

# İKİTEKER

İKİTEKER.ORG | MOTOSİKLET e-ZİNE | PARA İLE SATILMAZ | AYDA BİR YAYINLANIR | KASIM 2003 | SAYI 11



## bu sayıda

- XT660 vs DL650V Bora Yurtören
- Honda Varadero XL1000V Tolga Himmetoğlu
- Yamaha FZS600 Bülent Berksan
- Dünya turuna... Emre Odabaşı
- Motorize Midilli Adası Sinan Özgen
- Amasra-Mudurnu Gezisi HamdiYavuz
- Doğal Piramit: Büyük Ağrı Murat Balaban
  - Tasos Adası Volkan Olgun
  - Karadeniz Turu Haluk Bilgi
  - Tork Anahtarı Ender Batu

Kapak Fotoğrafı ↗ Sinan Özgen - Midilli

# Kısa Kısa

## İkiterker Motosiklet Fan Kulübü kuruldu.

4 Kasım 2003 itibariyle İkiterker Motosiklet Fan Kulübü'nün resmi işlemleri tamamlanarak kuruluşu yapılmıştır. Tüm İkiterker camiasına hayırlı olsun.

## Türkiye Motokros Şampiyonası 4. Ayak Sonuçları

3 Kasım 2003 Türkiye Motokros Şampiyonası 4. Ayak yarışı sonuçları aşağıdadır:

125 cc	Araç No	Marka
1- Yılmaz Akbaş	1	Honda
2- Oğuzhan Durmaz	4	Yamaha
3- Umit Dirin	47	Suzuki
250 cc	Araç No	Marka
1- Burak Özel	1	Suzuki
2- Şakir Şenkalaycı	11	KTM
3- Servet Çelik	22	Kawasaki
125 cc Amatör	Araç No	Marka
1- Hakan Arslan	34	KTM
2- Cahit Atakan	76	Kawasaki
250 cc Amatör	Araç No	Marka
1- Turgay Sulu	88	Yamaha
2- Denizhan Sökmen	34	Kawasaki
3- Hüseyin Neziroğlu	81	Kawasaki

## Yükseklerde motor tepesinde.

**İki tekerlekli üzerinde dünyanın tepesine bir gezi yapmak ilginizi çeker mi?** İsveçli bir kadın Honda XL250'yi Everest Dağı'nın tepesine çıkardıktan sonra dünyanın en tepesinde motora binen kişi olmak uğruna bir rekor denemesi gerçekleştirdi. Kötü hava koşullarına karşın moto cross pilotu Annie Seel deniz seviyesinden beş bin metre yükseklikteki ana kamptan yirmi yıllık off-road motoruyla çıkarak 5305 metreye tırmandı. Böylece 50 metre ile eski rekoru kırmış oldu. Kar ve sis hava koşullarını çok güçleştirdiyse de rekor denemesini gerçekleştirmek için tek bir gün izin verilmişti ve başka seçenek yoktu. Seel şöyle bir açıklama yaptı: "Yüz metre çıkmak üç saat sürdü ve 5290 metreye varınca bu iş bitti dedik. Önümüz dev kayalarla kaplıydı ve görünürde bir yol yoktu. Yak öküzlere gibi mücadele ederek 5300 metreyi geçtik. Gerçekten bitmişim ve oksijeni az havada harcadığım çabadan başım ağrıyordu ama yeni rekorun sahibi olduğum için çok mutluydum." Nepal Hükümeti'nin on yıl önce yeni motorların ithalatını yasaklaması bu denemeyi daha da güçleştirdi, çünkü Seel eski ve ağır XL250 ile rekoru denemek zorunda kaldı. Motor ana kampa giden yolda bile pek çok kez bozuldu. Önceki rekor motorunu 5250 metreye çıkartan bir Japon'undu.

## Motosiklet ile Trans America: 2. Guinness Dünya Rekoru.

**Kevin ve Julia Sanders yine başardılar. Motorla en hızlı dünya turunu gerçekleştirerek Guinness Rekorlar Kitabı'na girdikten sonra, bu kez de Alaska'dan Tierra del Fuego'ya en hızlı gidenler olmayı başararak bir kez daha rekor kırdılar.** Şöyle yazmışlar:

"Başardık!... otuz beş günde. Böylece daha önceki rekordan on iki buçuk gün daha kısa zamanda gitmiş olduk (rastlantı eseri 2002 yılında dünya turu rekorunu da aynı süreyle kırmıştık). Ushuaia'ya, Tierra del Fuego, 22 Eylül Pazartesi günü saat 12:30'da vardık. Son raporumuzu görmek için sitemize bakın. Bizler iyiz ve Santiago'ya dönebilmek yani bir uluslararası havaalanına ulaşabilmek için katetecek 4800 kilometre yolumuz var! Bu nedenle burada hak edilmiş bir tatilin tadını çıkartacağız. 2 Kasım Pazar günü evde olmayı planlıyoruz."

Kevin Mart ayında bizimle İstanbul'daydı. Tüm Türk dostları bu rekor sahibi çifti tebrik ediyor ve gerçekten hak edilmiş tatillerini iyi geçirmelerini diliyoruz.

## 2. el motor alırken dikkat edilmesi gerekenler...

2. el bir motosiklet almak ne kadar zordur, biliyoruz. Kazası var mıdır? "KM" sayacı ile oynanmış mıdır? vs. Aşağıda verdiğimiz site, 2. el motosiklet almak isteyenlere küçük bir rehber hazırlamış. <http://www.clarity.net/~adam/buying-bike.html>

## Macera Sürücülerini

<http://www.advrider.com> sitesi özellikle enduro motosiklet kullanıcılarına büyülmüş bir dünya sunuyor. Dünyanın her yerinden ikiterker sevdalılarının gezi raporları ve dahası. Bu siteyi sık sık ziyaret edin!

## Babaların Doğu Turu

Hürriyet Gazetesi Seyahat Eki'nde "Bir Grup İşadamı" diye başlayan motorize gezi yazısı sizi tatmin etmediyse bir de sitesine girin. Eylül ayında yapılan bu keyifli gezisinin tüm detaylarını öğrenmek istiyorsanız tıklayın: <http://www.karabas.org/dogu/index.html>

## Ayşe Şule'nin yazıları 'Hürriyet Oto Yaşam Eki'nde.

Rüzgârın Kızı Ayşe Şule sanal alemden medya alemine hızlı bir giriş yaptı. "Rüzgârın Kızı" yazı dizisi her Çarşamba "Hürriyet Oto Yaşam" ekinde. Aralık'ta Max Dergisi'nde!

## Ted Simon evine döndü.

Geçen yaz Türkiye'ye de uğrayan gezgin ve yazar Ted Simon motosikletiyle yaptığı uzun yolculuğunu bitirdi. Bu yolculuğun detaylarını merak ediyorsanız <http://www.jupitaila.com>'a bir uğrayın.

## İkiterker Ormanı Projesi hayata geçiyor.

İkiterker Motosiklet Fan Kulübü Hatıra Ormanı projesi nihayet sonuçlandı. V. Ahmet Pınar ve Suphi Bediz abilerimiz adına açılan hesapta toplanan paralarla 1.500 civarında ağaç dikilecek. TEMA Vakfı ile Kemerburgaz Akpınar Köyü sahilinde Orman Müdürlüğü tarafından tahsis edilen İkiterker Ormanı bölgesine 8 Kasım 2003'te yapılması planlanan ziyaret hava muhalefeti nedeniyle ertelendi.



# Karşılaştırma

## XT660 vs DL650V

2004 yılında 2 yeni motosiklet enduro ailesine katılıyor. Aslında 3 motor demek lazım çünkü bunlardan biri olan Yamaha XT660'ın 2 tipi var; 660R ve 660X. 660R daha off-road kullanımlı görünürken, 660X ise hem asfalt hem de hafif arazi kullanımını sunuyor. Diğer motorumuz ise büyük abisi DL1000 V-Strom'u 2 yıldır tanıdığımız Suzuki DL650 V-Strom.

Öncelikle bu makinalar hakkında üreticileri ve bağımsız incelemeler ne diyor ona bir bakalım, daha sonra teknik özelliklerini sıralayıp karşılaştırmalı yorumlara geçeceğiz.

### XT660R - Atik efsane (Motorrad Fahrer dergisinin Ekim 2003 sayısından. Çeviren: Rauf Erksan)

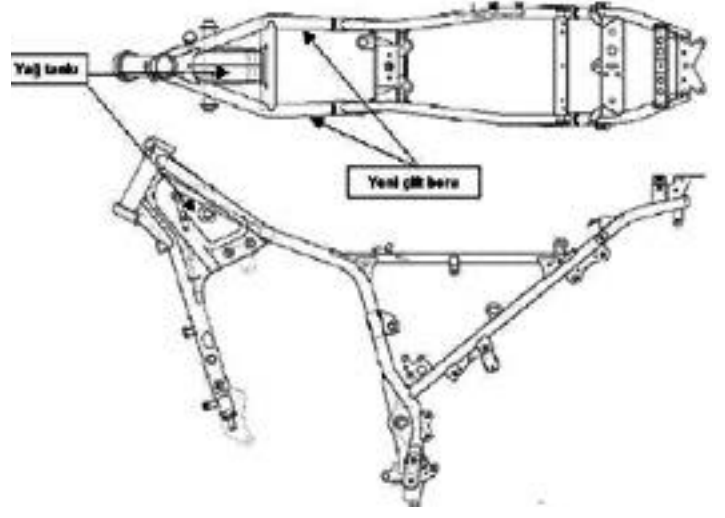
1976'dan beri XT kısaltması Yamaha'nın dayanıklı tek silindirli enduroları için kullanılıyor. Yeni XT660R bu mirası devam ettirme çabasında.

XT500 ile neredeyse otuz sene önce başarı hikayesini yazmaya başlayan Yamaha yepyeni XT660R ile bu hikayeye devam ediyor. Modern, sıvı soğutmalı ve enjeksiyonlu motoru, üstün yol tutuşu ve taze görünümü ile sadece var olan taraftarlarını değil aynı zamanda yeni genç endurocu jenerasyonunu da tatmin etmesi bekleniyor.

XT660R'in enjeksiyonlu motoru 6000 devirde 48 bg ve 5250 devirde 58 Nm sağlıyor ve düşük devirlerde bile yeterince kuvvetli. 659 santimetreküplük motoru Japon'ların bugüne kadar yaptığı en üstün tek silindirli motor olarak görülüyor. Yenilenmiş karbüratör sistemi, ikincil hava sistemi ve iki katalizator sayesinde bu performans EU-2 emisyonlarının altında kalarak sunabiliyor.

Yeni silindir kafası motoru iki tane 38mm'lik emme valfi ile beslerken, iki tane 32mm'lik sübap ile eksoz çıkışı sağlıyor. Valfler üstte bulunan bir kam mili ile yönetiliyor. Yeni alüminyum silindirin içerisinde yine alüminyum bir piston çalışıyor. Bu sayede ısı çabuk iletiliyor ve sürtünme düşük seviyelerde tutulabiliyor. Paslanmaz çelik egsoz sistemi çift susturucu ile dolgun bir ses sağlıyor. Tamamen yenilenen ve kuvvetlendirilen şanzıman sayesinde kolay, keskin ve hızlı bir şekilde 5 vitese hükmedebilirsiniz.

Yeni XT daha sert ve hafif şasesi sayesinde yüksek hızlarda olduğu kadar şehir içi trafikte ve elbette arazide üstünlüğünü hissettirebiliyor. Yeni XT şasesinde önceki modellerdeki tek merkezi ana boru yerine, iki tane üst bağlantı mevcut. Bunlar gidon kafasından başlayıp deponun her iki yanından geçerek arka salıncak bağlantı noktasına kadar uzanıyor. Bu değişikliğe rağmen ağırlık boş olarak



165kg'de tutulabilmiş. Motor eskiden de olduğu gibi taşıyıcı bir yapıtaşı olarak entegre edilmiş. Bu yeni şase sayesinde yüksek hızlarda ve ağır yüklü uzun yolculuklarda daha fazla denge sağlanması amaçlanmış. XT'leri rakiplerinden ayıran atiklik de bu sayede daha da ileri bir seviyeye götürülmüş.

XT 660 R'in yeni görünümünde ilk göze çarpan egsoz sistemi. Ancak boruların arazi sürüşüne hiç de uygun olmayan bir şekilde tamamen korumasız olarak motorun altından geçirilmiş olması düşündürücü. 15 litrelik deposu ve tutumlu harcaması sayesinde mantıklı menziller elde edilebiliyor. Deponun şekli ise dizlerle sorunsuz bir şekilde kavrama olanağı veriyor. 43mm'lik teleskopik çatalda 225mm'lik ve arkada 200mm'lik yaylanma mesafesi ile arazide dilediğince azmak, egsoz boruları için alt motor koruma noksanlığı dışında sorunsuz görünüyor.

Yamaha 1976'dan beri sadece Avrupa'da 400,000'e yakın XT sattı ve yeni modeli ile bu başarı hikayesini devam ettirmek istiyor.

### XT660X: Bir Supermotard (Yamaha Design Cafe'den. Çeviren: Bora Yurtören)

Yamaha markası rakiplerine meydan okuyan yenilikçi tasarımlarla bilinir. Yeni radikal XT660X ise piyasaya Avrupalı olmayan bir üretici tarafından sunulan ilk "supermotard" olarak bu geleneği sürdürüyor. Tasarımı düşük ve orta devirlerde müthiş bir tork vermek üzere yapılmış bu 660 cc'lik, su soğutmalı, enjektörlü, tek silindir makina 17 inch jantlar ve ekstra geniş tabanlı lastiklerle müthiş bir yol tutuş, geniş çaplı yüzer tip ön disklerle de müthiş bir durma gücü vaat ediyor.

XT harfleri hala "büyük tek silindir her yola girer motor" ile eşanlamlı. Meraklıları uzun zamandır yeni XT'yi bekliyorlardı. İşte burada! Hem de iki versiyonu ve güçlendirilmiş tek silindiri ile her-zamankinden daha da güçlü olarak.

Yamaha'nın ürün planlayıcısı Hennes Fischer, "İki yıl önce Yamaha Design Cafe web sayfalarında müşterilerimize XT'nin geleceği hakkında fikirlerini sormuştuk" diye hatırlıyor. "XT harflerinin ne kadar yoğun bir cevap yağmuruна sebep olduğunu hayretle izlemiştik. Web'deki anketimizi yanıtlayanların bir çoğu bize tek silindirle devam etmemizi, 2/3 kadarı da bir cadde versiyonunun iyi olacağını söylemişti." "İşte Yamaha'nın ilk seri üretim supermotard'ı, yeni 660cc yüksek performanslı





tek silindir. Test sürücülerimiz üzerinde çok eğlendiler, motorun potansiyelini sadece pistte değil, gerçek hayatta, caddede, trafikte test ettiler.” Diye devam ediyor Hennes. “Yol ne kadar daralırsa alınan zevk de o kadar artıyor. Motor o kadar çevik ve atak ki, yavaş hızlarda bile can sıkılmıyor. Trafiğe kapalı test bölgemizde test sürücülerimiz onunla yatarak, kayarak herşeyin yapılabileceğini kanıtladılar.”

Bir diğer ürün planlayıcı Sven Ermstrang ise “iki yıl önce bir boşluk, zincirde eksik bir

halka olan supermotard, geçen süre içinde özellikle Avrupa’da kendi başına bir kategori oluşturdu. “Büyük tek silindir” konsepti hala insanlarda bir çok duygu uyandırıyor.” Diyerek, “iki yıl önce yaptığımız ankette, supermotard’ın gelecekte başarılı olup olmayacağı sorusuna %96 oranla –evet- denilmişti, bu başarıyı yaratacak sebepler ise şöyle sıralanmıştı:

- Sürmesi eğlenceli
- Düşük hızlarda bile heyecan verici
- Şehir kullanımına uygun
- İyi bir fiyata spor makina

“Biz de XT660X’i yaratırken kendimize tamı tamına bunları hedef sectik.” diye özetliyor durumu Sven Ermstrang.

Yamaha’nın anketini yanıtlayanların %50’sinden fazlası supermotard’ları “caddespor” sınıfına sokmuşlar. “On-off” diyenler ise %11,5’da kalmışlar. Neticede yaratılan XT660X sadece modifiye edilmiş bir “on-off” olmayan ilk supermotard. 17 inçlik tekerlekler, büyük 320mm diskler, Brembo 4 pistonlu kaliperler, sertleştirilmiş süspansiyon gerçek yarış malzemeleri. XT660X’in bir özelliği daha var, o da bir büyük üretici tarafından çıkartılmış hiçbir sınırlama olmadan kanuni olarak caddede kullanılabilen ilk supermotard olması. Kendini ispatlamış motoru değişken koşullarda, şehirde günlük hayatta, otobanda, Alplerde, kısacası her yerde kullanılacak kadar güvenli. 15 litrelik yakıt deposu uzun yolculuklara bir yolcu ile birlikte çıkmak için bile yeterli menzil veriyor.

XT660’in herşeyi bütünüyle yeni tasarım. Motorun eski XTZ 660 Téneré’de kullanılan motor ile sadece hacim olarak benzerliği var. Yeni tek silindir gövde, yine yeni bir 4 valfli silindir kapağı kullanıyor ve bir yakıt enjeksiyon sistemi ile besleniyor. Bu yüksek performanslı tek silindirin yeni teknolojilerden faydalanabilmesi için alüminyum silindirin iç yüzeyine seramik bileşikli bir kaplama yapılmış ve bu yüzeyde dövme çelik bir piston görev yapıyor. Yeni hafifleştirilmiş rotor ani gazlamalara çok güzel uyum sağlıyor. Enjeksi-



yon sisteminin getirdiği avantajlarla birlikte tek silindir düşük devirlerde gaza çok iyi tepki veriyor, bu da sportif kullanımı keyifli hale getiriyor. Yeni beş vitesli şanzıman sürüş koşulları ne olursa olsun yumuşak ve etkin şekilde çalışmak üzere tasarlanmıştır.

Yeni tasarım şase ise XT türü çok amaçlı makinalarda en iyi sonucu verdiği ispatlanmış şekilde, yani aynı eskisi gibi boru tipi. Ancak sağlamlığı arttırmak için (%60) üstte eskiden tek olan boru artık iki tane. Ağırlığı mümkün olduğunca azaltabilmek için de motorun kendisi şasede taşıyıcı eleman olarak görev yapıyor.

Paioli marka ön çatal 43mm çapında ve bütün yol tiplerinde en yüksek konforu sağlamak üzere 22.5cm hareket kabiliyetli. Arka süspansiyon 5 kademeli olarak ön yüklemeye ayarlı ve 20 cm hareket kabiliyetli. Immobilizer ve sele altında kilitleme standart.

Yeni XT 2004 model olarak baştan yaratıldı, ancak mühendisler klasik XT ruhunu korumak için büyük özen gösterdiler. Basit, güvenilir ve bakımı kolay. Bujiye erişmek, valf ayarı yapmak ve diğer bir çok standart bakım noktası üstünde çalışmayı keyifli hale getirecek şekilde yerleştirilmiş. Tek silindirli basit makina sürücünün istediği herşeyi yapıyor ve onu istediği her yere taşıyor, aynı onlarca yıldır gelmiş geçmiş bütün XT’lerin yaptığı gibi. Sahiplerinin bu motorlar da ile uzun süreli ilişkilere girecekleri kesin.

#### **Suzuki V-Strom DL650: Kamera Arkası (www.globalsuzuki.com’dan. Çeviren: Bora Yurtören)**

Motor: V-Strom 650 gücünü tamamen Suzuki mühendisliğinin eseri olan, kendini ispatlamış, kullanışlı, 645cc’lik V-2 motorundan alıyor. Bu klasik motor 90 derece V yapıda, su soğutmalı, üstten çift ekzantrikli, silindir başına dört valf kullanıyor ve çığır açan yeni dijital yakıt enjeksiyon sistemine sahip. 650cc gibi klasik bir kategoriyi baştan tanımlayan olan bu motor, kısa süre içinde etrafına büyük bir hayran kitlesi toplamayı da başardı.

Mühendislik detayları son teknoloji bir motorun nasıl tasarlanması gerektiği konusunda eğitici bir kitap gibi. Dar vajf açıları (emiş 14°, eksoz 16°) ve büyük sübaplar (emiş 31mm, eksoz 25.5mm) küçük ve etkili bir yanma odası sağlıyor. Düz emiş portunu da







unutmamak gerek. Hafifletilmiş, alüminyum sübap yatak tutucuları sübap kontrolünü arttırırken daha etkili bir güç üretimi de sağlıyor. Püskürtmeli sertleştirme uygulanmış piston kolları alışılmış kollardan çok daha hafif. Gerekenden %10 daha büyük alüminyum radyatör ve yağ soğutma radyatörü de standart ekipman.

6 vitesli şanzımanın dikey yerleştirilmiş giriş ve çıkış saftları motoru önden arkaya daha kısa yapıyor ve bu da motorsikletin tekerlek arası mesafesini kısaltıyor.

Motor özellikle V-Strom 650'de kullanılmak üzere ayarlanmış. Kısa süreli ekzantrik milleri (emiş: 28 derece açık / 49 derece kapalı, eksoz: 62 derece açık / 24 derece kapalı), 7.8 litrelik hava kutusu ve ataleti %4 arttırılmış krank mili düşük ve orta devir bandında daha yüksek güç sağlanmasına katkıda bulunuyor. Bu şekilde daha yumuşak gaz kolu tepkisi ve sınıfında benzersiz bir düşük devir torku sağlanıyor.

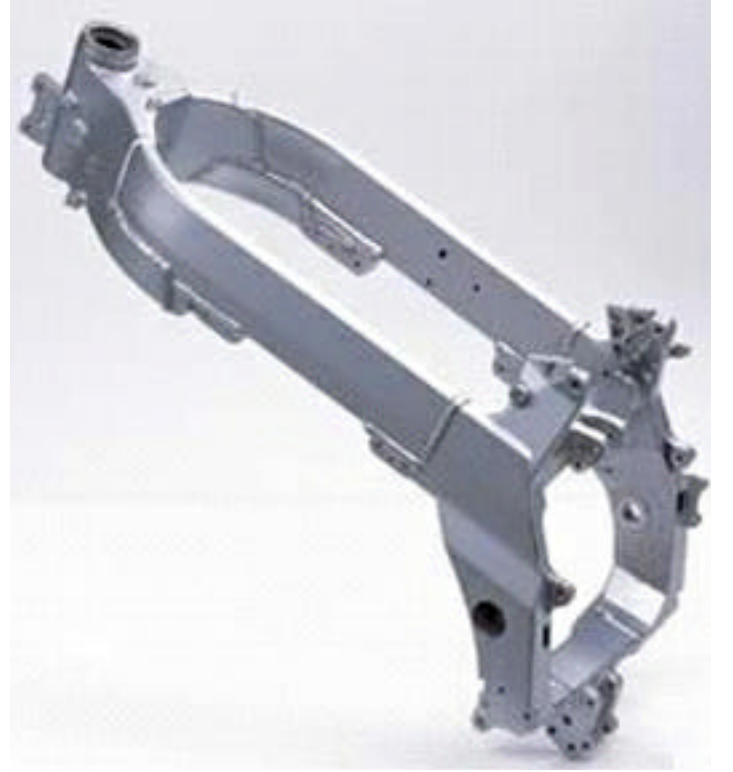
**Dijital Motor Yönetimi ve Emisyon Kontrolü:** V-Strom 650'nin gelişmiş dijital motor yönetim sistemi gaz kolu tepkisini iyileştiriyor, daha etkili yanma, yakıt ekonomisi ve emisyon kontrolü sağlıyor. Bu sistemde emiş boğazı içinde SDTV (Suzuki Dual Throttle Valf – Çift Gaz Kelebeği) sistemi yer alıyor. Sürücünün birinci kelebeği açısını gözlemleyerek ikinci kelebeği kontrol eden bu sistem, emiş debisini o anki motor devrine uygun hale getirerek yakıtın daha iyi atomize edilmesini sağlıyor. Böylece silindirin daha homojen bir karışımla daha etkili dolması, dolayısı ile daha kusursuz bir patlama gerçekleştiriliyor. Sistemde motor devrini, gaz kelebeği pozisyonunu, krankmili pozisyonunu, soğutma sıvısı ısısını, vites konumunu, emme basıncını ve eksoz gazı oksijen miktarını gözlemleyerek, topladığı veriler yardımı ile yakıt enjeksiyon hacmini, ateşleme zamanlamasını ve 2. emiş kelebeğini kontrol eden 16 bitlik bir ECM (Electronic Control Module – Elektronik Kontrol Modülü) bulunuyor. Ayrıca PAIR (Pulsed Air – Darbeli Hava) sistemi de içeren V-Strom 650, eksoz çıkışına hava kutusundan direkt alınan temiz havayı göndererek yanmamış hidrokarbonların katalitik konverter içerisinde yanmasını sağlıyor ve eksoz emisyon değerini olabilecek en düşük seviyeye çekiyor.

**Görünüş, Konfor ve Menzil:** V-Strom 650 yan ayağın üzerinde duruken bile maceralı bir geziye hazır görünüyor. Spor görünüşlü ön karenej rüzgarı kolayca yararak sessizlik sağlıyor. Sele, gidon ve ayaklıkların konumu mümkün olan en konforlu sürüş pozisyonuna göre ayarlanmış. 22 litrelik yakıt tankı yakıt ikmal molalarının arasını açıyor. Yolcu selesi elastik gergi takmaya müsait dört kancalı arka yükler ile aynı hızda, bu sayede yolcu da önünü görebiliyor. Motorun kuru ağırlığı 189 kg ile sınıfında en hafifi.

**Gösterge Paneli ve Çoklu Reflektörlü Farlar:** V-Strom 650'nin yeni tasarlanmış derli toplu paneli analog olarak devir ve km göstergesi, dijital LCD olarak km sayacı, 2 adet trip metre, soğutma suyu harareti ve yakıt miktarı göstergeleri, LED olarak boş vites, dönüş sinyali, uzun far, yağ basıncı ikaz lambalarını içeriyor.

Çoklu reflektörlü farlar 60/55w H4 halojen ampuller kullanıyor ve ikisi birden uzun yada kısa olarak yanabiliyor. Her farın içinde ayrıca bir de park lambası ampülü bulunuyor. Stop lambasında iki adet çift devreli stop/park ampülü bulunuyor ve yeni tasarım altıgen şekilli.

Alüminyum Şase ve Süspansiyon: V-Strom 650'nin sağlamlığı dengeleyen çift taraflı alüminyum şasesi ve arka salınacağı yumuşak kullanımlı özelliğini destekleyecek şekilde tasarlanmış. Döküm ve



çekme parçaların birleştirilmesi ile oluşturulmuş şase şase rakip modellerde görülen çelik benzerlerine göre çok daha hafif. Arka salıncak kolları çekme olarak imal edilmişken, pivot noktasında iki kolu birleştiren parça yine döküm.

Ön çatallı 43 mm teleskobik tüplerden oluşuyor ve yay öngerilim ayarı yapmak mümkün. Arkada ise hidrolik öngerilim ayar sistemi bulunuyor. Ayar kolu gayet kullanışlı bir şekilde ön selenin sağ yanına yerleştirilmiş. Yol koşullarına uymak için veya yolcu alıp indirirken bu kolu gereken yöne çevirerek süspansiyonu yeni durumda aynı konforu sağlayacak şekilde getirmek çok basit. Ayrıca arka süspansiyonda geri dönüş hızı da ayarlanabiliyor.

**Alaşım Jantlar, Radyal Lastikler ve Disk Frenler:** V-Strom 650'de üç kollu alaşım jantlar ve bunlara takılmış radyal lastikler yer alıyor. Lastik ebadı önde 110/80R19, arkada 150/70R17. Arka lastik DL serisine göre geliştirilmiş desen ve topuk yapısına sahip. Önde 2 adet 310 mm'lik fren diskleri ve çift pistonlu hidrolik kaliperler var. Arkada 260 mm'lik disk tek piston kaliper kullanılmış.

**Suzuki'nin V-Strom 650 için sloganı:** Macera için herşey tamam, sadece kendinizi ekleyin ve gidin...

#### Gözüme Takılanlar

Tek silindir / Çift silindir tartışmasına başlayınca konu bitmez, o yüzden biz endurocu bakış açısıyla öncelikle dikkatimizi süspansiyon ve jant/lastik yapılarına verelim. Burada off-road'da üstünlük tartışmasız bir şekilde XT660R'in olmalı. Önde 22.5 cm, arkada 20 cm süspansiyon hareket kabiliyetiyle önüne gelen herşeyin üstünden atlayacağını söyler gibi. 21 inch'lik ön jant ve 90/90 M/C ön lastik de bu iddianın tamamlayıcı unsurları çünkü bu rakamlar kendini off-road'da kanıtlamış bir çok makinada görmeye alıştığımız oranlar. XT660X ise süspansiyon hareketi ile tatmin edici görünse de önemli bir handikapı var; önde ve arkada 17" jantlar. TMD'in de en büyük problemi olan bu 17 inch'lik ön jant malesef asfalt lastiğinden başka birşey takılamayacağını göstergesi. DL650 ise bambaşka bir dünyada çünkü abisi 1000'lik V-Strom ile aynı jant ve lastiklere sahip. Ama en azından bu oranlar ile Tourance veya muhalefi lastikleri takarak kendine 660R ve 660X arasında bir yer edinmeye çalışabilir. 67 beygirlik gücü ise 50 beygiri standart kabul eden 600-650 sınıfında çok çok iyi.

Gelelim yol gitmeye... Yamaha'lar bu konuda sınıfta kalacaklar gibi görünüyor, rezerv dahil 15lt'lik depolar menzil konusunda problem çıkaracaklar çünkü. Hadi diyelim 660R sportif özelliği ön plan-



da bir makina ve ağırlık çok önemli, bariz bir şekilde yol amaçlı yapılmış olan 660X'in deposu niye daha büyük değil? Herhalde Yamaha 2 ayrı depo dizayn etmekle uğraşmak istememiş olsa gerek. Bek V-Strom ise abisinden ödünç alınma 22 lt deposu ile 400+ km yollara gitmeye hazır görünüyor, hele hele 6. vitesi de abisindeki gi-



bi uzunsa bu makinaya yol dayanmayacak, ama asfalttan pek ayrılmama koşulu ile tabi ki. **İKİTEKER**

→ Bora Yurtören / Ankara / Kasım 2003

### Karşılaştırmalı Teknik Özellikler

	XT660R	XT660X	DL650 V-Strom
Motor	Su soğutmalı, 4 zamanlı, SOHC, 4 valf, tek silindir	Su soğutmalı, 4 zamanlı, SOHC, 4 valf, tek silindir	Su soğutmalı, 4 zamanlı, DOHC, 8 valf, 90° V-2
Hacim	659 cc	659 cc	645 cc
Bore x Stroke	100 x 84 mm	100 x 84 mm	81 x 62.6 mm
Sıkıştırma oranı	10:1	10:1	11,5:1
Güç	48 HP @ 6000rpm 58.4 Nm @ 5250rpm	48 HP @ 6000rpm 58.4 Nm @ 5250rpm	67 HP @ 60 Nm @ 6400rpm
Yağlama	Kuru kartel	Kuru kartel	Islak kartel
Yakıt sistemi	Enjeksiyon, 44mm	Enjeksiyon, 44mm	Enjeksiyon
Debriyaj	Islak, çoklu disk	Islak, çoklu disk	Islak, çoklu disk
Ateşleme	TCI	TCI	Dijital, transistörlü
Çalıştırma	Elek. Marş	Elek. Marş	Elek. Marş
Şanzıman	5 vites	5 vites	6 vites
Aktarma	Zincir	Zincir	Zincir
Dişli oranları	1- 2,500 2- 1,625 3- 1,150 4- 0,909 5- 0,769	1- 2,500 2- 1,625 3- 1,150 4- 0,909 5- 0,769	? ? ? ? ?
1. redüksiyon	2,083	2,083	?
2. redüksiyon	3,000	3,000	?
Şase	Çelik boru	Çelik boru	Alüminyum
Ön süspansiyon	Teleskobik çatal 43mm	Teleskobik çatal 43mm	Teleskobik çatal
Arka süspansiyon	Monocross-link	Monocross-link	Twin Spar
Ön süsp. Hareketi	225 mm	200 mm	?
Arka süsp. Hareketi	200 mm	191 mm	?
Kaster açısı	28°	28°	26°
Trail	118mm	90,2 mm	110mm
Ön fren	Tek yüzen disk, 298mm	Tek yüzen disk, 320mm	Çift yüzen disk, 310 mm
Arka fren	Tek disk, 245mm	Tek disk, 245mm	Tek disk, 260mm
Ön lastik	90/90-21M/C	120/70-17	110/80R-19
Arka lastik	130/80-17M/C	160/60-17	150/70R-17
Ön jant	21 x 1,85	17 x 3,50	19
Arka jant	17 x 2,75	17 x 4,25	17 x ?
Uzunluk	2.240 mm	2.131 mm	2.290 mm
Genişlik	850 mm	860 mm	840 mm
Yükseklik	1.235 mm	1.349 mm	1.390 mm
Sele yüksekliği	855 mm	875 mm	820 mm
Tekerlek arası	1.500 mm	1.485 mm	1.540 mm
Yerden yükseklik	200 mm	200 mm	165 mm
Kuru Ağırlık	165 kg	173 kg	189 kg
Yakıt kapasitesi	15 lt (3,5 lt rezerv)	15 lt (3,5 lt rezerv)	22 lt
Yağ kapasitesi	2,9 lt	2,9 lt	?

# izlenim Honda Varadero XL1000V

**Varadero, ya da İkitiker ve Enduroturk ahalisi arasında bilinen isimleriyle Valedora, Vorodare, Varadero... Nedir acaba, çok yakın sıradan bir büyük enduro mu yoksa krallara layık bir motor mu?**

Aslında bu yazının içine marka ögesini çok sokmamak lazım belki ama sanırım işin başlangıcı bu. Niyeyse araba ya da motor almadan önce hep itinayla araştırdığım bir konudur satış sonrası. Modelden önce marka bazlı bakıyorum olaya. Bir motorun iyi ya da daha az iyi olması konusunda karar verirken önemli bir kriter olduğunu düşünüyorum. Hatta bazen ne kadar yaktığından bile önce düşünüyorum :)

Ben 3. Honda motorumu kullanıyorum. İlki NX 250 idi, sonra Transalp şimdi de Varadero. İstanbul'da bugüne kadar hiç servis ve parça derdi yaşamadım. Açıkçası motorlarım da başımı çok ağrıttakça ciddi dertler çıkarmadılar. Ama bir sorun olsa bile biliyorum ki makul bekleme süreleri içinde sorun çözülecek. Bu içimi rahatlatıyor, dahası satarken de hem satış sonrası desteği sayesinde hem de "honda iyidir" imajı sayesinde zorlanmayacağımı biliyorum. Başkaları dedi diye değil, 3 honda'mın da bana dert açmaması ve ilk 2'sini çok kısa zamanda aklımdaki paraya satabilmem sayesinde bunu söyleyebiliyorum.

Gelelim model bazındaki bilgilere. Honda'daki japon abiler demişler ki bizim VTR 1000 F diye bir makinamız var. Biz bunu alalım, biraz sağını solunu oynayalım ve 1999 yılında piyasaya Varadero diye model çıkartalım. Bu modeli de enduro touring sınıfına sokalım.

Abiler kafalarındaki hayata geçirmişler. Aslen bir yarış makinesi olan VTR 1000 F'i almışlar, beygirini 95 Hp'ye, torkunu ise 99 Nm'ye getirmişler. Vites oranlarını biraz uzatıp devrin kırmızı çizgisini (dergilerdeki gerzek çevirilere benzedi ama idare edin) 9.000'lere taşımışlar. Böylece hem oldukça güçlü ve hızlı hem de vibrasyonsuz rahat uzun yolculuklar yapabilmeyi planlamışlar. Bir takım istatistiksel bilgiler vermek isterdim ama beyninizi şişirmeye gerek yok, bilin ki piyasaya ilk çıktığı yıldan itibaren Avrupa'da hedeflerinin çok üzerinde satış rakamları yakalamışlar. "Peki bu başarı nereden geliyor" diye lafa başlamak isterdim ama sorunun cevabını bilmiyorum J Onun yerine sizlere Varadero ile bugüne kadar yaptığım yaklaşık 40.000 kilometre sonucu edindiğim fikirleri aktarayım.

Bence oldukça etkileyici bir tasarımı var. Bugün bile hala baktığımda çok beğeniyorum. Bu tasarım güzelliğin yanında başka özelliklerde taşıyor. Oldukça iyi bir rüzgar aerodinamiği var motorun. Standart camıyla 140-160 kilometrelere kadar oldukça rahat seyahat edebilirsiniz. Kıyaslamak gerekirse ekstra touring cam takmış GS'lerde bile 120 kilometrenin üzerinde kaskım kafamdan uçacakmış gibi



hissediyorum, kayışlar sürekli boğazımı kesiyor. Fakat şaşırtıcı şekilde yan rüzgarlara karşı bir zayıflığı var motorun. O ataletten beklenmeyecek şekilde etkileniyor ve rüzgara direnmek için yatmak zorunda kalıyorsunuz. Motorun kuru ağırlığı 220 kilo. Ancak ağırlık merkezinin ortada ve aşağıda olması sebebiyle bunu hiç hissetmiyorsunuz. Özellikle hareket ettiği andan itibaren kuş kadar hafif. Dururken de tahmin edeceğinizin tam tersine hiç ağır değil.

Ön konsolunu da beğeniyorum. Kocaman devir ve hız saatlerini göz ucuyla rahatlıkla kontrol edebilirsiniz. Sinyal uyarıları da "açık kaldı salak" dercesine bağıyor. Faydalı bir eser olarak gördüğüm çift tripmetre var motorda. Toplam kilometreniz ve bu tripmetreler dijital. Biriyle depo ölçerken diğeriyle bütün yolculuğun hesabını tutabiliyorsunuz. Benzin göstergesi yok, sadece uyarı ışığı var.

Frenler oldukça başarılı. Hem önde hem de arkada 3 kaliperli ve EBS'li bir sistem mevcut. Yani siz sadece ön frenleri sıkıldığınızda, öndeki 2 kaliper, ve arkadaki tek kaliper devreye giriyor. Aynı şekilde arkaya bastığınızda gücün yaklaşık %30'u merkez tarafından ön frenlere yönlendiriliyor. Frenlere giden hidrolik hortumlarının geri dönüşü de mevcut. Siz panikle gereğinden fazla basınç uygulasanız bile kilitlemeyi engellemek için fazla hidrolik merkeze geri dönüş. Bugüne kadar tüm denemelerime rağmen asfaltta tekerleri kilitlemeyi başaramadım.

Motor (engine) deyince orda durmak ve lafa besmele ile başlamak gerekiyor. Varadero'nun muhteşem kalbi. Benimkisi karbüratörlü ve 5 vitesli. Biliyorsunuz 2003 yılından itibaren enjeksiyonlu ve 6 vitesli oldu. Ben açıkçası karbüratörü tercih ediyorum. Herşeyden önce motorun tepkilerinin enjeksiyonlulara göre daha keyif verici olduğunu düşünüyorum. Artısında teknik olarak daha basit olduğu için problem çıkartmıyor çıksa bile sorun rahatlıkla çözülüyor. Varadero aslen yarışçı bir motor kullandığı için performansı çok etkileyici. Motorun kafasını büyük görüp hantal sanan bilumum spor araba kullanıcıları kalkışlarda çok ciddi hayal kırıklıkları yaşıyorlar. Repertuarımda Ferrari, Porsche, Subaru WRX gibi arabalar var. 0-100 kilometre katalog verisi 3.5 saniye. Ben son sürat olarak 210'a kadar bir kaç defa çıktım. Sanırım daha fazlasını yapabilir ama ben korktuğum için devam etmedim hiç. Vites oranları biraz uzun bir makinası var Varadero'unun. Özellikle 1 ve 2. vites oldukça uzun. Bu kalkış için gerekli ama ağır trafikte size hararet ve yakıt tüketimi olarak geri dönüyor. (Ne kadar yakıyor ne kadar yakıyor diye bağırmayın,yazının içine bi yerlere sakladım, hepsini okumadan bulamazsınız J) Üstelik de daha fazla debriyaj kullanmanız gerektiği için yoruluyorsunuz. 1 ve 2. viteslerin aksine 3 ve 4 birbirine yakın ve son derece performanslı vitesler. 5 rahatlama vitesi gibi gözükse de onun bile gücü nefesinizi kesiyor. Yol biraz açıldığı andan itibaren herşeyi unutuyor ve kendinizi muhteşem egzoz sesine bırakıyorsunuz. Hele hele 5.000 devirlerde gazı kapattığınızda motor bir homurdanmaya ve kükremeye başlıyor ki kendinizden geçiyorsunuz. Max torku 6.000 devirde, max beygiri de 8.000 devirde veriyor. Gerçekten akselerasyonu heyecan verici. Bu his zaman zaman karşıdan kamyon üstünüze gelirken önünüzdeki 7-8 arabalık konvoyu sollama güveni veriyor. Torku ilk başlarda bana zayıf gözükmişti fakat zamanla motora alışıp ne zaman nasıl gaz yediğini anladıkça bu fikirden uzaklaştım. Akselerasyon



yon manyağı gibi davrandığım için torku yetersiz bulduğumu anladım. Şimdi biliyorum ki gazı verdiğim zaman varadero yürüyecek gidecek.

Sele yüksekliği 84 cm. Ben 1.75 boyundayım ve bozuk zeminde motoru itip çekerken zaman zaman zorluk yaşıyorum. Aslında bu yükseklik Transalp ile aynı ama Varadero'nun deposu ve doğal olarak devamında selesi oldukça geniş. Bu nedenle bacaklarınızı açarak oturuyorsunuz. Ortadaki yayın sertlik ayarı yandan bir vida ile mümkün. Aslında bu ayar motoru alçaltıp yükseltmiyor ama yay yumuşaktayken siz üstüne oturduğunuzda motor daha fazla çöktüğü için otomatik olarak alçalmış oluyor. Bu noktada süspansiyon için biraz konuşmamız lazım. Genel olarak Varadero'nun süspansiyonu diğer arkadaşlarına göre daha yumuşak. Bahsettiğim yay sertlik ayarı tahmin ettiğinizden çok daha fazla farketiriyor. En yumuşaktayken Amerikan arabaları gibi her kasisten yaylara yaylara geçiyorsunuz, süper rahat ama kontrol güçleşiyor, özellikle de bol virajlı ve zemini çok iyi olmayan bir yoldaysanız. Yay ayarını en serte aldığınızda bu sorun çok büyük oranda çözülüyor. Ama o zaman da benim boyum yetmiyor J Ben 2 kişi ve yüklüsek bu ayarı kullanıyorum. Bir de çok tercih etmesem de motoru daha iyi kontrol edebilmek için yol dışına çıktığımızda. (yine korkunç bir tercüme oldu ya, off-road mu deseydim acaba)

Oturma pozisyonu bence oldukça rahat. Selesi geniş ve yumuşaklığı doğru düzeyde. Biliyorsunuz fazla yumuşak selelerde de kıkı ağrısı kaçınılmazdır. Eşim de arkada oldukça rahat ediyor. Arkadaşlarımla motor değiştirdiğimiz zamanlarda artçılar hep Varadero'nun arkasının diğer büyük endürlara göre daha rahat olduğunu söylüyorlar. Valla onların yalancısıyım. Eğer radar süratinde gitmeniz gerekiyorsa 5. viteste 3900 devir civarında kalıyorsunuz ki bu da 0 vibrasyon ve 0 rüzgar demek oluyor. Rüzgar kısmı değişken tabii ama 5000 devirlere kadar hiç vibrasyon derdi yaşamıyorsunuz.

Çok iyi farları var motorun. Hem koca koca gözler gibi gözüküyor hem de gayet iyi aydınlatıyor. Gece yolculuklarında hep beni en öne koyuyorlar. Aküsü ve sigorta kutusu takım çantasıyla beraber sele altında. Ulaşılması çok kolay. Ne depo kaldırmak zorunda kalıyorsunuz ne de kerenaj sökmek. Ayrıca ufak tefek ekstre aletler ve zımbırtıları sığdırabiliyorsunuz.

Zincir, ah zincir... Artık nasıl koyuyor temizlemek, yağlamak, gerginlik ayarı yapmak bilemezsiniz. Gerçi bana da eğlence çıkıyor bu işleri yaparken ama şaft olsaydı fena mı olurdu. Belki her gaz verişte kırçımız sağa doğru atardı veya aktarma sırasında bi dolu beygir kaçır giderdi ama rahat ederdim hiç olmazsa. Hadi şafttan vazgeçtim, orta sehpa olsaydı hiç olmazsa da bu işleri rahat yapsaydım. Arabadan krikoyu çıkar motoru kaldır vs vs... Ya da bi arkadaşından rica et motoru kaldırsın da sen yağla... Hakkaten orta sehpanın bu motorda standart olmayışını eleştiriyorum.

Çok sık karşılaştığım 3 soru var. Birincisi jantlar 3 kollu olduğu için yamulma riski var mı. Sonuçta bu bir enduro makina... Hayır bu jant asla yamulmaz gibi saçma bir şey söyleyemem. Delmece yaylası na 2 kişi ve kamp malzemesi yüklü olarak 2 defa çıktım. Jantlarımın ba-



şına bişey gelmedi. Yedigöller ya da oteller bölgesinden uludağ zirveye kadar olan çakıllı taşlı yol gibi yollara da yüzlerce defa 2 kişi ve yüklü olarak girdim. Sanırım Delmece'den daha ağır bir off-road'a girmem, buraya kadar da jantlarımda bir sorun olmadı. Demin bok attığım süspansiyon bile bu yollarda motoru ip gibi götürüyor. İkinci soru ne kadar yakıyor. Aslında bu soruya "Eveeeeet gelelim fasulyenin faydalarına" diye bir paragraf açmak lazım ama yazının tamamını okunsun istedim. Depo 25 litre. 2'şer litreden 2 adet rezervesi var. Bu rezervelerin birinin mustluğu (sağ taraftaki) anlaşılabilir şekilde içeride ve açıp kapatması ulaşıma derdi yüzünden çok zor. Ben bunu hep açık tutuyorum. Diğerini ise bugüne kadar hiç kullanmak zorunda kalmadım. Güçlü bir makina olduğu için 2 kişi, tek kişi, yüklü, yüksüz sürüşler sarfiyatta ciddi farklar ortaya çıkarmıyor. Ama şehir içi, şehir dışı, hızlı, yavaş sürüşler arasında fark bayaa göze çarpıyor. Varadero genel olarak akranlarına göre daha fazla yakan bir motor. Fakat ben bu fazlalığı kesinlikle rahatsız edici boyutta bulmuyorum. Beraber gezdiğim arkadaşlarım genelde 11XX GS kullanıyorlar. Bugüne kadar hiç onlardan ayrı benzinciye girme ihtiyacı hissetmedim. Şehir dışında efendi kullanırsanız bir depoyla 330 kilometreleri görüyorsunuz. Burada depodan kastım 21-22 litre civarı. Zaten o aralarda ışık yanıyor. Bu aslında 6.5 litreler civarı yapar ama benim asla ekonomik kullanayım diye bir derdim olmadığı için mümkün olduğunca ara ara gazlayarak keyif almaya çalışıyorum. Kısaca özetlemem gerekirse şehir dışında ortalama 7-7.5 litre civarı yakıyorum. Otobana çıkıp 170'in altına düşmemek şartıyla 9 litre yaktığımda oldu. Şehir içinde ise trafik durumuna göre ışık yandığında 260-270 kilometrelerde oluyorum. Zaten sürekli şehir içinde kullanırsam küçümen scooter'im bana çok darılır. Onu kırmamak için İlhami'yi çok büyük oranda şehir dışında kullanıyorum. Yakıt konusunu 2 atasözümüyle kapatmak istiyorum; "ne kaa ekmek o kaa küfte" diğeri ise "keyfim için depoda 2 litre fazla yakarım, noolmuş". Üçüncü soru ise radyatörler yan taraflarda olduğu için rüzgar almıyor ve hararet yapıyor deniyor doğru mu. Uzatmaya gerek yok, bu saçma bir soru, cevabı da hayır.

Yazının başında Honda'yı övmüştüm ama motorun fiyatı ile ilgili bişeyler yazacaksak Honda'yı biraz eleştirmek gerekecek. Varadero'nun 0 fiyatı euro'nun durumuna göre 1150 GS'lerle aynı seviyelerde geziyor. Hatta yazın Varadero daha pahalıydı. Ama dönüp 2. ele geldiğinizde motor ciddi fiyat kaybediyor. BMW'ler 2. elde çok daha pahalı kalıyorlar. Bu farkı ben anlayamıyorum ama Honda'yı burada kabahatli görüyorum.

Eeee, bu kadar yazdın bi de sonuç söyle dersiniz ben de size ne sonucu derim. Dilim döndüğünce artıları eksileri sıraladım. Bazı şeyler kağıt üstünde, ama çoğunluğu keyfe keder. Kimisi Varadero sever, kimisi GS kimisi de Caponord ya da V-strom. Herkesin motoru kendine özel, kendine güzel. İlla sonuç isterseniz derim ki motorlardan önce kendinizi tanıyın, ne istediğinizi, ne yapabileceğinizi bilin ona göre kendinize motor seçin. **İKİTEKER**

→ Tolga Himmetoğlu / İstanbul / Kasım 2003  
Varadero XL 1000 V – İlhami / SYM jet 100 – küçümen  
tolga@himmetoğlu.com



# izlenim Yamaha FZS 600 Fazer

**İlk olarak tanımını yapmak isterdim ama genetik yapısı hayli karışık bir motor . Pistlerde saliselerin hesabını yapan bir baba ile uzun yollarda konforla süzülen bir anne , asi ruhu ile caddelerde terör estiren en az bir kuzeni olsa gerek diye hayal ediyorum. O bir Fazer. Seksi melez.**

FZS serisinin küçük kardeşi Fazer600, mükemmel bir teknik tablo ile karşımıza çıkıyor. Tabi bu hacimdeki süper sport motosikletler ile kıyaslamamak şartı ile.

189 kg gibi çok hafif bir ağırlığa sahip. Öyle ki tek silindirli, çok daha küçük bir motor bloğuna sahip, önde tek disk bulunan, tel jantlı birçok motosikletten daha hafif.

Yamaha'nın R6'nın küçük kardeşi olan Thundercat'lerde kullanılan motorun hemen hemen aynısı bir motora sahip. 599 cc hacmindeki 4 silindirli su soğutmalı motoru 11.500 devirde tam 95 beygir güç üretiyor. Torku 62 nm gibi motor hacmine göre iyi bir değer ve bu sınıfa göre düşük bir devir olan 9.000 d/d'da max. torku verebilmesi iyi bir özellik .

Motor su soğutmalı olmasına rağmen , aynı yağ ve hava soğutmalı motorlarda olduğu gibi derin soğutma kanallarına sahip. Abisi R1 motoru taşıyan FZS1000'de motor bloğu üzeri dümdüz . Aynı motoru taşıyan thundercat'te de kanallı bir blok var ama grenaj bloğun rüzgarla temasını kısıtlıyor. Fazer600'de ise hem karenaj yok hem de derin soğutma kanalları var. Belki bu sebeple, belki de çok sessiz bir fan motoruna sahip olmasından bugüne kadar hiç fan sesi duymadım. Sıkışık trafikte bazen kaza yapma pahasına eğilip bakıyorum fan çalışmıyor. Belki yüksek devirlerde açıyordur ama o şekilde bakmak imkansız. Sonuçta motorumun çok sağlıklı bir soğutmaya sahip olduğuna inanıyorum.

6 vitesli bir şanzımanla gücü lastiğe aktarıyor. Tabii ki zincir vasıtasıyla. Vites oranları oldukça kısa. 6. viteste 1.000 devirde 20 km sürat yapabiliyor. Yani 120 km ile giderken 6.viteste 6.000 devir çeviriyor. Biraz yüksek gibi gelebilir ama 12.500 devirde redline'a giren bir motor için son derece sağlıklı ve ekonomik bir çalışma hızı. Redline'ı 8.000 devir olan bir motor için 4.000 devir ne ise bu motor için de 6.000 devir o. Akcelerasyon değerleri. 0-60 mph: 3,6 sn 0-100 mph: 7,9 sn, 0-400 m : 11,52 sn (189 kmh), Son Sürati 230 kmh civarında. Civarında diyorum çünkü o süratte seyredirken kimse km saatine bakmaya cesaret edemez kanaatimce. Ben 210 km civarında bir ara bakabilmişim ama sadece 1 kere. Tabi belirtmeliyim ki o esnada üzerimde trekli bir kask, uzun enduro montu vardı, motorda ise arkada topcase ve yüksek touring camı takılı idi. Her neyse zaten 240-250 km gibi 6.vitesin bitmesi lazım. Bir Sportbike için çok kötü (Özellikle top speed) ama bir tourer için iyi değerler özellikle de akcelerasyon (hızlanma) değerleri.

Motorun bence iyi, ama birçok internet eleştirisinde yakınılan özelliği gürültüsü. Son derece tekdüze ve düşük volume'de bir motor sesi var. Kullanıcıyı ve etrafı rahatsız etmemesi bana göre iyi, ama bazı kullanıcılara göre de otomobil sürücülerini tarafından algılanamamaya yol açan bir dezavantaj. Şunu kabul etmek lazım ki vahşi akcelerasyonu tamamlayan bir motor sesi yok. 8.000 devirden sonra motor çıldırıyor ama ses bunu tam olarak yansıtmıyor (MUŞ) Gürültü isteyenler için egzoz modifikasyonu yerinde olacaktır. Ama benim gibi sakin kafayla yol almak isteyenlerin ekstra paraları ile çok daha verimli işler yapmaları mümkün

Motorun en önemli özelliklerinden biri de mükemmel frenleri. R1, R6 ve R7 de kullanılan 298 mm'lik 4 kaliperli çift disk'li ön frenler ile tüm motosikletler arasında en iyi frenlere sahip olduğunu söylemek hiç de yanlış olmaz. 48km-0 fren mesafesi: 8,2 m, 96 km-0 fren



mesafesi 32,4 m. Bu ters G kuveti öylesine kuvvetli ki, motora bacaklar sıkıca sarılmadan ani fren yapmak depoya aniden fazla içli dışlı olmanıza sebep oluyor ve gerçekten de can yakabiliyor.

2000 senesinden itibaren FZS'lerde ayarlanabilen ön amortisörler bulunuyor. Arka amortisörler de ayarlanabiliyor. Motorun yere basışı çok sert değil. Kısa süreli engebeli yollarda bile çok rahatsızlık vermiyor. En alçak yeri yere 130 mm yakınlıkta. Ben altını bugüne kadar hiç vurmam ama yüksek kaldırımlardan inmek araziye girmek gibi faaliyetler içersine de girmedim tabi ki. Sonuçta dikkat edilmesi gereken bir motor. Bu dikkat de bir enduroya göre özgürlükleri fena halde kısıtlıyor .

Benzin deposu 2000 öncesi modellerde 18 lt, 2000-2001 arasında 20 lt, 2002 modellerden itibaren ise 22 lt. Gösterge panelinde analog bir benzin göstergesine ve uyarı ışığına sahip. 3,5 lt kaldığı andan itibaren ışık yanıyor ve size 50-70 km kadar benzinci arama imkanı veriyor. 100-120 km arası uzun yol sürüşünde benim motorumda gördüğüm en az değer 4,9 lt/100 km. Şehir içinde ise genelde 5,5 lt, çok azgın kullanırsam 6,5 lt gibi değerler görebiliyorum. Sonuçta benim 20 lt depolu motorumda uzun yolda 300-350 km arasında ışık yanıyor. Eğer 90 km hızla sabit devirde ekonomik sürüş yapsam 100 km'de 4,5 lt'ye inebileceğini hissedebiliyorum.

Sele kesinlikle görüldüğü kadar rahat. 2 kişi oturulduğunda arada büyük bir boşluk oluşabiliyor. Özellikle artcınız çantaya yaslanırsa. 250 km'ye kadar durmadan yol yaptım. İtiraf etmeliyim ki 100 km'den sonra bugüne kadar kullandığım tüm motorlarda olduğu gibi durup dinlenme isteği başlıyor . Ama bununla baş etmek hiç de zor değil. Sürüş pozisyonu endurolara göre çok da rahatsız değil. Gidon oldukça yüksekte kesinlikle depo üzerine yatmanız gerekmiyor ama nispeten biraz geride olan seleden ona ulaşmak için biraz da olsa eğilmeniz gerekiyor. Bacaklar biraz kıvrık rahatsız edici bir yönü yok ancak çukur ve kasıstelerden geçerken ayağa kalkmak için endurolara göre biraz daha fazla efor sarf etmeniz gerekiyor. Selenin altında 2 kademeli oldukça büyük bir göz var. Buraya bir çok ekipman sığdırılabilir (Bir yağmur pantolonu, 1 disk kilidi, 1 lastik spreyi, 1 zincir spreyi, temizlik bezleri süngerler sabun selpak vs.)

Rüzgâr koruması iyi değil. Karenajsız çıplak bir motor için bu son derece normal. Motorum son modellere göre daha yüksek bir ön karenaj ve cama sahip olan 2001 model olmasına rağmen orijinal cam ile 120 kmh'den itibaren rahatsız edici bir rüzgârla karşılaşılıyor. Depo üzerine yatarak 150 kmh'e kadar bir nebze rahatlama sağlanabiliyor ama depo üzerine yatmak bana çok rahatsız geliyor. Bu sebeple yüksek bir touring camı edindim. Böylece dik pozisyonunda 150 km/h'e kadar fazla rüzgar almadan gidilebiliyor. Daha fazla süratleri ya yapmayacak yada rahatsız olmayı göze alacaksınız.

Bu motora geçecek arkadaşların ekipman listelerini de gözden geçirmeleri gerekecek. Eski kumaş montunuz ve kaskınızla ilk kullandığınızda, Racing kullanan sürücülerin neden çok sıkı deri montlar giydiklerini ve bir kask'a neden 500 EUR verdiklerini çok daha iyi anlamaya imkânına sahip olacaksınız. Rüzgâr kumaş montları çok şişiriyor. Kısa ve çok sıkı bir kumaş mont iş görebilir ama en iyisi deri

mont. Aerodinamisi iyi ve sessiz bir kaska da çok ihtiyacınız olabilir.

Yanal rüzgârlara karşı direnci çok iyi. Bunu, daha küçük bir yan alana sahip olmasına ve alçak olmasına bağlıyorum. Köprüden rüzgârlı havalarda çok geçtim ama hiç kendimi güvensiz hissetmedim.

Motorun bir diğer olumlu özelliği ise yan sehpanın yanı sıra 2. bir tam sehpa da sahip olması. Böylece lastik değiştirmek ya da zincir yağlamak son derece kolay oluyor. Gerçekten de tam sehpa çok önemli bir gereç, birçok arkadaşımız bu parçayı elde yaptırmanın ya da getirtmenin çarelerini arıyor. Fazer'de bu önemli parçaya ekstra para ödmeden, motorun orijinallik ve ağırlığını arttırmadan sahip olabiliyorsunuz.

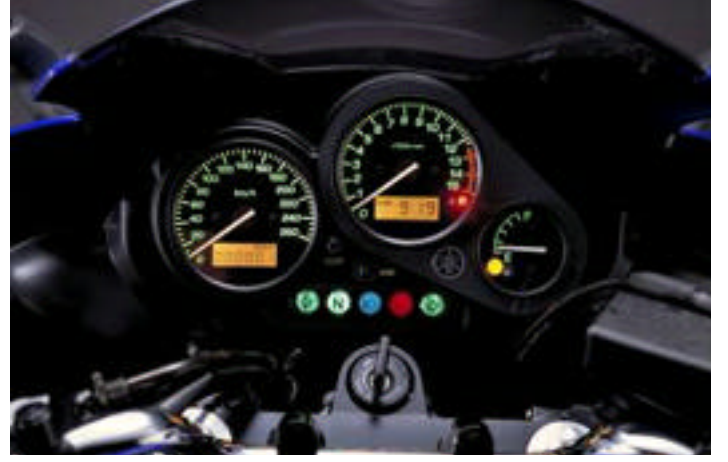
Motor üzerindeki orijinal alüminyum döküm jantlar ile piyasaya arz ediliyor. Bu sayede lastik yarılmadıkdan sonra patlamasından korkmaya gerek yok. Tabi sele altında bir lastik spreyi taşımak şartı ile. Döküm jantların bir dezavantajı ise eğilmemesi ve zarar görmemesi için derin çukurlardan daha dikkatle kaçmak gerekmesi.

Gösterge paneli son derece ergonomik. Total km haricinde 2 tripmetre daha oluşu tourer olduğunun en büyük ispatı. Böylece 1. tripmetrede benzin, 2.de ise günlük ya da total tur km hesabınızı yapılabiliyorsunuz. Total km, Tripmetre 1-2 ve dijital saat arasında bir düğme vasıtası ile geçiş yapılabilir. Benzin göstergesi ve rezerv uyarı ışığı olduğundan kolayda bir yerde rezerv musluğu yok ama buna gerek de yok. Hararet göstergesi yok ama ikaz ışığı var. Keşke gösterge de olsa imiş, müşürün bozuk olabileceğini düşünmek insanı korkutuyor.

Görünüşü 2002 senesinde büyük bir makyaj geçirdi. 2002 öncesi modeller eski TDM tarzı bir ön görünüşe sahipken, 2002'den itibaren önden görünüşünü bir R6'dan ayırmak ancak çok dikkatli gözlerin yapabileceği bir iş haline geldi. Bu sınıfın en ünlü motoru Bandit'ler bile bir ön kareneja kavuştu. Ama en azından Fazer'in ön kareneji racing havasından uzaktı. Ama şu anda tam bir racing ön görünümüne kavuşmuş. Bana göre naked bike'ların felsefesi moda ve trendlerden uzak, seçkin özel bir görünüm. Bu felsefesinden biraz daha uzaklaşıp racing görünümüne kavuşan 2002 modeller açıkçası beni hayal kırıklığına uğrattı. Şunun şurası bir de yan kareneji ekleselerdi de Thundercat diye satsalardı ne fark ederdi diye düşünüyorum. Bu değişikliğin tek iyi yanı farların yeterince aydınlatmamasından şikayetlerin ortadan kalkacağı. Gerçekten de 2002 öncesi modellerde farlar yeterince iyi aydınlatma sağlayamıyordu.

Motorun can sıkıcı özelliklerinden biri de yan karenejinin olmasından dolayı girinti çıkıntısı bir hayli fazla olan bir motor. Bu girinti çıkıntılar çok çabuk çamur ve kirle dolabiliyor. Bu kadar seksi bir motorun çamurlu kirli vaziyette gezmesi de insanı gerçekten üzüyor. Sonuçta nerede ise bir cruiser kadar ilgi ve alaka isteyeceğine hazırlıklı olmak lazım.

Manevra kabiliyeti sınıfında normal olmakla beraber, şehir içinde can sıkıcı olabiliyor. Özellikle dar sokaklarda 180°'lik dönüşler yaparsanız bir enduroya göre en az 1-2 ileri geri fazla yapmayı göze almanız gerekiyor. Hoş sıkı racing'ciler bu işin kolayını bulmuş-



lar. Motoru yan sehpa üzerinde 1 sn içinde 180° hatta 270° döndürenleri görüyorum. Ama bu iş için motorun yanında ayakta durmak ve kuvvetli kaslara sahip olmak gerekiyor. Bu cambazlığı yaparken motoru devirebilir ya da belinizi - kolunuzu incitebilirsiniz.

İki şerit arasında duran araçların aralarından geçmek sorun değil, ama bir şerit arasından diğerine geçmek için duran araçların arasında yolu yanlamasına kesmek, manevrasının iyi olmamasından dolayı oldukça zor. Yani sıkışık trafikte bir scooter ya da hafif bir enduronun kıvraklığını beklememek gerekiyor.

Sarf malzemeleri ve yedek parça olarak, sınıfındaki tüm 4 silindirli motorlar gibi nispeten düşük bütçelerle motor yürütmek isteyenlere hitap etmiyor. Bu sınıftaki tüm motorlarda son derece pahalı bujilerden 4 tane kullanıyorsunuz. Tam sentetik yağ kullanılması tavsiye ediliyor. Lastikler gerçekten de çok pahalı ve ömürleri kullanım tarzına göre çok kısa olabiliyor. Süratli ve yıpratıcı bir sürücü için 5.000 km'de lastik değiştirmek son derece doğal. 10.000 km bu tarz bir motor için lastiğin son km'lerini yapması manasına geliyor. Benim lastiklerim 11.000 km'de ama son derece yumuşak kullanıyorum motorumu. Görünüşleri ve yol tutuşları iyi ama yine de yaz girişinde en fazla 13.000 km'de lastikleri değiştireceğim. Aynı şeyler zincir dişliler içinde geçerli. Sonuçta km başına lastik buji ve zincir maliyeti aynı kullanım tarzı ile yürüyen tek silindirli bir enduroya göre en az 2-3 misli pahalıya mal oluyor. Filtreler ve yakıt tüketimi yönünden bir fark yok.

Sonuçta:

- Arazide ve bozuk yollarda hiçbir işi olmayan,
- Motorunu %70 hobi amaçlı gezmek, %30'a kadar şehir içinde ulaşım amaçlı kullanan,
- Şehir içinde, çok ayak altı, dar ve riskli yerlere girmeyen,
- Akselerasyon ve sıkı frenler isteyen bir sürücüyü çok mutlu edebilecek bir motor. **KITEKER**

→ **Bülent Berkcan / İstanbul / Ekim 2003**

#### Teknik Özellikler

Motor tipi	Sıralı 4 silindir 4 zamanlı
	16 sübap su soğutmalı
Silindir Hacmi	599 cc
Kompresyon	12:1
Çap x Strok	62 x 49,6 mm
Güç / Tork	95 hp 11.500 devir/ 62.4 NM 9.500 devir
Şanzıman	6 vites ıslak çok diskli
Ön / Arka fren	298 mm çift disk / 245 mm tek disk
Ön / Arka lastik	110 70 ZR17 54W / 160 60 ZR17 69W
Wheelbase	1.415 mm
Yerden yükseklik (Min)	130 mm
Sele Yüksekliği	790 mm
Boyutlar	2080 x 710 x 1.180 mm
Ağırlık	189 kg
Yakıt Deposu	22 lt (Eski modellerde 20 ve 18 lt)
Yağ miktarı	3,5 lt
Su+Antifriz	1,95 lt



# Test Dünya turuna hangi lastikle çıkarsınız?

**Enduro kullanıcılarının genelde diğer motosiklet kullanıcılarından farklı bir yanı vardır. Diğer motosiklet sürücüleri sadece cadde de gezebilirlerken, Endurocu'lar yol şartlarına bakmaksızın gidebilecekleri her yeri gezmek ve tanımak isterler.**

Motorlarından beklentileri oldukça fazladır. Uzun yolculuklara dayanıklılık, hemen her türlü yol koşulunda iyi ve emniyetli bir sürüş, üstün viraj kabiliyeti, gerektiğinde asfalt dışında da kullanılabilme bunlardan bazıları...

Çok değil yaklaşık 10-15 sene önce Enduro denince akla, hafif, kıvrak, dişli lastikli motorlar gelirdi. Lastik dişleri o kadar abartılıydı ki hızlı asfalt kullanımında bu dişler blok olarak lastikten ayrılıbiliyorlardı.. Zamanla Enduroların oturma pozisyonlarından dolayı aynı zamanda iyi bir tur makinesi olduğu da anlaşılınca, motosiklet üreticileri daha büyük, daha güçlü ve daha konforlu Endurolar üretmeye başladılar. Tabii bu arada ağırlaşan motorların caddede konforlu ve güvenli kullanımı açısından bu abartılı lastik dişleri kısaltmaya ve yerlerini geniş bloklara bırakmaya başladı. Yeni teknolojilerin de gelişmesiyle günümüzde artık eskisi gibi dişler kopmuş ve daha konforlu bir kullanım sağlanıyor.

Radyal lastik teknolojisi öncüsü Michelin 1993'de ilk yeni teknoloji Enduro lastiklerini piyasaya sürdü. Çapraz karkaslı alt yapı yerine artık radyal karkas dönemi başlamıştı. Bu yeni teknoloji daha iyi bir yol tutuş ve daha az aşınma sağlıyordu. Günümüzde cadde ağırlıklı kullanım için imal edilen Enduro lastikleri çapraz karkas yapısına sahipler. Ağır ve hızlı motorlar için üretilenler ayrıca çelik kuşaklarla desteklenmiştir. Bu çelik kuşaklar ek bir yol stabilitesi sağlamakla beraber arazi koşullarında ve düşük havalı kullanımlarda, çelik kuşak esnek olmadığından, yapıları bozulabilmektedir. Dolayısıyla daha hafif Endurolarda, off-road kullanımında, zorlu arazi şartlarında lastik yapısındaki bozulmaları engellemek amacıyla, çapraz karkas yapılı lastikler kullanılmaya devam etmektedir.

Tek bir lastik bize bütün bu beklentileri sağlayabiliyor mu ? Devam eden yazımızda bunun mümkün olup olmadığını ve kullanım şekline göre motosikletinize hangi lastiği seçmeniz gerektiğine yardımcı olacak bilgiler vereceğiz.

Geniş kapsamlı karşılaştırmamızda motorları ağırlıklarına ve güçlerine göre 2 ayrı grupta ele aldık.

1. 250cc – 650cc motor hacminde ve boş ağırlığı 180 kg'a kadar olan genellikle tek kişilik kullanıma uygun motorlar. Ön jant 21 inç arka jant 17 inç olarak ele alındı.

2. 650cc - 1150cc motor hacminde ve boş ağırlığı 180 kg'dan başlayan büyük endurolar. Kesin belirleyici olmamakla birlikte bu gruptaki motorların asfalt ağırlıklı kullanımı öngörüldüğünden, çoğunun ön jant çapı 19 inç olarak imal ediliyor. (Transalp ve Africa Twin hariç, zaten bunlar her iki gurubunda özelliklerini taşıyorlar)

Karşılaştırmamızda 12 motosiklet bütün aşağıdaki lastiklerle test edildi. İlginç olan aynı lastiğin, ayrı motorlarda farklı sonuçlar verebilmesiydi. Bu nedene lastikler hakkında her motorda öne çıkan ortak özellikler kriter olarak alındı. Özellikleri test sırasında sıra dışı zayıf çıkan lastikler için aynı modelden ikinci bir çift daha denenerek bu zayıflığın sadece o çift lastiğe ait olup olmadığı sınılandı.

Viraj ve yüksek sürat stabiliteyi asfalt yüzey sıcaklıklarıyla da değişebilir olduğundan bu testler sabah ayrı, öğleden sonra ayrı olmak üzere tekrarlandı. Limitlerin objektif olarak belirlenebilmesi amacıyla sabit bir parkurda defalarca aynı lastiklerle döndü. Parkurun belirli yerleri seçilerek buralarda motorlar limitlerinde kullanılarak sonuçlar kaydedildi. Belirli noktalar seçilmesinin sebebi ise aynı yerde her geçiş sırasındaki tepkilerin ortalamasını alabilmektir. Bütün parkurun limitlerde geçilmemesinin sebebi ise insan faktöründen oluşabilecek konsantrasyon bozukluklarının sonuçlara negatif etkilerini engellemektir.

Sürüş stabilitesi motorların değişken zeminde maksimum süratte, ortalama süratte, viraj dönüşlerinde ve viraj dönüş sürati limitlerinde yalnız sürücü ve yolcu ile ayrı ayrı denenerek değerlendirildi. Denemeler sırasında lastiklere motosiklet imalatçılarının verdiği lastik hava basınç değerleri uygulandı. Hatalı bir sonuç elde edildiğinde +/- 0,2 bar farklı basınçlarla ölçümler tekrarlandı. Viraj sınır hızlarında kaymanın aniden mi yoksa kontrollü bir şekilde mi başladığı dikkate alınarak, kontrollü kaymalar her zaman pozitif değerlendirildi.

Değişken asfalt zeminde düzgünlükler aşılrken direksiyonun ve arka tarafın tepkileri sıra dışı olması halinde ayrıca sonuçta belirtildi.

Lastik aşınmalarının hesaplanabilmesi amacıyla her 500km sonunda iz derinlikleri ölçüldü. Aşınma değerleri, teorik ömrün <3mm olduğunu varsayarak lastiğin kullanım ömrü, dolayısıyla da dayanıklılığı hesaplandı. İlginç bir sonuç ise Bridgestone TW 152'nin teorik ömrünün 8200km ile Pirelli MT90'a göre yarı yarıya çıkmasıydı. Aynı zamanda beklenmedik şekilde Conti TKC 80'nin, ömrünün dişli bir arazi lastiği olmasına rağmen, 8500km olarak hesaplanıyordu.





Fren testleri güvenliği sağlanmış, trafiğe kapalı bir alanda gerçekleştirildi. 100-0 km/h değerleri arasında aynı motosiklet için 13m'te varan farklılıklar tespit edildi. Bu pratikte bir engel karşısında, iyi frenajı olan lastiğin durma hızına geldiğinde zayıf frenajı olan motorun 43km/h ile engele çarpması olarak ta düşünülebilir!!!

Islak zemin testleri ise özel olarak sulanan bir parkurda gerçekleştirildi. Bir-iki lastik dışında emniyetsiz değerlere ulaşılmadı.

Arazi testlerinde zemin aynı olmakla beraber lastikler farklı yapılar da dizayn edildiğinden sonuçların birebir karşılaştırılması doğru olmayacaktır. TKC 80 ve Karoo gibi iki off-road canavarına karşı doğal olarak diğer lastikler erken havlu attılar. İşin ilginç bu iki arazi lastiği asfaltta yeterli tutuş sağlayarak bu konudaki beklentileri fazlasıyla yerine getirdiler. Diğer asfalt kullanımı ağır basan lastikler fabrikalar tarafından verilmiş basınçlarda farklı tutuş özellikleri gösterse de, basınçları izin verilen min. basınç olan 1,5 bar'a düşürüldüğünde arazide birbirlerine çok yakın performans verdiler!!! [Bunu çok yavaş arazi etapları dışında uygulamayın sakın, asfaltta ve yüksek süratlerde normal basınç değerlerinde kullanmak motorun stabilitesi açısından çok önemli]

Bir küçük dip not da şaftlı motosikletler ile ilgili. Bu modeller, şaftın da arka lastikle beraber hareket etmesi ve dolayısıyla yaylanan kütlelerin daha ağır olması sebebiyle, özellikle ani tümseklerde, süspansiyonun zincirli motorlara göre daha geç reaksiyon vermesine neden oluyor. Bu etkinin azaltılması amacıyla şaftlı motorlarda eğer özel bir süspansiyon takılı değilse, yumuşak yanaklı ve yaylanma kabiliyeti yüksek lastikler seçilmesi tavsiye edilir.



### Bridgestone Trailwing TW 41(ön) / TW 42B(arka)

**Sürüş izlenimleri:** Normal süratlerde problemsiz olmakla beraber, yüksek süratlerde düz gidiş stabilitesi zayıflıyor. Yumuşak yanaklar yollardaki yama ve kanallarda huzursuzluk yaratabiliyor. Viraja girerken direksiyona az da olsa bir ters kuvvet uygulamak gerekiyor. Hızlı virajlarda arka lastik kayma eğilimi gösterebiliyor.

**Kuru zemin:** Ortalama sayılabilecek bir yol tutuşu var. Viraj sınır hızlarında arkanın çabuk kopmasına rağmen kontrol edilebilir olması olumlu.

**Islak zemin:** Kuru zeminin aksine ortalamanın üstünde bir performansı var. Yağmurlu geziler için çok uygun.

**Arazi:** Kumlu ve gevşek zeminde yeterli ama çamurlu zeminde vasaat.

**Konfor:** Lastik yüzeyi sert ve dolayısıyla konforlu değil. Yolda gürültülü.

**Sonuç:** Konforsuzluğu, stabilite sorunları, ve aşınmasının yüksek



olması onu geri sıralara düşürüyor. ←



### Bridgestone Trailwing TW 101 / TW 152

**Sürüş:** Yol stabilitesi çok iyi. Kontrol edilebilirliği iyi. Yol tutuş özellikleri ortalama değerlerde kalıyor. Özellikle ağır Endurolarda, iki kişi ve yükte seyahat ederken tutuş hissi çabuk kayboluyor.

**Kuru zemin:** Yeterli yol tutuşa sahip ama bu bombe ve düzgünsüzlüklerde zayıflayabiliyor.

**Islak zemin:** Ortalama yol tutuş değerlerine rağmen frenlemesi zayıf. Özellikle yenilenmiş 'G' modeli çok kötü bir ıslak zemin performansı sergiliyor.

**Arazi:** Toprak yollarda yeterli.

**Konfor:** Gürültüsü az, konforu iyi.

**Sonuç:** Birçok Japon Endurosunda standart lastik olarak gelen Trailwing ortalama performansına rağmen hızlı aşınmasıyla puan kaybediyor. ←



### Metzeler Enduro 3 Sahara

**Sürüş:** Ortalama sürüş konforu ve iyi seviyede yol stabilitesine sahip. Hızlı virajlarda hissiz ve sağır kullanımı var. Sınır değerlerde kullanmak güç ve konsantrasyon gerektiriyor.

**Kuru zemin:** İdare eder bit yol tutuşu sağlıyor. Sınır değerlerde oldukça geniş bir kayma limiti var.

**Islak zemin:** Yağmurda eğlenceli bir sürüş hissi var. Virajda çabuk kayabiliyor ama hiçbir lastikle motorun arkasını toplamak bu kadar kontrollü olmayabilir.

**Arazi:** Toprakta çok başarılı. Çamurda da gitmem demiyor.

**Konfor:** Yolda gürültülü olmasına rağmen konforu iyi

**Sonuç:** Geniş kullanım bandı var. Her durumda yeterli performansla sahip ama hiçbir durumda da mükemmel değil. ←





#### Metzeler Enduro 4

**Sürüş:** Başarılı bir sürüş hissi var. Sadece yüklükten yol tutuşu biraz zayıflıyor ve bu da bombeli zeminde yüksek süratlerde yalpalamaya neden olabiliyor.

**Kuru zemin:** En iyi yol tutuş özelliklerine sahip lastiklerden birisi. Virajlarda da başarılı, Yüklükten bu başarı biraz gölgelenebiliyor.

**Islak zemin:** Yine çok başarılı sayılabilir. Fren mesafesi tüm denen lastikler arasında en kısa olanı.

**Arazi:** Toprakta idare eder ama çamurda motordan inip de yürüseniz daha çabuk ve güvenli yol alırsınız.

**Konfor:** Yumuşak yanakları sayesinde darbe emişi çok iyi. Sessiz sürüşlü.

**Sonuç:** Asfalttan fazla çıkmayı düşünmüyorsanız, tek kişilik uzun seyahatler için çok uygun bir lastik. Aşınmazlığı iyi. ←



#### Metzeler Tourance

**Sürüş:** Çok stabil sürüşü olan bir lastik. Yüklü girilen virajlarda yol tutuşu kardeşi Enduro 4 kadar olmasa da zayıflayabiliyor.

**Kuru zemin:** Düz gidişi her yol şartında çok stabil. Virajlarda iyi sayılabilir.

**Islak zemin:** Yine en başarılı lastiklerden birisi. Yağmurlu havalarda korkulacak bir durum olmaktan çıkıyor. Tutuş sınırına ulaşıldığında reaksiyonları kontrol edilebilir düzeyde.

**Arazi:** Asfaltta bu kadar başarılı olunca, arazide performansın zayıf kalacağını düşünebilirsiniz belki. Ama beklenmedik şekilde iyi performansı var. Bunu derin dişlerine borçlu olduğunu söylemek, herhalde yanlış olmaz. Tabii başarısı bir asfalt lastiğinin olabileceği en üst seviye kadar, diğer arazi uyumlu lastiklerle karşılaştırmak yanlış olur.

Konfor: Son derece sessiz ve konforlu bir lastik.

**Sonuç:** Özellikle büyük Endurolar için her bakımdan çok uygun. Kusur aramak gerekirse, sadece iki kişi ve yükte seyahatte yol tutuşu zayıflıyor. Aşınması da çok az olduğundan, yüksek sayılabilecek fiyatına rağmen ekonomik bile denilebilir. ←

#### Dunlop Trailmax

**Sürüş:** Her ne kadar yol tutuş stabilitesi en iyi olmasa da, viraj özellikleri mükemmel seviyede. Keskin ve hızlı virajlar Trailmax ile çocuk oyuncağı sayılır.

**Kuru zemin:** Hızlı sürüşe imkan veren iyi bir yol tutuşu var, virajlarda dişlerin bittiği sınıra kadar sorunsuzca yatırabilirsiniz motoru. Sınır aşıldığında dikkatli olmak lazım!!

**Islak zemin:** Ortalama değerlerde. Kaymaya erken başlasa da kontrolü kolay.

**Arazi:** Ortalama seviyede tutuş veriyor, zorlandığında kontrolü kayboluyor.

**Konfor:** Gürültülü sayılabilir ama düzgünsüzlükleri çok iyi absorbe



edip iyi bir konfor sağlıyor.

**Sonuç:** Aşınmazlığının iyi seviyede, ve zayıf yönünün de yok denebilecek kadar az olması Trailmax'ı özellikle hafif Endurolar için tavsiye edilebilecek bir lastik yapıyor.



#### Dunlop Trailmax D604

**Sürüş:** Yol tutuşu mükemmel olsa da düzgünsüzlüklerde stabilitesini kaybetme eğilimi gösteriyor. Virajı da iyi ama bombelere tahammülü yok.

**Kuru zemin:** Yola daha iyi yapışan bir lastik yok. Ama yol pürüzleri arttıkça tutunma zayıflıyor. Her zeminde frenajı çok iyi.

**Islak zemin:** Yine çok başarılı sayılabilecek tutuş özellikleri gösteriyor.

**Arazi:** Burada da asfalt uyumlu lastikler arasında iyi bir yeri var. Hiçbir kuru arazi şartında gitmem demiyor, kontrollü.

**Konfor:** Sessiz sayılır, darbe emişi iyi.

**Sonuç:** İyi bir aşınmazlık değeri, süper bir yola yapışma kabiliyeti, iyi frenaj değerleri tek zayıf yanı olan bombeli asfalttaki yol tutuş kaybını unutturabilir. Büyük Endurolar için özellikle tavsiye edilir.



#### Continental Enduro Pro

**Sürüş:** Manevra kabiliyeti ve fren mesafesi iyi. Sürüş stabilitesi ve yol tutuşu ortanın üstünde sayılır.

**Kuru zemin:** Yumuşak hamuru sayesinde yola iyi yapışıyor. Yüzey eğimi oldukça fazla olduğundan, kendiliğinden viraja yatıyor.

Virajda kayma sınırına da geç ulaşıyor ama bu sınır değer değişkenlik gösterebiliyor!!!

**Islak zemin:** Genel olarak başarılı...

**Arazi:** Dişlerinin arasındaki boşluklar oldukça dar. Dolayısıyla arazide iyi bit tutuş sağlayamıyor.

Konfor: Gürültüsü düşük, darbe sönümü iyi, konforlu bir lastik

**Sonuç:** Arazideki düşük performansına rağmen, aşınmasının da düşüklüğü nedeniyle konforlu ve kullanışlı bir lastik. ←

#### Pirelli MT 60

**Sürüş:** Virajda direksiyona güç vererek istediğiniz yöne dönebiliyorsunuz. Ama izinden de kolay çıkmıyor. Düz gidişi biraz hissiz ama stabil.

**Kuru zemin:** Yola iyi yapışıyor, virajlarda sınır değerlerde kontrolü kolay, tehlike yaratmıyor.

**Islak zemin:** Tutuşu başarılı, Enduro 3 kadar eğlenceli bir sürüş sağlamasa da kayan arkayı toplamak keyif veriyor.

**Arazi:** Toprakta başarılı fakat ıslakta ve çamurda tutunma limitlerine çabuk ulaşıyor.

**Konfor:** Sessiz sayılmaz ama yaylanması ve yol emişi iyi.

**Sonuç:** Asfaltta iyi, diğer zeminde ortalama değerlere sahip yeterli bir lastik. Yeniye karşı diş derinliği kendi sınıfındakilerden az olma-



sı çabuk bitecek hissi verse de aşınması düşük olduğundan ömrü ortalama değerlerde. Özellikle hafif Endurolara tavsiye edilir. ←



#### **Pirelli MT 80**

**Sürüş:** Düz gidiş stabilitesi başarılı. Yan rüzgarlarda ve bombeli zeminde yalpalama oluşabiliyor.

**Kuru zemin:** En iyi değerlere sahip olmasa da virajda ve düz yolda stabilitesi iyi. Tutuş özellikleri yeterli seviyede. Yüklü kullanımda stabilitesi zayıflıyor.

**Islak zemin:** Sürüş sırasında konsantrasyon gerektiriyor

**Arazi:** Bir asfalt lastiği olarak hiçte fena sayılmayacak asfalt özellikleri var. Hafif arazi koşullarında sorunsuz yol almayı sağlıyor.

**Konfor:** Orta seviyede.

**Sonuç:** Genel olarak zayıf yanı yok. Yağmurda dikkatli kullanmak lazım. Hızlı sürüşler için pek tavsiye edilmez. Orta büyüklükteki Endurolara tavsiye edilebilir. ←



#### **Pirelli MT 90 Scorpion S/T**

**Sürüş:** Her yol şartında mükemmel olmasa da başarılı denebilecek sonuçlar verdi. Düz gidiş stabilitesi iyi ama bombelerde bozulabiliyor. Virajlarda sınıra ulaşıldığında yalpalama oluşuyor.

**Kuru zemin:** Genel olarak başarılı. Yüklükten bile özelliklerini kaybetmiyor. Virajlarda sınırları oldukça yukarılarda.

**Islak zemin:** Yol düzgünse ortalama sonuç veriyor. Viraj içi düzgünsüzlüklerinde stabilitesi bozuluyor. Fren değerleri vasat.

**Arazi:** Benzerleri Tourance ve Trailmax 604'e yakın sonuçlar veriyor.

**Konfor:** Orta seviyede...

**Sonuç:** Kuru zemindeki başarısını ıslak zeminde devam ettiremedi, aşınma nedir bilmeyen yüzeyi sayesinde uzun süreli kullanımlar için büyük Endurolara tavsiye edilir.

#### **Michelin Sirac**

**Sürüş:** Kullanımı biraz hissiz ama manevra kabiliyeti ve düz gidiş stabilitesi iyi.

**Kuru zemin:** Başarılı sayılabilecek mükemmel yakın yol tutuş

özellikleri gösteriyor. Kayma sınırları aşıldığında kontrolü kaybetmiyor.

**Islak zemin:** En iyilerden bir örnek daha. Kayma sınırına çok geç ulaşıyor ve kayması kontrol altında tutulabiliyor.

**Arazi:** Sirac araziden pek hoşlanmıyor. Sadece kolay ve düzgün zeminli toprakta kullanmaya uygun.

**Konfor:** Sessiz ve konforlu.

**Sonuç:** Cadde kullanımına yönelik bir lastik. Yeniye kenarları dişli görünen lastik hızla eriyor. Orta büyüklükteki Endurolara tavsiye edilir. ←



#### **Michelin T 66X**

**Sürüş:** Asfaltta rakip tanımıyor. Düz gidiş, virajı çok iyi. İki kişi binildiğinde dahi yol tutuş özellikleri ve stabilitesi değişmiyor.

**Kuru zemin:** Dört dörtlük bir lastik. İstem dışı kontrolsüzlük yaratmıyor. Sınır değerler aşıldığında dahi iyi huylu sayılır.

**Islak zemin:** Kuru zeminin aksine belki de bu karşılaştırmanın en kötü ıslak zemin performansına sahip. Fren mesafesi ve viraj hakimiyetinin zayıflamasının yanında, düz gidişte 100km/h süratleri aşmak için çaba sarf etmelisiniz.

**Arazi:** Ortalama değerlerde.....

**Konfor:** Çok başarılı, sessiz ve yumuşak....

**Sonuç:** Sınıfının en eski lastiklerinden olmasına rağmen kuru asfalt kullanımları için en başarılı lastik sayılabilir. Nedense yağmur performansını iyileştirme konusunda pek bir çalışma yapılmamış. Bu da genel başarısını düşürüyor. Aşınması düşük ama fiyatı yüksek!!! ←



#### **Metzeller Karoo**

**Sürüş:** Aslında bu lastiğin yol özelliklerini diğer asfalt lastikleriyle karşılaştırmak haksızlık olur. Tıpkı arazi özelliklerini karşılaştırmanın diğerlerine haksızlık olacağı gibi. Yolda tehlikesiz bir şekilde düz gitmeye ve viraja girmeye yetecek kadar performans sağlıyor. Her ne kadar 160 km/h maksimum hız limiti verilmişse de, sınırları zorlamayın derim

**Kuru zemin:** Asfalt performansı araziye ulaşabilmek için iyi.

**Islak zemin:** Kuru zeminden daha iyi veya kötü diyebilmek zor. Ama hakkını yemeyelim, 120 km/h hızla asfalt üzerindeki 10 cm derinliğindeki su birikintisinden kontrolü kaybetmeden geçebilmek her lastiğin harcı değil Virajlarda özel dikkat istiyor.

**Arazi:** O alıştığınız yol Enduronuzun bu lastiklerle arazide nasıl gidebileceğini hayal bile edemezsiniz. Asfalttan çıktıktan sonra da aynı tempoyla devam ediyor. Düz duvara tırmanmayı bile düşünmeye başlıyorsunuz bir süre sonra...

**Konfor:** Konfor mu? Asfalt yolda sıkılmamak için lastiğin üstündeki dişleri, altınızda hissettiğiniz vibrasyonun yardımıyla tek tek sayabilirsiniz.

**Sonuç:** Asfalta da gidebilen bir arazi canavarı. Üstelikte büyük Endurolara da uyumlu ölçüleri olan nadir örneklerden. Ömrünün kısalığından bahsetmeye gerek yok sanırım ama böyle bir arazi performansına değer doğrusu... ←





### Continental TKC 80 Twinduro

**Sürüş:** Bu lastik kalın ve yüksek dişlerine rağmen asfaltta başarılı bile sayılabilir. Hızlı virajlarda kayma doğal olarak erken başlıyor. Viraja girmek de güç isteyen bir iş. Viraj içinde yalpalamalar oluşabilse de düz gidişi sorunsuz.

**Kuru zemin:** Yol stabilitesi ve tutuşu iyi. Sınıra ulaşıldığında kontrollü bir kayma başlıyor.

**Islak zemin:** Yağmurda Asfalt kadar olmasa da idare eder. Aquaplaning (lastiğin suyu altından atamayıp su tabakası üzerinde yüzmesi) bu lastik için geçerli bir kelime değil.

**Arazi:** Keyif asıl şimdi başlıyor. Biraz da kullanım tecrübesiyle gözünün gördüğü here yere gidebilirsin.

**Konfor:** Gürültülü, konforsuz. Ama zaten amaç konforlu olması değil ki...

**Sonuç:** Arazi ve asfaltta eşit performans gösteren TKC 80, beklenmedik şekilde uzun ömürlü de. Tabii bu uzunluk biraz da sizin arazide gaz kolunu nasıl kullandığınıza bağlı. Karoo gibi hem her motora uygun boyutları mevcut hem de şambriyelsiz seçenekleri. ←

### Lastik kullanım, bakım ve montaj bilgileri

**- Lastik havaları:** Birçok lastik arızası yanlış hava basıncı ile kullanım yüzünden meydana gelir. Ayrıca yanlış hava basıncı motosikletin yol tutuşunu da kötüleştirir. Her motor için doğru hava basınçları üretici tarafından verilmiştir. Bu hava değerleriyle motorun yük durumuna göre +/- 0,1-0,3 bardan fazla oynamamak gerekir. Bu değerler en az haftada bir defa olmak üzere, lastik yola çıkmadan, soğukken ölçülür. Yolda lastiğin ısınmasıyla artan basınç azaltılmamalıdır. Yüksek hava değeri yol tutuşunu, konforu ve aşınmayı artırır. Düşük hava değeri ise lastiğin aşırı ısınarak yapısının bozulmasına yol açar.

**- Profil derinliği:** Genel olarak Enduro min lastik derinliği 1,6 mm verilmeyle beraber, Enduro lastiklerinde bu min 3 mm olmalıdır.

**- Yeni lastik:** Her lastik değişiminde iç lastik ve tubeless lastiklerde süpaplarda da değiştirilmelidir. Kullanılmış iç lastikler zaman içinde genleştiğinden yeni lastiklerin içine takıldığında katlanmalar oluşabilir ve bu da kullanım esnasında yırtılmalara yol açabilir. Frenleme, hızlanma ve hızlı sürüşler sırasında sübaplara ciddi merkezkaç kuvveti etki eder. Bu ekstrem durumlarda sübaplarda

90°lik bükülmelere sebep olabilir. 200 km/h üzeri süratlerde süpapa yayına binen basınç o kadar fazladır ki, lastiğin iç basıncı bu kuvveti dengeleyemeyip sübapın hava kaçırmasına neden olabilir. Kısa süpaplarda bu kuvvetler daha düşüktür. Kızıllı renkte teflon contalı süpapa iğneleri yaylarının sertliğinden dolayı özellikle tercih edilmelidirler. Lastiklerin imalatında darbenin lastik tarafından daha iyi emilmesi ve merkezkaç kuvvetlerine daha iyi karşı koyabilmek amacıyla lastik karkas yapısı V formda yan yüzeylere bağlanmıştır. Bu sebeple dönüş yönüne dikkat ederek montaj çok önemlidir. Normal şartlarda bir ön lastik arka janta monte edilmelidir. Çok özel şartlarda, arka lastikler ön janta monte edilmeleri gerektiğinde verilmiş dönme yönünün aksi yönünde dönecek şekilde monte edilmelidir.

**- İlk kullanım:** Lastikler çelik kalıplarda imal edildiklerinden yeniye pürüzsüz bir yüzeye sahiplerdir ve iyi yol tutamazlar. İlk montajlarından sonra yaklaşık 200 km lastik yüzeyinin yerdeki düzensizliklere uyum sağlayabilmesi açısından dikkatli kullanılmalıdır. Bundan sonra lastik tam tutunma özelliklerini sergiler.

**- Jantlar:** Lastiğin doğru yol tutuşu ve yol stabilitesini sağlayabilmek açısından uygun jant ölçülerinde montaj şarttır. Normalden daha geniş veya dar jantlara monte edilmiş lastikler yere basma yüzeylerini tam olarak kullanamadıklarından yetersiz yol tutuş özellikleri gösterirler.

**- Depolama şartları:** Lastiklerin saklanacağı ortamın serin, kuru, karanlık ve az havalandırılmış olması gerekir. Janta monte edilmiş lastikler dikey olarak saklanmalıdır.

**- Montaj:** Çalışma alanı temiz olmalıdır. Jant yanakları lastik artıklarından ve kirlerden temizlenmelidir. Telli jantlarda yeni jant bantları (esnek lastik bantlar) kullanılmalıdır. İç lastik içerisine montaj sırasında katlanmasını engellemek amacıyla az miktarda hava basarak lastik içerisine yerleştirilir. Yanakların jantın içerisine sokulmasını kolaylaştırmak ve lastiğin zedelenmesini önlemek amacıyla montaj kremi kullanılmalıdır. Montaj kremi yerine sabun kullanımı, yolda kullanım sırasında sabunun suyla karışarak lastiğin jant üzerinde kaymasına sebep olabilir. Süpapa sabitleme somunu sadece montaj kolaylığı için öngörülmüştür. Bunları montajdan sonra çıkarılması, ileride lastiğin jant üzerinde dönmesi sonucunda oluşabilecek süpapa kesmelerini erken görebilmemizi sağlar. Montaj sırasında lastiğin üzerinde ki süpapa hizası işaretine dikkat edilmelidir. **İKİTEKER**

→ Emre Odabaşı / İstanbul / Kasım 2003

### Lastik yanaklarındaki tanıtım işaretlerinin okunması

#### Örnek:

140 / 80	R	17	(69	H	TL)	
1	2	3	4	5	6	7

1- Lastik taban genişliği (mm)

2- Yanak oranı %: Lastik basma yüzeyinin lastik yanak yüzeyine oranı. Bu değerle lastik basma yüzeyinin genişliği çarpıldığı zaman lastiğin yanak yüksekliği mm cinsinden bulunur.

3- İmalat yöntemi: R= radyal, B= diagonal

4- Jant çapı: İnç cinsinden lastik çapı (1 inç = 25,4 mm)

5- Taşıma katsayısı (libre cinsinden): Bu değer Enduro lastiklerinde 51 lb (195 kg) ile 70 lb (335 kg) arasında değişir. Ağır motorlar için arka aksa düşen ağırlık 230 kg üstünde olduğunu düşünerek 56 ve üstü değerlerde lastikler tercih edilmelidir.

6- Hız indeksi: Q=160 km/h, R=170 km/h, S=180 km/h, T=190 km/h, U=200 km/h, H=210 km/h, V=240 km/h

7- Kullanım şekli: İç lastiksiz=TL, iç lastikli=TT

ikiteker e-zine'e katkılarınızı bekliyoruz.

**Gezi, Anı, Karşılaştırma, Test, Çeviri Deneyim, İzlenim, İpucu, Fotoğraf vs. İstedığınız konuda yazın ve gönderin.**

**Yazılarınızı MS Word, fotoğraflarınızı JPG formatında gönderebilirsiniz.**

# Gezi Motorize Midilli Adası

“...kutu gibi, beyaz badanalı bir ev kiraladım. Evin solunda bir avlusu vardı. Sokaktan avluya, avludan da eve giriliyordu. Avlunun tabanı kayrak taşlarıyla döşeliydi. Sokağa açılan kapısının tam karşısında denize açılan bir kapısı daha vardı. Evin avluya açılan kapısının yanı başında, bel boyu duvar bilezikle çevrili bir de kuyusu vardı. Avluya girdim, sokak kapısını kapadım. Avludan denize açılan kapıyı açtım.

**Heyyy! Açılan kapı, birdenbire gözlerine ve gönlüme açık denizleri, kıyı ve adaları verdi. Batı göğünde, günün ufka veda edışı, turuncu ve kıpkızıl çizgiler çekmişti.”**

## Halikarnas Balıkçısı, Mavi Sürgün adlı romanından.

Zeytin ağaçlarının arasından geçilerek varılan Ayvalık, her zaman olduğu gibi güzel ve sakin havasıyla karşılıyor ziyaretçisini. İnsanın karada mı yoksa bir ada üzerinde mi olduğu konusunda şüpheye düşüldüğü bir bölge burası. Ayvalık'ın ufkunu boylu boyunca kaplayan gizemli kara parçası her zaman için insanı derin bir merakla iteliyor. Ne de olsa orası bir sınırın öteki tarafı, kolaylıkla geçilemeyen, görülmek istenip görülemeyen. Ayvalık'tan Midilli'ye geçmek için geçerli bir pasaport ve Schengen vizesine sahip olmak gerekiyor. Vizesiz günü birlik geçileceğine dair bazı dedikodular olsa da şu aralar bu durum geçerli değil. Motorla gitmek istense bile, motorun Türkiye'de bırakılarak, Yunan tarafına yaya geçmek tavsiye edilir. Akşam 18.00'da kalkan geminin ücreti gidiş-dönüş 50 euro. Tek yönlü geçmek isterseniz yaya 40, motosiklet 80, araba içinse 100 euro ödenmesi gerekli. Gemi dedikleri şey, bir Türk şirketine ait, Üsküdar-Besiktas dolmuş teknelerinin biraz iricesi. Arkaya da bir kapak koymuşlar, 3 araba, 4-5 motor alabilecek kadar bir yer oluşturmuşlar. Geminin kalabalık bir yolcu grubu ile koyulduğumuz yol 1 saat 45 dakika sürüyor. Akşam çökerken Mytilini Şehri'nin önce kalesi ardından da limanı görünüyor.

Midilli, Girit ve Eğriboz'dan sonra Ege Denizi'nin 3. büyük adası. Adaya da ismini veren Mytilini şehri, Dikili'nin tam karşısına düşen bir konumda, güneydoğuda yerleşmiş. Modern Mytilini üzerine kurulduğu antik kentin hem adını, hem de yerini almış. Denize doğru inen bir yarımadanın üzerinde olduğu için hem güneye, hem de kuzeye bakan iki limanı var. Yarımadanın ucunda da çam ağaçları arasından yükselen Bizans İmparatoru Justinianus (527-565)'un yaptırdığı büyük kale yer alıyor. Osmanlı İmparatorluğu döneminde onarılan dev boyutlu kale hala etkileyici. Denizden yaklaşırken dikkati çeken bir diğer yapı da Kuzey Limanı'nın hemen yanında kurulu iki dev baca. Elektrik üretmek için kurulmuş bu tesis sıvı yakıtla çalışıyor ve diğer adalardakinin tersine



➤ Africa Twin'li Polis



➤ Mytilini Limanı

şehirle içiçe. Mytilini günümüzde güneydeki limanı kullanıyor. Uzun bir mendireği dönerek girilen tamamen korunaklı iç denizde ilk göze çarpan U biçimli limanı çevreleyen birbirleriyle uyumlu binalar ve konaklar oluyor. Midilli denince akla ilk gelen fotoğraf karesinin içindeki bina, kubbeli Agios Therapon Kilisesi de U planın sağ kolunda.

Gümrük binası liman yolunun karşısında kaldığı için Türk gemisi yanaştığında yolun iki tarafı bariyerlerle kapatılıyor. Gri boyalı Africa Twin motosikletli liman polislerince yolun iki tarafı tutulduktan sonra yolcular liman binasına alınıyor. Dikdörtgen planlı bu basit binadan çıkar çıkmaz insanın burnuna gelen kesif anason kokusu, adanın alımeti farikası ünlü ouzosuna ait. Liman Binası'ndan şehire doğru yüründüğünde pek çok araç kiralama firması bulmak mümkün. Şehirde kalacak çok yer var ancak bunlar hemen göze çarpmıyor. Gece karanlığında indiğim limandaki bir kaç otelden, Sappho'da karar kılıyorum, geceliği 30 euro. Midilli'ye Temmuz ve Ağustos aylarında kesinlikle yer ayırtmadan gidilmemesi tavsiye edilir. Ada diğerlerine göre daha büyük ancak yatak kapasitesi turistik Orta Ege Adaları gibi fazla değil. Buraya hafta sonu için gelen yerli turist sayısı da çok fazla. Şehirde ilk dikkati çeken şey motosikletlerin fazlalığı. O denli ki insan gürültüden rahatsız oluyor. Liman caddesine paralel arka sokaklarda Türk zamanından kalan çarşı yer alıyor. Burada bir tur atılması tavsiye edilir. Liman caddesi boyunca dizilmiş kafeler Yunan gençleri tarafından doldurulmuş. 90 bin kişinin yaşadığı adanın 30 bin'i başkent de bulunuyor. Bu yüzden şehirde trafik ve insan akışı çok yoğun. Diğer adalar ile kıyaslandığında bir diğer önemli fark da, turist egemenliği altında ve biraz tiyatro dekoru havasındaki Orta Ege Adaları'nın aksine burada yerli halkın çoğunlukta olduğu hissediliyor.

Ertesi sabah ilk iş olarak bir scooter kiraladım. Gri, 4 zamanlı bir Kymco, Dink 125. Yunanistan'da benzin ucuz, litresi 0,75 euro. Scooterin benzin deposu ayak bölümünün altında ve 10 litre benzin alıyor. Sele altında da klasik kask bölmesi var. Çantamı bu bölmeye



➤ Mytilini Çarşısı, gece.





➤ Kymco Scooter, Agiassos ta.

yerleştirerek şehirden çıkarak yola koyuluyorum. Scooterin çok sessiz bir çalışması var, işçilik kalitesi de ortalamanın üzerinde. Gösterge tablosu çok zengin, hız, devir, hararet ve benzin göstergelerinin yanı sıra elektronik bir saat de var. Süspansiyonlar darbeyi emmede biraz yetersiz kalmakla birlikte, Midilli'nin yarış pistlerini andıran virajlı ve güzel yollarına son derece uygun bir motosiklet. Arkada çoğu scooterdeki asimetrik tek amortisörün aksine

simetrik çift amortisör var. Bu da rijitliğine önemli katkıda bulunuyor.

Ne çok zeytin ağacı var bu bölgede! Ayvalık'ı andıran ağaçlarla sarıllı yollardan geçerken insan bir kaybolmuşluk hissi duyuyor. Elimdeki rehber kitaba göre adada 11 milyon zeytin ağacı var. Türkiye'de zeytin işin kolayına kaçılarak, ağacı döverek toplanırmış. Ağacın bu hasarı toparlaması 1 yıl kadar sürermiş ki ağaçtan o sene ürün alınamazmış. Burada ise zeytin ağaçlarından merdivenle tek tek elle zeytin toplandığı için, ağaçlar her sene ürün verirmiş. Midilli'de zeytincilik ve uzo yapımı meslek seçiminde birinciliği paylaşıyor. Girit Zeytini'nin daha çok ve daha lezzetli olduğu söylense de, bu mesleğin bu denli revaçta olduğu tek ada Midilli. Kıvrıla kıvrıla giden yolu takip etmek çok zevkli, asfalt kalitesi yüksek. İlk durağım, Agiassos.

Mytilini'nin 28 km. batısında yer alan Agiassos Kasabası Olympos Dağı'nın eteklerindeki bir vadiye oturan taş evlerden oluşuyor. Olympos Dağının Yunan Mitolojisi'ndeki yeri çok özel olduğundan, gösterişli dağların tümüne Olympos yakıştırmaları yapmışlar. Belki de mitolojide geçen Olympos'un yeri, Atlantis'te de olduğu gibi çeşitli varsayımlara dayanıyor. Midilli'nin M şeklindeki planında iki büyük iç deniz var. Bunlardan sağda yer alan Yeras Körfezi'nin yanından geçen ana yoldan Agiassos'a sapılıyor. Zeytin ağaçları arasından geçen yolun 12. kilometresinde bir vadinin içine saklanmış köye varılıyor. Kuruluş tarihi 12. yüzyılda dek uzanı-



➤ Agiassos

yor. 18. yüzyılda Osmanlı'nın köye uyguladığı vergiyi kaldırmasıyla beraber aldığı göçle gitgide büyümüş ve bugünkü büyüklüğüne ulaşmış. Kasabanın ortasında yer alan Panagia Vrefokratoussa Kilisesi'nin etrafında çarşı var. Çarşı, kollara bölünerek sokaklara yayılmış, üzerleri de çok sık yapraklı asmalarla örtülü. En sıcak mevsimde dahi çarşı içinde klimatize bir hava hissediliyor. Kilise çevresinde hristiyan hacılara yönelik hediyelik eşyalar satan dükkanlar fazla. Ayrıca belli dönemlerde hac panayırları da düzenlenmekteymiş. Dik yamaçlar arasında kasabayı dolaşabilmek için kuvvetli bacaklara ve iyi bir nefese ihtiyaç var. Kasabanın girişinde ağaçlar altında lokantalar var. Menülerse çok tanıdık; musakka, fasulye, patlıcan-imam vs. Kasabayı dolaşmanın ardından yemek molası veriyorum.



➤ Agiassos Yolu

Kasabanın üst kısmındaki yolun başında Plomari okları var. Yol da güzel. Devam ediyorum ancak bir süre sonra Midilli'nin en yüksek tepelerinden birisine yerleştirilmiş askeri bölgeye giriliyor. Kimse bir şey dediği yok ama yol toprağa dönüşüyor. Bölgede fotoğraf çekmek yasak. Lozan Antlaşması uyarınca Midilli'de asker bulundurulmaması gerekirken buna rağmen kurulan bu askeri radar tesisi o kadar büyük ki... Biraz ilerleyince kendimi korkunç bir ağaç mezarlığının içinde buluyorum. Üzerinden bir kaç yıl geçtiği anlaşılan orman yangınından arta kalan ağaç kalıntıları arasında ilerlerken, insan kendisini bir "Mad Max" ya da "Maymunlar Cehennemi"nin baş oyuncusu gibi hissediyor. Toprak yolda çok da hızlı gidilemediği için kontağı kapatıp dağdan aşağı iniyorum, deniz kenarına açılan bir vadiye kurulmuş sakin Plomari'ye.

Plomari, Mytilini'nin 42 km. güneybatısında yer alan, adanın ikinci büyük şehri. Sirtını yasladığı çam ormanları ile kaplı tepelerden dökülür gibi duran eski evleri ile ortasından geçen genellikle kuru Sedontas ırmağının iki yanında yerleşmiş. Neo klasik tarzdaki evlerin çoğu Plomari'nin büyük bir tersane olduğu 19. Yüzyıl'dan kalma. Günümüzde ise 5 faal damıtım atölyesi ile adanın uzo üretim



➤ Kymco





➤ Plomari'nin eski evleri

merkezi durumunda. Uzo denilen içki, Türk Rakı'sının aynısı, üretimi burası da dahil Akdeniz civarındaki çoğu ülkeye Osmanlı sayesinde yayılmış. Şarap için sıkılan üzümün arta kalanının bakır bir imbikte kaynatılması sonucu elde edilen rakı ya da uzonun, Osmanlı İmparatorluğu'ndan Marsilya'ya rakı sevkiyatında kullanılan Uso Massalia etiketinden kalma olabileceği tahmin ediliyor. Günümüzde rakıya katılan anason ya da rezene aromasının kokusu çok keskin. Güneye bakan sakin bir kasaba olan Plomari'nin deniz kıyısındaki yolda pek çok lokanta dizili. Bunlardan birinde verdiğim mola sonrası, adanın en kuzeyine, Molivos'a doğru yola çıktım.

Ada, bitki örtüsü açısından iki kısma ayrılabilir. Buna göre; batısı sık zeytin, çam ormanları ile kaplı iken, doğusu tam tersine çöle benzer kuraklıkta, taş ve kayalıklardan oluşan bir zemine sahip. Adanın neredeyse ortalarına kadar ulaşan cepler yapan körfezlerinden küçük olanı Yeras, büyük olanı ise Kalloni adını taşıyor. Büyük körfeze adını veren ve adanın tam ortasında bulunan Kalloni, önemli bir kavşak ve pazar kasabası. Adanın bütün çevresini dolaşan bir yol yok. Mytilini'den başlayarak adayı doğudan batıya geçen güzel asfalt yoldan ayrılan kollar denizde ve yolların sonundaki köylerde son buluyorlar. Kalloni de bu yolun tam ortasında. Körfezin kenarında yetiştirilen sardalye balığı meşhur. Molivos'a çıkarırken geçilen kasabadan sonra hava serinlemeye başlarken, yolun rakımı da artıyor.

Molivos'tan 5 kilometre kadar önce yol Petra'dan (Mytilini'nin 55km. kuzeybatısı) geçiyor. Petra "Kaya" demek. Adının geldiği vol-



➤ Molivos, köyün içi

kanik kaya parçası kasabanın tam ortasında gösterişli bir şekilde yükseliyor. Üzerinde 18. yüzyılda yapılan Panagia Glykofilo- usa bulunan bu kaya parçasına gündüzleri 103 basamağı tırmanarak çıkmak mümkün. Buradan kasabanın manzarası ise bu kadar yorucu bir çıkışın mükafatı olacak derecede güzel. Molivos'un pahalılığından yakınanlar ile orada yer bulamayanların tercih ettiği bu kasabanın nüfusu 1000 kişi. Her gün bu iki kasaba ara-



➤ Denizden Plomari, önde ben ve Kymco.

sındaki yolu yürüyerek gidip gelen turistlerin doldurduğu görülüyor. Petra'nın hemen yanında bir tatil köyü büyüklüğündeki Anak-sos yer alıyor.

Molivos ya da antik dönemdeki adıyla Mithymna, adanın ve hatta Doğu Ege Adaları'nın en pitoresk kasabalarından bir tanesi. Mytilini Şehri'nin 61 km. kuzeybatısında yer alan bu kasaba, Türkiye'nin Asos Kasabası'ndan sadece 8 km. açıkta, denize doğru uzanmış bir burnun üzerinde yer alıyor. Üzerinde bulunduğu antik kentten bugüne kasabanın girişindeki kalıntılar dışında bir iz kalmamış. 1923'teki nüfus mübadelesi öncesi kasabanın üçte birinden fazlasını Türkler ve müslümanlar oluşturmaktaymış. Arazi sahibi bu kibar sınıfın yaptırdığı evlerde, Türk Evi örneğinde olduğu gibi giriş katındaki taşlık ve ikinci kattaki asıl yaşama mekanı, ana plan tipini oluşturuyor. Yine bu grubun yaptırdığı ondan fazla çeşmeyi de kasabanın sokaklarında görmek mümkün. Kasabanın girişinde her türlü aracı kiralayabileceğiniz firmalar mevcut. Ortadan giden ana yolun alt kısmında zeytinyağı fabrikasından otele çevrilen bir binalar grubu, üst kısmında ise yüksek istinat duvarlarından Ege'ye doğru bakan evler bulunuyor. Yol bir süre sonra parke kaplamalı zemine ve dik bir yokuşa dönüşerek kasabanın limanında sonlanıyor. Kasabanın yerleştiği asıl bölge bu yolun kara tarafında.

Dar, yokuşlu, gelişigüzel taş döşeli sokakları ile Molivos sanki bir eski zaman diyarı. Günün belli saatlerinde araç girişinin yasak olduğu bu sokakların büyük kısmında dükkanlar bulunuyor. Çoğu sokağın üzeri sarmaşıklarla örtülmüş yeşil bir sünele benziyor. Üzerinde yerleştiği tepenin doruk noktasında da bir kale yeralıyor. Kasabayı yürüyerek dolaşmak en iyisi. Eğimli arazi sayesinde köyün her bir noktasından değişik manzaralar yakalamak mümkün. Köyde oda kiralayan çeşitli pansiyon evler var. Sahiplerinin çoğu pek İngilizce bilmiyor. Oda fiyatı sormaya çalıştığım Madam Marika, çok sempatik bir insan olduğundan, ben İngilizce, o Yunanca konuşarak gayet güzel anlaştık. Geceliği 20 Euro'dan Molivos'ta iki



➤ Odamın Manzarası





➤ Molivos, Balıkçı Barınağı

gece geçirdim. Tek yataklı odanın manzarası ise görülmeye değer.

Yapıların, sayılarından özelliklerine kadar bu denli mütevazı oluşları ortaya çok hoş bir yaşama alanı çıkartmış. Renklerin pastelliği, bahçe duvarlarının alçaklığı, bahçelerdeki çardakların güzelliği, düşünülerek yapılmış en küçük ayrıntılar Molivos'u çok değerli yapıyor. Köyün balıkçı barınağına indiğinizde ise pek çok kafe ve lokantanın yanına dizildiğini görüyorsunuz. Bun-

lardan çoğu balık lokantası ve akşamüzerine doğru belli bir saatte açılıyorlar. Burada kalamar ve Mythos birasını içmeden dönmek olmaz. Köyün sokaklarında dolaşırken yol bir geçide dönüşerek üzerindeki binanın altından geçiyor. Burası köyün minaresi yıkılmış eski camisi. Ana yolun üzeri, internet üzerinden de hizmet veren pek çok motor ve araba kiralamacı ile dolu. Turistler, otobüslerle genellikle Mytilini'de hiç kalmadan buraya getirildikleri için bütün araçları da buradan kiralyorlar.

Molivos'tan adanın batısına gitmek için tekrar Petra'ya dönerek Skiathos tabelalarını takip etmek gerekli. Skiathos kuzeye bakan dik yamaçlara yerleşmiş, hala ayakta olan camisi ve minaresi ve eski taş evleriyle mimari açıdan zengin.

Kıvrılarak batıya doğru giderken her zaman için uzaktan herhangi bir köy silüeti görülüyor. Boşuna uğraşıp da köyün fotoğraflarını çekmeye çalışmayın, bilin ki yol muhakkak o köyün içinden geçecek ve çok daha güzel açılar yakalamak mümkün olacak. Skiathos'un hemen arkasından Vatoussa köyü işte bu şekilde uzaktan görülüyor. Vatoussa Midilli'nin en güzel köylerinden bir tanesi. Neo klasik konakları ve kilisesiyle bir masal diyarını andırıyor.

Modern rüzgar değirmenlerinin yerleştirildiği Antissa diğer köylere göre daha büyük. Antissa'dan itibaren adanın çorak bölümüne geçiliyor. Yolun sonu ikiye ayrılıyor, güneye inen taraf Eresou'ya, kadın şairlerden Sappho'nun köyüne iniyor. Eresou, uzun kumsalı kadar Sappho'nun şairle-



➤ Molivos'ta gün batımı.

ri ile de meşhur. Hemcinslerini konu aldığı şiirleri yüzünden Şair'in kadınlara düşkün olduğu savlanmakta, adanın diğer adı Lesbos'un buradan ortaya çıktığı düşünülmemekte. Yol ayrımından batıya doğru devam edilirse de Sigri köyüne iniliyor. Yunanlılar ile Türkler arasındaki turizm anlayışı, burada bir kere daha farkını gösteriyor, söyle ki:

Adanın bu bölümünde yer alan volkanın püskürmesi ile bölge çorak bir hal almış, daha önce burada bulunan sekoya ormanları da lavların altında kalarak taşlaşmış. Yunanlılar bu doğa harikasını o kadar övmüşler ve turistler için öylesine masalsı sunmuşlar ki, rehber kitaplarında bu büyük sekoyalara okuyan herkes Sigri'ye doğru gidiyor. Sigri Taşlaşmış Orman Müzesi'ni görmek için can atarken hayal kırıklığı ile karşılaşmak içten bile değil. Topu topu 6-7 ağacın(ya da şimdi kayanın) etrafını bir parça kazımlar. Göz alabileğine uzanan kurak topraklarla aynı renkteki bu kayalar dışardan farkedilmiyor bile. Yine sunumun rehber kitaplarda abartılmasından olsa gerek, çorak bir arazi üzerindeki açık hava müzesi kalabalık. Sigri'den sonra bütün adayı batısından doğusuna geçerek Mytilini'ye döndüm. Buradaki son gecem. Dönmeden önceki gün, ertesi günkü tekne için muhakkak check-in yaptırılmalı. Scooter ile Mytilini'nin görmediğim köşelerini de geziyor, geziyor, benzini bir türlü bitiremiyorum. 5 günde toplam 340 kilometre yapmış, o kadar dağ ve tepe tırmanmama rağmen sadece 8 litre benzin harcamışım. Adada motosiklet sürmek çok keyifli. Öyle ki, gerek asfalt kalitesi, gerekse ardı ardına gelen virajlar yüzünden bir ara başım döndü, Midilli'de mi yoksa Yunanistan'ın yarış pisti Serres'te miyim epeyce düşündüm.

Midilli, uzaktan görüldüğü kadar gizemli, sanıldığı gibi köhne değil artık, benim için. Güzel ve görmeye değer bir ada... **İKİTEKER**

→ Sinan Özgen / Berlin / Ekim 2003



➤ Molivos

# Gezi Amasra - Mudurnu Gezisi

Uzun bir süredir planları kurulan bir geziydi Batı Karadeniz turu. Bu tur, hem daha uzun yapılacak diğer Anadolu turları için bir alıştırtma, hem de uzun iş günlerinin stresinin atıldığı bir tatil olacaktı. Suphi Bediz, planı ve rotayı arkadaşlarına anlattı ve büyük bir heyecanla plan kabul edildi. Kendisiyle aynı firmada çalışan, yeni motorcu bir arkadaşına da bu geziye katılmasını teklif etti. Böylece Hamdi Yavuz (BMW 1150 GS Adventure), Münir Mısırlıoğlu (Yamaha XT 600), Tamer İcel (Transalp 600), Ertan Genç (Yamaha Dragstar 650) ve Suphi Bediz (BMW 1150 GS) den oluşan 5 kişilik grup 11.Ekim.2003 sabahı buluşmak üzere anlaştılar.

## 11.Ekim.2003 sabahı

Suphi Bediz: "Her seyhatte olduğu gibi buluşma yerine yine en son ben geldim. Geldiğimde Münir' in eski bir F-1 pilotu olması dolayısı ile sıralama turlarından kalan alışkanlıkla yola ve motora ısınmak için evinden bir saat erken çıktığını ve tıngır mıngır giderek kendisini yolda yakalamamızı istediğini öğrendik. Bu şekilde 4 motor saat 08.00 civarına marşa basıp rotamızın ilk durağı olan Düzce'ye ulaşmak üzere gaz açtık."

Münir Mısırlıoğlu: "Cumartesi sabahı erkenden kalktım. Dört veya beş kişi olacağımızı biliyorum ama gelenleri tanımadığım gibi motosikletleri hakkında da bir fikrim yok. Eh, XT 600'üm ile çıkıp çıkabileceğim otoyol süratim belli. Sabah sabah insanları bunaltmayayım diyorum ve buluşma saatimizden 40 dakika önce düşünüyorum TEM'e. İki saat kadar sonra Düzce'de ekiple buluştuğumuzda bakıyorum ki endişem yersizmiş. Zira grubumuz tam bir motosiklet aşuresi. İki adet 1150 GS, bir Dragstar, bir Transalp ve bir XT 600E var. Eh sürücülerin deneyim ve yetenekleri de en az motosikletlerin tip ve performansları kadar değişken. Bu durumda bir uyumsuzluk olabilir diye düşünebilirsiniz. Ama sağ olsun kemikli motosikletlere binen arkadaşlarımız düzgün yollarda gazı Allah ne verdiyse sıkıp bizi geride bırakmayınca biz de köy yollarında insafa gelip onları daha kırıcı rotalara sokma konusunda ısrarcı olmadık Halbuki ne kros numaraları yapacaktık ama olmadı :-)))"

Ertan Genç: "Daha iki hafta önce hayatımın ilk uzun yolunu yaptığım chopper motorsikletimle, iki hafta sonra ikinci uzun yolunu yapacaktım. Doğrusu yeni aldığım motorun ve yeni motorcu olarak kendimin uzun yoldaki performansından hiç emin değildim. Aynı zamanda bu geziyi benim için ilginç kılan şeydi. Karadeniz'i henüz hiç görmemiş olmam ise beni asıl heyecandıran şey."

Grubun bir kısmı birbirini tanıyorken, hiç tanışmamış olanlar da vardı...

Münir Mısırlıoğlu: "Bu arada grubumuzda Ertan var. Bu sevgisiz mi sevgisiz, tatsız mı tatsız sert erkekler dünyasında, güzergâhımız boyundaki doğal güzellikler karşısında gözlerinden yaş gelip kaskının



➤ Otoyol çıkışında grup biraraya geliyor.



➤ İlk buluşma yerimiz TEM Çamlıca giseleri, normal olarak Suphi Bediz henüz yok, Münir Mısırlıoğlu İzmit civarında bir yerlerde, Tamer İcel fotoğrafı çekiyor. Ertan Genç (genç olanı gerçekten) ve Hamdi Yavuz poz veriyor.

camı buğulanan ve bunu da çatır çatır söyleyebilen bir genç adam... Hele benim gibi poposu soyulana kadar motosiklet üzerinde daha fazla, daha fazla vakit geçirmekten başka hiçbir şeyin daha tatlı gelmediği bir adama biraz nefes alıp sağına soluna bakmasını hatırlatabilen bir adam. Lâkin nezaketinden bizlere "yahu biraz durun da sağa sola bakalım" diyemiyor. Baktık ki fotoğraf çekememek çocuğun içine dert oldu ve haklı da... kendisine tüm içtenliğimizle bir avuç çakıl verdik ve kenara çekip dedik ki: "Kardeşim, öncünün hemen ardından gidiyorsun. Durmamızı istediğinde torbadan iri bir taş alıp Allah yarattı demeden Tamer'in kaskına yapıştır. Emin ol duracaktır!" "

TEM üzerinden Düzce'ye doğru ortalama 120 km süratle yol alan grup, benzin, kahvaltı ihtiyaçları için bir yerde durmak üzere önceden anlaşmışlardı.

Suphi Bediz: "Biraz sonra bir sabah çayı içmenin güzel olacağına karar verip OPET Mehmetçik tesislerine girdik. Burada Sina Afyoneri ile karşılaştık. Sina bir grup motosikletli arkadaşlarıyla birlikte TRT ye program yapmak üzere yola çıkmış. Nereye gittiğimizi sorunca şöyle hafiften bir kasılarak rotamızı söyleyince bizim rotanın kendilerine 5 numara küçük geldiğini söyledi. Kendilerinin nereye gittiğini sorunca başladı saymaya. "Ankara- Kapadokya-K.Maraş-Urfa-Mardin-G.Antep...." Gerisini saymamasını rica edip acaba bizim yaptığımız seyahatmi yoksa bir kır gezmesi mi diye düşünmeye başladık."

Ertan Genç: "Yoldaki ikinci molamızda TRT1 ile birlikte yolculuk yapan bir diğer Enduro grubuyla karşılaştık. Neşeli bir sohbet geçti Enduro'cu arkadaşlar arasında, ben Enduroca bilmediğim için genelde sustum. Herkesin güldüğü yerlerde ben de güldüm. Şifreli konuşmalar arasında sezebildiklerime göre bizim grup ile diğer grubun sözcüsü restleştiler.. Zaten TRT ile ilk dakika golünü yemiş bulunan bizim grubun sözcüsü Suphi Bediz, Düzce-Akçakoca-Zonguldak-Bartın-Amasra atağına geçtiği sırada, diğer grubun sözcüsü Malatya-Diyarbakır-Urfa-Mardin gelişine vuruşuyla 2. golü çaktı.

Düzce civarındaki bir benzincide beklediği öğrenilen Münir Mısırlıoğlu'nu da aldıktan sonra tamamlanan grubumuz otobandan çıkarak Akçakoca'ya doğru yol alıyor. Gezinin kaptanlığını, güzergah hakkındaki tecrübeli olan Tamer İcel yapıyor.



➤ Grup Akçakoca'da Mancarlı Pide ve Melen Güççeği molası esnasında. Fotoğraf konuşkan mekan sahibi tarafından çekilmiştir.





➤ Karadeniz Ereğlisi'nde Liman'da öğle yemeği molası için duruldu.

### Akçakoca

11:30'da Akçakoca'ya varılıyor. Kısa bir şehir turundan sonra acıktığını hisseden grubumuz, asıl iştahını Ereğli'ye saklamak koşuluyla sahilde bir yere oturup birşeyler atıştırmaya karar veriyor...

Ertan Genç: "Hep Akçaabat ile karıştırdığım köftesiyle meşhur olmayan! Akçakoca'nın Mancarlı Pide'si ve Melen Güççeği Tatlısı'nın meşhur olduğunu öğrendik. İtalyanların Melen Gucci olarak sahiplenmeye çalıştıkları bu tatlı, aslında Orta Asya'dan at üstünde Anadolu'ya gelmiş, manda kaymağı tortusu ile yapılan bir tatlıymış. Ama biz üstüne birde dondurma koymayı icat etmişiz. Bir tane ortaya söyleyip hep beraber tadına bakalım diye düşündük. Ancak "Bir çatalda siz almaz mıydınız? Aaaaa rica ederim burasını size ayırdım, yemezsen hatırım kalır" derken birde baktık ki iki porsiyon tatlıyı yalayıp yutmuşuz.

Suphi Bediz: "Çenesine elektrot bağlansa Akçakoca'nın elektrik ihtiyacının büyük bir kısmını karşılayacağından emin olduğumuz bizlere aramızda iki çift laf etme fırsatını tanımayan orta yaşlı kafe sahibinden Akçakoca ve yediklerimiz hakkında bilgi edindikten sonra Kdz. Ereğli'ye doğru gaz açtık."

### Karadeniz Ereğlisi

Suphi Bediz: "Yine sol tarafımız Karadeniz, sağ tarafımız yemyeşil ormanlarla kaplı tepelerin olduğu nefis bir sahil yolundan öğle saatlerinde Kdz.Ereğli'ye ulaştık. Burada bizi bekleyen Ereğli Demir Çelik' te müh. olarak çalışan sevgili dostumuz Tümer Tombuloğlu(XT-600 E) ile buluştuk. Limanda kısa bir tur atıp motorlarımızı sıra sıra balık satılan balıkçıların önüne park edip her motorcuya sorulan "Bu kaç para?" "Kaç basıyo" soruları ile karşılaştık ve artık motorlarımızda bu iki sorununda cevabını içeren birer plaket yaptırıp motoru parkettikten sonra plaketi motorun görünen bir yerine asmanın zamanı geldiğine karar verdik. Örneğin "İşbu motor .... TL olup ... basıyo" gibi.

Bazı balıkçıların önünde mangalda kızartılan hamsilerin kokusuna daha fazla dayanamayıp cennetlik gövdelerimizi burada doyurmaya karar verdik.



➤ Karadeniz Ereğli'de yemek yenilen terastan Liman ve Ereğli'nin görünüşü.



➤ Karadeniz Ereğli'de yörenin motorcularıyla birlikte öğle yemeği.

Balıkçıların arka tarafında birkaç basamakla çıkılan geniş bir alan var ve burada her balıkçıya ait çevrilmiş bir mekanda şemsiyeler altında masa sandalye mevcut. Siz balığınızı seçip masanıza oturuyorsunuz biraz sonra balığınız salata ile beraber geliyor. Ancak ruhsat olmadıyından dolayı içecek olarak sadece su ve meşrubat veriliyor. Bir tarafınızda engin Karadeniz, bir tarafınızda Ereğli'nin doyumsuz güzelliği, yazdan kalma nefis bir havada balığın meşrubatla yenmesi halinde hem bize hemde balığa yazık olacağını söylediğimizde balıkçının "siz buyrun oturun ben size yardımcı olacağım" demesi ile rahatladık. Nitekim Türk milletinin eşsiz zekası bu soruna da çözüm bulmuş ve bardağın içinde ne olduğunun belli olmaması için servisi buzlu camdan yapılmış servis bardakları ile yaptı. Motor kullanmamızın verdiği sorumluluk içinde balıkla birlikte iki tek atıp iki saat sohbet ettikten sonra ( bu arada Ertan'ın yola çıktığımızdan beri kaçınıcı diyet kolayı içtiğini bilmiyorum. Yani hem balığa, hemde Ertan'a yazık oldu) :-))

Ertan'ın fotoğraf çekme tutkusuna saygı gösterip Ereğli'nin girişindeki tersanede bulunan iki dev geminin resmini çekmesi için tekrar 4 km. geri döndük. Burada Tümer ve ismini hatırlayamadığım racingçi arkadaşına veda edip tekrar yola koyulduk."

Münir Mısırlıoğlu: "Karadeniz Ereğlisi'nden çıkışta yarış tipi bir motosiklet bizi sollarken eliyle bir selam çakıyor. Ne sürücüde ne de artçısında kask var. İçimden Albert Schaiwitzer'in "kendi yaşamına saygısı olmayanın başkasınıninkine hiç olmaz" sözü geçiyor. "Selamına teşekkürler dostum ama sizinle yola çıkmazdım" diyorum kendi kendime."

### Zonguldak

Zonguldak'ta bir benzincide duruluyor. Hem motorların hem de motorcularımızın ihtiyaçları karşılanıyor. Dr. Zeki Kocakulak ile (VFR-800) buluşuluyor. Heryerde olduğu gibi burada da muhteşem bir mazaranın olduğu farkediliyor ve molanın biraz uzaması pahasına yolun karşı tarafına geçilip birkaç fotoğraf çekiliyor ve yola devam ediliyor. Dr. Zeki Kocakulak Zonguldak'ın çıkışına kadar eşlik edip grubumuzu uğurluyor.

Ertan Genç: "Zonguldak-Ereğli arasını iki buçuk saatten yarım saate indiren yolda oldukça karanlık üç adet tünel var. Bu tünellerin ilkin-



➤ Artık Ereğli'den ayrılma zamanı.



➤ Bakacak'tan Amasra görünümü...

den girildiğinde yol hemen sağa kıvrılıyor. Eğer dikkat edilmezse son derece tehlikeli olabilir. Özellikle güneş gözlüğü varsa çok dikkat etmek gerekiyor. Neyse ki biz birkaç yerden burasının uyarısını almıştık. Hatta tünele girerken Tamer İçel birkez daha tehlikeyi hatırlattı... Eliyle "ilerde tünel var, dikkatli olun hemen sağa döner" işareti yaptı..."

### Amasra

Son derece güzel virajlardan yol alarak Amasra'ya varan grubumuzun gördüğü ilk manzara, buraya gelmenin herşeye değeceğini anlatıyordu. Amasra'da yaşanan akşamı şöyle anlatıyor grup üyeleri...

Suphi Bediz: "Gelirken Bakacak mevkiinde durup Amasra'nın o doyumsuz güzelliğini seyrettik. Güneşi burada batırdıktan sonra bol virajlı bir yoldan aşağı inip kasabanın merkezine ulaştık. Tamer'in bir akrabasının halen boş olan dayalı döşeli evine yerleşip akşam dönüştü sarhoş kafa ile kavga çıkmasını diye yatacağımız yerleri ayıkken belirledik. Tavada hamsi, Çinekop ve salata ile ballı cevizli yoğurttan oluşan akşam yemeğimizi Martı Restaurant'ta yedik, tv den İngiltere maçını seyrettik. Ertan yine burada da ne kadar sıkı bir yarışılacağı olduğunu gösterip diyet kolaları içip içip kaçan her gol pozisyonundan sonra kendini yerden yere attı. Maç golsüz bitince özel olarak maçtan sonra motoruna bağlayıp Amasra sokaklarında dolaştıracağı bayrağımızı çantadan çıkartamadı."

Ertan Genç: "Özel ballı ve cevizli manda yoğurdu hayal kırıklığına iyi geliyormuş. Gerçekten de iyi geliyor..."

Resimler çekiliyor, geziliyor ve güzel bir akşam geçiriliyor Amasra'da. Suphi Bediz'in özel baharatı, acı biberler, ve ballı lokma tatlıları gecenin muhabbetlerini süslüyor. Yolculuktan alınan zevk herkesin yüzüne vuruyor adeta...Tekrar motorlarla eve dönülüp 470 km yolun tatlı yorgunluğu geceye teslim ediliyor...

### 12 Ekim 2003

Neşeli bir kahvaltıyla açılıyor Amasra sabahı. Pazara uğrayıp fındık, biber, hediyelik eşya ve benzeri zorunlulukları yerine getirengrubumuz, Boztepe'den muhteşem manzaraya karşı çay içmeden gidilmemesi gerektiğini öğreniyor. Tamer İçel'in rehberliğinde birçok yer geziliyor. Roma döneminde yapılan Amasra Kalesi ve Bizans Döne-



➤ Amasra Limanı'ndan bir görüntü ve Tamer İçel.



➤ Motosikletler Amasra'da park halinde...

minde yapılan surlar dikkati çekiyor. M.S. 14 ve 15. yy'da Cenovalılar tarafından restore edilen surlar Boztepe ve Zindan Mahallesi'ni çevreliyor. M.S. 9. yy'da yapılmış bir Bizans Kilisesi, 1460 yılında Fatih Sultan Mehmet'in Amasra'yı almasından sonra Camiye dönüştürülmüş. Cami 1930 yılından günümüze, ibadete kapalı olarak ziyaretçileri kabul ediyor. Her tepesinde ayrı bir manzarayla karşılaşılacak, her sokağında farklı bir hava solunan Amasra'da çok güzel bir yarım gün geçiren ekibimiz, istemeyerek de olsa ayrılmak zorunda kalıyor bu güzel kasabadan. Saat 12:45 suları, daha düz ve daha hızlı olan farklı bir yoldan Bartın'a doğru yola çıkılıyor.

### Abant

Bartın-Çaycuma-Devrek-Mengen-Yeniçağa güzergahından Abant sapağına yaklaşıyor. Yol boyunca büyüleyici güzellikteki manzaralarla karşılaşılıyor. İçinden geçilen köylerdeki neredeyse herkesi selamlıyor, çocuklara el sallıyor ve hepsinden sıcak ve güzelyüzlü cevaplar alıyor ekibimiz.

Münir Mısırlıoğlu: "Yollarda rast geldiğimiz herkes bizlere canı yürekten selam veriyor, biz de onlara. Kafamıza koyduk. Bir dahaki seyahatimizde ceplerimizi çocuklar için şeker, küçük hediyelerle filan tika basa dolduracağız."

Abant sapağında açlığı bastırmak üzere hafif birşeyler yemeğe karar veriliyor. Kalabalık bir restaurant önünde, ilgili bakışlar altında motorlar parkediliyor...

Ertan Genç: "Abant Sapağında biryerlerde lokanta usulü, yolcu işi yemek yerken, herşeyin sıradan olduğunu düşündüğüm bir sırada, gayet sıradışı o garson çıkıyor karşımıza. Sıradışı garson, kendisine uzatılan dijital fotoğraf makinesini havalı bir şekilde alıyor, benim makine hakkındaki tariflerimi pek takmıyor ve fotoğraf çekmek için uzaklaşıyor... uzaklaşıyor... daha da uzaklaşıyor... Bizi değil tüm lokantayı alabilecek kadar uzaklaştıktan sonra bağırarak "seni almıyor abi" diyor bana ! "Nasıl almaz, olsa olsa beni görmüyor olması lazım" diye düşünürken, makineyi 180 derece ters tuttuğunu fark ediyoruz. Göz flaşa dayalı...Tuşa bassa, bir göz heba olacak. Ters tuttuğunu tarzanca anlatabildikten sonra geliyor yanımıza basıyor deklanşöre, kurtuluyoruz. "



➤ Amasra tepelerinden Karadeniz ve bir taka...





➤ Abant Gölü kenarında kısa bir fotoğraf molası...

Suphi Bediz: "Sapakta İstanbul'a gidiş yönüne göre sağ tarafta kalan oldukça büyük dinlenme tesisinde yemek yemek için kısa bir mola vermeye karar verdik. Servis teplsilerimize seçtiğimiz yemekleri alıp para ödemek için kasaya geldiğimizde kasada pille çalışan çok minik batiskafıların olduğunu görünce şaşırдық. Kasiyer bunların ete duyarlı olduğunu, etli bir yemek seçildiğinde batiskafın tabağın içine bırakıldığını, batiskafın yemek içine dalarak eğer varsa eti bulup tekrar yemeğin üstüne çıktığını, bunun için müşterilerden ayrıca bir ücret talep edilmediğini, sadece depozit alındığını, tabağında et bulamayanların sinirlenmemeleri, yemeği eğlenceli bir hale dönüştürmek için böyle bir yöntem bulduklarını, etli nohut tercih ettiğim için aşçının tabağıma koyduğu suyun içinde bulunması muhtemel et için işe yarayacağını, nohut için ise yapılacak bir şey olmadığını, tabağımdan eğer hiç et veya nohut çıkmaz ise suyu çorba niyetine içmem gerektiğini söyledi."

Abant Gölü'ne varıldığında girişten para vermeden geçiliyor. Göl kenarında değişik yerlerde durularak birbirinden güzel resimler çekiliyor. Havanın çok güzel olması nedeniyle oldukça fazla sayıda turist var Abant'ta. Hatta yaklaşık on dört motorlu bir Enduro grubu ile karşılaşılıyor, selamlaşıyoruz.

### Mudurnu

Çok zevkli bir Abant-Mudurnu yolundan sonra saat 18.00 civarında Mudurnu'ya ulaşıyoruz.

Münir Mısırlıoğlu: "Mudurnu'ya doğru inerken bir ara gittiğimiz yoldan emin olamayıp "filanca köy üzerinden mi geçecektik?" diye kuşkuya düşünce bir benzin istasyonunda duraklayıp Suphi Ağabeye danışalım dedik.

- "...yaa hani ceviz ağaçlarının olduğu tepedeki alabalık restoranını geçince olgunlaşmış ağaçlardan dökülmüş sulu sulu ayvaların olduğu tarlanın kenarında pekmez, bal, biber turşusu, baharat ve meyve satan köylü vardı ya" diye başladı. Dördümüz çaktırmadan birbirimize baktık acaba birimizden biri de bu anlatılanlardan birini gördü mü diye. Kimse de çıt yok... Gizli bir hayranlıkla tekrar Suphi ağabeye döndük ve evet anlamında başımızı salladık. O da sakince anlatmaya devam etti. "Hah, hani oradan içeri bir patika giriyordu ya, işte zannederim oradan sola, üzüm bağlarının arasından giden yol..."



➤ Mudurnu'da kalınan tesiste yorgunluk biraları içiliyor.



➤ Karadeniz yolları, özellikle motosiklet ile yol almak için muhteşem...

Eh, boşuna söylememişler "dervişin fikri neyse zikir de odur" diye..."

Yolun ortalarında bizleri arabasıyla ve güler yüzüyle Ulvi Bey karşılıyor. Tesise varıldığında yüzlerdeki ifadelerden burasının çok beğenildiği okunabiliyor. Akan derenin yanında, evlerin önünde resimler çekiliyor.

Suphi Bediz: "Tesisin sahibi ve işletmecileri Ankara'lı bir karı koca. Şehir hayatından bunalan her şehirli gibi Ulvi Bey'le eşi ne yapsakta şu şehirden kurtulsak ve böyle bir işletme açsak diye düşünmüşler ve araya araya bir zamanlar alabalık çiftliği kurulması amacı ile satın alınmış, ancak gerçekleştirilememiş bu yeri sahiplerinden satın alıp 24 yataklı, bazıları tek kişilik, bazıları 3-4 kişinin kalabileceği şekilde müstakil, WC/banyosu içinde, şömineli, ağaçtan çok şirin evler yapmışlar.

Ben bir akşam önce acayip horladığımdan olacak arkadaşlar çok nazikane bir şekilde benim müstakil bir evde kalmamın daha uygun olacağını söylediler. Bende rahat rahat horlayabilmek için canıma minnet olan bu tekliflerini hiç ikiletmedim tabi. :-))

20:00 suları restaurant'a iniliyor, fazla kimsenin olmadığı görülerek rahat bir köşeye yerleşiliyor ve hemen rakılar söyleniyor. Ertan Genç'in diet kolası bir kez daha kınanıyor. Daha yemek gelmeden başlayan keyifli muhabbet, hizmet ve samimiyet, bir dediğimiz iki edilmemesi burasının doğru yer olduğu bir kez daha ispatlıyordu.

Suphi Bediz: "Gerçekten çok kafa dengi, nazik, müşterisine misafir gibi değil arkadaş gibi yaklaşan Ulvi Bey'i de masamıza davet edip geceyarısına kadar lafladık. Tam yatmak için izin istediğimiz esnada Ulvi bey "Nereye gidiyorsunuz, daha sırada baklava var" demesiyle ortaya Mudurnu'da bulunan bir teyzenin yaptığı kocaman bir tepsi köy baklavası gelmesi bir oldu. Doğrusu doyduk diye kalkmamıza rağmen nasıl olupta her birimizin 6-7 şer dilim baklavayı yiyebildirmize şaşırmadım değil. Ortamında katkısı olup olmadığını bilmiyorum ama ben hayatımda bu kadar güzel baklava yemedim diyebilirim."

### 13 Ekim 2003

Ertan Genç, Pazartesi öğlen İstanbul'da olması gerektiği için, süre-



➤ Değirmenyeri tesisinden bir köşe.



➤ Grup ve tesis sahibi Ulvi Bey gecenin ilerleyen saatlerinde sohbet ediyor...

yi uzatan Göynük-Geyve üzerinden değil Akyazı üzerinden İstanbul'a döneceğinden sabah erkenden kalkıyor. Ulvi Bey onu aç göndermek için kahvaltı hazırlamaya koyuluyor hemen. Tamer İçel ve Hamdi Yavuz'da erken kalkanlardan. Birlikte çok zengin ve çok neseli bir kahvaltı yapıyorlar... Grubun diğer elemanları da uyanıyorlar sıcak yataklarından ve Ertan Genç'i uğurluyorlar.

Ertan Genç: "Benim için muhteşem olan bu geziyi paylaştığım dostlarımla vedalaşıyorum. Mudurnu, sabah manzarası ve temiz havası ile beni bırakmak istemiyor. Ama ümitsiz bir aşk bu... Birkaç resim ve ciğerlerime derin bir nefes çekip 9:00'da ayrılıyorum Mudurnu'dan."

Suphi Bediz: "Akşam güzel bir uyku çektik. Sabah kalkınca Ulvi Bey'in bizler için hazırladığı kuş sütü eksik şahane bir kahvaltı sofrasına kurulduk. Bir sucuklu yumurta, bir tereyağ, bir peynir zeytin bu kadar mı lezzetli olur? Haftasonu, bayram seyranı, yılbaşı için kalmayı düşünenler için hararetle tavsiye olunur. Telefonları 0374 421 26 77-0533 630 33 77. (Walla komisyon almıyorum) :-))" İstemeyerek de olsa Mudurnu'yu gezmek için Değirmenyeri'nden ayrılıyoruz.

Münir Mısırlıoğlu: "Mudurnu'da gecelediğimiz Değirmen Yerinde ise horlamaları arş-ı alaya yükselen Suphi Bediz'in yattığı eve uzak bir evde yattığımdan müthiş bir uyku uyudum ve dinlendim. Sabah ayrılıyor. Motosikletleri yükledik ve birer birer ana girişteki toprak yola çıkıyoruz. Tam binmek üzere ayağımı motosikletin üstüne atarken arka çantaya bir Bruce Lee döner tekmesi çakıyorum ve zaten bayırda iri taşların üstünde emanet duran yüklü XT 600'ümü bir ke-re daha sol yanağının üstüne yere yapıştırıyorum. Suphi Ağabey konsantre olma gereğini bile duymadan silkmeye 100 + koparmada 80 kiloyu bir defada kaldırıp ayağa dikti. Neyse ki motosikleti yakalayayım derken ne hikmetse başka şey bulamayıp kopardığım sis farı anahtarı dışında hasar yok."

Mudurnu'ya gelip motorları kasaba meydanına parkettikten sonra etrafa bakınırken Belediyede yazı işleri müdürü olduğunu söyleyen bir bey ısrarla belediyeye gelip misafiri olmamızı ve bir çaylarını içmemizi talep ediyor...



➤ Sabah kahvaltısının başlangıç durumu.



➤ Grubun saldırısından sonra baklava tepsinin içler acısı hali...

Tamer İçel: "Akbank ve Belediye binasının da bulunduğu meydancığa varıp tam parkederken birdenbire takım elbiseli ve kravatlı bir beyin Suphi Bediz'i kolundan adeta çekerek ve yalvarırcasına bizlere çay içmeğe ve misafir olmaya Belediye'ye davet ettiğini gördük. (Bu ne ilgi Yarabbim). Bizi üst kata belediye başkanının makamına alarak ikramda bulundular. Belediye Başkanı beyefendi de eski bir Java kullanıcısı çıkmaz mı?.. Sohbet muhabbet derken seyahatimizin en değerli anlarından birini aldık. Başkan Bey Mudurnu'nun tanıtımı için gelen misafirlere dağıtmak için hazırladığı CD'lerden her birimize birer adet hediye etti. Daha sonra tarihi konaklar camii, ve saat kulesini gezmek üzere şehir içine dağıldık yürüyerek bu güzellikleri gezdik. (Keyvanlar Konağı, Yarışkaşı Konağı, Hacı Abdullahlar Konağı, Armutçular Konağı gibi), Mudurnu halkı öyle sempatik insanlardan oluşuyor ki bizler uzay elbiseleri gibi kıyafetlerle şehri yürüyerek keşfetmeğe çalışırken evlerinin önünde oturup sohbet eden ve yüzleri yaşlanmışlıklarının belirtisi olarak kırışıklarla kaplanmış Mudurnu'lu ninelerimiz dahi bizim gittiğimiz yönde önümüze gelmesi muhtemel özel konakların veya diğer güzelliklerin adres tariflerini vermekte birbirleri ile yarışa girdiler. Bu arada sizlere Suphi Bediz ve Hamdi Yavuz arkadaşlarımızın motosiklet çizmelerini çıkartmamak için emekleyerek camiye girip gezdiklerini ve çıkışları esnasında fotoğraf makineme yakalandıklarını söylemeden geçemeyeceğim :-))]]]"

Suphi Bediz: "Mudurnu gerek eski Osmanlı evleri, gerek yerleşimi, gerekse doğa olarak muhteşem bir yer. Gezerken çok etkilendik. Saat kulesine kadar çıkıp manzarayı seyrettik. Yapım yılı 1300 lere uzanan Yıldırım Beyazıt camii ile diğer bazı tarihi yerleri gezdikten sonra Mudurnu için internette web sahifesi yapan oranın yerlisi fotoğrafçı Aydın Özpelit'i ziyaret edip çayını kahvesini içtik."

Tamer İçel: "Bu seyahate çıkmadan önce nedir Mudurnu, ne vardır Mudurnu da diye küçük bir araştırma yaptığımız esnada Mudurnu hakkında web sitesi hazırlamış olan Aydın Özpelit'in adına rastlamıştık. Aydın Bey Mudurnu'nun tanıtımına çok önem veren bir Mudurnu'lu. Biz aslında hiç yük olmak istemez ve bir merhaba deyip kaçmak isterken kendisi bizi bir dakika bir dakika diyerekten bırakmayıp geleneksel Türk misafirperliğine örnek bir davranış ile güzel bir sohbet ve çay kahve ikramında bulundu."



➤ Ertan Genç grubtan ayrılarak İstanbul'a doğru yola çıkıyor.





➤ Mudurnu Belediye Başkanı ile sohbet ve çay molası...

Bu sırada, gruptan ayrılarak İstanbul'a doğru hareket etmiş olan Ertan genç, kendi yolculuğunun adeta tadını çıkarıyor... Her istediği yerde duruyor ve fotoğraflar çekiyor...

Ertan Genç: "Adapazarı'nda ve İstanbul'da sağnak yağış gösteriyor telefon teknolojisi. Canımın istediği her yerde durarak alıyorum Mudurnu-Akyazı yolunu. Köyler, dağlar, beden eğitimi adı altında askerlik eğitimi gören, uygun adım yürüyen ilkokullu çocuklar çekiyorum, kendi çocukluğum aklıma geliyor... Köpeklere inat, ineklere selektör geçiyorum köylerin, dağların arasından..."

### Sünnet Gölü

4 kişi kalan grubumuz ise eşsiz manzaralar eşliğinde yolculuğuna devam ediyor, bir yandan da Ertan Genç'in neleri kaçırdığını içlerinden geçirek fotoğraf çekimine biraz daha ağırlık veriyorlar.

Tamer İçel: "Sünnet Gölü ne geldik. Ama ne manzara eşliğinde... Anlatılması mümkün değil, yaşamak lazım. Gölün etrafında bir yandan göl manzarası diğer yandan da ormanlar ve dağları seyrederek bir tur attık. Sünnet Gölü nde Mudurnu Tavukçuluk firması tarafından kurulmuş bir tesis bulunmakta. Günlük konaklama fiyatı kaldığımız yere göre nerdeyse iki misli pahalı olduğundan orada kalmayı düşünmemiştik Sünnet gölü nden ayrılarak Göynük yoluna koyduğumuzda yine dağların arasından seyreden ve vadi türü, etrafı ağaçlarla kaplı hafif virajlı yollardan hayranlıkla ilerledik. Ama ben şahsen şunu söyleyebilirim ki motorumu sürerken ağaçlarda yer alan yapraklardan bızlarının renginin , tamamen sapsarı (özellikle büyük harflerle yazdım ) olduğunu izlerken çok ama çok duygulandım, yaprakların rengi sarı ile yeşil arasında ne kadar fazla renk tonu olabileceği hususunda adeta bize örnekler yağırdırıyordu.

### Göynük

Tamer İçel: "Göynük e ulaştığımızda 3 günden beri devam eden panyır dolayısı ile etraftaki diğer şehirlerden gelen satıcıların ve cıvardan alışverişe gelen yöre halkının yarattığı büyük bir hareketlilikle karşılaştık . Motorlarımızı Suphi Bediz' in Göynük te noter olan arkadaşları ile buluşmak için kalabalığı yara yara oldukça yavaş sürmek zorunda kaldık. Ancak noter bey rahatsızladığı için İstanbul dan dönmemiş olduğundan kendisi ile görüşemedik. Göynük'te Hamam,



➤ Mudurnu'da çaylar Aydın Özpelit'ten, tam ortada oturuyor...



➤ Grup 1 eksikle Sünnet gölünde...

Türbe ve kuleyi (Akşemsettin Türbesi, Gazi Süleyman Paşa Hamamı, Zafer Kulesi) gezerek yeniden İstanbul a doğru yola koyulduk."

### Geyve

Dağlık ve virajlı bir güzergahtan Geyve'ye ulaşıyoruz. Taraklı-Geyve üzerinden Adapazarı-Bilecik yolu üzerinde bulunan AliFuatPaşa sapağına geliniyor. Suphi Bediz Ayyalık' a gitmek üzere ayrılıyor gruptan ve grubun geri kalanı da otobandan İstanbul'a doğru yöneliyor.

### İstanbul

...Ve 13 Ekim 2003, saat 19:00'da İstanbul'a varılıyor... Gezi ile ilgili izlenimlerini belirtirken, tüm grup üyeleri bu gezinin bir başlangıç olduğunu özellikle belirtiyorlar.

Suphi Bediz: "Bu kısacık gezimizden de bir kez daha anladımki yurdumuz gerçekten çok güzel bir doğaya, çok güzel, çok yardımsever insanlara sahip. Gittiğimiz yerlerde bizlere gösterilen ilgiyi, sıcaklığı, yol kenarında el sallayan çocukların gülümsemelerini, sevinç çığlıklarını hiçbir zaman unutmayacağız. Lütfen özellikle el sallayan bu çocuklara sizde el sallayın, vaktiniz varsa durup konuşun. Hepsinin böyle şeylere çok ihtiyacı var. Türkiye' mizin daha gezilecek, görülecek, keşfedilecek o kadar çok yeri varki. Darısı başka seyahatlerin başına diyoruz."

Tamer İçel: "En kısa süre içinde Arkadaşlar tekrarını dilediğimiz gezimizden herhangi bir aksilik yaşamadan çok güzel yerler görmüş ve oldukça kültürümüzü geliştirmiş şekilde mutlu bir şekilde vedalaşarak ayrıldık TEM' de... En güzel seyahat İstanbul dan uzak yollarda yaptığımız seyahattir. İstanbul u çok seviyoruz, vazgeçemiyoruz ama en güzel günlerimiz O'ndan uzakta olan günlerimiz. Ne O'nsuz olabiliyoruz , ne de O'ndan şikayet etmeden yaşatabiliyoruz bence :-)))

Ertan Genç: "Yaptığımız geziden çok karlı çıktım. Muhteşem anılar, muhteşem fotoğraflar, tecrübe ve çok değerli dostlar... Bir sonraki gezimizi ipe çekiyorum." **İKİTEKER**

### → Derleyen: Hamdi Yavuz / İstanbul / 11-13 Ekim 2003



➤ Tepelerden Mudurnu görünüşü...

# Gezi Doğal Piramit: Büyük Ağrı

**Bu seneki yıllık iznimin bir bölümünü, daha önce de yapmak isteyip imkanların izin vermediği, kutsal kitaplarda ve efsanelerde sık sık ismi geçen Anadolu'nun en yüksek ve en güzel Dağına, Büyük Ağrı Dağı'na zirve yapmaya, biraz da babamın Küçük Ağrı Dağına çıkarken anlattıklarından etkilenerek, karar veriyorum.1992'den 2000 yılına kadar tüm çıkışlara kapalı bu bölgele- re en son askerlik görevi için 1998 yılında gitmiştim.**

Çoğu insanda ilk dağlara, yükseklerle çıkmanın verdiği hazla tanışılması üniversitede kulüplerle olur, benim ise askerliğimi Eğin'de yaparken oldu. Hele ki doğayla başbaşa kalmayı seviyorsan hastalığa bir kez yakalandın mı?, kurtulmak mümkün değildir, amaç zirveye ulaşmak olmakla beraber aslında bu çok kısa süreli bir heyecandır. O yüzden bence amaç zirveye çıkışa kadarki geçen zaman olmalıdır.

Ağrı Dağı volkanik püskürmelerden meydana gelmiş sönmüş bir yanardağ, fakat kraterini görmek kalın buzul kütleleri sebebiyle mümkün değil. İlk gün, otelimize yerleşerek ve ufak bir kasabadan ibaret olan Doğubayazıt'ı gezerek geçiyorduk. Uzaktan bize meydan okurcasına dev bir piramit gibi yükselen ve başından çok nadir çıkarttığı buluttan fötr şapkası ile bizleri selamlıyor Büyük Ağrı...

Hareket günü geliyor, hava sıcak, çıkış için önümüzdeki günlerde de havanın elverişli olacağı bizi sevindiriyor. Fakat yükseklerde ağustos ayında bile sıfırın altında sıcaklıklar olabileceğinden havanın nasıl değişiklik gösterebileceğini tahmin etmek güç.

Sabah tüm hazırlıklar tamamlanıyor, Akut ekibi, basın ve bypass hastaları da çıkış için hazır. Dampertli iki kamyon geliyor ve yola çıkıyoruz, Dağın eteklerine yaklaştıkça Ağrı'nın ihtişamı da giderek artıyor...

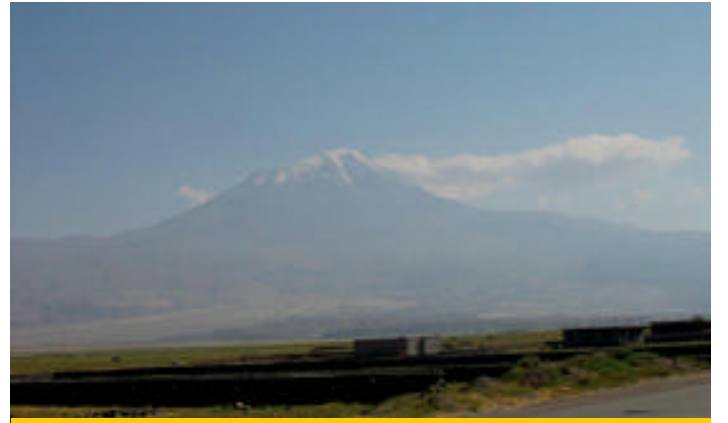
Araçların gidebildiği en son nokta ve son yerleşim yeri olan 2000 metre civarındaki Eli Köyü'ne vardık. Vardığımız bu noktada görülen, Büyük Ağrı'nın yükseldiği ova seviyesi ile zirve arasındaki büyük fark. İşte bu fark Büyük Ağrı'yı dünyadaki diğer yüksek dağlardan farklı kılmakta.

Daha önce bu güney rotasından çıkmış olan ekipteki arkadaşlar, 3200 kampına kadar olan yolun düşük eğiminden dolayı uzun ve biraz sıkıcı olacağını söylüyordu. Fakat benim için şehir gürültüsünden uzak kalmak bile yeterliydi. Uzun fakat çok yorucu olmayan 3200 metre ana kampına doğru yola koyuluyoruz. Bir ara yanımdaki tv muhabiri arkadaş telefonla kanala bilgi veriyor, "şu anda Akaretler yokuşunun biraz daha eğimlisini ve taşlısını düşünün o yolda 6-7 saat yürüdüğünüzü hayal edin" diye devam ediyor. Ve sonunda 3200 metre ana kampına ulaşıyoruz.

Fotoğraftan anlaşılacağı gibi görebileceğimiz son yeşilliklere sahip



➤ Eli Köyü



➤ Büyük Ağrı

olduğundan diğer bir adı da 'yeşil kamp' olarak geçiyor. Burada farklı ülkelerden gelmiş dağ turistleriyle karşılaşıyoruz, kimi zirveden iniyor kimi 4200 ana kampına çıkmak için hazırlıklar yapıyordu. Akşam oluyor, güzel bir yemek ve keyifli sohbetler sonrasında yorgunluk bastırıyor ve erkenden çadırlarımıza çekiliyoruz. Ertesi gün 4200 metreye aklimatizasyon çıkışı yapmamız gerekiyordu. Yani, vücudu yüksek irtifada ve az oranda ki oksijene alıştırmak için yapılan, 2-3 saat kalınıp akabinde inilen bir çıkış oluyor. Biraz daha zorlu ve kondisyon isteyen bir çıkış, yaklaştıkça bulutların içine giriyoruz, sonunda sadece kayalardan ibaret 4200 metre ana kampına varıyoruz...

Dağcılık federasyonundan olduğumu öğrendiğimiz dağ turist rehberi 4200 metrede, bulutların arasında kayalardan yapılmış koltukların üzerinde flüt dinletisi sunuyor ve yöresel kıyafetleri ile mikrobiyolog hanım ilginç bir görüntü oluşturuyordu.. Aklimatizasyonu tamamlayıp tekrar Yeşil Kampa dönüyoruz. Dönerken 3896 metre yüksekliği ile Küçük Ağrı'yı görüyor ve bu dağ da hiç küçümsememek gerek diye düşünüyorum..

Ertesi gün 4200 metre ana kampına tekrar çıkışa geçiyoruz, bu sefer yol sanki daha kısa geliyor, 4-5 saatlik bir çıkışla 4200 metre ana kampına ulaşıyoruz ama o da ne, iki farklı yükseklikteki kamp yerlerinin ikisinde tamamen dolu. Bursa Akut ekibinden İstanbul'da tanıştığımız arkadaş zirveyi çok rahat yaptıklarını ve birazdan döneceklerini ayrıca Alman ve Amerikan ekibinde zirveyi yaptıklarını ve dönmek üzere olduğunu söyleyince rahatlıyoruz.

Zirve heyecanıyla birlikte yüksek irtifadan dolayı artan yorgunluk ve 4200 metreden rahatsızlanıp dönenler ister istemez moralimizi bozuyor. Çadırlarımızı kurmaya başlıyoruz, fakat yer darlığından çadırı kurduğumuz alan hemen uçurumun yanı, bu pek hoş bir durum değildi, ancak görüntü uçaktan aşağıyı seyrederek hissini veriyor, doğanın vahşiliği çarpıcı şekilde ortaya çıkıyor.

Kamp yerimizin hemen yanında sarp, derin ve zirve buzuluna kadar uzanan lav akıntılarının oluşturduğu vadi ve içinden balkon buzulunun uzantısı yer alıyor. Sanırım bu isim balkonlar gibi çıkıntı yaptığından verilmiş bir isim. Düşen kayaların ve buzul parçalarının korkunç sesi yankılanıyor kulaklarımızda, tabii bu sesler bütün gece uyutmuyor bizi.



➤ 4200 metre ana kampı





➤ Balkon buzulu

Ansızın bastırın dolu ve tipi çadırlara kaçmamıza sebep oluyor, neyse ki yaz yağmuru gibi kısa sürüyor. Burada muhabbetler çadırlarda oluyor, dışarıda durmak soğuk(yaklaşık 5-6°C) ve rüzgârdan dolayı kolay değil; ama böylesi de zaten olması gereken. Akşam tüm malzemelerimizi kontrol ediyor, termoslarımızı dolduruyor, saatlerimizi 03:00'de kalkmak için ayarlıyoruz. Fakat saat çalmadan uyanıyoruz ve kahvaltımızı çarçabuk yapıp son hazırlıklarımızı tamamlayıp, gün ışımadan ağır ağır zirve yolculuğuna başlıyoruz. Arazi, dağcılar tabiriyle çarşak, yani irili ufaklı kayalardan oluşuyor, iki ileri bir geri şeklinde ilerliyoruz, fakat teknik manada tırmanış içeren bir parkura sahip değiliz. 4950 metreye kadar her şey güzel.. 4950 metrede buzul başladığı için kramponlarımızı takıyoruz. Ancak bende 4500 metrelerde başlayan hafif mide bulantısı ve baş ağrısı artıyor, yürüdükçe buna bir de baş dönmesi ve halsizlik eklenince, benim için fiziksel olarak hayatımın en zor dakikaları başlıyor, iki adımda bir durup soluklanıyorum, ciğerlerim oksijene doymuyor daha çok hava istiyor, zirve karşımda adeta bana meydan okuyor, 'buraya çıkmak görüldüğü kadar kolay değil diyor' sanki. Zirve düzlüğü dağcılar 'futbol sahası' adını verdikleri bir düzlük, havanın iyi olmasından dolayı buzul nispeten yumuşak ve kramponların batmasına imkan veriyor. Zirveye ipsiz çıkılmasına da olanak sağlıyor, fakat son 50 metredeki duygularım tarifsiz, sadece ağlayarak ve gözyaşları içinde zirveye ulaşıyorum, fotoğraf çekecek takatim ve gücüm yok, hava sıcaklığı -10°C seviyelerinde, şiddetli rüzgâr insanı sersemletiyor. En sonunda zafer, geri dönmeyi defalarca kez düşünmeme rağmen, benim oluyor...

15-20 dakika zirvede dinlenip tekrar aşağı inişe geçiyoruz. İrtifa düştükçe kendime geliyorum, 4200 metreye inip kendimi çadıra atıyorum ve iyi bir uyku çekiyorum. Ertesi gün dönüş yolu eğlenceli, kendimizi yokuş aşağı bırakıyoruz, yolda 3200 metre kampından henüz ayrılmış Azeri kökenli 50 kişilik İranlı dağcılarla karşılaşlıyoruz, 'şekil verelim mi?' şeklindeki sözlerini ilk başta anlam verememekte, sonradan fotoğraf çektilerim mi?, demek istediklerini anlıyoruz, onlara kolaylıklar diledikten sonra yola devam. Bu sefer aşağılara daha da indikçe köy çocukları sevinçle bizleri karşıyorlar, bizde onları yemediğimiz çikolatalarla ve yiyeceklerle sevindiriyoruz...



➤ Ağrı Dağı'nın endemik bitki türlerinden çiğdem gözüme günlerdir gördüğüm kayalardan sonra başka bir güzel görünüyor.



➤ 5137 metre... Zirve.

Ertesi gün dönüş öncesi vaktimiz kalıyor ve gelmişken İshak Paşa sarayını gezmeden dönmek olmaz diyoruz. 1789 yılında vezir olan Hasan Paşa'nın oğlu İshak Paşa'nın yaptırdığı saray o coğrafya içerisinde hayli görkemli. Yemek salonunun duvarlarında aynalar olduğu ve bu aynalar aracılığı ile yemeği biten kişinin görüldüğü anlatılıyor. Yemek salonu çevresinde cariyelerin odaları yer alıyor. Tabii yurdum insanı durur mu hemen İshak Paşa için notunu düşmüş...

Bir daha ki programda İran'daki Demavent Dağı'na zirve yapmak var. Fakat şimdiki programda İstanbul'a döner dönmez, sıfır rakımlı güzelim Ege kıyıları ve Bozcaada'ya gitmek var... **İKİTEKER**

➔ Murat Balaban / İstanbul / Ağustos 2003



➤ İshak Paşa Sarayı  
Depremlerle zarar gören Saray'ın 360'ı bulan oda ve salonu var. Fars, Osmanlı ve Selçuklu medeniyetlerinin ortak etkisi hakim olan sarayın içinde kimi hizmet binaları yıkık durumda, bazı yerler çelik konstrüksiyonlarla ayakta tutulmaya çalışılıyor. Saray eşrafının yemek yediği salonu..





# Gezi (Thassos) Taşoz Adası

Biraz acele bir kararla, ne zamandır yolumuzu düşürmek istediğimiz Thassos'a, 19 Mayıs bahanesiyle gidebildik. Mustafa Aktuna, "biz de Selanik'e gidiyoruz" deyince Cuma sabahı 7:00'da Aktunalarla buluşup İpsala istikametine doğru yola koyulduk. Tekirdağ'da kısa bir moladan sonra, İpsala'ya varıp sınırı geçtik. İpsala'dan sonra Alexandropoli'ye(Dedeoğaç) saptık. Aktunalar, yola akşam üzeri çıkacak olan Turgay Avcı ile buluşmak üzere orada kaldılar. Ben "yolların ustasıyım, adaların hastasıyım" diyerek yola devam ettim.

Öğleden sonra Keramoti adlı sahil kasabasına vardık. Keramoti'den 1-1,5 saat arayla adaya feribotlar kalkıyor ve yolculuk yarım saat sürüyor. Thassos, daire şeklinde bir ada. Ana yerleşim yeri adanın kuzeydoğusunda. Adanın tüm çevresini dolaşan, yaklaşık 100km uzunluğunda, bolca tatlı virajları olan, panoramik manzaralı ve güzel bir asfalt yolu var. Yol boyunca irili-ufaklı yerleşimler, köyler bulunuyor. Thassos için şimdiye kadar gördüğüm en yeşil Ege adası diyebilirim. Çam ormanları kıyılardan tepelere doğru yükseliyor. Zengin mermer yatakları olması nedeniyle, yer yer mermer ocakları görülebiliyor. Yerleşim yerlerinde ve yol boyunca sürekli olarak pansiyonlar ve oteller mevcut. Herhalde yaz sezonunda ciddi bir turizm yaşanıyor diye düşünüyorum. Bir de Yunan motosiklet kulüplerinin zaman zaman adada buluştuklarının duyunu aldım.

Yemekler diğer adalarda olduğu gibi, bu adada da gayet lezzetli. İstanbul'dan geldiğinizi öğrendiklerinde, sanki daha bir ilgi-alakaya maruz kalıyorsunuz. İnsanlar oldukça sıcakkanlı. Etrafta bu kadar orman olunca, arıcılık da yaygın ve adanın gayet lezzetli bir balı var. Ada çevresinde dolanan yol boyunca bir sürü plajla karşılaşıyorsunuz. Panagia koyunun aşağısında kalan Christi Amoudi ve Thassos merkezine 20km uzaktaki Paradise Beach gayet güzel plajlar. Tercihinizi Paradise Beach yönünde yaparsanız, yanınıza mayo/bikini almanıza gerek de kalmaz.

Cumartesi ve Pazar günlerini deniz sefasıyla geçirdikten sonra, akşam üzeri Selanik'ten dönen Aktunaları karşıladık. Simi Restoran'da doyurucu bir sofraya tertip ederek, yapılması gerekeni yapmış olduk. Sabah Christi Amoudi civarında güzel bir kahvaltıdan sonra, Aktunalar İstanbul'a döndüler. Biz 19 Mayıs trafiğine kalmayalım düşüncesiyle adada kalıp, Gençlik ve Spor Bayramını denize girmek suretiyle Paradise Beach'de kutladık.

20 Mayıs sabah 10:00 feribotuyla karaya geçip, Alexandropoli'ye doğru gazladık. Öğle yemeğini Alexandropoli'de yiyip, depoyu da ucuz ve güzel benzinle son bir kere daha doldurup İstanbul'a doğru yola devam ettik.



Thassos Limanı



## Kissadan Hisseler:

İstanbul-Thassos, yaklaşık 550km. gibi bir şey tutuyor. Hazırda triptik varsa, kısa süreli tatiller için uygun görünüyor. İpsala'dan Xanthi'ye kadar otopan var. Geriye kalan 40-50km'lik yol da düzgün bir yol. Sabah İstanbul'dan çıkıp, hiç kendinizi kasmadan motor sürüp, akşam güneşini Thassos'da batırmak mümkün.

Daha önce uğramamışsanız, adaya Keramoti'den değil, Kavala'dan da geçebilirsiniz. Ne de olsa Kavala'yi de görmek lazım. Güzel bir ada. Özellikle adaları sevenler, buradan da memnun kalacaklardır. Yunan freeshop'u, Türk freeshop'undan az biraz ucuz. En azından alkol ve sarma tütün çeşitlerinde böyle. Diğer ürünleri bilmiyorum.

İKİTEKER

→ Volkan Olgun / İstanbul / 2001



Limani



Paradise Beach



# Gezi Karadeniz Turu

## 29/06/2002-Cumartesi

4 Motorsiklet saat 4.30 da Bakırköy Elf'ten depoları doldurduk. Yo-la çıkmaya hazırlanıyoruz. Öncümüz Fatih, yolculuk öncesi bilgi ve-rerek yolculuk esnasında dikkat edilmesi gereken konuları dile ge-tirdi, hayırlı yolculuklar dileyerek, herkesin çok eğlenmesini ve ha-yatboyu unutamayacağı bir macera olmasını istiyorum.

Saat 04.45 → Yolculuğa start alındı. Hedefimiz Trabzon (1150 km) Başlangıç 3464 km Fatih'in GS inin kilometresi.

Saat 07:40'da → Bolu dinlenme tesislerindeyiz. (268 km) Sabah kahvaltısını burada yapıyoruz. Bayan arkadaşların çok uykuları ge-liyor. Bu yolculuğa başladıklarına hala inanamıyorlar. Ulusoy oto-büslerine binerek Trabzon'a gitmeyi düşünenler bile var. Tüm bun-lara rağmen şimdilik herşey çok zevkli gidiyor.

Saat 08:35 → Dinlenme tesislerinden hareket.

Saat 14:10 → Merzifon 678 km. Benzincide mola verdiğimizde Tür-kiye maçı var. Türkiye 2-1 galip. Samsun'a varış

Saat 16:00 → Samsun 787 km. Yemek yemek için şehir içine girdik. Trafiğe kapalı bir caddeye 30m kadar girerek motorları park ettik, tam karşıdaki lokantaya daldık. Yemekler söylendi. Haluk moto-rundan bir şey almak için dışarı çıkacaktı ki kapıda bir trafik polisi "NO PARKING - NO PARKING!" diyor. Biz gülüyoruz :-]. Dışarıda halkın çok büyük ilgisiyle karşılaşıyoruz. Motorlara bile zorlukla binip aralarından geçiyoruz. Hareket 16:45

## Zorunlu mola

Saat 19:00 → Terme-Ordu arasındaki tehlikeli virajların başları 919 km. Haluk motoruyla yüksek bir kasisten sert geçince bagajların yuklediği yer kırıldı. Adını bilmediğimiz çok güzel bir yerde (çeş-me, orman ve dağlar) Haluk'un bagajları diğer motorlara pay edil-di.

Fatih "5 dk. mola arkadaşlar" dedi ama kolanın cazibesine yenik düştü. Bizim 5 dk. oldu 15 dk. "Trabzona ne kadar var?" diye sor-duğumuz herkes "2 saat var." diyor, fakat 2 saat hiç geçmiyordu. Haluk: "Abi Samsun'dan çıkarken Ordu 120 km yazıyordu. Motorun kilometresine baktım o sırada, 120km oldu Ordu yok, 130 oldu yok, 140-150-160 oldu yok, biz gidiyoruz Ordu kaçıyor."

Neyse ki 170 km olduğunda Ordu'yu yakaladık. Ben o zaman çök-tüm artık yol bitmeyecek diye.

Hareket 21:05 → Saat: 23:30 Akçaabat 1134 km. Daha önce Trab-zon'a giden ve bize orada katılacak olan İbrahim bizi karşılıyor. Karşılama birkaç kişi daha gelmiş.

## Nihayet Trabzon

Saat 23.50 → Trabzon 'dayız. 1157 km. 23:50'de Trabzon'un içine girdik. Sabah 04:45'de başlayan yolculuğumuzu 23:50'de sağ salım



Trabzon vararak tamamlamıştık. Yol bizi oldukça yordu, yaklaşık 19 saattir yoldayız. Yorgun bedenlerimizi yataklara atmak için otel aramaya başladık. Trabzon meydanında "Özel Meydan Çiçek Öğren-ci Evi"ni ayarladık. Temiz bir yer, tavsiye ederiz. Kişi başı 7,5 Milyon. T: 532 2741380

## 30/07/2002 Pazar

Trabzon'da sabah kahvaltısı yapmak için yer arıyoruz. Fakat lokan-talarda genellikle çorba var, kahvaltı yok. Biraz aradıktan sonra belediyenin karşısındaki pizzacıda kahvaltı yapabildik. Saat 11:00 de Fatih, Talat ve bize rehberlik yapacak olan İbrahim geldi.

İlk gezimizi Sümela Manastırına yapacağız. Sümela'ya Maçka yo-lundan gidiliyor. Tünelden geçince solda Sümela Manastırı tabela-sını göreceksiniz. Güzel bir yoldan milli parka giriyoruz. Sümela Manastırına çıkmadan önce aşağıdaki kafelerde oturup soğuk bir-şeyler içip gözleme yiyebilirsiniz. Sümela'ya iki yoldan çıkılabiliyor. Yürüyerek de çıkılabilir fakat oldukça yorucu olacağı kesin. Bir de dar yoldan araçlarla çıkılabilir. Sümela Manastırı görülmeye de-ğer bir yer ve o zamanın şartlarıyla nasıl yapıldığına akıl sır ermi-yor. Manzara muhteşem. Fakat Manastır 6 katlı olmasına karşın sadece teras katını gezebiliyorsunuz, tadiltan dolayı. Bizi üzen olay ise duvarları süsleyen resimlerin tahrip edilmiş olmaları.

Sümela'dan ayrılıp Sümela-Maçka yolu üzerinde gelirken gördü-ğümüz Çoşandere turistik tesislerine gidiyoruz. Oldukça güzel bir yer, yerel yemeklerden ismarlıyoruz hemen (kuymak, hamsili kay-gana, sarma, tereyağlı alabalık, sütlaç). Bu tesislerde konaklama yapılabilir. Çoşandere Turistik Tesisleri T 462 5311190. Tavsiye olunur.

Daha sonra Trabzon'a geri dönüyoruz. Saat 09:00 Boztepe'ye çıkar-tıyor İbrahim bizi. Trabzon'a kuş bakışı bakıyoruz. İbrahim'in akra-baları ve hanımı sağolsunlar kekler, börekler yapmışlar. Söylüyo-rum semaverî bakıyoruz keyfimize. Çünkü yol yorgunluğunu unu-tuk bile.

## 01/07/2002 Pazartesi

Haluk ve Talat motorlarını tamir ettirmek için sabah erkenden sa-nayiye gittiler. Öğlen Trabzon meydanında buluşulacak. Saat 13.00'te buluşuldu. Öğlen olduğundan ilk önce karnımızı doyurmak için Akçaabat'a Meşhur Akçaabat köftesi yemeye gittik. Meşhur Pi-rali Altun köftecisi, Akçaabat'daki köftecilere bu köfteyi öğreten ki-





şi. Köfteyi burada porsiyon şeklinde değil de kilo ile sipariş ediyorsunuz. Köfte kadar yaptıkları inanılmaz şekilde ince doğranmış marul salatası da enteresandı. Biz marulları robotta kestiklerini sanmıştık sorduğumuzda ise elle kestiklerini söylediler. İnanmadık, bizim için küçük bir gösteri yaptılar. Usta inanılmaz şekilde bıçakla seri bir şekilde doğruyordu, tebrik ettik. Yemeğimizi yedikten sonra kahvelerimizi içtik.

Hamsiköy'e doğru yola çıktık. Hamsiköy'e Sümela'ya gidilen yoldan gidiliyor. Tünelden çıktıktan sonra sola dönmüyorsunuz, devam ediyorsunuz. Hamsiköy tabelasını görebilirsiniz.

Hamsiköy inanılmaz bir yer, yeşilin her tonu var. Hamsiköy adını "Hamse" den alıyor. Hamse Arapça'da 5 anlamına geliyor. Yani "5 köy" anlamında çünkü burada 5 köy var, bunlar Çıralı, Güzelyayla, Dikkaya, Başar ve Hamsiköy.

Hamsiköy meydanına geldik, köy halkı bizi çok sıcak karşıladı. Kahvehaneye doğru yöneldik. Kalkıp yerlerini bizlere verdiler. Bize çay ısmarladılar. Trabzona geldiğimizden beri içtiğimiz çaylar muhteşem. Suyundan mıdır nedir, insanın habire çay içesi geliyor. Aydan, ismi Ahmet Günaydın olan, yaşlı ve çok sempatik bir amcayla ilginç bir sohbette bulundu, doğrusu Ahmet Amca bizi çok güldürdü.

Hamsiköy sütlaçlı çok meşhurmüş gitmişken birer de sütlaç yedik. Tavsiye olunur. Sütlaç yediğimiz yerin karşısında restore edilen ev dikkatimizi çekti. Sorduk, Atatürk ve İran Şahı bu evde kalmışlar (1923). Şu anda pansiyon olarak kullanılıyor.

Kahvehanede otururken tanıştığımız Şükrü Koç bizi Java marka motosikletiyle Bodamış yaylasına çıkaracak.

Saat 18:15 → Başladık tırmanmaya, tırmandıkça manzara güzelleşti. Manzarayı anlatmak mümkün değil görmeniz lazım. Hele o çiçeklerin kokusu anlatılmaz. Kendimizi rüyada gibi hissediyoruz. Dağlardaki sisi, karı, yeşilliği, güneşi aynı anda görmemiz mümkün. Bu da insanda tarifi olmayan hoş duygular uyandırıyor. En



başta HUZUR.

Yol toprak ve bozuk; çıkışımız yavaş oluyor. Endüroler çok rahat hareket ediyorlar fakat Haluk'un motoru chopper, onun için arasıra onu beklemek gerekiyor.

Bodamış yaylasına vardığımızda küçük bir yayla köyü ile karşılaştık. Manzara muhteşem. yaklaşık 2200-2500m yukarıdayız. Yayla çayı varmış hastalıklara iyi geliyormuş içmeden olmaz dedik yanar sobanın etrafında çaylarımızı yudumladık. Erkekler ise okey oynamaya oturdular. Bu durumdan rahatsız olan Biricik: "Zirveye yakın yerdeyiz kurtlara kuşlara yem olacağız hava kararmadan dönsek." Yolculuğa başlamadan önce 20. km'de dönmek isteyen Biricik artık Koray'a başka tepeler varsa yarın yine çıkalım diyor. İlk günün Biriciği değil.

Bu arada Haluk ve Biricik'i tebrik etmek istiyoruz. Haluk'u çok zor yerlerden motoru ile geçtiği için. Biricik'i de motorun arkasında oturduğu için. Kawasaki VN800'ün Enduro misali dağ yollarını, dereleri geçmesi arkadaşlar arasında taktir edildi. Kolay değil doğrusu, cesaret ister.

#### 02/07/2002 Salı 1510 km

Bugün Uzungöl'de kamp kuracağız onun için Trabzon'dan alışverişi yapıp yola koyulduk. Uzungöl'e giderken bize Trabzon'da rehberlik eden İbrahim arkadaşımızın köyüne gittik (Arsin köyü). İbrahim arkadaşımızın evi çok güzel. Bize çay ikram ettiler. Yeniden yoldayız, Uzungöl'e vardık. Yol Uzungöl'e doğru biraz bozuk. Yol yapımı devam ediyor. Kamp yapacağımız yer Uzungöl'ü 1-2 km. geçince. Kamp yapacağımız için Uzungöl'de bulunan jandarmadan izin almak gerekiyor. Fatih ve İbrahim izin almak için gitti. Biz de ekmek aldık. İzin işini hallettikten sonra yola çıktık. Uzungöl'ü geçince kamp yapacak yer bakıyoruz. Fakat sel yol boyunca tüm yeşilliği götürmüş. Biz "ha şurası, ha burası" derken yaklaşık olarak 30km yol kat ettik ve 3000m yüksekliğe kadar çıktık. Yukarıda ilk önce Balıklı Göl ve Aygır Gölü var. Aygır Gölü bir krater gölü, etrafı sarı kır çiçekleri ve karlarla kaplı. Buraya çıkmak çok zorlu ve







stresliydi fakat manzara karşısında tüm zahmete değdi.

Burasının kamp için çok soğuk olacağını düşünerek, saat 19:00 da Aygır Göl'ünden aşağıya indik. Biraz aşağıda olan güzel yaylaya kamp attık. Etraf oldukça güzeldi. Biz çadırlarımızı tam kuramadan sis bastırdı. Erkekler çadırları kurarken bayanlar da yemek işine girişti, çünkü daha öğle yemeği yememiştik.

Çadırlar kuruldu yemekler hazırlanırken Fatih ve Talat ilerideki köye gidip bir çuval odun almışlar. Kamp ateşimizde yakabiliriz artık. Yemeğimizi yedik ve kamp ateşimizi yaktık. Hava iyiden iyiye kararmıştı. Ateş başında toplandık kahvelerimizi biraları yudumlar-ken çiğ yağmaya başladı. Saat 10 gibi dağdan bir ışık yanıp sönüyor. Herkes pür dikkat o tarafa bakıyor. İnin cinin top oynadığı dağda bu ışık neyin nesiydi? Bu geç vakitte bize doğru gelen ışığın ne olduğunu hem merak ettik hem de ürktük. Gelen Hamza isimli candan bir amcaydı. Şu an bize anılarını anlatıyor, nasihatta bulunuyor. Ayılar, kurtlar sigara kokusuna gelmez diyor. Anlaşılan biz bu gece paso vardiyalı sigara içeceğiz. J

Hamza dayı kendine has şivesiyle tatlı tatlı konuşuyor. Silahını kas-teredek "Dağda gezen adamın illahaki yanında birşeyler vardır." diyor. Yukarıdan yine ışık gördük. "Hamza dayı bu da ne?" dedik o da "Merak etmeyin uşaklar, bu saatte buradan geçecek adamın ciğeri ahaaaaaaahh böyle olacak." derken iki kolunu da açarak geniş bir alanı gösteriyor.

Hamza dayı "Kampı dağın başında değilde aşağıda yapsaydınız daha iyi olurdu." diyor. Eh bizde de demek ki yeterince ciğer var. Şaka maka odunumuz da bitti. Donmazsak iyidir. Hamza dayı: "Siz baha sorarsanız inelim derim aşağıdaki köye..." Biz: "Hamza dayı, toparlanamayız bu karanlıkta..." Hamza dayı: "Benden günah gitti uşaklar. Ben insanlık vazifemi yaptım..."

Hamza dayı fenerini yaktı. Bize iyi akşamlar dileyip ağır ağır gözden kayboldu. Biz Hamza dayıyla konuşurken şimşek çakıyor. Fakat



şimşek aşağıda çakıyor. Biz yukarıdan bakıyoruz çok ilginçti. Çadırlarımıza yatmak için girdik.

Haluk: "Bizim çadırda Biricik sabaha kadar uyumadı. Ben tam dalıyorum. - Haluk! Kurtlar uluyor!" Ben uyanıyorum, "Yok, bir şey olmaz..." Saat 2 gibi aşağıdaki bulutlar buraya geldi ve yağmur başladı. Pıtır pıtır çadırın üstüne vuruyor nini gibi geliyor yağmur damlalarının sesi. Sabaha karşı bulutlar dağıldı ve ay çıktı ortalı aydınlandı. O zaman dalmışız. Çadırın içi ısındı uyandım saat 7.00 kalktım. Baktım dışarı mükemmel bir hava güneş pırıl pırıl, çıkarıyorum matı dışarı, dışarda yatıyorum. Saat 7.30 gibi uyandırıyorum herkesi "Kalkın yatmaya mı geldik?" diye.

### 03/07/2002 Çarşamba

- Biricik: "Gece yarısı düşünüyordum. "Benim burada ne işim var?" diye. Çünkü karanlık öyle bir çökmüştü ki korkudan hiç uyuyamadım. Çadırlarımızı kurduğumuz yer tepedeydi. Yaban domuzları, çakallar, ayılar her an yemek bulmak amacıyla gelebilirlerdi. Sabahın olmasını, güneşin doğmasını dört gözle bekliyordum. Hafif yağmurun başlaması aslında hoşuma gitti, gitmedi değil ama yine de karanlıktan dolayı bir tedirginlik vardı. Yanıbaşımızdaki derenin sesi, yağmurun çadırımıza vurduğu sesle güzel bir ikili oluşturmuştu. Sanki yağmur dereyle düet yapıyordu.

- Binnaz: "Çadırda ilk defa kalıyorum. Uyku tulumuna girdiğimde yanımdaki Talat'ı bile göremiyordum çok karanlıktı. Yanımızdaki derenin sesi mükemmeldi. Su sesi beni dindiriyordu, ta ki Talat horlamaya başlayana kadar. Horlamadan uyuyamadığım için her sestem ürktüm. Sabaha karşı uyuyabildim. Yağmur çadırın üstüne "şıp" diye damlıyordu çok hoştu. İstanbul'a döndüğümde anlata anlata bitiremeyeceğim bir tatil yaşıyorum. Hala rüyadayım zannediyorum. Bazen korku, bazen çok zevkli. Şu anda kendimi çok iyi hissediyorum. Geceye Allah kerim..."

Gecenin soğuğu yerini sabahın pırıl pırıl güneşine bırakmıştı. Hava nefis, derenin sesi, kuş sesleri, rengarenk çiçekler (sarı, mavi, yeşil, mor). Haluk mayosunu giymiş, dereye girmeye hazırlanıyor. Su





çok soğuk. Haluk derenin içine oturmuş yüzmeye çalışıyor. Talat dere kenarında motorunu yıkamaya koyulmuş. Bayanlar kahvaltılı yapıyorlar. Nefis bir kahvaltılı yapıyoruz ortam çok güzel. Kahvaltılıdan sonra Fatih: "Gruba bir deli yeter, ben sadece başımı yıkayacağım.... Ahhh kafam uyustu su çok soğuk."

Talat'da başını yıkıyor.Yıkama faslından sonra çadırlarımızı toplamaya başladık.Toplanma işi bitti. Hedef yamaçtaki yayla köyü, akşam bize odun ve su veren Nurdoğan'ı ziyaret ve teşekkür etmek. Nurdoğan çok iyi bir insan, bizi görünce çok sevindi. Hemen ayran yaptı. Evi gezdirdi, tipik yayla evi, altta ahır üstte ise ev. Köyden bakınca manzara mükemmel. Artık Uzungöl'e inme vakti geldi. Yola koyulduk.

14:50 → Uzungöl'deyiz. 1702. km. Kısa bir moladan sonra Ayder yaylasına doğru yola çıktık. Uzungöl'den inerken Hamza dayı bizi gördü ve yola fırladı. Fatih fren yapınca Haluk Fatih'in motoru sıyrarak geçti. Ucuz atlattık. Şimdi Rize bezi satan dükkanda alışveriş yapıyoruz.

Rize'yi geçtik, Ardeşen'den sapıyoruz Ayder yaylasına gitmek için. Yol esasında çok güzel fakat yer yer sel yolu götürmüş. Burada selin yarattığı yıkımı görünce şaşırдық. Evler, direkler yerlebir. Ayder yaylasına 10 km. kala yağmur başladı. Biz tam gaz yola devam ettik. Ayder yaylasında çok güzel termal kaplıca var. Yağmur yağıyor bundan dolayı yaylaya çıkıp kamp yapmıyoruz. Ayder'de bir pansiyona yerleşiyoruz. Hemen sonra kaplıcaya gidiyoruz, ohh çok güzel, herkesin rengi yerine gelmiş. Karnımız açılıyor bir lokantaya giriyoruz.

Bundan sonra fıkra başlıyor.

"Lokantaya girdik, masaları hazırladılar. Garson geldi ne alırsınız diye, herkes pide dedi. Talat "mıhlama yiyeceğim" dedi. Garson "Pideler nasıl olsun?" dedi. Herkes sayıyor; "Kıymalı, Kaşarlı, Kaşarlı-sucuklu" diye. Garson gidiyor. Aradan 10 dk.geçti, "Abi, ben unuttum pideleler nasıl olacaktı?" Biz gene sayıyoruz garson temkinli bu sefer, yazıyor. Neyse gitti. Aradan yarım saat geçti bizim pi-



deler yok, garsona sorduk "geliyor" diyor. Neyse pideler geldi. Kalıp garsonu öpesimiz geldi, hiç bir pide siparişe göre değil, kafasına göre yaptırmış. Ya sabır çekip pideleri yedik. "Hesap" dedik, hesap geldi, biraz şişirmiş, bizde az kaldı garsonu şişiriyorduk. Dışarı çıktık, Fatih'ler ve Talat'lar yorgun olduklarını söylediler ve pansiyona gittiler. Biz de çaybahçesine gittik. Burada yörenin genç kızları ve erkekleri saat 9:00'dan sonra horon tepiyorlar tulum eşliğinde. Aydan daha fazla dayanamadı ve başladı horon tepmeye, ba-yağıda beceriyor.

#### 04/07/2002 Perşembe

Bugün ayrılık günü. Haluk, Biricik, Talat, ve Binnaz geri dönüş için Ayder'den ayrılıyorlar. Fatih, Süreyya, Koray, ve Aydan tura 2 motor olarak devam edecekler.

Talat'ın motoru Ardeşen'e 5 km kala bozuluyor. Haluk'la Talat tamirci arıyorlar ve otogarda motorsiklet tamircisi buluyorlar. Tamirci depremden sonra Sakarya'dan gelmiş ve büyük motorlardan anlıyor. Talat'ın motorunu tamir için uğraştı fakat beceremedi çünkü parça yok elinde, nerden bulsun F650'nin parçasını. Motoru Kargo ile İstanbul'a gönderiyoruz. Haluk tek motor olarak İstanbul'a dönüyor. Samsun'da bir gece kaldıktan sonra ertesi gün akşamı sağ salım tek motor olarak İstanbul'a varıyor.

#### Fatih, Süreyya, Koray ve Aydan'ın yol maceraları

Biz de Ayder'den ayrılıp Artvin'e gitmeden önce bir gün önce kamp yapmayı düşündüğümüz fakat yağmurdan ötürü vazgeçtiğimiz Galerdüzü (Kaçkarlar) yaylasına çıktık. Çok güzeldi. Birkaç çadır vardı. Çadır içerisinde çay içtik. Çam ormanları, dağdan gelen sular, hava bir harika idi. 1500m yüksekteyiz.

11.25 Ayder'den, Çamlıhemşin'den ayrıldık, şimdi Artvin'e gidiyoruz. Dağların arasındayız. Benzincide dinlendik. 1888. Km. Saat 12:50 Artvin-Erzurum yolunu gösteren tabela önündeyiz.

1991. Km, Artvin'deyiz. Aydan'ın akrabasının evindeyiz. Toptepe'ye ve boğa güreşlerinin yapıldığı Kafkasör mesire yerine çıktık. Bura-







da 2 yıl üst üste boğa güreşlerinde galip gelen Elvan boğayı gördük. Ordaki bir teyze bize dut ikram etti. Bol miktarda dut yedik. Artvin'i her iki taraftan gördük (Baraj-Şehir) Artvin'nin mecburiyet caddesinde dolaştık. 1970 yılında Barış Manço Artvin'e gelmiş ve Artvin'in tek işlek caddesine bu ismi vermiş. Artvin çok küçük bir şehir.

#### 05/07/2002 Cuma

Artvin'den ayrılıyor. Erzurum'a gidiyoruz. Erzurum Atatürk Üniversitesi'ne varış. 2233 Km. Erzurum'da Süreyya ablasında kaldı, vedalaştık. Artık 2 motosiklet, 3 kişi kaldık. Erzurum'un oltu taşı meşhur, hediyelik eşya almak için Taşhan'da durduk. Giyimlerimizden ve motordaki eşyalardan, yüklerden ötürü gittiğimiz her yerde olduğu gibi burada da bizi turist sandılar. Bizimle Türkçe dışında bildikleri her dilden iletişim kurmaya çalıştılar.

**2437 km Erzincan** Aydan'nın çocukluğunun geçtiği eve geldik, çok duygulandı. Çok değişmiş dedi. Bahçenin önünü göstererek "Burası ağaç dolu idi, kesmişler yazık olmuş" dedi.

#### 06/07/2002 Cumartesi

2477. Km Erzincan -Eksisu. Yörenin doğal kaynağı olan Eksisu'ya vardık. Çeşmelerden akan su gazlı, su adı altında maden sodasını andıran fakat gaz oranı düşük bir su.

#### 2514 km Erzincan - Girlevik Şelalesi

Girlevik Şelalesi'ni gördük. Çok güzel bir yer. İnsanlar burada piknik yapıyor. Şelalenin bitimindeki Gül Restaurant'da tavuk yedik. Buradan geçerseniz muhakkak tavuk yiyiniz. Çok lezzetli ve çok uygun fiyata tavuk yiyebilirsiniz.

#### 2726 km Erzincan - Kemaliye

Eski adı Eğin olan Kemaliye saklı bir cennet, içinden Fırat geçiyor. Sokaklarından akan pınarlar, yol kenarındaki dut ağaçları ve tarihi Eğin evleri görülmeye değerdi. Bir tarafı Munzur olmak üzere dört bir tarafı aşılmaz dağlarla çevrili. Bu şirin ilçede Aydan 'ın büyük dayısında geceledik.



#### 07/07/2002 Pazar

Müthiş virajlı, yorucu, bir o kadar da zevkli bir yolculuktan sonra Fatih'in bir önceki gecedan olan rahatsızlığına temiz havada eklenince standart olan 8:00 kalkış 10:30'u buldu. İnsan burada huzur buluyor. 2778. Km. Kangal'a varmak için yola çıktık. Oraya, inşasına 130 yıl önce dağlardan ip bağlı sepetlerle inilerek kazılmaya başlanan, Kemaliye'deki "Taşyol"



dan gitmeye karar verdik. İçinden Fırat'ın geçtiği kanyonun 8,5 Km sarp kayalıkları inanılmaz bir şekilde yarılarak delinmiş hem de mühendis ve proje olmadan. Üstelik ilkokul mezunu bir mütahhidin sezgi ve becerisiyle yaklaşık 5 Km.si tünelden olan "Taşyol" Kemaliye'yi İstanbul ve Ankara'ya 230 Km.daha yakınlaştırmış.

Kemaliye kanyonunun sayısız tünellerinden çok zorlu şartlarda geçerek kanyon yol inşasının sonuna geldik. Bizi büyük bir sürpriz bekliyordu. Bu yolun sonuydu... Yol bitti. İş başa düşmüştü. Dinamitle patlatılan son tünelin iri taşlarını temizleyerek endürolarımızla geçtik. Tam kurtulduk diyorduk ki yanıldığımızı çok geçmeden anladık. Yaklaşık 25 km lik yolu 4 saatte tamamlayabildik. Çünkü yol inanılmaz bozuktur. 25 km sonunda asfalt yolu gördüğümüzde çocuklar gibi sevindik. Çaltı tren istasyonuna kendimizi zor attık. Oradaki görevliler bize çay demlediler. Elimizi yüzümüzü yıkayıp biraz da dinlendikten sonra yola çıktık.

Sivas'ın Kangal ilçesindeyiz. Hani şu köpekleriyle meşhur ilçesi, yemek yemek üzere mola verdik. Daha sonra köpek yetiştiriciliği tesislerine geldik. Buranın yetkilisi Murat Koçkangal köpekleriyle ilgili bilgiler verdi. Asıl kangal köpeği renginden, başından, burnundan ve en önemlisi arka ayağındaki çift tırnaktan belli olurmuş.

#### 08/07/2002 Pazartesi - Ürgüp

Ürgüp Ayşe Hanım Konağına vardık. Konaklama ücreti pazarlığından sonra kendimizi mis gibi kokan yatakların içinde bulduk. Yol yorgunluğundan olsa gerek, başımızı yastığa koyar koymaz uyumuşuz. Ayşe Hanım Konağı kesinlikle kalınabilecek bir yer. Muammer Başer işletmecisi. Muammer Bey çok sosyal, sevgi dolu bir kişi, bizimle çok yakından ilgilendi. Bu tarih kokan taş konakta geclememiz bize çok mistik duygular yaşattı. Herkese şiddetle Ayşe Hanım Konağını tavsiye ederiz. Ayşe Hanım Konağı→ Motel Pansiyon (384) 341 88 70

Peri bacalarını, açık hava müzesini gezdikten sonra Avanos'taki Çini çömlekçiliğe gittik. Burada biz de çömlek yapmaya çalıştık. Hediyelik eşya aldıktan sonra Fatih arkadaşımızla 3329. Km. de yollarımız ayrıldı. Fatih İzmir yoluna, biz Bursa yoluna devam edeceğiz. Ankara'da yağmura yakalandık ve zorunlu olarak Ankara'da kaldık.

#### 08/07/2002 Salı

Ankara'dan yola çıktık Bursa'ya gidiyoruz. Nihayet evimizdeyiz. Şimdi 10 günlük tatilimiz film şeridi gibi gözümüzün önünden gelip geçiyor. Rüya gibiydi, tam 4000 km yol yaptık. Dile kolay.

Bu 10 günlük gezimizde yaşanabilecek her duyguyu yaşadık. Yollar bizim, yollar sizin. Ne duruyorsunuz, basın marşa çıkın yola... :-)

**İKİTEKER**

#### Katılımcılar

**Fatih-Süreyya Yılmaz / BMW 1150 GS**  
**Koray-Aydan Özden / Honda Africa Twin**  
**Talat-Binnaz / BMW F650**  
**Haluk-Biricik / Kawasaki VN800**

# Kom:-) <

- Yarışmamız tamamen subjektif olup, kazananlar seçici kurulun (benn!!) esprî anlayışına göre belirlenmektedir.
- Bu projenin devamı halinde, her ay resim altında, **KAZANAN** espriler yayımlanacak, **KAYBETMEYENLERİN** yayımlanma durumu ise, katılım miktarı ve dergideki yer durumuna göre belirlenecektir,
- Verdiğimiz rahatsızlıktan dolayı özür dileriz.
- Bu bir şakadır :)

## KAZANANLAR

- Ulan gizli gizli motora bincez diye cektığımız rezilliğe bak ahh anacım ah ne vardı yemin edicek şurada iki satır motor zevkimiz vardı içine ettin valla"
- Ozan Kazıcioğlu**
- İkiteker'e üye olmak için önce boğazı motorla geçip sonra 5 bin km yüzecek miydim, yoksa önce boğazı yüzerek geçip motorla 5 bin km yol mu yapacaktım, neydi yaaa öfff... Neyse olan oldu artık, devam...
- Orhan Birçak**
- Asla tatlı su motorcusu olmiycam! Hep tuzlu suda gazlıcam!!
- Gökhan Yavuz**
- Suda gideni yaptılar, bir de suyla gideni yapsalar!!! (Barış Elçin)
- Al işte !!! Bu mont da içine su geçiriyor. Kaçınıcı bu ya! Hani waterproof'du?
- Onur Öztürk**

## KAYBETMEYENLER

- Ulan bu lastiklerin yol tutuşu hiç de kötü diilmiş beeahh!
- Orkan Güngör**
- Virajdan çıkayım sonra şu çuprayı da sollarım.
- Murat Yerdekmazer**
- Nasıl yırttım ama köprü parasından?
- Oytun Pınar**
- Yahu ayıp be, OGS yok diye tüp geçide sokmadılar iyi mi?
- Uğur Becerikliler**

- İyi ki kaskı takmışız... Bak Yunus takıldı peşimize, cezayı yiyecektik.

## Alkan Suerdem

- Yok abi!? Kaptan kesin kandırdı beni "atla motora gemiden Amerika'ya kaçak gir" derken...

## Arslan Kaya

- Su viraji da aldım mi Atlantis'e 100 km kaldı demektir. Uğur Becerikliler
- Yunus'lara çok yalalaklık yaptım galiba.

## Gökhan Yavuz

- Şu güzelim countersteering'i Paolo görse ne derdi acaba?

## Armağan Albayrak

- Pistin biraz dışına çıktım herhalde.

## Suphi Bediz

- Bebek sahilde fiyaka yapıcım diye gazlarsan sonu bu olur..."

## Onur Öztürk

- Şu katil balınaya yem olmadan yarışı bir bitirebilsem.

## Suphi Bediz

- Kask su geçiriyor. Kesin iade etmem lazım...

## Volkan Olgun

- İkide bir nefes almak için su üstüne çıkınca tekrar pisti bulmak zor oluyor.

## Suphi Bediz

- Hız sınırı yok, önüne yaya atlaması yok... Oh be yolda bulamadığım huzur burda!

## Onur Öztürk

- Ulaaaaaan !.. Kauntır stiiringi fazla kaçırdım galiiba...

## Belirsiz

- Yine meraklılar sardı etrafımı... Suyun altında bile rahat yok!

## Ali Aktan

## Katılan herkese teşekkür ederiz.

**Kazananlara ödülleri (bir sıkımlık diş macunu, 10cm don lastiği, süresiz ikiteker e-zine aboneliği vs. adreslerine en kısa zamanda postalanacaktır. İKİTEKER**

→ Derleyen: Kaya Güçmen / İstanbul / Ekim 2003





# İpucu Tork Anahtarı

Malumunuz üzere tork anahtarı civataları belli güçle yerlerine takmaya yarar. Döndürme gücü olan  $Tork = güç \times uzaklık$ ; formülüyle ifade edilir. Yani bir civata anahtarı alın ve civataya takın, anahtarın boyu 1 metre olsun, sonra en ucundan anahtara dik açıyla 10 kg.lık bir güçle çekin = civatanın başı 10 kg.-metre torkla dondurulmuş olur. Bu açıklamayı akademik gayelerle klavyeye getirdikten sonra mevzumuza dönelim.

İki parçayı birbirine tutturmakta kullanılan civataya belli tork uygulamadaki maksat; bu parçalar arasında sızdırmazlığı sağlamak, ya da titreşim olan bu bölgede civatayı zor kullanarak metalin esneme kapasitesi dahilinde uzatarak, yani civataya ön gerilim vererek, titreşimden dolayı civatanın gevşemesini önlemek içindir. Belki başka gayeler de vardır ama şimdilik biz bunlara takılıp kalalım.



Metaller kalıcı şekil bozukluğuna uğramadan önce esneklik kapasiteleri içinde şekillerini bozmadan yük kaldırabilirler. Örneğin bıçağı eğerseniz geri yaylanır, çok eğerseniz kırılır. İşte bu kırılma kalıcı şekil bozukluğudur. Civatayı kaldırabileceğinden fazla torkla dondururseniz kopar, sonra deliginden cıkarcaya kadar izdirap çekersiniz. Tork anahtarı iste bu civatayı koparmadan hangi yük'e kadar dondurduğunuz gösterir. Tabii tork anahtarı kendi başına yetmez. Motorun kitabı da lazım ki o civata için kaç tork kullanılması gerektiğini yazsın. Di mi efendim.

Örneğin motor kapağıyla motor bloğu arasına conta konur. Bu conta bakırlı, asbest-



li filan malzemelerden hem esnek, nem sıcağa dayanıklı malzemelerden yapılır. Pistonun içinde benzin-hava karışımı patlama şeklinde ateşlenince (burada çalışan motorlar mevzubahistir, çalışmayan motorda conta olsa ne olur ki) motor kapağı yukarı doğru basınç görür. Bu motor kapağı gördüğü bu basınçta daha yüksek basınçla motor bloğuna bastırılmalıdır ki aradan basınç kaçmasın, motor da yola koyulsun. İşte motor kapağı monte edilirken bu civatalar belli torkla döndürülerek civatalara ön gerilim verilir ve motor kapağı da düzenli bir şekilde motor bloğuna basar. Tabii yine bu tork değerleri motorun kitabında verilir.

Pekala, kapı önünde motor tamir eden vatandaş ne yapar? Tork anahtarı 150 milyonsa (misal), oturur civata hesabı yapar. Civataya belli ön gerilim civatayı uzatarak sağlar. Civata bir tur döndürülünce dış boyu kadar ilerler, yani civata parmak gücüyle yerine oturtulduktan sonra bir tur döndürülürse dış boyu kadar uzar ve bu uzama o tip çelikte, o keside, bilmem ne kadar yük verilince sağlanır. Lafı uzatmadan ve civatayı kopartmadan söyleyelim, motor kapakları hariç, bir civatayı parmak gücünden sonra 1/4 devir döndürürseniz, vatandaş tipi, genel bir titreşim önleyici öngerilim tesis edersiniz.

Bir başka yöntem de şudur: Standart anahtar boyu diyelim 25cm. Bir yaylı kantar alırsınız, anahtarın diğer ucuna takarsınız. Diyelim ki kitap 10 kg-m tork istiyor.  $10 / .25 = 40$  kg. Yaylı kantarın ibresi 40 kg. gösterinceye kadar çekersiniz, oldu size 40 kg x.25 m= 10 kg-m tork. Zaten tork anahtarları bundan daha hassas değildir. Tabii el yordamı gücünüzü ayarlayarak da yakın bir tork yakalayabilirsiniz. Yerine ve birleştirilen parçanın hassasiyetine göre. **İKİTEKER**

→ Ender Batur <http://ebatur.fateback.com>

## İKİTEKER 11

Bu sayıda emeği geçenler

- XT660 vs DL650V Bora Yurtören
- Honda Varadero XL1000V Tolga Himmetoğlu
- Yamaha FZS600 Bülent Berksan
- Dünya turuna... Emre Odabaşı
- Motorize Midilli Adası Sinan Özgen
- Amasra-Mudurnu Gezisi HamdiYavuz
- Doğal Piramit: Büyük Ağrı Murat Balaban
- Tasos Adası Volkan Olgun
- Karadeniz Turu Haluk Bilgi
- Tork Anahtarı Ender Batur

Fahri Editör Sinan Özgen [sinanozgen@icqmail.com](mailto:sinanozgen@icqmail.com)

Editör Bora Yurtören [bora@bilgisayar.com](mailto:bora@bilgisayar.com)

Tasarım ve Uygulama Hidayet Gürdal [hg@drafineri.net](mailto:hgidrafineri.net)

Yayınlayan Egemen Ergel [egemen@ergel.net](mailto:egemen@ergel.net)

İKİTEKER e-zine [www.ikiteker.org](http://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 12

Gelecek sayıda

- Aralık sayısı ile İKİTEKER e-zine 1. yılını tamamlıyor. 12. sayımızda sürprizlerle görüşmek dileğiyle...

ikiteker e-zine'e katkılarınızı bekliyoruz.

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