

İKİTEKER

İKİTEKER.ORG | MOTOSİKLET E-ZİNE | PARA İLE SATILMAZ | AYDA BİR YAYINLANIR | EKİM 2003 | SAYI 10

bu sayıda

- 2004 modeller geliyor İlkay Ersoy
- Honda Twister ile 5.500km Onur Öztürk
- BMW K1200GT ile 2.000km Angut Abi
- Amortisörler ve... Münir Mısıroğlu
- Arka Bahçemiz Timurçin Uygun
- Güneydoğu Gezisi Bölüm II Bora Yurtören



Izlenim 2004 modeller geliyor!

2004 yılına birkaç ay kalmışken markalar yavaş yavaş yeni modellerini lanse etmeye başladı. Bir kısmı Fazer 600'den FZ6'ya olduğu gibi mevcut modele yenilikler kattı, bir kısmı Suzuki DL 1000'den DL 650'ye olduğu gibi mevcut modelin kardeşini ya da KTM Duke 650'den KTM Duke 950'ye olduğu gibi abisini çıkardı.

Tercihe ya da motosiklete bakış açısına bağlı olarak her biri ayrı ilgi görecek gibi, bununla birlikte hepsi de ilgi çekici ve merak uyandırıyor.

2004'te birçok yeni model geliyor. Hepsini tespit etmek olanaklı ya da önemli bir zaman harcamayı gerektiriyor. Ama 2004 Motosiklet Fuarı'nda insanların etrafında çok dolaşacağı anlaşılan yeni modellerin bazıları şunlar.

Çekici dizayn yenilikleri ile Yamaha FZ6 (Nake ve karencalı olmak üzere iki tip), bu segmenti uzun süredir boş bırakan Yamaha'nın XT 600 (X ve R olmak üzere iki tip), V Max, TDM gibi hangi kategoride olduğu hep tartışılan modeller üretmeyi seven Yamaha'nın BT 1100 Bulldog, çift silindiri ve ekonomik fiyatıyla ilgi odağı olacağı belli olan Suzuki DL 650 V Strom, Honda'nın iddialı gelen CBR 1000 R modeli, Avrupa'da beğenile kullarılan ama Türkiye'de göremediğimiz Hornet'in devamı 599. Burada sayılamayan diğer markaların yeni modelleri. Gelirse hepsini fuarda göreceğiz, hemen cüzdana el atacağız ya da seneye inşallah diyeceğiz ama en azından üstlerine birer kez oturup, yaylanıp sırtacağız kesin.

Fuarı bekleyemeyenler için internet en iyi kaynak. İnternet'in kusu ru ise bir bilgi aradığınızda yanında da 1000 gereksiz bilginin adresini de vermesi. Zamanında okuduğum bir kitap internette soru sormasını bilenlerden oluşan bir meslek grubunun oluşmasından bahsediyordu. Herhalde bu gidişle böyle bir meslek gerçekten doğacak. Eğer yeteneğiniz yoksa benim gibi sabrınız olmalı ki deneye yanıla birşeylere ulaşabilirsiniz. Eh bu sabır da boşa gitmesin. Kardeşinizin internetin derinliklerinden çıkarabildiği (ya da tosladığı demek daha doğru) ilgi çekici (en azından bana ilginç gelen) yeni veya eski motosikletler hakkında bir kaç satırı ve bir kaç fotoğrafı fırsat buldukça İkitiker Dergisi'ne aktaracağız.

Bu ayki konuklarımız, bir köpek ve bir asilzade, Dük. Yamaha BT 1100 Bulldog ve KTM Duke 950.

BULLDOG

Yamaha BT 1100 Bulldog. Buradan itibaren bu motosikletten kısaca nicknamei olan Bulldog olarak bahsedeceğiz. Konuya 2004 modelleri diye girdik ama Bulldog aslında yeni bir motosiklet değil.



➤ Resim 1 - Yamaha Bulldog



➤ Resim 2 - Yamaha Bulldog

2001 yılından beri varolan bir makina. Bulldog hangi segmentte? Bu sorunun cevabı aynen TDM ya da V Max'te olduğu gibi tartışma konusu olacak. Yamaha Bulldog için custom havasında sport touring diyor.

Tartışmaları ve iddiaları bir kenara bırakıp önce motosiklete bir bakalım. Kararı da siz verin. İşte Bulldog. (Resim 1)

Marka Japon ama Bulldog dizaynı tamamen İtalyan. Zaten ne tarafından bakarsanız anlaşılıyor bu durum. Motorun XV 1100 Drag Star'dan alındığını düşünürseniz karşımızda torku yüksek, beygiri vasat ama şık bir naked street bike çıkıyor. İyi tanımlama, ne isterseniz var içinde.

Yamaha İtalya'nın ürün müdürü Bulldog için şunu söylüyor. "İster dar sokaklarda, ister caddelerde, ister uzun yolda kullanın. Hiç bir durumda üstünde olmaktan sıkılmayacağınız bir motosiklet." diyor ve ekliyor "Bu tip bir custom motor ile spor bir tasarım küçük yollarda tam keyifli bir sürüş sağlıyor, düşük RPM'de dahi güçlü olduğu için gaza asma ihtiyacı hissetmiyorsunuz ve bu yapıda bir virajdan diğerine salınmak ayrı bir keyif veriyor. Üstelik düşük RPM'de bu keyifte spor sürüş esnasında hemen karşıdaki göl manzarasını ya da arkadaşlarınızın oturduğu bir kafeyi hızla kaçırma veya görmeme gibi bir kavram yok bu motosiklette. Görüşüme göre günümüzün spor sürüşünden taviz vermeyen ama relax sürüş arayan sürücüsüne hitap ediyor."

Evet iddiası bu, relax ve gerilimsiz bir spor sürüş. Custom tarzı ama spor bir motosiklet. Bu tür iddialar geçreken zor iddialardı. Sonuçtan mükemmel lezzetler de alınabilir, aşure de çıkabilir. Kanımca sürmeden anlaşılması zor gibi.

Bunlar Yamaha ürün müdürünün görüşleri, evette kötü olmayacak. İnternette bir kaç ta test sürüşü okudum. (Test sonrası "bu



➤ Resim 3 - Yamaha Bulldog

Yamaha Bulldog Teknik Veriler

Tip	V-çift, hava soğutmalı 4-silindir SOHC
Hacim	1.063 cm ³
Çap & Strok	95x75mm
Sıkıştırma oranı	8,3:1
Yağlama	Wet sump
Karbürasyon	BSR 37/2
Debriyaj	Islak, çoklu disk
Ateşleme	Dijital
Marş	Elektrik
Vites	5
Transmisyon	Şaft
Maksimum güç	47,8kW (65HP) @5 500d/dk
Maksimum tork	88,2Nm @4 500d/dk
Sasi	İkiz tüp
Boyutlar (UxGxY)	2.200x800x1.140mm
Sele yüksekliği	812mm
Yerden yükseklik	168mm
Aks aralığı	1.530mm
Kuru ağırlık	229,5kg
Yakıt kapasitesi	20lt
Ön süspansiyon	Teleskopik çatal, 113mm
Arkasüspansiyon	Bağlantılı, salıncak kollu, 130mm
Frenler	Ön: Çift disk, 298mm / Arka: Tek disk, 267 mm
Lastikler	Ön: 120/70 ZR17 / Arka: 170/60 ZR17

motosikleti hiç beğenmedim” diyeni de görmedim gerçi ama adamın gerçek görüşünü öğrenmek istiyorsanız tüm övgüleri takip eden son paragrafa bakmanız öneririm. Gerçek görüş genelde orada saklı oluyor.) Test sürüşlerinden sonra söylenenlerin genelinde Yamaha’cıların kendi iddia ettikleri yönde. Her iki test drive sonucu aynı gibi. Sık vites değiştirme ihtiyacı duymadan spor sürüş keyfi almak ve konforlu bir sürüş ön plana çıkmış yorumlarda.

Sonuç olarak bu motosiklet çıktığından beri Türkiye’de yok sanırım bundan sonra da zor gelir. Ama bilinki Avrupa yollarında yere sıkı basan güçlü bir köpek var.

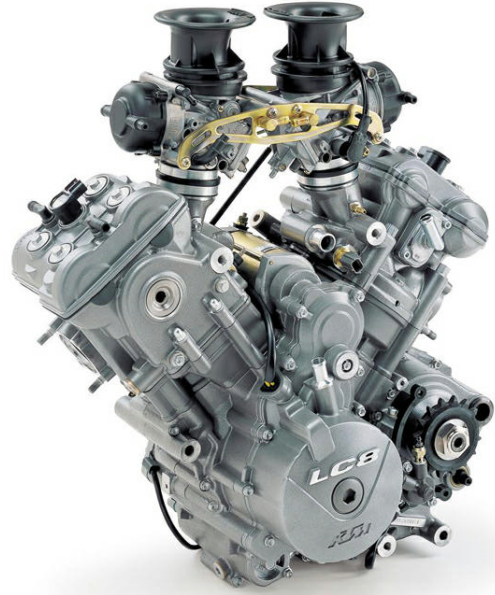
KTM 950 DUKE

KTM dendiğinde akla hep sade ve hafifliğin ön planda olduğu bir yapı, estetik kaygılardan çok fonksiyonelliğin öne çıktığı bir dizayn akla gelir. Sokaktaki kullanıcıdan çok sporcunun motosikletidir KTM, ya da 2003-2004’e kadar öyleydi.

Önce KTM 950 Adventure ve Duke 640 ile sokaktaki kullanıcı için de varız mesajı verildi. Şimdi ise ille de dağ tepe değil yollarda da KTM’ler görülecek gibi.

Alman-Avusturya ekolü daha çok off road modeller ile piyasada yer edinmişti. Duke 950 ile İtalyan ve Japon’ların fink attığı bir segmente girmiş durumda KTM. 950 Duke için bir test drive sonrası şu söyleniyor; “Daha güçlü, daha hafif ve daha vahşi.” Duke 950 sivrri hatları, açıkta kalan güçlü motoru ile bir naked bike.

Özellikle tasarım olarak bol beğeni bol tepki çekecek gibi görünüyor. ADVRIDER forumlarda Duke için “Böylesine iğrenç bir motor görmedim.” diyeni de var “Siz neden bahsediyorsunuz bu denli çe-



➤ Resim 5- KTM Duke 950 motoru

kici bir naked bike hayal edemedim.” diyeni de var. Peki nasıl birşey bu Duke. Aşağıdaki gibi birşey. (Resim 4, 5, 6)

950 Duke’un en önemli özelliği hafifliği. Bu segmentte iddialı olan Japon markalarının hepsinden daha hafif. Tahminen KTM’in spor model üreticisi olması sebebiyle bir motosikleti nasıl hafifletebileceği konusunda uzman olmasının katkısı var bu konuda.

Ama Duke 950’nin sadece hafifliği dikkat çekici olmayacak gibi. Profesyonel bir test drive sonrası ünlü Alan Catchcart (Ben ilk defa duydum bu ismi ama Amerika’da öyleymiş :-) şöyle tanımlıyor Duke’u. “750’lik bir superbike gibi kalkan bir Ducati Monster hayal edin, ama Troy Bayliss’in sürdüğü 998’lik gibi frenleri olsun ve aynı zamanda tek silindirli bir alet gibi dönüş hakimiyeti olsun. Hayal gibi değil mi? 950 Duke sonrasında hayal değil. Bunların hepsi Duke’ta var.” Çok iddialı.

Duke 950CC, V 75° 2 silindir, enjeksiyonlu, 115 beygir (7500d/dk) ve 96nm (5000rpm), 179kg, 6 vites ve 17 lt yakıt kapasitesi var. Sele yüksekliği 855mm, yerden yüksekliği 155mm, ön fren 2xBrembo 320 ve arka fren Brembo 240. Ön tekerlek 120/70 17 ve arka tekerlek 180/55 18.

Tahmini fiyatı yok. Ama bu ölçekteki diğer KTM’lerle karşılaştırıldığında Türkiye’de 14-15 Bin EUR arasında bir fiyatı olacağı tahmin edilebilir. **İKİTEKER**

➔ İlkay Ersoy / istanbul / Eylül 2003



➤ Resim 6 - KTM Duke 950



➤ Resim 4 - KTM Duke 950

2004 yenilikleri

www.2ri.de sitesinde yer alan 2004 modellerinden bazıları...

Honda CBF500



Honda CBF600



Kawasaki Z750



BMW R1200C Montank

1200cc, 2 silindirli, EU2 normlarını karşılayan Boxer motor, 98Nm (3.000d/dk) Almanya fiyatı 13.750EUR



Yamaha FZ6 Fazer

600cc, 4 silindirli ve su soğutmalı DOHC motor, 98PS (72kW) (12.000d/dk), 63Nm (10.000d/dk)



Yamaha FZ6

600cc, 4 silindirli ve su soğutmalı DOHC motor, 98PS (72kW) (12.000d/dk), 63Nm (10.000d/dk)



Yamaha XT660R

659cc, tek silindirli ve hava soğutmalı OHC motor, 48PS (35.3kW) (6.000d/dk), 58.4Nm (5.250d/dk)



Suzuki DL650V V-Strom

645cc, 2 silindirli ve sıvı soğutmalı DOHC motor, 189kg



Test Honda Twister ile 5.500km

Türkiye'de 2003 Motosiklet Fuarı sonrası Nisan ayında satışa çıkan Honda CBX 250 Twister bizler için yeni olsa da yaklaşık 2 yıldır Honda'nın Brezilya Fabrikası'nda (Honda Amazonia Ltd.) üretilen bir model. Bu anlamda yeni bir modelin tasarım hataları gibi sorunlarını barındırmıyor.

Geçtiğimiz yıl yönetimi değişen Honda Türkiye A.Ş. pazarda küçük hacimli motorlardaki boşluğu görmüş olsa gerek Twister ve Falcon(400cc, enduro) modelleri ile bu boşluğu doldurmayı amaçlamış. Ayrıca geçtiğimiz haftalarda yapılan EICMA fuarında da Honda 2004 yılında bu motosikleti "CBF 250" adı ile Avrupa'da satışa sunacağını açıklayarak tanıtımını yaptı. İsim değişikliğinin sebebi ise Honda'nın Avrupa'daki tüm çıplak modellerini CBF ismi altında toplaması.

Honda Brezilya, Titan ve bir üst modeli olan CBX 200 Strada modelleri ile yetinmeyen küçük hacimli sportif karakterli motosiklet tutkunları için Twister modelini geliştirmiş ve bu nedenle kendi motor hacmindeki modellerde alışkın olmadığımız bazı özelliklere de sahip. Bu bağlamda Twister'in tasarımında depo önündeki yarım grenajı ve yarış motorları tarzı sivri kuyruğu motorun sportif karakterini sergiliyor. Düşük motor hacmi ve sportif öğeleri ile Twister'i "hafif siklet sportif cadde motosikleti" olarak tanımlanabilir.

İngilizce'de hortum anlamına gelen Twister malesef argoda da ikiyüzlü ve üçkağıtçı demek... Ayrıca virajları seven karakteri ile "twisty roads" olarak adlandırılan, ege sahili gibi bol virajlı, yolları seven bir model olarak Twister ismini hak ediyor.

Gelelim benim Twister ile tanışıp, alma hikayeme. İkinci el Suzuki GS 500 almayı düşünürken motorcu arkadaş zoru ile İzmir'den kalkıp gittiğim 2003 Motosiklet Fuarı'nda Twister ile tanıştık. İzmir'e döndükten birkaç gün sonra da siparişimi verip kırmızı Twister'imın denizleri aşip gelmesini bir ay bekledim. Bu arada biraz geç de olsa test motorunu kullanma fırsatı buldum.

4 Mayıs'ta teslim aldığım motosikletimle birlikte geçirdiğimiz 4 ayda 5.500km yol yaptık (Bir ay iş nedeniyle İstanbul'da sürgündeydim). Bu süre zarfında edindiğim izlenimler ile Twister'in teknik verilerini yazının ilerleyen bölümlerinde bulacaksınız.

Teknik Özellikler ve Sürüş İzlenimlerim

Motor ve Performans

Tek silindirlili 249 cm³ hacmindeki motor, üstten çift egzantrikli (DOHC), 4 sübaplı motor hava soğutmalı olması yanında ayrıca bir de yağ radyatörü bulunuyor. Motor 24bhp@8000 d/d güç ve



24.3Nm@6000 d/d tork üretiyor. Bu değerler ve takometrede 10.000 devirde yer alan kırmızı alana bakıldığında bile motosikletin yüksek deviri seven bir makinaya sahip olduğunu anlayabiliyorsunuz.

Kontağı açtığınızda electro-check yapan göstergeler karşısında "Vay be! Afancana da bak!" dedikten sonra marşa bastığınızda "twiss" diye çalışan tek silindirlili motor rölantide "tır tır tır" sesi sizi selamlıyor. Gördüğümüz gibi motorun adının da geldiği sesi yüksek devirlerde rahatsız edici düzeylere ulaşmadığı gibi Titanlar'daki gibi sübap sıkırtıları çıkarmıyor.

Hızlı devirlenen motor 4.000d/d üzerinde kendini toparlamaya başlıyor ve 5.500d/d'dan sonra sürüş keyifli bir hal alıyor. Özellikle 3. ve 4. vitesteki hızlanması oldukça başarılı olan motor 120km/h seviyesine çıkmakta zorlanmıyor. Ben hem tek, hem de iki kişi olarak (aslında birbuçuk ben 80kg ve kız arkadaşım yarım porsiyon 45kg) maksimum 140 km/h yapsam da fabrika verisi maksimum sürat 148 km/h. Ancak rüzgar ve yoldaki eğim sizin aleyhinize ise 120-130 km/h üzerine çıkmanız kimi zaman mümkün olmuyor.

Ayrıca bir web sitesindeki testte 0-100km/h akselerasyon 11.3 saniye, 0-400mt hızlanma ise 14.6 saniye ve maksimum sürat de 139.3km/h olarak ölçülmüş. Henüz ölçememiş olsam da benim motorumun da verileri bu değerlerde yakın.

Vites geçişleri kolay olan 6 vitesli şanzıman da sportif kullanıma katkıda bulunuyor. Yakıt ekonomisi ve son sürat açısından avantaj sağlayan 6. viteste 6.000d/d'da 90km/h, 7.000d/d'da 100km/h ve 7.500d/d'da 110km/h ile gidiyorsunuz. Tabi ki hava ve yol durumuna göre değişkenlik gösterebiliyor. 5 ve 6. vitesleri uyumlu kullandığınızda ise sollamalarınız daha rahat oluyor.

Sürat ve yol konforu açısından bakacak olursak 120 km/h üzerinde motosikletin çıplak olmasından da dolayı rüzgar rahatsız edici düzeye geliyor ancak daha düşük süratlerde konforunuzu olumsuz etkileyen bir durumla karşılaşmıyorsunuz.





Twister'da 16.5lt (4lt rezerve) benzin deposu bulunuyor. 12.5 litrelik ana depo kullanıldığında 100km'de ortalama 4lt yakıt tüketen Twister ile yaklaşık 310km yol yapabilirsiniz. Aslına bakarsanız yakıt tüketimini azaltayım diye hiç düşünmüyorum. Sabit gidilerde 5.000 devirlerde, hızlanmalarda ise yer yer 9.500 devirlere kadar çıkıyorum ve ortalama 4 litre yakıt parasına katlanıyorum. Bu güne kadar 100km'de en düşük 3.5lt yakıt tüketimi gördüğüm motorumla şehir dışı yolda 120km/h sabit süratle yol aldığım da yakıt tüketimi 5 litreye kadar yükseliyor. Testler ve kullanıcıların yazılarında da aynı değerlerin bulunması Twister'ımda bir anormallik olmadığını gösteriyor.

Süspansiyon, Lastik ve Frenler

Twister'in yürüyen aksamda önde 130mm teleskopik çatal ve arkada alüminyum maşa ile 100mm mono amortisör bulunuyor. Cadde için tasarlanmış Twister, endürolar kadar konforlu olmasa da yarış motorlarından daha yumuşak süspansiyona sahip. Benim gibi diğer Twister kullanıcıların motorda en başarılı bulduğu özelliklerden biri motosikletin dönüşlerdeki yol tutuş kabiliyeti.

Önde 276mm tek disk ve arkada 130mm kampana frenin bulunduğu motor her iki frenin uyumlu kullanıldığı durumlarda motosikleti başarıyla durdurmayı başarıyor. Acemilik günlerimde ön tekerleği kilitlemesem de bugüne kadar bir sorun yaşamadım.

Twister'da kullanılan 100/80 ön ve 130/70 arka Pirelli MT75 lastikler 5 kollu alaşım jantlar ile sportif görünüme katkıda bulunuyor. Sportif lastikler ısınmadan önce kayma eğilimi gösterse de genel olarak sorunsuz. 17" jantlar da mayın tarlası yollarımızda yeterli



Honda CBX250 Twister Teknik Özellikler

Motor	4 zamanlı, hava soğutmalı, DOHC, tek silindirli, yağ radyatörlü
Çap x Strok	73x59,5mm
Hacim	249cm ³
Sıkıştırma Oranı	9,3:1
Yakıt sistemi	Karbüratör, 30,1mm
Maksimum Güç	24 BG @ 8.000 d/dk
Maksimum Tork	24,3 Nm @ 6.000 d/dk
Ateşleme	Elektronik ateşleme, CDI
Çalıştırma	Elektrik marşlı
Vites	6
Aktarma	Zincir
Boyutlar (UxGxY)	2.031x746x1.057mm
Aks Aralığı	1.369mm
Sele Yüksekliği	782mm
Yerden Yükseklik	162mm
Yakıt Deposu	16,5lt (2,5lt yedek)
Yağ Kapasitesi	1,8lt
Tekerlekler	Ön/Arka: Alaşım jant
Lastikler	Ön: 100 /80-17 52S / Arka: 130/70-17 62S
Süspansiyon	Ön: Teleskobik Catal / 130mm /Salıncak / 100mm
Frenler	Ön: 276mm hidrolik tek diskli /Arka: 130mm tambur
Ağırlık	135kg
Renk Seçenekleri	Kırmızı, Yeşil

büyükte. Estetik açıdan ise özellikle arkadan görünümde spor egzoz, geniş arka lastik ve yarış tarzı kuyruk motora hoş bir görünüm veriyor.

Kumandalar ve Aksesuar

78cm sele yüksekliği ve 135kg boş ağırlığı ile bayanların da kolaylıkla kullanabileceği motorun sele, elcik ve pedal konumlarının rahatlığı da kullanımı kolaylaştıran unsurlar. Ayna görüşünün biraz daha başarılı olabileceği Twister'da kumandalar fonksiyonel tasarlanmış. Yarış motorlarında ilk olarak görmeye başladığımız sol el işaret parmağı ile basılan selektör düğmesi ise kullanımda kolaylık sağlıyor. Gösterge paneli ise Twister'in en cazibeli yanlarından. Büyük abisi X11 tarzındaki gösterge panelinde analog hız ve devir göstergeleri arasındaki dijital bölümde saat, kilometre, tripmetre ve benzin göstergesi bulunuyor. Kırmızı-turuncu arası bir renkte aydınlatmaya sahip gösterge paneli gece ve gündüz rahat okunabilir.

Sadece yan ayaklığı olan Twister'da bulunan cut-off switch 1.vites motoru çalıştırma anında motosikletin altınızdan fırlamasını ve ayaklık açıkken hareket ederek tehlikeli durumların oluşmasını engelliyor. Ayaklığın kolay kapabiliyor olması nedeniyle park halinde devrilmemesi için direksiyon kilidi kullanmak ve birinci vites testte park etmek gerekiyor. Orta sehpa bulunmaması ise ayrıca zinciri yağlamayı güçleştiren bir unsur. Zincir demişken o-ringli zincir kullanıldığını söylemeden geçmemeli.

Twister'iniz varsa bir husus da sele altındaki bölüme kullanım kılavuzu gibi eşyaları koymamanız. Bunlar yolda giderken kayıp yine sele altında bulunan hava filtresi girişlerini kapatarak motorun çalışmasını engelleyebiliyorlar. Sonra siz de panikleyebiliyorsunuz. Benim gibi...

Sonuç olarak 30 dakikalık motosiklet sürüş tecrübemle aldığım Twister'ımla bir günde birbirimize alıştık ve 12. günde 1000 km'yi yapıp rodaj bakımına gittik. İkinci haftada da Honda İzmir'in Marmaris gezisinde ilk uzun yol seyahatimizi gerçekleştirdik. Şimdi ise neredeyse her gün işe birlikte gidip geliyoruz ve büyük keyif alıyorum. Halen limitlerine çıkmadığım viraj kabiliyeti, düşük süratlerdeki akselerasyonu ve Honda kalitesi ile ağırlıklı olarak şehir içinde motosiklet kullananlara ve yeni başlayacaklara önerebileceğim bir model. Ayrıca "hafif siklet sportif cadde motoru" Twister, 5.5 milyar TL fiyatı ile de rakipsiz bir motosiklet. Her ne kadar "İyi Bir Başlangıç" sloganıyla lanse edilse de tecrübeli ikitekericilerin de uzun yıllar kullanılabileceği bir yol dostu. **İKİTEKER**

Sevgilerimle.

→ Onur Öztürk / İzmir / Eylül 2003

www.twister.galerisi.com

Test BMW K1200GT ile 2.000km

"Hocam bunlar şimdi kaç para?" veya "Usta kaç basıyon bununla?"...

Hepimiz şehir içi sürüşlerde kırmızı ışıkta falan durduğumuzda yanımızdaki araçlardan böylesi abuk sorular işitmiş ve bıyık altından gülümseyip geçip gitmişizdir ya... K1200GT yi süreli beri ben hiç böyle tepkiler almadım. Yalnızca bir kez, birisi yanındaki dürterek şöyle söylemişti: "Lan bu motosiklet falan değil, düpedüz uzay mekiği."

Gelin şimdi bu uzay mekiğini yakından inceleyelim:

BMW nin 2003 yılında piyasaya sürdüğü K serisi 4 silindirli 1171cc lik bu "gran turismo" modelinin motor ve şanzımanı K1200RS in aynı. Maks. gücü 8750rpm de 96kW (130bhp) ve max. torku 6750rpm de 117Nm. Maks. hızı 245km/s. 6 vitesli ve kardan tahrikli. tekerlek aralığı 1555 mm. sele yüksekliği 79 ve 82cm'lik ayarlanabilir iki seçenek. 21lt'lik (yaklaşık 4lt rezerv) tankı var. Kuru ağırlığı 300kg.

1200GT nin kısmi Integral ABS fren sistemi mevcut. Önde çift, arkada tek disk mevcut. Ön fren sıkıldığında hem ön hem de arka tekeri kontrol ederken, arka fren yalnızca arka tekerleği kontrol ediyor.

Bütün bunlar 1998'de piyasaya sürülmüş olan K1200RS ile aynı. GT'nin farkı daha çok karoseri yapısında ve aksesuarlarında.

Motosikletin alt kısmında gerçekleştirilen değişiklik sayesinde hava akımı sürücünün bacakları etrafında dolaşarak daha etkin bir yol rüzgarı koruması sağlayacak şekilde dizayn edilmiş. Yine geniş ve gövdeye kompakt elcik korumaları oldukça fonksiyonel. Keza elektrik kumandalı ön cam uzun yolda rüzgara karşı daha iyi bir koruma sağlıyor. Gövde rengi ile aynı renkte geniş sade case ler standard olarak takılı. İki rengi var GT'nin. Gri-yeşili ve orient mavisi.

Diğer aksesuarları ise üç fazlı elcik ve koltuk ısıtmaları, cruise-control sistemi. Cruise controlun uzun yolda çok işe yaradığını hemen söyleyebilirim. Otoyolda 4000 devirde 120km/h süratle giderken tankın üzerinde çapraz bulmaca bile çözebiliyorsunuz rahatlıkla.

Bu motoru ağustos başında aldıktan sonra 2000km'nin üzerinde yol yaptım. Gerek şehir içi gerekse şehirdışı kullanımının motorun ağırlığına karşın çok rahat olduğunu söyleyebilirim. Yüksek tork ve gücüyle K/GT hem touring hem de süper sport özelliklerini içeren bir motor.

Gelelim dezavantajlarına:

- Böylesine ağır bir motosikleti sürebilmek için sele üzerinde otururken ayaklarınızın yere sağlam basması gerekiyor. Motorun ağırlık merkezi ortada değil de önde olduğundan hem kollarınızın hem de bacaklarınızın güçlü olması lazım. Bacakların arasında 300 kiloluk bir dev zaptedebilmek pek de kolay değil. İki kez motorumu tutamayıp düşmeye bırakmak zorunda kaldım. Birinde bir minibüs hafifçe yandan çarpmıştı, diğerinde de bir yayla yolculuğunda enduroların bile düşe kalka gittiği bir toprak yolda yokuş aşağı sürüş esnasında devirdim. Her ikisinde de ayağım yere basmasına rağmen ne kol gücümle ne de bacak gücümle motoru tutamadım.

- Sidecase'ler zaten geniş olan motora daha da fazla havale yapıyor. Özellikle dar alanlarda, örneğin bir başka aracın yanından dönerken arkada çantaların olduğunu unutmamak lazım. Ancak bu çantaların iyi tarafı düşme anında sürücünün bacağının motor altında kalmasını önlemesi. Gövde karenajının dış tarafı lastik tamponlu. Motor devrildiğinde bacak, bu tamponla çanta arasında korunmuş oluyor. Çantanın bakalit ya da her neyse sert plastik olmayıp gövde renginde olmasının iyi tarafı da çizildiğinde kolaylıkla yeniden boyatılabilmesi. Oysa sert plastik çizildiğinde bu kalıcı oluyor. (Sağ çantayı devirdikten sonra boyattım, oradan biliyorum)

- Her ne kadar sürüşü ve viraj alması çok rahat bir motosiklet olmasına karşın, bu hacim, ağırlık ve güçte bir motosikleti kullanmak gerçekten tecrübe gerektiriyor.





➤ Gösterge tablosu, RS'den farklı olarak ön cam elektrik ayarlı, ön kollar ayarsız.

Eksiklerinden bahsedecek olursak:

- K 1200 GT nin eksikleri olduğunu iddia etmek züppelik olacaktır aslında. Ancak bir touring motorda yolcu sırt dayamalı bir top case in standart olması gerektiğine inanıyorum ben.

- Yakıt deposu sanırım alaşımli metalden yapılmış. Mıknatıs tutmuyor. Çok güzel bir depo üstü çantam vardı. Elimde kaldı yazık.

- Ayak pedalları (he he.. el pedalı var da sanki) biraz daha geniş olsa ne olurdu ki sanki?

Fiyatına gelince... bence değer. **İKİTEKER**

➔ Angut Abi / Adana / Eylül 2003

www.ikiteker.org'un aktif forum yazarlarından...

Büyük kalibrasyon, büyük konfor

GT, daha önce kalite ve dayanıklılığını ispatlamış olan K1200RS'den esinlenilmiş. Motor özellikleri yukarıda verilen GT'nin arka jantı 180 ebatlı lastik takılabilmesi için geniş tutulmuş. RS'e göre motordaki gelişme 3 ana başlık altında toplanabilir:

-Sürüş pozisyonu, gidon daha yüksek ancak RS'deki gibi ayarlı değil.

-Sele daha geniş ve daha ince, oturma alanı 2cm. genişletilmiş. Ön cam elektrik ayarlı hale getirilerek büyütülmüş, daha yüksek ve daha geniş hale getirilmiş.



➤ Standart BMW sidecase'ler["noolucak ki" demeyin, çifti 600Euro civarında)



➤ Angut'un yakındığı ayaklıkların yükseklikleri ayarlanabiliyor.

-Son olarak bir port bagaj ve side case'ler standart donanımına eklenmiş.

Şehir içinde yeni gidona rağmen, sürüş pozisyonu hala biraz yüksek ve yorucu kalıyor, çünkü sürücü hala elciklere asılmış-yatık bir pozisyonda. En büyük viteste de olursa 3 bin ile 7 bin devir aralığında hızlanmak için vites değişimine gerek yok, hızlanmak için gaz vermek yeterli. Kasktan ayağa sürücü hiçbir rüzgar etkisine maruz kalmıyor, sırtta da rüzgar baskısı yok. Krallara layık konfor için süspansiyon çok iyi ayarlanmış, bozuk yolların etkisi süspansiyon sistemlerince siliniyor. 160'ın üzerinde bir rüzgar sallantısı başlasa da camın indirilmesi ile bu giderilebiliyor. Sollamalar için daha iyi bir araç bulmak mümkün değil, hiç vites düşürmeden yol-daki herşeyi silmek mümkün. **İKİTEKER**

➔ Moto-Journal'den çeviren: Sinan Özgen / İstanbul / Berlin

Önemli Not: Bu fotoğrafları çekmeme yardımcı olan Gökçe Pınar'a çok teşekkürler...

BMW K1200GT Teknik Veriler

Tip	Sıvı soğutmalı, 4 silindir
Çap ve Strok	70.5 x 75.0mm
Hacim	1171cc
Tork	85 lb-ft @ 6,750rpm
Yakıt Sistemi	Elektronik yakıt püskürtme
Ateşleme sistemi	Elektronik ateşleme
Yönetici	Bosch Motronic MA 2.4
0-400m	12s
Ortalama tüketim	8,5lt./100km.
Yakıt Kapasitesi	20.4lt
Yakıt Tipi	Kurşunsuz
Vites Kutusu	6 hızlı
Vites Oranları	1: 2.050:1 2: 1.600:1 3: 1.270:1 4: 1.040:1 5: 0.900:1 6: 0.820:1
Süspansiyon	Ön: Telelever 115 mm Arka: Paralever 150 mm
Şasi	Kompozit, Döküm alüminyum ark abölüm çelik
Jantlar	Ön: 3.50x17 döküm alüminyum Arka: 5.50x17 döküm alüminyum
Lastikler	Ön: 120/70-ZR17 / Arka: 180/55-ZR17
Boyutlar (UxGxY)	82,250x919mm (aynalar dahil)
Aks Aralığı	1,555mm
Sele Yüksekliği	787mm (770-800mm opsiyonel)
Yerden Yükseklik	125mm
Kuru Ağırlık	281kg
Dolu Ağırlık	299kg
Maksimum Ağırlık	500kg
Maksimum Hız	241km/s
Renkler	Orient Mavi Metalik, Gri-Yeşil Metalik

Artıları Eksileri

+Konfor	- Limitli menzil
+Koruma	-Sürüş pozisyonu
+Motor özellikleri	-Manevralardaki ağırlığı

Teknik Amortisörler ve Motosiklet Sürüşüne Etkileri

Amortisörlerinize "Amaaan, işte motosikletin altında yaylanıp duran ve rahatımızı sağlamak için takılmış yaylar" deyip geçmiyorsanız değil mi? Usta ellerin amortisörlerinizde yapabileceği bazı küçük ayarlarla motosikletinizin manevra kabiliyeti ve yol tutuşunun ne kadar değişebileceğinin farkında mısınız? Sele yüksekliğini azaltmak için amortisör ayarlarını katır kutur sıkıp gevşeten "bişey olmaz abi/abla" tipi ustaları çatalımızın ucuyla tabağın bir kenarına sıyıralım şimdilik ve lütfen şunu da unutmayalım... Amortisör ayarı gerçekten bir sanattır ve yalnızca bu işte uzmanlaşmış ustalar tarafından sürücünün spesifik ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde yapılmalıdır. (Tabii bu durumda sürücünün de ne istediğini bilmesi, en azından bir sorunun varlığından haberdar olması gerekir!)

Peki amortisörler nasıl ve hangi esasa göre çalışır? Daha iyi anlayabilmek için yazıyı okurken aşağıdaki şekilden de takip edelim lütfen:

Amortisör yayları yoldaki engebeleri karşılamak için sıkışıp genişirken motosikletimiz tıpkı yaylı bir somyanın üstünde hoplayıp zıplayan bir çocuk gibi davranır ve normalde bizim bu yaylanma - gevşeme hareketinin hızı üzerinde bir kontrolümüz olmaz. Bu da motosikletin istenmeyen biçimde yaylanıp zıplamasına ve ağırlık dağılımının ileri geri kayarak tüm dengenin bozulmasına yol açar. İşte amortisör yayının bu kontrolsüz hareketleri, yaya bağlı olarak bir yağ haznesi içinde hareket eden bir pistonun (şekilde A) bu hareketlere gösterdiği direnci yardımıyla bastırılıp engellenir. Kapalı bir sistem olan silindirde pistonun yağ içinde aşağı yukarı hareket edebilmesi için pistonun üzerinde yağın bir taraftan diğerine akabileceği delikler bulunur. Siz de kontrol vanalarını kullanarak bu deliklerin çapını azaltıp artırır ve (yayın sıkışma hızını kontrol için ise B kompresyon vanasını, yayın ilk haline dönme hızını kontrol için ise C "rebound" vanasını ayarlıyoruz.) pistonun silindir içindeki hızını, dolayısıyla da pistona bağlı yayın sıkışıp genişleme hızını ayarlayabilirsiniz.

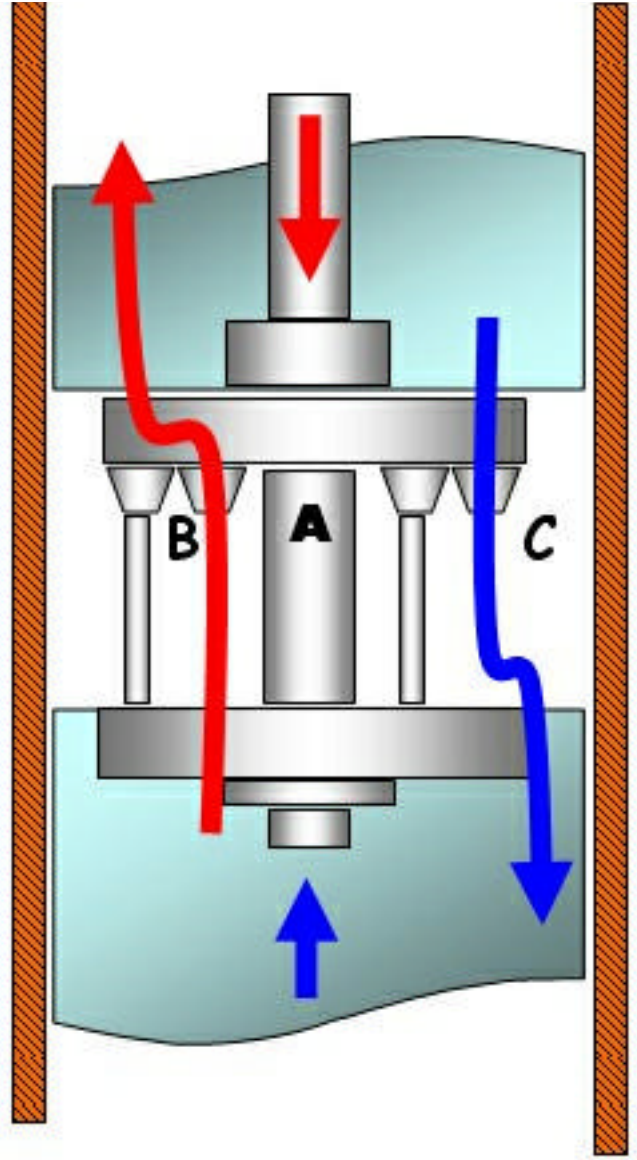
Küçük bir örnek verelim. Diyelim ki arka amortisörün C "rebound" vanasını kısık deliklerin çapını küçülttünüz. Bu durumda yağ pistonun üst tarafından alt tarafına geçerken (mavi ok) zorlanacak, dolayısıyla piston daha yavaş hareket edebilecek ve bağlı olduğu yayın hızlı hareketlerine direnci gösterecektir. Bir çukurla karşılaştığınızı farz edelim. Tekerlek çukura girince amortisör yayı şoku almak için motosikletin ağırlığı altında sıkışacaktır. Yaptığınız rebound ayarının, sıkışan yayın çabucak ilk haline dönmesine izin vermeyeceğini biliyoruz. Yani çukurun etkisiyle sıkışan yayın hemen arkasından hızla genişleşip motosikleti geri zıplatmasını önlemiş oluruz. Yay yavaş ve kontrollü bir biçimde genişlerken orijinal konumuna dönecektir. İstenmeyen enerji ısıya dönüştürülüp sistemden atılmıştır. Harika değil mi?

- Soru: İyi güzel de çukurun hemen arkasından bir kasis yada başka bir çukur gelirse daha orijinal halini alamamış olan yay nasıl iş görüp de şoku alacak? Güm diye oturmaz mıym?

- Cevap: Oturursunuz...

- Eee, o halde C ayar vidasına uzanıp deliklerin kesitini artıralım da piston silindir içinde kolayca hareket edebilsin ve de sıkışan yay orijinal haline daha hızlı dönebilsin...

- Tamam da ayarı biraz fazla kaçırırsanız, değil çukur sonrasında, biraz sert bir fren sonrasında bile motosikletin ön tekerleğe yığılan ön tarafıyla birlikte hafifçe alçalan arka taraf frenin ardından hızla geri zıplar ve arka tekerleğinin yerle teması azalır/kesilir. He-



le bir de kompresyon ayarları gereğinden fazlaysa... Uçuşa geçmeniz an meselesidir.

En güçlü motosiklet motorları bile bu güçlerini tekerlekler vasıtasıyla bastıkları zemine etkili bir şekilde iletemiyorlarsa hiçbir işe yaramazlar. Eh, dönüş ve manevralarda yalpalayarak yol tutuşunu kaybeden yada her kasiste zıplayan bir motosikletin sürücüsünün yetenekleri ve deneyimi de fazla bir şey ifade etmez.

Hah! İşte amortisör ayarlarının önemi burada ortaya çıkıyor. Ön ve arka amortisörlerden her birinin ön yüklemeye, kompresyon, rebound ayarları; motosikletinizin sürüş geometrisi ayarları (yani ön çatal açısı, "trail" mesafesi, off-set) sizin sürüş tekniğiniz, öncelikleriniz, yükünüz ve yolun durumu gibi değişkenleri karşı karşıya koyduğunuzda inanılmaz sayıda kombinasyon ortaya çıkar. Her duruma cevap verebilecek bir amortisör ayarı reçetesi var mıdır? Günümüzün motosikletleri oldukça gelişkin amortisör ayarları ile donatılmışlardır ama sağını solunu kurcalamaya başlamadan önce amortisör ayarları doğru şekilde yapılmamış bir motosikletin sürücüsüne berbat davrandığını lütfen unutmayalım.

İşte size yanlış amortisör ayarlarının sonuçları ile ilgili birkaç tipik örnek:

- Alçak bir sele yüksekliği elde etmek için arka amortisörün ön yüklemeye ayarının sıkılarak motosikletin arkasının alçaltılması yada çok sert ön çatal yayları kullanılması neticesinde motosiklet sürücüsünün dönme manevralarına geç yanıt vermesi, ön tekerleğin virajı almamak ve sizi şarampole atmak için direnmesi,
- Arka amortisörün ön yüklemeye ayarının çok fazla olması yüzünden hızlanma sırasında arka tarafın dengeyi sağlayamaması nedeniyle motosiklet hızlandığında gidonun sarsılması,
- Amortisör ayarlarının çok yumuşak yapılması motosikletin yolun



çökmüş kısımlarında aşağı yukarı dalgalanması,

- Çok sert amortisör yaylarının kullanılması, amortisörün içinde aşınma vs. den dolayı parçaların birbirlerine sürtünüp serbest hareket edememesi, ön yüklemeye yada düşük hız kompresyonunun çok fazla olması nedenleriyle amortisörün tepki vermemesi neticesi sarsıntılı sürüş,
- Ön çatallardaki yağ miktarının fazla olması yada bu kısımlarda aşırı hava sıkışması nedeniyle ön amortisörlerin iş yapmaz hale gelmesi ve daha niceleri.

Amortisör ayarlarının yapılması bu yazının konusu dışında olduğundan ve her halükârda yerimiz yetmeyeceğinden bunu daha sonraki bir sayıya bırakıyor ve amortisörleri daha iyi tanımak ve özellikle "ne olmadıklarını" anlamak için En Bilinen 10 Amortisör Palavrasını aşağıda veriyoruz.

1) Amortisör ayarları sizi daha iyi bir sürücü yapar.

Kaliteli bir amortisör sisteminizin olması yada amortisör ayarlarınızın düzgün olması sizi daha iyi bir sürücü YAPMAZ! Pahalı yarış tipi amortisörler sürücü ma-

haret ve deneyiminin yerini ALAMAZLAR! Bununla beraber kararlı ve rahat bir sürüş sağlayarak sürücüye güven telkin eder ve cesaret verdikleri de yadsınmaz. Eğer düzgün giden, iyi viraj alan, fren sırasında kararlı davranan bir motosiklete biniyorsanız daha güvenli ve pürüzsüz kullanırsınız. Artık hemen tüm motosikletler oldukça kaliteli standart amortisör sistemleri ile üretiliyorlar. Eğer amortisör sisteminizde yağ kaçağı vb gibi aşikâr bir kusur yoksa sadece motosikleti sürerek onu bozmak için gerçekten çok uğraşmanız gerekir. Zamanınız varsa onu motosikleti sürmek için kullanın, amortisörleri kurcalayarak değil... Standart motosikletin sundukları artık size yetmiyorsa daha iyi bir motosiklet alın.

2) Her motosiklet için mükemmel bir amortisör ayarı vardır.

Hayır efendim yoktur. Amortisör ustalarının hepsi size bunun böyle olmadığını söyleyecektir. Herkesin farklı bir sürüş tekniği ve farklı bir fiziksel yapısı olup virajda, frende, bozuk sathıta motosikletinin nasıl davranması gerektiği konusundaki felsefesi de farklıdır. Dolayısıyla bir motosiklet için tek bir ayardan söz edilemez. Ayarlarını değiştirme kapasitesinin sınırlı olduğu standart üretim motosikletler bir yana, Grand Prix motosikletleri için bile bu böyledir. Hamdullah ustanın "falanca vida 6 tur sağa, filânca vana 3 tık sola" tavsiyesi "O SÜRÜCÜ" içindir. Sizin için değil. Bununla beraber...

Genel bir kural olarak bir yol motosikletinin sürüş konforu ve yol tutuşu için amortisör ayarlarının mümkün olduğunca yumuşak tutulması, ancak fren sırasında motosikletin aşırı dalması, yalpalama gibi etkilerin elimine edilebileceği bir sertlikte tutulması gerekmektedir.

3) Yarış tipi amortisörler yol için iyi değildir.

Yarış tipi amortisörler eğer bir yarış motosikletiniz varsa kesinlikle daha iyidir ve normal bir yol motosikletine takılırsa da zararı olmaz... Yarış tipi amortisörler kolay ve hızlı ve ayarlara olanak verecek şekilde donatılmış olup hassas ayarlar yapmak da mümkündür.

4) Daha sert amortisör ayarı daha iyidir.

Kesinlikle yanlış. Bu tehlikeli inanışın orijini motosikletlerin iri, ağır ve güçlü olduğu, motosiklet üreticilerinin de rahatlık ve maliyeti ön planda tutarak kalitesiz, yumuşak yaylar kullandıkları 80'li yıllara uzanır. Bu motosikletlerde amortisörlerden tepki alabilmek için tüm ayarların sonuna kadar sıkılıp sertleştirilmesinden başka

çare yoktu. Standart amortisörler daha sert yarış tipi amortisörlerle değiştiriliyor, daha ağır yaylar ve daha viskoz süspansiyon yağları kullanılıyordu. Bu amortisörlerin tepki vermesine yardımcı oluyor ama amortisör sisteminin asıl görevi olan şoku emme işlevinin ilkel olduğu gerçeğini değiştirmiyordu.

Bugün yarış veya yol motosikletleri için iyi bir amortisör ayarı neredeyse aynıdır. Kısaca iyi bir amortisör ayarına sahip olan bir motosiklet yolu üzerindeki kasis ve çukurlarla sürücüyü fazla sarsıp rahatsız etmeden başa çıkabilmeli, ilaveten motosiklet hızlanırken arkaya ve yavaşlarken öne doğru olan ağırlık transferi sırasında da yol tutuşunu kaybetmemelidir. Çok sert bir amortisör ayarı zıplamalı bir sürüşe, ve tekerleklerin yolla teması kaybetmelerine yol açar.

5) Arka amortisörler yıllar ve yıllarca eskimeden dayanır.

Arka amortisörler kullanımla ve zaman içinde eskikip özelliklerini kaybederler.

Yağ piston üzerindeki deliklerden olduğu kadar pistonun sağından solundan da geçmeye başlar ve amortisör görev yapmaya başlar. Amortisör yağının da tıpkı motor yağı gibi zamanla viskozitesi azalır, özellikle alüminyum tüpler içindeki sistemlerde yağa diğer malzemeler karışır ve sonuçta yağ özelliğini kaybeder. Bu durumdaki yağ daha çabuk ısınır ve özelliğini daha da hızlı yitirir. Motosikletin yükü arttıkça amortisörün görevi zorlaşır ve daha hızlı aşınır. Sonuçta her şey üreticinin yaptığı malın kalitesiyle ilgilidir. Küçük bir not... Kullanılmış motosikletlerin denendiği pek çok testte görülmüştür ki, bir CBR'in amortisör ünitesi özelliğini uzun süre devam ettiren bir ZZR amortisörü garanti süresi bittiğinde özelliğini kaybetmektedir.

Çoğu motosiklet sürücüsü arka amortisörlerinin zamanla şok alma özelliğini kaybettiğini fark etmezse de böyle bir motosiklete binmek tehlikeli bir maceradır. Amortisörler bakıma alınabilirler. Yağları ve keçeleri değişebilir. Ön çatallı amortisörleri daha ömürlüdür zira arka amortisöre oranla daha yavaş bir tempo ile salınırlar ve içlerinde biriken ısıyı dışarı vermeleri daha kolaydır.

6) Her motosiklet bayii amortisör konusunda uzmandır.

Ortalama bir motosiklet bayinin amortisör hakkında bilgisi sıfırdır. Ama Amortisör uzmanları da motosiklet satmayı bilmezler. Herkes kendi bildiği işi yapmalıdır.

7) Komple ayarlanabilir amortisörlerde her ayarı yapmak mümkündür.

Hemen her amortisör uzmanı aynı görüştedir. Ultra ayarlanabilir amortisörlerin ayarları ile oynanarak motosikletin sürüşünü -iyiye yada kötüye, önemli ölçüde değiştirmek mümkündür. Motosiklet üreticileri bu konuda herhangi bir yasal yükümlülük almak istemediklerinden amortisörlerde, özellikle de ön çatallı amortisörlerinde yapılabilecek ayarları kısıtlı tutmayı tercih ederler. Bu nedenle ayar vidasını en artıdan en eksiye kadar sıkmak yada gevşetmek pek çok motosikletin sürüş performansında önemli bir değişikliği yol açmaz. Bununla beraber Sachs yada Aprilia RSV üzerindeki Öhlins amortisörlerle gerçekten radikal değişikliklere gitmek mümkündür. Bu amortisörlerde kompresyon ayarını sonuna kadar sıkarak amortisörü hiç oynamaz duruma bile getirebilirsiniz. Standart motosikletlerde ise sabahtan akşama kadar oynasanız bile sonuçta hissedeceğiniz fark minimaldir.

8) "Upside Down" (Baş aşağı) ön çatallar daha iyidir.

Daha kuvvetli ve bükülmez olsalar da Upside Down çatallar da sonuçta diğerleri gibi çalışırlar. Bir kaza durumunda eğilen normal çatallar düzeltilebilirken, Upside Down çatallarda bu parçaların



değiştirilmesi gerekir.

9) Amortisör üreticilerinin üretip pazarladıkları amortisörler motosiklete fabrikada takılmış olan standart amortisörlerden daha iyidir.

Bindiğiniz standart Japon motosikletinin çatıyla en iyi yarış kiti- nin içindekiler arasında bir fark yoktur. Güzel görünümlü altın yal- dızlı parçalar bir tarafa bırakılırsa Öhlins marka bir çatalın içinde sihirli bir parça da yoktur. Öhlins alüminyum yağ kartuşu kullanır- ken sizinki çeliktir. Zaten bir yol motosikleti için çelik daha iyidir zi- ra daha ağır olsa da çabucak aşınıp yağı kirletmez.

Evet, genel olarak amortisör üreticilerinin ürettikleri amortisörler daha iyi yapılmıştır. (Bazen tersi de geçerlidir!) Motosikletlere fab- rikada takılan standart ürünler sadece asgari ihtiyaca cevap vere- cek şekilde tasarlanmışlardır. Bir Honda motosiklete takılmış standart bir Showa arka amortisörde 70 veya 80 parçadan oluşur- ken piyasada ayrı satılan kaliteli bir amortisörde bu sayı 140'a çı- kabilir. Bu standart amortisörlerin daha zayıf oldukları yada görev- lerini gerektiği gibi yapmadıkları demek değildir. Ayrıca standart amortisörler giderek daha iyi hale gelmekte, ara her yıl kapan- maktadır. Dört beş yıl önceye kadar standart amortisörlerde kro- nikleşmiş bazı sorunlar vardı. 10 - 12cm'lik bir yay sıkışma mesa-

tesi gerekirken bu aralık 5-6cm'de tutuluyordu. Bazı motosiklet- lerde piston doğrudan gövde içinde hareket ettiğinden 13 ilâ 15.000 km sonra gövdede aşınmalar ortaya çıkıyordu.

Bütçeye uygun motosikletler olarak bilinen Fazer, Hornet ve ben- zerleri üretim maliyeti düşünülerek ortaya çıkmış modellerdir ve amortisörleri söz konusu özel parçalarla değiştirilerek geliştirile- bilirler. Genel bir kural olarak; eğer amortisör tümüyle ayarlana- bilir bir modelse ve ayrı bir rezervuarı varsa yol kullanımına tama- men uygundur. Son yıllarda üretilen bazı Japon motosikletlerdeki standart ürünler mükemmeldir. Örneğin ZX-6R'lerin ön çatalların- ın yarış kalitesinde olduğu söylenmektedir. Birkaç yıla kadar standart ürünlerin dışında bir şeye ihtiyaç kalmayacağını söylemek pek de yanlış olmaz. Motokros segmentinde standart parçalar o kadar iyidir ki, dışarıdaki parça üreticileri hayatta kalma mücade- lesi vermektedirler.

10) Amortisör sadece kafada olup biter.

Amortisör performansının çoğunun kafanızda olup bittiği bir gerçek- tir. Eğer amortisörünün iyi çalıştığı söylenen bir motosiklete binerse- niz kendinizi daha güvenli hissetmeniz pek olasıdır. **IKITEKER**

→ Münir Mısırlıoğlu / İstanbul

Gezi Arka Bahçemiz Enduro Cenneti: Uçmaktadere

Aslında sıradan bir hafta sonuydu. Her şey cuma günü Erkan'ı Sa- roz'a gitmek konusunda kandırmamla değişti. Neymiş efendim, cuma akşamı teyzesini görmeye gidecekmiş, bu sebepten hafta sonu Saroz'a gelememiş... Çareler tükenmez, iyi bir bağlama so- nucu teyzesini öğle civarı görmesini, akşam 18:30'da TEM gişele- rinde buluşmayı kararlaştırdık. İş çıkışı eşim Arzu'yu Güneşli'den alıp saat 18:15'de gişelerde beklemeye başladık ve tam sözleşti- ğimiz zamanda yola koyulduk.

Sakin bir sürüş ile yolun izin verdiği süratte ilerleyerek saat 22:00 ci- varı Gelibolu Güneyli köyüne vardık. Bizim için büyük bir mutluluk, hafta içi ayrı kaldığımız kızımız Selin bizi kapıda karşıladı , aynen Türk filmlerindeki tarzda bir kavuşma sahnesi. Seremoni sonrası motoru bahçeye alma aşamasında bizim 2,5 yaşındaki ufaklık bastı yaygarayı "baba motora kasksız binilirmi ? bak anne, babam motora kasksız biniyor!". Sen kızını bisikletine kasksız bindirmezsen o da seni motora kasksız bindirmez tabii... Bazen ufaklığa fazla şeyler mi öğretiyoruz diye düşünmedim değil (ne demişler anne baba bir yay çocuklar ileriye fırlatılan oktur). Biz bu yaşta iken ne bisikleti ne kas- kı gibi bir geypiğe sardırımdan sadece onların bizden çok daha ileri-

de olduğunu kabullenerek hemen olayı kapatma yollarına gittik.

Saroz'da güzel bir hafta sonu, dinlenme, deniz, biraz ahtapot gözle- mi ve kayaların arasında ahtapotla köşe kapmaca oynama (fazla üs- telemedik çünkü onun bizden fazla bacağı vardı, ayrıca genel kural eğer evde yiyecek varsa avlanmak yok, geçen haftaki evde yemek ol- mama durumundaki genel kuraldan ve takılan tavırdan burada bahsetmeyeceğim). Sonunda pazar günü geldi çatı, İstanbul'a dö- nüş hazırlıkları, kızımın mevsim sonu hali "anne çalışmaya gitme- yin" yakarışları. Daha iki hafta önce olayı gayet güzel çalışmaya gid- den anne baba (Havucun anne-babası da çalışıyor ve her gün işe gi- diyor, biz de bunu örnek gösteriyor ve küçük kızımız da ikna oluyor- du ya) durumunu kabullenen ve bize "hadi güle güle biz de zaten dondurmacıya gidecektik" diyen rahatlığın yerinde yeller esiyor. Gözyaşı, feryat figan bir Türk filmi sahnesi ve anneanesi tarafından boncuk bakmaya gitme bahanesiyle bizden uzaklaştığı anda hemen yola çıkış.

Yola böyle buruk koyulmak hiç hoş değil ama kızımızın doktorunun tavsiyesi de zaten böyle. Temiz hava bol güneş kandırmacılarıyla bi- raz kendimizi avutup yola devam. Evet yola çıkmadan önce biraz çıt- latmışım ama henüz ne eşimin ne de Erkan'ın Uçmaktadere yolu hakkında pek öyle bir fikirleri yok. Hatta onları ikna etmek için daha kısa bir mesafede olduğunu bile söylemişim (tabii kuş bakışı ola- rak , kuş işte).

İlk durakladığımız yer Şarköy ve Marmara denizini yukarıdan gören bir tepe , gayet etkileyici... Özellikle bu kadar çok gemi trafiği olma- sı manzaraya bazı mekanik öğeler katsa da her fotoraf karesine mo- torsikleti de bir şekilde sıkıştırılmaya çalışan bizler için pek de yaban-



Arzu ve Timuçin'in sevimli kızları





cı değil. Bolayır'dan sonra Şarköy sapağından girdiğimiz yolda manzara zaten çok hoş, yer yer üzüm bağları, göletler, çam ağaçları, köyler, kaçışan tavuk ve kazlar (nedense kaz yoğunluğu daha fazlaydı). Yolun hızı ise gayet tatminkar, yaklaşık 90-100km/s. gibi bir tempo rahatça tutturulabiliyor.

İlk mola Şarköy merkezinde... Soğuk bir şeyler içmek için durduk ve ihtiyaçlar giderilerek tekrar yola koyulduk. Bundan sonrasını ben de ilk defa gideceğimden sadece kulaktan dolma biliyorum. Güzergah Şarköy-Müreftte-Hoşköy-Gaziköy... Hayrete düşünüyorum hiç abartısız yol çoklukla denizi takip ediyor. Sitelerin, evlerin önlerinde İstanbul dönüşü için otobüs bekleyenler, vedalaşanlar var. Biz de İstanbul'a gitmemize rağmen İstanbul otobüsleri bizim gittiğimiz yöne değil ters yöne doğru ilerliyor. Erkan ve eşim Arzu fark etmesinler diye de konuyu hep başka yerlere çekiyorum. Gruba "Uçmaktedere yolunu yakın zamanda kullanan var mı? ne durumdadır?" diye mail attığımda, sağ olsun cevap gönderen arkadaşlar en yakın zaman olarak yaklaşık beş yıl önceden falan bahsediyorlardı, hatta bu güzergahı düşünüp Şarköy'den tekrar ana yola dönenlerin hikayelerini hatırladıkça "yanımda iki kişiyi daha sürüklüyorum ve bu kişilerden biri de eşim, bittim ben bittim" diye düşünmeden edemedim. Çok hoş bir güzergah sonrası Gaziköy'e ulaşıyoruz. Toprak yolun başladığı köprü'nün üzerinde karşıdaki dağlar görünüyor. Tam yola girdiğimizde Erkan zink diye duruyor, bize de korna çalıyor. "Tamam" diyorum, "buraya kadarmış, durumun farkına vardı işte". Halbuki daha "dinamitleme çalışmaları nedeniyle Uçmaktedere yolu trafiğe kapalıdır" tabelasına gelmemiştik bile. Hemen geri dönüyoruz. Neyseki konu bütün yolu tişörtle alan tarzan motorcu Erkan montunu giymeye karar vermesiymiş. Hiçbir sorun yok, hatta mont giyilince durum en azından güvenlik unsurlarının tamamlanması açısından olumlu hale geliyor. Tişörtle motora biniyor ama dizlikleri dirseklikleri var, o kadar da Tarzan değil (tamam ben abarttım Erkancığım).

İşte gerçek enduro parkuru başlıyor, yapım halindeki bir yoldan dağları tepeleri aşacağız... O ilginç tabelayı geçtikten sonra baktık karşıdan bir otomobil geliyor, hemen el edip durdurduk "Uçmaktedere yolu açık mı?" diye sorduk. Onlar da sanki biz uzaylıyız da uçan dairemizle onların arabasına yaklaşmış gibi şaşkın ve patlak gözlerle bize bakıp "evet, evet biz oradan geliyoruz" dediler. Alınan bu cevabın rahatlığıyla düştük yola, yol gayet iyi gidiyor ama yukarılara çıktıkça tam bir uçurum kenarı seyahatine dönüşüyor.



En kötü yeri ise halen dinamitleme çalışmaları devam eden bölgede, iş makinelerinin yolun her iki tarafına park etmiş olduğu kısımdı. Çalışma yapılan bölgede yol artık toprak değil, kırılmış küçük molozlardan oluşuyor hatta bir önceki patlamadan sonrasında düşen bazı molozlar halen yolun üzerinde duruyor. Yolda ilerleyen başka araçlar da var, yolun genişlediği yerlerde bu araçları hemen sollamak gerekli yoksa yoldan kalkan tozun haddi hesabı yok. Bizim motorun eşya taşımak için sadece top-case'i olduğu için sığmayanları yukarı doğru yığmak gerekiyor. Bu da zaten ağırlık merkezi yüksekte olan enduronun bozuk yol nedeniyle yavaşladığında dengesini bir hayli etkiliyor. Erkan yola gayet uyum sağlamış sanki hergün bu yollarda geçiyormuş gibi olaya tamamen hakim vaziyette ilerliyor. Biz bu şekilde yolun şurası iyiydi burası kötüydü derken bakıyoruz ki Uçmaktedere'ye gelmişiz hatta sahile inen yolu geçmişiz. Hemen geri dönüp zaten toz toprak dolmuş boğazımızı biraz olsun ıslatabilmek için doğruca kıyıda kafe-büfe arası işletmeye kuruluveriyoruz. Gerçi geldiğimiz yol sanırım su açısından gayet zengin, iş makinelerinin kazarak duvar şekline getirdikleri yamaçlardan minyatür şelaleler görünümünde sular akmakta.

Dinlendik kendimize geldik. Yeniden yola koyulabiliriz. Neden mi böyle acele ediyoruz? Çünkü Geliboludan 17:30 gibi çıktık ancak "aman Marmara denizi meğer ne güzelmiş, bak şu şarapçılık firmasında buradaymış, aaaa denizin kenarına Tekel şarap fabrikasını kurmuşlar" derken saat ilerlemiş, bizim de hava kararmadan Tekirdağ ve ana yola ulaşmamız lazım.

Hemen yol hakkında biraz bilgi alarak doğru Uçmaktedere köyünün içine daldık Evler gerçekten anlatıldığı gibi eskiden kalmış fazla oyalanmadan köyün çıkışına ulaşıyoruz ve tırmanış başlıyor. Mesafe olarak buradan Yeniköy'e kadar olan kısım daha uzun olsa da yolun durumu daha iyi. Güneş de batıyor, gökyüzünün rengi, denizin yukarılardan görünüşü derken Yeniköy'e varıyoruz ve işte asfalt. Asfalt dediğime bakmayın, yeni dökülmüş, şu "önce yol ziftle ıslatılır sonra üzerine çakıl dökülür, araçlar üzerinden geçtikçe çakıl ile zift bütünleşir" tekniği ile dökülmüş bir asfalt. Araçların tekerlek izleri tamamen bastırılmış orta kısım ve kenarlar çakıl yığınları... Bu da ağaçlıklı yolda slalom yaparken bazen tehlikeli durumlara sebebiyet veriyor.

Artık hava kararıyor ve biz de yavaş yavaş Kumbağ-Tekirdağ yolunu alıyoruz. Tam düşündüğümüz gibi hava karanlık olmadan ana yola ulaşıyoruz. Bundan sonrası Tekirdağ-Kınalı bölümü, otomobiller sağ şeritte adım adım giderken motosikletler sol şeritte güvenli bir süratte ilerler düzeni ile TEM'e ulaşıyoruz ve doğru İstanbul. **İKITEKER**

→ Timuçin Uygun / İstanbul / Ağustos 2003

Arzu & Timuçin Uygun / Honda XRV750 Africa Twin 1997

Erkan Kaya / Honda XL 650 Transalp 1998

Tarih: 15.08.2003 - 17.08.2003

Rota: İstanbul-Tekirdağ-Keşan-Gelibolu →

Gelibolu-Şarköy-Müreftte-Gaziköy-Uçmaktedere-Tekirdağ-İstanbul

Kamera: Sony DCR-TRV20E

(Bir kısmı video capture, bir kısmı dijital fotoğraf)

Gezi Güneydoğu, Doğu ve Karadeniz Gezisi Bölüm II

15 Temmuz Pazar, 7. Gün. 346 Km. Tatvan - Tuzluca

İlk gezi planımız Tatvan'dan sonra gölü feribotla geçip Van'a gelmek ve şehri gezdikten sonra Kuzeye devam etmek şeklindeydi ama maalesef bu olmadı çünkü çevre yolların güvenliği sağlandığından beri feribot seferleri çok düzensizmiş, hatta artık sadece tren geldiği zaman feribot kalkıyormuş, üstüne üstlük karşıya geçiş 4-5 saat sürüyormuş gibi gerçekleri öğrenince vurduk kendimizi Ahlat – Adilcevaz – Erciş rotasına. Böylece Van mecburen gezimiz dışında kaldı. Saatler süren ve sürekli göl kenarından giden bu yolun sonunda gölün Kuzeydoğu ucundaki kavşakta Narince'den beri her yerde sürekli karşılaştığımız Belçikalıların karavanını gördük. Kenara çekmişlerdi ve etraflarında Jandarmalar dahil 10-15 kişilik bir kalabalık vardı. Biz de durduk, bizi gördüklerine çok sevindiler, arabanın arka tekerleklerinden biriyle ilgili bir problemleri olduğunu, etraflarındaki insanların çok yardımcı olmaya çalıştıklarını ama yol ortasında arabayı söktürmek istemediklerini, ancak dil problemi yüzünden anlayamadıklarını anlattılar. Bu arada araba krikoya alınmış ve bir takım insanlar tekerleği sökmüş uğraşıyorlardı. Önce uğraşanlarla konuştum, aralarından usta olduğunu söyleyen bir tanesi aks bilyasının dağılmış olduğunu ve değişmesi gerektiğini tesbit ettiklerini söyledi. Belçikalılara durumu anlattım ve teşhis doğru bile olsa günlerden Pazar olduğu için doğru dürüst bir tamir olanaklarının olmadığını da ekleyip geceyi Van'da geçirip Pazartesi günü bir Volkswagen servisinde işlerini kısa sürede halletmelerini tavsiye ettim. Kullandıkları arabanın yedek parçalarının Türkiye'de bol ve ucuz bulunduğunu da söyleyince bize ve çevrelerindeki herkese çok teşekkür edip Van'a doğru yola koyuldular. İki gündür neredeyse birlikte seyahat etmekte olduğumuz bu insanlarla böylece yolumuz ayrıldı ve biz de Muradiye'ye doğru yolumuza devam ettik.

Muradiye'de methini duyduğumuz şelaleyi ziyaret ettik, Tendürek dağlarından gelip yaklaşık 10-12 metreden dökülen Bendimahi Çayı yeşillikler içinde hakikaten hoş bir manzara veriyor.

Şelaleye giden yol bizi ağaçlar arasında bir park yerine getirdi. Bura motorları bırakıp çelik halatlar üzerine kalas döşenerek yapılan ve bir beşik gibi sallanan 25-30 metrelik bir köprüyü geçtik. Karşı tarafa tepe yamacına yapılmış olan lokanta tam şelalenin karşısında. Burada güzel manzaraya karşı soğuk birşeyler içip yarım saat kadar oyalandıktan sonra Çaldıran yönünden Doğubayazıt'a doğru yolumuza devam ettik. Bir süre sonra Tendürek dağlarının volkanik tüfleri ile kaplandı yolun iki tarafı. Hakikaten ilginç yapıda bir arazi, eskiden Ankara'da kaloriferlerin kömür ile ısındığı zamanlarda sokak kenarlarında görmeye alışık olduğum curufları (linyit kömürü külü) hatırlattı bana. Yol kenarında bir koyun sürüsü ve çobanlar görünce bir-iki resim çekmek için durduk.



Haritaya göre önümüzde Tendürek geçidi vardı, tam 2644 metre. Bu geçit noktası yolun İran sınırına en yakın olduğu noktaydı aynı zamanda. Bir-iki kare koyunları ve motorları çektikten sonra "Volkanitlerin oluşturduğu ilginç arazi yapısının vereceği manzaraya bir de bu yükseklik eklenince müthiş olur." diye düşünüp esas fotoğrafları zirvede çekmeye karar verip yola devam ettik. Nihayet tepe noktaya vardığımızda manzara tahmin ettiğimizden bile güzeldi. Motorları yol kenarına çekip tam fotoğraf makinasını çıkarmıştım ki tepelerden düdük sesleri duyuldu. Yaklaşık 300-400 metre uzağımızda tepelerde sınır boyu gözetleme kulelerindeki jandarmalar bize el kol hareketleri ile devam etmemizi işaret ediyorlardı. Fotoğraf makinasını yukarı kaldırıp resim çekeceğimizi işaret ettim, bu sefer düdükler daha da kuvvetli çaldı, kollar daha da sert salladı. Mesajı almıştık: Durmak yasak! Kös kös yolumuza devam ettik. İniş bittikten sonra karşımıza bir Jandarma kontrol noktası çıktı. Kimlik kontrolünden sonra biraz muhabbet ettik, tepede arkadaşlarının bizi durdurmadığını anlattık. Sınır ve hassas bölge olduğu için fotoğraf çekmenin yasak olduğunu söylediler, hatta bir tanesi ilave etti: "Geçen sene bir Fransız turisti resim çektiği için 8 saat nezarete tuttu." Fotoğraf çekemedik diye üzülürken "Buna da şükür!" diyerek Jandarmalarla vedalaşıp yola devam ettik. 10-15 dakika sonra Doğubayazıt'a girdik.

Girişte bir benzinlikte depoları doldurup doğru İshakpaşa Sarayına yöneldik. Sarayın inşaatına Cıldıroğullarından II. İshakpaşa tarafından 1680'li yıllarında başlanmış yaklaşık bir asır sonra, 1784'te son şekli verilmiş. Girişindeki tabelaya göre de keyfini oğlu sürmüştü. Saray o çorak arazinin üzerinde müthiş heybetli duruyor. Zaman içerisinde girişin solunda kalan kısım çökmüş ancak şu an ciddi bir restorasyon çalışması var ve çöken bölüm daha fazla gitmesin diye de çelik kolonlarla desteklenmiş. Yapının sağlam kısmı ise hakikaten gezilmeye değer. Anlaşılan İshakpaşa ve oğlu keyfine düşkün insanlarmış çünkü bizim gördüğümüz kadarı ile sarayın yarısından çoğu harem olarak tahsis edilmiş. Harem bölümü onlarca odadan oluşuyor ve her odada çok güzel işlemeli şömineler ve bazılarında küçük yüzme havuzları veya banyolar var. Yine de paşanın hakkını yemeye-





lim, bir harem odası boyunda bir kütüphane ve lazım olur diye küçük bir cami yaptırmayı da unutmamış. Saray turundan sonra gezi öncesi mesajlaştığım Motorsiklet Dünyası dergisi gezginlerinden Faramarz Azar'ın tavsiye ettiği, hemen sarayın arkasındaki tepedeki manzaralı lokantaya çıktık (İshakpaşa "Paraşüt" Kafeterya 472 3127119) Manzara müthiş, hemen önümüzde ihtişamlı İshakpaşa Sarayı ve onun arkasında dümdüz araziye yayılmış Doğubayazıt. Pirzola ve tavuk kanat istememize rağmen önümüze gelen "idare eder" kalitedeki kuzu ve tavuk şişleri birer bira eşliğinde mideye indirdikten sonra artık yol zamanı.

Sarayın olduğu tepelerden çabucak inip İğdır yoluna girdik. Sağımızda Ağrı Dağı muhteşem bir manzara veriyor, batmakta olan güneş tepesindeki karları kızıl-sarıya boyamış ama ben resim çekmek için sürekli manzara ile bizim aramızda duran telefon ve elektrik hatlarının bitmesini bekliyorum, biryandan da gözüm güneşte, battı batacak. Nihayet bir yerde yol sola dönüş yaptı ve tellerde onunla birlikte döndü ve ben de istediğim resmi güneş ufukta kaybolmadan çekebildim. Sonradan bölgeyi bilenler çok şanslı olduğumuzu çünkü Ağrı Dağının tepesinin çok nadiren sisten buluttan sıyrılıp kendini gösterdiğini söylediler.

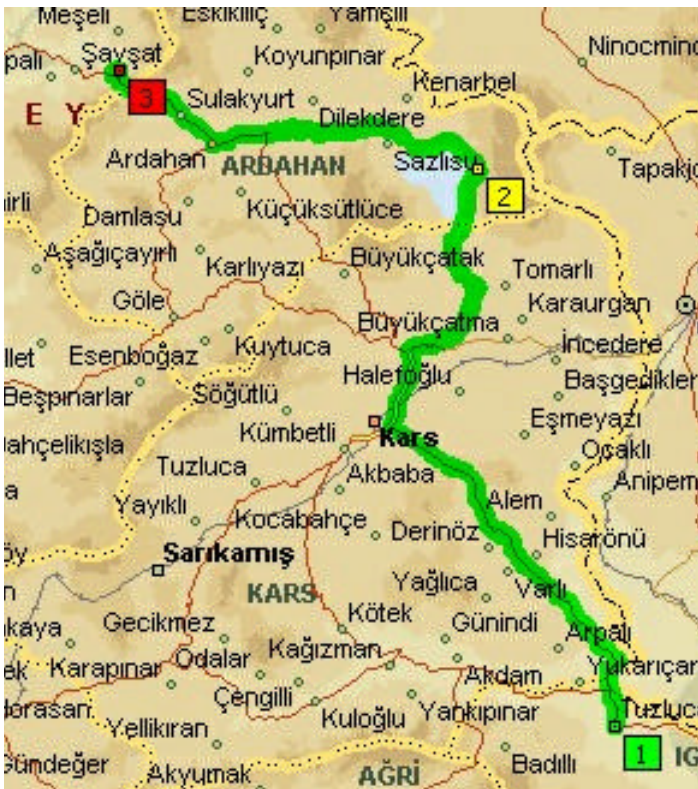
Karanlık basmadan İğdır'a girebildik, Gaziantep'den sonra yol boyu gördüğümüz en modern şehir oldu İğdir. Şehir çıkışında büyücek bir marketten akşam kamp için gereken nevaleyi sağladık ve Tuzluca yönüne yolun iki yanında kamp kuracak uygun bir yer arayarak devam ettik. Tuzluca girişinde sol tarafta ağaçlar arasında küçük ve yemyeşil bir merayı gözümüze kestirip daldık. Motorları parkedip çadır

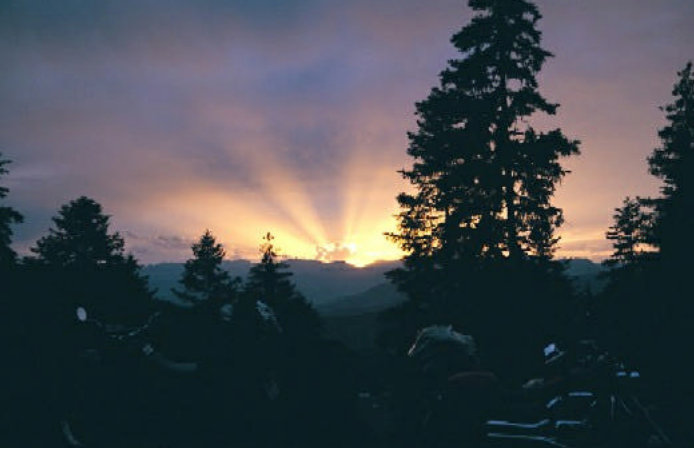


dırları indirmeye girişmişken önce bir sonra iki tane daha köylü çocuk yanımıza geldi, onların gönüllü yardımıyla iki dakikada çadırları kuruverdik. Çocuklarla biraz sohbet ettik, ateş için odun toplardık. Çocuklar evlerinden ateşi tutuşturmak için gazete, içecek su ve Mete'yi özellikle memnun eden nefis, taze kaynamış keçi sütü taşıdılar bize. Bu arada yine çocuklardan bulunduğumuz meranın "Nuri Dayı'ya" ait olduğunun ve kendisinin biraz huysuz bilindiğinin istihbaratını da aldık. Ateş tam kıvamına geldiğinde İğdir'dan aldığımız donuk tavuklar hala tam çözülmemişti, dolayısı ile biraz pişirmekte zorlandık ama neticede aç insan çığ tavuk da yiyor.

16 Temmuz Pazartesi, 8. Gün. 245 Km. Tuzluca - Şavşat

Keyifli ancak hafif bir "Nuri Dayı" endişeli geçen geceden sonra sabah erkenden kalkıp çadırları topladık, bütün izlerimizi yok ettik. Akşam bize ellerinden gelen yardımı gösteren çocuklar yine gelip ortaklığı toplamaya da yardım ettiler. Vedalaşıp Digor üzerinden Kars'a doğru yolumuza devam ettik. Ermenistan sınırı boyunca sıkıcı sayılabilecek bir yoldan sonra hem yorulmuş hem acıkmıştık. Orijinal plana göre Kars girişinden dönüp, önce Ani Harabeleri'ni ziyaret edecektik ama Kars'a girince kısa bir motor bakımı yapıp yemek yemeği tercih ettik. Yolculuğumuzun km olarak yarısını geçmiştik ve motorların zincirlerini muntazam olarak yağlamamıza rağmen o kadar kir ve toz toplamıştı ki zincirler, sanayi bölgesini bulup bir motorcu da ciddi bir temizlik ve gerdirme yapmak istiyorduk. Biraz soruştuktan sonra sanayinin Ardahan çıkışında olduğunu öğrenip yola düştük. Bir motorsiklet tamircisi bulur muyuz diye bir müddet sanayide dolaşıp neticede Kars'da öyle bir şey olmadığına karar verdik, zaten şehir içinde de iki tekerlekli birşey görmemiştik. Benim motorun zincir bakımı için en azından bir sehpa kriko gerektiği için de önünde kriko gördüğümüz ilk boş dükkana girdik. Dükkan sahibi (Güneş oto elektrik, Mürteza Güneş 0474 242 64 01) oto elektrikçisi olmasına rağmen bizimle çok ilgilendi, cırağını gönderip zincirleri temizlemek için gazyağı aldırttı, komşularından motoru kriko üzerinden iki yandan desteklemek için takozlar topladı. Sonuçta, zincir bakımı, çay, muhabbet derken bayağı bir vakit geçirdik. Bu arada motorları da pırl pırl yıkatma fırsatımız oldu. Bundan sonra yemek yiyip Ani Harabelerini görmek istediğimizi anlatırken, normalde rotamız üzerinde olmayan Çıldır Gölü'nü görmemizi ve göl kenarında lokantası olan bir arkadaşlarına selam götürüp "sarı balık" yememizi tavsiye ettiler. Van Gölü'ndeki inci kefal felaketinden sonra bu "sarı ba-





lık" olayına biraz şüpheli yaklaşıp da o kadar methettiler ki en sonunda bir deneme kararı aldık. Ancak Ani Harabeleri ve Çıldır Gölü farklı yollarda kalıyordu ve harabeler açlığımıza yenik düştü. Arpaçay yönüne doğru gidip Doğruyol köyünü geçtikten sonra verilen detaylı tarifile meşhur "Günay'ın Yeri" balık lokantasını bulduk. Meşhur diyorum çünkü duvarda lokanta hakkında gazetelerden kesilmiş yazılar vardı ve lokanta sahibi onu televizyonlardan tanımamamıza pek şaşırdı.

"Sarı Balığın" esasında bildiğimiz sazın olduğunu da burada öğrendik. Çok iri sazları kuzu pırzolası şekilli küçük parçalara bölüp, tarihi görünen bir yağda kızartıyorlar fakat sonuç tahmin ettiğimizden lezzetli çıktı ve hakikaten tıka basa balık yedik. Biz yemeğimizi yerken hava da ciddi bir şekilde kapadı ve ıslanacağımız iyice belli oldu. Çantaları mümkün olduğunca yağmurdan korumak için naylonla kapladık ve yola düştük. On dakika sonra da iri damlalı güzel bir yağmura girip sırlıslıkla ıslandık. Günlerdir sıcakla boğuştuktan sonra 1900 metrelerdeki serin havada ıslanmaktan çok da şikayetçi olmadık, iyi bile geldi. Ardahan'a doğru yolumuzda bir süre sonra iyice yükseldik, akşamın da bastırması ile iyice soğuyan hava o bölgede karayollarının en yüksek noktası olduğunu öğrendiğimiz Yanlızçam Geçidi'ne (2640 mt) geldiğimizde üstlerimizdeki montlara rağmen bizi titretecek kadar soğuk oldu. Sonradan öğrendiğime göre bu geçitte yılın sadece 2 ayı kar erirmiş ve her yıl yenilenmesine rağmen soğuktan burada yol asfalt tutmuyormuş. Önümüzde çok güzel bir gün batımı vardı, geçidin en tepesinde durup resim çektik.

Geçidi aşmamızla birlikte birden bire etrafımızı saran Ladin ağaçları bize artık Doğu Anadolu'nun bittiğini ve Karadeniz Bölgesine girdiğimizi açıkça belli etti. Akşam olmak üzere olduğundan bir yandan Şavşat'a doğru iniyor bir yandan da geceleyecek uygun bir yer bakıyorduk. Bir süre sonra ağaçlar arasında düzlük ve yemyeşil alan gördük. Orman işletmesine ait olan ve daha geçen sene milli parklar kapsamına alınan "Safari Milli Parkına" geldiğimizi parkın koruyuculuğunu yapan üç ihtiyar ormancı anlattı. Oturup birlikte çay içtik, çadır kurmak için izin istedik, nereye istersek kurabileceğimizi söylediler. Mete motorundan eşyaları indirip ormancılardan birini de rehber olarak arkasına alarak yakınlardaki bir alabalık çiftliğinden akşam nevalesini sağlamaya gitti, ben de ormancıların kulübesinin tam karşısında yaklaşık 100 mt mesafede baştan beri gözüme kestirdiğim tahta piknik masalı, çeşmeli, ağaç altı düzlüğe daha sonra çadır kurmak üzere motora gidip eşyaları boşalttım. Mete balıklarla döndü, bir yandan yemek hazırlığı bir yandan ormancılarla muhabbet sırasında bir tanesi "Çadırı isterseniz oraya kurmayın." Dedi, "Niye?" dedik, "Çünkü oraya gece ayı geliyor!!!" Gündüz gelen piknikçilerin bıraktığı artıklar bir ayıyı oraya alıstırmış, her gece geliyormuş. Hatta 1-2 gece önce ormancıların kendileri gibi yaşlı köpeklerini bayağı bir hırpalamış bu ayı. Eh, bizde ayıyı rahatsız etmek istemeyeceğimiz için gidip eşyaları geri topladık, Mete ormancıların kulübesinin içinde bir kenara kendine yer yatağı hazırladı, ben de kulübenin hemen yanındaki ağacın altına çadırımı kurdum.

Yemekten sonra muhabbet sırasında farkettiler ki köpek, yediği dayığı hazmedemediğinden olacak, hırs yapmış karşı tarafa çadır kurmayı düşündüğümüz yerde ayıyı bekliyor. Bir müddet sonra hakikaten çılgın gibi havlamaya başladı, bir takım ağaç dalı çatırtıları duy-



duk, tuttuğumuz fenerlerin ışığında iri bir karaltı bile görür gibi olduk. Sonunda köpek bir yandan biz bir yandan bağıra çağıra ayıyı kaçırdığımızı ikna olup yattık.

17 Temmuz Salı, 9. Gün. 197 Km. Şavşat - Ayder

Sabah erkenden pırıl pırıl bir güne uyandık, ormancılar kısıtlı nevaletlerini bizimle paylaştı, kahvaltı yaptık, benim çadırı ve eşyaları toplayıp evsahiplerimizle vedalaşıp Şavşat'a doğru yola koyulduk. Yemyeşil, çok şirin bir kasaba Şavşat. Kasaba içinde bulduğumuz bir aygaz bayiinden bir önceki gece sonuncusunu kullandığımız küçük tüplü lüks lambamıza yedek torba fitiller aldık. (Motordaki sarsıntıya dayanmıyor, her akşam yeni fitil takmak zorunda kaldık, aklınızda olsun eğer bu tip bir lamba kullanacaksanız bol yedekli gezin) Kasabada Çevre Bakanı geleceği için büyük hazırlık vardı, fitilleri aldığımız dükkan sahibi bizi hemen bırakmadı, bol bol çay içirip, yol hikayemizi anlattı. Biz çay içerken bakan da kalabalık bir kortejle kasabaya geldi, dükkan sahipleri ile vedalaşıp bakan karşılama töreninin arasından zor bela geçip Artvin'e doğru yolumuza devam ettik. Artvin'in girişindeki Çoruh boyunca giden eski yol, Deriner Barajı inşaatı dolayısıyla iptal olmuş. Bize göre son derece anlamsız bir şekilde bir inip bir çıkarak, kıvrıla kıvrıla dağ üzerinden giden yeni bir yol açılmış. Bitince otopan gibi olacağı belli olsa da, şu anda inşaat kamyonları yüzünden toz toprak içinde olan bu yoldan hakikaten gereksiz vakit kaybederek Artvin'e girdik. Ben daha önce görmüştüm ama Mete elli metre düz noktası olmayan Artvin'e çok hayret etti. Çarşı kısmında yağlı ama çok lezzetli bir pilav üstü döner yedik. Lokanta sahibine "Artin'de düz yer yok mu?" diye sorduğumuzda geleneksel Karadeniz insanı esprisi ile: "Ah be kardeşim, bu burada bardak koyacak düz yer bulamıyoruz!!" cevabını aldık. Yemekten sonra Artvin'in meşhur Kafkasör Yaylasına çıktık. Hakikaten insanın içini açan bir yeşillik var buralarda.

Yaylanın meşhur boğa güreşlerinin yapıldığı festival alanında yine Bakan'ı bekleyen bir kalabalık vardı. Burada Artvin Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı ile tanıştık. Kendisi de motorcuymuş, beş senedir Honda Titan kullandığını artık küçük geldiği ve Artvin'in arazi yapısında en uygun makina olacağı için bir enduro almak istediğini anlattı. Karşılıklı adres telefon değiş tokuşu yaptık, Ankara'ya gelince uygun bir motor bulabilmesi için yardımcı olma sözü verdik. Bu arada inanılmaz güzel Kafkasör yaylasının son iki senedir 1 km mesafedeki Cerattepe mevkiinde Kanadalı bir firmanın siyanürle altın arama çalışmaları yüzünden ekolojik tehdit altında olduğunu ve Bergama'dakine benzer bir toplu protesto eylemi düzenleneceğini anlattılar. Bu konuda hazırladıkları bildiri ve bröşürlerden aldık ve bakan korteji ile bir daha uğraşmamak için yayladan inişe geçtik. Tabi geç kalmıştık, iniş sırasında zaten dar, virajlı ve görüşü çok kısıtlı yayla yolunda önce son sürat karşı yönden gelen kortej, daha sonra da arkasından gelen geç kalmış takipçileri yüzünden Mete'de ben de defalarca motorları devirme tehlikesi yaşadık. Hele tam bitti derken bir viraj içinde birden bire burun buruna gelip, yolun ters tarafından geldiği için de solundan neredeyse sürtünerek geçebildiğim Ankara plakalı metalik sarı renkli Honda HR-V'yi hiç unutamayacağım. Bir an gözümün önünden Artvin Devlet Hastanesi manzaraları geçti.

Artvin'i arkamızda bırakıp bundan sonra uzun müddet görmeye alışacağımız yeşillikler içinde Borçka üzerinden Hopa'ya doğru devam ettik Topu topu 690 metrede olmasına rağmen senenin her günü sislere gömülü olan Cankurtaran Geçidi'nden yine siyah olmuş bir gök altında geçtikten sonra nihayet Hopa'ya deniz kenarına indik ve bizi Doğu Karadeniz'in hiç bitmeyen ince yağmuru karşıladı. Bir müddet deniz kenarında dinlendikten sonra yağmur altında Arhavi - Ar-



deşen yönünden Çamlıhemşin'e çıktık. Kasaba içinde yiyecek içecek alışverişi yapıp geceyi geçireceğimiz Ayder Yaylasına doğru, yer yer taş ocakları ve Karadeniz'in bitmeyen heyelanları yüzünden bozulmuş olmasına rağmen, gayet düzgün sayılabilecek asfalt ve manzaralı bir yoldan son zamanlarda baraj projesi yüzünden hayli gündemde olan muhteşem Fırtına Deresi eşliğinde devam ettik. Ayder yaylası hala benim on sene önce gördüğüm kadar güzeldi ama o zamanki bakırlığından eser kalmamış, her yer pansiyon, otel, hediyelek eşya dükkanlarıyla dolmuş. Bu kalabalık içinde kalmak istemediğimiz için sorduğumuz, üç kilometre daha gidince düzlük ve ağaçlık bir yer olduğunu öğrendik. Yer yer yolu kesen küçük derelerin içinden de geçerek toprak ama düzgün bir yoldan bahsedilen "Galer Düzü" ne ulaştık. Burada bizi aslen Ayder'li olan ama sonradan İzmir'e yerleşmiş bir aile karşıladı. Yazlarını yine burada geçiriyorlarmış, kendilerine küçük bir bakkal ve lokanta yapmışlar, gelip burada kalacaklara konukseverlik gösterip yardımcı oluyorlar. Çadırlarımızı daha önce de çadır kurulduğu belli olan, taşlarla hafifçe işaretlenmiş yerlere hemen kurduk. Bu arada motorları görüp yanımıza gelen Akın hoca ile tanıştık. Akın hoca İzmir'de bir ilköğretim okulunda fen bilgisi hocasıymış ve yıllardır bütün yaz tatillerinde tek başına gezen bir endürocuymuş. Çok bakımlı bir KLE500 kullanıyor. Akşam yemeğimiz yine bir alabalık çiftliğinden alındı ama bu sefer ateş yakmak problem çünkü her şey ıslak. Yardımaımıza kendimizi misafirleri saydığımız aile koştı. "Kuruluk" tabir ettikleri ve çadır içinde rutubetten uzak tuttukları odunlardan bir miktar ve bunları tutuşturmak için çıra verdiler. Kuruluklarımızın bir tanesini ateşi başlatabilmek için balta ile küçük parçalara bölerken bir hata yapıp diğerlerini açıkta bırakmışız ve sonuçta zar zor küçük bir ateş yaktık ama sürekli toz gibi yağın nem yüzünden kuruluklar da artık ıslaktı ve yanmadılar. Yine ev sahiplerimizden yardım aldık, onların ateşinden kürekle köz taşıdık ve netice 2 saat sonunda keyifsiz de olsa yanan ve baluklarımızı pişirebileceğimiz bir ateş oldu. Yemekten sonra Mete erken yattı ve ben Akın hoca ile uzun bir muhabbete oturdum. Genel olarak motordan, motorculuk felsefesinden ve onun gezi tecrübelerinden konuştuk. Konakladığı yerlerde en az 3-4 gün kalmayı tercih ettiğini, yöre halkını tanımayı ve detaylı gezmeyi sevdiğini anlattı. Tuttuğu günlüklere de şöyle bir bakma şansım oldu, müthiş bir arşiv oluşmuş elinde, bir motorcu gezi kitabı olarak yayınlatsa herhalde ciltler tutar. Tabi bizim yola çıkarırken günlük tutmak için aldığımız deftere o güne dek bir satır yazmadığımızı ve sayfalarını sonuçta ateş yakmak için kullandığımızı Akın hoca'ya anlatmadım. Bu gezi yazısını yazarken herşeyi hatırlıyorum gibi geliyor ama yazmaya üşendiğimiz için kimbilir neleri unuttum. Bunların hepsi gelecekteki geziler için tecrübe.

18 Temmuz Çarşamba, 10. Gün. 147 Km. Ayder - Uzungöl

Sabah yine pırl pırl bir güne uyandık. Bütün gece devam eden rutubet yağması bitmiş, güneşin sıcaklığında herşey süratle kuruyordu. Bir gün ewel Ayder'den aldığımız nefis kaşar, tereyağı ve köy ekmeği kahvaltımızı yaptık. Günlendir ikimize de su değmemiş olduğu için, etrafımızı bilmiyorum ama, artık kendimize bile kokuyorduk. Galer Düzü'ne çıkmadan önce Ayder'de gördüğümüz kaplıcaya gidip bu problemi halletmeye karar verdik. Benim motoru ve eşyaları kurutmaya bırakıp Mete'nin XT ile kaplıcaya indik. Biz yüzme havuzuna filan bekliyorduk ama karşımıza bildiğimiz klasik bir Türk Hamamı çıktı. Havuz da vardı ama üzerinde kocaman bir yazı: Yüzmek Yasaktır! Yani içine girip öyle duracaksın. Neyse, en azından kurnalı-sefertaslı bir



yılanma faslından sonra rahat 40 derece ısıdaki havuza da şöyle bir girip, kıpırdamadan durup çıktık. Hiç değilse temizlenmiştik! Kamp yerine dönüp toparlandık, hiç bir hizmet talep etmememize rağmen bize çok konukseverlik gösteren Ayder'li/İzmir'li aile ile vedalaştık. Akın hoca sabahtan yürüyerek karşıda gördüğümüz yüksek yaylalara çıkmıştı, daha dönmediği için ona da selam bıraktık ve yeniden sahil yoluna indik. Bu arada, daha önce bahsetmemiştim, Karadeniz sahil yolunda bu sıralarda hummalı bir genişletme çalışması var. Karaya doğru genişleyecek yer olmadığı için denizi doldurarak yapıyorlar (Bu konuda bölge halkı çok şikayetçi, zaten dar olan sahil şeridi yol yapılıncaya tamamen yok olacak.) ve sonuçta üç şerit gidis, üç şerit geliş Trans-Karadeniz Motorway olacak. Tabi şu anda durum çok vahim. Zaten dar olan eski sahil yolunda sürekli taş kamyonları çalışıyor. Asfalt sıcağın yumuşamış, bir de kamyonların ağırlığı binince de gerçekten dağılmış, yani Karadeniz sahil yolunda sürekli canımızı kollamaktan etrafa doğru dürüst bakamadık. Kamyonlar, herbiri yaklaşık bir metre çapında, geliş güzel istiflenmiş kayalar taşıyorlar (o kadar büyükler ki koca bir kamyonu 10 tane filan sığır) ve hepsinin arkasında aynı yazı: "Dikkat taş düşebilir..." Taşıdıkları "taş" lardan biri düşmeye kalksa, sen dikkat et veya etme, sonuç bir facia olacak. Değil motor, tank kullansak yine faydası yok. Bir de, yine unutmadan, Ayder'e çıkarken bütün Anadolu'da ulaşımı sağlayan, halk arasında kısaca "transit" denilen Ford'un "Transit" modeli minibüslerinden birinin arkasında yine Karadeniz insanının espri anlayışını gösteren bir yazı vardı: "Taş düşebilir ve hepimiz ölebiliriz.". Artık taş kamyonlarına gönderme mi yapıyor yoksa dağ yollarında sık sık olan heyelanları mı kastediyor bilemedim.

Ayder'den indikten sonra Çayeli'ne kadar gelip daha önce iki kere geldiğim halde anlaşılmaz bir şekilde "bittiği" için tadına bakamadığım meşhur Hüsrev'in "Loby" sını (= Kurufasulye, Lazca) nihayet bitmeden yakaladık, zaten rivayete göre akıllanmışlar ve artık loby bitirmiyormuş. Bu fasulyenin tarifi bir sır olarak saklanıyor ama oralara nefis tereyağının bu işte bir payı olduğu gerçek. Birde deniyor ki, normalde pişmeden bir süre suda bekletilmesi gereken kuru fasulyeyi burada hafif şekerli sütte bekletiyorlarmış. Nasıl yapıldığı böyle bir sır olan bu fasulye ise gerçekten tadılması gereken bir lezzet. Hüsrev'in ikinci ürünü köfte ise sıradandı. Eğer giderseniz iştahınızı loby'ya saklayın deriz. Yemekten sonra Rize'yi transit geçip, Of'dan hemen sonra içeri Dernekpazarı - Çaykara yoluna girip Uzungöl'e çıktık. Burası da on yıl evvel bıraktığım gibi değildi. Uzungöl köy kısmı hemen hemen hala aynı, bir-iki hediyelek eşya dükkanı filan açılmış ama büyük değişiklik yok. Ancak köyü geçip de göle gelince yine her taraf dolmuş, moteller, pansiyonlar, campingler bütün göl boyunu parsellemiş. On yıl önce göl kenarında oturup piknik yaptığım yerde şimdi yemekli - müzikli bir tesis var. Adamlar tesisin arka tarafına da nasıl yaptılarsa bir şelale bile kondurmuşlar, kimbilir hangi derenin yatağı değiştirildi bunun için. Heryerin birşeyi meşhurdur ya, bilenler bilir, Of'un da "hocası" meşhurdur. Bu hocaların da "yetiştirildiği" yer Uzungöl. Hemen göl kıyısında sanki Sultanahmet'den sökülüp getirilmiş gibi duran, bence ne köye nede doğaya yakışan, koca bir cami var. On yıl önce neredeyse bitmek üzere olan bir inşaatı ve ona rağmen altındaki iki katlı kuran kursu faaldı, şimdi inşaat çoktan bitmiş ve bir faaliyet bir faaliyet. Her yer dantel takkeli küçük çocuklarla dolu. Zaten bu dantel takke bütün Uzungöl ahalisinde gözlemlediğimiz pek popüler bir giyim eşyası. Çok şanssız bir Uzungöl ziya-



reti oldu bizim için. Normalde masmavi ve pırl pırl olan göle iki gün önce sel gelmiş ve biz geldiğimizde sadece bulanık kahverengi bir su görebildik. Dolayısı ile Uzungöl'e haksızlık olmaması için sadece kampın resmini çekip gölün bu halini fotoğraflamadık.

19 Temmuz Perşembe, 11. Gün. 276 Km. Uzungöl – Ordu (Efirli)

Sabah erkenden ilk iş köye indik, bir fırından sıcacık mısır ekmeği, her tarafta bol bol bulunan süt ürünleri işletmelerinin birinden kaşar peynir ve tereyağı, bir bakkaldan da o yörenin güzel çiçek ballarından küçük bir kavanoz aldık. Göl kıyısındaki işletmelerden birinin bahçesinde gözden uzak bir tahta masaya yerleşip güzel bir kahvaltı çektik. Her an kovalanmayı beklerken ne bir tesis görevlisi ne de bir müşteri gördük. Ya pek çalışmayan bir yerdi ya da daha erken olduğu için herkes uykuydu. Kahvaltı sonrasında biraz acele ederek kampı topladık çünkü yolumuz uzundu. Trabzon ve Giresun'u transit geçip Ordu'da bizi bekleyen Enduroclub üyesi Hüseyin İlhan'ın yanına hava kararmadan inmek istiyorduk. Yine sahil yolu ve kamyonlar olayından sonra Trabzon'u transit geçip Akçaabat çıkışında meşhur köftelerinden yemek için Nihat Usta'nın yerinde durduk (Akçaabat Liman Mevki, tel: 0462 228 20 50) Ortaya gelen ve özelliği bol ekmecli, az baharatlı, soğan yerine sarımsak kullanarak hazırlanışı olan, 1 kg civarındaki köfte de nefisti, ince kıyılmış yeşillik üzerinde servis edilen piyaz da öyle. Samimi garsonların kibar servisi ve tam kalkmak üzereyken bize bir kucak dolusu kolonyalı mendil paketi getirip "motorcusunuz, yolda lazım olur" diyen garson kızın düşünceliği unutulur gibi değil. Yemekten sonra yola devam, Çarşıbaşı, Beşikdüzü, Eynesil, Görele, Tirebolu, Espiye, Keşap ve Giresun. Yoldaki tabelalar da olmasa ne zaman neresi bitiyor, neresi başlıyor belli değil. Karadeniz sahilinin deniz kıyısındaki dağları yüzünden yerleşim yerleri hep denize paralel genişlemek zorunda kalmış. Sonuçta hepsi birbiri ile birleşmiş ve sadece tabelalar ayırıyor kasabaları. Giresun'dan sonra yine iç içe Bulancak, Piraziz ve Gülyalı. Nihayet Ordu'dayız. Hüseyin'den telefonda aldığımız tarife aynen sadık kalarak sahildeki göbekten sola



dönüp şehir merkezine girdiğimizde ilk gördüğümüz insana "Gözlükcü Hüseyin?" diye sorduk ve adam hakikaten bir saniye düşünmeden dükkanı bize gösterdi. Popüler olmak başka şey tabii. Dükkanı bulduk ama Hüseyin yok. Neyse, allahtan soğuk su var. 15-20 dakika sonra Hüseyin de geldi. Tanıştık, hemen kafa dengi olduğumuz belli oldu ve, aynı Kayseri'de Kürsat'la olduğu gibi, beş dakikada kırk yıllık arkadaş olduk. Gelde şu motorcu camiasının tadını başka yerde bul kardeşim. Kısa bir muhabbetten sonra önce akşam çadır kuracak bir yer lazım olduğu için Hüseyin'in arkadaşları Özen ve Ali Üçer kardeşlerin işlettiği Efirli'deki Üçer Kamping'e gittik beraber. (tel: 0452 214 18 45) Kamping hem gerçekten doluydu hem de anladığım kadarı ile uzun süreli kalan ailelerden oluşan ve herkesin birbirini tanıdığı bir müşteri kitlesi vardı ve pek yabancı sokmayı tercih etmiyorlardı. Kamping sahiplerinden Ali Üçer bey bize kendi evinin fındık harmanı olarak kullandığı geniş bahçesini teklif etti, kalabalık bir kamping zaten bizim pek tercihimiz de değildi, dolayısı ile hemen kabul edip yine Hüseyin'in eşliğinde oraya gittik. Muhteşem! Tam istediğimiz şey, hatta daha fazlası, yarım futbol sahası boyunda, yemyeşil cimli bütün etrafı ağaçlarla kapalı, bir tarafı deniz kıyısı ve plaj bir yer. Alışmış daracık yerlere sığmaya, bu kadar geniş ve düz bir yerde 15 dakika nereye çadır kuracağımıza bile karar veremedik.

Bir saat sonra dükkanda buluşmayı kararlaştırdıktan sonra Hüseyin dükkanı kapatmaya ve akşam için organizasyon yapmaya Ordu'ya geri döndü, biz de çadırları kurduk ve fazla yükümüzü çadırların içine boşalttık. Mete hemen yanbaşıımızdaki deniz ve plaj fırsatından yararlanıp çabucak bir deniz ve duş yaptı. Ben soyunmaya, tuzlanmaya, kumlanmaya, üstüne soğuk duş almaya ve tekrar giyinmeye tek tek üşendiğim için uzaktan bakmakla yetindim. Mete denizdeyken bize bahçesini veren Ali bey de rahat ettiğimizden emin olmak için bakmaya gelmişti, bende onunla muhabbet ettim. Bu bahçeyi de kamping olarak değerlendirmek niyetleri olduğundan bahsetti, anlaşılacak yakında yolu Ordu'dan geçecek motorculara gönül rahatlığı ile tavsi-





ye edebileceğimiz bir mekan olacaktı burası. Mete giyindikten sonra şehre kadar motorları değiştirdik. Ben Uzungöl'de Mete'nin XT'yi denemiştik ve daha önce de çeşitli enduro ve diğer tür makineler kullanmıştım ama Mete o güne kadar, XT ilk motoru olduğu için, kendi motorundan başka makineye hiç binmemişti. Böylece endurocu chopperla, chopperci enduroyla Ordu'ya döndük. Mete'nin yorumu: "Bu koca şeyi virajlarda nasıl yatırıp kaldırılıyorsunuz?" şeklinde oldu. Sonuçta herkes kendi motorundan memnun. Hüseyin bizi bekliyordu, vakit kaybetmeden eşi Emel'i ve 2 gündür evinde misafir etmekte olduğu bir başka motorlu gezginleri, Şah (intruder 800) ve kız arkadaşı Jena'yı da alıp yemeğe gitmek üzere Hüseyin'in evine gittik. Evde kısa bir tanışma ve kahve-çay faslından sonra üç motor ve bir araba (91 model muhteşem BMW R100 GS PD'si akü problemi yüzünden yatmakta olan Hüseyin malesef arabasıyla) Ordu'nun girişinde ağaçlar arasında bir balık lokantasına gittik. Yemekte nihayet bütün gezi boyunca ilk defa deniz balığı yedik. Lokanta çok şirin, yemekler ve mezeler nefis, bira buz gibi, ve muhabbet de pek keyifliydi. (hoş Şah'ın ağzından lafı alıp konuşma fırsatı kimseye pek gelmedi ama) Yemek sonrasında, gece girişini bulmakta zorlanabileceğimiz için, yine Hüseyin'in eşliğinde kamp yerine döndük ve yumuşak çimenler üzerinde kurduğumuz çadırlarda rahat bir uyku çektik.

20 Temmuz Cuma, 12. Gün. 195 Km. Ordu (Efirli) - Tokat

Sabah kampı topladık, Şah ile gece yemekte, yolumuz Tokat'a kadar aynı olduğu için, birlikte gitmeyi konuşmuştu. Kararlaştırdığımız saat gelmişti ama ortada kimse yoktu, telefon ettik ve Şah bize Hüseyin'in bir problemi yüzünden biraz oyalandıklarını gelmek üzere olduklarını söyledi. "Problemin" ne olabileceğini düşünürken fırsattan istifade anayola çıkıp onların geleceği yönde ilerleyip yol üzerinde bir büfede bisküvi ve meyve suyu ile kahvaltı işini hallettik. Bu arada ekip geldi ve gecikmenin sebebi anlaşıldı; Hüseyin akşamki üç motor görüntüsünün doldurmasına gelmiş ve epeydir yatan motorunu takviye kablosu ile çalıştırıp motorla gelmişti! Artık dört motor olmuştuk ve bu şekilde Fatsa'ya kadar olan keyifli, virajı bol yolda iki tekerlek üzerinde olmanın tadını çıkardık. Fatsa'da bir kahvede durduk, çaylar, limonatalar Hüseyin'den, vedalaşıldı ve Hüseyin aküsüz motorunu stop ettirmeden Ordu'ya geri döndü. Biz de, artık üç motor olmuş kafilemizle, önce Ünye'ye oradan da Tokat'a gitmek üzere yola koyulduk. Ünye on yıl önceden hatırladığım gibi hala bütün Karadeniz sahlinin bence en şirin kasabasıydı. Sahil boyu parklar, yeşillik, temiz caddeler...Karadeniz'e yerleşmeye kalksam başka bir yer düşünmem. Haritamızda Ünye'nin çıkışında gibi görünen Niksar - Tokat yolu meğerse Ünye'nin içinden dönüyormuş. Tabelalar da nedense bizim geliş yönümüzden görünmeyecek şekilde konulmuş, bir de etrafın güzelliği eklenince biz sapağı geçip gitmişiz. 5-10 km gidip Ünye'den iyice uzaklaştığımız halde sapak göremeyince dönüp sora sora bulduk ve yolumuza girdik. Akkuş'a kadar oldukça keyifli, yeşillik bir yoldan ilerledik. Akkuş'da benzin alıp biraz dinlendikten sonra önce Niksar'a oradan da nihayet Murat Kızak'ın görev yaptığı Nevşehir Komando Taburu'nun Tokat'a 10 km mesafedeki tesisine geldik. Daha sonra Murat'dan öğrendiğimize göre bu tabur Türkiye'nin en çok gezen Komando Taburu imiş, neredeyse iki senede bir yeri değiştir-



miş ve Tokat'a gelmeden önce de Doğu'da görev yapıyorlarmış. Şu anda buldukları tesis de DSİ'ye ait kullanılmayan bir binaymış.

Murat hemen tabur içinde motorları park edebileceğimiz gölgelik bir yer sağladı bize sonra da odasında soğuk kolalar eşliğinde muhabbet ettik. Tokat'da fazla oyalanmayıp biran önce Ankara'ya dönüp, Cumartesi İzmir'e giderek Pazar gününü Çeşme'de geçirmek isteyen Mete'yi manevi baskılarla kalmaya ikna ettik. Açıkçası sabah Ordu'dan çıkıp o saatten sonra Ankara'ya devam etmek bana hakikaten çok zor görünüyordu, Mete kalmaya ikna olunca ben de sessiz bir "oh" çektim. Murat'ın odasında yeterince dinlendikten sonra Tokat'a öğle yemeğine indik. Sahibinin de motorcu olduğu (Dragstar) bir lokantada nefis Tokat kebabı yedik. Yolu Tokat'a uğrayanlar bu kebabı atlamasın, hakikaten kendine özgü, patlıcan ağırlıklı bol sebze, çok lezzetli, bir tür fırın kebabı. Yemekten sonra Amasya yolu üzerinde Pazar ilçesi yakınlarındaki Ballica Mağarasını gezmeye gittik. Turizme yeni açılmış oldukça büyük bir mağara ve en büyük özelliği Türkiye'de başka hiç bir mağarada bulunmayan "soğan" sarkıtlarmış. Bu sarkıtlar dışında bizde de özellikle son salonda gördüğümüz kızıl derilili totemlerine benzeyen dikitler ilginçti. Mağaranın bir köşesinde de bir yarası kolonisi yaşıyor, sesleri her yerden duyuluyor, dikkatli bakınca da kendilerini görebiliyorsunuz. Malesef anlaşılabilir bir sebepten mağaraya fotoğraf makinası, daha doğrusu flaş sokmuyorlardı. Biz flaş kullanmayacağımıza söz verip makinayı soktuk ama işe yarar resim çekemedik.

Mağara gezisinden sonra Amasya tarafına gidecek olan Şah ve kız arkadaşını Pazar sapağından Turhal yönüne uğurlayıp Tokat'a geri döndük. Murat, tabur'un hemen yanındaki Yeşilirmak kıyısında DSİ'ye ait bir parkda çadır kuracağımız yeri gösterdi bize. Biz çadırları kurduktan sonra akşamüstü Sivas'dan Murat'ın motorcu arkadaşları da çadırları ile geldiler, (bir Afrika, bir Virago 1100 ve bir de Murat'ın eski motoru olan ve dönüp dolaşıp arkadaşının eline gelen bir Tenere) Yarım saat içinde küçük bir motorcu kampı oluştu. Akşam saatlerinde ise Tokat'ın motor ustası Gazi usta ve arkadaşları da bir minibüsle geldiler, Murat'ın taburdan sağladığı oyunlarla kocaman bir ateş yaptık, Gazi usta ve arkadaşları bize enfes bir tavuk ızgara ziyafeti çektiler. Murat o gece nöbetçi subay olduğu için ara ara tabura giderek de olsa bütün gece bizimle kaldı sayılır. Geç saatlere kadar çok keyifli bir muhabbet de olunca gezinin son kampı en keyiflisi oldu bütün yol yorgunluğumuzu aldı diyebiliriz.

21 Temmuz, Cumartesi. 13. Gün. 431 Km. Tokat - Ankara

Sabah en erken ben uyandım, kalan oyunlarla akşamdan kalan ateşi şöyle bir canlandırdım, kısa bir süre sonra da Murat elinde bir torba dolusu kahvaltılıkla nöbetini devretmiş bir şekilde çıkageldi. Yavaş yavaş herkes kalktı, çaylar demlendi, akşamki muhabbet kahvaltılıklarla sofrasından kaldığı yerden devam etti. Uzun bir kahvaltıdan sonra kampı topladık ve hep beraber şehir içine Gazi Usta'nın dükkanına gittik (Motorcu Gazi usta: tel: 0356 212 47 93) Mete'nin ve benim motoru çabucak sehpaye alıp zincir bakımı yaptık. Yol boyu krikolarla, tahta takozlarla uğraştıktan sonra teşkilatlı bir motor servisi çok ho-

şumuza gitti. Sağolasın Gazi Usta! Dükkada biraz muhabbetten sonra Murat bizi Bütün Tokat'ı gören, televizyon ve radyo vericilerinin olduğu bir tepeye çıkardı. O kadar enduro'nun arasında benim artık kişilik bunalımına girmiş olan gariban Magna'da hopyaya ziplaya ve yine bana terler döktürerek tepeye kadar çıktı. Bu güzel manzarayı da gördükten sonra artık veda zamanı gelmişti. Magna'yı biraz destekle de olsa aşağıya indirdik, Murat'la vedalaşıp, Sivas'dan gelen candan motorcu dostlara da en kısa zamanda Sivas'a Ankara'dan gezi düzenleme sözü vererek yola düştük.

Dönüş güzergahımız Turhal, Amasya, Mecitözü, Çorum, Sungurlu, Delice, Kırıkkale ve Elmadağ üzerinden Ankara. Sadece motor üstündeki kısmı yaklaşık 5 saat olan toplamda neredeyse 7 saat süren bu uzun yolculuk, artık bu güzel gezinin bitiyor olmasının ve önümüzde Ankara'dan başka bir hedef bulunmamasının da verdiği bir buruklukla sadece sıkılarak geçti. Ankara girişinde Mamak'da çevre yolu sapağını da o yorgunlukla kaçırıp yarım saatte arka yollardan sora sora zor bulunca, başlangıçta Elmadağ'ı kaybeden, bitişte de evini bulamayan pusulasız Ankara'lı ünvanını kazandım. Geziye başladığımız noktaya yani benim evin önüne geldiğimizde yorgunluktan bitik vaziyetteydik ama motorun km. saati kazasız belasız, bir sürü güzel anıyla, yeni kurulmuş dostluklarla yüklü ve 250'den fazla fotoğrafla tesbit edilmiş bir 4,100 km devirdiğimizi gösteriyordu. **İKİTEKER**

Gezinin üzerinden yaklaşık üç hafta geçtikten sonra aklımda kalanları daha da kaybetmeden, biraz da çalakalem, anca yazabildiğim bu gezi yazısı da burada bitiyor. Son olarak gezi dönüşü Enduroclub listesine attığım mesajın sonundaki teşekkürler bölümünü buraya aynen almak istiyorum çünkü sıcaklığı, daha gezinin yarattığı tatlı sarhoşluk iş-güç ve hayatın gerçekleri ile silinmeden yazılmıştı:

→ Bora Yurtören / Ankara / 8 Ağustos 2001

Teşekkür Listesi:

Gezimiz boyunca geçeceğimiz yerlerdeki üyelere haber veren ve sonunda da Tokat'da bizi inanılmaz bir şekilde ağırlayan Murak Kızak'a sonsuz teşekkürler.

Sivas'dan kalkıp Tokat'a gelen ve gezimizin son kampını en güzeli haline getiren, konuksever Sivas'lı motorculara teşekkürler, inşallah en kısa zamanda Sivas'a Ankara'dan bir gezi ayarlayacağız.

Tokat'ın motor ustası Gazi Usta'ya konukseverliği ve ayaküstü yaptığı zincir bakımları için teşekkürler.



Gezimizin ilk durağında, Kayseri'de işini gücünü bırakıp gecenin bir köründe bizi Kızıltepe'de nefis bir kamp yerine çıkarıp üstüne üstlük geceyi de bizimle geçiren, daha sonra da hemen hergün arayıp durumumuzu soran Kürşat Tosun'a ve eşi Mualla'ya çok teşekkürler. İzmir'deki yeni hayatlarında da mutluluklar.

Ordu'da aynı şekilde bizi mükemmel ağırlayan ve dolduruşumuza gelip akü problemi yüzünden epeydir yatmakta olan motorunu takviye ile çalıştırıp bizimle gezen Hüseyin İlhan ve eşine çok teşekkürler.

Yol boyu gittiğimiz her yerde bize ilgi gösteren, kısıtlı olanaklarını bizim ihtiyaçlarımız için kullanan, candan ve içten konukseverliğini nasıl olduğunu gösteren Güneydoğu, Doğu ve Karadeniz halkına da teşekkürler. Sayelerinde hiçbir yere yabancı kalmadık.

Ve son olarak bize hiç problem yaşatmadan gezi boyunca kahrımızı çeken, özellikle güneydoğu'da benzin adı altında aldığımız tuhaf sıvılarla, aksıra öksüre de olsa, kalmadan yola devam eden ve bu muhteşem tecrübeyi bizimle yaşayan motorlarımıza, Honda VF750C Magna (o artık kendini enduro sanıyor) ve Yamaha XT350 (küçük dediler, gidemez dediler ama herkesi yanılttı tam bir keçi!), çok teşekkürler.

Gezginler:

Bora Yurtören / Ankara / Honda VF750C-Magna
Dr. Mete Ergenoğlu / İzmir / Yamaha XT350

İKİTEKER 10

Bu sayıda emeği geçenler

- 2004 modeller geliyor İlker Ersoy
- Honda Twister'la 5.500km Onur Öztürk
- BMWK1200GT ile 2.000km Angut Abi
- Amortisörler ve... Münir Mısırlıoğlu
- Arka Bahçemiz Timurçın Uygun
- Güneydoğu Gezisi Bölüm II Bora Yurtören

Fahri Editör Sinan Özgen sinanozgen@icqmail.com
Editör Bora Yurtören borayurtoren@hotmail.com
Tasarım ve Uygulama Hidayet Gürdal hg@rafineri.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 11

Gelecek sayıda (Şimdilik!)

- Midilli Adası Sinan Özgen

ve dahası...

ikiteker e-zine'e katkılarınızı bekliyoruz.

Gezi, Anı, Teknik Konular, Test, Deneyim, İzlenim, İpucu, Fotoğraf vs. İstedığınız konuda yazın ve gönderin. Yazılarınızı MS Word, fotoğraflarınızı JPG formatında gönderebilirsiniz.

www.ikiteker.org