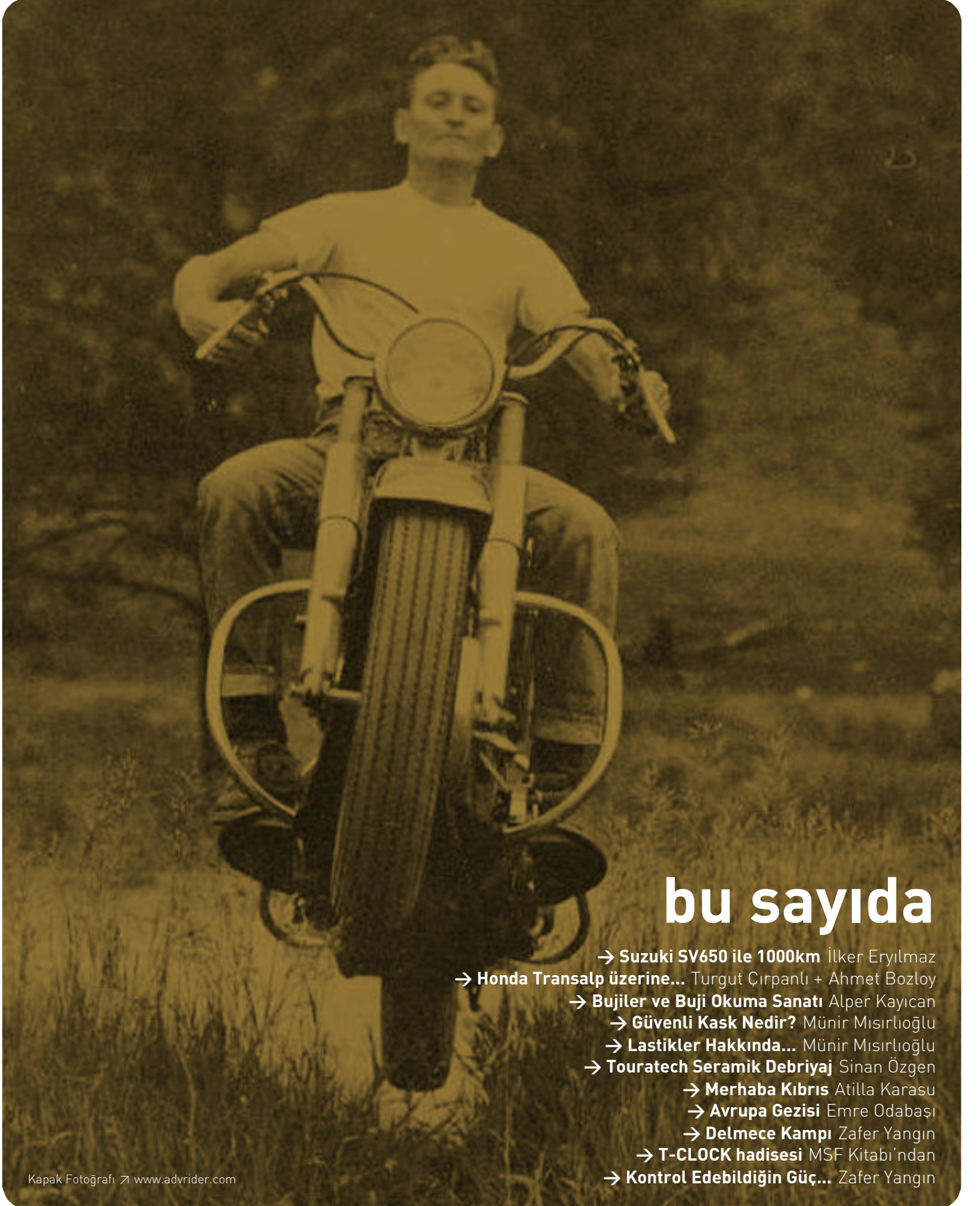


# İKİTEKER

İKİTEKER.ORG | MOTOSİKLET E-ZİNE | PARA İLE SATILMAZ | AYDA BİR YAYINLANIR | OCAK 2004 | SAYI 13



## bu sayıda

- Suzuki SV650 ile 1000km İlker Eryılmaz
- Honda Transalp üzerine... Turgut Çırpanlı + Ahmet Bozloy
- Bujiler ve Buji Okuma Sanatı Alper Kayıcan
- Güvenli Kask Nedir? Münir Mısırlıoğlu
- Lastikler Hakkında... Münir Mısırlıoğlu
- Touratech Seramik Debriyaj Sinan Özgen
  - Merhaba Kıbrıs Atilla Karasu
  - Avrupa Gezisi Emre Odabaşı
  - Delmece Kampı Zafer Yangın
- T-CLOCK hadisesi MSF Kitabı'ndan
- Kontrol Edebildiğin Güç... Zafer Yangın

# Kısa Kısa

## İkitekter e-zine 1 yaşında...

**2003 Ocak ayında Sinan Özgen'in çabalarıyla hayata geçen İkitekter e-zine 12. sayısını da yayınlayarak 1 yaşına bastı. Bu yayının gerçekleşmesinde katkıları olan herkese teşekkürler...**

İkitekter e-zine'e 1 yıl içinde yaklaşık 40 kişi yazı vererek katılımcı oldu. Bir yıl içinde 90 civarında konu başlığıyla, toplam 205 sayfalık yayın gerçekleştirildi. 12 sayı içinde motor testlerinden, çevirilere, gezi raporlarından, motor aksamlarına, deneyimlerden karşılaştırmalara kadar onlarca konu işlendi. Yazan, çizen, okuyan, destek veren herkese tekrar teşekkürler...

### Yazar Listesi\*

Angut Abi :)	Murat Balaban /
Ateş Erim X	Müge Polatkan Kılavuz /
Atilla Karasu XXX	Münir Mısırlıoğlu X
Bora Yurtören XXX	Onur Öztürk /
Burak Cedetaş X	Orkan Güngör /
Bülent Berksan XX	Oytun Pınar /
Cihangir Ünal /	Ömer Karahan /
Egemen Ergel	Rahmi Barutçu /
Emin Demir /	Reşat Arbaş (Donald Duck) /
Emre Odabaşı X/	Seçkin Şahin X
Ender Batur /	Serdar Genç X/
Eralp Terem /	Sinan Özgen XXXXXXXX/
Halil Karabulut X/	Taner Eraslan X/
Haluk Bilgi /	Taylan Kalkavan /
Hamdi Yavuz X	Timuçin Kanatlı /
İbrahim Mehter X	Timuçin Uygun /
İlkay Ersoy /	Tolga Himmetoğlu X
Kaya Güçmen /	Turgut Çırpanlı X
Kemal Berker /	V. Ahmet Pınar /
Kubilay Türkmen /	Volkan Olgun /
	Zafer Yangın X

\*Yazar listesi alfabetik olarak düzenlenmiştir. Yandaki çizgiler ikitekter e-zine'de yayınlanan yazıların toplamını ifade eder.

İKİTEKER

### Aaaaa yeni yıl gelmiş.... Eskisine ne oldu?

Az mı güneşliydi?..  
Çok mu çamurluydu?..  
Fren yaptınız da tutmadı mı?..  
Hep keskin virajdı da dönemediniz mi?..

Güneş mi kaçtı yoksa gözünüze?..  
Yağmur mu yağdırdı üstünüze?..  
Yolda mı bıraktı sizi bilinmeyen yerlerde?..  
Ya da arabaya mahkum geçirtti de haberimiz mi yok?..

Zincir mi attırdı zalim?..  
Lastiğinizi mi patlattı hain?..  
Çadırınıza fener mi tuttu?..  
Yoksa sizi toptan mı unuttu?..

Koskoca sene gidiyor da bu sevinç niye?..

Ne yaptınız caanım seneye  
NE?..

Sevgiyle kalın...

**Rauf "Airport" GERZ**

**Tüm ikitekter dostlarının 2004 yılının kazasız,  
belasız ve harika sürüşlerle geçmesi deliğiyle...**

### İKİTEKER E-ZINE DOWNLOAD RAKAMLARI\*

#### İkitekter Dergisi İlk Sayı

Tanım: İkitekter dergisi ilk sayısı  
Sürüm: Boyutu: 629.54 MB  
Eklenme: 24-07-03 İndirme: 153

#### dergi-posta-ocak2003.PDF

Tanım: ikitekter e-zine ocak 2003 sayısı  
Sürüm: Boyutu: 629.54 MB  
Eklenme: 25-07-03 İndirme: 108

#### dergi-posta-subat2003.PDF

Tanım: ikitekter e-zine subat 2003 sayıyı  
Sürüm: Boyutu: 2046.16 MB  
Eklenme: 25-07-03 İndirme: 122

#### dergi-posta-mart2003.PDF

Tanım: ikitekter e-zine mart 2003 sayısı  
Sürüm: Boyutu: 1108.72 MB  
Eklenme: 28-07-03 İndirme: 132

#### dergi-posta-nisan2003.PDF

Tanım: ikitekter e-zine nisan 2003 sayısı  
Sürüm: Boyutu: 766.74 MB  
Eklenme: 28-07-03 İndirme: 124

#### dergi-posta-mayıs2003.PDF

Tanım: ikitekter e-zine mayıs 2003 sayısı  
Sürüm: Boyutu: 714.09 MB  
Eklenme: 28-07-03 İndirme: 140

#### dergi-posta-haziran2003.PDF

Tanım: ikitekter e-zine haziran 2003 sayısı  
Sürüm: Boyutu: 2048.00 MB  
Eklenme: 28-07-03 İndirme: 201

#### dergi-posta-temmuz2003.PDF

Tanım: ikitekter e-zine temmuz 2003 sayısı  
Sürüm: Boyutu: 2048.00 MB  
Eklenme: 28-07-03 İndirme: 200

#### dergi-posta-agustos2003.PDF

Tanım: ikitekter e-zine agustos 2003 sayısı  
Sürüm: Boyutu: 1.32 MB  
Eklenme: 5-08-03 İndirme: 779

#### dergi-posta-eylül2003.PDF

Tanım: ikitekter e-zine eylül sayısı  
Sürüm: Boyutu: 2.88 MB  
Eklenme: 17-09-03 İndirme: 373

#### dergi-posta-ekim2003.PDF

Tanım: ikitekter e-zine ekim2003 sayısı  
Sürüm: Boyutu: 0 bytes  
Eklenme: 6-10-03 İndirme: 619

#### dergi-posta-kasım2003.PDF

Tanım: ikitekter.org e-zine kasım sayısı  
Sürüm: Boyutu: 0 bytes  
Eklenme: 10-11-03 İndirme: 418

#### dergi-posta-aralık2003.PDF

Tanım: ikitekter e-zine aralık 2003 sayısı  
Sürüm: Boyutu: 0 bytes  
Eklenme: 8-12-03 İndirme: 116

\*Yukarıda verilen download rakamları ikitekter.org sitesinin çökmesinden sonraki rakamlardır.  
13.12.2003

# İzlenim Suzuki SV650 ile 1000 km

Suzuki'nin SV650 modeli, tanıtıldığı 1999 senesinden beri kullanıcılarının yüzünde tebessüm yaratan bir model olmuştur. Okuduğum incelemelerinde V2 motorun düşük devirlerdeki yüksek torku sayesinde günlük kullanıma uygunluğu, hafif yapısı sayesinde kontrolünün basitliği hep artı hanesine yazılan puanlardı. En büyük eksisi ise, göze garip gelen yuvarlak hatlarıydı. Hatta yuvarlak hatlı kareaj ve şasesi yüzünden "kız motoru" (ne demekse?) olarak tanımlayanlar bile olmuştur. Doğruyu söylemek gerekirse, hatları bana da çekici geliyordu.

Ancak tüm bunlar 2003 senesinde yenilenen SV650 ile değişti. Motorun teknik aksamında yapılan yeniliklerin yanında, estetik operasyon da eksik tutulmadı. Görünüyor ki, Suzuki dersini iyi çalışmıştı. Motorun yüzü daha sert bakışlı hale getirildi; yuvarlak hatlı şasi, köseli ve daha maço görünüm kazandı. V2 motor da değişimden nasibini aldı. Artık o da abileri gibi elektronik enjeksiyona sahipti. Tüm bu değişimler, motor alma arifesindeki İlker'in elbette ilgisini çekecekti.

Forumu takip eden arkadaşlar hatırlayacaktır, yakın zaman önce 2000 model Honda CB600F'imi, daha düşük güçlü bir modelle değiştirmek istediğimi yazmıştım. Uzun internet araştırmaları, değerlendirme yazıları okuduktan sonra Suzuki bayiini ziyarete karar verdim. Aslında niyetim 250cc'lik bir Kawasaki almakta ama istediğim model 2004 model yılında üretimden kalktığından, bayiinin elindeki ikinci en düşük güçlü motora yöneldim. Suzuki SV650S. Şansıma, bayi müdürü de aynı motorun 2000 modelini kullanıyordu. Bana uzun uzun tecrübelerini anlattı. Hatta artçı olarak ufak bir tura bile çıktık. Akıldan "Acemi insan 0km motor almamalı İlker, şeytana uyma" diye geçirirken, elimdeki motora iyi bir fiyat biçmesi, kalan miktara da çok uygun oranlı kredi bulmasıyla son direnç noktam da kırıldı. Ne olduğunu anlamadan formları doldurmuşum bile. Aradan bir hafta geçti, motorun siparişi verildi. Plaka işlemlerini de ben bitirip cuma akşamını ipe çekmeye başladım.

Akşam 17:30 gibi işyerinden ayrılıp koşu koşu Suzuki bayiisine gittim. Hornet'i bir gün önce bırakmış, üstüne vereceğim parayı bayiye teslim etmiş, motorun ilk bakımlarının yapılmasını bekliyordum. Servis: "Cuma akşamına yetiştirmeye çalışıyoruz, umarız sorun çıkmaz" diyordu. Merak içinde servise geldiğimde saat 18'e geliyordu. Girer girmez satılık 10-15 motor arasından bakır rengi SV650S'imi fark ettim. Üzerine "Elleşmeyin!" gibi bir yazı asmışlar, köşede benim gelmemi bekliyordu. Rengini sadece bilgisayar resimlerinde gördüğümünden, gerçekte nasıl olacağını çok merak ediyordum. Görünce, bilgisayarda gözükteğinden çok daha güzel olduğunu anladım. Düşünen arkadaş varsa, ne gümüş ne de mavisini tavsiye ederim. Bakır çok ateşli ve iddialı. Enfes duruyor.

Servis müdürüyle buluştuktan sonra belge doldurma faslına geçtik. Garantisini filan hallettik. Bugüne kadar hep zincir şeklinde kilitlerden kullanıyordum. Disk lock denemek istediğimi söyledim. Müdür vitrinde duran, içinde darbe sensörlü alarmı da olan Xena marka disk lock tavsiye etti. Motor üzerine monte filan ettik, özelliklerini beğenip aldım.

Sonrasında ise işin güzel kısmına geçtik. Motorun yanında ilk tanıtım yapıldı. Ne nerde, iyice öğrendim. İlk 800km boyunca nelere dikkat etmem gerektiği anlatıldı. En nihayetinde disc lock'umu arka sele altındaki bagaja koyup, servisin dışına çıktım. İlk kez motorla başbaşa kalmıştım. Çevresinde birkaç kez doluştum. Hayran hayran seyrettim (görmemişim motoru olmuş, bakmaktan üstüne oturamamış sendromu). En nihayetinde motoru çalıştırıp yola çıktım. İlk istikamet, benzinci elbette. Şanssızlığımıza ve tecrübesizliğime diyelim, ilk defa kullandığım motoru Cuma akşamı iş çıkışı sa-



atine denk getirdim. Çok kötü trafik vardı haliyle. Servisin çıkışı 4 şeritli bir anayola bakıyor, ben ilk defa debriyajı bırakacağım ve vızır vızır geçen arabalardan yol alacağım. Bunun üstüne bir de acemiliği eklerseniz, pek de tadı güzel bir tarif çıkmıyor. Yaklaşık 4 dakika "Ne yapsam, nasıl yapsam?" diye düşünürken, uzaklardan gelen kır saçlı bir amca halimi görüp arabasını iki şeridi kapayacak şekilde durdurdu. İnip adamı yanaklarından öpesim geldi. Kır saçlı bey amcanın sayesinde yola girdikten sonra, ilk birkaç dönüşte gaz-debriyaj ayarını düzgün yapamadım. Ya çok gaz verdim etraf inledi, ya az gaz verdim motor tekledi. Rodajı bile yapılmamış motorum bana bol bol saygılarını sundu herhalde. Sonrasında trafiğin az olduğu ara yollara girince rahatladım. Boş bir yere çekip bol bol antreman yaptım. Bir saatlik gülümseme seansından sonra paşa paşa evime döndüm (Tamam, tamam itiraf ediyorum. Hava iyice kararmış ve yağmur atıştırmaya başlamıştı. Mecburen döndüm J.). Sözü daha fazla uzatmadan izlenimlere geleyim.

- Sürüş pozisyonu Hornet'ten daha sportif. Daha öne uzanmış şekilde oturuyorsunuz. Ama süper sporlar kadar yatık vaziyet de değil. Henüz tek seferde yarım saat kadar kullanmış olsam da herhangi bir yorulma hissi vermedi.
- Motoru "On" pozisyonuna getirdiğinizde ilk 2 saniye enjektörlerin vızıltı sesi geliyor, ilk duyduğumda garip gelmişti. Normalmiş.
- Debriyaj ne sert ne yumuşak. Titan'da, Hornet'te kullandıklarımından farklı değil.
- 165kg kuru ağırlık ve alüminyum yeni nesil şasi yolda çok fark ediyor. Hornet de çok güzel yatırılabiliyordu ama SV650 "Bir sonraki viraj nerde, getirin hemen" dedirtiyor insana.
- Rüzgar koruması ufak olsa da işe yarıyor. Eve dönerken mecburen yarı-otoban türü, 2 gidış 2 geliş bir yoldan gitmek durumunda kaldım. 100km civarı tankın üzerine yattığınızda rahatsız edici hiçbir güçle karşılaşmıyorsunuz. Hornet'te sizi geri iten rüzgardan sonra bu iyi bir değişiklik oldu.
- Gazın ayarı Hornet'ten daha iyi. Yanlılıkla fazla açarsanız, alıp başını gitmiyor. Acemiler için iyi haber.
- Motorun devir göstergesi analog, hız göstergesi dijital. Hız göstergesinin olduğu yerde toplam km göstergesi ve iki adet tripmetre var. Bir tanesini yolculuğa çıktığınız andan itibaren yaptığınız toplam km'yi gösterecek, diğerini ise sen benzinciden beri katedilen yolu gösterecek şekilde ayarlayabiliyorsunuz.
- Gözlemleyebildiğim tek negatif özellik, kompresyona bindirdiğinizde orta derecede fren yapmışsınız etkisi yaratıyor. Pek çok ışığa gelirken sadece kompresyonla gerekli hıza düşebildim. Tabii sakinca bir hareket, arkadan gelen arabalar fren ışıklarınızı görmeyip sırtınıza çıkabilir. O yüzden arkamda biri varsa debriyaj sıkıp frenle yavaşlıyor, arada da vites küçültüyorum.
- Stop lambaları ledli olduğundan patlama derdi yok.

Bu şekilde geçen ilk haftamdan sonra, motorun üzerinde ilk uzun(!) yolunu yaptım. Yaklaşık 30km uzaktaki bir şehre festival izlemeye gittim. Yolda 70km hız tahdidi olduğundan rahat rahat kullanabildim. Arkamdan da arkadaşlar arabalarıyla takip edince,



"Birşey olursa ne yaparım?" endişem yoktu. Spor oturma stili olmasına rağmen yolculuk boyunca yorulma hissi vermedi SV650. Hornetten sonra biraz daha yorucu olur diye bekliyordum ama yanılmısam.

Motor şu anda yeni (80km olmuş şimdiye kadar) olduğundan ilk 800km boyunca 5000 devirin altında kalın diye öneriyor kullanma kılavuzu. Uzun yolda da 6. vites 5000 devir 100-110km/h arası birşey yapıyor. Yani otobana çıksam bu süratlerde arabalar tarafından sıkıştırılıyorum sürekli. Ara yollara bir süre daha devam. Gerçi ara yollar bile olsa, ilk 3 viteste 5000 deviri geçmemek için ekstra efor sarfetmek gerekiyor. Biraz gazı açsanız, hemencecik 5000-6000 oluveriyor. Devir düşük kalsın diye sürekli vites değiştiriyorum bu aralar. Motor 71 beygir. Şu anda rodajı devam ettiğinden 5000 deviri geçemiyorum, yani kabaca 25-30 beygir olarak kullanıyorum motoru.

Görülebileceği üzere, devir sayacı analog, hız göstergesi ise dijital. Üzerindeki yol bilgisayarında iki farklı mesafe ölçer bulunuyor. Resimde toplam yapılan mesafe görülüyor. Evet, aldığımın ikinci günü çekildi fotoğraf, yazan 121km doğru. Ve merak edenler için, hayır, motoru bozmadım; "Check" yazısı motorun viteste ve yan ayağı açık olduğu için çalışmayacağını söylemek için orada.

2 silindir ile 4 silindir arasındaki farkı tam olarak anlayabilmiş değilim. Sebebi, şu anda rodajın devam edip 5000 deviri geçememiş olmam. Alt devirlerdeki güç dağılımı açısından Suzuki Honda'ya göre daha iyi. Düşük ağırlık + alt devirlerde üretilen torkun daha iyi olması sayesinde motorun 3000 devir civarındaki tepkileri Hornet'e göre daha iyi. Üst devirleri bilemiyorum ama Hornet'te 6000'in üstü gaza çok hassastı. Alıp başını gidiyordu alet. Bunda 4 silindir olmasının etkisi olmalı. SV650S'in güç dağılımı daha lineer. Yukarı çıktıkça patlama yapmıyor. Tabii bu grafiklerden gördüğüm. Gerçek hayatta nasıl olduğunu önümüzdeki aylarda göreceğim.



Bunun dışında 4 silindir - 2 silindir farkını tüketimde görmeyi umuyorum. Hornet'in İngiltere testlerinde ortalama tüketim 33-35 MPG olarak çıkmıştı. SV650 için bu değerler 45 MPG civarı (kabaca %25 daha az tüketiyor). Tabii bunda enjektörlü olmasının da etkisi olmalı.

Ayrıca motor tepkisi açısından, yine düşük devirler için karşılaşıyorum, Suzuki daha erken tepki veriyor. 3000 devir civarı gazı açtığımda net olarak daha çabuk cevap

#### **Teknik Özellikler:**

**Motor** 645cc, 8 subap, sıvı soğutmalı 90° açılı V2 motor  
**Çap&Strok** 81x62.6mm bore ve stroke  
**Sıkıştırma** 11.5:1 sıkıştırma oranı  
**Ateşleme** Elektronik enjeksiyon  
**Vites** 6 vitesli zincir aktarım  
**Şase** Alüminyum  
**Süspansiyon** Ön 41mm teleskopik, arka ayarlanabilir  
**Fren** Önde 2x290mm disk ve çift kaliper, arkada 220mm disk ve tek kaliper  
**Lastik** Ön 120/60 ZR17, arka 160/60 ZR17 jant  
**Ağırlık** 165kg kuru  
**Sele yüksekliği** 80cm  
**Yakıt tankı** 17lt  
**Yakıt tüketimi** Ortalama 5lt  
**Bakım Aralığı** İlk bakım 1000km'de. Periyodik bakım aralığı 6000km.

alıyorum motordan. Ama bunda gene enjektörlü olmasının etkisi olduğunu düşünüyorum.

#### **1000km izlemleri:**

Yukarıda okuduklarınız, motoru aldıktan 3 gün sonra edindiğim izlenimlerdi. Zaten yol bilgisayarında gördüğünüz 121 yazısı da yaptığım toplam km'yi gösteriyordu. O günün üzerinden yaklaşık 3 ay geçti. Motora iyice alıştım. Birbirimizi daha iyi tanıdık. Artık o benim ben de onun ne zaman ne tepki vereceğini anlayabiliyoruz. 1000km bakımı da yapıldı ceylana artık 8000 devire kadar çıkmama izin var. Böylece performansı hakkında da biraz tecrübe edindim.

İlk bakıma kadar 5.5 lt civarı olan şehir içi tüketim, servis sonrası 5lt'ye geriledi. Bu da normal kullanım şartlarında 220-240km arası uyarı ışığının yanmasına karşılık geliyor. Otoban kullanımında bu mesafe artacaktır tabii.

Motorun torku düşük devirlerde yeterli olsa da ani gaz açımında hissedilir ivmelenme için 4000-5000 devirlerine gelmek gerekiyor. 7000 devirden sonra motor çıldırıyor zaten. Dikkatimi çeken bir durum, 8000 devir civarında motorun vibrasyonu oldukça artıyor. Gidondan bile hissediliyor. 9000'e yaklaşırken tekrar normale dönüyor.

Okuduğum testlerde özellikle gidonda daimi mevcut olan vibrasyonun bir süre sonra elleri hissizleştirdiğinden şikayet ediliyordu. Benim motorda böyle bir rahatsızlığa rastlamadım. Belki ben şanslıyım, bilemiyorum.

Motoru bir kere park manevrası yaparken düşürdüm. Hız düşük olsa da kuvvetli şekilde sağ tarafından yere vurdu ufaklık. "Acaba ne kadar hasar var? Aldığının dördüncü günü de düşürülmez ki motor ya?" diye kendime küfrederken, alette hiçbir hasar olmamasına inanmadım. Sadece egzoz biraz çizildi. Artık onu da "nazar boncuğu" olarak taşıyorum.

İlk başlarda tereddütle yaklaştığım manevralar (mesela DD hoca-mızın kıvırtma manevraları), düşük ağırlık ve hafif kontroller sayesinde kolayca yapılabiliyor. Motorun manevra yeteneğine hayran kaldığımı söylemek istiyorum.

Duyduğuma göre Suzuki SV serisini Türkiye'ye getirmiyormuş. Umarım yakın zamanda kararlarını değiştirip bu güzel makinayı Türk motor tutkunlarına sunarlar. Her işe koşabilecek, gündelik yaşamınızda sizi işe götürüp getirecek, haftasonları da uzun yolculuklarda km'leri yutacak bir motor arıyorsanız, kesinlikle SV650'yi seçenekleriniz arasına katmanızı öneririm. **IKITEKER**

Kazasız sürüşler dileğiyle,

→ İlker Eryılmaz / Belçika / Aralık 2003

# İzlenim Honda Transalp üzerine...

**Bir sene boyunca bir 99 Transalp kullandım. Bu motor ile yaklaşık 10-15 bin km. yapmışımdır. Uzun yol, şehir içi, tek başıma, iki kişi, tam yüklü, uzun camlı, kısa camlı, çantalı, çantasız, her durumda epeyce kullandım ve tam bir fikir sahibi oldum diyebilirim.**

TA için söyleyeceğim ilk şey, aslında motorun başta bu tasarım ile hazırlanmadığıdır. 1986 yılında daha motor piyasaya çıkmadan önce, prototipi resimdeki şekilde hazırlanmıştı.

Bir diğer deyişle, ilk başta klasik tipte iki silindirli bir enduro olarak düşünülen bu motor, pazarlama stratejileri gerekçesiyle son anda yalnızca yan ve kafa karenaajları ve alt koruması değiştirilerek, o sene Paris-Dakar yarışını kazanan HRC NXR750'ye benzetilmek istenmiştir. Değiştirilmeyen depodan devam eden çizginin neden bu kadar uyduruk bir kavisle yan karenaajla birleştiği buradan anlaşılabilir.

Neyse, tasarımının "olmamış" hissi vermesinin dışında, benim kullandığım, 97-99 arası PD10 şasili Transalp'ler silindir başına 3 supaplı, iki silindirli, 2 Keihin 34 mm karbüratörlü, 583.2cc hacminde bir motora sahiptir. Bu motor, kuru ağırlığı 189, kullanıma hazır hali 208kg olan (kaynak: <http://www.ta-deti.de/ta/transalp.html>) bir motosikleti harekete geçirir. Buna motor koruma, orta sehpa, arka çanta, yan çanta demirlerini falan da eklersek herhalde toplam ağırlık 220kg'yi bulur. Yani pek hafif sayılmaz. İşin başında başka bir amaçla hazırlandığı için, motor artan ağırlıkla daha da zor başa çıkıyor tabii... Hele ilk 88-91 arası üretilen TA'ler 55hp. iken sonra 50hp'ye düşürülünce bu zorlanma daha da arttı.

TA, düşük devirlerde çok uysal, pır pır sessiz sakin giden bir motor. Çabuk harekete geçirmek için illa gazı en az yarısına kadar açıp 4-5 bin devire çıkana kadar beklemek gerek. Dolayısıyla kullanıma göre 100km'de 6 litre de yakabilir, 10 litre de! 6'yı 90'ı aşmazsanız, sabit süratle, fazla sollamadan giderseniz yakar (bir de hava filtresi temizse). 10 litreyide 6000-7000 devirin altına inmeden, her önüne geleni sollayıp 8500 devirde vites değiştirirseniz yakar. Hacim yüksek olmadığı için benzin ve devire yüklenildiğinden, hiçbir koşulda "az" yakan bir motor olduğunu söyleyemem.

Bunun dışında, TA'nın viraj performansı ortalamadır. Eskiden iyi kabul edilirdi ama bence artık çita yükseldi. Ön maşaları bence yüksek ağırlığına göre incedir. Bu yüzden çift diskli modelleri frene dokunulduğunda kafasını gömer. Bu huyunu pek sevmem.

Koltuk çok rahattır. Eşimle daha önce KLR 650 ile yaptığımız bir yolu TA ile yapınca, aradaki farka inanamadık. Yol yapılmamıştı, fark motordan kaynaklanıyordu.

Arka şasisi, iki kişi + yan cantaları falan da yükleyince biraz zayıf kalır... Çanakkale'ye giderken arkanın oynak huyu beni hem şaşırttı, hem de rahatsız etti. Belki Givi değil de orjinal çanta sistemi olsa bunu yaşamazdık. Givilerin bağlantısı bence biraz uyduruk, yeni TA'daki orjinal sistem mesela, olması gerektiği gibi duruyor!

Ben yılın 250-300 günü motora binerim, bunun yalnızca 20-25 gününde şehir dışında gezerim. Şehir içindeysen kaldırım iner çıkarım, yeri gelince merdiven tırmanırım, inerim. Trafikte çevik ve atak olmanın yararına inanırım. Yıllarca tek silindirli motor kullanıp o torka ve çevikliğe, hafifliğe alışan birisi olarak, TA'yı şehir içinde kullanırken pek keyif almadım. 20 santimlik kaldırım güc bela çıkmak bana göre değil. TA rahat trafiğin, uzun yolların motordur diye düşünüyorum. İyi bir seyahat motoru, ama bence şehir içinde hamallık.

TA, enduro temelli(!) bir motor olduğu için, üstündeki ıvır zıvır ağır-



lıkları attığınızda toprakta veya arazide belli bir performansı var. Ön takım ve şasi tasarımı sayesinde toprakta yüksek süratlerde bile emniyetli bir hisle gidebiliyor. Ancak tam bir endurodur denemez, diyen varsa "enduro" yarışlarına girsin de görelim...

Transalp'i bağımsız kelimeler ile şöyle özetleyebilirim:

Sessiz, Sakin / Uzun yol motoru / Az yakmaz / 4000'in altında evde kimse yok / Sorunsuz / Şehir içinde ağır / Rahat, konforlu / Düşürünce çok masraflı / Tasarım harikası değil / Aşık olunacak birşey değil / Pahalı / Dayanıklı / Biraz gevşek / Yumuşak

## SONUÇ

a) Eğer ağırlıklı olarak şehir dışında veya çevre yollarında motor kullanacaksanız, 6-7 bin Euro verip 99 TA almaktansa, biraz daha eski bir 1100 GS almayı düşünebilirsiniz. Fazla kullanmadığım için bilemem ama, şehir içinde kullanmayacaksanız, şehir dışında GS kesin daha iyidir. En azından yol tutuşu daha iyiydi. Bende TA varken İzmir'den beraber döndüğümüz Selim Ak'ın 1100'ünden biliyorum. GS çok ağır, parçası pahalı, çok bozuluyor, hava soğutmalı, vs. vs. gibi eleştirilere kulak veriyorsanız, birşey diyemem.

b) Hep şehir içindeyseniz, trafikte aralardan geçiyorsanız, heyecanlı bir motor arıyorsanız, hafta sonları arasına araziye çıkıp azmak istiyorsanız, motoru düşürünce masrafsız kaldırmak istiyorsanız, hafiflik ve güç istiyorsanız, selenin rahatsızlığını 100 km.den önce hissetmiyorsanız, bir KTM LC4 deneyin... "Ne 100'ü, 300 km. bile dayanırım", "dura dura yolun keyfini çıkararak giderim" diyorsanız, hiç düşünmeyin (ama cidden yoruyor, uyarırım!). Bir hafta sonu gazlaya gazlaya gittiğim Çeşmeye 100 km.de ortalama 5.6lt. yakarak vardım. Otobanda 170 gördüğüm gibi, Çeşmede girdiğim bozuk ve virajlı yollardaki eğlence de ayrı bir yazı konusu oldu. Ama o yolu henüz anlatmayacağım.

Aşağıda bugüne dek sahip olarak kullandığım motorları da yazdım, merak yüzünden 10 yılda 7 motor değiştirmişim, hepsinin aklımda kalan özelliklerini ve ne kadar süre ile kullandığımı yanlarında bulabilirsiniz:

1991 Vespa PX 150 (3.5 yıl) Annemin aldığı motor: bırakın ıslak zemini, tükürüğün üstüne bile denk gelse arka frene dokununca yere yapıştırırdı, iki kere kaza yaptım, ikisi de bununla, ikisi de aynı sebepten! Sola doğru yatık gider, ama stepnesi vardı! Yağmurda bir damla su almaz! Yarı araba yarı motor diyebilirim. 50 yıllık teknolojisi artık çok eskidi, modern scooterlar daha iyi.

1993 Kawa KLR 250 (6 ay) İlk gerçek motorum, Aslanköy'den almıştım, kiradan çıkma idi, sonra Arnavutköy'de hacı bir bakkal aldı, arkasında yumurta taşıdı. Adam bir ton para harcıyıp motoru yaptırdı, sonra bir arkadaşına aldı, o da çaldırdı. Ankara'da 6 ay aynı kaldırım üstünde duran, GÖN damgalı hakiki deri seleti (önü kıvrık) siyah bir KLR250 vardı, birisi sonunda aldı herhalde sapsiz diye. Kim aldıysa söylesin yahu, yazıktır. Sahibi pişman oldu, bundan sonra iyi bakacakmış!!

1996 Kawa KLR 650 (2 yıl) Renkleri güzeldi, ama çok rüzgar alıyor-



du, ağırdı. KLR 250'ye göre canavar gibi gidiyordu.

1996 Suzuki DR 650 (1 yıl) SERT! Çok sağlamdır, kamyon gibi bir alettir, 15 günde 4500 km'lik bir Türkiye turu yaptım, hala taş gibiydi. Egzozu çok gürültülüdür, "gölgesinden hızlı paslanır" ama birşey olmaz..

1998 Suzuki Bandit 600 (6 ay) (altı çok alçaktı, enduro kullanmaya alıştığım için egzost manifoldunu her kasise vuruyordum. Bir çukurda jantı yamulunca sattım, satmasam bir arabanın arka plakasına muayene pulu gibi yapışacaktım zaten... 12 bin devir çevirirdi.

1999 Honda Transalp (1 yıl, hikayesi yukarıda) Yarı Bandit, yarı Dr, ikisinin fiyatına tek motor.

1999 KTM 640 gergin yaydaki ok gibi...

Bir de 12 yıl önce modelini bilmediğim metalik mavi bir Pejo 103'üm olmuştu... onu motordan saymıyorum, frenle değil iman gücüyle duruyordu, her gün önce tamirci sonra benzinci, ordan da işe giderdim... Dönüşte tamirciye uğramadan eve dönemezdim. Ama ayağımı yerden keserdi. **IKITEKER**

→ **Turgut ÇIRPANLI / İstanbul**  
**99 KTM 640**

### **BİR BAŞKA GÖRÜŞ**

Öncelikle motosiklet geçmişimden bahsedeyim: Motosiklete 1997 senesinde Antalya Kemer'de Aslanko'dan kiraladığım ilk vitesli motor gibi motor olan Suzuki TS125 ile başladım. Daha önceleri sadece scooter kullanmışlığım vardı. Her yaz en az 1-1,5 ay olmak üzere KLR250, XT600, TA ve en sonunda AT kiraladım. Bu senelerde kiralık motorlarla yaklaşık 10bin km. yapmışımdır. Bunun da en az yarısı Beydağlarında offroad şeklindedir. Sonuçta 99 depreminin sonra yarın ne olacağımız belli olmadığı için isteklerimi ertelememe kararı alarak hayranı olduğum TA'yı cebimde 5 kuruş para olmadan banka kredisi (tüketici kredisi) ile 4000 dolara aldım.

TA'yı anlatmadan önce, eklemek isterim ki bu motor işinin biraz da sans olduğunu anladım, geçen 4 senede. Çünkü benim 1996 model Transalp'im bana gerçekten hiçbir sorun yaşatmazken çevremdeki diğer TA'lardan hiç başıma gelmeyen onlarca sorundan haberdar oldum. Sonuçta demek ki aynı model bile olsa motordan motora fark olduğuna karar verdim. Buna ne etki ediyor bilmiyorum. Belki fabrika hatası (her ne kadar seri üretim bandı da olsa) veya kullanımdan kaynaklanma ya da eksik bakım olabilir.

1999 eylülünde 22.500 km.de (görünen km.si) aldığım TA, satana kadar bana hiçbir sorun yaşatmadan yaklaşık 40bin km. hizmet etti. Transalpler hepimizin bildiği gibi orta sınıf bir endurodur. Rakipleri ya da aynı sınıftaki diğer arkadaşları BMW F650, Suzuki Freewind ve Aprilia Pegaso'dur. Diğer rakiplerinin hepsi tek silindirlilikten sadece TA çift silindirlidir (hoş şimdi ortaya bir de Suzuki DL650 V Strom çıktı...). Bunun avantajları da dezavantajları da var-



dır biliyorsunuz. Tek silindir belki biraz daha seri olabiliyorken uzun yolda vibrasyonundan dolayı kullanıcıyı yorabiliyor. Bu benim yorumum değil, genel anlayıştır. Motor performansları ise birbirlerine çok yakındır. Hatta aynı değerdedir diyebiliriz. Ancak -bençe- TA'nin belirgin bir konfor üstünlüğünden bahsedilebilir bu sınıfta.

Genel anlamda TA'lar size her koşulda hizmet edebilirler. Hem de her ne istiyorsanız. Ben challenge team ile bir kasım ayında keltapeye çıkmıştım, beni yarıyolda bırakmadı. Arkadaşlarımla bir şubat ayında Bozcaadaya tatile gittiğimizde grubun çoğunluğu olan 11xGSlerden geri kalmamıştır. Hatta dönüş yolunda transkazdağı geçişini önce dolu, sonra sağanak yağmur ve en son 45 dakikası lapa lapa kar yağışı altında olmasına rağmen... Diğer tarafta hemen hergün ise gelip giderken şehir trafiğinde kullandığım motor bana asla ağır gelmedi. Ben 177cm. boyunda 75kg.yum. Elbette 250'lik motorlar kadar kıvrak olamaz, yada 1000cc. motorlar kadar konforlu değildir ama her ikisinin yaptığını rahatlıkla yapabilir. Sonuç olarak her amaca gerçekten hizmet ederler.

4 sene boyunca sadece periyodik bakımlarını yaptım. Lastik, zincir seti yada akü bitmeleri modele yada markaya bağlı olmadığı için benim de başıma gelince değiştirdim. En büyük masrafım artık değiştirmek zorunda kaldığım (iki çıkışından biri çürüyüp yolda düşmüştü) egzosttur. Orijinalini 15 gün içinde getirmişlerdi. Benzin yakısına gelince; önceleri benimki de 6,5-7 litrelerde yakarken, Mecidiyeköy Profilo'nun yan sokağındaki Honda Servisi'ndeki Dural Usta'nın ayarlamasıyla benim motorum 4.4 ile 4.7lt arasında yakmaya başlamıştır. Bu da hıza ve yüküme göre değişmekteydi.

Daha baska ne söylenir bilemiyorum. Bu arada söylemeden geçemeyeceğim, sanırım İzmir'den adını hatırlamadığım bir üyemiz TA'yı anlatırken yerden yere vurmüştü. Buna hiçbir zaman anlam verememişimdir. Rastladığım yada şahit olduğum TA'dan şikayet eden tek kişi de odur.

Sonuç olarak Transalp kendi kullandığımı referans göstererek gerçekten sağlam, gerçekten vefakar ve gerçekten her amaca uygun rahat bir motordur. Ülkemizde de gerek servis ve usta bakımından, gerekse parça bulma yada fiyat politikası bakımından hiçbir şikayetimin olmadığı bir motordur.

Ee madem bu kadar mükemmeldi de neden sattım? İnsanoğlu nankördür. Gözü hep daha yukarıdadır. Hala iyi mi yaptım bilmiyorum. Bunu zaman gösterecek... **IKITEKER**

→ **Ahmet Bozloy / İstanbul**  
**ETV-1000**

# Teknik Bujiler ve Buji Okuma Sanatı

## Bujilere Genel Bakış

Bujiler motorun en az dikkat sarf edilen parçalarından birisi. Sadece kilometresi dolduğunda değiştirilen bujiler aslında motosikletin ateşleme ve yakıt kalitesinin en önemli göstergelerinden birisidir.

Bu seriyi teknisyenler, meraklılar ve günlük kullanıcıların bujilerinin durumu, sorun giderilmesi ve kullanımı hakkında daha detaylı bilgi sahibi olmaları için yazıyorum. Burada okuyacağınız bilgiler içten yanmalı iki zamanlı, dört zamanlı, rotary, yüksek performans motor bujileri için geçerlidir.

Bujiler motorun pencereleri gibidir. (Yanma odasına açılan tek pencere), ve değerli bilgileri edinebileceğiniz bileşenlerden birisidir. Hastanın termometresi gibi bujiler de motorun semptom ve performansını gösterir. Tecrübeli bir mekanik bu izleri takip ederek birçok sorunun temelini inebilir, yakıt hava karışımı ve yakıt kalitesi hakkında bilgi edinebilir..

## Buji Temel Bilgileri:

Bujilerin temel iki görevi vardır:

- Yakıt/hava karışımını ateşlemek
- Yanma odasında oluşan ısıyı dışarı iletmek

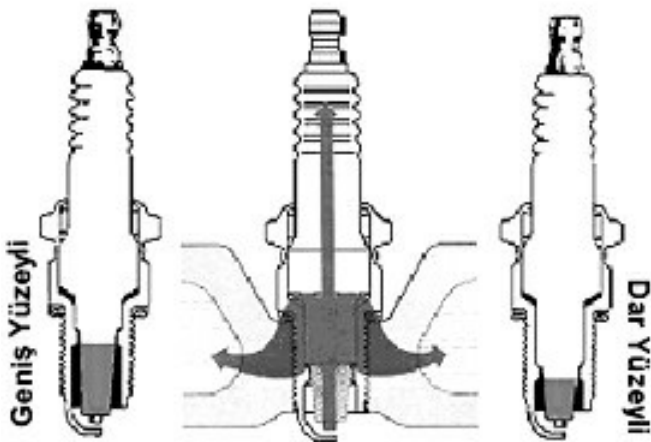
Bujiler yakıtı ateşleyip hareket enerjisini ortaya çıkartmak için gerekli elektrik akımını yanma odasına taşımakla yükümlüdür. Yanma işleminin gerçekleşmesi için ateşleme devresinde üretilen enerji miktardaki elektrikle elektrotları arasında kıvılcım oluşturur. Buna "elektiriksel performans" diyoruz.

Bujinin baş kısmında ki ısının erken ateşlemeye yol açmaması için optimum sınırlarda tutulması gerekmektedir, tabi verimli ateşlemeyi sağlayacak ısının da altına düşmemeli. Buna da "ısısal performans" diyoruz. Ve buji modeline göre değişiklik gösterir.

Bujiler bilinenin aksine ısı üretmez, ısıyı uzaklaştırır. Isısını çeperleri yoluyla motorun soğutma sistemine iletir.

Isı aktarma oranını etkileyen değişik etkenler vardır:

- Ateşleme burnu uzunluğu
  - Ateşleme burnu etrafındaki hava hacmi
  - Merkez elektrotun ve porselen yalıtkanın materyali ve tasarımı.
- Çalışma ısı aralığı üzerine binen elektriksel gerilimle alakalı değildir. aksine atabildiği, iletebildiği ısı miktarıyla ilgilidir.



Geniş Yüzeyle

BP 5 ES

Daha Sıcak Tipler

Yanan gazlarla daha fazla temas eden yüze sahiptir hızla ısınır, ısıyı yavaş iletir. elektrotlar çabuk ısınır

BP 6 ES

BP 6 ES

Daha Soğuk Tipler

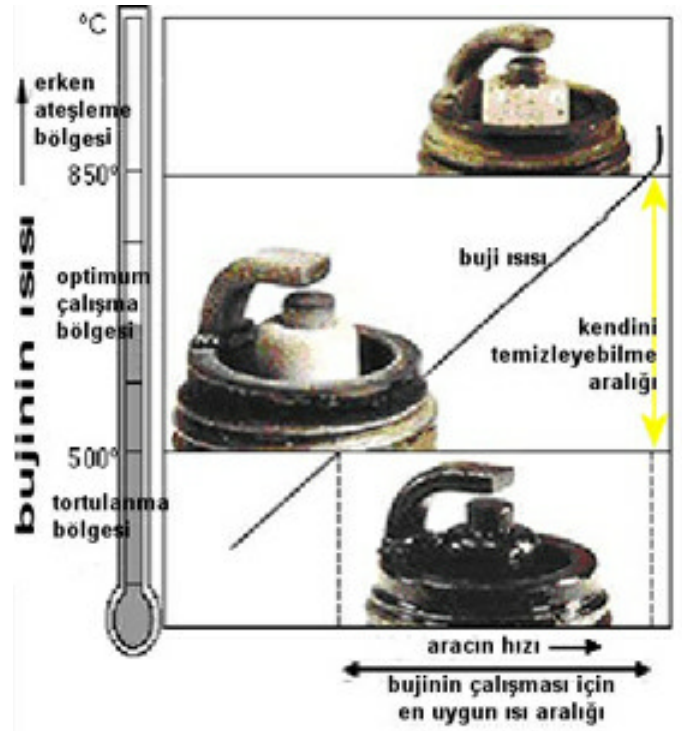
Yanan gazlarla daha az temas eden yüze sahiptir yavaş ısınır, ısıyı hızlı iletir. elektrotlar yavaş ısınır

Dar Yüzeyle

BP 7 ES

Daha Soğuk Tipler

Yanan gazlarla daha az temas eden yüze sahiptir yavaş ısınır, ısıyı hızlı iletir. elektrotlar yavaş ısınır



## Isı aralığı ve ısı aktarım şeması

İzolasyon burnu (porselen), ateşleme tepe noktasından başlayıp porselenin metal kılıfla birleştiği yere kadar devam eder. Bujinin en sıcak noktası izolatörün üst noktası olduğundan, tepe noktası ısı erken yada geç ateşlemede kritik bir rol oynar. Buji, tekne yada yarış arabasında ise ateşleme noktasında ısı 500C-850°C arasında olmalıdır. Eğer tepe noktası ısı 500°C altında olursa, ortadaki elektrotu çevreleyen izolatör üzerine yapışan (porselen) tortu ve karbon artıklarını yakıp atamaz. Bu yüzden kalınlaşan tortu tabakası geç ateşlemeye yol açar. Eğer tepe noktası ısı 850°C üzerindeyse aşırı ısınmaya yol açar ve porselen izolatör sıyrarak elektrotların erimesine yol açar. Bunun sonucu olarak erken ateşleme, patlama oluşarak motora ciddi zararlar verebilir. Genel buji tiplerinde, bir tipten diğerine tipler arasındaki ısı soğurma aralığı farkı 70-100°C'dir.

## Tepe ısı ve görünüşü

Ateşleme noktasının görünüşü çalışma ısısına bağlı olarak değişir. Bujiler için temel üç performans göstergesi vardır: iyi, erken ateşleme, aşırı ısınma. Erken ateşleme sınırı ile aşırı ısınma sınırı arasında kalan bölge en uygun çalışma bölgesidir ve "bujinin kendi kendisini temizleyebildiği" alan olarak adlandırılabilir. Bu aralıktaki çalışma ısı buji üzerinde biriken tortu ve karbon bileşiklerinin yakılarak atılabildiği ısıdır..

İzolatör porselen uzunluğu bujinin çalışma ısı aralığını belirleyen baş faktördür. Porselen uzunluğu uzadıkça absorbe edilen ısı oranı azalır, kısıldıkça artar ve yanma odasında oluşan ısı silindirin çeperlerinden geçerek su kanallarındaki su aracılığı ile soğutulur. Bu durumda bujinin optimum çalışma ısı yüksektir diyebiliriz ve sıcak buji tipine girer. Sıcak tipte bujiler porselen üzerindeki ısıdan çok yanma odasının ısı sayesinde üzerindeki tortu ve karbon birikimlerinden kurtulur, yani kalite ve ateşleme gücü ile tipinin ilgisi yoktur.

Soğuk tipteki bujilerin porselen boyu kısadır ve daha fazla ısı absorbe ederler. Isı daha kısa bir yoldan atılır ve bujinin optimum çalışma ısı daha düşüktür. Daha soğuk ateşleme düzeyi motorun performans artırımı yapıldığı hallerde, ağır yük taşıma kapasitesi yada kısa aralıklarla yüksek devirli çalışma ortamına uygundur. Soğuk tip bujiler ısıyı hızla uzaklaştırır ve erken ateşlemeyi engeller, elektrotların erimesini engeller. (Soğuk tipteki bujilerin performansını motorun ısı etkiler, bujinin çalışma ısı aralığı değil).

Aşağıdaki listede bujinin çalışma ısısını etkileyen etkenler belirtilmiştir. Takip eden semptomlar bujinin çalışma ortamının ısısını

değiştiren etkenlerdir. Buji ısıyı oluşmaz ya da bu etkenleri ısı üretimine itmez, ancak değişik seviyelerde ısıyla baş edebilmesi gerekir... aksi durumda ısı aşırı yükselme eğilimine girer ve motor zarar görür.

#### **Hava/Yakıt Karışımı motor performansını ve buji çalışma ortamının ısını ciddi şekilde etkiler.**

- Zengin karışım ateşleme noktası ısını düşürür, geç ateşleme ve performansta ciddi düşüşe yol açar.
- Fakir karışım silindir ve ateşleme noktasının ısının yükselmesine yol açar. Böylece erken ateşleme, yanma sonucu bujinin, muhtemelen motorun hasarına yol açar.
- Yakıt/ hava karışımı ayarını yaparken bujilerin de okunması faydadan öte bir zorunluluktur.

#### **Yüksek Sıkıştırma Oranı/Şiddetli güç binmesi buji ve silindir ısını arttırır**

- Sıkıştırma oranı şu modifikasyonlarla azaltılabilir:
  - a) yanma odası hacminin küçültülmesi (i.e.: taşlanmış, kubbelen-dirilmiş pistonlar, daha küçük silindir başları, v.b.)
  - b) güç artırımını ekleme (Nitros, Turbocharger yada Supercharger)
  - c) eksantrik mili değişimi (dereceli eksantrik gibi)
- Sıkıştırma oranı düşünce, düşük ısı buji, yüksek oktanlı yakıt, dikkatle ayarlanmış ateşleme zamanlaması ve hava/yakıt oranlaması şarttır. Bu durumda düşük ısı buji seçiminin ihmal edilmesi motorda ciddi hasarlara yol açar.

Avans Ayarı Ateşleme zamanlamasında %10'luk artış bujiye binen ısının 70°-100°C arasında artışına yol açar.

#### **Motor devir hızı ve ağır yük**

Motor devrinin yükselmesi ve yük binmesi ısının yükselmesiyle orantılıdır. Sabit bir hız ve devirde (yüksek devir), çok ağır yüklemeye, daha düşük ısı buji kullanılmalıdır

#### **Çevresel hava ısı**

- Havanın soğuk olduğu zamanlarda, yoğunluk/hacim artış gösterir, böylece hava/yakıt karışımı fakirleşir.
- Bu durumda silindir basıncı (kompresyon oranı) ve buna bağlı olarak ısı yükselir.böylece buji ateşleme noktası daha yüksek sıcaklığa maruz kalır. Yakıt oranı düşürülmelidir..
- Ters durumda, yani havaların sıcak olduğu zamanlarda, yoğunluk/hacim azalır, karışım zenginleşir, yakıt oranı arttırılmalıdır

#### **Havadaki nem oranı**

- Nem oranı yükselince, hava yoğunluk/hacim azalır, zengin karışım püskürtür
- Sonuçta sıkıştırma oranı ve ısı düşer, sonuçta buji yeterli verimlilikte ateşleme yapmaz ve güç kaybı oluşur.

#### **Barometrik Basınc/Rakım**

- Bujinin ateşleme noktasındaki ısı düşer
- Rakım yükseldikçe ateşleme odasındaki basınç ve ısı dolayısıyla bujinin ateşleme noktasındaki ısı düşer
- Birçok mekanik bu durumda değişik ısı aralıklarında buji tipleri kullanmaktadır.
- Doğru olan yol kaybedilen hava basıncının karbüratör memelerinin yada hava/yakıt karışımının baştan ayarlanmasıyla geri kazanımıdır.

#### **Anormal Ateşleme Durumları**

##### **Erken Ateşleme**

- Hava/Yakıt karışımının önceden ayarlanmış doğru ateşleme anından önce yanması olarak tanımlanabilir.
- Yanma odasındaki aşırı ısınmış bölgelerden kaynaklanır...avans ayarının yükseltilmesinden, aşırı ısınmış buji elektrolarından, düşük oktanlı yakıttan, düşük hava/yakıt karışımından, yüksek basınç-sıkıştırma oranından yada motorun yetersiz soğutulmasından kaynaklanır.
- Daha yüksek oktanlı yakıt seçimi, daha düşük yanma ısı aralığına sahip bir buji, daha zengin karışım yada daha düşük sıkıştırma oranı ile giderilebilir.

- Ateşleme zamanlamasını ve soğutma sistemini elden geçirmek gerekebilir.
- Erken ateşleme ve patlama farklı konulardır.

##### **Erken Patlama**

- Bujilerin en büyük düşmanı! (karışımın yanmaması bir yana)
- Şase elektrotların bozulmasına ve izolatör porselenlerin kırılmasına yol açar.
- Erken ateşleme genelde patlama ile sonuçlanır.
- Yüksek performanslı yarış motorlarında buji uçları ateşleme anında 1650°C ye kadar ısı oluşur.
- Genelde yanma odasındaki aşırı ısınmış noktalardan kaynaklanır. Bu aşırı sıcak noktalarla temas eden hava/yakıt karışımı ateşlenir. Krankın biyel kolunu iterek mekanik olarak yukarı itilen piston, erken patlayan karışım yüzünden aşağı itilir. Piston yukarı çıkamazsa (çünkü prematüre patlama tersi yönde itekler) ve aşağı inemezse (mekanik olarak yukarı itilmektedir), silindir çeperlerine doğru sarsılmaya başlar. Bu şok dalgasının sonucu "ping" sesleri olarak duyulabilir. İşte bu erken patlamadır.
- Motorun arızalanmasındaki etkenleri aşırı ısınma katlar.
- Buji aşırı sarsıntı, aşırı ısınma ve şok dalgaları yüzünden zarar görür.

##### **Ateşlememe**

- Piston, güç noktasına ulaştığı anda (tepe ve dip noktasından birkaç derece önce) yanma odasındaki yakıtın tamamı "yetersiz elektrik gerilimiyle" beslenen buji tarafından ateşlenemezse, ateşleme tam yada verimli olarak gerçekleşmez.
- Bujinin üretmesi gereken parlak ve güçlü kıvılcım birkaç nedenden dolayı zayıf yada hiç üretilmez ...arızalı bobin, yanlış elektrot aralığı ve aşırı basınç, kuru yada ıslak kurumla kaplı buji, yanlış zamanlama, v.b..
- Bazı durumlarda da yakıt kalitesiz olduğundan yada içindeki katkı maddelerinden dolayı yanmaz.
- Ateşlenmeme durumunda yakıtta ekonomi azalır, sürüş kalitesi etkilenir, motorda hasara yol açabilir.

##### **Tortulanma**

- Buji ateşleme gücü ve ısının düşmesiyle biriken karbon, yakıt ve diğer maddelerin yakılıp atılmamasından kaynaklanır.
- Elektrotları kaplayarak kıvılcım oluşmasını engeller... ateşlemeye yol açar.
- Islak tortulanmış bujiler değiştirilmelidir. Ateşleme olmaz
- Kuru tortulanmış bujiler bazı durumlarda motoru optimum çalışma ısına getirmek suretiyle temizlenebilir
- Tortulanmış bujiyi değiştirmeden önce tortulanmaya yol açan nedenleri ortadan kaldırın.

##### **01 Normal çalışma düzeni**

Motosikletin çalışma düzenine buji başlarının durumuna bakarak karar verebiliriz. Eğer buji başı kahverengi yada açık gri renkteyse karışım ve bujinin sağlıklı olduğu sonucuna varılabilir.

01





02



### 02 Kuru ve Islak Kirlenme / Tortulanma

her ne kadar farklı durumlar olsa da ağırlıklı sorun şundan kaynaklanır; eğer merkez elektrotla kılıf arasındaki yalıtım kısmının direnci 10 ohm'dan fazlaysa motor normal olarak çalışmaya başlar. Yalıtım direnci 0 ohma düşerse ateşleme elektrotları ıslak yada kuru görünüşlü karbon birikimi toplar.



03



### 03 Hararet

Bujiniz aşırı ısınırda artık maddeler yalıtım kısmı üzerinde tortu halinde birikir ve cilalı parlak bir görünüş alır.

### 04 Tortulanma

Baş kısmında tortulanma ve birikim oluşması yağ sızıntısı, yakıt kalitesini ve motorun çalışma zamanlamasında bir sorun olduğunu gösterir.

### 05 Baş kısmında tortulanma, izolasyonun sararması

Baş kısmındaki tortulanma yada izolasyon kısmında sararma ile görünür. Oda sıcaklığında direnç ölçer ile ölçmek doğru sonucu vermez. Buji başı farklı ısılarda farklı sonuç verebilir. Maksimum dirence 370-470°C arasında ulaşır.

04



05



06



### 06 Kırılma

Kırılma genellikle aşırı ısı artışı yada aşırı hızda ısınma/soğuma yüzünden kaynaklanır.

### 07 Normal buji ömrü

Yıpranmış bir buji sadece fazla yakıt harcamasına yol açmaz, aşınma sonucu elektrotlar arasında mesafenin artışı ve buna bağlı olarak daha fazla elektrik çekmesinden dolayı tüm ateşleme sistemini zorlar. Daha fazla voltaj çekilmesine yol açar.

Normal elektrot boşlukları yaklaşık aşağıdaki gibidir:

Dört zamanlı motorlar: 0.01-0.02 mm/1,000 km  
İki zamanlı motorlar: 0.02-0.04 mm/1,000 km

### 08 Aşırı ısınma

Anormal elektrot aşınması, buji elektrotlarının korozyon, oksitlenme ve kimyasal etkileşime girmesinden kaynaklanır.

### 09 Erime

Erime aşırı ısınmadan kaynaklanır. Genelde elektrot yüzeyleri düz ve temiz değildir. Nikelin erime derecesi 1,200 ~ 1,300°C'dir

### 10 İncelme, erime ve oksidasyon

Elektrotlar oksidasyona uğramış, ve aşırı oksidasyon yüzeyin yeşile çalan bir renge bürünmesine yol açmıştır. Elektrotların yüzeyi aynı zamanda kaba ve pürüzlü bir dokuya sahiptir.

### 11 Yakıttan kaynaklanan erime

Yakıttan kaynaklanan erime, benzin içindeki kimyasal katkıların buji elektrotundaki nikel alaşımı ile yüksek ısıda tepkimeye girmesinden kaynaklanır. Nikel elektrotun bileşimindeki ve kaplamasındaki maddeler, yakıttaki yabancı maddelerin nüfuz edip ayrıştırmasıyla zarar görür, incelik.

**IKITEKER**

→ Alper Kayıcan / İzmir / Aralık 2003

07



08



09



10



11



# İzlenim Güvenli Kask Nedir?

## Değerli arkadaşlar;

**Kask seçimi motosiklet sürücüleri arasında üzerinde en fazla konuşulup tartışılan konulardan biri olmuştur. En çok sorulan sorulardan biri de; "Eğer bütün kasklar kafamızı koruyorsa niye bazıları gayet makul fiyatlara satılırlarken bazıları ateş pahası?" sorusudur. Aynı konu benim de her zaman ilgimi çekmişti. Ama geçtiğimiz Nisan'da kaskımı kafadan daldığım bir midibüsün ön tamponunda bırakınca mecburen yeni bir kask edinme ve tabii alım öncesinde de bu konuda sıkı bir araştırma yapma ihtiyacı ortaya çıktı... Aşağıdaki yazı bu araştırmaların sonucudur.**

Sadede gelelim... Vizörü dağılmış, çeneliği çatlamış kırık kaskımın değişmesi lazım. İyi de ben ne alayım şimdi? Piyasadaki fiyatlar bir tuhaf kardeşim. 50 milyondan 1,5 milyara kadar yolu var. "Eeee, motosikletler de öyle değil mi?" Diyeceksiniz. İyi, deyin ama, o 40 - 50 milyarlık, yılbaşı çamı gibi yanar döner motosikletler benim zerre kadar ilgimi çekmiyor ki... 10 milyarlık motosikletimden gayet tatmin edici bir performans alabiliyorum. Ama iş koruyucu malzeme oldu mu, hele birde kafa söz konusuysa durum değişir arkadaş. Kafa bu, gitti mi gider lâ-mı cimi yok. Sağlamlığı ve sağladığı güvenlik yanında kaskın rahatlığı, hafifliği, rüzgâr katsayısının düşük olması, minimum gürültü alması, içine su almaması, görüş alanının iyi olması, içinin dışının kolay temizlenebilirliği, bağlama kayışının kalitesi, vizörünün kolayca çıkarılıp değiştirilebilmesi, çizilmeye ve buğulanmaya karşı dirençli olması yanında, trafikteki diğer araç sürücüleri tarafından kolayca görünebilmesi yönünden kaskın rengi ve tabii ki fiyatı da benim için önemli. Güneşlik, vb gibi aksesuarlar artık işin cabası. Tabii pazara çıkmadan önce almayı düşündüğüm kask ile ilgili bir takım spesifik kriterlerim de var.

1) Bir kere kesinlikle çeneden açılır olmayan bir kask alacağım. Zira ben şehir içinde hemen her zaman ve şehir dışında da düşük süratlerde ön tarafı açıyordum. Kazam sırasında süratim sadece 30 - 40 km/s civarındaydı ve o sırada kaskımın önü açık olsaydı double hamburgeri ağızımı açmadan yiyebilecektim... Yani artık bu açma kapama işini kendi irademe de bırakmayacağım. Hep kapalı olsun kardeşim.

2) Alacağım kask bu konudaki yerleşik standartlara uygun olmalı. AB standartları, DOT, Snell gibi...

3) Mümkünse üstünde çakan şimşekler, kartal pençeleri, godzilla, köpekbalığı filan olmasın. İllâ bir hayvan olacaksa mülayim tabiatlı, ne bileyim işte, koyun, hindî, mezgî gibi karakterime daha bir uygun, alçak sesle ve az konuşan, iddiasız mahluklar olabilir. Efendim? Demek elinizde yok, anlıyorum mersi...

Baktım bu iş böyle dükkân dükkân dolaşmakla olmayacak bu konuyu bir araştırayım dedim. Gördüm ki; Yukarıda da saymaya çalıştığım kriterlerin sonu yok. İla-veten bilmem kaç yüz Euro'luk bir kaskın fiyatının yüzde kaçını ekstra güneşlik camına, kaçını yıkanabilir iç yastıklarına, gelişkin havalandırma tasarımına yada

cafcaflı desenlerine ödediğinizi tam olarak bilmek her zaman mümkün olmuyor. O halde ne yapmalıydım?

En temel kriterden yola çıkmaya karar verdim. Yani güvenlikten. Bir kaskı kesitini görmek için tezgaha koyup testereyle ortadan karpuz gibi yararsanız aşağıdaki manzarayla karşılaşsınız. Ha, bir de elinde levye ile size doğru koşan kaskın sahibini görürsünüz. Tabii bu küçük bir detay, bölgeden süratle uzaklaşırken bir yandan da yardığımız kaskın kesitini inceleyelim. Diyelim ki elimize önemli kask yapımcılarından Japon Shoei firmasının en yüksek modellerinden X Spirit geçmiş olsun.

**1- Dış Kabuk**, yani kaskın en kritik yeri. Zira 3 - 5 mm.lik bu kısım çarpma şiddetinin % 30 ila 40'lık bir kısmını alıyor ve kalan enerjiyi köpük iç kabuk üzerine yayararak darbe şiddetini azaltmak üzere tasarlanıyor. Şimdi arkadaşlar; daha ucuz olan termo-plastik enjeksiyonla yapılmış olan modelleri bir tarafa koyarsak, kafanızı emanet edebileceğiniz, belli bir kalite düzeyini tutturmuş kaskların dış kabuğu genelde elyaf malzemenin yapıyor ve bunların karbon yada karbon/kevlar'dan mamul olmaları halinde fiyat bir anda ikiye üçle çarpılıyor. Hımmm... Soru şu: Değer mi? Eh, üç aşağı beş yukarı elyaf yapıtlı bütün kasklar aynı şekilde yapılıyor. Yandaki resimde (No: 1) Shoei fabrikasında bir kaskın dış kabuğunun şişirilebilir bir kalıpla imal edilmesi resmedilmiş. İçine renkli yada şeffaf jel sıvanmış bir kalıba reçine çekilip içinde kalan hava kabarcıklarını çıkarmak için bu tabaka bir güzel merdanelen geçiriliyor. Kurutma işleminin ardından en kritik aşama başlıyor. Yani dış kabuğun iç yüzeyine elyaf malzemenin tatbiki. Burada değişik yöntemler var. Bir kere reçine/elyaf oranının gramı gramına doğru uygulanması çok katlı ("lamine") yapının sağlamlığı açısından son derece önemli. Elyaf tabakalarının basınç kullanılarak uygulanmasıyla elde edilen çok katlı yapılar, basınç uygulanmadan imal edilen yapılar-dan çok daha sağlam oluyor. (üretimde basınç kullanımı DOT Standardi için bir kriter.) Esasen elyafı karşılaştırıldığında reçinenin dikkate alınacak bir dayanıklılığı yok, dolayısıyla burada reçine sadece elyaf katlarının arasında yer alarak onu yerinde tutmaya yarıyor. Daha değişik bir proses kullanan firmalar da var. Bunlar jelle sıvanmış kalıbın içine birkaç kat elyaf çektikten sonra kalıba yaklaşık 5 bar'lık bir basınç uyguluyorlar. Daha sonra gereken miktarda reçine enjekte ediyor ve kask ısıtılarak kurutuluyor. İlginç bir nokta: basınç uygulanarak imal edilmiş bu kaskları (özellikle de karbon elyaf olanları) elinizden yere düşürseniz bile gözle fark edilmese de çok katlı karbon yapıda mikro çatlaklar oluşabiliyor ve daha sonra kuvvetli bir darbeye dağılabilir.





Dolayısıyla böyle bir durumda kaskın üreticisine gönderilerek tepeden tırnağa kontrolden geçmesi gerekiyor. Yani benim gibi sarsak, savruk adamlara göre değil. Daha dükkânda düsürür mundar ederim.

Yandaki "2" no'lu resimde, su jetleri ve lazer yardımı ile vizör parçalarının yapımı ve havalandırma kanallarının açılması işlemi görülüyor.

Şimdi isterseniz cam elyafı ve karbon elyaf arasında ne gibi farklar var ona bakalım. Cam elyafı bildiğiniz gibi cam malzemesinin pamuk helva gibi lif haline getirilmesinden ibaret ve ucuz olması itibarı ile kaskların çok büyük bir çoğunluğu bu malzemeden yapıyor. Yüksek sertlik ve sağlamlığa sahip olan karbon elyaf ise akrilik liflerin özel yöntemlerle yüksek sıcaklıklarda ısıtılmasıyla elde ediliyor. Gerektiği gibi yapılan karbon elyaf yapılar çok daha ağır olan metal yapılardan daha sağlam olabiliyorlar. Karbon elyaf cam elyafına göre 4 kat daha sert ve 1,5 kat daha kuvvetli iken ağırlığı sadece yarısı kadar.

Hatırlarsanız bir üstteki paragrafın başında termo-plastik dış kabukları olan kaskları dikkate almamıştık. Neden? Zira plastik özellikleri (basıncı altında kalıcı şekil değiştirme) baskın olan bu kasklarda bir kaza anında darbe kaynağı (kaldırımın kenarı yada benim kazada olduğu gibi aracın tamponu) dış kabuğu esnetip iç kabuk içinde de ilerleyebiliyor ve darbe kafatasına kadar ulaşabiliyor. Oysa olması gereken darbe enerjisinin yarıya yakınının dış kabukta durdurulup kalanın iç kabuğa geniş bir yüzeye dağılmış olarak iletilmesi. Şu da var; bir kaza geçirmez durumda termo-plastik dış-kabuk çarpmanın ardından hemen eski halini alabileceğinden tam olarak kaskın neresinin darbe aldığını ve iç kabukta nasıl bir hasar oluştuğuna ilişkin hiçbir fikriniz olmayacaktır.

Çok önemli bir konu daha var... Kaza anında eğer motosikletten düşer ve yerde sürüklenmeye başlarsanız kaskınızın yerde kayması ve zemini hiçbir şekilde tutmaması gerekir. Düşünün... yerde o hızla yuvarlanırken kask bir şekilde zemini tutar ve gövdenizden farklı bir yöne dönerse? Goark! gitti boyun kemiği. İşte bu nedenle de kaskın dış yüzeyini olabildiğince sert ve esnemez yapıda olması istenir.

**2- İç Kabuk:** Bu kısmın esas görevi dış kabuğun dağıtarak kendisine iletildiği darbe etkisini çok katlı plastik yapısı içinde emerek azaltmaktır. Genellikle yoğunlukları ve sertliği birbirinden farklı birkaç kat poliüretan köpükten yapılırlar. Her kat darbe etkisini bir öncekine göre daha geniş bir alana yayıp azaltarak ortadan kaldırmayı amaçlar. Kaliteli olmayan kasklarda kullanılan niteliksiz polistren köpükler (ambalaj köpüğünden hallice) basınca dayanıklı olmakla birlikte bükülmeye dayanıksızdırlar ve kolayca birkaç parçaya ayrılabilirler. İç kabuk darbe anında % 90 oranında sıkışabilir ancak hücrelerindeki hava azalacağı için eski haline dönmez. Yani 30 mm kalınlığındaki bir iç kabuğun 27 mm.lik bir durdurma mesafesi vardır ama kaza sonunda bu mesafe önemli oranda azalmış ve malzeme yapısı şok alma özelliğini belirli ölçüde kaybetmiştir. İşte kaza geçiren kaskın kullanılmamasının nedenlerinden biri de budur. Hatta zamanla bünyesindeki uçucu yağların buharlaşmasıyla tazeliğini yitiren ve gevreyip kırılanlaşan iç kabuk malzemesi nedeniyle kaskın 5 yılda bir yenilenmesi gerektiğini de bilin. Aslında bu iş çok daha karışık. Eğer asfalt gibi düz bir yüzeye çarparsanız başka, araba kaportası gibi nispeten düz ve deforme olabilir yüzeylere çarparsanız başka, yok benim gibi otobüslere tırmanıp tampona kafa atacaksanız başka özellikte iç kabuk gerekiyor. Ama kaza şekli konusundaki tercihinizi önceden belirtme gibi bir şansınız olmadığından optimum koruma özellikleri olan kasklar üretiliyor.

**3- Kaskın ses almaması,** kaskın yapıldığı malzeme ve hareketli kısımlarının kalitesi kadar rüzgâr direnciyle de yakından ilgilidir. Kaliteli kasklar aylar süren rüzgâr tüneli testlerinden geçip en aerodinamik forma kavuştuktan sonra dükkan raflarındaki yerlerini alırlar. Bildiğiniz gibi ses içinde bulunduğu ortamın moleküllerinin titreşimi yoluyla yayılır. Buna ilkeye bağlı olarak bazı kask üreticileri kaskın kulak hiz-

sına gelen dış yarılarına özel bir şekil verir ve bu kısımlarda hareket halindeyken hava boşluğu oluşmasını sağlarlar. Böylelikle yüksek hızlarda artan vakumla gürültünün daha da az olması sağlanır. Bu arada sürüş özelliklerinize bağlı olmakla birlikte, kaskınızın otoyolda süratle ilerlerken başınızı hafifçe sağa sola çevirdiğinizde boynunuzun çatırdayarak 180 derece dönmesine neden olabilecek bir yan profile sahip olması da iyi olur.



**4- Aktif Yüz Koruması:** Yüzümüz yapısı itibarı ile kafamızın en zayıf ve çene kemiği, dişler, burun gibi en kompleks kemik yapılarının yer aldığı kısmıdır. Araştırmalar kazalarda başın en çok etkilenen kısmının da çene bölgesi olduğunu gösteriyor. İşaret parmağınızı öbür elinizin avucuna var gücünüzle bastırın bakalım ne olacak... Uf oldu değil mi? Şimdi aynı hareketi tüm elinizle yapın. Ne oldu? Hiç bir şey... Doğal olarak yüzey alanı büyüdükçe darbenin basınç etkisi azalıyor. İşte bu nedende bazı firmalar kaskın yüze gelen kısmında özel bir köpük malzemesi kullanır ve yüze gelecek darbelerin etkisini daha da azaltırlar.

**5- Çene kayışları:** Laboratuvar testleri bir kaza anında çene kayışlarına gelen yükün 350 kilogramı aşabildiğini gösteriyor. Dehşet! Genellikle çene kayışları dış kabuğa perçinlenmiş özel halkalara tutturulmuş yada köpük içine vidalanmış kancalara tutturulurlar. Söylemeye gerek yok, ikinci durumda ilki kadar güvende değilsiniz... Aynı şey ön cam bağlantıları için de geçerli kuşkusuz. Ağır kaskların boyunda zedelenmeleri artırdığına ilişkin bir veri yok ama kaza anında kaskın kafadan daha kolay çıkabileceği belirtiliyor.

**6- Havalandırma:** Kaskınızın havalandırma kanallarının kaskın güvenlik derecesi ile olan yakın ilgisini biliyor muydunuz? Kaliteli kasklarda hava kanalları şekil ve kalınlık olarak bir kaza anında darbenin kafaya açılı bir şekilde gelmesini önleyecek şekilde ve kolayca kırılması amaçlanarak tasarlanırlar. Hiç akla gelir mi?

**7- Ön Cam:** Vizör de dediğimiz ön camın da güvenliğimiz ile yakından ilgisi var. Görüş kalitesinin iyi olması ve odak yapısı ile görüntü bozukluğuna yol açmaması yanında sağlam ve çizilmeye karşı dirençli de olması gerekli. Bazı üreticiler buğulanmaya karşı maliyeti çeyrek, ama fiyatı 15 Euro olan ince filmler yerine cama kalıcı olarak tespit edilmiş buğu önleyici tabakalar kullanıyorlar. Ayrıca sert malzemeden yapılmış esnekliği olmayan camlar darbe anında kırılıp parçalanarak gözleriniz için tehlike yaratıyorlar. İlaveten vizör fitil ve contalarının kaskın içine su girmesini önlemeye yetecek bir sızdırmazlık sağlaması gerekiyor.

Gelelim işin en kritik yanına arkadaşlar...

Bu saydığım özelliklerin çoğu gözle görülüyor ama maliyete yansıyor ve siz rafta yan yana duran ve birbirinden çok da farklı görünmeyen iki kask arasındaki bariz fiyat farkının hikmetini bir türlü anlayamıyorsunuz. Satıcı da "daha kaliteli de ondan" deyip duruyor ama detaya girmiyor. Siz de sonuçta ucuz olanı seçebiliyorsunuz. "Pahalı olan iyi olan" demek yanlış ama fiyatı da tali bir gösterge olarak dikkate almak gerekiyor. Yani "pahalıdır vardır hikmeti, ucuzdur vardır illeti" bir yere kadar doğru. Uzun sözün kısası, kask alımını sakın aceleyle getirmeyin, belirli marka ve modellerin malzemesini, imalat yöntemlerini, fonksiyonlarını iyice araştırın, kaskı elinizde iyice inceleyin, satıcıyı acımasızca sorguya çekin, yapabiliyorsanız motosiklet üzerinde deneyin ve ona göre karar verin. Ben öyle yaptım.

Sonra ne mi aldım? Ne aldysam aldım arkadaşım. Ben bunları boşuna mı yazdım? Lütfen araştırın, bakının sağa sola ve kafanızı emanet edeceğiniz kılıfı bir zahmet kendiniz bulun artık... **IKITEKER**

Güvenli sürüşler dileğiyle...

**Münir Mısırtıoğlu / İstanbul / Aralık 2003  
XT 600E**

# Çeviri Lastikler hakkında bilmeyi istediğiniz ama sormadığınız 30 şey...

Aşağıdaki yazı BIKE dergisinin Aralık 2003 sayısında Bob Gray imzası ile yayınlanmıştır.

## 1. Lastiklerimi en ekonomik koşullarla nereden temin edebilirim?

Genellikle bunun için en uygun yol -eğer gümrük masrafları ve prosedürleri söz konusu değilse, posta yoluyla ismarlayıp satın almaktır. Ancak bu durumda lastikleri taktırmak ve balansını yaptırmak için ayrıca para harcamanız gerekecektir. Tekerlerinizi kendiniz sökerseniz bu ilave maliyetin bir kısmından kurtulmuş olursunuz.

## 2. Lastiklerin raf ömrü ne kadardır?

Bu lastiğin nerede ve hangi koşullarda depolandığına bağlıdır. Elektrik trafolarının çevresi gibi yüksek ozon içeren ortamlarda veya açıkta, doğrudan güneş ışığına maruz bırakıldıkları hallerde lastikler özelliklerini çabucak kaybederler. Uygun koşullarda saklanan lastiklerin raf ömrü beş yıl civarındadır.

## 3. Yeni bir lastiğin rodajını tamamlaması için 100 mil yol yapması gerektiği söyleniyor. Bu çok uzun değil mi?

Yarış tipi lastiklerinin yüzeyindeki koruyucu tabakanın temizlenmesi için birkaç dönüş yapmak yeterlidir. Lastik testlerinde yol tipi lastiklerin yüzeyinin temizlenmesi için de pistte atılan bir turun yeterli olduğu görülmektedir. Lastik rodajı için tespit edilmiş bir mesafe yoktur ama yine de dikkatli olmanız gerekir zira genelde dışı parlak ve pürüzsüz olan bu yeni lastiklerin yol tutuşu normalden zayıftır. İnsanlar 100 mil gibi rakamları telaffuz ederken bu süre zarfında motosikletinizi en az birkaç kez sağa sola yatıracağınızı ve dolayısıyla lastiklerinizin kenarları da dahil tüm yüzeyinin temizleneceğini varsaymaktadırlar.

Kısacası, lastiklerinizin yüzeyindeki parlak tabaka hafiften kaybolmaya yüz tuttuğu an lastikleriniz rodajı tamamlıyor demektir.

## 4. Tamir görmüş lastik kullanmak güvenli midir?

Evet, ancak üreticinin direktiflerini ve tamiri yapan kişilerin tavsiyelerini dikkate almanız gerekir. Bazı yeni lastik standartları "V" sınıfı lastiklerin tamir görmemeleri gerektiğini söylerken kimi üreticiler bu lastiklerin üretiminde hiçbir şeyin değişmediğini dolayısıyla da tamirin tümüyle güvenli olduğunda ısrarlılar. Bununla beraber patlağın lastiğin neresinde olduğu ve aynı lastiğin kaç kez onarım görebileceği hususunda lastik üreticileri ve lastik tamirinde deneyimli kişilerin görüşlerini almakta fayda vardır.

## 5. Tekrarlanan ısı döngüleri lastik performansını olumsuz etkiler mi?

Evet. Bir lastik ısındığında lastik hamurunun özelliği değişir. Bu bakımdan yeni lastikler en iyi yol tutuşunu sağlar ve ilk kullanışlarında biraz da fazla ısınır. Bunun nedeni iç sürtünme ile lastiğin iç yapısının oturmasıdır. Eğer yeni bir lastiğe bir sıcaklık kaydetme sensörü takarsanız, lastik sıcaklığının hızla yükselerek tepe noktasına eriştiğini ve ardından daha düşük bir sıcaklığa gerilediğini görürsünüz.

## 6. Mevzuat (İngiltere) lastiklerimdeki dış derinliğinin 1 mm'nin altına düşmemesi esasını getiriyor. Lastik bu hale geldiğinde değiştirmemekte ısrar edersem ne olur?

Öncelikle; lastiklerinizi illegal hale getiren tek şey dış derinliği değildir. Karkas üzerindeki yarıklar ve kesikler yada üretimden gelen

yapısal kusurlar da lastiğinizi kullanılmaz kılar. Bu üçünün birden ihlal edildiği bir durumda yakalanırsanız her bir lastik için 2,500 İngiliz Sterlini cezaya çarptırılabilirsiniz.

İkincisi; kimse kazalardan bahsetmeyi sevmez ama şunu hatırlatalım ki başınıza bir kaza geldiğinde lastikleriniz bu durumdaysa sigorta şirketleri zararınızı tazmin etme konusunda her zamankinden daha isteksiz davranacaklardır!

Bunlar yeterli değilse; aşınmış lastiklerin sürüşünüzü ciddi biçimde olumsuz etkilediğini de söyleyelim. Yola temas ettiği kısmı aşınarak düzleşmeye yüz tutmuş bir arka lastik dönüşlere itiraz eder ve sizi kendi istediği yere götürme konusunda ısrarcı davranır. V biçiminde aşınan ön lastikler motosikletin ön kısmını daha kararsız hale getirir, manevra zorlaşır ve ıslak zeminlerde yol tutuşu zayıflar.

Son olarak; aşınmış lastikler daha kolay delinir ve patlarlar.

## 7. Motosikletimin orijinal lastiklerinden farklı ölçüde bir lastik kullanabilir miyim?

Evet kullanabilirsiniz ama değişen sürüş geometrisine bağlı olarak (ön çatal açısı, trail, v.d.) değişen sürüş özelliklerini ve motosikletin orijinal özelliklerini değiştirerek riske soktuğunuz sigorta kriterlerini dikkate almanızı öneririz. Motosikletler en iyi performanslarını belli lastik boyutlarıyla vermek üzere tasarlanmışlardır. Riski alıyorsanız deneyin, görün...

## 8. Hangi lastik profili yol için en iyisidir?

Sivri, yumurtanın tepesine benzeyen bir lastik profili keskin bir manevra kabiliyeti ve dönüşlerde daha iyi bir yol tutuşu sağlarken düz yol sürüşünde daha kararsız davranır. Yuvarlak bir profil ise daha geniş temas bölgeleriyle daha kararlı bir yol sürüşü ve yattıkça lineer artan bir manevra kabiliyeti verdiği için yol kullanımı için daha uygundur.

## 9. Neden yeni lastikler arayıp tarayıp yollardaki bütün çivileri bulurlar?

Eh, tabii ki Murphy Yasaları kesinlikle bunu emreder de ondan. Şunu da ilave edelim; soğuk ve yağışlı havalarda lastik hamuru kendini zorlayan cisimlere karşı daha dirençsiz olduğu için lastikler daha kolay patlarlar.

## 10. Soğuk ve sıcak havalar söz konusu olduğunda lastik basıncı ne kadar değişir?

İlk basınca ve lastiğin kullanımına bağlı olarak 7 ilâ 10 psi arasında, -bazı hallerde daha fazla, değişir.

## 11. Eğer yol tutuşunun artmasını istiyorsam en radikal yarış lastiğini mi tercih etmeliyim?

Hayır, motosikletinizi kullandığınız yol şartları ve motosikleti kullanış amacınıza en uygun lastiği seçmelisiniz. Bir yarış lastiği normal yol şartlarında büyük olasılıkla yeterli ısıyı üretemeyecek ve optimum yol tutuşu için gerekli sıcaklığa gelemeyecektir. Buna bağlı olarak da yol tutuşu muhtemelen bir yol lastiğinden daha zayıf olacaktır.

## 12. En iyi yol tutuşu olan lastikler en çabuk aşınıp eskijenler midir?

Maalesef genellikle böyledir. Yumuşak bir hamur sert olana oranla daha çabuk aşınır. Ancak yol tutuşu aşınmaya birebir paralel bir süreç izlemez. Yol tutuşunu etkileyen başka unsurlar da vardır.

## 13. Motosikletlerin üzerinde gelen orijinal lastikler piyasada satılan "diğer" lastiklerle değiştirilebilir mi?

Elbette... Hatta bazı lastiklerle, -genellikle düz yol sürüş karallığından ve dayanıklılıktan taviz vermek kaydıyla, orijinalinden daha iyi bir yol tutuşu ve daha spor karakterli bir sürüş elde etmek mümkün olmaktadır. Ancak istisnalar da vardır. Suzuki Hayabusa ve Kawasaki ZX 12R gibi motosikletlerin lastiklerini agresif ve ağır sürüş koşulları için tasarlanmış olduklarını unutmamak gerekir! İlaveten bazı modele özgü lastiklerin hamurları dışarıda satı-

lan ve aynı motosiklet için tavsiye edilen lastiklerinkine göre daha yumuşaktır.

#### 14. Kış için özel lastikler takılmalı mıdır?

Lastiğine göre değişir. Sığ diş yapısıyla bir yarış lastiği soğuk ve yağışlı havalarda çok iyi performans vermez. Bununla beraber yol lastiklerinin büyük çoğunluğu 4 mevsim kullanılabilir.

#### 15. Lastik üzerindeki diş desenleri gerçekten de önemli midir?

Hem evet hem hayır. Nasıl görüldüğünün önemi yoktur ancak diş yapısı motosikletin sürüş kararlılığını, aşınmayı ve yol tutuşunu etkiler. Merkezden çevreye doğru dağılan ve V kesitli desenlerin kombinasyonundan oluşan bir taban deseni daha kararlı bir sürüş sağlar. Çok kalabalık bir taban deseni hem dişlerin incelenerek lastik bedeninden bağımsız olarak hareket etmesine neden olacak ve ayrıca lastiğin yola temas ettiği yüzey azalacağından yol tutuşu olumsuz etkilenecektir.

#### 16. "Lastik bitmiş" dediğinde ne anlamalıyız?

Lastik üretiminin son aşamasında taban deseni de oluşturulduktan sonra lastik yüksek sıcaklıklarda fırınlanır. Ancak bu işlem sırasında lastiğin iyice kuruyup bünyesindeki uçucu yağları tümüyle kaybetmesine izin verilmez. Lastik kullanıldıkça maruz kaldığı ısı ve aşınma sonucu zaman içinde tümüyle kuruyarak özelliğini yitirecektir. Sonuç daha az yol tutuşu ve sürüşte kararsızlık. İşte lastiğin bitmesi budur.

#### 17. Lastiğin kenarlarının mavileşmesi ne demektir?

Lastiğin aşırı ısınarak kurumasıdır. Bu durumdaki bir lastik hala kullanılabilirse de artık orijinal yol tutuş özelliğini büyük ölçüde kaybetmiş olduğu bilinmelidir.

#### 18. Lastik ömrü nasıl uzatılabilir?

Öncelikle lastik havaları doğru değerlerde tutulmalı ve üşenmeden sık sık kontrol edilmelidir. İlaveten patinajlar, ani hızlanmalar, frenlemeler ve agresif dönüşler yapılmamalı, lastik daha sert ve kırılğan hale geleceğinden motosiklet soğuk ve yağışlı havalarda kullanılmamalıdır. Sadece iyi ve düzgün zeminlerde kullanın ve yarış kazandığınızda arka tekerle piste desenler çizmeyin. (Üffff!)

#### 19. Hangisi lastiği daha çabuk yıpratır? Hızlı gitmek mi, yoksa dönüş yapmak mı?

Lastiğin aşınması, lastiğin taban deseninin de bulunduğu kaplamanın karkastan parça parça kopup ayrılmasıdır. Lastik zeminle her temasında yere kauçuk zerrelere bırakır ve aşınma oluşur. Dolayısıyla düz sürüş de dönüş de aşınmaya neden olur. Esasen dönüşler lastiği daha fazla etkiler ancak ani hızlanma ve sert frenlemeleri daha çok düz sürüşler sırasında yaptığımız için aşınma genellikle lastik merkezinde ortaya çıkar.

#### 20. Lastiği ters yönünde takarsam ne olur?

Hiçbir şey. (Tabii şanslıysanız!) Lastikler lastik hamurunun karkas üzerine kaplanması ile yapılır. Ters takılmış bir lastikte dönme hareketi bu kaplama kısmının ek yerini açılmaya zorlar. (Söz konusu ek yeri kusurluysa bu durum lastik doğru takılmış olsa bile görülebilir.) İlaveten taban deseni ters olacağından yol tutuşu ve yol yüzeyindeki suyun tahliye edilmesi de olumsuz etkilenecektir.

#### 21. Tavsiye edilmediğini biliyorum ama birbiriyle uyumsuz bir çift lastiğin takılması gerçekten tehlikeli mi?

Bugünlerde neredeyse tüm lastikler radyal olduğundan söz konusu problem çapraz örgülü lastiklerin çok kullanıldığı eski dönemler kadar ciddi değildir ama yine de bu durum sürüş stabilitesini olumsuz etkileyebilir. Dolayısıyla yapılmamalıdır.

#### 22. Lastiklerin yan tarafındaki iğnemi ince çıkıntıların hala yerli yerinde olması ne anlama gelir?

Sadece motosikleti o iğnecikleri ortadan kaldıracak kadar yatırdığınız anlamına... Yani sizin yetersiz bir motosiklet sürücüsü olduğunuz anlamına gelmez!

#### 23. Çift bileşenli (Dual Compound) lastik nedir?

Bu lastiklerde lastiğin farklı kısımlarında farklı hamurlar kullanılır. Bridgestone seri üretim olarak çift bileşenli lastik üreten ilk lastik üreticisi idi. Söz konusu lastikler virajlarda daha iyi bir yol tutuşu sağlayacak ama düz yolda da aşınmayı minimuma indirecek şekilde kenarları yumuşak, orta kısmı ise daha sert kauçuktan üretilirler.

#### 24. Tırnak testi işe yarar mı?

Tırnak testi başparmağınızın tırnağını lastiğe saplamak anlamına gelir. Lastiğin diş profili olmayan bir yarış lastiği ve motosikletin de o sırada fuarda gösterimde olması ideal test şartlarıdır. Arka lastiğin yanına çömelinerek başparmak tükürüklenir ve tırnak lastiğe dürtülür. Tırnak ne kadar girerse o kadar yüksek bir "Vay Beee!" çekilerek lastiğin o kadar yol tutuşu olduğu ilan edilir. Aslında lastik sertliğini ölçmeye yarayan durometre adlı bir cihaz da vardır ama nedense tırnak testinin daha hassas sonuçlar verdiğine inanılır. Neticede bu test lastik hakkında fazla bilgi vermez.

#### 25. Yol lastiklerini yarış pistinde kullanmak emniyetli midir?

Yapı olarak bir yarış pistinin yoldan farkı yoktur. Dolayısıyla yol lastiklerinin yarış pistinde kullanılmaması için bir neden de yoktur. Sadece bu lastiklerin uzun süreyle yüksek hızlarda kullanılmak üzere tasarlanmadığını akıld tutmak gerekir. Yol lastikleri çabucak ısınır ve zorlanırlarsa yol tutuşunu kaybedebilirler.

#### 26. Lastiğin patlayarak yarılması hangi sıklıkta görülür?

Güvenli üretim metotları sayesinde yol lastiklerinin asla yarılması beklenir. Tersini biliyorsanız siz bize söyleyin...

#### 27. Bugünlerde bütün motosiklet lastiklerinin az ya da çok aynı olduğunu söylemek yanlış olur mu?

Hayır olmaz. Genel anlamda hiçbirinde sağlamlıkla ilgili bir problemle karşılaşmazsınız ve hepsi de düzgün bir performans gösterirler. Ancak, ucuz lastikler, ekonomi birinci planda tutularak imal edilmişlerdir ve örneğin FireBlade'inizde Michelin Pilot'ların yerini tutmasını beklememelisiniz.

#### 28. Oldukça kiloluyum. Lastik basıncını artırmalı mıyım?

Teorik olarak, eğer 82,5 kilodan fazlaysanız kendinizi bir artçı taşıyor gibi kabul edebilir ve lastik profilini gerektiği gibi tutabilmek için lastik basıncınızı artırmayı düşünmeye başlayabilirsiniz. Kuşkusuz ilave basınç ağırlığınıza göre değişecektir. Lastik basıncı motosikletinizde pek çok şeyi etkiler. En önemlisi de yol tutuşunu. Çok şişkin bir lastikte yolla temas yüzeyi küçülür. Çok inik bir lastik ise taşıma kuvvetini kaybeder. Birkaç psi önemli fark yaratabilir. Sürüşte bir anormallik seziyorsanız amortisör ayarlarınızla oynamaya başlamadan önce lastik havalarınızı güzelce kontrol edin. En çok rastlanan hatalardan biri, yağışlı havalarda yol yüzeyi ile daha büyük bir temas yüzeyi elde etmek için lastiğin indirilmesidir. Bu sadece bir yere kadar doğrudur. Ama bunun dişler arasındaki mesafeyi azaltarak suyun tahliye edileceği kanalların kapasitesini düşürdüğünü ve buna bağlı olarak da kayma tehlikesini artırdığını unutmamalısınız lütfen.

#### 29. Yolda Kavisler çizerek gitmek gösteriş meraklıları için midir?

İnsanlar bunu lastiklerini ısıtmak yada temizlemek için yaparlar ama aslında hızlanmak ve fren yapmak daha fazla ısı üretir. Sonuçta tercih meselesidir ama lastiği temizler...

#### 30. Yarış tipi motosikletlerin lastikleri neden bu kadar pahalı?

Evet, maalesef GSX R-1000'in lastikleri Nissan Micra'nınkilerden daha pahalı ama kabul edelim ki bu araçların performansları da mukayese kabul etmez. BMW 7 serisi bir arabanın tek bir lastiğinin 400 İngiliz Sterlini'nin üzerinde olduğunu dikkate alırsanız spor motosikletinizin lastikleri size artık o kadar da pahalı gelmeyecektir. **İKİTEKER**

→ Münir Mısırlıoğlu / Aralık 2003 / İstanbul XT600

# İzlenim BMW R Boxer için Touratech Seramik Debriyaj Balatası

## Çevirenin notu:

www.advrider.com sitesine ait forumların sürekli yazarlarından olan Ricardo Kuhn, R boxer modeli modifiye ettiği bir motorla kros yarışlarına katılmaktadır. Motor R 1100S bazlı olup, kendisinin yaptığı çeşitli modifikasyonlarla GS'e benzemektedir. Motorundaki pek çok değişiklikte olduğu gibi, biten debriyaj balatasını da Touratech'in seramik debriyaj balatası ile değiştirmiş, aşağıya da kendisine ait yorumları yazmıştır. Söz konusu balata Touratech'in seramikten ürettiği, 370 Euro değerinde bir parçadır. Kuru balata kullanan BMW R Boxer serilerinin aşırı zorlanma sonucu ortaya çıkan balata eskitme, koku yapma, kaydırma gibi sonuçlara bir çözüm olarak satılmaktadır. Touratech balatanın motorun ömrüyle aynı kullanım süresine sahip olduğunu söylemektedir. Parça yapılan testlerde çok zor yol koşulları ve ağır yük altında dahi herhangi bir zorlanma belirtisi göstermemiş.

**Yarışırken kullandığım orjinal balatam fotoğraftaki hale gelince, doğal olarak değiştirme kararı aldım.**

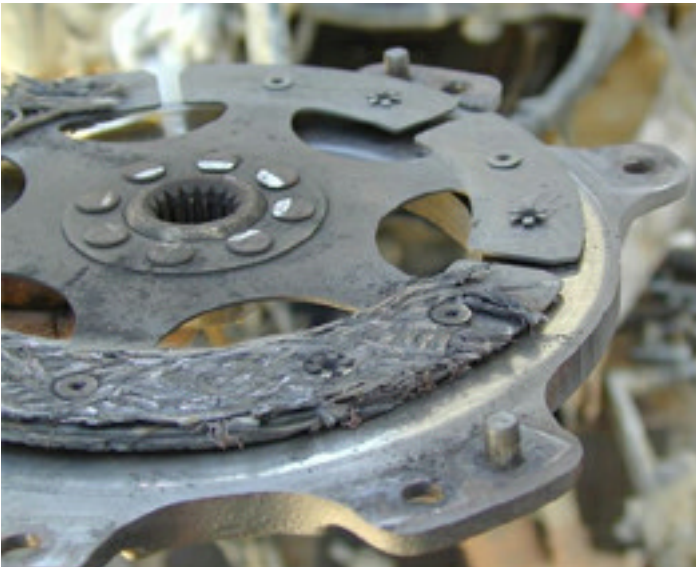
Öncelikle bu balata ile 3 veya 4 bini arazide olmak üzere 5 ayda 15bin mil yapmış biri olarak rodajını bitirdiğimi söyleyebilirim. Kullanım kılavuzunda yazan kuralları tam olarak uygulayarak taktığım bu parka için aşağıdaki yorumları yapabiliyim:

## Artıları

- Debriyajın kesinlikle kaydırma yapmadığını söyleyebilirim.
- Debriyaj ısınmıyor.
- Hiçbir şekilde komutlara itiraz etmediği gibi zorlamalarda herhangi bir duman veya koku da söz konusu değil.

## Eksileri

- Düşük devirlerde ve hızlarda seyredildiği zaman bütün motorda titreşim oluşuyor.
- Boş vitesi bulmak çok zor, ama motordan soğutacak kadar da aşırı zor değil.
- Motoru çalışmaz iken iter ya da çekerseniz, metal metale sürtüyor gibi sürekli bir ses yapıyor. Elbette ki çalışma esnasında bu ses duyulmuyor.
- Bütün motor çok sert bir his veriyor. Bunu açacak olursam, orjinal debriyaj yumuşak arayüzü sayesinde biraz süspansiyon görevi



görerek konforlu bir yumuşaklık sağlarken, çok sert bir arayüzü olan bu balata metal üzerinde oturuyormuşçasına hareket ettirtiyor.

- Kavrama çok hızlı ve net(ani). Dolayısı ile eğer yarışlıyorsanız iyi ama normal kullanımda ayarlaması ve yavaş yavaş bırakarak kavratma son derece zorlaşıyor. Bana sorulursa bu kadar vahşi kavrayış vites düşürüldüğü zaman da normal bir kullanıcı için sorun yaratabilir. Gerçi ben pek bir sorun yaşamadım ama...
- Motorda yarattığı titreşim yüzünden her gün yağ keçelerim için endişeleniyorum. Bu titreşimden zarar görüp görmeyeceklerini görmek için kontroller yapıyorum. Eğer ki yağ keçeleri zarar göreceksa, bu parçanın çok uzun ömürlü olması kimin umurunda olur ki... Bugüne kadar bir problemim olmasa da bu parçaya da orjinalle güvendiğim kadar güvenemiyorum.
- Emin olun ki bu kesinlikle bir "YARIŞ" parçası.

Tekrar değiştirecek olsam yine bu balatayı tercih eder miyim?

Benim durumum çok özel. Motoruma bir kros motor gibi davranıyorum, dolayısıyla normal bir motora oranla çok daha fazla yıpranıyor. R1100S şasisini kullanıp GS haline getirdiğim için şasi problemim de var. R11S'de balatayı değiştirmek normal bir GS boxer'a göre çok daha zor(S'te 10 saat, GS'te ise yaklaşık 3 saat). Dolayısıyla her seferinde balata değiştirmektense bu Touratech uzun ömürlüyü tercih etmek durumundayım.

Eğer normal bir motorum olsa ve de normal bir GS kullanıcısı olsaydım, zaman zaman toprağa girseydim, Touratech balatayı tercih etmezdim. Açıkçası sürüş konforunu ve keyfini önemli ölçüde düşürdüğünü hissediyorum.

Benim özel durumumda, sanırım doğru kararı verdim. Eğer tekrar yapacak olsam yeniden bu parçayı seçer ve aynı şekilde monte ederim. Fakat unutulmasın ki, motorum benim gibi yarışa meraklı birisi yüzünden, yani aslında hiç de kullanılmayı düşünmediği bölgelerde dolaşarak diğer motorlarla karşılaştırıldığında bir çeşit ceza görüyor.

**Sonuç:** Benim görüşüme göre; bu parça kesinlikle "YARIŞ" için tasarlanmış. En azından şunu söylemeliyim ki, sürüş konforu ve sürüş kalitesi ikinci planda tutulmuş.

**Çevirenin Notu:** Bu yazının alındığı forumda, bu parçadan hiç şikayetçi olmadan kullanan kişiler de var. Hatta yazar ile parçanın doğru takılıp takılmadığı konusunda tartışıyorlar. Yazar, konunun kendisi tarafından biraz abartılmış olabileceğini ancak yine de parçanın bir yarış parçası olduğu konusunda ısrarını sürdürmüştü.

İKİTEKER

→ Yazı: Ricardo Kuhn

→ Çeviri: Sinan Özgen / Berlin / Aralık 2003

# Anı 32 kısım tekmili birden... Merhaba Kıbrıs

## Herkese selamlar...

**13 Haziran da İstanbul'dan ayrılmadan yazarak gönderdiğim "gelecekte bir anı (?)" içeren "hadi buyurun bakalım" konulu anı yazımın yaşanmış şeklini aşağıda sunuyorum.. Durum her ne kadar benim açımdan dramatik bir görüntü sergilese de, dürüst davranıp gerçekleri tüm açıklığı ile yazmak zorundayım. Önce 13 Haziran tarihli yazımı, altında da gerçekleşen şeklini yazıyorum."**

Yer: Akdeniz'de bir ada'da şirin bir kasaba..Her taraf çam, portakal ve limon ağaçları kaplı. Şirin mi şirin!

Zaman: Her taraf cozur cozur yanmakta. Belli ki yaz! Belki Temmuz-Ağustos ayları. Yıllardan 2002.

Mekân: Çam ağaçları içine sığınmış, gösterişsiz binanın en gösterişli odası... Çok iyi serinletilmiş... Döşemeler kaliteli ama soğuk.. Bir üst yönetici odası...

Kişiler: Odada alacalı bulacalı elbiseler giyinmiş iki kişi karşılıklı oturmuş konuşuyorlar... Belli ki ikisi de asker... Her ne kadar saç başı dökmüşse de genç ve yakışıklı :) olanı, hararetili hararetili bir şeyler anlatıyor. Yaşlı olanın yüzünde büyük bir şaşkınlık ifadesi var ve gidecek gibi değil.. Gözler biraz dışarı çıkmış, ağız biraz açık ve dinlemede.

## Diyalog:

- ...  
— ...  
— Komutanım, ben motora da biniyorum. Mevzuatta bir kayıt yok. Resmi elbise ile kullanmamda bir sakınca var mı?  
— Nası motor yani?  
— Komutanım şu iki tekerlekli olanlardan. Yalnız biraz baba. O bildiğimiz tırtırlardan değil.  
— Niye? Bir araba alamadın mı?  
— Arabam da var ama bundan çok keyif alıyorum. Zaten bir defa oturan bir daha kalkamaz demişlerdi de inanmamıştım!...  
— Ne zamandır oturdun da kalkamadın?  
— Yaklaşık iki-üç yıl oldu komutanım.  
— Allah allaah!... Bu yaşta da olur mu yani?  
— Komutanım benim geldiğim şehirdeki arkadaşlarımın içinde elli küsur yaşında, koca koca adamlar var! Her ne kadar kalkarken disk kilidini açmayı unutup yerlerde yuvarlananları da var ise de , hala takır takır motora biniyorlar... Hem de dağda taşa kamp yapıp, çadırlarda yatıyorlar... (Bu arada, genç ve yakışıklı :) olanı, aynı şekilde ve üstelik iki kere aynı hali becererek yerlerde yuvarlandığını hiç mi hiç söylemez...) Üstelik, ben daha kırklı yaşlarımı sürmekteyim!... (Daha küçük rütbeli olduğu artık belli olan genç ve yakışıklı :) adamın, yaşını ifade ederken kullanmaktan çok mutlu olduğu bir cümledir...)  
— Tamam, Anladım! Sen yine de fazla kullanma. Resmi elbise ile kullanma işine de bir baktrayım bakalım. Allah Allaah! Başımıza bunlarda mı gelecekti?  
— Ben baktım komutanım. Hiçbir kayıt yok. Ama geldiğim şehir, bir medya başkenti olduğundan, sekiz sütuna manşet veya ana haber bülteni malzemesi olmayayım diye orada biraz çekindim doğrusu...  
— ...  
— ...

Ve Sonrası: Diyalog, ana ve çarpıcı konusu bu olacak şekilde bir süre daha devam eder. Genç ve yakışıklı :) adam müsaade isteye-

rek odadan ayrılır. Yaşlı olanın şaşkınlığı bir süre daha devam eder. Bu arada farkında olmadan balkona çıkma girişiminde bulunur. Ancak hava yanıyordu!... Kendini içeri zor atar! Ve yaşam sürer, gider..."

xxx

Yer: Aynı yer... Yeşil ada KIBRIS'ın Güzelyurt ilçesi... Doğa, tüm güzelliğini, yoğun çam, limon ve kekik kokularıyla birlikte sergilemekte...

Zaman: 19 Temmuz 2002. Akşam saatleri.. Hava, şaşırtıcı bir şekilde fazla sıcak değil...

Mekân: Yaşlı ve yoğun çam ağaçları arasına sıkışmış, tek katlı şirin binanın oldukça büyük odası.. Zevkle döşenmiş.. açık renk sıra dışı mobilyalar, özenle kolanmış ayrıntılar... Dinlendirici.

Kişiler: Odanın çok sakin ortamında üç kişi konuşuyorlar. Üçü de asker. Birinci kişi komutan. Makam sahibi. Diğer ikisinden daha yaşlı olmasına rağmen son derece dinç, yakışıklı. Bir gram fazlalık yok ve üstelik saç başı dökmek bir yana beyazları bile sayılı. Son derece neşeli. esprili ve sevecen. 2. kişi, görev süresini tamamlamış ve Anavatana yakında dönecek olan subay. Komutan ile konuşmalarında çok daha rahat. Geçmiş düzeyli görev birlikliklerinin bir yansıması. Üçüncü kişi de subay. Henüz yeni katılmış. Belli ki, kolilerinin içinden kamuflajlı elbiselerini bulamamış, gömleklili, saçlar gitmiş, kalanlar da beyazlamış. Tutamadığı boğazı nedeniyle kiloları epey fazla. Biraz şaşkın, yoğun tanıma faaliyetinde...

## Trilog:

- 1. kişi (Komutan): Albay Atilla Karasu, hoşgeldin sevgili kardeşim. Nasılsın, yolculuğun nasıl geçti?..  
— 3. Kişi: Komutanım çok sağ olun. İyi sayılıyorum, ancak feribot ve gümrük bir felaket, oldukça yorucu bir yolculuk oldu.  
— 2. kişi: Komutanım, Atilla motosiklet ile geldi. Ciddi büyük bir motoru var (?)... Dün sabah İstanbul'dan çıkmış, akşam da Taşucu'ndan feribota binmiş.  
— 1. Kişi (Komutan): Harika!.. Motosiklet müthiş güzel bir şey. Ben yurtdışı görevindeyken uzun yıllar kullandım. İngiltere'deyken çok güzel bir motorum vardı. Bütün aksesuarlarını kendim seçerek almıştım. Sonra Türkiye'ye gelince sattık. Çok iyi oldu bu! Şerif şimdi bak! (2. kişiye hitaben) Hemen Atilla'nın motorunun ön çamurluk üstüne yandan görülecek şekilde "AS. İZ. MERKEZ KM." yazılı bir plaka yazdır, hemen taktralım. Hani 2. Dünya Savaşı filmlerinde motorlu askeri polisler vardır aynı o şekilde. Atilla, yalnız ben de binerim ona göre?..  
3. kişi: !!!Tabi ne demek, emredersiniz komutanım!  
...  
...

Ve sonrası: Karşılıklı konuşmalar, bu ve bunun dışındaki konularda bir süre daha devam eder. 3. kişi oldukça rahatlamış olmakla birlikte, kafası bayağı karışmıştır. Biraz sonra izin isteyip makamdan ayrılırlar. Yaşam, dışarda da tüm güzelliği ile devam etmektedir. **İKITEKER**

Sevgilerimle...

→ Atilla Karasu / Kıbrıs / Temmuz 2002

[www.ikiteker.org](http://www.ikiteker.org)

# Gezi Avrupa Seyahati

**1. gün (680km):** Sabah 05.30 da uydık Eşyaları yükleyip yola çıktık ama ben motorun ruhsatının yanımda olmadığını fark ettim. Geri dönüp evi arayıp bulamayınca dükkanda olabileceğini düşündük. Saat 08.00 e kadar dükkanın açılmasını beklerken kahvaltı ettik. Aslında belki de hiç gerekli değildi çünkü yanımda Turing'ten çıkarttığım uluslar arası evraklar vardı ama bizim polisimizin işgüzarlığı tutarsa tatsızlık olabilirdi. Saat 08:30 yola çıkabildik. Motorumun boş ağırlığına 3 çanta bir depo üstü çantası ve iki kişi eklenince toplam ağırlık 440kg olmuştur. Özellikle yavaş giderken veya durunca bunu daha iyi hissediyordum. Rotamız E-6 dan Tekirdağ-İpsala ve oradan da Kavala-Selanikti. Otoyolda 160km/h giderken Kınalı kavşağını kaçırdık ve Çerkezköy'den gışelere girdik. Dururken motor hafif sağa yattı ve eşimde dengenin bozulduğunu fark etmeyince motoru 5-6sn'den daha fazla tutamayarak yana yatırdık. Bizde bir şey yoktu ama sağ çanta taşıyıcısının 3 bağlantı noktasından birisi kopmuştu. Bu şekilde yola devam edemeyeceğimizden en yakın köyde bir kaynakçı bulduk. Burada yanıma aldığım ve boşuna ağırlık yapacağını düşündüğüm takımların ne kadar işe yaradığını gördüm çünkü kaynakçının doğru dürüst takımı yoktu ve kaynaktan zarar bölgeleri ve aküyü söküp takmak bana düştü. Yolumuza devam edip İpsala ya ulaştık. 40dk'da formaliteleri halledip Yunan tarafına gelirken yol bizi 'disinfection' yazan bir tünelin içinden geçmeye zorladı. Anlamını çözmeye çalışırken tünel boyunca sıralanmış su püskürtücülerini fark ettim. Ancak kasımın camını kapatmaya ve gazı basmaya vaktim oldu. Tünelin bu 3-4 mt olmasına rağmen üstümüz ıslanmıştı. Herhalde bunu yaparken motorla seyahat edenleri düşünmemişler. Yunanistan'a girdiğimde önce hız limitlerine dikkat ediyordum. Ama baktım ki pek takan yok üstelik 60km yazan yerde herkes 90-100km gidiyor. Bende ayak uydurdum. Bizden farklı olan ise kimse kendi egosu yüzünden yolun ortasından veya solundan gitmiyor ve özellikle sollayan motor gördüklerinde sağa yanaşıp yol veriyorlar. Kavala'da deniz kenarında yemek yedikten sonra Selanik'e doğru devam ettik. Yolun büyük kısmı otoyol. Görüntüler bize pek yabancı değil tipik Trakya manzaraları. Tabii bu benim geçtiğim ana yollar için geçerli. Saat 17:00'de Selanik'e ulaştık. Şehir merkezine 45dk'da ulaştık İzmir'i andıran güzel bir şehir. Uluslar arası bir fuardan dolayı şehir oldukça kalabalık. Otellerde yer bulmak dolayısıyla da zor. Yaklaşık 10 otel gezdikten sonra bir otelde yer bulup eşyaları bıraktıktan sonra herkes gibi bizde kaskla-

rı otele bırakarak şehirde güzel bir yerde yemek yedik ve otele döndük.

**2. gün (610 km):** Sabah kahvaltıdan sonra şehri video ya almak için motorla turladıktan sonra yönümüz Igoumenitsa. Yolun virajlı olduğunu duymuştum ama bu kadar keyifli olabileceğimi düşünmemiştim. İlk 80 km otabandan gittikten sonra yol köylerin arasından dağlara doğru gidiyor. 1700-1900 mt yükseklik ve nefis bir doğa. Öğle yemeğini yol kenarında yamaca yaslanmış küçük bir restoranda dağ manzaraları eşliğinde yedikten sonra virajlar içinde yatıp gazlayarak keyifli yolumuza devam ettik. Son 80 km ise feribota giden arabaların arasında klasik bir sollama yarışı halindeydi. Yol boyunca zaman zaman yağmur çiseledi ve sıcaklık 25°C ile 8°C arasında değişti. Feribot gece yarısından sonra olduğu için kalan zamanı çevreyi gezerek ve hemen her cafe de bir şeyler içerek değerlendirdik. Feribotumuz (Superfast Ferries) 198 mt uzunluğunda 10 katlı, 1000 araç ve 1400 yolcu kapasiteli dev bir gemi. Giren girmez de duş alıp yattık. Gemide vibrasyonlar ve hafif sallantılar bana deprem günlerini hatırlattı. Belki de bu yüzden yorgun olmama rağmen zor uyuyabildim.

**3. gün (210km):** gece titreşim dolu bir uykudan sonra sabah oldu ve ben niye iç taraftaki kamaraların dış taraftan daha ucuz olduğunu anladım. Dış tarafta deniz manzarası seyretmek aslında çok önemli değil çünkü geminin her tarafından bunu seyredebiliyorsunuz. Ama pencere olmadığı için gözünüzü açtığınızda hep karanlıkla karşılaşmak ve günün hangi zamanında olduğunuzu anlamak için saate bakmak zorunda olmanız bence daha önemli. İnsan psikolojik olarak kapalı bir hücrede hissediyor kendisini. Gemi motorunun yarattığı titreşimlerde insanın derin bir uyku uyumasını engelliyor ve sanki çok kısa süredir uyuduğunuzu düşünürsünüz. Yani saat ve gün mevhumu yok. Her neyse saati tam olarak bilemediğinizden, aralarda en az 10-15 kere uyanıp saate bakarak, saat 09:30'da uydık. Dışarı çıkmamız 10:00'u buldu. Kahvaltı sona erdiği için bar-cafe de kahve ve çörek yedikten sonra geminin arka güvertesinde oturup önümüzdeki yol hakkında program yaparak birkaç saat geçirdik. Geminin dükkânından aldığım detaylı bir İtalya haritasının da çok yardımı oldu. Saat 16.30 gibi limana yanaştık ve alt katlardaki araçların çıkmasını beklerken garajdaki bütün Tır şoförleri ve motorsikletlilerle samimiyetimizi ilerlettik. Saat 17:45. Artık İtalya-Ancona'dayız. Yol bilmediğim için diğer yabancı plakalı motorları takip ederek şehirden çıkmayı planladım ama onların benim gibi yan çantaları olmadığından trafikte daha rahat hareket ediyorlardı ve iş saati bitimine de denk geldiği-







miz için deli gibi bir trafik vardı. Şehirde uzaklaşmak için çabalar-ken eşimin Türkiye de bıraktığımız oğlumuzun siparişi olan şeker ve çikolataları almak için markete uğramak istemesi otobana çıkmamızı engelledi ve yol üzerinde büyük bir market buluruz ümidiyle ara yollardan devam ettik. Hedefimiz Venedik yakınlarına kadar ulaşip ertesi gün Venedik'i gezmek. Saat 20:30 gibi hava karardı ve benzin almak için yol üzerinde küçük bir benzincide durdum. Ortalıkta kim-seler yok. Gelen giden olmayınca devam edip bir sonraki benzinciye girdim. Burada en azından marketinde ışık var. Benzin pompasını aldım ama çalıştıramadım. Üzerinde yazılı olan İtalyanca kullanım tarifini eşime tercüme ettirdim. Meğer belirli bir saatten sonra self ser-vismiş. Parayı atıyorsun ve o kadarlık benzin alıyorsun. Ama her se-ferinde 8-9lt kadar veriyor neyse 3 seferde depoyu doldurduk. Akşam yemeği olarak marketten iki sıcak sandviç alarak yola devam ettik. Yaklaşık 45 dakika sonra Venedik'e 40km kala Sotto Mare denen bir sahil kasabasına geldik. Burası bizim Ayalık veya Erdek havasında ama tam tipik bir İtalyan sayfiyesi. Geniş ve uzun bir sahil şeridi bo-yunca giden bir ana yol ve sahilin diğer tarafında sıra sıra irili ufaklı oteller. Sahil dediysen genişliği 100m'lik kum plaj. Üzerinde 20m'lik kumsaldan sonra 40-50m genişliğinde bir şerit yüzlerce sanki eski Roma lejyonlarının askeri çadırlarını andıran (Asteriks okuyanlar be-ni daha iyi anlarlar) küçük rengârenk boyuna şeritli kabinlerle kaplı onunda arkası yola kadar çeşitli lunaparklar küçük cafeler ve park-larla kaplı. Herkes yazı bitirip şehirlere döndüğü için otellerde yer bulmamız pek zor olmadı. Motorumuzun otelin parkına çekip abartılı bir şekilde kilitledikten sonra biraz çevreyi tanıyabilmek için yürüyü-şe çıktık Küçük bir cafe de birşeyler içtikten sonra güzel bir banyo ve horrrr, zzz, horrrr, zzz, mnhhh, zzz, horrrr...

**4.gün (350 km):** Sabah 8.00 de uyandık ve kahvaltıya indik. Otelde genel-de mevsim itibariyle 60 yaş üstü insanlar var. Gördüğümüz ilk 2 kişilik servisi olan masaya yerleşmek istedik. Masada bana garip gel-en yarım bir şişe de şarap vardı. Az sonra gelen otel sahibesi bizim oturduğumuz masanın başkasına ayrılması olduğunu ve yan masaya geçmemiz gerektiğini rica etti. Ve bende o yarım şişe şarabın sırrını çözmüş oldum. Eğer orada uzun süre kalıyorsanız aynı masada yiyip içiyorsunuz ve gece yarım kalan içkinize ertesi gece de devam edebi-liyorsunuz. Güzel bir alışkanlık. Birde bu arada ekleyeyim. İtalya da kahve istiyorsanız cafe demeniz yetmiyor. Ya cappucino veya expres-so diyeceksiniz yada cafe con latte (kahve ve süt) Yanında gelen kah-veyi süte koyup koymamak size kalmış. (Genelde bu yöntem işliyor ama daha sonra yalnız olarak Türkiye ye dönerken böyle sipariş ver-diğimde su bardağında sütlükahve geldi Bu da ayrı bir durum.). Tüm İtalya da içtiğim kahveler bu güne kadar içtiklerimin en iyileri, sert ve aromalı. Bu arada Yunanistan'da da ya yunan kahvesi yada cappuci-no veya espresso içebiliyorsunuz. Ama standart bir kahvenin adı Nes-cafe. Nestle orayı da erkenden fethetmiş ve normal kahvenin adı da cafe değil Nescafe olmuş.

Venedik'e yaklaşırken daha önce aldığım enformasyonlara dayana-rak şehire araç girmediyini ve her otoparkında motorsiklet kabul et-mediyini bildiğimden 10 km kala gördüğüm ilk otopark işaretinden şansıma denemek üzere saptım. Evet motorsiklet kabul ediyorlar ve ayrıca kasıkları ve montları da emanete aldılar. Buradan bir tekneyle 20 dk' da Venedik'e geçtik.



Venedik malum çok eski ve görülmeye değer bir şehir. Şehir içinde kanallar ve üzerlerindeki köprülerle bağlantı sağlanıyor. Taksiler bi-le aslında bir çeşit sürat tekneleri. Aralardaki yollar bazen o kadar daralıyor ki iki kişi sürtünerek geçebilir. Meşhur San Marco meyda-nında bir şeyler içtikten sonra turistlerin girmediği kısımlarda farklı bir şeyler görmek ve turistik olmayan tipik bir İtalyan yemeği yiyebil-mek umuduyla içerilere daldık. Aslında fazla turistik olmayan yer kalmamış bulabildiklerimiz ise bizim Dolapdere'nin arka sokakları gibi. İtalya'nın o meşhur odun fırınında yapılan pizzası da artık çoğu yerde elektrikli fırında yapılıyor. Hatta bir restoranın önünde biz hala elektrikli fırın kullanıyoruz yazan bir tabelaya da rastladık. Küçük bir restoranda ne yazık ki sıradan bir şeyler yiyerek saat 15.00 de kalkan tekneye yetişip hava kararmadan yolumuza devam etmeyi planladık. Aslında şehirde görülecek çok yer var ama benim ayağımdaki motor botlarıyla bir 5-6 km daha yürüyebilmem imkansız. Şehrin labirent-lerinde kaybolduğumuzdan ancak 16.00 da kalkan tekneye yetişebil-dik. Gece Alplerde ilk durağımız olan Belluna da kalmayı düşünüyö-rüz. Hava kararırken Belluna ya geldik. Yolda bana Türkiye'de bahse-dilmiş olan küçük pansiyonları aradım ama belki de karalık olmaya başladığından göremedim. Ama şehirde 4 otel var ve hiçbirisinde yer yok. Otellerden birisinde bize Feltre denen 70 km uzaktaki kasabada bir otelde yer olduğunu söylediler ve çaresiz yeri telefonla rezerve edip karanlıkta yola çıktık. Karanlık diyorum ama aslında ay ışığı al-tında silüetleri fark edilebilen Alplerin yüksek tepelerinin arasındaki vadilerden devam eden sık virajlı yol insanı hiç sıkıyıyor.

Bu otele geldiğimize değdi. Nefis bir otel ve kapalı garajı var. Moto-ru kilitlemem bile gerekmedi. 4 yıldızlı olmasına rağmen fiyatı da pa-halı sayılmaz. Resepsiyona nerede yemek yiyebileceğimizi sorduğumuzda 2 yer söylediler. 1.si kapalıydı. 2.si ise (Birreria Padovena) 10 km uzaktaydı. Şehirde bu kadar uzakta olmasına bir anlam vereme-dim. Ama oraya ulaştığımızda anladım. Gece sabaha kadar açık olan bu yer aslında Heineken biralarının da dolununun yapıldığı bir büyük bira fabrikasının yanındaki fabrikaya bağlı olan bir bira salonuydu. Yemekle beraber yaklaşık 20 çeşit biranın da sunulduğu geniş bir ka-saba lokali. Canlı müzikte var. Fabrikanın yanında olduğu için aklıma taze pastörize edilmemiş bira ısmarlamak geldi. Evet var hem de günlük ve gerçek fıçıdan. Lezzeti nefis, su gibi içiliyor ama bira gibi-de çarpıyor fazla içerseniz. Herhalde 3-4 tane içtim, eşim bile 1,5 bardak içti (Her bardak \_ lt). Hatıra olarak servis yapılan çizme şek-lindeki bardaklardan iki tane satın alarak çakır keyif bir halde otele döndük. Bence burası yani Feltre Alpler'de tur yapacak kişiler için vazgeçilmez bir durak. Alpler'in temiz havası ve sakinliğinde nefis bir uyku çektik.

**5. gün (370km):** Sabah horoz sesleriyle erkenden uyandık. Kahvaltı-dan sonra Alplerin sessizliğine tezat oluşturan Africa'mın artık iyice açılmış olan eksozunun gürültüleri eşliğinde küçük alpler turumuza başladık. Manzaralar sanki kusursuz bir resim gibi. Doğanın her to-nu var. Aralardaki evler balkonlarından fıskıran çiçeklerle çevreye tam bir uyum içinde. Yollar desen çok virajlı ama motor kullanmak için böylesi çok daha iyi. Bir 2000 mt üstüne çıkıyorsun bir 1000 mt ye iniyorsun. Ve bu en az her 100 km de 2-3 kere tekrarıyor. Alplere neden motorcuların mekkesi dendiğini burada anlatıyorum. Virajlar o kadar keskin, dik ve uzun ki bazen 1. vitese kadar düşülüyor. Yolda gi-den otobüsler virajlarda her iki şeridi de kaplayarak zorlukla dönü-



yorlar. Bu arada yolda her virajda karşına motorlular çıkıyor ve herkes birbirine selam veriyor. Selam yol durumuna göre gerekirse elini gidondan kaldırmadan sol elinin işaret ve orta parmaklarını dışarı açmak şeklinde. Bizdeki gibi korna çalan yok. Aslında Türk sınırını geçtikten sonra bütün yol boyunca sadece bir kere kornaya bastım o da yanımdan geçen bir Türk TIR'ının korna çalarak selam vermesine, boş bulunarak karşılık vermek için. Yolda bir restoranda yemek yedik ve ben merak ettiğim bir şeyi oranın sahibesine sordum: Belluna ya geldiğimizde bize diğer oteli tarif eden otelin ismi hotel albergo ... idi. Diğer otelinde ismi de Albergo ... Hatta 2. otele geldiğimizde eşim bak bu da aynı otelin bir şubesi dedi. Yolda da bu albergo'lerden epeyce görünce ben bunun herhalde İtalya'nın oldukça yaygın bir otel zinciri olduğunu düşünmeye başlamıştım. Yemek yediğimiz yer de albergo .... olunca kadına bu albergo zincirinde kaç tane otel olduğunu sordum. Kadın önce anlamsızca yüzüme baktı ve sonra gülmeye başladı. Meğer albergo italyanca da hotel demekmiş. Bizde yol boyunca bunu hatırladıkça çok güldük.

Dolomiti ve Cortina'yı geride bırakıp Brixen'e ulaştık. Burası Almanya'ya giden otopana bağlanmadan önceki son İtalyan kasabası. Birkaç otelde yer bulamadıktan ve ümitsizliğe kapılmaya başlarken sınıfına bakmadan önümüze çıkan yer bulduğumuz ilk otele daldık. Aslında ben pek 3 yıldız üzeri otelde kalmak istemiyordum çevreyi ve halkı daha doğal tanıyabilmek ve yalnızca gecelemek için kaldığımızdan otelin diğer lükslerinden faydalanmaya zaman bulamayacağımızdan verilecek paranın da gereksiz olduğunu düşündüğümünden. Ama yer bulamayınca çare yok. Burası pahalı olmakla beraber kesinlikle değer bir hotel ve tam bir tarihi eser 120 yıllık. Üstelik 'Motorbike Hotels' zincirine bağlı olduğu ve bizde motorla seyahat ettiğimiz için %10 indirim aldık. Yine otelden bize girişte çevreyi ve motorla çevrede yapılabilecek turları tanıtan detaylı broşür ve haritalar verdiler. Ayrıca eğer islandıysan motor giysilerini kurutabileceğin özel odalar, arıza durumlarında yetkili servis çağırma hizmeti ve motorun bakımını ve yıkamasını yapabileceğin tam teşekküllü garajları var. Kapalı garajı olduğunu söylememe gerek yok herhalde. Sahipleri de bir motor fanatigi.

Restoranını da çok beğendiğimizden ve birazda yorgun olduğumuzdan burada yemek yiyip hemen yattık.

**6. gün (400km):** Bu sabah kalktığımızda otelin bahçesinde yeşillikler içerisinde bir havuz olduğunu fark ettim ve gitmeden girmeyi düşündüm. Ama balkona çıkıp ta havanın 12 derece olduğunu hissedince hemen vazgeçtim. Fakat elin gavuru havaya almadan havaya giriyordu üstelik 60 yaş üstündekiler. Kahvaltıdan sonra hedefimiz Avusturya üzerinden Almanya-Münih'e ulaşmak. Geç kalmamak içinde otopandan Avusturya ya geçip Innsbruck ta yemek yiyip hava kararmadan Münih'e ulaşmak istiyordum. Münih otelini önceden ayırtığımızdan geç olmadan otele giriş yapmamız gerekiyor. Büyük şehirde yer bulmanın özellikle şehri iyi tanıyorsan zor olduğu da malum.

Innsbruck tam bir kış sporları merkezi Aslında birçok Avusturya şehri gibi biraz hüzünlü bir şehir. Dört bir yanı 1500-2000 mt li dağlarla çevrili ama alçak bir vadiye kurulmuş. Yemek yediğimiz yerdeki garsonun ruhsuzlaşmaya başlamasından artık alman ekolünün hakim olduğu bir yere geldiğimizi anlıyoruz. Kestirme olsun diye haritada



daha kısa görünen bir ara yoldan devam ederken artık polislerin bile daha kuralcı olduğunu fark ettim. Yunanistan'da polisler gayet toleranslı. İtalya da da rahat sayılırlar.

Benzinciden çıkarken iki motorsikletli polis bir arabayı durdurmuştu. 5 dk sonra aynı polisleri aynamda gördüğümde hızımı hemen 120'den 70km'ye düşürdüm. Bir süre beni takip edip hızlı gitmediğimi anlayınca yanımdan geçip gittiler. Biraz bekleyip hızımı arttırdım ve ileride tekrar onları gördüm. Bu sefer bir motorcu gurubunu izliyorlardı. Ki o grup ben benzinciye girerken en az 120 ile yanımdan geçmişti. Tabii onlar da polisleri fark edip yavaşlamışlar. Polisler bir süre grubu izleyip birden geri döndüler ve gittiler ve o sırada tabelalardan Almanya'ya girdiğimi anladım. Avrupa Birliği'nden dolayı artık sınır kapıları yok. Dolayısıyla dikkat etmezseniz ülke değiştirdiğinizi anlayamıyorsunuz. Almanya otopanına çıkınca hız limiti kalktı ve 160-170km hızla Münih'e ulaştım. Tahmin ettiğim gibi otele şehire girdikten 1,5 saat sonra ancak ulaşabildim. Otel çok merkezi bir yerde ve metro istasyonu da hemen önünde.. Resepsiyona otoparka inmek istediğimi söylediğimde yer olmadığını söyledi. Ama biz uzun süre kalacağımız için yer olup olmadığını tekrar araştırdı ve en sonunda kendi arabasını çıkartıp yerine benim motorumu koyabileceğimi söyledi. Aşağı indiğimizde aslında her tarafta motorun sığabileceği bir sürü yer olduğunu fark ettim. Ama Alman mantığı ya bunu adama ve daha sonra arabasını çekmeye gelen kadına bir türlü anlatamadım. Onlara göre her araç belirtilen yere park etmeliydi ve benim motor aralara sığabileceken arabalardan birini dışarı çıkartıp 10 mt ye 4 mt'lik koca yere benim motoru ortaladık. Artık motorumu otelin kapalı otoparkında uzun süreli (5 gün) bir istirahate bırakabilirdim. Ne de olsa beni ve eşimi 6 gün ve 2700 km boyunca problemsizce dolaştırmıştı. (Aslında itiraf etmeliyim, yollarını bilmediğim şehirde metro ile dolaşmak çok daha kolay ve çabuk). Akşam Marienplatz'da bira eşliğinde güzel bir yemek ve yatış.

Bu arada yolda özellikle Almanya ya yaklaştıkça yemeklerde yemeklerin yanında garnı olarak patates görünümü top şeklinde bir şey geliyor (Knödel veya Tafelspitz). Sorduğumda bunun mısır unuyla yapılmış bir bulamaç'ın içine bazen sebze bazen et bazen de patates katılarak top yapıldığı bir yemek olduğunu söylediler. Çok lezzetli sayılmaz. Bana hiç denk gelmedi ama eşimin her sipariş ettiği yemekte vardı ve kızcağız genelde aç kalktı sofradan.

Almanlar malum o kadar düzenli ki şehirde elinde bir de harita varsa kaybolmak imkansız. Bizde otelden verilen haritalar üzerinde o günkü yolumuzu işaretlettirek ve günlük metro kartı olarak gezdik. Metro kartları çok çeşitli. Tek bir yön için kartlar 3.85 dm. Ama gün boyu dolaşacaksanız. Ya tek kişilik günlük kart 9 dm yada çok kişiy-seniz Partnerkarte denilen beraber seyahat etmek şartıyla, çok kişilik (3 yetişkin ve yanındaki çocukları da kapsayan) kart alabilirsiniz 14 dm. Şehir içi ve uzak olmayan bütün banliyöleri kapsıyor ve bütün toplu taşıma araçlarında geçiyor. Birde 3 günlük kartlar var. Taksiler genelde pahalı bizdekilere göre yaklaşık 3 katı.

**7. gün:** Bugün Cuma yani benim için fuar günü. Kahvaltıdan sonra Innsbruck motorsiklet fuarı için yola çıktık. Seyahatimizin amaçlarından biri de bu fuardı (Benim için tabii. Eşimin ilgilendiğini söyleyemem.). Fuar gerçekten çok büyük konusunda avrupenin en büyük sektörel



fuarı olduğu iddaa ediliyor. Her biri bizim Hilton da yapılan motorsiklet fuarının 3 katı genişlikte 8 salon ve dışarıda kurulmuş motorsiklet test alanları ve gösteri pistleri var. Eğer bir motorsikleti denemek istiyorsanız Kask ve montu Kavazaki'nin getirdiği treylerden ödünç alıp istediğiniz pistte turlayabiliyorsunuz ama kuyrukta en az bir saat bekleyerek. Sabah saat 10.00 da fuarı gezmeye başladık ama öğle olduğunda sadece iki salon gezebilmişim. Eşim bir arkadaşıyla buluşmak üzere şehre döndü ve ben kısa bir yemekten sonra akşama fuarı bitirmiş olmak için adımlarımı hızlandırdım. Africam için her stand da durup uygun ekipman, özellikle de yolda patlamış olan egsozumu yenilemek için alternatif arıyordum. Birkaç yerde aradığımı buldum ama teslimat için en az 3-4 gün geçmesi gerekiyordu ve benim de o kadar vaktim yoktu. Sonlara doğru benim için önemli olan K&N , African Queens, ve Touratech standlarına ulaştım. K&N'den ilgilendiğim hava filtresi ve Dynojet tuning kitlerini nereden bulabileceğimi öğrendikten sonra hemen African Queens standına gittim. Stand da rüya gibi Africa'lar duruyordu. İlki Varadero motorlu ve rally aksesuarlı 98 ps lik bir canavar. Diğeri 77 ps lik özel yapım Africa. İlgililerle uzunca bir sohbetten sonra pazartesi günü için randevu aldım. Normalde fuardan dolayı pazartesi kapalıymışlar ama benim için firma sahibi orada olacağını söyledi. Güzel bir jest. Kötü olan ise motor tuning'i ile ilgili parçaları (özellikle 77 ps lik modifikasyon) yalnızca kendi yerlerinde ve motora uygulayarak teslim edebilecekleriydi. Kendi tecrübelerinden dolayı başka yerde uygulandığında ayarlanması oldukça güç oluyormuş ve yanlış yapılırsa motoru tamamen telif edebiliyormuşuz. Bu uygulama en az bir hafta süreceğinden benim için imkansızdı. Ama almayı düşündüğüm diğer bir çok parça stoklarında mevcuttu.

Touratech ise başta BMW olmak üzere birçok enduroya gerçek rally aksesuarı temin eden bir firma. Ama ne yazık ki onlarda Almanya'nın kuizeyinde olduklarından kısıtlı sürede bir şeyler temin edebilmem imkansızdı.

Intermot bütün firmalar için yeni modellerini Avrupa'ya tanıtacakları önemli bir fuar. Aprilla standında 98 ps lik ve boş ağırlığı 200 kg altında olan bir yol endurosunu duruyordu. Yıl sonu piyasaya çıkması planlanan bu motor öyle acele fuara yetiştirilmişti ki hiçbir broşür yoktu sözlü olarak bile fazla bilgi verilemiyordu. Burada yeniliklerin hepsini detaylı anlatmaya kalksam sayfalar alır onun için değinemeyeceğim.

Genel olarak aksesuar fiyatlarına baktığımda genellikle Türkiye ile aralarında büyük farklar yok (BMW ve bazı firmalar hariç). Ama mal çeşitliliği gerçekten dikkat çekici. Bunu normal karşılamak lazım çünkü Avrupa ülkeleri arasında açık farkla en az motor satışı olan ülke Türkiye. Ama aksesuar fiyatlarında % 50'ye varan fiyat farklılıkları (özellikle BMW) ithalatçı firmaların kullanıcılar hakkında 'kötü emelleri' olduğunu düşündürüyor. Fuarda rastladığım büyük bir ithalatçı firma yetkilisinin şakayla karışık söylediği 'bizde aynı mal daha ucuz boşuna bakma' sözünün doğruluğunu orada da görmüş olmam, her ithalatçının aynı 'kötü emele' sahip olmadığını gösteriyor.

Fuardan saat 18:00'e doğru yorgun ve ambale olmuş bir kafayla çıkabildim. Akşam Yeşim'in arkadaşının tavsiye ettiği restoranda seyahatimiz boyunca o güne kadar yediğimiz en güzel yemeği yedim. Bu



arada yeni gidecek olanlara bir tavsiye : Özellikle Almanya ve İtalya'da porsiyonlar oldukça büyük. Bir giriş ve arkasından ana yemek siparişini beraber verirsiniz yemeğin sonunda şurada bir yatak olsa da yatsam iye düşünmeye başlıyorsunuz. Yemekten sonra soda ve kahve de para etmiyor. Otele dönmek için yürümek fikrimizden, restorandaki garsonun en az iki saat sürer demesi üzerine vazgeçtik.

Uyurken otelin önündeki meydandaki su fıskiyelerinin sesi insana sürekli yağmur yağdığını ve ertesi gün için havanın kötü olacağını düşündürüp moral bozuyor. Ama aslında hava genelde kapalı olmasına rağmen yağmur seyrek olarak yağdı.

**8. gün:** Bu gün fuardan aldığım adresler doğrultusunda açık olan motorsiklet aksesuar dükkanlarını dolaşacağım. Dükkanlar cumartesi erken kapandığı için elimi çabuk tutmam lazım. Özellikle yollarını bilmediğim bir şehirde en fazla iki veya üç tanesini bulurum diye düşünüyorum. Yarım saat sonra ilk adrese ulaştım ve gördüm ki aslında motorsikletle ilgili aldığım adreslerin çoğu aynı yerdeymiş ve böylece yürüyerek kısa sürede bir sürü dükkan gezdim. Buralarda da motoruma özel parçaları ancak siparişle getirebileceğimi öğrendikten ve Türkiye de bulamadığım ve başkalarının sipariş ettiği malzemeleri topladıktan sonra eşimle merkezde buluşup bir yemek yedik. Otele dönüp hazırlandıktan sonra akşam yemeği için eşimin arkadaşlarıyla buluşmak üzere dışarı çıktık. Yine kendimizin dolaşarak bulamayacağı güzel bir restoranda yedikten sonra geç saatte otele döndük.

**9. gün:** Bugün Pazar. Normalde Almanya da Pazar günleri ölü günler. Her yer kapalı. Nerdeyse yemek yiyecek yer bile bulunmaz. Sabahın erken saatlerinde eşimle eşyalarımızı ayırdık. Dönüşte yalnız olacağım için onun kişisel eşyalarını ayırıp kendi aldıklarımı çantalara yerleştirdim. Pazartesi günü kaldığımız otelde yer olmadığı için başka bir otele geçeceğiz. Bunun içinde eşimin arkadaşıyla buluşup onun yer bulabileceği otellere bakacağız.

Şehirde fuarla beraber aynı zamanda Oktoberfest denilen bir festival var. Otellerin dolu olmasının asıl sebebi bu ve bizde fırsat yakalamışken festivali ziyaret edelim dedik. Oktoberfest aslında çiftçi bayramı. 1880'lerde Bavyera kraliçesinin düğünü nedeniyle ilk defa yapılmış 21 gün boyunca bir yeşil alanda toplanılıp yenilip içilmiş. Daha sonra bu herkezin hoşuna gittiği için her sene yapılması kararlaştırılmış. Çevre köylerden gelen yöresel giysiler giymiş olan guruplar şehirde müzik eşliğinde yaklaşık 7 km lik bir yürüyüşten sonra Wiesen denilen geniş panayır alanına ulaşıyor. Alan yaklaşık 100 dönüm. Burada sabit çadırlarda insanlar sadece bu etkinlik için hazırlanmış 1.lt lik özel kupalardan Oktoberfest birasını içiyor ve müzik eşliğinde eğleniyor. Her çadır binlerce kişi alıyor. Çadırın merkezinde yüksekçe bir platformda orkestra bölgesel kıyafetler ve enstrümanlar eşliğinde devamlı müzik yapıyor. Çadırlarda ve dışarıda yemek yiyebilirsiniz. Yalnız biralar sadece çadırlarda içiliyor bardakları dışarı çıkartmak yasak. Her çadırı bir bira fabrikası işletiyor ve kendi özel hazırladığı birasını sunuyor. Tabii ne yenildiğini tahmin edebilirsiniz. Sosisin her çeşidi, ızgara et (domuz ve sığır) ve patates. Dikkat çekici olan da bu zamana kadar herkes normal giysiler içinde iken festival zamanı özellikle bu alana gelenlerin hemen hepsi o bildiğiniz Bavyera kıyafetlerini giyerek şehirde dolaşmaları ve hatta bu şekilde işe git-



meleri. Metroda ve yollarda kendinizi geçtiğimiz yüzyılda gibi hissediyorsunuz. Bu sene 2000 yılı olmasıyla ayrıca önem veriyorlar bu festivale. Şehirde turist kaynıyor ve en başta da Amerikalılar geliyor.

Festival alanına ilk geldiğimizde, bu adamlar bu kadar birayı nasıl içiyor diye düşünmemize rağmen bizde birkaç saat içinde 4 lt bira içerek onlar gibi eğlenmeye başladık. Gece saat ilerledikçe etrafımızdaki sarhoşların ve dolayısıyla taşkınlıkların artması üzerine otele döndük.

**10. gün (135km):** Bugün kahvaltıdan sonra motorumu 3,5 günlük uykusundan kaldırıp şehirden 50 km uzaktaki African Queens firmasına doğru yola çıktım. Şehirden çıkmadan fuardan aldığım bir adrese uğrayıp Dynojet siparişini verip öyle gidecektim ama adresteki firma bir otomobil marketi ve servisi. Fuardaki yetkilinin söylediklerinin aksine böyle bir parçadan haberi yok. Telefonla görüşüp bilgi almasını istememe rağmen tipik bir alman mantığıyla bilmediği ve bilgisayarımda görünmeyen parça hakkında görüşemeyeceğini söyleyip teklifimi reddetti. Bende hepsini African Queens'den bulurum ümidiyle yoluma devam ettim. Firmaya geldiğimde fuar malzemelerini düzenliyorlardı ve işi bırakıp benim siparişlerimle ilgilendiler.

Ellerinde olmayan parçaları bulabilmek içinde epeyce uğraşıp onları eşimin benden sonra Almanya da gideceği adrese yollamalarını sağladıktan sonra geri döndüm. Adamlar biraz sohbetten sonra samimiyet ilerledikçe kredi kartına komisyon almaktan vazgeçip hatta daha sonra eşimden öğrendiğime göre siparişlerin yollama parasını dahi almamışlardı.

Dönüşte farklı bir otele gideceğimden adresini ve telefonuna yanına almıştım. Elimde haritalar olmasına rağmen eski otelin oraya bile ulaşmadan şehirde kayboldum. Bir meydana birilerine yol sormaya çalışırken yanımda son model bir Mercedes durdu ve içerden bir ses : Yardım istermisiniz? diye türkçe olarak sordu. Yolları farklı yönde olmasına ve benim kendim hallederim diye ısrarlarıma rağmen arabanın içindeki iki yurttaşımız telefonla oteli arayıp yolu sorarak ve bana da kendilerini takip etmemi söyleyerek 20 dk.da otele kadar eskortluk ettiler. Onlarla vedalaşıp ayrıldıktan sonra kendimi birazda kötü hissettiğimden odaya çıkıp yattım. Şehirde trafikte motorla yol ararken özellikle motorda tam yüklü olduğu için dur-kalklarda oldukça terledim. Hava da serin olduğundan ter sürekli üstümde soğuyordu.

Bir gün sonra geri dönüş yoluna çıkacağım için sağlam olmam gerekiyordu.Geceyi de odada televizyon seyredip dergi okuyarak geçirdik.

**11.gün:** Münih'te son günüm olduğundan bugün yapılacak işlerin bitmesi gerekiyordu. Yağmur yağdığı için geç dışarı çıktık. Önce eşime aldığım ve dar gelen botları değiştirmek için tekrar aksesuar dükkanlarına gittik. Oradan sonra şehir merkezinde biraz dolaştıktan sonra geri döndük akşam tekrar dışarı çıkıp döndükten sonra eşyaları son bir defa daha yerleştirip yattık.

**12.gün (490km):** Sabah kalktığımda biraz da heyecanlıydım. Kahvaltı edip eşimle vedalaştıktan sonra saat 10.00 da yola koyuldum. Hızlı yol almak için otobanları kullanacaktım. 400 km sonra saat 14.de Ve-



rona'ya 20 km kala garda gölü kıyısında bir 'albergo' da durdum. Burayı yolun büyük kısmında beraber gittiğim bir 1100 gs li almandan öğrenmişim. Şehirde emniyetli otel bulmak zor olacağını ve göl kenarındaki yerlerin sezonunda kapanmış olması dolayısıyla daha sakin olacağını söylemişti. Otel ararken gerçi göl çevresi oldukça sakin ve sessiz görünüyordu ama otellerinde çoğu kapanmış olduğu için açık olanlarda da yer yoktu. Ve böylece bulduğum ilk boş yere girdim. Tek başına yolculuk edince bir yerlerde durmak ve eşyaları boşaltmak oldukça zor oluyor. Motoru uzun süre yüklü olarak yalnız bırakmak istemiyorsunuz. Özellikle İtalya hakkında duyduğunuz onca hırsızlık olayından sonra. Otele yerleştikten sonra Verona'yı gezmek üzere yola çıktım. Yolda cüzdanimi otele bıraktığımı fark ettiğimden geri döndüm ve onu ararken bu seferde pasaportumun olmadığını fark ettim. Yaklaşık 1 saatlik aramadan sonra her ikisinin de üzerine motor çantalarını koyduğum için bulamadığımı anladım ve giderken eşimle beraber iş bölümü yaptığımız için ne kadar rahat olduğumuzu hatırladım. Verona eski binalarla dolu dar sokakları olan ve her sokağında bir meydana açıldığı küçük bir şehir. Yine fuardan aldığım bir adresi ararken oldukça zorlandım. Yardım almak için girdiğim bir Suzuki bayisinden aldığım bir harita ya rağmen yolların çoğu tek yönlü olduğu için 800 mt lik uzaklığa ancak 25 dk da ulaştım. Motoru gözümün önünden ayırmamak gerektiğinden yemek için ancak bir Mac Donalds'ta durabildim. Daha sonra otele döndüğümde şaşkınlığa uğradım çünkü benim otel diye durduğum yer aslında tırların mola verdiği bir restoranmış. Motorumu otel sahibinin bana gösterdiği kendi Moto Guzzi'sinin durduğu demir barakaya çekip kendisine, içeride motoru zincirlemem gerekip gerekmediğini sorduğumda, evet iyi olur cevabını almam da beni şaşırttı. Neyse sadece bir gece kalacağımı düşünerek bir içki içip yattım ama gece boyunca tırların ve çıkan fırtınanın gürültüsünden sıkça uyandım.

**13.gün ( 390km):** Sabah güneş tekrar açmıştı. Ancona yolunda bir benzincide mola verip bir kahve içmek istedim. Restoran'a yanaştığımda birden etrafımı bizim burada da sıkça gördüğümüz şalvarlı çingenerler sardı. Birisi bana bir şeyler anlatırken diğeri arkadaki çantaları kurcalıyordu. Hemen oradan uzaklaşıp benzin pompalarının yanında motorumun üzerinde bir kahve içip yoluma devam ettim. Otobandan çok rahat yol alınıyor ve benim planladığım günlük 400 km yi yaklaşık 4 saatte mollalarla geçiyorsunuz. Bu yüzden son 150 km de vaktin de erken olması nedeniyle feribot limanında beklemek için , otobandan ayrılıp ara yollarda gitmeye karar verdim. Rimini'de bir pizza yedikten ve çevreyi dolaştıktan sonra saat 17.00 de Ancona'ya ulaştım. Ancona bir liman şehri ve yine oldukça eski binalardan oluşmuş. Vakit geçsin diye şehirde 1,5 saat kadar motorla dolaştıktan sonra feribot rampasına gittim. Benden başka bekleyen 3-4 motor daha vardı. Yanıma gelen birkaç kişiyle sohbet edip feribota girdim. Gelirken bindiğim feribottu. Bir gün önceki fırtınadan olacak motorları bu sefer gemi duvarlarına iplerle bağlamamızı söylediler. Bütün motorcular birbirine yardım ederek bu işi hallettikten sonra yukarı çıktık. Bu sefer koltukta seyahat edecektim. Yanımdaki koltuklarda da bir Suzuki GSX-R la gelmiş olan genç bir İtalyan çift vardı. Bir şeyler atıştırdıktan sonra bu seyahatimi aradan zaman geçipte dayatlarını unutmadan yazmam gerektiğini düşündüm ve resepsiyondan iki adet kağıt rica edip yazmaya başladım. Bu arada yan masadan iki kişi kalkıp yanıma geldiler selam verip oturdular.Gemiye binmeden önce onlarla sohbet etmiştik zaten. Adamlardan birisi Alman-



ya da çalışan bir Yunanlı. Diğeri ise büyük bir trafik kazasından kurtulup 8 ay hastanede kaldıktan sonra tekrar yaşama dönen, tır şoförlüğünü bırakıp sadece Almanya'dan çeşitli ülkelere özel otomobil getiren bir alman. Sohbet ilerledikçe adamlarla samimi olup masada içkilerin biri gidip diğeri gelmeye başladı. Saat 02.00 de ben ertesi gün 700 km motor kullanacağımı söyleyip koltuğuma uyumaya gittim. Ama koltuklarım olduğu salona girdiğimde inanılmaz bir horlama senfonisi vardı. Askerde bile bu kadar horlamayı bir arada hatırlamıyorum. Bizim İtalyan çift de uyuyamamıştı. Yanımdaki kulak tıkacılarını taktığımda bile içkili olmama rağmen horlamalar duyuluyordu. Dönüp resepsiyona boş oda olup olmadığını sordum. Evet vardı ama ilgili kişide uyumaya gitmişti. Adama ertesi gün motorsikletle 700 km yapacağımı söylediğimde halime acıdı ve arka bölümde kuşette boş yerler olduğunu fısıldadı. Hemen İtalyan çift de haber verdim ve kuşette sabaha kadar deliksiz bir uykuya çektik.

**14. gün (470km):** Sabah geminin duty free sinden detaylı bir Yunanistan haritası aldım. Patras'da feribottan indikten sonra yol gereksiz bir şekilde Atina üzerinden dolaşıyordu ve böylece 700 km oluyordu. Geminin varış saati saat 16.00 ydı ve çıkmamızda 1 saat aldığına göre ben bu yolu Selanik'e kadar gidemezdim. Ama haritada görünen başka bir yol Atina'dan dolaşmadan yukarı doğru gidiyordu ve diğer yoldan 270 km daha kısaydı. O sırada yanıma benim dün akşamki kafadarlar geldi. Onlara da bu yolu sorduğumda haberleri olmadığını söylediler. Yunanlı bana Atina da kendi evinde kalmamı bile teklif etti. Alman da ille de beraber Selanik'e kadar gidelim yolda durduğumuzda beraber sohbet ederiz diye ısrar etti. Ona motorla arabanın birbirlerini izlemelerinin vakit kaybı olacağını söyledim ama dinlemiyor. Altındaki BMW çok iyi basıyormuş beni yakalamış, sollamalar onun için de problem değilmiş falan. Gemi çıkışında buluşmak üzere ayrıldık.

Gemiden tahmin ettiğim gibi saat 17.00 de ayrılabilirdim. İtalyan çiftle fotoğraf çekildik. Alman beni ilerdeki benzincide beklediğini söyledi. O arada gelen yunanlı ise kafamdaki kaska rağmen bana sarılıp öptü ve hatıra olarak arabasından getirdiği restoranına ait olan küllüğü ve adresini verdi. Benzincide almanı bulamadım biraz da işime geldiği için yola devam ettim. Yeni haritada kısa yol için 3 km sonra yeniden feribotla bir boğaz geçmem gerektiği görünüyordu. Limana geldiğimde bizim Bozcaada ya giden küçük tekneler gibi bir feribotla karşıya geçtim. Tekne de rastladığım yerli motorlulara yolu sorduğumda yanılmadığımı söylediler virajlı ama gerçektede 270 km kısa.

Hava karardığında yolun ilk 200 km sini geçmiştim. 278 km de benzin rezerve geçti ve ben 300 km civarında büyük bir benzincide dururum hem de bir şeyler yerim diye devam ettim. Ama yol birden yol otoban oldu ve benzincilerde yan yolda kaldılar. Hızımı 150 km de 90 a düşürmeme ve benzinin en az 350 km ye kadar yeteceğini hesaplamama rağmen otoban bitti ve bir rampadan aşağı inerken 338 km de motor stop etti. Saat 21.45 zifir karanlık tek tük araba geçiyor. Otoban çıkışında durmuş bir şeylerle uğraşan bir chooper sürücüsünün geçmesini ümit ederken uzaktan tek bir far göründü el sallayınca önümde durdu. Bu arada yanımdan geçerken plakama uzun uzun baktı. Yanına gidip durumumu anlattım. O da bana Kıbrıslı (Rum tarafı) olduğunu benzincinin ne kadar uzakta olduğunu bilmediğini ama



istersem beni oraya kadar götürebileceğini fakat dönüşte bir vasıta bularak geri dönmem gerektiğini söyledi. Motorumu dolu olduğu için orada bırakamayacağımı söyleyince 1 lt kadar benzin vermeye razı oldu. Ama sesinde belki de Yunanistan'ın ortasında geceleyin benziniz kalmış bir Türk'e rastlamanın verdiği şaşkınlık ve tedirginlik vardı. Benzini koyduktan sonra benzinciye gittikten sonra onun deposunu da ben doldurttum ve teşekkür ettikten sonra ayrıldık. Aslında o da Selanik'e gidiyordu ama sesindeki tereddüt ve tavırlarındaki ciddiyetten dolayı bana ayrı seyahat etsek daha iyi olur gibi geldi. Selanik'e yaklaşırken müthiş bir rüzgar başladı ve yolda 2 tane ciddi kaza gördüm bir tanesi sadece 100 mt önümde oldu ama diğer arabalar hemen durup bilinçli olarak müdahale ettiler. Arabanın içerisinden dikkatle çıkardıkları yaralı düz bir tahta üzerine yatırıp ilk müdahaleleri yaparak ambulansı beklemeye başladılar. Bizde olsa adamı kaza değil müdahale edenlerin bilincsizliği öldürür.

Selanik'e geldiğimde saat 23.15 di ve yine giderken otellerde yer bulmak oldukça zordu. Tam yola devam edip Kavala yakınlarında durmayı düşünmeye başlarken bir otelde yer buldum. Gece yarısı açık bir fast food da bir şeyler yiyip hemen uyudum.

**15. gün (680 km):** Bugün seyahatimin son günü. Artık evimi de yurdu da özlemeye başlamıştım. Aslında Yunanistan'a girdiğimden beri insanların davranışları ve çevre görüntüleri bende sanki Türkiye'deymiş'im hissi uyandırıyor. Sabah 09.00 da yola çıktım. Yolda Yunanistan'ı 2 kere boydan boya geçipte bir ouzo içemedim diye düşünürken kavala çıkışında bir restoranda durdum. Burada genelde küçük yerlerde Visa geçmiyor ama DM ve \$ ile işinizi halledebilirsiniz. Sahilde küçük bir restoranda Ouzo+greek salat+kalamari eşliğinde nefis bir yemek yedikten sonra huzurlu bir şekilde yoluma devam ettim.

Sınıra yaklaşırken yol tabelaları Türkiye 90 km diye kuzey yönünü göstermeye başladı. Ama aslında sınır birkaç km ilerde doğu yönünde olmalıydı. Haritayı açtığımda sınırın gerçekten doğu yönünde olduğunu gördüm. Sınırım yunan tarafında yol çok dar olduğundan ve bizim işçilerin geçiş zamanı yaşanan sıkışıklıktan yolun ve sınır kapısının daha geniş olduğu Bulgaristan yönüne yolluyorlar. Sınır yani bizim Ipsala'ya geçiş Kipi adlı bir köyün yanında.

Ve en sonunda sınırdan geçtim. Bu sefer tecrübeli olduğumdan formaliteleri daha çabuk hallettim. Hemen trafik kuralları uygulamaları fark etti. Yine arabalar birbirlerini sollamak için yarışıyor. Yine yol verme alışkanlığı yok...

Tekirdağ yakınlarında benzin almak için durduğumda özlemiş olduğum demleme Türk çayında içmeden yapamadım. Ve saat 18.00 de artık evimdeyim. Artık gitmeden önce düşündüğüm gibi bu seyahat bir macera değil yalnızca güzel ve problemsiz bir motor turu. Bundan sonraki hedefim belki de gerçekten macera olabilecek bir uzun enduro turu olmalı ve motorumun adına uygun güzergahlardan geçmeli, kim bilir ... **İKİTEKER**

→ Emre Odabaşı / İstanbul

# Gezi Delmece Yaylası

**6 Aralık 2003. Günlerden Cumartesi. Bir gün önce bir iş yemeği ve ardından bara gitmem, gece saat 02:30 gibi eve dönüp, şiddetli baş ağrısı yüzünden sabah 04:30'a kadar uyuyamamam, saati 06:00'a kurup kalkıp hazırlanma planlarım ve saat çaldığında "Acaba vaz mı geçsem?" düşüncesi oluşturdu bende. Çünkü halen başım çok şiddetli ağrıyordu. Ancak Hakan Erman'a benim motoru verecektim ve ben onun DRZ400'ü ile gidecektim. Onlar 2 kişi idi. Ben ise tektim. Bir ara telefon edeyim, gelsin motoru alsın, DRZ'yi bana bıraksın diye düşündüm. Ancak 06:30'da bana telefon edince "Hadi oğlum Zafer, boşver baş ağrısını, yolda açılırsın!" düşüncesi ile gaz verdim kendime. İnip, çantaları motora yükledim ve motoru çıkardım. Saat 07:00 gibi yola çıktım. Çünkü insanlarla 08:00'da OPET'te buluşacaktık.**

07:20 gibi Hakan'ın evindeydim. Onların eşyalarını da benim motorda kalan yerlere yükledik. DRZ hazırdu zaten. Bir sosis çanta yükliydi. Motorları değiştikten sonra ben hemen yola çıktım. Hakan'lar da hazırlanıp benden sonra yola çıktılar. TEM gişelerde bana yetiştiler. Yolda ZagorTenay ile karşılaştık. OPET'e geldiğimizde hemen herkes gelmişti. Mert Volkan'ın lastiğinin inik olduğunu gördük. Hava basmasını söyledik ancak lastikte çivi vardı. Vapurda hallederiz olduk. Altuğ ve Bülent'in de az sonra gelmesiyle diğer arkadaşların Eskihisar Vapur İskelesinde beklediklerini öğrenir öğrenmez yola koyulduk.

İskeleye geldiğimizde toplanıp vapura bindik. Vapurda laktaklar, laylaylomlar, martı beslemeler derken Mert Volkan'ın lastiği ile ilgilenmeye başladık. Ancak onda olan onarım tüpü eski olduğundan pek işe yaramadı. Önce lastiğe bir vida soktuk. Yolda şişirir devam ederiz dedik. Fakat hazır medeniyetteyken, lastikçiye onarım yaptırılmı olduk. Kendisi Mr.SUMO olduğu için, lastiğe zarar vermesin diye motorunu ben aldım. Ben Mr.SİNEKSUMO'yum ya, daha az ağırlık olsun istedik. Benzincide lastiği yaptırdıktan sonra yola devam edenlerle Yalova girişinde buluştuk. Ordan konvoy şeklinde Çınarcık yaptık. Son benzinler alındı, yiyecekler ve içecekler alındı. Yüklenebilenler yüklendi, yüklenemeyenler Nedim Koç'un çipe yüklendi. Son durak ve son briefing olarak son köyde bir mola verdik. Çaylar içildi, yol hakkında köylülerden bilgi alındı. Yolun kuru olduğu, yer yer çamurların olduğu ancak çoğunluk açık olduğu söylendi. Zaten hava çok güzeldi. İnsanlara mümkün olduğunca az giyinin dedik. Çünkü çıkarken yorulmanın verdiği bir ısı kazancı terlemeye sebep olacaktı. Odun kamyonlarından bahsedildi. Virajlarda dikkatli olun dedik.

Tekrar yola çıktık. Yola köyden bir köprü ile de giriliyordu ama macera olsun diye 20-25cm derinliği olan bir dereden geçirdik herkesi. Herkesin suratında bir tebessüm... Desenize akşam ateş başında anlatılacak ilk konu belli oldu.. Safkanlar bastı gaza. Eh ne de olsa benim de altımda safkan var. Tabii ki bende bastım gaza ama arka gruba da aklım takılmadı değil. O yüzden çamurlu yerlerde durup, grubun oradan geçmesini bekliyor, tekrar basıp ileride tekrar bekliyordum. Taa ki bir çamur ve su geçişine kadar. Ondan sonra cipin önünde, diğer motorların arkasında yol almaya başladım. Bir virajın sonunda bir baktık ki



Altuğ'un motor kafayı geliş istikametine vermiş vaziyette yerde yatıyor. Eh yoruldu garip dedik ve kaldırdık. Ateş başı muhabbetlerin konuları artıyordu. Daha sonrasında bilenler bilir, büyük dere geçişini de yaptık ve yaylaya geldik. Safkanlar bizi bekliyordu zaten.

Nasıl kalalım, ne yapalım sorularının ardından kimisi yayla evlerine yerleşti, ben, Hakan, Zagor, Alkan ve Tolga çadır kurduk. Hava muhteşem güzeldi. Neredeyse bir polar ile oturacaktık. Karnım zil çalıyor, hatta ne zili çan çalıyor çan... Ama safkanlar, çelince gitmişlerdi. Tabii ki Hakan da DRZ sini alıp gitti. Bana benim Laci kaldı ama omuz çatlak ağrısı, onu o yollarda idare etmemi güçleştireceğinden vazgeçtim. Zevk uğruna gece boyunca omuzumun ağrısını çekmeye niyetli değildim. Ama içim de gitmedi değil hani. O yüzden Lacim ile şöyle yaylada bir turladım. Gemlik yolu üzerinde uzun bir dere görünce dayanmadım ve hızla daldım. Ancak daha ilk metrelerde altımda motor pantolonum olmadığını hatırladım ve gaz kestim ama yapacak birşey yoktu ve dizlerime kadar islandım. Sonra çimenlerin üstünde gazlaya gazlaya geri döndüm. Dönis (Deniz Koçkan), Altuğ, Mert ve ben yürüyüş kolu oluşturduk. Yaylanın Gemlik'e inen yoluna doğru balçık içinde yürüyüş yaptık. Yaklaşık gidiş dönüş 4-5 km civarında yürüdük. Bu arada motorla geçip islandığım dereyi birde yürüyerek geçtik.

Kamp alanına döndüğümüzde acıkma hissi, kazanma şeklini almıştı. Nafile gelmediler biz bisiler atıştıralım dedik. Zaten sabahtan beri 2 poğaça ile duruyorum. Önce çorba yaptık. Ekmekle çorba içtik. Beni kesmedi bir çorba daha içtim. Ardından hava karardığında bizim Safkanlar...Pardon Safkanlar geldi...:) Soslu, beyaz peynirli makarna yaptık, konserve dolma, pilaki vs. yedik. (Gerçi bunları söylemesi ayıp ama olsun ben yine de söylemiş bulundum bir kere idare edin.) Sonrasında ateş için odun toplamalar, aslen Heykeltraş Bülent'in, Zagor'un baltasını kullanma çabaları ile odunlara nasıl nazik davrandığı ve onları kesmek yerine yontmaya çalışması olay oldu. Zagor ve ben, uzaktan teorik bilgiler vererek ona gaz vermeye çalıştıksa da bir ara balta ile üzerimize doğru koştuğunu gördüm. Sonrasını hatırlamıyorum alkollüydüm...:) Neyse sonunda Zagor aldı baltasını eline ve herbiri 40cm olan odun kesme işini yapıp ateşi yaktık. Sonrası malum ateş başı muhabbetler başladı.

— Yahu düşmedik düşmedik, tam yaylaya geldik, küçük bir su birikintisinden

geçtikten sonra birde baktık ki yerdeyiz. Ne oldu, nasıl oldu anlayamadık!!!!!!! [Zaten çamur ve karın en büyük can alıcı noktası budur.

Düşeceğini ancak düştüğünde anlarsın.]

— Ya ben, geldik şurda kampın ortasında nasıl düştüm ama?

\*\*\* (Muahaaaahaaaaa...:))

— Ben de şurdan motoru bir türlü çeviremedim. En sonunda bir patinaj yaptık, baktım benim garip yerde. Ya şimdi ayaktaydı niye yattı bu felan oldum...

\*\*\* (Muahaaa haaaa....:))

\*\*\* (Muahaaa haaa....:)) : Gülme efektleridir....:))

Evet keyifler oldukça iyiydi. Kimsenin şikayeti yoktu. Aksine herkes hayatından o kadar memnundu ki, bir daha ki kampı ne zaman yapalım olduk. Hava ise muhteşemliğini halen sürdürüyordu. Yıldızları tek



tek sayabiliyor, ay yüzündeki kraterleri dahi çıplak gözle görebiliyorduk. Herkesin ortak düşüncesi yarın hava mükemmel olacak. Gece yarısına yaklaşırken bir aracın geldiğini farkettilik. Sabah gördük ki bu GEMSON Kuru Temizleme Firması'nın sahibi dostumuz Gemson Murat's Family idi. Saatler 01:00 gibi ben iyi geceler diyerek çadırıma çekildim. Çünkü bir gece önceki uykusuzluk ve yorgunluk, enerjimi bitirmişti.

Sabaha karşı saat 04:00 gibi Winston Churchill (biz arkadaşlar arasında ona kısaca WC diyoruz) beni çağırdı. Şimdi o sıcak tulumun içinden çık, dışarıda uygun bir yer bul, üşüme efektleri arasında aman üstüme gelmesin diye uğraş, değer mi yani... Değer değer. Saate bakınca "Daha sabaha çok var, dayanamazsın" dedim ve kalktım. Ama pantolonu giymeye üşendim. Sadece üzerime bir ince polar aldım ve çıktım dışarı. Kampta ninni gibi horultular yükseliyordu. Sanki ağustos ayıydı. Ama ağustos böceklerinin yerini bizimkiler almıştı.  
— horrr....hor...hoooooorrrrrrrrrrrr....hor hor hor.....

Havaya baktım, halen yıldızlar ve ay muhteşem. Hadi olum daha fazla donmadan gir içeri dedim kendi kendime ve tekrar tulumuma daldım. Uykumun en güzel yerinde,  
— tak tak tak taktakarak gibi yoğun seslerle uyandım. Ne oluyoruz derken anladım ki şiddetli bir yağmur başlamış. Yüzümde küçük bir tebessüm "Dönüş yolumuz bayaa eğlenceli olacak!" dedim kendi kendime... Tekrardan daldım. Saat 07:30 gibi uyandım ve baktım birçok kişi kalkmış, [seslerden anlaşılıyor, horlamalar yerini konuşmalara bırakmış] tam o sırada Hakan'ın da sesi,  
— Zafeerrrrrr, hadi kalk artık bak dışarda ne var!

gibilerden olunca kalktım madem ööle.. Giyinme faslı felan derken, kafayı çadırdan bir çıkardım, o da ne? Bişi görmüyorum ama... Nası yani?? Harbiden bişi görmüyorum. Sadece ıslanıyorum. ıslanıyorsam dışarı çıktım demektir! Ee niye bişi görmüyorum? Çünkü ortalığı çok güzel bir sis kaplamış. Heyyooo, kamp alanı muhteşem gözüküyor. Hemen kahvaltı için hazırlıklar yapıldı, yemek yendi. Ufak yürüyüşler yapıldı. İniş için konuşmalar yapıldı ve toplanma faslına geçildi. Saat 13:00 gibi herşey hazırıldı ve motorlar çalıştırıldı. Ancak o da ne? Ala-



in'in motor çalışmamakta ısrarcı. Kick'e basıp basıp duruyor Alain.. Hadi benim Laci de biraz mırın kırın etti ama sonunda çalıştı. HAZİR olanlar yavaş yavaş insin dedik. Biz nasıl olsa yolda yetişiriz. Ama Alain'in motor bayaa ısrarcı. Neyse sonunda çalıştı ama yaklaşık bir 20 dk oyaladı. Hadi gazlayalım artık. Altımda safkan var ya, gazla olum Zafer dedim. Sen heryerden geçersin ama ben kendime gazı fazla vermişim motora değil. Eh ordan değil motor, yürüyerek geçemezsin. Sonuç; motor kaydı, hafif yanladı ve durdu. Motor yere temas etmiyor çünkü bacağım altında. Ama gözünü sevdiğimin hafif motoru, tutup dikleştiriyorsun hemen. Sonra inat edip ordan tekrar geçirdim tabi..}}

İniş gayet rahat bir tempoda devam ediyordu. Önde Hakan, ardında ben, ardında Emre, ardında Alain, ardında aaa Taner nerde???? Ya-vaşladım ve,  
— Emre Taner nerde?  
— Önde değil miydi?  
— Yoo, arkadaydı..

Durduk. Emre,  
— Ben dönüp bakayım dedi.

Hadi onla bende döndüm. Alain'in benzin sorunu olduğundan o devam etti. Geriye doğru bayaa gazladık. Artık bir ara Taner'in önde olduğuna bile kanaat getirmiştim. Ama sonurasında bir virajda bulduk. Yavaş yavaş iniyor. Lastikleri kötü ve KütaHYa'da ki düşme ile dizindeki sorun yüzünden yavaş geliyordu. Sonra tekrar aşağı doğru yollandık. Köydeki kahveye geldiğimizde millet çaylarını yudumluyor, yaa o dere geçiş çok güzeldi gibi anılar anlatıyordu birbirlerine. Hele eski tanıdığım arkadaşım Burak Ulusoy (kendisi racing motordan başkasına binmez) ağız kulaklarını geçmiş, ağzının suları kovalar dolusu taşma eğilimindediydi.

— Bende Enduro alıp kamplara geleceğim artık, lafını ağzından düşürmüyordu. Sularla beraber kovaya gitmesin diye süzgeçle tutuyorduk lafları.....(Tamam abarttım biliyorum...))

İsınma faslı, çaylar felan derken tekrar yolculuk ve o sıkıcı İstanbul trafiği.. Onca yoldan geldim, yorulmadım, üşümedim, farkında olmadan belim açılmış ve içeri su almışım bunu bile farketmedim, Bağdat Caddesi'nin trafiğine girince hepsini tek tek irdeledim. Üşümeye başladım, ıslandığımı hissettim, yorulduğumu hissettim. Şu trafik insanın canına tak ediyor işte. Bu da bir zevk. Zevkler ve renkler tartışılmaz.

Katılan herkese tekrar teşekkürler. Bir sonraki'nde görüşmek üzere..

Osman Jefker Gökpınar'a da acil şifalar diliyorum tekrardan. Arkadaşlar, bu gibi durumlarda moral desteği inanın çok faydalı oluyor. İyileşmeyi çok daha kısa sürede sağlıyor. Bunu sakın unutmayın ve desteğinizi her zaman elinizden gelenin üstünde verin. Daha önce de dediğim gibi kendisi motoruna döner dönmez, onun motoruna uygun bir yerde kamp sözü veriyorum ona. **İKİTEKER**

Sevgiler

→ Zafer Yangın / İstanbul / Aralık 2003  
Suzuki XF650 Freewind

# Sürüşe başlamadan önce güvenli bir muayene yapmadan motorunuzu çalıştırmayın!

**T-CLOCK, MSF ABD (Motorcycle Safety Foundation) tarafından geliştirilmiş bir ipucu olup, amacı pilotların motorlarına sağduyu sahibi bir muayene yapmalarını sağlamaktır.**

Bunu kolayca ezberleyebilirsiniz ve çok kullanışlıdır. Harfler yapacağınız özel kontrol alanlarına karşılık gelir. **T tires (tekerlekler ve lastikler); C controls (kontroller); L lights (ışıklar); O oil (yakıt); C chassis (şasi); K kickstand.**

İkiterker e-zine, bu listeyi elinizin altında motosikletinizi koyduğunuz yere yakın bulundurmanızı; arka bagajınıza, yan çantalarınızdan birine ya da evrak çantanızın içine koymanızı önerir.

**(OMM bülteni'nden alınmıştır)**

## T — TEKERLEKLER ve LASTİKLER

Parça	Kontrol	Bakılacak	
Lastikler	Durum	Dış derinliği, aşınma, erime, eşitlik, şişlikler, batan objeler	Ön - Arka
	Hava Basıncı	Soğukken kontrol et, hız ve ağırlığa göre ayarla	Ön - Arka
Tekerlekler	Çubuklar	Eğik, kırık, eksik, gerginlik, tekerin üst kısmında kotrol: "ötme" = OK, "kesik ses" = gevşek	Ön - Arka
	Döküm	çatlaklar, ezikler	Ön - Arka
	Çevre	Tam yuvarlak olması = 5mm Tekeri çevir, sabit bir noktaya göre bak	Ön - Arka
	Bilyalar	Tekerin üst ve alt kısımlarını tut ve sallat	Ön - Arka
	Mühürler	çatlak, kesik veya yırtık, çok yağlı, kırmızı-kahverengi	Ön - Arka

## C — KONTROLLER

Parça	Kontrol	Bakılacak	
Kollar	Durum	kırık, ezik, çatlak, çok sıkı	Ön - Arka
	Pivotlar	Yağ	
Kablolar	Durum	açık, kırık, yağ; uçları ve uzunluğu	
	Rotası	Gidon ve ön düzene mani olmayacak, araya sıkışmayacak	
Borular	Durum	Kesik, çatlak, delik, şiş, ezik, yıpranmış.	
	Rotası	Gidon ve ön düzene mani olmayacak, araya sıkışmayacak	
Gaz	Çalışması	Serbestçe çalışmalı, birakinca kapanmalı	

## L — IŞIKLAR

Parça	Kontrol	Bakılacak	
Akü	Durum	Kutup başları temiz ve sıkı, su seviyesi, sıkıca bağlı	
	Hava tüpü	Katlı değil, düzgün geliyor, tıkalı değil	
Far Camları	Durum	Çatlak, kırık, emniyetli duruyor, buğulanma	
Reflektörler	Durum	Çatlak, kırık, emniyetli duruyor.	
Kablolar	Durum	Aşınmış, kırık, ezik	
	Rotası	Ezik, Gidon ve ön düzene mani olmayacak, araya sıkışmayacak	
Ön Far	Durum	Çatlak, ayarları ve takılışı	
	Hedefi	Yükseklik, sağ/sol	

## O — YAĞ

Parça	Kontrol	Bakılacak	
Seviye	Motor Yağı	Orta sehpa sıcakken bak, çubuk, cam	
	Şanzıman Yağı	Şanzıman, arka düzene, saft	
	Hidrolik	Frenler, debriyaj, rezervuar veya cam	
	Soğutucu	Reservuar veya radyatör — yalnız soğukken	
	Yakıt	Depo veya gösterge	
Delik	Motor Yağı	Keçe, balata	
	Şanzıman Yağı	Keçe, balata	
	Hidrolik	Hortum, ana silindirler, kaliperler	
	Soğutucu	Radyatör, hortum, depolar, borular	
	Yakıt	kanallar, yakıt musluğu	

## C — ŞASI

Parça	Kontrol	Bakılacak	
İskelet	Durum	Çatlaklar, aksesuar bağlantıları, boya	
	Ön Düzen Başı	Rahat hareket edebilmesi, ön tekeri kaldır ve boşluk olup olmadığını kontrol et	
	Rulmanlar	Arka tekeri kaldır, boşluk olup olmadığını kontrol et	
Süspansiyon	Çatal	Rahat hareket etmeli, eşit basınç olmalı	
	Amortisör	Rahat hareket etmeli, eşit basınç olmalı	
Zincir	Gerginlik	En gergin noktasını kontrol et	
	Yağlama	Yan bölümler kontrol	
	Dişliiler	Dişleri kontrol et	
Bağlantılar	Dişler	Sıkı, eksik civata/somun	
	Klipler	Kırık, eksik	
	Emniyet pimleri	Kırık, eksik	

## K — YAN SEHPA

Parça	Kontrol	Bakılacak	
Orta Sehpa	Durum	Çatlak, eğik.	
	Geri Geliş	Yayı ile geri geliyor, ve orada kalıyor	
Yan Sehpa	Durum	Çatlak, eğik (varsa emniyet motor susturma düğmesi)	
	Geri Geliş	Yayı ile geri geliyor ve orada kalıyor	



# Deneyim Kontrol edebildiğin güç güldürür...

Sevgili Arkadaşlar,

**Daha önceden de bu konu ile ilgili bir yazım olmuştu. Rahmetli Raif Ağabeyin vefaatinde içinde bulunduğum duyguların etkisiyle oldukça saldırgan bir yazı yazmıştım. O günden bugüne fikirlerim halen değişti mi, hayır.**

**Motosiklet, hepimizin hayatında oldukça önemli bir yere sahip ve hatta birçoğumuzun hayatının çoğunluğunu kapsayan bir hobby. Kimimiz için artık hobby den çok bir ulaşım aracı. Ancak gördüğüm o ki, genç yaşlı demeden bir çoğumuzu da aramızdan alıp götürün ve bizlere büyük acılar bırakan bir hobby olmaya başladı. Bunda suçlu, acaba motosiklet denilen araç mı, yoksa bizler mi? Evet motosiklet tehlikeli bir araç. Ancak içinde bulunduğumuz şu ortamda yürümek de, alışveriş mağazasından alışveriş yapmakta, bankaya gitmek de tehlikeli. Diğer seçenekler de alternatifler yaratabiliriz. Suçu, kana susamış canilere atabiliyoruz. Ölenlere rahmet ediyor, kalanlara başsağlığı diliyoruz. Aynı motosiklette olduğu gibi. Ama motosiklet kazalarında ne hikmetse hiç motosikletlere suç bulmuyoruz. Bu aletlerin suçu yok mu? Bence var. Ama onların suç teşkil ettiği konuyu aslında bizler yaratıyoruz. Nasıl mı?**

Yeni bir motosiklet modeli çıkıyor. Çok hoş, çok güzel. "İşte hayatımın motosikleti, bundan mutlaka edinmem lazım. Bu sayede hem kendi egomu tatmin eder, hemde çevreme bol bol hava atarım.."

Ya da, "İşte benim almam gereken, bana yakışan motor bu. Bundan başkasını alırsam, çevremdekiler ne der sonra? Klasıma yakışmaz diğerleri!"

Ya da, "Hayat tehlikelerle dolu zaten. Olacağı varsa olacak. O yüzden alayım anasını sattığımın motorunu. Hem bana birşey olmaz. Koca camiada beni mi bulacak kaza?"

Gibi birçok sebepler üretiyoruz kendi kendimize. Henüz yeni motorcular (lütfen kimse alınmasın yeni motorcu dediğim için ama biraz çuvaldızı kendimize batırmanın zamanı geldi.) ki bunlardan kastım sene itibarıyla değil, km itibarıyla söylüyorum, motosikletini hemen büyütmenin yollarını arar oldular. Soruyorsun,

— 10000 km yol yaptım. Artık motorumu büyütmenin zamanı geldi, hem diğerlerinde büyük motosikletler varken benim ki onların yanına da oyuncak kaldı, diyerek savunmalarını baştan hazırlıyorlar.

Ya da, — 16000 km oldu, biliyorum daha erken motorumu büyütme için ama aklım o motorda işte. Aklımda kalacağına altımda yol alsın. Hem ben hız yapmam.

Arkadaşlar, kabullenmesek de motosikletini büyütmenin en büyük sebeplerinden biri, çevremize atacağımız "HAVA" dır. Altımızdaki motosikleti de aynı otomobilimiz gibi gösterişlisinden, en pahalı olanından, en güçlü olanından seçiyoruz. Hadi otomobilde bir şansımız var. Peki motosiklette var mı?

Henüz yeni motosiklet sahibi olan arkadaşlarla tanışma fırsatım oluyorlar. İlk motosikletleri büyük hacime sahip motorlar oluyor.

- 600cc'lik aldım ama gidip 1000cc'lik almadım. Biraz tecrübelenince onlardan alacağım.

Savunmaya bak!!! Size kısaca bir teknik açıklama yapayım.

600cc'lik bir Racing, motor gücü 100-125hp arasında. Bu gücü 11500rpm ile 13000rpm (Rpm = Devir/dk.) da sağlıyor. Yani, krank dakikada 11500rpm dönüyor. Saniyede 191 defa dönüyor. Biraz düşündürücü di mi? Ve bu motorların 0-100km/h hızlanma değerleri ise 2.4 - 2.9 saniye gibi oluyor. Şimdi bu gücü kontrol etmek sizce kolay mı?

Peki Racing değil de Enduro'dan bahsedelim. Aşağı kalır yanı mı var? Hayır.

650cc'lik bir Enduro, Motor gücü 45-55 p arasında. Bu gücü 7500rpm - 8500rpm de sağlıyor. Yani krank dakikada 7500 devir dönüyor. Saniyede 125 kez dönüyor. Ağırlıkları ise 180 kg civarında oynuyor. Bunlarında 0-100 km hızlanma değerleri 4,5 - 6 saniyeler arasında değişiyor. Yani yukarıdakilerden çok da aşağı kalır değil. Evet bu gücü kontrol etmek, yukarıdaki bir racing ten daha kolay. Ama yeni başlayan biri için mi? Değil... Yada henüz birkaç bin km yapmış insan için mi? Yine hayır. 1000cc'likleri söylemeye gerek görmüyorum bile.

Avrupa'da yeni başlayan bir motosiklet sürücüsü, ilk olarak 50 - 200cc arasındaki motosikletleri en az 2 yıl kullanmak zorunda. Ondan sonra yeniden sınava girip, yeterlilik sağladığı takdirde 2 sene de 200 - 400cc arasındaki hacimli motosikletleri kullanıyorlar. Ondan sonra seneye göre motosikletlerini büyütüyorlar. Ancak her seferinde yeterlilik sınavına tabi tutuluyorlar. Eğer bu sınavlardan başarısız olurlarsa, küçük cc'li motosikletleri kullanmaya devam ediyorlar. Taa ki eğitimlerini ikna edene kadar. Ancak maalesef ki ülkemizde bizler kendi kendimize yeterlilik veriyor ve en kısa zamanda daha büyük motosikletleri almaya çalışıyoruz. Sonuç "GERİDE ACILI BİR AİLE, ARKADAŞLAR, TEHLİKELİ İMAJ"

Sevgili arkadaşlar, 10000 -15000 - 20000km'ler tecrübe kazandırmaz. Bu km'lerle sadece kullanmış olduğunuz motosiklete adapte olursunuz. Onunla bütünleşirsiniz. Ancak yeni bir motosiklete geçtiğinizde ki bu büyük bir motosikletse, siz çok acemisinizdir. Ne motorun özelliklerini, ne karakterini bilmiyorsunuzdur. O motosiklet, sizin için POTANSİYEL BİR TEHLİKE 'dir. Şunu sakın aklınızdan çıkarmayın, ister dörtteker, ister ikiteker olsun her aracın bir karakteristik sürüş tarzı vardır. Bu aynı marka, model olsun farketmez. Şöyle de neyin, aynı model, aynı km.lerde, aynı marka bir başka arkadaşınızın motosikletini kullanın, farklı gelecektir size. Yabancılık çekeceksiniz. Hareket ederken, viraja girerken, fren yaparken çok büyük farklılıklar hissedeceksiniz. İşte o size yabancı bir motosiklet. Ve siz ona alışmaya kadar sizin katiliniz olmaya aday. O ana kadar yapmış olduğunuz km'ler, o an için tamamen resetlenmiş olacaktır. Siz artık acemi durumunda olacaksınız. Ne zaman ki yeni motosikletinizle birkaç bin km yaparsınız, o zaman alışacaksınız. Ha burada eğer sizin yapmış olduğunuz km, eğer 10 - 15.000km değil de 25 - 30.000km olsaydı, alışma süreciniz daha kısa olurdu. Daha fazlası olsa çok daha kısa süreler olurdu. Dikkat edin, tehlikede olduğunuz süreden bahsediyorum.

Geçtiğimiz sene Yunanistan'dan gelen motosikletli dostlarımızla yapmış olduğumuz konuşmalarda, aynı motosikletle 100.000km'ler yapanlar, bunu aşanlar vardı. Onlar bu işi gerçekten hobby amaçlı yaptıklarından altlarındaki motosikletlerin büyük yada küçük olması, onlar için birşey ifade etmiyordu. Sonuçta yine iki teker üstünde hareket ediyorlar ve hobby lerini gerçekleştiriyorlardı. Onlar bizden daha mı az tecrübelerdi peki? Tabii ki hayır. Ama onlar bilinçli kullanıcıydı ve motosikletin onlar için tehlikelerini bertaraf etmenin yolunu biliyorlardı.

Şimdi büyük bir motosikletin tehlikesinden biraz bahsedelim.

Her insanın içinde adrenalin duygusunu yaşamak vardır. Bunun çeşitli yollarını arar. Elimin altında güç olsun ama ben bunu kullanmam diyen yalan söyler. Mutlaka o gücü kullanır.

— Ya, uzun yolda araç sollarken, düşük gücü olan bir motor beni tehlikeye sokuyor. Bastım mı geçmem lazım ki tehlikeden kaçayım.

Geçme o zaman kardeşim. Yol boşalınca geç sende. Niye riske atıyorsun ki kendini? Güç olduğu sürece risklerini de artırıyorsun. Nasıl olsa geçerim düşüncesi ile ona göre yol almaya başlıyorsun. Bunu bilinç altından yapıyorsun. Oysa gücünü bildiğin bir motosiklet olsa altında, risklerini en aza indirmeye çalışıyorsun. Yol boşsa geçiyorsun, daha düşük limitlerde gidiyorsun, daha yavaş virajlara giriyorsun. Yani tehlikeleri otomatikman minimuma indiriyorsun. Gideceğin yere daha rahat gidiyorsun, yorulmuyorsun, etrafını görme fırsatlarını kaçırmıyorsun. Süre olarakta hızlı gidenden çok az bir farkla ulaşıyorsun gideceğin yere.

Bir diğer nokta ise tehlike anında, tehlikeden mi kaçayım, motorun gücünü mü kontrol edeyim derken kaza zaten oluşuyor. Sadece büyük hacimli motosiklet değil sorun, ebagsal olarak daha büyük, ağırlığı daha fazla motosikletler de tecrübesiz insanlar için büyük tehlike oluşturuyor. Altınızdaki kütle ne kadar büyük olursa, kontrol etmeniz de o kadar zorlaşıyor. Bunu en kolay kaygan bir yolda hissediyorsunuz. Kendi cüsseniz ile altınızdaki kütle kontrol etmenin ne denli zor olduğunu daha iyi anlıyorsunuz. Yarış amaçlı üretilen motosikletlere dikkat edelim. Genelde çok hafif olurlar. Bunun sebebi sadece daha az ağırlık, birim kütle düşen daha yüksek beygir gücü değil, kontrolü daha kolay bir kütle, daha az harcanan enerji, daha az yorgunluk vs. vs... Görüyorum ki 50kg. olan bir bayan, 180kg'lık kütle kontrol etmeye çalışıyor. Sizce ne derece başarılı olabilir? Yada 70kg olan bir adam, 240kg'lık bir kütle kontrol etmeye çalışıyor. Şöyle bir hesap vardı yanlış hatırlamıyorsam, bir insan, ancak kendi ağırlığı kadar olan bir kütle zorlanmadan kaldırabilir. Bunun üstündeki ağırlıkları, insan üstü bir çaba ile yapar. Ancak limitlerdir ve çok çabuk yorulur. (Halterciler hariç)

Bir de diğer bir konu sele yükseklikleri. Bacak boyu 75cm olan bir kişi, 85cm sele yüksekliği olan motosiklet kullanıyor. Tecrübesi ise zayıf. Ayaklarını yere koyma isteği sürekli var. Yavaşlamalarda hemen ayaklar yere iniyor. Yere deyecek mi? Belki parmak uçlarında. Peki o kütle parmak uçlarında nasıl taşıyacak? Hasbelkader taşıyor. Ama en ufacık zorlanmada motosiklet yerde. Şanslı ise ayakları altında kalmaktan kurtuluyor. Diyeceksiniz ki Cross motosikletlerinde adamların ayakları bile yere değmiyor ama bu adamlar yarışıyor. Sizde de o tecrübe olsa, sizde binin. Adamların işleri. Yada uzun yıllardır artık motosikletin üstünde olduklarından, ayaklarını yere indirme gereğini pek duymuyorlar.

İşte arkadaşlar, yukarıda saymış olduğum bir çok sebep, motosikletleri kana susamış katillerden farklı kılıyor. Ama bu cansız kütleler



mi suçlu? Hayır. Buna sebep veren insanlar, yani yine bizler suçluyuz. Bu masum hobby amaçlı araçlarımızı, kana susamış cani yapan bizleriz, onlar değil. 1992 yılından beri bu motosiklet kullanıyorum. Toplam yapmış olduğum km, 300.000'e merdiven dayadı. Ama halen 650cc bir motosiklet kullanıyorum. Bundan sonra alacağım da 650cc olacak. Lütfen bu duyarlılığı sizlerde gösterin. Gösterin ki, artık bu mail gruplarında kaza haberleri, kaza sonucu ölüm haberleri olmasın.

Biliyorum yazı çok uzun oldu. Belki çok ukalaca bir yazı oldu. Ama eminim ki bir çoğunuz okuduğunda bana hak verecektir.

KONTROL EDEBİLDİĞİN GÜÇ GÜLDÜRÜR,  
KONTROL EDEMEDİĞİN GÜÇ ÖLDÜRÜR.

ÖLMEK İÇİN DEĞİL, ÖLENE KADAR  
MOTOSİKLETE BİNMEYİ DENEYİN.

Vaktinizi ayırdığınız için teşekkür ederim.

Sevgiler...

→ Zafer Yangın / İstanbul / Aralık 2003  
Suzuki XF650 Freewind

## İKİTEKER 13

Bu sayıda emeği geçenler

- Suzuki SV650 ile 1000km İlker Eryılmaz
- Honda Transalp üzerine Turgut Cırpanlı +Ahmet Bozloy
- Bujiler ve Buji Okuma Sanatı Bölüm 1 Alper Kayıcan
- Güvenli Kask Nedir? Münir Mısırlıoğlu
- Lastikler Hakkında... Münir Mısırlıoğlu
- BMW R Boxer için Touratech... Sinan Özgen
- Merhaba Kıbrıs Atilla Karasu
- Avrupa Gezisi Emre Odabaşı
- Delmece Kampı Zafer Yangın
- T-CLOCK hadisesi MSFKİtabı'ndan
- Kontrol Edebildiğin Güç... Zafer Yangın

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@rafineri.net](mailto:hg@rafineri.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 14

Gelecek sayıda

→

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.