter Stroke	98,0mm x 66,0mm	98 x 66mm	97mmX67,5mm
Displacement	996cc	996cc	997,62cc
Sıkıştırma	11,3:1	9,8:1	10,4:1
Yakıt Sistemi	ÇokNoktalı Elektronik Ateşleme SDTV	PGM-FI Elektronik Ateşleme	Çok Noktalı Ateşleme, elektronik motor kontrol sistemi SAGEM
Maksimum HP	105hp @ 7600 d/d	94hp @ 8.000 d/d	98hp @ 8250 d/d
Maksimum Tork	98 Nm @ 6.000 d/d	98Nm @ 6300 dd	
Ateşleme	Elektronik	Elektronik	Elektronik Ateşleme, Twin Spark plugs for clynder
Çalıştırma	Elektrik	Elektrik	Elektrik
Şanzıman	6 vites	6 vites	6 vites hidrolik debriyaj
Zincir	O Ring Zincir	O Ring Zincir	O Ring Zincir
Boyutlar (UxGxY) mm	2.290x865x1.340	2.295x925x1.500	2.310x830x1.440
Aks mesafesi mm	1.550	1.560	1.560
Sele Yüksekliği mm	830	838	820
Yerden yüksekliği mm	160	181	
Yakıt Kapasitesi lt	22	25 (+4 yedek yakıt haznesi dahil)	25
Jantlar			
Ön/Arka	3 kollu alüminyum	3 kollu alüminyum	Tel
Lastikler			
Ön	110/80 - R19 Tubeless (58H)	110/80 - R19 M/C 59H	110/80 - VR Tubeless
Arka	150/70 - R17 Tubeless (69H)	150/70 - R17 M/C 69H	150/70 - VR17 Tubeless
Süspansiyon			
Ön	Teleskopik Kartuşlu Çatal 160mm	43mm teleskobik çatal, 155mm esneme aralığı	Marzochhi Hidrolik Catal, 50mm çaplı çift hidrolik amortisör, 175 mm çalışma derinliği
Arka	Ön yüklem ve sıkıştırma ayarlı	Pro-Link, 145mm esneme aralığı mono-amortisör 162mm	Alüminyum maşa, Sachs ayarlanabilir hidrolik amortisör, 185 mm çalışma derinliği
Frenler			
Ön	310mm Çift Disk, 4 Piston	296mm Çift Disk, hidrolik 3 piston (CBS)	300 mm Çift Disk, 2 piston kaliper
Arka	260mm Tek Disk, 2 Piston	256mm Tek Disk, 3 piston (CBS)	270 mm 2 piston kaliper
Ağırlık kg	207	235	215
Renk	Mavi, Gümüş, Sarı	Mavi, Kırmızı, Gümüş	Gümüş, Gri, Kırmızı

Gezi Orta Anadolu Seyahati

Diğer bölgelerin yanında hep ihmal edildiğini düşündüğüm Orta ve İç Anadolu ya gezi yapma fikri eşimin izninin olmamasından dolayı bana katılamayacağı belli olunca kesinlik kazanmıştı. Bu bölge Karadeniz, Güneydoğu ve Doğu bölgelerine nazaran daha az çekici olduğundan ve ona da sevimli gelmediğinden iki motor (VFR 800 ve FJR 1300) ve iki kişi olarak (Taylan Kalkavan – Atilla Hacısüleymanoğlu) bu yolculuğu planladık.

02/08/2003 tarihinde sabah Çamlıca gişelerinde ki buluşmaya Atilla akşamdan kalma ve havuza atılma durumlarından gecikince bizim de yola çıkışımız 08:30'u buldu.

Motorlar 4 silindri sport Turing olunca otoban bölümünü süratle tamamladık. Gerede'de otobandan ayrıldıktan sonra Ilgaz, Tosya Merzifon üzerinden Amasya ya yaklaşık 9 saatte vardık. Bu yolda Merzifon'da çok rüzgâr yedik.

Amasya yı beklediğimizden çok daha güzel ve şirin bulduk. Irmak kenarında Harşena otelde iki kişilik odada tek kişi OK 35 milyona kaldık(Kredi kartı geçerli) www.harsena.com

Amasya görülesi bir yer. Yeşil ırmak kenarındaki otantik evleri yine bu evlerin altındaki kafe ve restoranlarıyla sevimli ve modern görünümlü bir kent.

Akşam yemek yediğimiz restoranda biri kız 3 genç çocuk çok güzel gitar ve kemanla canlı müzik yapıyorlardı. (Çay bahçesinin yanındaki restoran.Irmak kenarı)

Amasya'nın üstündeki kral mezarları ve kaleye çıktık. Dar sokak aralarında medrese, kümbetler ve eski hamamları gezdik.

Ertesi sabah erkenden yola çıktık Turhal'a gitmeden ara yoldan Zile ye indik. Oradan Yozgat dan Kayseriye gittik. Yollar çok boş ve bir yol çalışması hariç düzgündü. Radara yakalanma korkusu olmadan motor kullanmak bu turun en büyük özelliği oldu. Aksaray – Konya arası kontrol hariç (o da bize göre ters yönde idi) hiç trafik polisi bile görmedik.

Kayseri'ye uzun bir bozkır sürüşü sonrası girdiğimizde şehrin geniş caddeleri bizi karşıladı. Şehir içinde bir tur attıktan sonra bir otopark görevlisine otoparkın önüne motorları koyarak emanet ettikten sonar oradaki en büyük alışveriş merkezinin roof'undaki kafeye gittik.

Ürgüp'e Turgay Avcı'dan aldığımız tavsiye ile Erciyes'i aşarak gir-



➤ Hotel Cappadocia Palace mağara odası



➤ Amasya

me niyetimiz olmasına rağmen yorulduğumuzdan yeni açılan yoldan gazlayarak gittik. Yol üzerinde kesinlikle herkese tavsiye edeceğim Sarıhan Kervansarayı'na uğrayarak gittik. (Avanos yolu üzerinde)

Ertesi akşamki Sema gösterisine yer ayırttık.

Ürgüp'te Hotel Cappocia Palace da mağara odalarda OK tek kişi 40 milyona kaldık. Odalarda jakuzi bile vardı ve o sıcak zamanlarda inanılmaz serindi. www.hotel-cappadocia.com

Ertesi sabah balon turu için bizi 04:30'da otelden aldılar ve kahvaltının ardından güneşin doğuşunu seyretmek üzere havalandık. Peri bacalarının üzerinde güneşin doğuşunu seyretmek, ışıkların yarattığı manzarayı izlemek inanılmazdı.

Balon bize kişi başı 90\$'a mal oldu. (Cappadocia Balloon) Buna kahvaltı ve inişte şampanya ile sertifika t-shirt ve şapka dahil. (Ancak bize t-shirt ve şapka vermediler) O gün etrafı dolayışırken bir kaç tane yabancı motorcu ile selamlaştık. Ayrıca balondan servis ile dönerken bir kaç enduro gördük ama kimlerdi anlayamadık. Uçhisar, Göreme ve Atilla'nın halıcı macerasından sonra Avanos'ta averaj bir yerde akşam yemeği ve ardından erkenden Sarıhan kervansarayına gittik. Ortam karanlık basmasıyla beraber iyice mistikleşti.

21:30'da başlayan sema gösterisinde çok az boş yer kalmıştı. Maalesef sadece Türk olarak biz ikimiz vardık izleyenler arasında. Çok etkileyici bir ayın oldu. Gösteri diyemiyorum çünkü semazenler tam transa girmişlerdi. Seyirciler de gerçekten çıt çıkmadı. Resim çekmeye ancak gösteri bittikten sonra semazenler resim amaçlı geldiklerinde izin verdiler.

Ertesi sabah Aksaray üzerinde Konya ovasını geçtik. Gerçekten de



➤ Balon turu



➤ Semazenler

söyledikleri gibi yol cetvelle çizilmiş gibiydi. 160-180km ile rahat gidebildik. Hatta 200'leri bile bir ara yapabildik. Ters yönden geçen 3 GS ile selamlaştık.

Konya'da Atilla'nın bayisi bizi ağırladığı için otel ve restoran parası vermadık. E bir de Genel Müdürüne jest olsun diye Hilton da yer ayırtmış olunca iyice keyiflendik.

Konya'da Mevlana türbesi ve müzesi çok etkileyici olmasına rağmen maalesef çeşitli türlerdeki ziyaretçilerin ayakkabı çıkarma zorunluluğundan dolayı yaydıkları kokular ortamın özelliğini alıp götürüyordu.

Konya içerisindeki bir iki tarihi ve turistik yeri doladıktan sonra yerel yemek tatmak amacıyla Atilla'nın bayisinin bizi götürdüğü ilk restorandan yemeklerin kötülüğü nedeniyle ayrılıp ikincisine gittik ve ben dikkatli davranıp hepsinden azar azar tattığım için bana oldukça ağı olan yemekleri hafif bir bağırsak bozukluğu ile atlatabildim. Zaten biz bu turda pek yemek yedik de sayılmaz çünkü sabah kahvaltısından sonra yola çıkıp maksimum yol giderek tüm gün sadece su ve çoko prensle idare edip akşam hafif bir yemek ve ardından erkenden yattık. (Sanırım Atilla bir daha benle tura çıkmayacaktır)

Ertesi sabah yine erkenden yola çıkıp Ereğli yönüne doğru yol alırken sağda mola vermiş bir kaç motor gördük çok süratli olduğumuzdan sadece korna çalabildik. (Konya civarındaki yollar bu açıdan muhteşemdi).

Önce Meke Krater gölüne gittik.

Açıkçası bana göre resimleri daha etkileyici idi. Ardından Ara yollardan (ki bu yollarda düzgün ve doğrusaldı) Karaman'a indik. Buradan doğuya doğru yol alarak Taşkale köyüne gittik... Gezi 2003



➤ Meke Krater Gölü



➤ Mevlana Türbesi

kitabından yararlanarak bulduğumuz bu yer çok etkileyici idi. Oralara yolu düşen herkese tavsiye ederim.

Ardından Karaman üzerinden çok güzel virajlarla Mut'a indik. Burada dikkat edilmesi gereken iki şey var. Birincisi deli gibi o virajlarda yol alan kamyonlar ikincisi ise sıcak idi. Kamyonlar tüm Toroslar boyunca bizde şaşkınlık uyandırdı. Nedense görüğümüz tüm kamyonlar yüksüzdü ve hepsi köy içleri de dahil deli gibi gidiyorlardı. Sıcak ise inanılmazdı. Saat 1530 olmasına rağmen motorun termometresi Mut'ta 42 dereceyi gösteriyordu.

Nasılca Toroslara tırmanacağız serinleriz diye kendimizi teselli etmemiz, girdiğimiz yolun mıcır olup yaklaşık 50km deli gibi virajlarla devam etmesinden dolayı tam karabasana dönüştü. Fırın gibi bir havada yaklaşık 1 saat sonra devam edip 1800'lere ulaşabildik. Yalnız buralarda manzara muhteşemdi. En son çıkan Türkiye'nin en güzel yolları kitabında geçen Mut-Ermenek-Hadim yolu gerçekten bu ızdıraplara değdi.

Bu yolu yaparken yanında su olmasına ve benzin istasyonlarının mesafesine dikkat edilmeli.

Yol üzerindeki kasabalar Sarıveliler, Ermenek, Hadim ve özellikle Taşkent inanılmaz güzellikte yerler.

Bazı yerlerde yol çalışmaları olmasına rağmen yol çok düzgün ancak nedense Karaman sınırları başlayınca yol düzeldi. Sanırım bunun sebebi de Karaman'ın yeni il olmasında dolayı.

Hatta yol kenarında başıboş otlayan develer bile gördük.

Akşam Taşkent'te belediyenin otelinde kaldık. (Bir gece Hilton, bir gece Belediye oteli bayağı bir değişiklik oldu.) O yöredeki tek otel buymuş ve genellikle de yer olmuyormuş. Biz Atilla'nın bayisi ka-



➤ Taşkale Köyü



➤ Karaman'da yol üzeri

nalıyla yer ayırttığımız için yer bulabildik.

Ancak Taşkent olağanüstü bir yer. Kasabadan geçen akarsunun alabalıkları ise muhteşem. Etrafta sakinliği seven bir çok yerli turiste rastladık.

Ertesi sabah yine aynı Gezi kitabında gördüğümüz yer Köprü Şelaleleri'ni bulmak üzere 3 saat harcadık. Benzinsiz dağ başında kalma tehlikesi yaşadık ancak şelalelere yolun bir bölümünü yaya giderek ulaştık.

Ve gerçektende tüm bunlara değdi. Burası kamp için mükemmel bir yer.

Ardından Seydişehir'de bir mola da Atilla'nın söylediği bir laf geziyi çok iyi tanımladı.

Bir şehirlerarası otobüs mola vermişti ve insanlar iniyordu. Güzelce bir kız indi. Atilla da "oğlum farkında mısın günlerdir ilk defa eşek üzerinde olmayan ve çarşaf takmamış bir kadın gördük." dedi.

Beyşehir içinde bir tur attık, kemerleri gördük. Aksi yönde kaldığı için balık lokantalarına gitmedik(Çokoprens neyimize yetmiyor). Kuzeyden dolaşıp aşağıya Eğirdire indik. Eğirdire inen yoldaki virajlar tam VFR'ye göre idi.

Keyifli virajları alırken bir Goldwing ile selamlaştık. Akşam Eğirdir'de yarımadadaki pansiyonlardan birinde kalıp kendimize balık ziyafeti çektik. Levrekin porsiyonu 4 milyon TL, istakozunki ise 6 milyon TL idi. Böyle ağır yemeğe alışık olmayan midelerimiz bizi rahatsız ettiyse de kulak asmayıp erkende yattık.

Gölün batı tarafından dolaşıp Şuhut üzerinden Afyon'un doğusuna



➤ Köprü Şelaleleri



➤ Yamaha FJR1300 ve Honda VFR

ulaştık burada artık Atilla isyan bayrağını açtı ve mecburen İkbal Tesisleri'nde kahvaltı ettik. Ardından eski Afyon-Eskişehir yolunu izledik ve bu yolun 26.km'sinde Peri Bacaları okunu takip ederek sağa saptık. Burada Kapadokya benzeri oluşumlar gördük.

Ardından 20km sonra Midas kalıntıları için yoldan tekrar ayrıldık da girdiğimiz köy yolu bize enduro kullanmadığımızı hatırlatınca mecburen ana yola döndük.

Eskişehir'in içini çok modern buldum. Bu kadarını beklemiyordum doğrusu. Sanırım üniversitenin bunda büyük etkisi var.

Büzüyük'den Bilecik yönüne sapıp, oradan Pazaryeri-Kurşunlu istikametine döndük ve 20km inanılmaz sıklıkta virajlarda önce keyif alarak, sonra da biraz bıkkınlıkla keyif yaptık.

Ardından İznik Gölü ve Topçular'la turu tamamladık.

7 günde toplam 3000km yaptığımız bu tur bana yeniden tatilin sadece güneye gitmek olmadığını, trenle Doğu veya Güneydoğu'ya gitmeden de Anadolu'yu görebileceğimizi anlattı. **İKİTEKER**

➔ **Taylan Kalkavan, Ağustos 2003**

taylan_kalkavan@kasifikalkavan.com



➤ Nam-ı diğer "Güvercin" Atilla

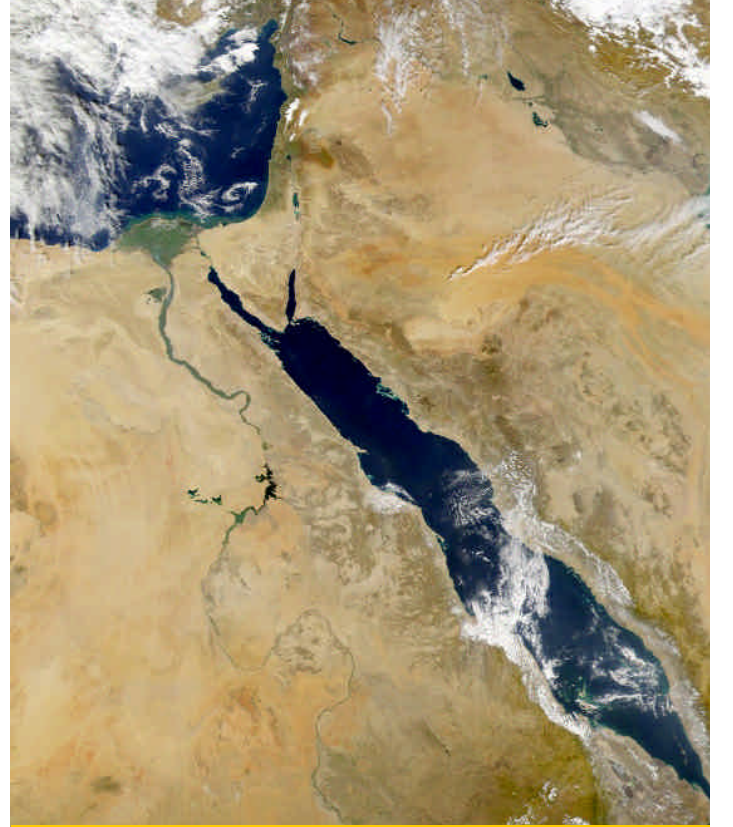
Gezi Kızıldeniz Seyahati

Derginin önemli notu: Aşağıdaki yazı, Dr. Ömer Karahan tarafından 2001 yılı mart ayında Enduroclub e-posta grubuna atılmış bir gezi yazısıdır. Ömer Karahan'ın e-posta adresine ve kendisine ulaşamadığından, çıkar amaçlı olmayan dergimizde yayımlanması için izin alınamamıştır. Kendisinin bu tür aktivitelere verdiği destek tarafımızdan bilindiği için yazıyı yayınlamakta bir sakınca görmedik. Kendisine dolaylı da olsa teşekkür ederiz.

Suriye'de internet ya çok kısıtlı ve denetimli, ya da tamamen yasak. Hatta cep telefonu da çalışmıyor. Bizim elimizde FODOR'sun "Middle East on a Shoestring Budget" diye bir kitabı ve bir de haritadan başka bir bilgi yoktu. Ön araştırma da kitabın ilginç çeken bölümlerini okumaktan ibaretti.

Amerikan Hastanesi'nden Dr. Cezmi Enson (98 Yamaha TDM) ile yola 13 Ekim 99'da çıktık. Bende 98 Transalp vardı. Vakit kazanmak için motorları Çarşamba günü kamyonu yükleyip Perşembe günü uçakla Adana'ya gittik. Perşembe sabah motorlar gelecekti, öğleden sonra uçaktan iner inmez akşamı Halep'te yatmak üzere programlamıştık kendimizi. Fakat kamyon transferinin iyi bir fikir olmadığını kamyon ortada görünmeyince anladık. Cezmi daha önce Güney Doğu Anadolu turu yapmıştı ve onda da Van'dan gönderdiği motorunu araya "hatırı kırılmayacak abileri" sokarak 1 ayda geri alabilmişti. Bu sefer doğru dürüst bir şirket ile gönderelim dedik, o kadar büyük problem olmadı ama bize çok zaman kaybettirdi. Ben İstanbul Adana yolunu daha önce yapmış ve çok zevk almıştım. Ama Cezmi'nin baştan yorulmayalım fikrini de benimsemiştik. Maaalesef kamyoncunun evi Aksaray'daymış ve adam yarı yolda yatmaya karar vermiş. Perşembe sabah gelmesi gereken kamyon Cuma öğleden sonra ortaya çıktı. Bir de motorları kamyonu gömdükleri yerden 5 saatte çıkarınca ki burada fiilen hamallık yaptık, ancak Cuma akşam 6'da yola çıkabildik. Yorulmayalım derken kamyonu 4 ton yükün inmesine yardım etmek zorunda kaldık ve yola çıkmadan çıkmadan pestilimiz çıktı.

Cuma günü, sınıra kadar mükemmel bir otoyol ve sorunsuz sınır geçişi, ardından Halep'e kadar yine biraz virajlı ama düzgün asfalt yoldan Halep'e giriş. Keşmekeşli bir trafik ama çok yardımsever insanlar. Herkes korna çalıyor. Sora sora Baron Oteli'ne akşam saat 10 sularında varış. Yakındaki bir çardaklı lokantada Halep kebabları ve bizim Pera Pala's'a benzer tarihi olan ama kırık dökük bir otel olan Baron'da geceleme. Baron Otel'de Atatürk'ten Lawrence of Arabia'ya, DeGaulle'e kadar birçok ünlü şahsiyet kalmış. Onlar check out ettiğinden beri de belki çarşaf dışarda hiçbir şey değişmemiş. Herkes dolar bozmaya niyetli ve iyi fiyat alıyorsunuz. Onlar da üç beş kazanıyor ama resmi kurdan çok daha iyi. Müdür Ahmed birkaç kelime Türkçe biliyor ve gayet arkadaş canlısı. Mo-

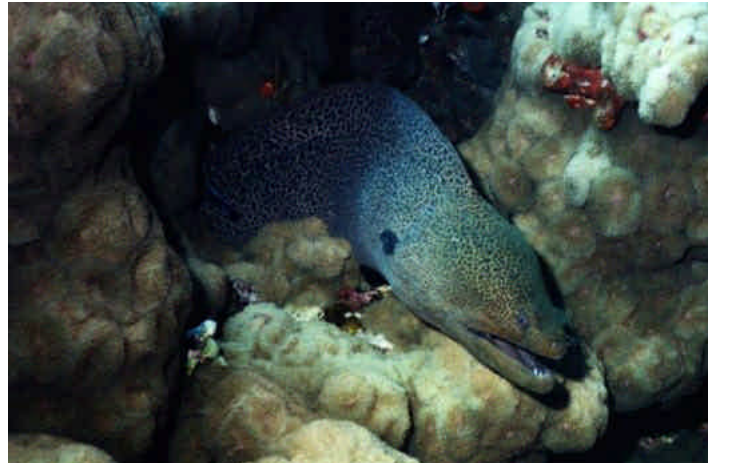
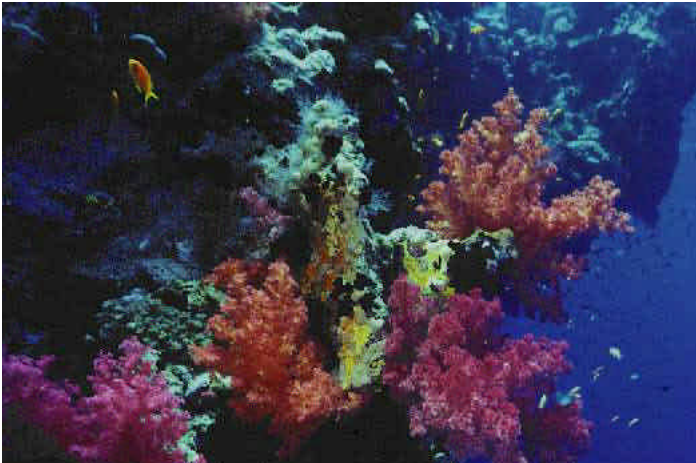


➤ Kızıldeniz uydu fotoğrafı

toru bahçeye, Ahmed'in 47 model pırlıl pırlıl Studebaker'inin yanına güvenli bir şekilde park edebilirsiniz.

Cumartesi sabah erkenden Halep müzesi, kale ve kapalı çarşı gezisi. Öğlen tekrar yola çıkış, istikamet Palmyra. Yolda güzel çöl manzaraları eşliğinde trafiği rahat, dar ama kaymak asfaltlı bir yoldan akşam tam güneş batarken Palmyra. Bu gezideki ilk nefes kesen manzara deneyimimizi burada yaşıyoruz. Bu arada Amin Maluf'un Işık Bahçesinden romanını okuyanlar için, romanda adı geçen yer, bu Palmyra. Birden kendinizi 3 bin yıl geride buluyorsunuz. Çölün ortasındaki bir vaha ve palmyelere yakın bir mesafede bir medeniyet. Suriye'nin kesinlikle en güzel yeri. Palmyra her saatte ayrı güzel. O yüzden güneş batışını orada gördüğümüz için çok şanslıyız. Buradaki oteller bir sokakta sıra sıra dizilmişler. Hangisinde yer bulursan kal, fazla kalite ve fiyat farkı yok. Ama kalıntıları arkana aldığında sokağın sonunda köşede ve solda küçücük bir humus dükkanı var (yanında tatlıcı var), sırf o humusu tekrar yemek için üşenmeden tekrar oraya gidebilirim. Tarifini almadığım için kafamı duvarlara vuruyorum, ne kadar denediysem tutturamadım. Kim giderse ne olur tarifini benim için öğrensin.

Pazar sabahı Palmyra turu, motorla daha da bir keyifli, enduronun tadını çıkartacak yollar.. Kaleden tüm Palmyra ayağının altında. Hem akşamını hem gündüzünü yaşadktan sonra, öğlen istemeye istemeye tekrar yola koyulduk. Sorunsuz, dar ama çok keyifli bir





çöl sürüşünden sonra akşam Şam'a vardık. Bu arada yolda su ve meyve bulundurmak iyi fikir. Cezmi'nin sigara molalarında ben de rehidratasyonu (kurumamamızı) sağlıyordum. Ekim ya da ilkbahar gitmek için mükemmel zamanlar. Fazla sıcak değil ama gece bile hiç üşünmüyör. Şam'da Saatlerce otel aradık ama bulduklarımızı beğenmeye beğenmeye Sheraton'a kadar çıktık. Özel birtakım indirimlerle geceliğini 110 dolara bağladık ve hakikaten her kuruşunu haketti. Akşam şehir turu ve Hazreti Yakup'un türbesini içinde barındıran dev cami ve birkaç yer daha gezdikten sonra sabah sınır geçeceğimiz ve bizi fazla çeken birşey olmadığı için erkenden yola çıkış. Sınırdaki memurların gömlek ceplerine sıkıştırılan birkaç paket sigara işlerin süratlenmesini sağlıyor. Ayrıca burada motoru görünce sırta sırta gelen Hasan, 10 dolar karşılığı biz gölgede serinlerken tüm kağıtlarımızı yaptırıp 20 dakika sonra bize getiriyor. Dönüşte de kendisini görmemizi istiyor. OK deyip yola çıkıyoruz. Öğlene kalmadan Ürdün'ün çöllerindeyiz. İstikamet Ölü Deniz ya da diğer adıyla Lut Gölü. Kenarında muhteşem iki otel var. Ucuzunu seçip kendimiz göle atıyoruz. Suda batmak imkansız. Tuz oranı %30. Ticari dalğıklar bataabilmek için 40 kilo ağırlık takıyorlarmış. Saatlerce ılık su ve çamur banyosu keyfi yapıyoruz. Africa Twinciler dikkat: Eğer kaba etlerinizde sert oturak nedeniyle tahriş varsa suya girdiğiniz süratte geri çıkabilirsiniz. Açık yara sahipleri de "yaraya tuz basmak" deyimini bir daha hiç unutmayacaklardır. Otel nefis. Terasta güneş batarken içilen bira muhteşem. Akşam yemeği açık büfe ve fiyatlar gayet makul.

Sabah tekrar yola düşüyoruz. Uzun bir yolculuk. Benim depo ve yüksek hız benzini çabuk bitirince bir köye sığınıyoruz. Buradaki bir bakkal, uzun uğraşlar sonucu bize bir barakadaki varilden benzin satacak birilerini buluyor. Beklentimizin aksine, benzin gayet temiz çıkıyor. Amman'da öğle yemeği için duruyoruz. Ürdün'de hiç motor görmememiz dikkatimizi çektiği anda bir chopper görüyoruz. Hemen ilgiyle yanımıza geliyor. Yemek yemek istediğimizi söylüyoruz, follow me yapıyor ve bizi hoş bir lokantaya getiriyor. Ürdün Krali Hüseyin, fazla motor kazası oluyor diye birkaç yıl önce motorları yasaklamış. Sadece devlet (PTT, polis, asker) motor kullanabiliyor. Dolayısıyla motor çok dikkat çekiyor. Ama kimse rahatsız etmiyor, herkes yardımcı. Öğle yemeğinden sonra Amman'da oylanmadan doğru Akaba'ya. 2 saatlik kolay, geniş ve güzel bir yol. Varır varmaz öğleden sonra dalışını ayarlamak üzere Red Sea Diving Center, oradan onları tavsiyesiyle Jordan Suites Hotel'e gidiyoruz. Hem temiz hem ucuz. Red Sea Diving Center hemen şehrin girişinde ve galiba otel de onlara ait. Mohammad Al Momany dive master. Babası Kral'ın dalış hocası. Annesi Türk olduğundan hemen kaynaşyoruz. Hayatımın dalışını yapıyorum. 20 metre civarına 50-60 metrelik bir kargo gemisini batırmışlar ve sanki vinçle oturtmuşlar gibi iki mercan reefinin üzerinde duruyor. Geminin altından geçebiliyorsunuz. Yan yattığından içindeki kargo bölümüne rahatlıkla giriyorsunuz. Hatta solumamak kaydıyla gelen dalğıkların oksijenlerinin kaçamadığı bir kargo bölümünde maskenizi çıkarabiliyorsunuz. Akşam için bir dalış daha ayarlayıp yemeğe gidiyoruz. Akaba çok şirin bir sahil kenti. Hemen karşıda İsrail'in Elat kenti, biraz aşağıda Mısır'ın ışıkları görünüyor. Zaten 25 km Güneyde de Suudi Arabistan sınırı var. Ayaklarının ucunda yükselsen üç ülke daha görecekmışsin gibi geliyor. Akşam dalışı da ayrı güzel ve kiriladıkları sualtı kamerasıyla fotoğraf çekiyorum. Görmediğim tek

tehlikeli (çok tehlikeli bile denilebilir) deniz canlısı köpek balığı kılıyor. Ama hiçbiri rahatsız etmiyor. Dive master güvenlik sınırlarını zorlarsa da problem olmuyor.

Müthiş bir sürpriz: dalış okulundan otele dönerken 3 motora rastlıyoruz. Daha doğrusu onlar dalmayan Cezmi'nin motorunu otelin önünde görüp kim bu diye otele gidiyorlar. Meğer Bodrum Motor Kulübü Sevgili Yaman önderliğinde başka bir rotadan aynı turu yapıyorlarmış. Bu büyük tesadüf kutlayıp, iyi yolculuklar dileğiyle ayrılıyor. Sabah erkenden tekrar yola çıkıyoruz. Bu sefer haritada gözümüze Wadi Rum diye bir yer çarpıyor. Oraya gitmeye karar veriyoruz. İyi ki de öyle yapmışız, Arabistan'lı Lawrence filminde en çok geçen çöl sahnelerinin çekildiği ve adamın da gerçekten yaşadığı bir vadi. Kumların içine dört çekerler götürüp tur yaptırıyor. İsteyen çadırlarda geceliyor. Müthiş bir doğa. İnanılmaz manzaralar. Öğle yemeği ve ikinci çayının ardından gezinin en önemli ikinci mekanı Petra'ya yola çıkıyoruz. Wadi Rum'dan ayrılırken Bodrum'lularla yine karşılaşılıyor. Onu yiyin bunu deneyin deyip ayrılıyor. Yine mükemmel bir zamanlamayla güneş batarken Petra'dayız. Orta kalite ve pahalı bir otelde yatıyoruz. Burası tamamen turistik olduğu için başka şansımız yok. Ortadoğunun en güzel tarihi alanı olduğunu konusunda biz de emin oluyoruz. Burası dünyada "must see"lerin başında geliyor olması lazım. İkinci nefes kesilme vakasını bir kilometrelik daracık bir vadide yürürken ki iki taraftaki kayalar en az 60 metre, karşımıza Indiana Jones serisinin Crusader of the Lost Ark'taki bazı sahnelerinin çekildiği duvara oyulmuş "Kha-zina" ile karşılaştığımızda yaşıyoruz. Saatlerce at, eşek, deve marifetiyle kilometrelerce karelik alana yayılmış bu medeniyeti geziyoruz ve akşam üstü tekrar yola çıkıp Şam'a kadar gitmeye karar veriyoruz. Pazar akşamı saat 7'de İstanbul'da Eczacıbaşı Holding ile Home Health Care şirketi kuracak olan müşterilerimle çok önemli bir toplantım var ve günlerden Cuma, akşam üstü.

Şam'a kadar gidebilirsek rahat rahat yetişiyoruz. Fakat akşam 9 civarında vardığımız sınırdaki beni büyük bir sürpriz bekliyor. Pasaportum yok! Bundan daha kötü ve sıkıntılı bir duruma daha düştüğümü hatırlamıyorum. İki motor birden kirli çorap içlerine kadar arıyor, askerler ellerinde tüfekler başımızda. Aniden hatırlıyorum ki Akaba'da otele pasaportu verdim ve heyecanla dalışa gittim. Cezmi otelde kaldığı için o kendisininkini almış, doğal olarak benim de aldığımı sanmış. Benimki otelde. Allahtan cep telefonu çalışıyor. Arıyorum, memur çok özür diliyor unuttuğu için. "Benim aceleciliğim sorun yok" diyorum ve akşam Akaba Amman arası çalışan ve güvenilir bir otobüse vermenin taksitli ya da ertesi günkü uçakla göndermelerinden daha güvenli olduğuna karar verip kös kös 200 kilometre yolu geri dönüyoruz ve Amman'da yine güzel bir otelde yatıyoruz. Ertesi gün saat 12'de elimizde pasaport son gaz bastırıyoruz. Laskiye istikameti yerine en kestirme yol olan Halep üzerinden gideceğiz. Cumartesi öğlen başlayan yolculuğumuz iki sınır geçerek, hiç yemek molası vermeyerek, benzin için durduğumuzda muz, çikolata, su ile beslenerek Pazar sabaha karşı 03:00'te Adana'da son buluyor. "Amman Adana'lı yavrum Adana'lı" şarkısı bizim için yeni bir anlam kazanıyor. 800 kilometrenin sonunda benim kazmalığım nedeniyle Cezmi'yi bu kadar yormuş olduğum için çok vicdan azabı çekiyorum. Zaimoğlu otelinin sıcak duşunun dünyada bedenimize değmiş en iyi şey olduğunda hemfikir olduğumuz söyleyip yatıyoruz. Ertesi gün yine ambara gidip motorları birakıyoruz ve maalesef ancak 5'te kalkan uçağı ciğer ve Adana kebablar eşliğinde Adanalı arkadaşlar bizi ağırlıyorlar. Sonuçta alandan son sürat ev, hemen üst baş değişiyor ve sadece yarım saat gecikmeyle birşey olmamış gibi toplantıya yetişiyorum.

İKİTEKER

→ Dr. Ömer Karahan 1999

Honda Transalp
R1100RT

ikiteker dostları burada www.ikiteker.org

Gezi İznik'e niyet, İznik'e kısmet

Evet yine bir Cumartesi gezisi, ancak bu kez sayımız arttı, neredeyse 3 katına çıktı. Bu sefer tam 3 motor geziye katıldı. Kimler mi? Ben Hamdi Yavuz, Münir Mısırlıoğlu ve bu geziyi öneren Suphi Bediz. Suphi'nin de düzeltmeleri ile aşağıdaki gezi yazısı ortaya çıktı umarım sizlerde okurken bizim kadar eğlenirsiniz.

Gezi, geenki gibi yine Capitol önünde buluşularak başladı ancak bu kez saat 10:00 da. Biraz ekabirmi olduk nedir?. Herneyse bu kez niyetimiz ile hedefimiz aynı, saatler ilerledikçe hedefte bir değişiklik olmadı , İznik diye başladık ve İznik diye bitirdik. İlk durak Eski-hisar arabalı vapur iskelesi ve hiç beklemeden doğrudan kalkmak üzere olan arabalıya binildi bakınız motorlar aşağıda görüldüğü gibi hemen kapak bitiminde bulunan son yerlere park edildi.

Hava çok çok güzel, uzun haftalardır arada bir hafta arası güzel ol-sada sanki inat yapar gibi Cumartesileri bozuyor, tabiki bizlerde buna bozuluyoruz. Ama bugün öyle değil tam Poseidon da tahmin edildiği gibi pırl pırl bir hava ve stelikde sıcak. Ben yine bir kış gezisine çıkıyorum diye lahana şeklinde 3 – 4 kat giyindim ayrıca da korumalı pantolonun tüm katları takılı durumda. Çok geçmeden sıcak basmaya başlıyor ve montun altına giydiğim poları ıkıncı çantaya koyuyorum. Suphi de benzeri birsey yapıp üzerindeki uzun kolluyu ıkıncı t-shirt giyiyor. Neyse arabalı Topulara yanaşıyor, kararımıza göre bu parkuru tercih edenlerin hemen hepsinin yaptığı gibi Karamürsel'den değil, daha önceki yerleşim yeri Altınova'dan saparak köy yollarından ağır bir tempoda gideceğiz.

Suphi buraları çok iyi bildiğinden çok güzel manzaralı tenha ve vi-rajlı yollardan gidiyoruz. Sol tarafımızda kayalık ve çok dik yamaçlar,sağ tarafımız ise çok dik bir uçurum ve aşağıda eriyen kar su-larının iyice kabarttığı sırl sırl akan bir ay. İlk bizi etkileyen man-zaralardan biri ...

Sanki bir uçağın penceresinden aşağıya bakıyoruz, fotoğrafta görülen yer özel bir çiftlik, yani herhangi bir turistik tesis falan değil. Ve bu çiftliğe "vaaaay beee!" diye bakan bizlerin fotoğrafı...

Yol gerçekten her motorcunun hayran olacağı kadar muhteşem gzelliikte, çok beğendiğimiz bölümlerde kısa molalar vererek,do-yumsuz manzaraları seyrederek devam ediyoruz ve bir dahaki se-fere çayın bazı kıvrımlarında oluşturduğu minik glcklerde serin-lemek için yanımıza mayolarımızı da almaya karar veriyoruz. Bir ara Suphi obanın birine yol soruyor ve obanda bize ilk hedefimiz olan Boyalıca'ya giden yolu yanlış tarif ediyor. Yalakdere'ye gelince sağa sapacağımıza sola sapıyoruz daha sonra ise Türk Ordusu'nun desteğisiyle (jandarma karakolu önünde nöbet tutan askerden tam



➤ "Vaaaay beee!"



➤ Arabalı vapurda...

ters yöne gittiğimizi öğreniyoruz) yolumuzu buluyoruz ve Kızder-bent köyünde çay molası veriyoruz ancak kahvehanede çay yok. Bi-zim mola oralet molasına dnşyoruz. Burada içtiğimiz 3 adet ora-letin creti olan 450 bin TL'yi ödüyoruz (evet yanlış okumadınız drtyzellibin) ve buradan çok motor kafilesi geçtiğinden olacak hemen her molada yanımıza yanaşan kişilerin "Bu motorlar kaç para veya kaç basıyo ağbi?" sorularına muhatap olmuyoruz.

Onun yerine yine çoğu yerlerde olduğu gibi "Ağbi benim eskiden bir Java'm vardı, Allah seni inandırısın kaç sene dere tepe kullandım bişii olmadı sonra sattım ama şimdi çok pişmanım" gibilerinden konuşmalara muhatap oluyoruz.

Aşağıda 450,000 TL'mizi kaptırdığımız kahvehane görülüyor. Bu arada köylülerle hoş sohbetler ediliyor. Köyün artık kaç yaşında ol-duğunu kimselerin bilmediği yaşlı dedesinin merdivenleri ikişer ikişer çıkıp kahveye daldığını görüyoruz.

ğle yemeğini Boyalıca'daki İstakoz Restaurant'ta yemeğe karar veriyoruz ve hedefimiz Boyalıca'ya ulaşmadan hemen önceki tepe-den Boyalıca'nın görünüşü...

Son yokuşuda inerek İznik Gölü'n görünce sağa dönüyoruz biraz ileride tam gln kenarında yolun sol tarafında İstakoz Restaurant var. Burada hemen gln yanındaki bir masaya oturuyoruz.Masa-dan gln görüntüsü aşağıdaki gibi birsey. Ancak gln üzeri hafif pus olduğundanfotoğraf pekde gerçek görüntüyü yansıtıyor. Ora-da olmak lazım yani...

Her neyse, masa yavaş yavaş yükünü alıyor, Suphi burada deneyi-mini konuşturuyor ve muhteşem öğle yemeğine başlanıyor. Bu arada günün sürprizini yine Suphi yapıyor ve motorun çantasından kendi hazırladığı baharat karışımını çıkarıyor. Münir bu karışımı çok beğeniyor ve sonunda Suphi "Sonra sen ne yapacaksın ağbi?"



➤ İşte o çiftlik...



➤ Güzel manzara!

sorusunu duymazlıktan gelerek" bu karışımın kalanının Münir'e hediye edilmesi gerektiğini anlıyor.

Yemeğin kapanışı kerevit güveç ile yapıyor ve ana hedef olan İznik'e doğru yola çıkılıyor. İznik sahilinde kısa bir gezintiden sonra yemek üzeri kahve molası veriliyor...

Saatler 15:30 civarındayken artık dönme vakti geldi diyerek yola koyuluyoruz, bu kez İznik Gölü'nün güneyinden Orhangazi istikametine doğru gitmeye karar veriyoruz. Bu yolda oldukça güzel manzaralı. Sonunda Orhangazi üzerinden Bursa-Yalova yoluna çıkıyor ve kızım çok sevdiğinden ona pışmaniye alma molası yapıyoruz. Burada Suphi'den ayrılıyor. O doğrudan Çınarcık'a gidecek. Bizde Topçulardan arabalya binip İstanbul'a döneceğiz. Bu kez kalkan arabalya yetişemedik ancak sonrakine biniyoruz. Bu yüzden motorlar yine kapağın dibinde ama ön kapağın ve bir motor eksik...

Arabalı saat 18:30 civarı Eskişehir'a yanaşiyor, tekrar bu tür gezilerde buluşmak üzere sözleşip ayrılıyor, saat 19:30 civarında evlerimize ulaşıyoruz..

Gezide katedilen yol Altunizade'den başlangıç ve bitiş olarak düşünüldüğünde 265 km'dir. Bazı bölümler biraz çukurlu olmasına rağmen yol bana göre her türlü motosiklete uygundur. Gezi haritası aşağıdadır. **İKİTEKER**

➔ Hamdi Yavuz 14 Nisan 2003



➤ Yemek vaziyetleri



İKİTEKER 09

Bu sayıda emeği geçenler

- ➔ V-Strom ile 5.500km Burak Cedetas
- ➔ İç Anadolu Seyahati Taylan Kalkavan
- ➔ Kızıldeniz Seyahati Dr. Ömer Karahan
- ➔ İznik Seyahati Hamdi Yavuz

Fahri Editör Sinan Özgen sinanozgen@icqmail.com

Editör Bora Yurtören borayurtoren@hotmail.com

Tasarım ve Uygulama Hidayet Gürdal hg@drafineri.net

Yayınlayan Egemen Ergel egemen@ergel.net

İKİTEKER e-zine www.ikiteker.org adresinden ücretsiz olarak edinilebilir.

© Bu dergide yer alan yazı ve fotoğrafların tüm hakları sahiplerine ve markalara aittir.

Bu dergide kullanılan yazı ve fotoğraflar kesinlikle reklam amaçlı değildir.

İKİTEKER 10

Gelecek sayıda

- ➔ İkiteker Ekim sayısı içeriği henüz kesintisizdir.

ikiteker e-zine'e katkılarınızı bekliyoruz.

Gezi, Anı, Test, Deneyim, İpucu, Fotoğraf vs. İstedığınız konuda yazın ve gönderin.

Yazılarınızı MS Word, fotoğraflarınızı JPG formatında gönderebilirsiniz.

www.ikiteker.org