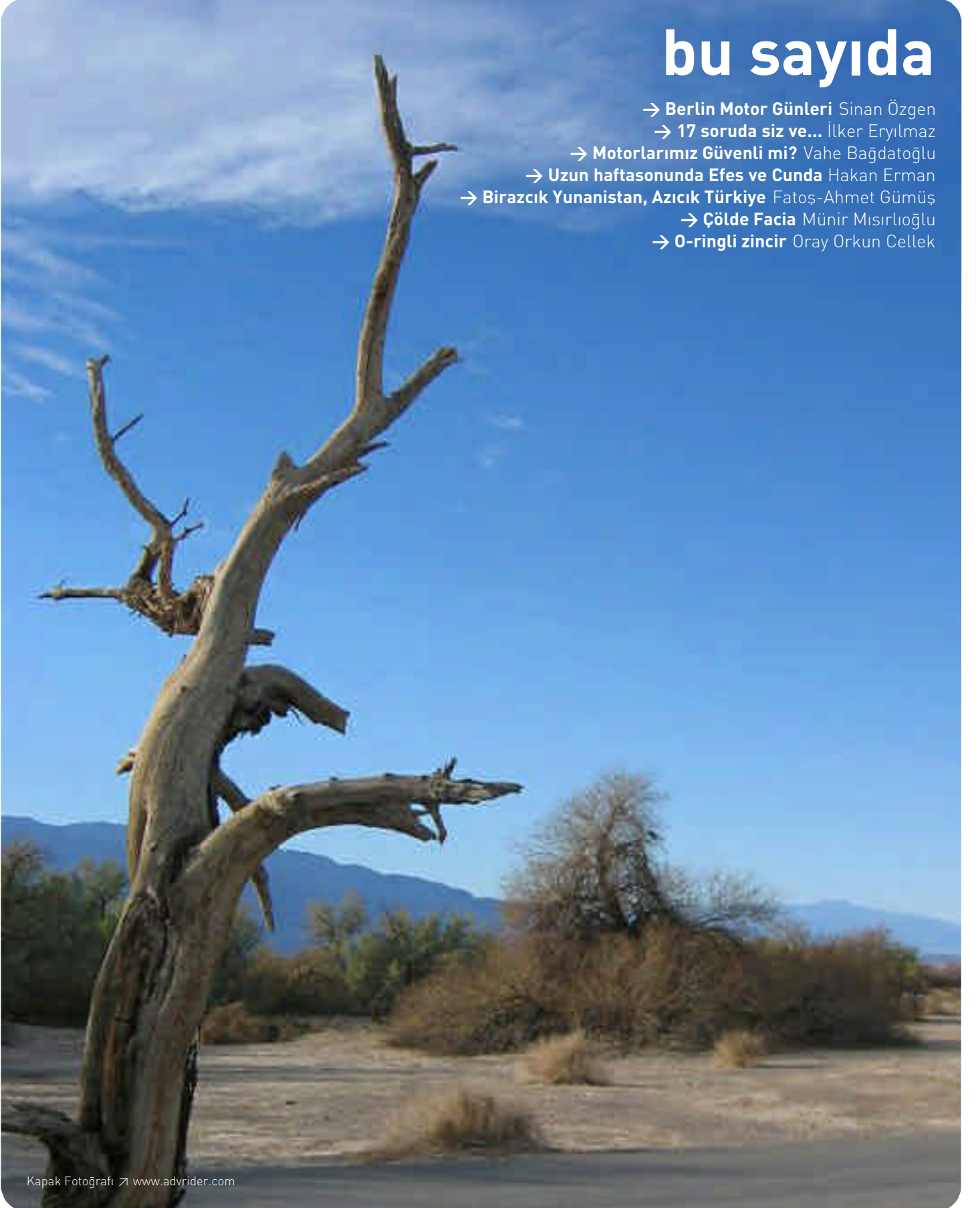


İKİTEKER

İKİTEKER.ORG | MOTOSİKLET e-ZİNE | PARA İLE SATILMAZ | AYDA BİR YAYINLANIR | SUBAT 2004 | SAYI 14

bu sayıda

- Berlin Motor Günleri Sinan Özgen
- 17 soruda siz ve... İlker Eryılmaz
- Motorlarımız Güvenli mi? Vahe Bağdatoğlu
- Uzun haftasonunda Efes ve Cunda Hakan Erman
- Birazcık Yunanistan, Azıcık Türkiye Fatoş-Ahmet Gümüş
- Çölde Facia Münir Mısırlıoğlu
- O-ringli zincir Oray Orkun Celtek



izlenim Berlin Motor Günleri

BMT olarak adlandırılan Berlin Motosiklet Fuarı, 9-11 Ocak 2004 tarihleri arasında Almanya'nın başkenti Berlin'de yapıldı. Şehrin fuar alanında yapılan organizasyon 4 ayrı salondan oluşuyordu. Salonların her biri İstanbül Lütüfi Kırdar Sergi Salonu'nda organize edilen motosiklet fuarı salonunun büyüklüğüne sahipti. İlk iki salonda çeşitli markaların, çeşitli modelleri yer alırken, bir tanesi gösterilere, sonuncusu da çeşitli klüplere ve ikinci el motosikletlere ayrılmıştı.

Almanya'nın asil motosiklet fuarı olan ve bu sene Münih'de gerçekleşecek INTERMOT yüzünden olsa gerek fuar Almanya standartlarına göre çok küçüktü. Şubat ayı sonunda R1200 GS modelini çıkartacağı bir dedikodu olarak dolaşp duran ve buna bağlı olarak diğer modelleri de yenilemesi beklenen BMW, fabrikası Berlin'de olmasına rağmen fuarda yoktu. Yerel televizyonlara röportaj veren Alman kullanıcılarına göre bu BMW tarafından kendilerine yapılmış büyük bir ayıptı. Onun yerine bir Berlin bayisi, Pevec BMW gelmişti. Bir ikinci sürpriz de Honda'nın yeni modellerini fuara yetiştiremediğinden orada olmamasıydı.

Fuarda, Türkiye'de distribütörü olmayan, ya da ilgi görmediği için getirilmeyen pek çok model ve marka da vardı. Supermoto türevi motorlar üreten 600cc sınıfı motorlara sahip CCM, Tornado modelini seri üretime geçiren Benelli, küçük standlarla da olsa fuardaki yerlerini almışlardı. Almanya'nın meşhur aksesuar ve giysi üçlüsü Polo, Hein Gericke, Louis de üç büyük stand açmış, çeşitli indirimler yaptıkları binlerce malı kullanıcıların hizmetine sunmuşlardı. Bunlar haricinde Berlin ve çevresinde yer alan ve çeşitli büyük markaların kıyafet ve kasklarını satan aksesuar, giysi bayilerinin de standları kalabalık mahşer yerini andırıyordu.

Fuarın bizim ülkemizdekinden farklı olan özellikleri, fuara en çok senliği kazandıran yeme-içme büfeleriydi. Genel olarak salonların ortasına kurulmuş, geniş oturma alanları olan standların yanı sıra, gösteri alanı olarak kullanılan salonda da sıra sıra kurulmuş sosis büfeleri insanın iştahını açan keyifli mekanlar oluşturmuştu.

APRILIA - MOTO GUZZI

Aprilia geçtiğimiz sene sonunda yenilediği müthiş motoru Mille, Mille R ve yol versiyonu Tuono'nun yeni renkleri ile fuardaki yerini almıştı. Mille'in bu yeni versiyonu eskisine göre daha kompakt ve işçilik kalitesi gözle görülür biçimde yüksek. Özellikle GP yarışçılarına imzalattığı sayılı versiyon olan Mille R NERA'nın karbon parçaları görülmeye değer. Enduro versiyonu olan ve Mille ile aynı motoru paylaşan Caponord'un yeni yeşil rengi, BMW GS Adventure'a rakip olarak ürettiği ve Tunus'ta çetin çöl koşullarında test ettiği Caponord Raid'in alüminyum çantalı ve koruma demirli versiyonları da oradaydı. Caponord'da göze çarpan farklılıklar elcik korumalar, ABS hazırlığı, ön sinyalleri Raid'de olduğu gibi daha küçük ve ön gösterge panelinden ayrı tasarlanmış olmalarıydı. Aprilia Standı'nın yanında neredeyse kendilerinden daha fazla ilgi çeken Aprilia Mille Racing Club Berlin, kendilerine ait yarış için tasarlanmış Mille ve Tuono'lar ile çok renkli bir bölüm yaratmıştı. Firma standından daha kalabalık olan bölümde, yarışçılar aldıkları kupalar ve fotoğraflar eşliğinde meraklıların sorularını yanıtlıyordu.

Aprilia'nın sahibi olduğu Moto Guzzi, çok beklenen yeniliği Brevia 1100'ü getirmemiş, aksesuarlı Brevia 750 ve 1100cc.lik diğer modellerin çeşitli renkleri ile biraz arkaya itilmiş gibi bir standta sahipti. Ancak, bu standta ki bir



futuristik Guzzi yarış motoru neredeyse bütün fuarın en çok ilgi çeken modellerinden bir tanesiydi.

Aprilia, eskiden çok başarılı olduğu scooter üretimini, bu yeni büyük hacimli motorları ve büyük hacimli maxi scooterları ile geri plana itmiş gibi görünüyordu. Belki de Berlin gibi çok da scooter satılmayan bir bölgeye bu modelleri getirmek istememişlerdi. Yine de renkli ve çok kullanışlı SR modelinin 50cc.'lik Di-tech versiyonları ile Mojito, Scarabeo'nun ufak hacimli modellerinden bir iki tane getirmişlerdi.



BMW PEVEC

Firma olarak katılmayan BMW'nin yerine bir Berlin Bayisi olan Pevec gelmişti. En başta da söylendiği gibi çeşitli yenilikler yapacak olan BMW'nin standı biraz sönüktü. 1150GS'in değişmeyecek olan Adventure versiyonunun bir tek örneği haricinde 1150GS yoktu. Bu sene başında makyaj görmüş olan F650 GS'in de eski versiyonu vardı. Geçtiğimiz sene sonunda R1150 R biçimi ile üretmine başlanan R 850 R'in ise eski versiyon kullanılmamış bir modeli vardı ki, koca hantal motosikletlerin arasında bisiklet gibi duran çok güzel bir boxer'dı. Bunlar haricinde Rockster'in 80. yıl versiyonu, R1200C'nin bütün modelleri, yeni çıkarttıkları CL ve Montauk, 1100S, yeni K 1200GT bayinin standında yer almışlardı. Motorlara el sürdürmeyen





tek markanın BMW olması ziyaretçiler açısından oldukça garip karşılandı. Pevac standının içinde FUN isimli bir aksesuar ve modifiye firmasının yeni den yarattığı BMW'ler ise göz kamaştırıyordu.

DUCATI

Ducati Berlin, 20 adete yakın kırmızı ağırlıklı motorları ile fuardaydı. Standın en dikkat çekici motorları yeni Multistrada ve yeni sport desmo serileri idi. Multistrada, her ne kadar asfalta yönelik bir motor olarak gözükse de, işçilik, karakter, oturuş ve malzeme açılarından çok iyi çalışılmış bir motor. Ducati'nin V motoru' da cabası. Bir de fiyatı daha aşağıda olabilse... Yeni çıkan ve büyük kareajları ile dikkat çeken ST3, ST4 modelleri, Ducati'nin şimdye kadar biraz uzak kaldığı GT sınıfına girmek için yaptığı atılım motosikletleriydi. Kırmızı renkleriyle göz kamaştırın bu motorlar yeni farlarına rağmen yine de yaşlı görünmekten kurtulamamışlardı.

HARLEY DAVIDSON - BUELL

Harley'de her zamanki ağır ve parlak motorlar haricinde çok fazla yenilik vardı denilemez. V-Rod'ların yeni renkleri bahsedilebilecek en büyük yeniliği oluşturuyordu. Asıl dikkat çeken ise, Harley motorunu kullanan Buell'lerin yeni modelleriydi. Kısa kuyrukları, sportif hafif yapıları ile Buell motosikletleri Harley'nin ihtişamına meydan okuyorlardı.

KAWASAKI

Kawasaki, Berlin'de çok tutulan bir marka olduğu için çokça motorla katılmıştı fuara. ZX 10'un saldırgan tipi, bütün model tipleri, fuarın en ilgi çeken motorlarından birisi olmasını sağlamıştı. Ondan daha küçük yapıdaki ZX6RR ve R'in da bütün renkleri vardı. Z1000 ve kardeşi Z750 yine Almanya dergilerinde çok beğenilen motorlardan... Bu sebepten olsa gerek bu motorların da her tipini fuarda görmek mümkündü. Kawa'nın 2000cc.lik dev motoru devasa optiklere sahip farlı Mean Streak ve daha küçük yapıdaki cruiserları da fuardaydı.

KTM

KTM fuara en çok motosiklet getiren firmaydı. Özellikle turuncu rengin hakim olduğu standta, 950 Adventure'in bütün renkleri yanında Duke'un 950'lik modeli de bulunmaktaydı. Tek silindirli kros, süpermoto, enduro motorlarının da bütün motor modelleri yine fuardaki yerlerini almışlardı. En dikkat çeken motorlardan bir tanesi de 9900 Euro'ya satılan süpermoto imitasyonu, açık hava filtreli, saldırgan bir tek silindirli yarış süpermoto-



su. Özellikle gençlerin motorların üzerine çıkarak bir öne bir arkaya motorun süspansiyonlarını denemeleri, görülmeye değer bir manzara oluşturuyordu.

KYMCO, MZ

Kymco firmasının 4 zamanlı scooterları işçilik kalitesi yüksek, az yakma oranları ile dikkat çekiyorlar. MZ firmasında ise herhangi bir değişiklik göze çarpmıyordu. Yine XT660 Tenere motorlu Mastiff ve Baghira'lar en çok sayıda sergilenen motor modeliydi.

PIAGGIO - GILERA

Piaggio özellikle X9'un 500'lük modellerinden çokça getirmişti. Çok parlak bir stand sayılmazdı. Yeni bir model olarak, devasa bagajlı (hem sele altı, hem de topcase) X8'i, 125'lik motoruyla en öne çıkartmışlardı. Gilera'da ise 4 zamanlı motor devri kendisini hem Runner'da, hem de bu gruba ait her modelde göstermiş. X9'un 500'lük motoru ile üretilen yeni ve büyük Runner sayılan Nexus'da fuarda idi.

SUZUKI

Suzuki de diğer üreticiler gibi pek çok model ve renk kombinasyonları ile fuardaydı. Çok klasikleşmiş ve hatta artık yaşlanma belirtileri göstermeye başlayan GSX-F versiyonları, görsel olarak pek bir değişiklik yapılmayan tombul Hayabusa, sürekli makyaj yapıp bakıldığında çok bir şey değişmiş gibi görünen GSX-R versiyonları haricinde Suzuki standında en çok ilgi gören modellerin başında SV'nin 650 ve 1000cc.'lik modelleri vardı. Keskin hatlara sahip bu modeller ne yazık ki ülkemize getirilmiyor. Bunun yanında geçen seneden bu yana SV650 S'in kareajının daha da aşağıya uzanarak bütün motoru kapladığı görülüyordu.

Çıkması heyecanla beklenen DL650 V-Strom, yani SV modelinin sportif 650cc'lik V motoruna sahip bir funduro, yüksek 67 beygir gücü ve alışım jantları ile çok ilgi görüyordu. Honda Transalp'e rakip olarak gösterilen bu hacmin ikinci çift silindirlisi olarak lanse edilen V-Strom, ergonomik ve görsel açıdan çok güzel bir model. Oturuşu rahat ve hafif. Eksileri ise tam alttan geçen egzosu ve önde tehlikelere açık yerleştirilmiş yağ radyatörü olabilir. Model daha çok funduro olarak yol ağırlıklı düşünüldüğü için, alışım jantların arazide yaşayabileceği ekşi yönü göz ardı edilebilir.

Bunların dışında standta; elbise giydirilmiş bir GS 500E olan F versiyonu,





Burgman maxi scooter'ın bütün model ve motor kombinasyonları, yine Türkiye'ye getirilmeyen Van Van isimli güzel bir 125'lik, değişiklik yapılmamış cruiser modellerinin bütünü ve DL V Strom 1000'i görmek mümkün oluyordu. Ayrıca Suzuki'nin devasa bir de aksesuar dolabı vardı.

TRIUMPH

Ülkemizde çok ilgi görmese de ithalatçısı tarafından sağlam bir şekilde arkasında durulan bu markanın Almanya'da gördüğü ilgi çoktu. Standın en önemli kozu 2300cc. hacmi ve 130HP'lik sınırlanmış gücüyle Rocket III modeliydi. Bunun dışında marka, neredeyse bütün modelleri ile eksiksiz bir stand kurmuştu. Speed Triple her zamanki etkileyiciliği ve yeni iki rengi ile oradaydı. Tourer modelleri RS ve Sprint'in yeni renk kombinasyonları, Tiger'in tüm aksesuarlı bir modeli ve klasik çizgilere sahip Bonneville, Amerika için üretilmiş kardeşi America ile birlikte standın göze çarpan diğer ürünlerini oluşturluyorlardı.

TOURATECH

Firmanın, BMW GS serisinden türettiği Revamp modelleri, alçak ve hafif yapıları ile dikkat çekiyordu. KTM 950 içinse yüzlerce ekstra parça tasarlanmış, üzerine monte etmişler, fuarda sergiye yerleştirmişlerdi. F650'den türetilen Onyx modeli de arka köşelerde sergileniyordu.

YAMAHA

Fuarın belki de en çok yeniliğe sahip firması denilebilecek Yamaha, küçük bir alanda çok motorla yerini almıştı. Elbette ki en çok ilgi gören model olarak bordo R1, standın ortasındaki döner bir sehpa üzerine yerleştirilmiş, ziyaretçilerin iştahını kabartırcasına dönmekteydi. Elbette motorun dokunulup, üzerine oturulabilecek füme bir modeli de aşağıya konulmuştu.

Yamaha'nın diğer bir ileriye yeniliği de bu sene tamamen baştan tasarlanan Fazer modeli oldu. Naked denilen çıplak ve yarı karenci modelleri, R6 motoru ile bütünüyle yeni bir şasi üzerinde tasarlanmışlar. Çıplak modeller siyah ve kırmızı, yarı karenciler ise mavi ve gri-siyah renk kombinasyonları ile standda konulmuş, en çok ilgi gören modellerdendi. Ülkemizde çok ilgi görmeyen ancak Avrupa'da gelmiş geçmiş en çok satan modellerden olan Fazer, yeni motor-şasi birleşimiyle daha da başarılı olacak gibi görünüyor. Küçük yapıli motosikletin, egzozları ikiye bölünmüş ve tamamen sele altına alınmış. Eski modele göre tek eksisi, epeyce sert selesi olabilir. Ergonomik açıdan ise çok iyi tasarlanmış, işçilik kalitesi üst seviyede.



Bu sene Paris-Dakar'da yarışan iki çeker 450WF kros modelin de sivil versiyonu yine Yamaha standının en büyük yeniliklerindendi. Çeşitli zorlanma durumlarında motorun yağ haznesinden aldığı yağ basıncı iki çelik hortum vasıtasıyla ön tekerleğin göbeğindeki küçük motor çalışıyor. Bu sayede motorun daha dengeli olduğu açıklansa da motora ait daha derin bilgiler fuarda yer almıyordu. XT'nin yeni versiyonları olan ve yeni enjeksiyonlu



660cc.'lik motora sahip enduro versiyonu XT660 R ve 17 inç lastiklere sahip XT660 X'de fuardaydı. Görünüm olarak işçilik kalitesi yüksek olan motorlara, XT 600'e oranla daha uzun bir aks mesafesi kazandırılmış, tasarımları yeni ve çekici. Tek eksileri bu motora göre epeyce yüksek fiyatları ve enduro bir motorda en altta açıktan geçen savunmasız egzoz boruları olabilir. **İKİTEKER**

→ Sinan Özgen / Berlin / Ocak 2004



Deneyim 17 soruda siz ve motosikletiniz?

1- Motorumu zorlamadan önce ısıtmama gerek var mı?

Kesinlikle evet. Motorlar belli sıcaklıkta çalışmak üzere tasarlanmıştır. İdeal çalışma sıcaklığına erişmeden zorlanan motorlar uzun vadede kesinlikle zarar görecektir.

2- Yani, motosikletimi çalıştırdıktan sonra birkaç dakika ısınmasını beklemeli miyim yoksa hemen yola çıkabilir miyim?

Tartışmaya açık bir konu. Bazıları motoru çalıştırdıktan sonra 1 dakika kadar bekleyip sonra yola koyuluyor. Buradaki amaç, motorun rolantide bir süre çalışarak az yağlanan parçalara minimum yük bindirmek ve yağın motorda tamamen dolaşmasına, parçaları koruma altına almasına olanak sağlamak.

Diğer kanı ise, motoru çalıştırdıktan hemen sonra nazik kullanarak yola çıkmak, böylece ilk çalıştırmada kullanılan zengin karışım yüzünden silindir içinde oluşabilecek benzin yoğunlaşmasının önüne geçmek. Tüm motorlar ilk çalıştırmada karışımlarında fazla benzine ihtiyaç duyar. Karbüratörlü motorlarda bu işi jikle (manuel veya otomatik) yapar. Enjektörlüler kendi kendine ayarlar. Ancak, benzin çok etkili bir yağ çözücüdür ve eğer herhangi yanmamış benzin silindir içinde kalırsa silindir çeperindeki yağ tabakasını yıkayabilir, pistonlar da silindir duvarını kazımaya başlar. Bu anlatılanlar sadece ilk çalıştırmadaki zengin karışım durumu için geçerlidir. Çalışma sıcaklığına ulaşan ve jiklesi kapatılan motor ihtiyacı olan karışımı kendi doğru şekilde ayarlayacaktır.

Ayrıca ısıtma sırasında kaybedilen yakıt da gerçek anlamda kullanılmayan yakıttır. Genel tüketime bakıldığında cebinizde ciddi yara açabilir.

Son olarak, düşük devirde ısıtılan motor ideal çalışma sıcaklığına 10 dakikada ulaşıyorsa, düşük devir çevrilerek yol alan motor 3-4 dakika içinde ısınacaktır. Yani rolantide kalarak uzun sürede ama az aşınma mı, yoksa yola çıkarak kısa sürede ama bağıl olarak biraz daha fazla aşınma mı? Seçim sizin.

3- Bazen motorumu hakikaten zorluyorum, acaba zarar veriyor muyum?

Motor yapısal olarak iyi durumda ve düzgün bakımlı ise, hayır. Aslına bakarsanız, motora yüksek devir çevirtmek ona iyilik etmek şeklinde bile yorumlanabilir. Pistonlar ile silindir çeperi arasında segman adı verilen çemberler bulunur. Bunlar sayesinde silindirdeki yanma odası yağlama yapılan kısımdan ayrılır. Piston yukarı çıkarken yağlanan silindir çeperi, piston aşağı inerken segmanlar tarafından süzülür. Böylece yağ ile yakıt birbirine karışmaz. Ayrıca segmanlar olmasa silindire alınan hava yakıt karışımı da sıkıştırılmaz. Bu segman denen çemberler piston kafasının içinde kendileri için ayrılmış yarıklarda oturur ve kapalı çember şeklinde değildirlir. Isındıklarında genleşebilmeleri için bir tarafları açıktır.

Segmanların silindir duvarına tam olarak yapışması için motorda üretilen basınca da ihtiyacı vardır. Kendi yarığı içinde oturan metal çemberin arkasına dolan basınç sayesinde piston kafasından silindir çeperine doğru zorlanır. Böylece yanma odasında basınç kaybı oluşmaz.

Sürekli düşük devirlerde kullanılan motorlarda bahsi geçen segman yarığında artık madde (kurum) birikimi olabilir. Tıkanan segman yatağı yüzünden basınçlı hava segmanı silindir duvarına itemez, silindir basınç kaybeder. Üretilen güç düşer, motor yağ yakmaya başlar. Bunu önlemek için sıcak motoru zaman zaman yüksek devirlerde kısa süre kullanmak yeterlidir. Yanan kurum segmanların normal çalışmasını sağlayacaktır.

4- Motorumu ısıtmazsam ne olur?

Zorlanan soğuk motorda aşınma daha hızlı gerçekleşir. Motor çalıştığında, yağın her tarafa ulaşması birkaç saniye alacaktır. Bu yüzden "Motor en çok marş anında aşınır" denilir. Bu ilk birkaç saniye boyunca metal parçaların korunması, üzerlerine bir önceki çalışmadan yapışık kalmış yağın sorumluluğundadır. Motorlar ve yağlar bu çalışma koşulları gözönüne alınarak tasarlanırlar ancak sadece yüksüz veya düşük yükte çalışma durumunda. Yağ motorun tepesine en son ulaşır yani en hareketli parçalardan olan egzantirik mili, subaplar, subap yayları (nispeten) uzun süre minimum yağlanma ile idare etmek durumundadırlar.

Bir diğer etken de metalin genleşme özelliğidir. Isınan metal genişler bu yüzden motor toleransları ve parçalar arası boşluklar ısınıp çalışma sıcaklığına erişmiş motor gözönüne alınarak tasarlanır. Örneğin debriyaj balatası ile krank mili arasındaki dişler soğukta birbirlerine neredeyse yapışık haldedirler. Motor ısındıkça bunların arası açılır. Ancak ısınmış motorda bunların arası amaçlandığı kadar açılmıştır.

5- Tork ve güç arasındaki fark nedir?

Bunu anlatmanın en iyi yolu, tork silindirdeki patmanın büyüklüğü, güç ise dakikada kaç patlama gerçekleştiğidir. Daha teknik açıklamak gerekirse, güç birim zamanda yapılan toplam iş miktarı tork ise çevirme/burma kuvvetidir (krank miline bağlı belli uzunlukta çubuğun ne kadar kuvvetli döndürüldüğü).

6- Motorumun devir bandında neden bir tatlı çalışma noktası var? Çevirebileceğim daha çok devir var halbuki.

Hissettiğiniz noktanın adı tepe tork devir noktası. Motor şu anda en canlı karakterini sergiliyor çünkü burası motorun en verimli çalıştığı nokta. Olay tamamen hacimsel verim ile alakalı.

Maksimum hacimsel verimin olduğu an, silindir içine mümkün olan en fazla hava yakıt karışımının alındığı andır. Bu devrin yeri emme subaplarının boyu, havanın eylemsizliği ve subapların açılma fazlarına bağlı olarak değişir. Egsoz sübabından çıkan atık gazlar egsoz sisteminde basınç dalgaları yaratırlar. Bu dalgalar, motor devrine bağlı olarak egsoz sisteminde yukarı-aşağı dolaşırlar. Elde edilmek istenen, düşük basıncı tam egsoz valflerinin arkasında oluşturarak yakılmış karışımın silindirden en hızlı şekilde tahliyesini sağlamaktır.

Tüm bu şartlar sadece bir devirde gerçekleşir o da teknik özellik tablosunda gördüğünüz max torkun üretildiği devirdir. Aşırı beslemeli motorlarda bu devrin belli aralıkta (örneğin 2300d/d - 5000d/d arasında sabit gibi) verildiğini görürsünüz, ama konumuz atmosferik beslemeli motorlar. Oraya girmeyelim.

7- Yağ motorumu tam olarak nasıl korur?

Temel olarak hareketli metal parçaların birbiri ile sürtünmesini engeller. Aynı zamanda motorun soğutulmasına da yardımcı olur. Yağ filtresi sayesinde motor içinde oluşan zararlı parçacıkları süzer, sistemin temiz kalmasını sağlar.

Yağın en büyük yararı kuşkusuz parçaların sürtünmesini azaltmaktır. Bunun en aşırı yaşandığı yer piston kollarının kranka bağlandığı noktalar. Patlamanın şiddetiyle aşağı itilen kolu krank miline çok yüksek basınç uygular. Normal şartlarda hiçbir yağ pompası bu sıkıştırmaya dayanacak yükseklikte basınç üretemez. İki metalin birbirine değmesini engelleyen, sıvı-metal arasındaki etkisidir. Hızlı şekilde su üzerinden geçen araba nasıl suya batmadan yüzey üzerinde kızaklama yaparak gidebiliyorsa, iki metal arasına sıkışan yağ da yüzeyler arasında bir film oluşturarak birbirlerine değmelerini önler. Ancak anlatılan yağ filminin oluşması için iki metal yüzey arasındaki mesafe kritiktir. Zaman içinde oluşan aşınma sonucunda bu mesafe artarsa, yağ filmi kendini koruyamaz ve basınç altında yırtılır. O zaman da motor çalışırken devir arttıkça yükselen bir vurma sesi duyarsınız.

8- Bu haftasonu motor yağımı değiştireceğim. Bulabileceğim en pahalı yağı mı almalıyım?

Ablabilirsiniz, ayrıca motora zararı da olmaz ama boşuna para harcamış olabilirsiniz. Asıl önemli olan, motorunuzda kullanacağınız yağ doğru şekilde belirlemektir.

Üretilen tüm yağlar American Petroleum Institute (API) tarafından test edilir, derecelendirilir ve belli standartlara olan uygunluklarına bakılır. Buji ateşlemeli motorlar için (yani benzinli motorlar) bu derece S harfi ve yanına gelen ikinci bir harfle ifade edilir. S'den Z'ye doğru gidildikçe, yağın kalitesi de artar. Örneğin, Suzuki GSX-R600 SG derecesinde yağ ister. Fiyatı ne olursa olsun, SG onayına sahip her yağ gerekli testlerin tümünden geçer not almıştır, ister Castrol olsun, ister TürkPetrol.

Ancak, API'nin yaptığı testlerde arabalar için ayrı, motosikletler için ayrı kategori bulunmaz. Motosiklet yağlarını tek başına test eden kuruluş Japanece Automotive Standards Organisation'dur (JASO). Ne yazık ki, neredeyse tüm motor kullanım klavuzlarında yazan yağ derecesi JASO değil API olarak verilmiştir. Dikkat edilmesi gereken nokta, motorunuza uygun API derecesinde aldığınız yağın kutusu üzerinde JASO derecesinin de bulunması gerektiğidir. Arabalara özel üretilen yağ kutularının üzerinde hiçbir JASO derecesi yazmaz.

Son olarak, motorunuzu uzun süredir kullanan insanların ve motor servislerinin de fikrini almakta fayda vardır. Kimi motorların belli yağlardan daha çok hoşlandıkları bilinmektedir. Örneğin BMW boxer'ları sadece mineral bazlı yağlarla mutlu olurlar.

9- Motorumu otomobiller için üretilmiş yağla doldurabilir miyim?

Allah aşkına HAYIR! Otomobil yağları, motosikletlerdeki gibi vites kutusuna da yağlacak şekilde tasarlanmamıştır. Vites dişlileri ve balataların arasına giren otomobil yağı zamanla özelliğini kaybedip çözülür. Ayrıca otomobil yağında bulunan kaydırma önleyici katkıları ıslak kavramalı debriyaj ba-

latanızda hasara sebep olurlar.

10- Babam diyor ki debriyaj kavramasını uzun tutmak kötü birşeymiş. Uyduruyor mu yoksa doğru mu söylüyor?

Babanız haklı. Uzun süreli kavramalar debriyaj balatanızın ömrünü azaltacaktır. Belki bundan da önemlisi, (motosiklet) yağlama sisteminde vites kutusu ve motor aynı yağı kullandıklarından, balatanızdan kopan ufak parçalar yağınızı kirletecek, filtre tarafından yakalanıncaya kadar sisteminize zarar verecektir. Yarış takımlarının kuru debriyaj (vites kutusunun dışında) kullanmasının ana sebeplerinden biri budur.

11- Bazen vites kaçırdığımda kendimi boşa buluyorum. Vitese geçiş diye abanınca sert bir şekilde yerine oturuyor? Alete zarar mı veriyorum?

Belki biraz ama arada sırada olan vites kaçırma çok fazla zarar vermez. Vites kutusundaki bazı dişliler şafta kilitleli halde dönerken diğerleri boşa durur. Bu dişliler sadece gerektiğinde şafta yapışırlar. Hem dişli hem şaft üzerinde birbirlerine uyan girinti-çıkıntı profilleri bulunur. Siz vites değiştirmek için başparmağınızla hareket verdiğinizde, dişli üzerindeki boşluklar şaft boyunca birbirini bularak kilitletir. Yanlış nötr vitese düşmeler, bu profillerin tam olarak birbirine oturmadığı durumlarda yaşanır. Durumu önlemenin kesin bir yolu yoktur. Sadece vitese atarken pedalın tüm boşluğunun kullanıldığından emin olmalı, buna rağmen boş vitese düşülürse debriyaj sıkılarak daima bir üstteki vitese geçmesi sağlanmalıdır (atılan vitesin numarası büyüdükçe şafta kilitlenecek olan dişlinin çapı da azalır. Kilitleme noktasını yakalamak daha rahat hale gelir. Bu yüzden arabada da motorda da üst vitese atmak daha kolaydır.)

12- Debriyajı sıkmadan vites değiştirmem vites kutusunu bozar mı?

Eğer doğru şekilde yapılırsa hayır. Arabaların aksine, motosiklet vites kutularında senkromeç bulunmaz. Gaz ayarını motoru ne hızlanacak ne de yavaşlayacak şekilde ayarlayın. Bu durumda vites kutusu üzerinde yük oluşumu engellenecek, dişliler zorlanmadan şafta bağlanıp ayrılacaktır. Ama ayarı tutturamazsanız, vites kutusundaki çarkların dişlileri aşınacağından bir süre sonra yeni vites kutusu aramaya başlayabilirsiniz.

13- Motoru sürerken yığılna sarsılma, vurma sesi duyuyorum. Acayip endişeleniyorum. Paranoyak mıyım?

Muhtemelen. Vuruntulu çalışan motor, eğitimsiz kulak için bile rahatça anlaşılacak kadar kötü ses çıkartır. Eğer vuruntu var mı yok mu diye endişeleniyorsanız, büyük ihtimalle yoktur. Örnek olarak; enjektörler açılıp kapanırken parmaklarınızla tempo tutuyormuş gibi klik-klik sesi çıkarırlar; benzin pompası kontak açıldığı andan itibaren tıslar, bazı egsoz sistemleri (Suzuki'nin PAIR valfi mesela) karakteristik garip bir ses çıkartır. Bunların haricinde, motorda yapısal bir arıza sonucu oluşacak sert darbe ve vuruntu sesleri, kendini kullanıcıya belli ettirecek şiddettedir.

14- Motosiklet motorlarının ömrü ne kadardır?

300.000 km'ye kadar ömür biçilen motorlar bugün sıradan kabul ediliyor. Ancak bakımları düzenli yapılmalı. Motorun ömrü uzun olsa da egzantrik mil zinciri değişimi 60.000 ile 150.000km arasında bir yerde yapılmalı ki bu başlı başına büyük bir iş.

15- Motosiklet motorları çok karmaşık ve sübap açıklığı ayarlaması gibi bazı işler fazla vakit gerektiriyor. Motorum bakım için servise gittiğinde, bu ayarların doğru yapıldığından nasıl emin olabiliyim?

"Kesinlikle yapılmıştır" demenin bir yolu yok ne yazık ki. Yapabileceğiniz tek şey güvendiğiniz bir servise gitmek veya motor ayarlanırken yanında durup ustayı kontrol etmek. Bunun yanında sübaplara ulaşmak için sökülmesi gereken parçaların durumuna bakılıp hakikaten gereken yere kadar inilmiş mi anlaşılabilir. Veya sübap açıklığını kendiniz de ayarlayabilirsiniz. Ama modern motorlarda sübap ayarlarını yapmak oldukça özen gerektiren hassas bir iştir. Egzantrik milini sökme, ölçüm, hesaplama ve motoru tekrar toplama gerektirir. Elinize hakim olmadan bulaşmamanızı öneririz.

16- Diyelim ki sübap açıklık ayarını kendim yaptım ve ayar yanlış oldu. Başıma ne gelebilir?

Ducati'leri bir kenara koyarsak, sübaplar üstlerinde duran egzantrik mili ile aşağı itilerek açılır, altlarında duran yayların geri itmesiyle de kapanırlar. Eğer sübap tepesi ile egzantrik mili arasındaki mesafe çok fazla ise, sübap olması gerekenden daha geç ve az açılır. Bu da motorun daha az hava-yakıt karışımı ile beslenmesine neden olur. Verim düşer ama motora yapısal zararı olmaz. Ters durumda, yani sübaplar egzantrik miline fazla yakın ise o zaman sorununuz var demektir. Sübaplar tam olarak kapanmadığından silindir içinde basınç kaybı yaşarsınız. Hatta ekstrem durumlarda yukarı çıkan piston kafası, kaçacak yeri olmayan emme sübapına çarpıp ve sübapı eğer veya kapanmayan egsoz sübapı üzerindeki fazla ısıyı motor bloğuna aktaramayacağından erime yapar.

17- Egsozundan çıkan değişik renkteki gazların anlamı nedir?

Beyaz duman su buharıdır. Motor soğuk iken bununla karşılaşabilirsiniz. Soğuk günlerde ise motor ısınana kadar beyaz duman atarsınız. Telaşlan-

manıza gerek yok, normaldir.

Siyah duman, gereğinden daha zengin hava-yakıt karışımı yaktığınıza işarettir. Karbüratör ayarına baktırmanın vaktinin geldiğini söyler. Veya kir-lenmiş hava filtresi, sıkışmış gaz teli de aynı tepkiyi verir. Enjektörlü motortlarda kesinlikle görülmemelidir.

Mavi duman yağ yaktığınızı söyler. Eğer marş sırasında atıyor sonra geçiyorsa, muhtemelen eskimiş sübap contasının eseridir. Eğer sürekli geliyorsa, eskimiş segman veya silindir duvarındandır. İki zamanlı motorlar, yapıları gereği sürekli yağ yaktıklarından hep mavi duman atarlar.

Bugün piyasada satılan pek çok değişik motor yapısı görüyoruz. "Bunlardan birinin ötekine göre ne avantajı/dezavantajı vardır?" diye merak edenler için:

Tek silindir

Örneğin; BMW F650

- + Az sayıda hareketli parça, düşük yakıt tüketimi
- Düşük güç, sarsıntılı çalışma

Paralel ikili: Yanyana duran iki silindir

Örneğin; Honda CB500

- + Kolay ve ucuz üretim
- Sarsıntılı çalışma

Yatık ikili: Ters

yönlere bakan yere

paralel iki silindir

Örneğin; BMW Boxer

- + Rahat bakım onarım, düşük ağırlık merkezi
- Dışarı taşan silindir kafaları yüzünden düşük yana yatma açısı

V ikili: V şeklinde

monte edilmiş iki silindir

Örneğin; Ducati 999

- + Önden bakıldığında çok dar yapı, iyi yol kavrama, muhteşem ses.
- Eşit hacime sahip 4 silindirli kadar güç üretememesi

Üçlü: Sıralı halde 3 silindir

Örneğin; Triumph Speed Triple

- + V ikilinin karakteri, sıralı 4 silindirin gücü (neredeyse)
- V ikilinin gücü, sıralı 4 silindirin karakteri (neredeyse)

Sıralı 4 silindir: Tek sıra halinde dizilmiş 4 silindir

Örneğin; Yamaha R1

- + Çok sayıda silindir eşittir yüksek güç üretimi
- Oldukça az. Kimisi motorun çalışmasını karactersiz, sıradan bulur

V 4 silindir: İki V ikilinin yanyana konmuş hali

Örneğin; Honda VFR

- + Az yer kaplama ve yüksek güç üretimi
- Üretimi karmaşık, bakımı zahmetli, pahalı

V 5 silindir: 3 silindir bir tarafa, 2 silindir öbür tarafa bakacak şekilde

+ MotoGP motoru olan Honda RC211V'ye bir bakın

- Trafığe çıkacak bir tane üretilmedi, henüz.

Sıralı 6 silindir: Tek sıra halinde dizilmiş 6 silindir

Örneğin; Honda CBX1000

- + Yüksek güç, sarsıntısız çalışma, çıkardıı ses.
- Pek çok motor için fazla ağır ve geniş.

Yatık 6 silindir: 3 tane yatık ikilinin yanyana monte edilmiş hali

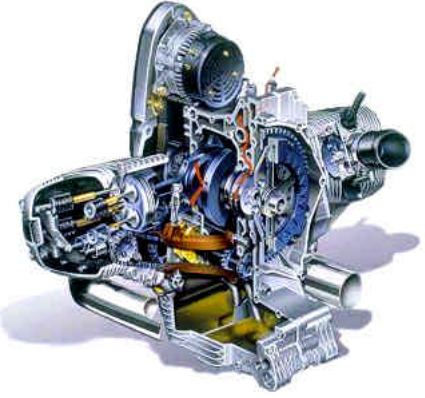
Örneğin; Honda Gold Wing

- + Normal 6 silindirin tüm avantajları sadece daha ufak.
- Buna rağmen hala ağır ve karmaşık.

BMW yatık ikilisinin (boxer) nasıl çalıştığını aşağıdaki resimde görebilirsiniz. Herkese kazasız sürüşler dileğiyle... **İKİTEKER**

→ İlker Eryılmaz / Belçika / Ocak 2004

ikiteker dostlarının buluşma adresi
www.ikiteker.org



Test Motorlarımız güvenli mi? Hangi motor bize daha uygun?

Her kategoriden motorların sürprizler karşısındaki tepkileri...

Motorlarımızı farklı amaçlar için üretilmiş olsalar da ,hepsi aynı beklenmeyen ve kritik durumlarda karşılaşırlar.Uzmanlık isteyen bu durumlar için üretilmediklerinden ,iyiden kötüye farklı tepkiler verirler. Okuyucaya için güvenli çalışma, güvenliğimizi kapsayan bu aralıkta gerçekleştirilmiştir. Yaklaşık 6 farklı kategoride üretilmiş motorlardan yararlandık.

Büyük enduro - Triumph Tiger 955
Yüksek teknoloji ürünü Racing - Honda VFR800
Ekonomik yol motoru - Suzuki SV650N
Cruiser Chopper - Yamaha Warrior 1700
Maxi Scooter - Aprilia Atlantic 500
Sport Touring - Kawasaki Z1000

Testlerimizi güvenli olarak yapabilmemiz için Isoire pistini kullandık. 1. test, hızın algılanması ile ilgili. Aracın yapısının çeşitli hızları algılama üzerindeki etkisi incelendi. 2. test, araçların ani ve sert olarak trafiğin yavaşlamasına verdikleri tepkiyi görmemizi sağladı. 3. test, ikitekerin virajdaki davranışını (bunun için, çapı sabit olan bir daire çevresinde dolaşan kobayların kalınlığı 3cm kalınlığındaki bir kalasın üzerinden geçirerek limitlerinin ulaşabileceği noktalar gözlemlendi) görmek için yapıldı ve sonuçlar muhteşemden endişe vericiye kadar farklılıklar gösterdi. 4. test yoldaki bir engeli bertaraf etmek ve tabii ki motorun klasik tepkilerini görmek açısından önemliydi. Engelin etrafından dolaşamadığı hallerde ne yapmalıyız? O zaman engelin üzerinden geçişlere bakıldı. Bu da 5. testimizi oluşturdu. Son olarak 6. testimizde de her motorun optimal viteste sollama kapasitesine bakıldı.

Test 1: Çabuk tepki verebilmemiz doğrudan etki eden faktör: Hızın algılanması.

Güvenli bir sürüş için hızımızın kontrolünü sağlıklı bir şekilde sağlamalıyız. Her aracın bir devir saati ve hız göstergesi vardır.Ancak zamanımızı bu göstergelere bakarak geçiremediğimiz için, hızı hislerimizle algılarız. Duyularımız ise yolun genişliği, görüş alanı, sıcaklık gibi birçok dış faktörlerden etkilenecek sürüş şeklinizi etkilerler. Selenin yüksekliği, ses, motorun karakteri, karenci olup olmadığı gibi araç ile ilgili iç etkenler de sürüşümüzü etkiler. İşte bu testte bahsettiğimiz bu etkenleri inceleyeceğiz.

Dört silindirdir güçlü bir motor ile scooter veya bir çift silindir bize aynı duyguyu verir mi? Kısaca, farklı tipteki motorları doğal olarak daha hızlı mı kullanırız?

Testi, devir ve hız saatlerinin kapatıldığı, aynı gün ve yerde,aynı motoru farklı kullanıcılar ile, aydınlık havada ve 50, 90 ve 130 km/h hızlarda gerçekleştirdik. Yapılan ölçümlerin ortalaması sonucu oluşturdu.

Buna göre 50km/h hız aşılına başlanınca, algılanan ile gerçek hız arasındaki makas açılıyor. Hata payı en çok bu süratte görüldü. Her iki sürücümüz de gittikleri hızı gerçeğin %40 ile %68 altında bir şekilde algıladılar. Bunu otomatik vites nedeni ile gazın açılması ve motorun hemen yola çıkması sonucu diye açıklanabiliriz. Tam tersine Tiger üzerinde her iki sürücümüz hızlarını en iyi şekilde algıladılar. Bu sonuçlar ilginç bir şekilde 90 km/h'lik hızlarda da gözlemlendi. Burada genelde hata payları azalsa da en iyi sonuçlar Tiger ve Suzuki SV650 üzerinde saptandı. 130km/h'de ise Z1000 ve Tiger (korumanın daha fazla olması nedeni ile) gerçeğin altında algılanmalara neden oldu.

Bu verilerin ışığında, büyük roadster ve büyük endurolarda hız algılanması gerçeğe daha yakın oluyor. Daha çok şehir içi kullanıma dönük olan Aprilia scooter ise hata payı en yüksek olanı. Buna gerekçe olarak otomatik vites ve iyi korumanın neden olduğu düşünülmekte.

Yukardaki veriler ışığında, bir motor diğerinden daha fazla hızlı kullanmayı tahrik ediyor diyemeyiz. Farklı motorlar 90 km/h hızda bize aynı duyguları tattırıyorlar. Burada dikkat edilecek nokta, algılanmanın, bir viraja yaklaşır-

	Yamaha 1700 Warrior	Honda VFR 800	Suzuki SV650N	Aprilia 500 Atlantic	Kawasaki Z1000	Triumph 955 Tiger
Güç (hp)	83	112	74	39	115	86
Tork (m.kg)	14,7	8,6	6,6	4,7	9,7	8,3
Ağırlık (kg)	296	251	194	233	226	235
Fiyat (EUR)	15.508	12.300	6.599	6.735	9.999	10.654

Birinci pilot	50km/h	%hata	90km/h	%hata	130km/h	%hata
Yamaha	59	+18	95	+5,56	123	-5,38
Honda	64	+28	89	-1,11	143	+10
Suzuki	61	+22	105	+16,67	133	+2,31
Aprilia	65	+30	106	+17,78	132	+1,54
Kawasaki	70	+40	102	+13,33	128	-1,54
Triumph	62	+24	110	+22,22	146	+12,31

İkinci pilot	50km/h	%hata	90km/h	%hata	130km/h	%hata
Yamaha	62	+24	89	-1,11	122	-6,15
Honda	73	+46	97	+7,78	122	-6,15
Suzuki	68	+36	109	+21,11	131	+7,77
Aprilia	69	+38	109	+21,11	136	+4,62
Kawasaki	81	+62	104	+15,56	139	+6,92
Triumph	84	+68	110	+22,22	124	-4,62

Sonuç

Tiger ****
SV ****
Atlantic *
Warrior ***
VFR **
Z1000 **

ken, hızımızı ve pozisyonumuzu etkileyeceğidir. Dikkat...

Test 2: Frenleme. Hayat kurtaran hareket...

Aniden serit değiştiren veya yavaşlayan araç... Hemen frenlere asılıp kısa süre ve zamanda durmamız gerek! 130 km/h ile giderken araçlarımızı test ettik.

Otoyolda motosiklet sürücülerini otomobil sürücülerini ile aynı safhada yer alırlar. Ciddi bir yavaşlamanın gerektiği hallerde, sürücü önce frenlemesinin kalitesini, sonra da aracının stabilitesini kollamalıdır. Bunu için Isoire pistinin 900m uzunluğundaki düzlüğünü kullanarak 130km/h hızları test ettik.

Geçen seneki testlerin aksine, (tamamen durana kadar frenleme) araçların, aralarında 40m bulunan iki işaret arasındaki frenleme kapasitelerini gözlemledik. İşaretler arası aracın giriş ve çıkış hızlarını saptayabilmek için gerçek hızlarını ölçen aletler koyduk. Zeminin sürtünme katsayısı her motor için aynı idi ve lastik havaları kontrol edilmişti.

Her iki pilotumuz da testin başından itibaren oturma pozisyonuna bağlı olarak farklı tepkiler algıladılar. Büyük scotterimizden olan Aprilia hem iyi, hem kötü özellikleri içeriyor. Ayakların rahat olarak alt panele konması ile rahat bir kullanma pozisyonuna ve gidonun kolayca kilitlenmesine karşın yavaşlamadaki performansı gıpta ettiriyor. Fren maşaları ilk sıkışta sonuna kadar geldiğinden ek bir talebe karşılık veremiyor. Test ettiğimiz Warrior standardın dışında R1'den alınma bir frenleme sistemi ve ters ön çatalla karşın vasat bir düzeyde kalıyor. Tüm duyarlılıktan uzak, iğrenç bir şekilde sert fren levyesi nedeni ile, ani frenlerde, sürücü, boynuz şeklindeki gidona sıkı sıkıya asılmak zorunda kalıyor. Sırada Tiger var. Karşılıklı 4 pistonlu balatası sayesinde etkin bir yavaşlama için sağlam bir bilek gücüne gereksinim duyuyor. Sürücü, normal sürüş çizgisini koruyabilmek, yavaşlama ve öne dalan amortisörün etkisi ile öne itilmesini geniş gidona asılarak önleyebiliyor. Honda Varadero ve Aprilia Caponord gibi Triumph da etkili frenlere ve dişli lastiklere sahip. Yol tutuşu açısından iyi sonuçlar vermeyen bir karışım... Büyük roadster ve basic olanın sürüş pozisyonları ve yavaşlamaları birbirine yakın. Basic 25kg eksiği ile ağabeyinin önüne geçi-

Ani durumlarda 130 km/h den yavaşlama

Motor	Çıkış hızı km/h	Max. Yavaşlama km/h	Etkinlik	Frende Stabilite	Konfor	Not
Atlantic500	78	52	*	****	*	**
Suzuki650	69	61	****	***	****	****
VFR800	70	60	****	****	****	****
955 Tiger	74	56	***	**	***	***
Z1000	68	62	****	***	****	****
1700Warrior	73	57	**	***	*	**

yor. Sportif kullanımda sert frenleme ile ön frenin kolayca kilitlenebileceği akıldan çıkarılmamalı. Son olarak Honda VFR800 antiblokaj (ABS) ve ön-arka bağlantılı (Integral) frenleri sayesinde testi açık ara önde bitirdi. Her iki sürücümüz de fazla zorlanmadan ve çizgilerinden ödün vermeden, en kötü frenlemeye sahip motordan yaklaşık 18km/h daha fazla yavaşlayabildiler. Tüm bu olumlu yönler karşın iyi frenleme bizi her tür endişeden uzak tutmaya yeterli olmuyor. Engel bölümünde buluşalım...

Test 3: İyi girilmesi gereken viraj...

Sıkı bir virajdan çıkma şeklinizi motorun şasisi belirleyecektir. Özellikle bir engelle karşılaşıncaya...

Farklı tipteki motorlarımızın virajlardaki güvenlik derecelerini ölçmek için onları iki farklı teste soktuk. İlki, her motorun virajdaki maksimum kapasitelerini, ikincisi ise motorların virajda iken bir çukurdan geçmelerini kapsıyor. Bu iki deney bize motorların davranış şekilleri hakkında yeterli bilgi verdi.

Her motoru aynı viraj çizgisinde tutmak için genişliğini 2,5m olarak saptadık.



diğimiz ve kukalarla belirlediğimiz pistin virajlarına soktuk.

İlk test için aracın viraja giriş ve kesme noktasındaki hızları ölçüldü. Pilotlarımızın görevi, motorları maksimum kapasitelerinde viraja sokup kesişme noktasından da en az hız kaybı ile çıkartmaya çalışmaktı. Tabii bunu yaparken yere düşmemek gerekiyordu. Tablodaki hızlar üç ölçümün ortalamasıdır. Dört aracımız birbirlerine çok yakın değerlere sahipken gidonda verdikleri tepkilerde ciddi farklılıklar gözlemlendi. Küçük basic motorumuz, hafifliği ve virajdaki canlılığı ile ön sırada yer alırken VFR, Z100 ve Tiger'in sağlamlığı ve güvenli viraj tepkilerinden çok uzaktaydı. Vasatin üzerine çıkmayan amortisörleri güven vermiyor. Tam tersine VFR bir ray üzerine gidiyormuşcasına ölçüm noktaları arasında en az hız kaybeden motor oldu. Z1000, Honda'ya benzer bir istikrar gösterirken virajdaki canlı tepkisi ile dikkat çekti. Tiger'in podyumun son basamağını yakalamasına tekerlekler arası mesafesinin uzunluğu ile virajda daha az canlı olması neden oldu. Custom ve scooter sıralamanın dibinde yer aldılar. İlki teker arası aralığının aşırı uzunluğu ve yerden yüksekliğinin az olması nedeni ile cezalandırılırken virajdaki sağlıklı ve öngörülebilir tepkisi ile dikkat çekti. Scooter yere olan kısıtlı yüksekliği ve dengesizliğinin karışımı bir tepki gösterdi. Bu davranış virajdaki çukur karşısında tatsız bir şekilde artacak.

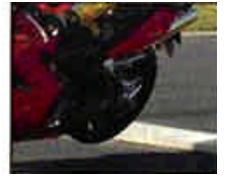
Daha önce anlatılan çizgi izleme kısıtlamalarına bu kez yüksekliği 3cm kalınlığında bir kalasın viraja yanlamasına konulması ile virajdaki tepkiler tekrarlandı.

Bu kez motorların 60 km/h sabit hızla virajı almaları istendi. Gene de farklı türdeki motorlar için hızda %10 luk bir güvenlik payı bırakıldı. Sıralamanın en iyisinden başlayalım. Büyük enduro beklendiği gibi süspansiyonlarının uzun çalışma aralığı nedeni ile yumuşak, kararlı, sorunsuz ve kolay bir şekilde engeli aştı. VFR iyi bir şasi ve süspansiyonlarının uyumlu çalışması ile hafif bir şekilde zıplasa da inişinin sorunsuz ve nötr olması, güvenli seyrinin devamına olanak verdi.

Z1000 ile davranışlarda değişiklik başladı. Ön amortisör darbeyi iyi bir şekilde absorbe etmesine karşılık, daha sert olan arka amortisör sürücünün seleden havalanmasına neden oldu. Yola iniş birkaç kararsız salınım ile daha nazik oldu. Hızlı bir şekilde stabilize olsa bile gidonun sürücü tarafından iyi bir şekilde kontrol edilmesi çok önemli.

Custom, tekerler arası mesafe ve ön gidon açısı nedeni ile hafif ve kısa sürede kaybolan bir salınıma neden olmaktadır. Ancak yolda daha dikkatli olmak gerek, zira virajda karşılaşılacak bir çukur yere yakın olan bu kütleyi hızlı bir şekilde doğrultup viraj dışına yönlendirebilir. Küçük Suzuki kötü amortisörlerinin faturasını ödüyor. Darbeleri kötü absorbe edip, ani bir şekilde zıplayıp doğrultma eğilimindedir. Yere iniş daha sert, makina uzun süre salınıyor ve motoru çizgisine getirmek için gidonu sıkıca kavrayıp mücadele etmek gerekiyor. Scooter bu testte çok endişe verici tepkiler gösterdi. Ön taraf engelden ciddi bir şekilde havalanırken arka sert bir şekilde sıcıyor. Sürücü seledede kalmakta ve çıldıran gidonu sakinleştirmekte zorlanıyor. Altı motor içinde en öngörülemeyen tepkileri vermesi nedeni ile en güvensiz olanı olarak son sıraya oturuyor.

Virajda stabilite	Atlantic 500	Suzuki SV650	Honda VFR800	Tiger 955	Kawa Z1000	Warrior 1700
Normal Viraj						
Giriş hızı km/h	69	81	78	78	80	65
Çıkış hızı km/h	54	67	67	69	68	59
Değişim km/h	-14	-14	-11	-9	-12	-7
Not	**	***	****	****	*****	***
Çukurlu Viraj						
Şokun						
Emilmesi	*	**	****	*****	**	****
Gidon						
Tepkisi	*	**	****	*****	**	***
Not	*	**	****	*****	**	***



Test 4: Savuşturma...

Açılan bir kapı, vitesi kaçırın bir kamyon... Bu hareket her motorcunun kazayı savuşturmasına yardımcı olur.

Yeni veya kurt motorcu, beklenmeyen durumlara yüz yüze geldiğinde, bu stresli durumu maksimum soğukkanlılık ve güvenle, hızlı bir şekilde, kontrollü olarak aşmalıdır. Başarılı bir savuşturma için beceriklilik kadar aracın ağırlığı, süspansiyonu, şasinin kalitesi gibi birçok faktör önemlidir. Bu özelliklerini saptamak için motorları kukalarla işaretli dar bir S içinde gözlemledik. Kritik an geldiği zaman motorların geçiş hızları ve stabiliteyi bize güvenilirlikleri hakkında fikir verecek. Suzuki SV650 ilk sırayı aldı. Bu sonuç, hafifliğinden, ağırlığının iyi dağıtılmış olmasından ve motorunun canlılığı sayesinde elde edildi. Yön değiştirmedeki hızı en büyük konu oldu. Verdiği güvenlik duygusu konusunda her iki sürücümüz de hemfikirler. Kawasaki Z1000 ikinci sırayı aldı. Yatışındaki kolaylık, kompakt şekli, hacminin büyüklüğüne karşı beklenmedik sonuçlar verdi. Testteki Tiger'in amortisörleri büyük çalışma aralığına ve büyük gidon açısına sahip. Ancak bu parametreler onun kullanılabilirliğine çok az etki ediyorlar. Geniş gidon, dik ve doğal oturuş pozisyonu bütünü etkili olmasına katkıda bulunuyorlar. Düşük hızda Honda VFR ile giderken parkurun açılarını sağlayabilmek için kısa yarım gidonlar üzerine enerjik bir şekilde güç uygulamak gerekiyor. Amortisörler Z1000'e göre daha çok sıkışıyorlar. Kawasaki'ye göre daha zor görünse de iyi bir yerden yükseklik ve stabiliteden faydalanıyor.

1700 Warrior ile sorunlar büyüyor. Bu savaşçı çok uzun, ağır ve yere çok yakın. Geniş gidon, manevra kabiliyetini azaltırken öne doğru olan ayak koyma yerleri sürüş pozisyonuna yardımcı olmuyor. Custom ailesine özgü olan yere aşırı yakınlık, yatma ile ayak koyma yerlerinin asfaltla temasına neden oluyor. Aman ön lastiğin kaymasına dikkat! 275kg'lık ağırlık, manevra kabiliyetine ciddi etki ediyor. Buna karşılık süspansiyonlarının kalitesi ve aracın uzunluğu iyi bir stabilite sağlıyorlar. Sürücünün engeli düzgün bir şekilde savuşturması için güçlü kolları ile zor bir savaş vermesi gerekiyor. Sıra şimdi scooterde. Küçük tekerlekleri ile yılan gibi kıvrılmasına karşın, ağırlığının kötü dağılımına (bu tip motorlarda ağırlığın %60'dan fazlası arka tekerlekte oluyor) kötü amortisörleri eklenince pilotlarımıza güven vermedi. Atlantic pek güvenli olmayan, ancak hafif gidonu ve küçük tekerlekleri sayesinde testi Warrior'dan hızlı bitirerek tek olumlu notunu aldı. Scooter'ların daha çok şehir içinde kullanıldıklarını düşünürsek yazık, hatta kabul edilmeyecek bir durum.

Demek ki ağırlığı iyi dağıtılmış, hafif, gidonu yeterince geniş olan araç güvenli oluyor. Orta hacimli motorlar, basic'ler, roadster'lar (testimizde olmayan tek silindireli endurolar) demek ki klasmanda iyi yerlerde bulunuyorlar.

Test 5: Savuşturulması gereken... "Engel"

Yoğun bir sis, kısıtlı görüş... aniden ön tekerde bir engel... dairemsi, karanlık bir kitle, bir otomobil lastiği. Savuşturmak ve fren yapmak için çok geç, üzerinden geçmek gerek. Uçuş kesin mi?

Bizler sadece iyi havada, görüşün mükemmel olduğu bir yolda motor kullanmayız. Sağanak yağmurda, yoğun siste, loş ışıkta veya karanlıkta yol yaparız. Bu gibi durumlarda dikkatimiz daha yoğun olmalıdır. Aksi halde hata kaçınılmazdır. Tüm dikkatimize karşın, yola düşmüş bir lastik gibi, kontrol edilemeyen faktörler karşımıza çıkabilir. Engel o kadar yakındır ki fren yapmak hayaldir, kenarından geçecek alan yoktur. Zaten 80 km/h ile giderken reaksiyon süresinin bir saniye olduğu bir durumda alacağımız yol 24 m'dir. Kısaca, sürpriz bir anda ön tekerleğimizin altındadır. Motorların tepkilerini gözlemlemek için testi kapalı bir alanda yaptık. İlk olarak 145mm yüksekliğindeki (Renault Clio, Peugeot 106) jantsız bir lastiği önce tek başına, daha sonra üst üste olacak şekilde piste koyduk. Test stres altında başladı. Bu nedenle ilk enduro denendi. Dışardan bakıldığında görüntü çarpıcı idi. 80km/h hızla, engel hemen motorun altına geliyor ve gidondaki hafif salınma pilota engelin aşıldığını bildiriyor. Basit bir formalite... Tabii ki scooter, Suzuki 650 ve Z1000 için geçiş biraz daha belirgin ve gidondaki hareket biraz daha fazla oldu. Ancak gerek VFR 800 gerekse Warrior 1700 ile

Savuşturma	Parkur hızı	Eylemsizlik (atalet)	Güvenlik duygusu	Not
Atlantic	57	***	*	**
SV650N	60	*****	*****	*****
VFR 800	49	***	*****	***
955 Tiger	61	***	*****	***
Z 1000	50	*****	***	*****
1700 Warrior	45	**	***	*



engel tasasız, nerede ise konforlu bir şekilde geçildi. Ancak titiz olanlar VFR'in alt tarafındaki lastik izlerine lanet okuyabilir.

Buna karşılık iki lastikle test 290mm yüksekliğinde kauçuk bir duvar şeklinde karşımıza çıkıyor.

Tiger'in büyük lastiği sayesinde engel kolayca aşıyor. Ama durum Z1000 SV650 ve Scooter ile

daha tehlikeli bir hal alıyor. Araçlar yerden hafifçe havalanırken darbenin etkisi kollara hafif bir gidon salınımı ile ulaşıyor. Etkileyici. Bu testi yere çok yakın olan Warrior ve karter koruması aşağıda olan VFR ile yapmadık. Ancak gene de tüm motorlar 100km/h hıza kadar, tehlikeli bir durum yaratmadan, yön değiştirmeden, sürüş çizgisini etkilemeden, sürücüyü darbeyi çok hissettirmeden geçebileceklerini gösterdiler. Yola koyduğumuz lastikler ise ağırlık altında ezilmekte ve hiç bir şekilde ne dönmekte ne de motorun altına sıkışmaktalar. Özellikle yazın tatil zamanlarına yollarda araçlardan düşmüş çantalarla bu deneyler sıkça yaşanmakta.

Olay ilk başta çok çarpıcı görünse de, ön tekerleği kilitleyip yeri görmektense, yön değiştirmeyip ufak bir adrenalin boşalması ile geçiştirmek tercih edilemeli.

Diğer tercih... savuşturma başlığı altında incelendi.

Test 6: Sollama... Geç veya vazgeç!

İyi bir frenleme gibi iyi sollayabilme özelliği de bir satış kriteri değil. Ama tartışılmaz bir güvenlik faktörü. Değişik özellikteki motorlarımızdan bu beklentimize nasıl yanıt alıyoruz?

Bu deney 80km/h hızla giden yaklaşık 25m uzunluğundaki bir römorkun sollanması şeklinde yapıldı. Deney için 4. vites kullanıldı. Her motor için optimum güvenliğin sağlandığı vites seçildi.

Virajlı bir yolda, küçük bir karavan veya kamyon konvoyunun arkasında bulunan sürücü, sollamak için fırsat kollarken kafasında hep "acaba yeterince zaman var mı?" sorusunun cevabını arar. Bu şartlarda sollama otomatik olarak daha kolay gerçekleştirilir. Her zaman onlarca metrelik bir mesafeyi geçmek için gerekli süre hayati öneme sahiptir. Bazen bu işlem kısa süreli de olsa hız limitlerinin üzerine çıkılarak sağlanır.

Beklediği üzere güçlü motorlar 3. viteste sorunsuz olarak testi geçtiler. 6. vites bu motorlar için büyük avantaj. Birinci olan Z1000, 166km/h hızla 229m'lik geçişi 6,3 saniyede gerçekleştirdi. VFR 800, 2 m daha uzun ve saniyenin 1/10'u kadarlık bir gecikme ve 16km/h'lik hızla testi bitirdi. İlk üçü Tiger 955, 241 m ve 6,9 saniye süre ve 157km/h'lik hızla tamamladı. Demek ki büyük enduro, sport veya büyük roadster'lar bu işlemde rahatça sıyrılabilirler. Sürücüyü, sollanacak yolun uzunluğunu iyi algılama ve şeride girecek alanın iyi saptanması kalıyor.

Yamaha 1700 ve Suzuki SV650N ile durum biraz değişiyor. Büyük çift silindir Yamaha testten 3. vites ile daha iyi çıkıyor ancak kırmızı devirlere çabuk ulaşılması biraz sıkıntı yaratıyor. 4. vites ile yapılan deney bir öncekine ya-

Sonuç	Triumph	Kawa	Honda	Suzuki	Yamaha	Aprilia
	955 Tiger	Z1000	VFR800VTEC	SV650N	Warrior1700	500Atlantic
Hız algılanması	****	**	**	****	***	*
Frenleme	***	****	****	****	**	**
Viraj	****	****	****	***	**	**
Virajda çukur	****	***	****	**	***	*
Savuşturma	****	****	***	****	*	**
Engel	****	***	***	****	****	**
Sollama	****	****	****	****	****	**
Genel not	16/20	14.5/20	14.5/20	14/20	10/20	7.5/20

kin sonuçlar veriyor. Buradan gereksiz yere vites küçültüp motoru zorlayıp bağırtmanın gereksiz olduğu anlamını çıkartabiliriz. Suzuki'nin motoru 2,5 kat daha küçük olmasına karşılık 4. vites (toplam 6) ile geçişi yapmak gerekiyor. Yamaha 1500 d/d'da 13m/kg'lik devasa torku ile vites küçültmeye gerek kalmadan atağa geçebilmekte. Motorunun daha canlı olması ile yüksek devirlere ulaşma özelliği SV650N'e sollamada kolaylık sağlıyor. Birbirinden tamamen farklı şekilde üretilmiş farklı motorlardan benzer sonuçlar elde ettik. Her iki twin de, listenin en iyisi Z1000'den sadece 0,9 saniye yavaş. Bu rakamlar orta hacimli bir motorun veya bir custom'un 20m'ye (toplam 250m) daha gereksinimleri olduğunu gösteriyor. Scooter'ların temsilcisi Aprilia vites seçmemize olanak vermiyor. 500cc'lik hacmine ve 40 beygirlik gücüne karşılık aynı sıklıkta güreşemiyor. 25m uzunluğundaki kamyonu geçebilmek için 365m ve 12,1 saniyeye gereksinim duyuyor. O'dan 80km/h hıza ulaşana kadar iyi bir performans sergileyen Aprilia'ya güvenli sollama için diğer motorların 2 katı mesafe gerekiyor.

Bu test genel olarak motorların ağır ve güçlü bir motora sahip olmayan scooterlara olan üstünlüğünü gösteriyor. Araçların kapasitesini gösteren ağırlık/güç oranı bize bilgi verebiliyor. Z1000 de bu oran 0,53 iken, Yamaha'da bu oran 0,3.

Unutmamamız gereken önemli nokta ise her araç için bir güvenlik payının bırakılması gerektiği. Özellikle çift yönlü yolda hareket halindeki araçların hızını algılamak sorun olabilir. Yağmurda ise gazlamak her zaman güvenli olmayabilir.

Mükemmel motosiklet daha üretilmedi. Bazı motorlar yollarda güvenli olarak dolaşmak için avantajlara sahipler. Moto Mag'da güvenlik önemli olduğu için araçların maksimum hızları ve 0-400m derecelerinden bahsedilmez. Mutlaka bu tür değerler kişisel egomuzu tatmin eder. Ancak, keskinleşen bir viraj veya dinamik bir frenleme sonucu motorun tepkisi gibi beklenmeyene karşın bir işe yaramaz. Günün birinde hepimizin karşılaşacağı olaylara benzer testler yapmaya çalıştık.

Bunlardan Tiger 955 açık ara birinciliği aldı. Güçlü motoru, güvenli yol tutuşu ve yoldaki engellerden gelecek hataları düzeltebilen büyük lastikler. Ne yazık ki bu başarılı motordan ancak uzun boylular yararlanabilecek. Honda VFR800VTEC (racing temsilcisi) ve Kawasaki Z1000 (roadster'ların kahramanı) ikinciliği paylaştılar. Birincisine virajda motorunun yeterince canlı olmamasından ve düz yolda farkına varmadan yüksek hızlara çıkılması nedeniyle dikkat edilmesi gerek. Güçlü ve etkili frenleri ve iyi çalışan amortisörleri ile bu hataların bir bölümünü düzeltebiliyor. İkincisine gelince amortisörlerinin biraz sert çalışmasını, canlılık gerektiren hallerdeki (savuşturma) olumlu tepkisi ile düzeltiyor. Orta hacimli roadster'leri temsil eden bulunan Suzuki SV650N ise engelleri aşmada ve savuşturmadaki başarısına ve kolay kullanımına karşın amortisörlerinin yetersiz kalışı ile hayal kırıklığına neden olup 4. sırada kaldı. 5. sırada Yamaha XV Warrior 1700 bulunuyor. Kararlı yol tutuşu ve torku sayesindeki imlenmesi ile çift silindirinin avantajlarına karşın bu tür motorlardaki yere yakınlık, kötü frenleme ve manevradaki hantallığının faturasını ödedi. Çoğu testte sona kalan Aprilia 500 Atlantic son sırayı aldı. Genellikle şehir içi kullanım için üretilmiş bu araç diğer motorlar kadar gelişmemiş şasisi ve otomatik vitesden dolayı sollamadaki yetersizliği ile sıralamadaki en kötü yeri aldı. Gidonunda iken beklenmeyene karşın her zaman diğerlerinden daha fazla güvenlik payı bırakmamızı gerektiriyor.

Son olarak, herkesin, genel hatlarını çizdiğimiz motorların iyi ve kötü yanlarını dikkate alarak, beklentileri yönünde, kendilerini trafikte güvende hissedebilecekleri, kendi fiziksel özelliklerine de uygun motor tiplerine yönelmelerini öneririz. **IKITEKER**

Moto Magazine Aralık 2003 sayısı sayfa 38-50

Dosyayı hazırlayan: Jean Larquier ve Etienne Garcin Marrou

Resimler: Stephan Caillet

Sylvie Morin, Philippe Thiebaud, Lionel Parmeggiani ve Jean-Luc Danglades'in katkılarıyla

→ Vahe Bağdatoğlu / İstanbul / Ocak 2004

İvmelenme, sollama					
	Vites	Sollama süresi	Mesafe	Ulaşılan max. hız	Not
Aprilia	Otomatik	12"1	365m	122km/h	**
SV650N	4.	7"2	250m	158km/h	****
VFR800	3.	6"4	231m	162km/h	*****
955Tiger	3.	6"9	241m	157km/h	****
Z1000	3.	6"3	229m	166km/h	****
1700Warrior	3.	7"2	247m	155km/h	****

25m uzunluğunda 85km/h hızla ilerleyen bir kamyon sollandı

Gezi Uzun haftasonunda Efes ve Cunda

Artemis tapınağının 20'şer metre uzunluğunda 127 sütuna sahip olduğunu, bir delinin tarihe geçmek için onu yaktığını, antik dünyanın en büyük tiyatrosunun burada olduğunu, nüfusunun bir dönem 240 bin olduğunu ve hatta şehri kuran Atina kralının oğlu Androkles'in bu yeri bulmak için kahinlere başvurduğu hikayesini bile biliyordum ama Efes'i henüz hiç görmemiştim. Yeni yılın ilk günü olan Perşembe'yi hafta sonuna bağlayınca bize yol göründü.

1 Aralık 2004 Perşembe sabahı saat 07:00'de Bandırma feribotuna binmek için Yenikapı'daydık ancak feribot iptal edilmişti. İptal gerekçesi "yılbaşı"! Fardaki bir sorunu halletmek için bir buçuk saat harcıyıp karadan yol çıktık. Eskişehir, Topçular, Bursa, Mustafakemalpaşa, Balıkesir, Akhisar (benzin, yemek), Manisa, İzmir, Selçuk derken Kuşadası'nda başvurduğumuz ilk otele yerleştik.

Yolculuk tek bir mola ile 9 saat sürdü. Süratimiz genelde 90, nadiren 100km civarındaydı. Bu hızla etrafınızı farkedebiliyor, böylece sıkılmadan yol alabiliyorsunuz. Manisa'dan sonra yağmur başlayınca yağmurluk giydik. Eskiden yağmurluk giymeyi zor bulur, çok faydalı bir şey olduğuna nedense inanmazdım. Ancak kış gezilerinde ve bu tatilde yediğimiz ısrarlı ve yoğun yağmur, yağmurluklar sayesinde bizi neredeyse hiç etkilemedi. Terçim, tulum yerine iki parça olanlar.

Cuma sabahı nispeten kuru bir havada Efes'e girdik. Ören yerleri yerli ziyaretçilere çok ucuz. Normal giriş bileti 20 milyon iken Türkler'e 3 milyona indirilmişti. Çok beğendiğimiz bir uygulama da kapıda telefon ahizesine benzeyen, bilgi veren cihazların kiralanabilmesiydi. Dört lisan konuşan bu cihazla, gezerken rastladığınız eserlerin önündeki numarayı tuşlayarak ayrıntılı, sesli bilgi alabiliyorsunuz. Böylece "kitabı mı okuyalım, çevreye mi bakalım" ikilemi ortadan kalktı. Bunun maliyeti de 5 yeni Türk Lirası kadar (ben yeni kura burada geçmiş oldum).

Efes'in daha önce gördüğüm antik şehirlerden bir farkı, nispeten daha uzun süredir kazılması nedeniyle (Avusturyalılar 100 yıldan fazla bir zamandır çalışıyorlarmış) daha çok şey ortaya çıkarılmış. Buraya gösterilen ilgi boşuna değil; Roma döneminde bölge valisinin oturduğu bir hükümet merkezi, Ege'deki en önemli liman, imparator adına tapınak inşa etme ayrıcalığına sahip özel bir şehir. Hıristiyanlıktan önceki büyük tanrısı Artemis, komşu ülkelerin de saygısını kazanmış. Öyle ki onun tapınağına sığınana kimse dokunamazmış.

Efes şehrinin kalıntılarının çoğu hala kazılmayı bekliyor. Yine de ortaya çıkanlarla bir şehirde dolaşarak hissini alabiliyorsunuz. Sağınızda çarşı, solunuzda bir ev, yanda kütüphane, önünde çeşme, sıra ile hamam, tapınak, caddeler, sokaklar, tiyatro ve bir şehirde olması gereken her şey.

Efes'i ve Selçuk'taki müzeyi görmek bütün günümüzü alıyor. Bölgede oturan sevgili Deniz Kuruoğlu bizi yemeğe davet ediyor. Birkaç köyden geçtikten sonra, sapılacak toprak yolu ve çiftliği, iyi tarif sayesinde kolay buluyoruz. Güzel yemek, güzel sohbet böyle bir güne iyi bir son oluyor.

Cumartesi sabahı hedef Ayvalık, Cunda adası. Hedef böyle ama dışarıdaki yağmurun şiddeti tarif edilemiyor. Bir ara kedi gibi sıcak bir köşeye kıvrılmak istediğimizi itiraf edeyim ama yapmıyoruz ve kusanıp yola koyuluyoruz. İzmir'in içinden geçmek ve bitmeyen şehir trafiği dışında ıslak ama soursuz bir yol. Durmadan Bergama'ya buluyoruz. Yemek molasından sonra



Bergama'da daha önce göremediğimiz Asclepieum'a çıkıyoruz. Burası su ile tedavi uygulayan bir şifa merkezi imiş. Burayı ve etkileyici yapılarını çok beğeniyoruz.

Tekrar çıktığımız yol 72km sonra bizi Ayvalık'a, oradan da Cunda'ya getiriyor. Kalacak yer bilmiyoruz ama her zamanki taktik işe yarıyor: sokaklarda-kaybol-ve-şansına-güven. Böylece Nesos butik otelini buluyoruz (www.cundanesos.com). 60 yeni TL, bize yenilenmiş bir Rum evinde, ertelemiz ve kaliteli, balkonlu bir oda ve iyi bir kahvaltı sağlıyor. Erken vardığımız için dinlenmeye, sonra da her sokağa girip çıkmaya, güzel evleri, dükkanları, kahvehaneleri incelemeye zaman kalıyor. Akşam yemeğini yine Nesos'un sahildeki lokantasında yemeye karar veriyoruz. 6 çeşit ot mezesi, kalamar, doyamadığımız kol böreği, papalina, rakı ve tatlı 45 yeni TL. Bu fiyat, otel müşterisi olduğumuz için biraz özel.

Pazar sabahı uzun bir yürüyüş ve ağırdan almamız sonucunda saat bire doğru yola çıkıyoruz. Edremit'de vasatın altında bir yemek tecrübesinden sonra amacımız Balya üzerinden Gönen'e, oradan da Bandırma'ya çıkmak. Ancak Balya sapağına yaklaştıkça hava sertleşiyor. Yağmura zaten alışmışken bu sefer rüzgar etkisini artırıyor. Balya - Gönen bağlantısını geçmeyi başka zamana bırakıp Balıkesir - Susurluk yolunu seçiyoruz. Susurluk'dan sonra adeta fırtına çıkıyor. Elli km'den hızlı gitmek mümkün değil ve sağdan vuran poyraz bizi yatırıp kaldırıyor. Hava soğuyor ve vücudumun sağ tarafı rüzgar yemekten uyuşmaya başlıyor. Neyse ki durmazsanız her yol bitiyor ve Bandırma'ya varıyoruz.

19:30'da kahraman kaptan feribotu kaldırıyor. Kahraman diyorum çünkü denizde durum karada olduğundan çok daha kötü. Koca feribot dalgaların üstünden aşır büyük gürültüyle düşüyor, beşik gibi sallanmaktan kimse yürüyemiyor, dağıtılan torbalar dolu olarak tuvaletlere taşınıyor, fenalaşanlar, doktor çağrılarını, sakinleştirici anonslarla tam 4.5 saatte Yenikapı'ya varıyoruz. Motor, deli bağlar gibi bağlandığından yerinde duruyor.

Eve dönünce içimde yine o çok sevdiğim his var: uzun zamandır yollardaydım, çok uzaklara gittim, çok şey yaşadım hissi. Pazartesi sabahı işe giderken, akşamında bu satırları yazarken de bu his içimde. Yol yapmanın, görmenin, yoğun yaşamanın verdikleri uçup kaybolmuyor, içinizde, değerli bir yerde birikiyor, size güç oluyor. Yolda olmak güzel! **İKİTEKER**

→ Deniz Koçkan - Hakan Erman / İstanbul / Ocak 2004



Gezi Birazcık Yunanistan, Azıcık Türkiye...

Şu ana kadar Akçakoca-Abant arasında (80km) daha uzun yolculuk yapmadım. Şimdi ise Ahmet balayımız için yeni bir rota çizmiş; Yunanistan. Ben Fatoş, Eşim Ahmet ve Motorumuz Suzuki Bandit 600.

Amacımız Akçakoca'dan başlayıp İpsala'dan Yunanistana geçmek ve Atina Pirea limanından feribotla Rodos ve Kos adalarına geçip 1'er gün konakladıktan sonra Bodrum'a ulaşmak ve yolculuğun sonunda başladığımız yere dönmek.

Ahmet bu gezi için uzun zamandır çalışıyor. Ben ise sadece eşi olarak onunla bu geziyi yaşamak kısmında rol alıyorum.

1.Gün (08.08.2003) Sabah 8:30'da Akçakoca'dan ayrıldık. Düzce'de motorun muayenesini yaptırdık ve İstanbul'a yol aldık. O gün 2 gün önce vize için başvurduğumuz konsolosluktan pasaportlarımızı aldık, uluslararası ehliyetimizi ve triptik belgesini Turing Kurumunda yaptırdık zaman yetmediğinden yeşil kartı kapıda yaptırmaya karar verdik. Vize başvurusunda Yunanistan Konsolosluğu ince eleyp sık dokuyor. Bu yüzden konsolosluga ek sık evrakla gitmemenizi tavsiye ediyorum varsa fazla bir takım evraklarda götürülebilirsiniz.

2. Gün Ardımızdan Dökülen 1 tas su ile İstanbul'dan uğurlandık. Yola çıkarırken Tekirdağ'a kadar mola vermemeyi planlamıştık. Ancak yolculuk esnasında aşırı yüklem nedeniyle yan çantalarından birinin altını egzost borusu yaktı 10 dk. geçmeden kasise girdik (halis mulis türkış kasis) o sırada diğer yan çantanın plastik tokası koptu ve yerlerde sürüklendi. Marmara Ereğli'sine kadar çantaları güçlükle taşıdık. Oradaki tek ayakkabı tamircisini bulup çantaları hem tamir ettirdik hem de biraz daha sağlaştırdık. Bu aralar yol biraz kötü. Tekirdağ'da meşhur köftemizi yedik. Gerçekten çok lezzetliydi belki de çok açtık!!!

Malkara-Keşan arasında iklimizin de uykusu geldi ve yol üzerindeki manavın önündeki çimlere yayıldık.

İpsala'da ilk olarak turing in haftada 7 gün 24 saat açık şubesinde yeşil kartımızı yaptırdık ve ilk kontrol noktasından geçtik. İkinci kontrol noktasında yurt dışı çıkış için alınan harcı ödeyip geçtik (kişi başı 75 milyon civarında). 3. kontrolde Triptik'e bakıldı 4. kontrolde neye bakıldığını bile bilmiyorum o sırada 1150 GS ile Çini dolaştıktan sonra yurduna geri dönüş yolunda olan bir İspanyol'la ayak üstü sohbet ettik. 1-2 km sonra Yunan gümrüğündeyiz. 2-3 dakikalık ayak üstü sohbet sonrası artık Yunanistan'dayız. Doğal bitki örtüsünün çalılık olduğu gözümüze çarpıyor. 10 km sonra Ahmet durdu "Fatoş benzin bitiyor." dedi. Resmen tutuştuk Allahtan rezerv düşmesi on konumunda değilmiş. Yani henüz yedek depoyu kullanmamışız. Biraz rahatlıyoruz ama görünürlerde benzin istasyonunun değil kendisi levhası bile yok. Bundan sonra sadece zeytin bahçelerini fark ediyorum ve Alexandrapoli'ye de henüz 35 km var.....Şehre 9 km kala benzin istasyonu bulduk.....Neymiş Neymiş... Yunanistan'da benzin ucuzmuş... Alexandrapoli'de oteller kadar çadırli kamp yerleri de çok... Ahmet çadır almadığına pişman olmuştu ama çadır yerine beni taşımak iyi bir fikirdi sanırım... Sonunda bir otel bulabildik. Yerleştikten sonra biraz şehri dolaştık. Akşam olunca deniz kenarında trafiğe kapatılan bir caddede insanlar manzaralarını seyrederek akşam yemeğimizi alıyoruz. Sanırım şehrin yarısı bu caddede. Akşam otele döndüğümüzde otelin bahçesinde bir davet verildi-



ğini fark ettik. Uzaktan daveti izledik yapılan halk danslarını öğrenmeye uygulamaya çalıştım. Ülkemizde de sıkça kullanılan kemençe, darbuka, zurna gibi müzik aletleri kullanılıyordu. Dolunay vardı ve deniz harika görünüyordu.

3. Gün Sabah erkenden yollardayız....istikamet Kavala üzerinden Selanik. Yol boyu minarelerinden birkaç Türk köyü olduğunu fark ediyoruz. Kavala ya 10 km kala bir köyde pastanenin birinde kahvaltı etmek için durduk... Pastaneyi anne-oğul işletiyorlar ve İngilizce bilmiyorlar. Biz derdimizi İngilizce anlatmaya çalışırken epeyce ter döktükten sonra bizim Türk olduğumuzu fark edip Türkçe konuşmaya başladılar ve bizde rahat rahat istediğimizi yiyebildik... Yol boyu küçük anıtlara rastlıyorduk. Anıtların orada trafik kazasında ölen kişiler için yapıldığını tahmin ettik. Bunlar minyatür kilise şeklinde ve içinde Meryemana'nın, İsa'nın, havarilerin ve ölen kişinin resmi oluyor genelde bir de mum var. Bu durum için Almanya'da hac dikiyorlar. Kavala şehir turundan sonra güzel bir koy da denize girip biraz yorgunluk attık. Bu arada bir Yunanlı rota ile ilgili tavsiyelerde bulunuyor... Ahmet rotayı biraz değiştirdi galiba... Selanik için yola koyulduk ama yağmur bulutları bizi bırakmadı. Astravagi yada ona benzer isimde bir yerde yemek için durduk. Yunanistan'da porsiyonlar acayip büyük. Annem bu boyutta kalyık tabaklara sülaleye salata hazırlar. Yan masanın boş tabakları üst üste konduğunda garsonun çene altına kadar geliyor. Selanik'e geldik şehrin girişi virane görünümünde. Merkeze doğru ilerledikçe şehrin oldukça büyük olduğunu fark ediyoruz. Kısa bir şehir turundan sonra polislerden aldığımız bilgiler doğrultusunda otellerin bulunduğu ana caddeye geliyoruz. Otelle anlaşip eşyaları motordan alıp geri gelirken önce giriş kapısındaki camın paramparça yerlerde olduğunu daha sonra da resepsiyondaki bayanın kucağında, çocuğunun ayağının iki yerinde derin kesikler olduğunu gördük. Ahmet hemen ilk yardımda bulunup kadının çaresizlikle kanı durdurmak için kullandığı tuvalet kağıtlarını atıp yerine sarğı bezleriyle tampon yapıp kanı durduruyor. 5 dk geçmiyor ambulans kapıya geliyor. Paramediklere yapacak bir şey kalmadığından çocuk hemen ambulansa alınıp hastaneye kaldırılıyor. Otel işleten aile bizim bu yardımlarımızdan dolayı ilgi ve hizmetini daha çok arttırdı ve motorumuzu otelin koridoruna kadar almamıza izin verdi. Otel tarihi bir otel odalarını bölüp küçük ama eksiksiz bir oda haline dönüştürmüşler. Çok yorulmuşuz TV karşısında uyuşmuşuz.

4. Gün Marketten alışverişle yaptığımız kahvaltıdan sonra resepsiyondan





Türk konsoloslğunun adresini alıyoruz. Amacımız Türk konsoloslğuna Atatürk'ün evini sormak ve ziyarette bulunmak. Konsoloslğa gittiğimizde Atatürk'ün evinin de aynı yerde olduğunu öğrendik. Evin bakımı ve korunması amacıyla konsolosluk binası aynı bahçeye yapılmış. Rehber eşliğinde evi dolaşırken içerisindeki eşyaların Türkiye'den getirildiğini öğrendik. Hava çok sıcak 40 derece civarı ve biz şehir içinde her 50 metrede bir ışıklara takılıyorduk haliyle pişiyorduk tabi. Motorun performansı yine her zamanki gibi mükemmel. O sıcakta düşük viteste o hızda ben olsam çatlardım herhalde... Volos'a giderken sürekli otobanı tercih ettik. Volosun girişinde liman karşıladı bizi. (Yunanistan'da her yer liman zaten...) Burası belli ki taticilerin vazgeçemediği adreslerden. Anladığım kadariyle yerli turist ağırlıklı. Bir türlü oda bulamadık. Gittiğimiz her yerde ya tüm odalar ful dolu ya da çadırlı kamp yeri olduğundan oda yok. Şehrin girişinde koylar tamamen betonlaşmış. Hiç kumsal yok denilebilir. İnsanlar yollarda güneşleniyor.. Biraz daha içlere yol alarak Pilion denen bir yerde, çok güzel, şirin yavan pervanesi olan bir oda kiraladık. Adam bizim Türk olduğumuzu öğrenince günlük 10EUR indirim yaptı. Burada iki gün kalmaya karar verdik. Yaklaşık 1000km yolculuktan sonra Ahmet beni ödüllendirmiş ve bir gün motora binmeme kararı almıştı. Güneş batmadan plaja gidip biraz serinledik. Akşam yemeği için alışverişten sonra yapmak istediğimiz yürüyüşü yapamadık. Çünkü uyuya kalmışız.

5. Gün Sabah etrafı keşfetmek için yürüyüşe çıktık. Kahvaltılık birkaç alışverişten sonra kahvaltımızı yapıp sahile indik. Burada deniz suyu oldukça yumuşak olduğundan denizden çıkmak istemedik. Akşam yemeğinden sonra yine yürüyüş yaptık. Kaldığımız otelin bahçesinde uyuya kalmışız.

6. Gün Sabah yine yollardaydık. Atina ya yakın deniz kenarında bir yerde konaklamayı amaçlıyorduk. 360km sonra Rafina adında bir yere geldik. Buraya gelirken sürekli yol çalışması olduğundan yolculuğun çokta güzel olduğu söylenemez. Bir otel bulup yerleştik. Yürüyerek kısa bir şehir turu yapıp kaldığımız otelin önündeki parkta oturduk. Yine uyku erkenden bizi çağırdı.

7. Gün Yine yollardayız ve yine sürekli yol çalışması. İlk önce Pirea limanından Rodos adasına gitmek için biletlerimizi aldık (%40 indirimli 2 kişi ve



motor 60EUR). Akrapol'e yakın bir kafede kahvaltı ettik. Motorumuzu kafedeki garsonlara emanet edip Akrapolün yolunu tuttuk.Yürürken motoru bıraktığımızı pişman olduk. Çünkü bilet gişesine kadar taşıtlar girebilmiş.Alınan biletle birkaç yer gezilebiliyor. Buradan Atina'ya kuşbakışı baktık. Burada çıkarılan eserlerin sergilendiği bir de müze var. Buranın hemen yakınındaki Ancient Agora'yı ve ilgili müzeyi gezdik. Bu civarlardaki dükkanlardan birinden birkaç küçük süs eşyası satın aldık. Ahmet feribot saatine kadar botanik bahçeyi ve Omonia yı da görmek istiyordu. Maalesef botanik bahçesini göremedik. Saat 16:00 feribottayız ve yaklaşık 18 saat sonra Rodos adasında olacağız. Feribotta Yunanistan da yaşayan her etnik kökenden insan var. Bir grup zenci bayan elleriyle ritm tutarak kendi ülkelere şarkılarını söylediler. Feribotun uğradığı limanlarda feribotun içine giren seyyar satıcılar daha çok lokum satıyorlardı.Yunanistan a gelene kadar burada lokum ve dönerin bu kadar yaygın olduğunu tahmin edemedim.Uy-kumuz gelince Ahmet motor kıyafetlerini yere serdi sırayla uyuduk. Sanırım Ahmet uyku tulumunu getirmediğine bir kez daha pişman oldu.

8. Gün Sabah güverteden Türkiye'ye baktık. Gerçekten de tarih öğretmenlerimin anlattığı gibi Yunan Adaları burnumuzun dibinde. Saat 10:00'da Rodos a gelebildik. Liman kale yakınında bir yere kurulmuş. Liman çıkışı bilet araştırmasından onra adanın kuzeyine doğru yol aldık. Burada otelin havuzuna ve denize girdik. Akşam olduğunda adaya geldiğimizde gördüğümüz kaleyi gezmeye gittik. Kalenin içi Antalya Kale içi gibi. Kale içindeki evlerde oda kiralanabiliyor. Burada pek çok lokanta ve dükkan var.

9. Gün Feribotta Kos Adası'na geçmeyi planladık. Otelden ayrılıp feribotun kalkışı saatine kadar 15km kadar adanın güneyine indik. Kos adasına geçmek üzere ikinci kez feribottayız (toplam 39EUR). Feribotun ilk durağı Kos olacağından bize motoru feribotun çıkışına yakın park edebileceğimizi söylediler. 3,5 saat sonra Kos'tayız. Motorumuzu almaya indiğimizde etrafında bir sürü motor olduğunu gördük. Doğrusu motoru indirirken oldukça güçlük çektik. Diğer motorları bir sağa bir sola itip ancak çıkartabildik. Aynı gün Bodruma geçmeyi planlıyorduk ama Türk feribotunun her gün 16:30 da yalnız bir sefer yaptığını öğrendik. Bodruma geçmemiz ertesi güne kalmıştı. Limandan çıkarken önümüzde bir araba durdu. Sürücü Türk olduğunu ve oda kiraladığını söyledi. Arabanın pesine takılıp Yunanistan da son ko-





naklayacağımız yere geldik. 9 gündür Yunanistan dayız ve ilk defa bir Türk'le karşılaştık. Odanın en güzel yanı Türk kanallarını izleyebilmemizdi.

10. Gün Sabah erkenden otelden ayrıldık. Pastaneden sıcak börekler alıp deniz kenarında kahvaltı ettik. Adanın kuzeyine doğru gidip denize girdik. Turgutreis tam karşımızdaydı. Feribotun kalkış saatine yakın limana gittik. Ahmet işlemleri yaptırdı ve sonunda yurda dönüş için feribottayız. Kos adasından Bodruma geçerken fotoğraf makineleri güzel kareler yakalıyordu. Yolculuk 1 saat kadar sürdü. Feribot Bodruma yaklaştıkça aslında gördüğüm en güzel görüntüleri yaşıyordum. Buradaki marinayı çok beğendim. Pasaport işlemleri esnasında duty free den birkaç parça satın aldık. Yola çıkmak üzereyken aracının trafik sigortası olmadığı için Türkiye ye giriş yapamayan bir turisti fark ettik. 9 gün sonra yine memleket yollarındayız. Bodrum da Ahmet in bir arkadaşıyla karşılaştık. Motor üstü sohbet ettik. Akşam İzmir/Ovakent te arkadaşımızda kalmayı planladığımızdan Bodrum dan hemen ayrıldık. Yollar gerçekten kötü durumda. Ülkemizde turizmin kalbi olmasına rağmen ne yazık ki ulaşımı için gerekli yatırım yapılmamış. Milas çıkışı bir benzin istasyonunda akşam yemeği yedik. Yanımızda Türkiye karayolları haritası olmadığından yolla ilgili bilgiler aldık. Tire üzerinden Ovakent e daha çabuk ulaşabileceğimizi öğrendik ve maalesef yanlış bir karar verip bu yolu seçtik. Artık hava kararmıştı. Önümüzde giden minibusün bir yolcu yuvarlanmaya başladı. Ahmet en yakın benzin istasyonunda durup ambulansa haber vermelerini istedi. Umarız haber vermişlerdir. Tire ye ulaşmak için dağ aşmamız gerekiyormuş. Maalesef yol kötüydü ve aydınlatma lambaları yoktu. Yolun yarısını sürekli viraj vardı. 45km boyunca karşı istikametten yalnız iki araba geldi. Zaten bizi geçen taşıtta yoktu. Açıkçası çok korktum ve sürekli dua ettim. Aslında gündüz olsaydı motorcular için güzel bir yol olduğu söylenebilir. Ova kente ulaştığımızda saat 23:30'du. Sıcak bir karşılama ve sohbetten sonra o yorgunluğun üzerine oldukça geç yattık.

11. Gün Öğleye doğru ovakentten ayrılıp Salihli istikametine doğru yol aldık. Bozdağın tepesinde mola verip iki dağ arasında dümdüz bir alanda kalmış Ödemiş'i seyrettik. Bozdağ'daki Gölcük krater gölünü görmek için 7km kadar rotamızdan sapıp biraz göl çevresinde soluklanıp aynı yolu geri gelip yolumuza devam ediyoruz. Salihli'den sonra Balıkesir e kadar yol boyu çok



kötü rüzgar aldı. Öğrendiğimize göre o bölgede sürekli rüzgar esermiş ve rüzgar türbünü kurmak için çalışmalara bile başlanmış. Nihayet Balıkesir'deyiz. Üniversiteyi burada okumuştum ve özlediğim bir çok şey vardı. Halen üniversitede görev yapan bir arkadaşımın evinde konuk olduk. Akşam yazı sakin geçiren Balıkesir in ışıklarına karışık ve gecenin finalini Bolulu Hasan Ustanın süt tatlolarıyla yaptık.

12. Gün Gezinin en uzun yolculuğunu yapacağız. Susurlukta ayran içip dinlendikten sonra yolumuza yine bir sürü aptalca kaza tehlikeleri atlatarak devam ettik. Ahmet yoldaki kuralsız ve ışsız seyahat eden traktörlerin birini trafik polisine şikayet etme gafletinde bulundu. Değişen hiçbir şey olmuyor tabii ve sevgili ülkemizin güzel yollarında seyahatimize devam ediyoruz. Bursa'daki iskender ziyafetinden sonra molasız İzmir'ten otabana girdik. Nedense eve yaklaştıkça özlüm büyüyordu. Motorun bahçe kapısının da tekrar görünmesi bu geziyi baltalayan ev halkını oldukça sevindirmişti. Kendi adıma bu gezinin yeni bir başlangıca atılan bir adım olduğunu düşünüyorum. Ahmet için aylarca harita üzerinde gezdirdiği parmağının çizdiği rotayı motoruyla yollara dönüştürmesi bir hayalin gerçekleşmesiydi. İnsanlar çabalarının iyi sonuçlarını başarı sözcüğü ile ifade ederler. Biz artık ikiliyiz ve "başardık". **İKİTEKER**

Kısa Kısa:

- Benzin istasyonlarının (otoyolların ve BP, Shell gibi istasyonların dışında) çoğunda kredi kartı kullanamadık.
- Scooter'dan sonra en çok kullanılan motorlar Varadero, Transalp, XT
- Bu arada motorcuların %90'ı koruyucu malzeme kullanmıyor.
- Feribot fiyatları Yunanistan içi uygun, TR'ye geçiş tuzlu.
- Ucuz benzin 0,80EUR/lt
- Oda fiyatları 35-55EUR arasında
- Ortalama günde 300km yol yaptık
- Ortalama hız 70 km/saat
- Maksimum hız 172 km/saat
- Toplam 2.800km
- Motor üstünde sürüş süresi 40 saat

→ Fatoş - Ahmet Gümüş / Yalova / Ağustos 2003



Deneyim Çölde Facia

Macera hayallerim 1989 yılında bir Alman'ın Yamaha XT600 Tenere'si ile Almanya'dan taa Güney Afrika'daki Cape Town'a seyahatine ilişkin olarak okuduğum bir makale ile başladı. Fena halde şaşırıyordum, Cezayir Sahrasında motosikletin üstünde duran adamın fotoğraflarından gözümlü alamıyordum. Bu kadar çok şeyi nasıl taşıyabiliyordu? Tehlikeli değil miydi? İnanılmaz bir mesafeydi, parayı ve zamanı nasıl bulmuştu?

Bir çift alüminyum yan çanta, arkada dürülmüş bir denk, boynuna çapraz astığı yedek lastik ve su matarasıyla azimli bir ifadeyle objektife bakıyordu. Çok etkilenmişim ve bir gün aynısını yapabilmeyi ümit ediyordum.

Üç yıl sonra üniversiteyle ilişiyimi kesip kimya mühendisi olarak biraz deneyim kazandıktan sonra gıcır gıcır XT600 Tenere'mi aldım ve isimden ayrıldım. 6 ay içinde motosikletimle Macaristan, Yugoslavya, Bulgaristan, Türkiye, Suriye, Ürdün ve Mısır'da 19,000km yaptım. Sina Yarımadası'nı, Kahire'yi ve Doğu Sahrayı dolaşım Luxor'a ve oradan da Sudan sınırındaki Abu Simbel'e kadar indim.

Bu seyahatim sırasında kayda değer seyahatler yapmış diğer bazı seyyâhlarla da tanışma fırsatım oldu ve onlardan çok şey öğrendim. Bu rüzgara kendimi kaptırmışım ve turistlerin çoğunun gitmediği ya da gidemediği yollarda hayatımın tatilini yapıyordum.

Eve dönüşümde iki yıl daha çalıştım ve 1995'te yine bir mola alarak Okyanuslar arası "kısa" bir tur için Amerika'ya uçtum. Bir Suzuki 1400 Intruder aldım ve 2 arkadaşla San Francisco'dan Los Angeles'e olan 9,600 km mesafeyi 2 ayda tamamladım. Sonrada motosikleti satıp İngiltere'ye eve döndüm. Mükemmel bir seyahattir ve yol boyunca kaldığımız havalandırma tesisatlı oteller son derece rahattı. Yolların çoğunluğu dümdüzdü ve iri bir cruiser bu yollarda gün batımına doğru sürmek için biçilmiş kaftandı.

Bununla beraber hala Afrika'yı boydan boya geçerek Cape Town'a gitme hayalimi gerçekleştirmek istiyordum ve bir sonraki seyahatimde bu işi bitirmeye karar verdim. Bugün bile bunun on ve off road olarak dünya üzerinde yaşanabilecek en büyük macera olduğuna inanıyorum ve direnemedim. Her neyse, sonuçta olaylar şu şekilde gelişti...

Altı yaşındaki XT'mi hazırlamaya başladım. Motosikletin yakıt deposunun yanlarına açtığım geniş deliklere ikiye böldüğüm 20 litrelik bir çelik benzin bidonunun parçalarını kaynaklayarak depo kapasitemi 23 litreden 45 litreye çıkardım. Berbat görünüyordu, dizlerim dışarı doğru çıkmıştı ve depo-



➤ Afrika için planladığım güzergâh... X işareti kaybolduğum yeri gösteriyor...

nun 90° dik kenarları baldırlarımın içini kesiyordu ama artık 90 km/s sabit hızda neredeyse 1,000 km lik bir menzile vardı. Ayrıca bir cruise control da taktırdım. Böylece giderken bir yandan Coca Cola içebiliyordum ve bisküvilerimi geveleyebiliyordum.

Depo üstü çantalarım, kaliteli alüminyum yan bagajlarım, kamp malzemesi, haritalarım, GPS cihazım, 8 aylık yedeklerim, tamir takımlarım ve ayrıca "Çölde Hayatı İdame Ettirme" adlı Libya petrol işçileri için özel olarak hazırlanmış bir kitap da vardı.

Planladığım güzergâh beni Fas üzerinden Batı Afrika'ya ve Mali, Nijer, Orta Afrika Cumhuriyeti yoluyla doğuya ve oradan da güneydeki Zaire (artık Kongo Demokratik Cumhuriyeti) ormanlarına götürecekti. Buradan doğuya, Uganda ve Kenya'ya yönelebilir ve sonra tekrar güneye dönerek Tanzanya, Zambiya ve ardından da Botswana ve Namibya ya yayılmış olan Kalahari Çölü üzerinden Cape Town'a varacaktım.

Seçmiş olduğum Atlantik kıyısı güzergâhı Avrupa'dan Batı Afrika tarafına gitmek isteyenler için mevcut tek yoldu. Cezayir'de turistler öldürülmeye başlanmıştı ve dolayısıyla Cezayir Sahrası yoluyla güneye, Nijer'e inme seçeneği devre dışıydı. Güney Libya'da ise yaklaşan başkaldırıların şafağında Tuareglar araçlara el koyup turistleri pasaportlarıyla Sahra Çölünün ortasında bırakıyorlardı. Yani Libya'dan doğrudan güneye, Nijer'e inmek de mümkün değildi. Son olarak Mısır'dan Afrika'nın doğu kıyısını izleyerek Sudan, Etiyopya ve Kenya yoluyla güneye inen yol, Mısır-Sudan sınırının Wadi Halfa'da kapalı olması nedeniyle kullanılamazdı.

Seyahat

Tıklım tıklım yüklü motosikletimle Plymouth rıhtımından İspanya'ya giden feribota atladığımda Eylül'ün ilk günleriydi ve hava kaynıyordu. Alması çok zor olan Moritanya vizesi için Madrid'e gidiyordum. Madrid'e vardığımda motosiklet sıkışık trafikte hararet yapmaya başlamıştı ve ben şehir merkezinde motosikleti güvenle park edebileceğim ucuz bir otele kapağı attım.

Moritanya büyükelçiliğinde, Fas sınırındaki mayın tarlaları nedeniyle güvenlik garantisi verememelerinden dolayı yalnızca başkent Nouakchott'a doğrudan uçuşlar için vize verildiğini öğrendim. Bu problemi Madrid - Paris - Nouakchott uçak seferi için rezervasyon yaptırarak çözdüm ve bu rezervasyon fişini göstererek vizemi aldım. Tabii ki uçmayacaktım... Fas - Moritanya sınırında vizemin kabul göreceğini ummaktan başka çarem yoktu.

İspanya boyunca güneye inerken spor motosikletleri üzerinde selam verecek beni sollayan diğer İngiliz motosikletçileri görmek hoştu. Cebelitarık yakınında 5 km'lik muhteşem kumsallı Tarifa kasabasına vardığımda kendimi yalnız hissettim. Daha güneye inen benden başka motosiklet yoktu...

Cebelitarık kayasından İspanya, Fas ve İngiltere (Cebelitarık) olmak üzere üç ülkeyi birden gördüğümde bir önceki seyahatimde geçtiğim Asya ve Avrupa'yı birleştiren İstanbul Boğazı'nı anımsadım.

Fas

Cebelitarık boğazını geçmek için Kadiz'den bir İspanyol bölgesi olan Cuta'ya giden feribota bindim ve böylece Tangiers'de feribottan indiğinizde çevrenizi sararak sizi soymaya çalışan işportacı güruhundan kurtulmuş oldum. Limandan çıkıp Fas sınırına varmak sadece 5 dakikamı aldı. Mace-ram başlıyordu.

Kuş uçmaz kervan geçmez toprakların hemen yanı başındaki Fas sınırında Afrika'yı hissetmeye başlıyordunuz. Hurda haline gelmiş eski püskü arabalar, her yer döküntülerle dolu, üzerinize yönelmiş bakışlar, kaotik bir gümrük sistemi ve herkesin gerekli belgeleri ve damgaları edinebilmek için savaştığı küçük veznelere.

Sigorta şirketim beni Fas için sigortalamak istememiş ve "yapmak istemiyoruz" diye kesip atmışlardı. Ben de bir kaza sonrasında olasılıkla hiçbir işe yaramayacak olduğunu bile bile aylığı 60USD karşılığında Fas'ta sigorta oldum. Sınırdaki bütün bu işlemleri yaparken bir yandan da depo çantalarımı karıştırmak için hazır bekleyen küçük meraklı ellere sürekli dikkat etmek durumundaydım ve bu hiç de kolay değildi. Sonunda elime iri bir taş alıp suratıma da sert bir ifade taktım. Yerel halk da aynısını yapıyordu.

Gümrük memuru çantalarımın silah olup olmadığını ve taşıdığım un ve ekmeğin mayasının ne olduğunu sordu. Sahranın ortasında, gece yıldızlar göz kırparken kamp ateşimde Tuareglar gibi yufka ekmeği yapmak istediğimi adamcağıza nasıl anlatabilirdim?

Atlas Dağları

Artık Fas'taydım. Sınır noktasından güneye doğru uzaklaşırken hava gide-rek ısıyordu. İlk mola yerim yol kenarındaki bir büfe idi. Yine üzerime yö-

nelen bakışlar...

Her 10 km de bir sıcaktan kavru lan yolun ortasına dikilmiş bir trafik polisi geçen taksilerde uyuşturucu kontrolü yapıyordu. Beni gördüklerinde elleriyeni devam etmemi işaret ettiler. Ouazzane kasabasında çıkarken Atlas dağları önümde yükseliyordu. Biraz sağa sola bakınmak için bir Pazar yerinde durdum ve umarsız görünüşleriyle çaylarını yudumlayan yaşlı insanların çevrelediği bir açık kafeye oturdum. Adamın biri yanıma gelerek "sen İngiliz? Diyahna'yı biliyor?" dedi. Adamın tam o sıralarda Paris'te ölen Prenses Diana'yı kastettiğini daha sonra öğrenecektim.

Geceyi o kasabada, karanlık arka sokaklar boyunca iki kişiyi takip ederek bulduğum ve hemen herkesin çay içerek yada bir köşede bir takım şeyler çekerek kafa yaptığı ve domino oynadığı kafede geçirdim. Fas'a enteresan bir başlangıç...

Sonraki birkaç gün boyunca batıya, başkent Rabat'a doğru ilerledim. Rabat'ta bu sefer de Mali için vize almam gerekiyordu zira Moritanya'da Mali elçiliği bulunmuyordu. Bunu yapmazsam bir sonraki Mali elçiliği Senegal'de olduğundan ve ne Fas ve ne de Moritanya'da Senegal elçiliği olmadığından arada sıkışıp kalabilirdim.

Vize almak seyahat etmenin en sıkıcı taraflarından biridir ve genelde geçerlilikleri şartlara bağlı olduğundan ve sizin de bir ülkeden diğerine geçmeniz söz konusu olduğunda elçilikten elçiliğe sürünmeniz gerekir. Genelde elçilikler transit vizeleri sevmedikleri gibi dönüş biletinizle birlikte pek çok belgeyi de görmeyi isterler. İstediklerinizi almak için sizin de onlara istediklerini vermeniz gerekir.

Rabat'taki kamp yeri mezarlığın yanında, beton bir duvarla çevrelenmiş sefil bir arsaydı. Burası transit geçiş yapan ağır vasıtaların vize koşturması için durdukları bir yer olduğundan benim de Moritanya'ya yapacağım seyahat için yanıma birilerini bulabileceğim tek yerd. Vizemi beklerken zamanımın çoğunu çadırımın yanındaki sevimli kedileri sütle besleyerek ve kamp sahasında futbol oynayarak geçirdim. Elçiliklerin tümü de Rabat'ın villalardan oluşan ve bulmanın imkânsız olduğu bir dış mahallesinde toplanmışlardı. Rabat alabildiğine geniş ve uçsuz bucaksızdı ama neyse ki şehir merkezinde havalandırmalı bir McDonalds ve bir ATM'de bulunuyordu.

Burada BMW GS leri ile Togo'ya gitmekte olan Belçikalı Paul ve Crystel ile tanıştım. Tabii ki Paul ile derhal motosiklet muhabbetine daldık ve lastik seçimi, çöl malzemesi, yakıt tankı büyüklüğü, bagaj kapasitesi, rotalar vs üzerinde tartışmaya başladık. Önceki deneyimlerimden Almanların bu işi pek beceremediklerini ve sizi sadece motosikletinizin neye benzediği ile değerlendirdiklerini söyleyebilirim. Bu defa Paul ile iyi bir ikili oluşturmuştuk. Bu adam XR600'ü ile Hindistan ve Tayland'ı geçmişti ve Bangkok'ta bir otel odasında motosikletinin motorunu söküp takmışlığı vardı. Benimse Suriye, Ürdün ve Mısır'da edindiğim çöl deneyimi ile birlikte 80,000 km lik kayda değer bir yol geçmişim söz konusuydu.

Paul ve Crystel Moritanya vizelerini eğer bir mayına çarparlarsa bundan Moritanya hükümetini sorumlu tutmayacaklarına ilişkin bir belge imzalayarak aldılar. Sınırdan önceki son yerleşim bölgesi olan Dakhla'da 10 gün içinde buluşmak üzere sözleşti. Rabat'ı terk ederek Atlas dağları boyunca Meknes'e doğru ilerledim. Yolda bazı gençler çalılıklardan yola çıkarak ellerindeki tüten çubukları yada haşhaş saplarını bana doğru sallayarak satmaya çalışıyorlar ve kendilerine katılabileceğimi anlatan işaretler yapıyorlardı.

Meknes'de duvarlarla çevrili bir saray bünyesinde yer alan muhteşem bir kamp yerinde konakladım. Yüklerimi indirirken bir garson gelerek yemek isteyip istemediğimi sordu. Sonra da kirli yağlı takımlarımın arasında yemek için bana bir tabak pilav ve kebab getirdi. Meknes'den çıktıktan sonra çevre iyice ıssızlaşmıştı. Cruise kontrol'üm ile birlikte ben de maceraya iyice odaklanmışım artık. Birden karşıdan bana doğru gelen motosikletin ışıklarını fark ettim. O da ne? Honda Transalp'i üzerinde kuzeye doğru çıkan bir İngiliz... Biraz sohbet etmek için durduk. Benzini bitmek üzereydi ve genel olarak pek keyifsizdi. Kültür sokunun da etkisiyle Fas'ta berbat geçen günlerinin ardından İngiltere'ye dönüyordu. Benimle birlikte güneye, Batı Afrika'ya gelmesi için cesaretlendirmeye çalıştım ama hiç niyeti yoktu ve hızla basıp gitti.

Merzouga'dan Layoune'e

Daha doğudaki Er-Rachidia'da çöle, Merzuoga'nın kum tepelerine doğru giden yolun başında durdum. Sonunda biraz off-road... Endişeyle GPS'imı çıkardım, suyum doldurdum ve kasabadaki bir dükkan sahibine yolu sordum. Yol boyunca enerji nakil hatları olduğundan kolay bir 40 km olacaktı. Aynı zamanda da tümüyle yüklü motosikletim için iyi bir test sürüşü... Koordinatları GPS'ime yükledikten sonra yola çıktım. Düzenli aralıklarla GPS'e gerekli referans noktalarını kaydederek ilerledim. Böylece kaybolursam geldiğim yolu izleyerek geri dönebilecektim. Çöl muazzamdı ve bura-



da Fas'ta bile insan kolayca kaybolabilirdi. Daha sonra bir önceki yaz iki İtalyan'ın burada kaybolduğunu, ciplerinin kuma saplandığını ve susuzluktan öldüklerini öğrendim.

GPS'in okunu izleyerek ve arada sırada ağızına kadar dolu yakıt deposuyla derin kuma saplanan motosikletimi çıkarmaya uğraşarak ilerledim ve sonunda kum tepelerinin bulunduğu mıntıkaya ulaştım. Yorgun, bunalmış ve kir pas içindeydim ama kendimden de bayağı memnundum. Kum tepelerinin dibinde geceyi geçirebileceğim bazı çamurlu yapılar vardı. Bölgenin yerlileriyle biraz Arapça sohbet ettim. Buraya kadar gelen turistleri devlerle kum tepelerinde gezdirmek için burada bulunuyorlardı. Evlerinin damında uyumaya çalıştım ama gece donarak uyandım. Hiç ara vermeden esen rüzgâr da gözlerimi ve kulaklarımı kum taneleriyle dolduruyordu.

Yola devam etmeye karar verdim. Erfoud'dan Tata'ya, bir vaha şehri olan Zagora'dan da geçen neredeyse 370 km lik bir yol... Hah, "yol" dediğim, bugün biçimde kullanılan ve arada bir çamurlu köylerden geçen taşlı topraklı bir patikadan başka bir şey değildi. Arada bir ayaklıklar üzerinde ayağa kalkarak kurumuş nehir yatakları ve iri kayalar arasında yolumu bulmaya çalışıyordum. Bu takır tukur yolculuk sırasında aksaklıklar başladı. Su şişeleri sızdırıyor, yiyecekler yola dökülüyordu. En kötüsü, alüminyum çantalarımı taşıyan metal çerçeve yumuşak kumda yaptığım birkaç küçük çarpışmadan sonra çatlayıverdi. Elimden geldiği kadar tamir etmeye çalıştım ve yola devam...

Görebildiğim kadarıyla motosikletim kumda en kararlı sürüşünü ön tekerin kuma saplanmayacağı şekilde 3'üncü viteste yapabiliyordu. Bu biraz kumda sörf yapmaya benziyor ve harika hissediyordum. Kumun gerçekten derin olduğu yerlerde iki seçeneğiniz vardı. Ya gazı açıp iki tarafa kumlar savurarak kumu yara yara geçiyordunuz yada yavaşlayıp ayaklarınızla kürek çekerek... İlkinde iş genellikle sert bir yere çarpıp bagaj sisteminin kırılmakla neticeleniyordu. İkincisinde ise motosiklet hararet yapıyor ve debriyajı yakıyordunuz. Eğer gidonu dikkatle kavransanız yolun çoğunda biraz sürat yapabilmek mümkündü. Zagora'ya tozla kaplı olarak vardım ve yüzme havuzu da olan bir turist kamp sahasına geldiğimi gördüm. Derhal, derhal lüks, soğuk, tazeleyici suya daldım. Aman tanrım, CENNETTEYİM!

Tekrar asfalt üzerindeydim. Atlantik kıyısına ulaşmak için Tata ve Tan Tan köyleri boyunca batıya doğru giderken yol boyunca kontroller artıyordu. Her kontrol noktasında bütün pasaport ve kimlik bilgilerimin bulunduğu formları vermem gerekiyordu. Denizi gördüğümde kalabalıktan uzak bir köşeye çekildim ve biraz çay demleyip biraz da makarna yaptım. Hava hoş ve serindi. İyi bir uyku çektim.

Sabah motosikletimi çalıştırdığımda patinaj yaparak ıslak kumlara gömüldü. Oradan geçen iki balıkçı hemen yardımına koşular ve iş bittiğinde hiç bir şey talep etmeden uzaklaştılar. Fas konukseverliğine inancım tazelenmeye başlamıştı...



Buradan güneye Atlantik kıyısı boyunca uzanan olan yol Nabibya'nın meşhur iskelet kıyısından farksızdı. Karaya oturmuş, dalgalar tarafından ağır ağır sindirilen koca koca tekneler...

Batı Sahra'nın başkenti Layoune'e yaklaştıkça kontrol noktaları artıyordu. Birleşmiş Milletler güçleri Batı Sahra'nın bağımsızlığı yanlısı gerillaları Fas hükümet güçlerinden uzak tutmak üzere görev basındaydı. Kendi politik pozisyonlarını güçlendireceği için güneye giden bu yolu açık tutmak Fas için önemliydi. Dolayısıyla son derece sıcak karşılandım.

Sahildeki 'Camping Champignon' adlı kampingin gecesi 25\$ idi. Dolayısıyla yine çektim sahile motosikletimi ve çay makarna ve walkman'im le geceyi geçirdim. Yerel ahalden Saad ve Lieth muhabbet etmek için yanıma gelip beni çay için kendi çadırlarına davet ettiler. Tam iki gün onlarla kaldım. Lieth Batı Sahra vatandaşı idi ve özgürlük davaları hakkında hiç bir şey bilmediğim için başlangıçta benden fazlasıyla şüphelenmişti. Her yılın 2 ayını, yılın hiçbir şey yapmadığı kalan 10 ayından farklı olarak "tatil" için burada sahilde geçiriyordu. O iki günü gülüp sakalasaarak ve reçel gibi şekerli, nane yapraklarıyla dolu bardak dolusu çay içerek geçirdik.

Layoune'un arka sokaklarından birinde bulduğum bir atölyede bagaj demirimi tamir ettirdim ve kalın demir parçalarıyla iyice sağlamlaştırdım. Artık evimden 4,000 km uzaktaydım ve hedefime sadece 21,000 km yolum kalmıştı! Tekerlerimin altında Kıta'nın büyüklüğünü, önümde beni bekleyen macerayı ve kabusları iliklerime kadar hissedebiliyordum.

Güneye doğru gittikçe yol tenhalaşmaya ve sessizleşmeye devam etti. Dakhla yarımadası boyunca yolun her iki yanı da çölün altın kum düzlükleriyle bezenmişti. Arada bir karşı yönden gelen kamyonlara rastlıyordum.

Nouadhibou Konvoyu

Dakhla da gezginlerin bir araya geldiği tek bir toplanma yeri vardı. Bütün alışılmış gümrük işlemlerini yapmam ve sonraki birkaç günlük etap içi hazırlanmam gerekiyordu. Kamp sahasında karısı, köpeği ve altında kamp yapabileceğiniz kadar yüksek koca cipile birlikte bir Avusturyalı ve Mercedes Unimog'unda karısı ve çocuğuyla birlikte Cape Town'a giden bir Alman da vardı. Tahmin edileceği üzere bu iki adam birbirlerinin araçları çevresinde bir iki tur attıktan sonra birbirlerini yola yeterince iyi hazırlanmamış olmakla ve cehaletle suçlamaya başladılar.

Paul ve Crystel'i yeniden BMW'leri üzerinde görmekten memnundum. Bir-birimize başımızdan geçenleri anlattık ve bir süre daha bir arada kalmaya karar verdik. Yolculuğumuzun bir sonraki adımı olan 2 günlük seyahatimizi Fas ordusu refakatinde yapacaktık. Yolculuğumuzun bu etabına hazırlanırken Peugeot 405 arabalarıyla Moritanya'ya gidip orada arabalarını satarak tatil paralarını çıkarma niyetinde olan iki Fransız'la tanıştım. Hurda halindeki arabanın kum üzerindeki bu yolculuğu çıkarabileceğinden kuşkuluydum. Bir hafta önce iki Alman'ın Trabant araçlarıyla aynı yolu aştıklarını işitmiştim. O halde yol o kadar da kötü olmamalıydı.

Kamp yerinde evlerine döndüklerinde satabilecekleri yiyecek ve diğer malzemeyi almak için gelmiş Moritanyalı kaçakçılar da bulunuyordu. "Lantrufeer" dedikleri eski Land Rover'larının her iki yanında içme sularını taşıdıkları keçi derisinden tulumlar sarkıyordu. Ayrıca birkaç pahalı Mercedes ve Kuveyt plakalı bir Mitsubishi Pajero da gördüm. Kuveytliler omuzlarındaki şahinleri ile birlikte Moritanya'ya avlanmaya gidiyorlardı.

Konvoy yola hazırlanırken midesi iyi durumda olmayan Crystel sabah yediği dondurmayı çıkardı. Onunla meşgul olurken korku dolu bir kedi miyavlamasıyla irkildik ama sesin nereden geldiğini bir türlü bulamadık.

Büyük kamyonlar, 2 motosiklet, Paris - Dakar turunu yapan Fransız bir bi-

sikletçi ve 2 yıldır dünyayı dolaşan bir çift Kanadalı'dan oluşan Konvoyumuz sonunda yola çıktı. Bir ara dikiz aynamdan Paul'un süratle durmaya çabaladığını gördüm ama geç kalmıştı. Crystel midesindeki her şeyi kaskının içine çıkarmıştı bile. Konvoy durdu ve Crystel'in yola araçlardan birine binerek devam etmesine karar verildi.

Konvoyumuz bir dükkan ve tavuk kesimhanesinin bulunduğu bir mola yerinde durduğunda hemen hepimiz aynı korkunç kedi çığlığıyla bir kez daha yerimizden zıpladık. Epeyce araştırdıktan sonra Pajeronun altında, saftın arkasına hapsolmuş minik kedi yavrusunu bulabildik. Tek parça halindeydi ama ölümüne korkmuştu. Zavalılık en azından 8 saattir orada olmalıydı. Minik yavruyu rahat yiyecek bulabileceğine inandığımız ve ortalıkta annesiyle birlikte dolanan başka kedi yavrularının da bulunduğu bu yere bıraktık. Anne kedinin bu yavruyu evlat edinip edinmediğini hiç bilemeyecektik ama içimiz yine de rahattı.

Toz, cehennemi sıcak ve kumullardan yola savrulan kum yığınlarının arasında yaptığımız korkutucu gece yolculuğunun bir yerinde gecelemek için bir askeri kamp sahasında durakladık. Ertesi gün asfalt yoldan ayrıldık ve mayınlı kumlu araziye daldık. Bir ara bize kılavuzluk eden ordu çipi hiçbir uyarıda bulunmadan aniden ortalıktan kayboldu ve çölün ortasında kalmakaldık. Ardından bir kum tepesinin üzerinde kırmızı tulumlu bir adam belirdi ve bayrağını sallamaya başladı. Ellerinde hepimizin anlayabileceği bir "Boom!" işareti yaptı. Artık dikkatli olmamız ve onun direktiflerini izlememiz gerektiğini biliyorduk... Bir süre sonra bir ileri karakola ulaştık ve Moritanya'lı bir asker pasaportumu inceledikten sonra "ah güzeel, vizeniz var" dedi. Moritanya'daydım.

Sınırı belirleyen demiryolunu geçip barakalardan oluşan Nouadibou kasabasına doğru ilerledik. Fas yerleşim birimlerinden ne kadar da farklıydı... Her yer sineklerle kaplanmış et parçalarını sergileyen seyyar kasaplar ve yollarda oynayan paçavralar içindeki çocuklarla doluydu. Tellerle tutturulmuş teneke kutuları andıran antika kamyonlar simsiyah dumanlar çıkartarak çarpık çurpuk tekerleri üzerinde ilerlemeye çalışıyorlardı.

Sahara Lodge adlı kapalı mola yerinde bir duş aldıktan sonra motosikletimi gözden geçirdim. Arkaya daha büyük bir dişli ve arka teker cantına da düşük lastik basınçlarında supabın zorlanıp kopmasını önleyen bir de kilitli somun taktım. Ertesi gün şehirde yerine getirilecek epey bürokrasi mevcuttu. Motosikletimi geçici olarak ülkeye getirdiğimi beyan eden bir kağıt imzaladıktan sonra aylığı 10 USD karşılığında bir işe yaramaz sigorta daha yaptırdım. İşlemlerim sırasında yine memleketim hakkında sorguya çekildim. Babam Irak'lı ve annem de İngiliz asıllıydılar. Ama bu sefer bana "İyi-i, Saddam çok iyi bir adam, çok güçlü" dediler ve ben de hararetle onları destekledim!

Choum'dan Atar'a Tren

Motosikletlerimizi doğuya, kıyıya getireceği demir cevherini yüklemek üzere kitanın içlerine doğru giden trenin boş vagonlarından birine yerleştirdik. Choum'a 10 saat kadar çekiyordu. Tren yolculuğu bizi raylara paralel uzanan 400 km lik kumlu rotayı aşma zahmetinden kurtarıyordu. Yol aşınmış raylardan dökmüş demir taşaları ile doluydu ve lastiklerimiz için büyük tehlikeydi. Sonradan bir trenin altında ezilip pestile dönmediğim takdirde demiryolunun üstünde de pekala gidebileceğimi keşfettim... Bu trenler tam 5 km uzunluğundaydı ve bütün gece boş bir vagonun üzerinde oturmak tüyler ürperticiydi. Her yönden üzerinize savrulan kum ve tozdan kurtulmak mümkün değildi. Vagondan yere yuvarlanmaktan da korkuyor ve sadece GPS cihazının yardımıyla ne kadar yol aldığımızı anlayabiliyorduk.

Tren Choum'da bizi indirmek üzere çamurlu evlerle dolu bir yerde durduğunda insanlar bizi görmek üzere etrafımıza toplandı. Çevre arazi kum ve kayalarla kaplı olup güneyde dağ sıraları göze çarpıyordu. Burada yol filan yoktu. Elimdeki uçuş haritaları burayı vahşi çöl olarak gösteriyordu. Sahranın batı bölümünün merkezinde yer alan Zouerat demir madenlerinin oldukça yakınında bulunuyorduk. Bu arada Sahra'nın Avustralya kıtasını tümüyle içine alabilecek kadar uçsuz bucaksız bir yer olduğunu hatırlatayım. Köyler arasında seyahat günlerce sürüyor ve her türlü yiyecek içecek vs yolluk malzemenizi yanınızda taşımak zorundasınız. Buralarda deveyle seyahat çok yaygın ve su kuyularında mola vererek ilerleyen deve kervanlarını hemen her yerde görebilirsiniz.

Benim amacım Atar'dan Chinquetti'ye ve oradan da yaklaşık 100 km kuzeydeki Ouadane geçerek milyonlarca yıl önce dünyaya düşen bir meteorun açtığı 45 km genişliğindeki krateri görmektir. Buradan tekrar Chinquetti'ye dönecek ve oradan da kayalık bir çölü aşarak 400 km kadar doğuda bulunan Tidjikja'ya ulaşacaktım. Tidjikja'da, Mali'ye geçişin son etabı olan güney doğudaki Qualata ve Nema'ya uzanan 350 km lik yol için stoklarımı tamamlayabilecektim. Bu yolculuk Sahranın tam ortasından geçiyordu. 1500 km lik off road rota üzerinde sadece 5 köy ve iki benzin istasyonu vardı ve daha önce tek başına bir motosiklet tarafından hiç denenmemişti.

İndirme rampasının altında bekleyen adama "inş bahşisini" ödedikten sonra etrafımızı saran ve "çok zor ve tehlikeli olan Atar yolculuğunda" bize rehberlik edebileceklerini söyleyen adamların arasına düştük. Ama kendimize güveniyorduk ve rehber almadan ayrıldık. Yeniden motosiklet üstünde olmaktan memnun, dosdoğru çöle daldım. Paul beni yakından izliyordu. Sert kumdan oluşan arazi benim hoşuma gitmişti ama ağır motosikletle iki kişi taşıyan Paul epeyce zorlanıyordu. Atar'a ulaştığımızda yüzü kıpkırmızıydı. İlk dükkana dalıp buz gibi bir kola açtım. Gırtlığımdan aşağı akan buzlu sıvı benim için unutulmaz bir deneyimdi. Buralarda kola, portakal suyu ve ananas kompostosu ağırlığına altın ediyordu.

Han tabir edilebilecek bir yerde uyumak üzere dama çıktık ama hemen yanımızdan yükselen foseptik bacası nedeniyle iyi uyuyamadık. Koku berbattı ve uyumda kıvranıyordum. Ertesi sabah bizim geçmeyi istemediğimiz demiryolu boyundaki yolu kullanarak 5 günde gelebilen Avusturyalıların cipini gördük. Viyana'dan Hilmar, Jeanette ve köpekleri Nando. "Bir daha asla" diyorlardı. Yol boyunca kazma kürek ellerinden düşmemişi.

Chinquetti

Sabah toplanıp doğuya Chinquetti'ye doğru yola çıktık. Yol inanılmaz büyüklükte kayalarla dolu bir geçitten geçiyordu. Kimi noktalarda cip kayaların üzerinde neredeyse dikey konuma geliyordu. Bütün yüküm cipte olduğu için ben tüy gibi hafif ve rahattım. Geçitten sonra yol düzleşti ve ben 110 km/s hızla Paris – Dakar tarzında ilerlemeye başladım. Rüzgar beni serin tutuyordu. Chinquetti'ye vardığımızda çevremiz bir anda kasabanın insanları tarafından çevrildi. Biz peşimizde koşan çocuklar etrafta soğuk kola ararken Avusturyalılar yanlarında getirdikleri hediyeleri dağıtıyorlardı. Cehennem sıcak ve hediye kazaklar! Bu arada cipin patlayan lastiğini de değiştirdik. Koca tekerleği 5 kişi ancak kaldırebildik. Artık hepimizin birer soğuk kolaya daha ihtiyacımız vardı. Aynı gün bu defa derin ve yumuşak kum içinde hızla kuzeye ilerledik. Arada bir düşüp yuvarlandığımız da oldu ve benim ön lastiğim bir kayaya çarparak patladı. Paul ile birlikte 25 dakikada tamir ettik. Bir ara Paul'u ayanamda göremez oldum ve biraz bekledikten sonra geri döndüm. Birkaç km arkada bir kayanın üzerine oturmuş, BMW'sinin yarısı kuma gömülmüş olarak yardım beklerken buldum. İnanılmaz bir görüntüydü.

100 km kuzeyimizde kalan dev kraterin giden yol giderek belirsizleşti ve izlemek zorlaştı. Birkaç kere ön tekerimin sert çöl bitkilerine çarpması nedeniyle yuvarlandım. Sonunda gecelemek üzere iri kumul tepelerinin dibinde kampımızı kurduk. Motorlar sustu ve çölün sessizliğiyle baş başa kaldık.

Daha sonraki 2 gün boyunca ıssızlık içinde küçük göçebe yerleşim birimlerine rastladık. İki motosiklet ve bir cipin görüntüsü insanları şoke ediyordu. Sanırım buralarda doğum kontrolü pek revaçta değildi zira her yer çocuklarla doluydu. Herkesle teker teker el sıkıştık ve bütün şekerlemelerimi çocuklara dağıttım. Jeanette de kazakları vermeye devam ediyordu...

Sonunda kratere ulaşmıştık. İçinde mi yoksa dışında mı olduğunuzu anlamayacağınız kadar muazzamdı ve içinde durduğunuzda kenarları 25 km uzaklıktaki tepeler olarak görünüyordu. Chinquetti'ye dönüşte GPS imizde ıssız çölü dümdüz geçen farklı bir rota belirledik. Bu bir hataydı zira kumullar giderek büyüyüp derinleşiyor ve cipi gömülmeden yolda tutabilmek giderek zorlaşıyordu. cipi itmek ve kazarak kurtarmakla geçen 3 gün sonunda geri dönmeye karar verdik ve geldiğimiz yola 2 günde ulaşabildik.

Chinquetti'den Tidjikja'ya

Chinquetti'de su ve ananas kompostosu stoklarımızı tamamladıktan sonra Tidjikja'ya olan 400 km lik zorlu etap için 200 USD isteyen yerel bir rehberle pazarlığa oturduk. Ancak bölge polisinden de tavsiyesiyle, rehber almadan da bu işi başarabileceğimize karar verdik. Çevre ahalisinden yol tarifleri aldık. Bu tarifler ellerini şöyle bir sallayıp "su tarafa" demelerinden öteye gitmiyordu. Köyden çıkıştan birkaç saat sonra gök karardı ve sağanak başladı. Önden giden cipe ulaştığımızda yağmurda düş almak için kıyısıya sabunlanan iki çıplak kıza karşılaştım. Crystel ve Jeanette. Yağmur bütün gece devam ettiğinden akşam yemeğini cipin içinde yedik ve biraz da nefis Avusturya çikolatası vardı.

Her geçen günle birlikte yolculuk daha da zor bir hal alıyordu. Arada bir yol ortadan kaybolduğundan yada çevremiz bir anda her yöne giden yollarla dolu olduğundan doğru istikamette ilerlediğimizi sürekli olarak kontrol etmek zorunda kalıyorduk. Bu bölgelerde yalnız başına yola çıkmak için pek çok şeyi dikkate almak zorundaydınız: Yolculuğumuzun her etabı için gidilecek rotayı seçmeden önce imkânlarımızı iyi değerlendirmemiz gerekiyordu:

- Yolu kaybetmemiz gibi beklenmeyen bir durumda geri dönebilecek kadar yakıtımız var mıydı? [Derin kum üzerinde gidilen uzun saatler yakıt tüketimini ikiye katlıyordu.]
- Sık sık cipi ve gerektiğinde iki motosikleti 40 derece sıcakta kumdan kazarak kurtarmamız gerektiği de dikkate alındığında beşimize ve köpeğe ye-



tecek kadar su stokumuz var mıydı? [Cip 1000 litre su taşıyordu...]

Sonunda eski bir deveci hanına ulaştığımızda yolun bir kısmında bize refakat edecek bir göçebeyi de ekibe dahil ettik. Kaya kütleleri arasından sıyrılıp doğru geçiş noktalarını bulmak hiç kolay değildi.

Bir gece düzgün bir kamp yeri ararken bir elinde 5 litrelik bir su matarası diğer elinde küçük bez bir çanta olan bir adamla karşılaştık. Bizi gördüğüne çok memnun olmuştu. Arapça olarak arıza yapıp yolda kalan Toyota Landcruiser'ından 30 km kadar yürüdüğünü anlattı. Aracının tekerleklerinden biri rot başından kurtulup göbeği dağıtmış, o da Chinquetti'ye olan 80 km yolu yürümeye karar vermişti. Onun için gerçekten endişelendiğimizden onu da arabaya alıp yiyecek verdik ve sabah Tidjikja'ya bırakmayı teklif ettik. Üzerinde bulunduğumuz platonun Paris – Dakar Rallisine katılan araçlara malzeme taşıyan uçakların iniş pisti olduğunu anlatan bu adamla konuşmak zordu, zira hemen her sorduğumuz soruyu "evet, hı, umm, umm, hı..." şeklinde yanıtlıyordu.

Orada kamp yapmaya karar verdik. Paul çay yapmak için benzinli ocağını çıkardı ama çalıştırabilmek için epeyce uğraşmak zorunda kaldı. Moritanyalı çakınından çıkardığı çer çöp ve bir çakmakla ateşini yakıp çayını hazırladığında Paul hala pompalamaya devam ediyordu. O andan sonra Paul ocağından ölesiye nefret etti. Benim benzinli ocağımın da gayet iyi iş gördüğünü belirtmeliyim.

Güneş doğduğunda Moritanyalı kaybolup gitmişti. Onu bir daha hiç görmedik. Kampımızı toplayıp yola koyulduk. Bir süre sonra 20 cm derinliğinde geniş bir gölete rastladık. Motosikletimden atlayıp soyunmaya başladım ve ardından suya daldım. Kulaklarımdaki kumları nihayet temizleyebilmiş olmaktan memnundum. Hemen ileride de Moritanyalının terk ettiği Landcruiser ile karşılaştık. Araç içinde 15 kişi ve yüklerle dolu olarak orada öylece bekliyordu. Bir çöl otobüsüydü. Yandaki su birikintisinden istedikleri kadar içme suyu temin edebilirlerdi.

Hararetili bir tartışmanın ardından Avusturyalılar ciplerine kesinlikle kimseyi almak istemediklerini açıkça ifade ettiler. Bu beni sinirlendirdi ve hiç değilse yardım istemek için bir kişiye motosikletimin arkasına Tidjikja'ya götürülebileceğimi söyledim. Böylece Hamit mavi peleriniyle arkama yerleşti. İki kişi ile off-road parkurda gitmek zordu ama mecburdum. Avusturyalıların bencilliğine inanamıyordum. Arkadaşlığımız tadını kaybetmişti. Araçlarının tavanında 15 kişiyi de götürübilirlerdi ama onlar bu kişilerin düşüncesizce hareket ederek bu duruma düştüklerini ve problemlerini de kendilerinin çözmeleri gerektiğini söylüyorlardı. Hem sonra ilave ağırlık seyahatlerini berbat edebilirdi. Paul benim tarafımdaydı, Crystel'i cipe gönderip Hamit'i ortaklaşa taşıdık.

Gün sona ererken bir kamp yeri aramaya başladık. Tam yüklerimizi indirdiğimiz sırada uzakta ilerleyen 3 araç gördüm ve derhal motosikletime atlayıp en öndeki araca doğru hızla sürdüm. Beni göreyerek durduklarında bir kum tepesinin tam üstündeydiler. Tepeye doğru gazladım ama yamacın tabanı çok dikti ve durmak için de çok geçti. Ön tekerim kumlara gömüldü ve motosikletin üzerinden havalandım. Baaaamm! İzleyenler için çok ilginç bir manzara olmalıydı... Biraz da mahcup bir tavırla motosikleti devrildiği yerden kaldırıp sehpaye aldıktan sonra bekleyen gruba doğru yürüdüm. Organize bir turun yolcularıydılar ve beni görmekten hayrete düşmüşlerdi. Tur liderine çölde sıkışıp kalan 15 kişiden bahsedince Hamit'i beraberlerinde Chinquetti'ye götürmeyi kabul ettiler.

Ferahlamıştım. Tur görevlileri Chinquetti'ye gitmek üzere ortadan kaybolan Moritanyalı şoförü de arayacaklarını söylediler. Grupla biraz sohbet ettiğimde Toyota Hilux'larından birinin 30 km kadar arkada bir nehir yatağında takılı kaldığını söylediler. Araç camlarına kadar çamur batmıştı ve grup aracı çıkarmak için 8 saat uğraşmıştı. Yolcuların gözleri heyecanlı



parlıyordu, taa buralara kadar bulmak için geldikleri macerayı bulmuşlardı ve beni havada uçarken görmek de eğlencelerini ikiye katlamıştı...

Ertesi sabah yine yollardaydık. Yolculuğumuzun en güzel günlerinden biriydi. Arazi değişkendi. Bazı yerlerde iki yanında muazzam kum tepeleri yükselen vadilerden geçiyorduk ve ben yamaçlarda gazlıyor, tam tepede havalanıp bir kum tanesi gibi uçarak arka tekerleğimin üzerine konuyor, ardından müthiş bir hızla diğer tarafa iniyordum. Rüya gibiydi... Mükemmel dalgayı bekleyen sörfçüler gibi ben de mükemmel kum tepesini arıyordum. Motosikletim her isteğime boyun eğiyordu ve ben olmak istediğim yerdedim. Bir anda bu seyahat için yaptığım bütün hazırlıkların ve harcadığım tüm çabaların değiştiğini tüm benliğimle hissettim.

Gece yaklaşırken Paul ile çamura gömülmemek için büyük çaba harcadığımız kuru nehir yataklarından arka arkaya geçerken arada durup cipin bize yetişmesini bekliyorduk. Bir süre sonra tur şirketinin Toyota Hi-Lux'ının battığı siğ nehir yatağına geldik. Aracın gömüldüğü çukur inanılmaz büyüklükteydi. Şimdi ciple bu çukura gömülmeden geçme sırası bizdeydi...

Birlikte yolculuk ettiğimiz cipin Avusturyalı sahibi Hilmar birden bire terbiyesizleşmeye ve Paul ile bana çamurlu çukurdan geçiş için çalı toplayıp tekerleklerin altını beslememiz için emirler vermeye başladı. Şiddetli bir tartışmanın ardından Hilmar cipteki eşyalarımı dışarı fırlatarak kendi yükümü taşımamı söyledi. Rezalet! Çölde yeniden tek başımdım. Bu olay üzerine Paul Crystel'i ciple Tidjikja'ya göndererek benimle kalmaya karar verdi.

Kavganın gerçek nedenini bugün bile tam olarak anlayabilmiş değilim. Sanırım, ekstra ağırlıklarımız da kendi cipinde kumullar arasında boğuşurken bizim tepeler arasında uçarcasına ilerlememiz Hilmar'a taşıyamayacağı kadar ağır gelmişti.

Bu arada cip çöküntülü kısmı hızla geçmek üzere harekete geçti. Aracın batması için dua ettim ama kolaylıkla geçip gitti. Boşuna endişelenip sinirlenmişti. Gün batımına doğru uzaklaşırlarken Paul ve ben geride kalmıştık. Alçaklar!

Paul'un lastiği patlamış olduğu için nehir yatağında kamp yapmaya karar verdik. Olup bitenlerden dolayı keyfim kaçmıştı ve motosikletim tümüyle yüklü olarak Tidjikja'ya olan son 20 km lik yolu nasıl alacağımı kara kara düşünüyordum. Bizi uzaktan izlemekte olan bir göçebe yanımıza gelip bize biraz hurma verdikten sonra Avusturyalıların gittiği yönü başıyla gösterip eliyle "kafadan kontak" işareti yaptı.

Ertesi gün çöldeki en zor günlerimden biriydi. Benim ön lastiğim de inmeğe başlamıştı ve ikimizde patlaklarımızı tamir etmek zorundaydık. Epeyce uğraştıktan sonra Paul lastiğinde on altı, bense on bir delik bulduk. Akasya ağaçlarından geçtiğimiz nehir yataklarına dökülmüş bütün dikenleri toplamış olmalıydık. Her deliği kapadığımızda bir yenisini keşfediyorduk. Gün izlemesi biraz daha kolaylaşan parkur üzerinde devam etti. Hava çok sıcaktı ve usanmıştık.

Paul'un önünde ilerliyordum ve çalılar ilerlemeyi imkânsız hale getirdiği bir noktada bir çalıya çarpıp yere yuvarlandım. Motosikletim de üstümde yerini aldığı anda kaskımın içinde acıyla bağırardım. Sol bacağım dönmüş ve motosikletin altında kalmıştı, bileğim çatırdıyordu. Can çekişiyordum. Motosikleti itmeye çalıştım ama imkânsızdı. "İmdat!" diye bağırardım ama Paul'den ses seda yoktu. İnanamıyordum. Bir şeyler yapmam gerekiyordu. Motosikletin ağırlığını hafifce kaydırmayı başardım gidonla zemin arasına küçük bir taş koymayı becerdim. Oh! Ağrım biraz hafiflemişti. Yatmaya devam ederken arada dinlenerek uzanıp alabildiğim taşları birer birer üst üste koyarak motosikleti yavaş yavaş kaldırmayı sürdürdüm. Bir ara eğilip ellerimle kumu kazarak sıkışmış bacağımı kurtarmayı ve dizimi döndürmeyi başardım. Şimdi daha rahattım. Derken bacağımı tümüyle çekip kalkmayı da becerdim. Sersemlemiştim, bitkindim ve hava kaynıyordu. Devrilmiş motosikletin yanına çöktüm. Az sonra Paul belirdi. O da düşmüş ve bu sırada dağılan bagaj demirlerini bir parça telle tamir etmek zorunda kalmıştı.

Yola çıktık ama birazdan bir çalının gölgesinde dinlenmek ve tonlarca su içmek için mola verdik. İkimiz de sıfırı tüketmiştik. Tekrar yola koyulduğumuzda 10 metre sonra yine bir çalıya takılarak yana dikenli bir çalının üzerine devrildim. Her yerim dikenlerle dolmuştu. Bir kovan dolusu arının saldırasına uğramış gibiydim. Paul yanımda durdu, bana şöyle bir baktı ve "su şeyin üstünde duramaz mısın sen?" dedi. İkimiz de kakkahalara boğulduk. Stres uçup gitmişti...

Birazdan kumlarla kaplı uzun bir bayırla karşılaştık. İki motosikletin de bagajlarının indirilip hafifletilmesi gerekiyordu. Bütün yükleri sırtımızda tepenin ardına taşıdıktan sonra dönüp motosikletleri aldık. Bütün yükleri yeniden motosikletlere yükledik. Sefaletti... Gün boyunca ikimiz de birinci vitesden yukarı çıkamamıştık ve şimdi Paul'un GS'inin debriyajı sıyrılmaya ve yanmaya başlamıştı. Üstelik motorunda bir yağ sızıntısı da söz konusuydu.

Gün doğarken uzakta yanıp sönen bir kırmızı ışık gördük. Bir uçak iniş pistiydi. Sonunda başarmıştık. Bir rehberle normal olarak 3 gün süren güzergâhı tam 7 günde yapabiliştik!

Crystel'i yeniden bulmuştuk. Avusturyalılar hoşça kal bile demeden güney doğru basıp gittiler. Tidjikja'da polise kayıt yaptırdık ve polis şefi bize telle çevrili bir avlusu olan bir ev kiraladı. Burada birkaç gün dinlenip motosikletlerimizin bakımlarını da yapma fırsatını bulduk. Paul yağ kaçağının tam yerini tespit edebilmek için BMW'sinin mümkün olan her parçasını söküp indirdi ama yedek karter contası yoktu. Ben de XT'min dişli tablası rulmanını değiştirdim.

Artık burada Paul ve Crystel'den ayrılarak doğuya, bir sonraki çöl kasabası olan Tichit'e devam edecektim. Onlar ise kamyon yolundan güneye Mali'ye gitme niyetindeydiler. Başkent Bamako'da iki hafta sonra buluşmayı kararlaştırdık. (Asla yapamadık...)

Birinin arka bahçesindeki depodan benzin alarak 30 litrelik bir varil dolurdum. Şimdi artık 75 litrelik muazzam bir yakıt stokum vardı. Bu arada Tichit'e malzeme taşıyan bir Landcruiser'de benzin varilim için bir yer kiraledim ve ertesi sabah onlarla yola çıkmaya karar verdim. Kılavuzum olacaktı.

Doğuya Tichit'e Doğru...

Paul ve Crystel ile vedalaştıktan sonra Sahranın en eski ve en ücra kasabası olan Tichit'e 10 yolcu ve malzeme taşıyan Landcruiser'in ardına takılıp yola çıktım. Gece çöktüğünde bile araç durmadı ve ben de isteksizliğime ve yeni bir patlağa rağmen yola devam etmek zorundaydım. Üstüne üstlük hızla gittiğim bir sırada kayarak yola savrulduğum sol tarafımın üzerine çok sert bir şekilde yere indim. Ezikler ve çürükler günlerce geçmeyecekti ama motosikletimin bu kadar çarpma ve düşmeden sonra hala nasıl hasarsız yola devam edebildiğini anlamakta güçlük çekiyordum. Bazı yolcuları indirmek için küçük bir çadırın önünde durduğumuzda acil bir durum olduğunu gördük. Küçük bir çocuk ağır hastaydı. Landcruiser'i hemen boşalttık ve biz çadıra kalırken araç hasta çocukla birlikte geriye Tidjikja'ya yola çıktı. Çok iyi karşılanmıştım. Moritanyalılarla birlikte yemek yedim, bol bol çay içtim ama benden ücret almadılar. Buralarda hiç ayırım yapılmadan herkese konukseverlik gösteriliyordu.

24 saat sonra Landcruiser geri döndü ve bizler yeniden eşyalarımızı araca yükledik. Artık yolculuğumuz son derece vahşi ve ıssız bir coğrafyada de-

vam ediyordu. Uçsuz bucaksız kumlu düzlüklerde cipe yetismeye çalışıp arada aracın arkasındakilere el sallayarak yola devam etmeye çalışıyordum. Bazen de basıp cipi geçiyor ve biraz ilerde durup yaklaşan aracın resmini çekiyordum.

Tichit çöle hakim dik bir tepenin üstünde yer alıyordu. Köyün yanındaki muazzam kumulların zamanla ilerleyerek köyü yutacağına hiç kuşku yoktu. Hüzünlü bir manzaraydı. Her yerde çocuklar... Her hareketimi izleyen, umudu, geleceği olmayan çocuklar. Bir film yıldızı gibi ilgi görüyordum. Yemeği, berbat sineklerle kaynayan evinde köyün muhtarı ile yedik. Tüm aile efradı aynı çanakta ellerimizle yiyorduk. Bu beni biraz rahatsız etti ama yine de sofradakiler tarafından önüme itilen keçi eti ve pilavı kibarca yedim.

Oualata'ya giden bir 4 çekerli aracın geçmesini bekleyerek Tichit'de 2 gün geçirdim. Çocuklar tarafından sürekli taciz ediliyordum. Bana taş atıyorlardı. Bir keresinde kaldığım kulübenin önünde 'Hediye Hediye!' diye tempo tutan tam 40 çocuk saydım. Derken dostane tavırlı siyahi bir adam çocukları kovaladıktan sonra sohbet etmek üzere geldi. Beni et ve kuskus yemek üzere akşam yemeğine bahçeli evine davet etti. Kabul ettim. Evini bulup girdiğimde berbat bir yemekle karşılaştım. Yemekten sonra da öyle oturup birbirimize bakmaya başladık. Derken adam Fransızca olarak burasının ne kadar serin, temiz ve gözlerden ırak olduğundan bahsetmeye başladı. Geceyi evinde geçirmem için ısrar ediyordu. Derken oradan bir hasır çekip yanıma kıvrıldı ve bacağımı okşamaya başladı. Allah Kahretsin! Bu kadardı da fazlaydı... Ayağa fırlayarak kendimi evden dışarı attım. Kötü hissediyordum. Buradan gitmeliydim. Ertesi gün yola çıkmak üzere hazırlanmaya başladım.

Asla Çölde Yalnız Başına Yolculuk Etmeyin!

Nema'ya olan 350 km yolu kat etmek üzere Tichit'i terk ettim. 45 litre yakıtım, 30 litre suyum ve 2 haftalık yiyeceğim vardı. Kendi başıma gitmekten başka çare yoktu. Paris - Dakar Rallisine katılan kamyonların kullandığını duyduğum izlemesi kolay, geniş ve belirgin parkura çıktım. Artık çölün ortasında yapayalnızdım ve kendimden başka güvenebileceğim kimse yoktu. Bu tıpkı denizde yalnız olmaya benziyordu. Güzergâhın bir noktasında yol daraldı, yumuşadı ve ben batıp çıkmaya başladım. Çöl muhteşem ve uçsuz bucaksızdı. Yolun bu zor kısmı bittikten sonra kendimi çok daha iyi hissettim. Yumuşak kum yerini yer yer cimenli yamalarla bezenmiş beyaz kumdan bir okyanusa bırakmıştı. Çok güzeldi ve ben burada olmanın bir ayrıcalık olduğunu düşündüm. Sadece iki dakika sonra yine kumlara batıp çıkıyordum. Cennet ve cehennem arasının sadece birkaç dakika olduğunu görmek son derece cesaret kırıcıydı.

Bir ara ön tekerimin yumuşak kuma dibine kadar gömülmesiyle bir kere daha havalandım ve motosiklet devrildi. Öfkelenmiştim, küfürün bini bir para... Yorulmuştum, sırtım kopuyordu. Motosikleti kaldıramadım. Cehennem dibinde yapayalnızdım ve motosikletimi kaldıramıyordum. Biraz düşündükten sonra tüm yükleri indirdim ve benzin deposunu da söküp bir tarafa koydum. Motosikleti ayağa diktikten sonra her şeyi yeniden monte ettim. 5 litre kadar su içtikten sonra yeniden yola çıktım. 10 litre kadar suyum kalmıştı ve yakınlarda da zerrresi yoktu. Devam etmeye kararlıyım ama bu kere ana patikalardan ayrılmayacaktım. Yolun gözden kaybolduğu kayalık bir platoya kadar patıkayı izledim, sonra 1,5 saat kadar yolu aradım ve tonlarca su içtim. Kendi izlerimden başka hiçbir şey bulamadım...

Yolunu kaybedip ana patıkayı bulabilmek için dönüp dolaşan bir sürücünün izlerini takip ettiğimi daha sonra anladım. Epey sonra ana yolu tekrar bulduğumda kaskımın içinde bir mutluluk çılgılığı attım! Uzaklarda bir çadır gördüm. GPS'im Aratane adlı kuyunun yakınlarında olduğumu gösteriyordu. Koşa koşa yanıma gelen çocuklar diğerlerinin, malzeme kamyonlarının nerede olduğunu sordular. Onlara "hayır" dedim. "ben, yalnızca ben"... İnanmayarak yüzüme baktılar. Bir süre sonra hediye vermem için sağımı solumu çektişirmelerinden usandım ve taş atarak onları kovaladım.

Geceyi geçirmek üzere katedral büyüklüğündeki bir kayanın yanındaki taşlık düzlüğe kampımı kurdum. Rüzgar ve kum taneleri milyonlarca yıl boyunca kayanın yüzüne sayısız yüzler çizmişti. Gece boyunca sinsin beni gözetlediklerini hissettim.

Aratane Kuyusu

Gecenin serinliği rahatlatıcıydı ve huzurluydum. Sabah haritamı kontrol ettim ve kuyuyu bulmaya karar verdim. Çocuklar yine etrafımdaydılar ve ben de onlara bana yolu göstermeleri karşılığında bir dolmakalem verdim. Motosikletimi yükledikten sonra soğuk motoru çalıştırdım. Yol biraz sonra hafifçe yokuşa sardı ve derken minik bir havuz gördüm. Derhal soyunup yıkanmaya başladım. Temizlenmek güzeldi. Kurunmak için beklerken etrafım bir anda bir deve sürüsü peydah oldu. O kadar dikkatli süzüyorlardı ki bir an çıplak olmaktan ciddi ciddi utandım. Çamaşırlarımı giyip kuyuya yaklaşan bir göçerle konuşmak üzere ayağa kalktım. Onu ve develerini 1 km kadar ilerdeki kuyuya kadar izledim. O da bana su mataralarını doldurmadı yardım etti. "Kuyu" denilen şey arazinin ortasında açılmış 7 m derinlik-



teki bir delikten başka bir şey değildi ve ipe bağlanmış plastik bir maşrapa su alabilmenin tek yolu. Göçerler ise ipe bağlı deri tulumlar kullanıyorlardı. Her şeye rağmen artık 30 litrelik kayda değer bir su stokum vardı.

Günün daha sonraki bölümünde yolu yeniden kaybettim ve bir kayalık sırtın ucunda durdum. Bir kaya duvarının kıyısında idim ve yola ilişkin hiçbir ipucu yoktu. Küfürü bastım. Yapabileceğim tek şey GPS yardımıyla kuyuya dönmektir. Birden bir ses duydum ve mavi elbiseleri içinde bana doğru koşan bir adam gördüm. Bu insanlar yerden mi bitiyorlardı? Motor sesi bu ısız yerde büyük bir değişiklik olmalıydı zira insanlar sesin nereden geldiğini anlamak için kilometrelerce uzaktan koşup geliyordu. Adam yanıma vardığında bana yolu göstereceğini söyledi. Yol boyunca bir dağ keçisi gibi hızlı koştu. Zor takip edebiliyordum. Yola çıktığımda doğru yönden epeyce uzaklaşmış olduğumu gördüm. Adama olan minnettarlığımı göstermek için ona 'Fast Bikes' T-shirt lerimden birini verdim.

Bir süre sonra terkedilmiş bir Toyota cip gördüm. İliklerine kadar soyulup çıplak bırakılmıştı. Parkur ise tümüyle gözden kaybolmak üzere bir kumullar denizine doğru gidiyordu. Kumlar her şeyi örtmüştü. cipin gölgesine park ettikten sonra çay yaptım ve biraz da bisküvi yedim. İleri gitmeliydim. Uzun ve zorlu bir yoldan gelmişim ve Tichit'e geri dönüp orada Tidjikja'ya kadar geri gidebilmek için haftalarca yakıt beklemek işime gelmiyordu.

40km Boyunca Kumlar...

Müthiş Sahra seyahatimi tamamlayacak kadar yakıtım olmakla birlikte aynı zamanda artık geriye dönüşü olmayan noktadaydım. Bu noktadan sonra ya ileri ya geri gidecektim ve her iki durumda da geri gidecek yakıtım olmayacaktı. Yol neredeydi? Karar vermeliydim. Develerle ilerleyen iki göçebe-yi gördüğümde karar vermeme gerek kalmamıştı. Bana kumullar arasında sürececek 40 km sonra tırmanacağım bir bayırın ardından yolu yeniden göreceğimi ve bir sonraki kuyunun Tinigar olduğunu söylediler. Pekala... İyisi sediyordum. Sadece kumda 40 km ha? Tamam!

Bu 40km'nin 3 gün alacağını ve beni neredeyse öldüreceğini o zaman bilmiyordum. Güneş batarken toplandım, GPS'ime yeni rotayı yükledim ve ısız kum tepelerine ilerledim. Çölde GPS kullanma konusunda pek çok tartışma vardır. Deneyimli bir rehberin yerini asla tutmadığı söylenir. Benim niyetim de körü körüne GPS'in verdiği rotaları izlemek değildi zaten. Makinelere sınırlarını bilmek önemliydi. Bunlar:

- Haritacıların (haritaların) hassasiyeti;
- Haritayı kullananların okuma hataları;
- Uyduların çalışması hassasiyeti. ABD ordusu tarafından kontrol edilen bu uyduların noktasal hassasiyeti 5 ila 100 metre arasında ayarlanabiliyordu;
- GPS'in sinyal alabildiği yörüngedeki uyduların sayısı.

GPS'im beni kuyunun bir km kadar yakınına kadar götürebileceğini düşünüyordum. Deneyimlerimden kuyu çevresinde göçebe kabilelerin olacağını ve kuyunun ana kervan yolları üzerinde olması gerektiğini de biliyordum. Yani yol sorabileceğim insanlar olacaktı.

Motosikletim 30 litre suyla yüklenmiş olarak yoldaydım... Kumda yolculuk etmek iyiydi ama bir süre sonra yol dikleşti ve otlar ön tekerleğimi dalayıp duruyordu. Motosikletimi kumlar üzerinde hareketli tutacak ama bir şeye çarpıp devrilmeyecek bir süratte tutmam gerekiyordu. Gece çıktığımda terkedilmiş cipten sadece 7 km uzaklıktaydım. Kum tepeleri arasında rahatsız ve düzensiz bir kamp kurarak geceyi geçirdim.

Sabah gün doğarken kalktım ve birkaç dakikada yola hazırlandım. Sürekli gideceğim yola bakarak önümdeki kum tepeleri arasından nasıl bir rota seçmem gerektiğini düşünüyordum. Eğer düzgün bir rotada birinci viteste gidersem bir problem çıkmayacak gibi görünüyordu. "Kuyuya yaklaşıyorum" diyerek kendimi rahatlatıyordum. Bir iki dakika sonra yine yuvarlandım. Artık kum tepeleri daha da irileşmişti. Tepeler arasındaki boyun nok-



ta larını seçerek kumun daha sert olduğu kısımlardan gitmeye çalıştım ama gece çöktüğünde sadece zavallı bir 15 km yol alabilmiş ve tonlarca su içmişim. Sallanıyor ve gecenin rahatlatıcı serinliğini özlüyordum. Yemek pişirebilecek enerjim bile yoktu ama yine de bir parça çorba pişirebildim. Su içmeyi istiyordum ama almış olduğum kuyu suyu hafifçe tuzlu olduğundan iştahım kalmamıştı. Vücudumun susuz kaldığını ve düşüncelerimin bulanıklaştığını hissedebiliyordum. Onca su içmeme karşın ateşim vardı bedenimin soğutma sistemi düzgün çalışmıyordu. Sıcaklık beni yenmişti...

Kum tepelerindeki üçüncü günümün sabahında son derece dikkatli olmaya ve fazladan enerji harcamamak için motosikleti düşürmemeye karar vermişim. Gün boyunca yaptığım da şundan ibaretti:

- Motosiklet kıyafetimi çıkarıp çamaşırlarımla kalmak VE SU İÇMEK;
 - Kumullar arasında dikkatle 300 m YÜRÜYEREK ilerlemek ve motosikletle gidilebilecek bir yol bulmak;
 - Ayak izlerimi geriye doğru izleyerek motosiklete ulaşmak ve tespit ettiğim yoldan ilerlemek;
 - Motosikleti yüklemek, SU İÇMEK ve ilerlemek;
 - Sürekli motosikletten düşmek ve bu lanet olası kum tepelerinin arasında sonsuza kadar kısırlanmış olduğumu düşünmek.
- Her yarım saatte bir dinlenmek için;
- Motosikletin yüklerini yan çantalar dahil indirmek,
 - SU İÇMEK;
 - Motosikleti yan sehpa ya almak,
 - Yol araştırmak,
 - Motosikleti çalıştırıp birinci viteste ilerlemek,
 - Motosikleti durdurup bıraktığım yüklere geri gitmek,
 - Yükleri motosiklete kadar taşımak ve yeniden yüklemek,
 - SU İÇMEK,
 - Ön tekerin yeniden kuma saplanmayacağını umarak ayak izlerimden ilerlemek...

Bu yaşadıklarım bana televizyonda gördüğüm, sonu gelmeyen buz blokları arasında kızaklarıyla ilerlemeye çalışarak Kuzey Kutbuna gitmeye çalışan seyyahların görüntülerini hatırlatıyordu. Günün sonunda 8 km kadar ilerleyebilmişim. Kurduğumu hissedebiliyordum. Biraz dinlenmek için durdum. Aniden bir ses duydu ve arkamda sürücülerle birlikte iki deve belirdi. Yaşlı bir adamla karşıydı. Onlara doğru koştum ve yardım istedim. Kendisi de yorgun olan yaşlı göçebe beni çekerek saplandığım kumdan kurtardı ve sonra bana biraz su verdi ama suyun tadı en az benimki kadar mide bulandırıcıydı. Üstelik suya içinde taşıdığı keçi derisi tulumun leş gibi kokusu da sinmişti. Adam bana kuyudan uzak olmadığımı söyledikten sonra "şu tarafa" dedi. Birkaç km yolum vardı. Ona benimle kalmasını ve benim kılavuzum olması karşılığında kendisine para vereceğimi de söyledim ama anlaşılabilir bir şeyler homurdandı ve ufku işaret ettikten sonra çekip gitti.

GPS'im kuyudan sadece 7 km uzaklıkta olduğumu gösteriyordu. Ben de motosikletimi yüklerinden arındırarak hafifletmeye karar verdim. 15 litre suyum, yedek lastiğimi, yedek zincirimi, torbalar dolusu pirinç ve fasulyeyi oracıkta bıraktım. Bu aptalca görünebilir ama 15 kg su motosikletin ağırlık dengesini bozuyor ve kontrol edilemez bir hale sokuyordu. Şimdi motosikletin kontrolü çok daha kolaydı. Nasıl olsa sadece 7 km yolum vardı ve 5 litre içme suyu da 7 km için kime yetmezdi?

Sıcaktan bunalmış olarak mola verdim. Zihnim bulanıktı ve hasta hissediyordum. Güzel bir gece olduğunu hatırlıyorum. Yıldızlar parlak ve hava serindi ama ben havanın keyfini çıkarabilecek durumda değildim.

Güneş doğarken motosikletimi yükledim ve yola çıktım. Oldukça iyi ilerledim ve kum tepelerinden kurtulup bir düzlüğe çıktığımda kendimi iyi hissettim.

Kuyudan Eser Yok!

Artık su kuyusuna sadece 2 km kalmış olmalıydı. GPS'inin gösterdiği yönü izlemeye devam ettim ama kayalık bir yanmacı gösteriyordu. Dikkati filan bırakarak tepeye doğru gaz açtım. Kahrolası kuyu neredeydi? Hiçbir şey yoktu. Yerleşim, insanlar, çadır, keçiler yada araç izleri yoktu. Sadece kayalar...

GPS 200 metre diyordu. Hala hiçbir şey yok... Kalbim çarpıyordu. Su için bu kuyuyu bulmalıydım ama böyle bir arazide küçük bir deliği böyle bulamazdım. Motosikleti stop ettim. Endişeliydim ve paniğe kapılıyordum. Biraz dinlendikten sonra üstümdelikleri çıkardım ve platonun sağ tarafına doğru gitmekte olan keçi izlerini takip etmeye başladım. Platonun sonuna geldiğimde görebildiğim şey göz alabildiğine uzanan tepeler ve yüksek düzlüklerdi. Kafam karışmıştı. Motosiklete dönüp düşünmeye karar verdim.

Motosiklete vardığımda biraz su içtim. Sadece 2 litre suyum kalmıştı. Motosiklet izlerimi takip ederek kum tepeleri arasından düzlüğe ilk çıktığım noktaya kadar geri gitmeye ve motosikletle çevrede dolaşarak kuyuyu aramaya karar verdim. Yürümekten daha az yorucu ve hızlı olacaktı. Kuyunun buralarda olduğunu biliyordum. Bulmam an meselesiydi. Motosiklete atladım ve adeta yuvarlanırcasına yamaçtan aşağı vurdum. Düzlüğe vardığımda zeminin çamur gibi görüldüğünü fark ettim ve kazarsam suya erişebileceğimi düşündüm. Ama yakından baktığımda bu üst tabakanın beton gibi sertleşmiş olduğunu anladım. Çölde ilk kural: Paniğe kapılma... Ama ben panik halindeydim. Suyumun geri kalanını kafama diktim ve hıçkırarak ağlamaya başladım.

Motosikletten uzaklaşarak dikenli bir çalının gölgesine oturdum. Dayak yemiy gibiydim. Uzun bir süre dinlendim ama zaman duygusunu yitirmişim. Farklı bir şey denemeye karar verdim. Haritayı tekrar inceleyerek kuyunun tam koordinatlarına bakacaktım. Kuyuyu gösteren mavi noktanın koordinatlarını olabildiğince hassas ölçtükten sonra GPS'ime yükledim. Cihazın oku arka tarafı, biraz önce üzerinde olduğum yüksek düzlüğü gösteriyordu.

Tekrar toplanıp kayalık yamaçtan yukarı sürdüm ve cihazın "10 metre" dediği yere kadar geldim. Hiçbir şey yoktu... "Hayır" dedim, "tekrar aşağı, ova ya in ve araziye gözden geçir." Alçak kumullar arasından bir kere daha aşağı yöneldim. Artık dikkatimi yitirmişim ve ön tekerimin birden yumuşak kuma saplanmasıyla durdum. Tekerler akslara kadar kuma gömülmüştü. Allah belasını versin! Artık motosikleti çıkaramazdım...

Haritalarımla GPS cihazını bir kere daha elime aldım. Motosikletin yerini işledim ve yaya olarak platoda kuyuyu aramak üzere sırtı tırmanmaya koyuldum. Aslında ne yaptığımı tam olarak bilmiyordum. Aklımı kaçırmış gibiydim.

Uzun bir süre amaçsızca etrafta dolandım. Motosikletin yerini biliyordum. İstedikimde ona ulaşabilirdim. Güneşin altında deve izleri gördüğümde onları kayalık düzlükteki geniş bir çatlağa kadar izledim. Belki bu çatlağı izlersem kuyuya ulaşabilirdim. Yarını boyunca aşağı inerken kayanın üzerinde açılmış deliklerde toplanmış 1 litre kadar su gördüm. "İşte!" dedim. Berecebilecektim. Az da olsa içebileceğim bir parça su bulmuşum. Çok rahatlamıştım. Kazandığım bu enerjiyle 1 km kadar uzaktaki motosikletime koşar adım gittim ve su filtresini, su kabını, sterilizasyon tabletlerini ve acil durum ışığını aldım.

Tekrar suyu bulduğum yarıntıya döndüğümde yorgunluktan ölüyordum. Suyun içindeki ölü böcekleri ve keçi dışkısını elimden geldiğince süzmeye çalıştım. Bardağımda biriken su hala pis, sarı renkli ve ağır kokulu. Su ya 2 sterilizasyon tableti attım ve 10 dakika sabırla bekledikten sonra bir yudum almayı denedim. Hayatımda tattığım en berbat seydi. Bir bardak klorlu sidik içiyordum. Ağzımdakini derhal geri püskürttüm.

Suyun birazını üstüme dökerek serinlemeye ve rahatlamaya çalıştım. Etrafta biraz dolanınca bir başka çukur daha buldum. Çok daha geniş ve gölge alan bu çukurun dibine ayak bileklerime kadar gelen suyla doluydu. Günün tamamını filtre ettiğim suyu geri çıkarmadan içmeye çalışarak ama daha çok suyu başımdan aşağı dökerek geçirdim. Bu beni rahatlatıyordu ama bedenimin sıcaklık kontrol sistemi çoktan iflas etmişti. Yarıntının içini aşağıya doğru araştırdığımda kumun nemli olduğu bir yer keşfettim. Bu noktayı bir kol boyu kazdım ama hiçbir şey bulamadım.

Kuyunun orada olabileceği umuduyla yarıntı boyunca ilerlemeyi sürdürdüm ama bitkin düşerek vazgeçtim ve içilmesi mümkün olmayan su rezervuarına geri döndüm. Düşünebildiğim tek şey motosikletime kadar gidip ocağımı almak ve bu suyu kaynatarak buharını yoğunlaştırıp içilebilir bir su elde etmektir ama tüm bu işleri yapacak enerjim kalmamıştı. Çukurda saatler geçirdikten sonra umutsuz ve çökmüş olarak tekrar düzlüğe çıktım. Platonun kenarına gelerek ufku her noktasını develer ve göçebeler görebilmek umuduyla dikkatle taradım ama hiçbir şey göremedim.

Kimsenin bulunmadığı bir yerdeydim. Acil durum ışığını yaktım ve birilerinin görmesi için dua ettim. Meşalem güzel bir parıltıyla yandı ve sonra cızırdayarak söndü. Öleceğim...

En Kötüsü İçin Hazırlanmak

Kederimin hafiflemesi için orada biraz daha oturduktan sonra eşyalarımın rahatlığına kavuşmak için motosikletime gitmeye karar verdim. Bu son yürüyüş gerçekten kötüydü. Sadece birkaç adım attıktan sonra durup dinleniyordum. Motosiklete ulaşmam asırlar sürdü. Vardığımda hava kararmıştı ve ben vefakâr motosikletimin yanında kumun üzerine yığıldım.

Saatler geçti ve gecenin serinliği beni biraz kendime getirdi. Umutsuzca içebileceğim, ağzıma koyabileceğim sıvı bir şey istiyordum. Hafifçe doğruldu. Motosikletimde yada eşyalarım arasında içebileceğim HERHANGİ BİRŞEY olabilir miydi? Su mataralarına ağzımı yapıştırdım. Hiçbir şey... İlk yardım çantamı açtım. Küçük bir şişede duran göz damlasını içtim. Bir anestezi ampulünü kırıp içmeye çalıştım ama son derece acıydı, az daha kusuyordum. Çantamda epeyce böcek kovucu sprey vardı. Hepsini vücuduma sıktım. Bu beni serin tutuyordu. Ayrıca sınır kontrol noktalarındaki nöbetçilere hediye amacıyla yanımda bulduğum parfüm şişelerini de açarak tümünü yüzüme ve boynuma boşalttım.

Son saatlerimi düşünmeye başladım. Önümde olasılıkla çoğunda parmağımı bile kımıldatamayacağım 24 saatlik bir zaman vardı. Uyku tulumumu özenle serdim ve yastığımı da alarak kendime güzel bir yatak hazırladım. Sağa sola atmış olduğum eşyalarımı da toparlayarak tulumumun çevresine düzgünce yerleştirdim. Hava serindi ve ben daha rahattım. Not defterimi çıkardıktan sonra aneme bir mektup yazarak ne olup bittiğini anlattım. Onu sevdiğimi ve arkadaşlarıma da bir gün bir araya geldiklerinde ruhlarımızın birlikte olacağını söylemesini yazdım. Bir gün cesedimi bulacaklar için buraya nasıl geldiğimi anlatan ve gerekli adres bilgilerini içeren ikinci bir notu da Fransızca olarak kaleme aldıktan sonra not defterimi yatağımın yanına kuma saptırdım. Kuma bir haç çizdikten sonra bir dua okudum.

Ağzım ve boğazım köseleden farksızdı. Ağzımdaki berbat tadı gidermek için dişlerimi fırçaladım. Şimdi daha iyi hissediyordum ama ağzım kurumuş diş macunu ile kaplıydı.

Uyudum. Gecenin bir yarısında korkuyla uyandım. Soluk soluğaydım. Bayılmışım. Saatler geçti ve şafak sökerken uyandım. Biraz sonra güneşin üstümde olacağını biliyordum. Büyük çaba göstererek ayağa kalkmaya ve alüminyum çantalarımın birini açmaya muvaffak oldum. Acil durumlarda kullanılan termal battaniyemi alarak altına sığındım. Bunun beni güneşin altında kavulmaktan korumasını umuyordum. Saatler geçti...

Hayaller, Sesler ve Develer

Örtünün altında pişiyordum. Şuurumu kaybetmek üzereydim ama oldukça rahat ve huzurluydum. Tüm duyularım yitip gitmişti. İyiydim, düşündüğüm kadar kötü değildi.

Uykumda sesler duyuyordum. Tanıdık deve böğürtüleri. Birden aklım başıma geldi, sesler gerçektir. Avazım çıktığı kadar "Heeeeeey!" diye bağırdım. Kendi sesimi duymak çok tuhaf geliyordu. Belki yarım saat kadar bağırmayı sürdürdüm ve sonra bitip düşerek sustum. İlginçini başka nasıl çekebilirdim? Develerin olduğu yerde deveciler de olmalıydı. Motosikleti ateşe vermeyi düşündüm. Bu mutlaka görünürdü ama bunu yapabilecek kadar bile kuvvetim kalmamıştı. Motosikletimin kornası! Elbette! Konağa uzanıp açtım ve klakson düğmesine asıldım. Ses çıkmadı. Korna dibine kadar kuma gömülmüş durumdaydı. Vazgeçtim.

Yattığım yere geri uzandım ve yeniden kendimden geçtim. Rüzgar termal battaniyemi uçurduğunda yeniden uyandım. Yavaşça battaniyeye doğru sürünmek istedim ama artık bedenim beni dinlemiyordu.

Tam olarak ne kadar sonra bilemiyorum ama sesler duymaya başladım. Yüksek bir bağırma sesi... Başımı kaldırıp kum tepelerine doğru baktım. Bir deve vardı. Başka sesler, bağırışmalar, "burada biri var!"... Hayal meyal bir adamın bana doğru koştuğunu gördüm. Elimi kaldırdım ve salladım. "İmdat!" Bir nedenle adamların benim ölü olduğumu düşünerek beni geçip gideceklerinden korkuyordum. Umutsuzca henüz ölmediğimi beni bırakmalarını anlatmaya çalışıyordum. Sonra bir anda etrafımda 3 adam ve 3 - 4 deve belirdi... Yaşayacağım...

Arapça "su" diye mırıldandım. Etrafımda bir sürü karışıklık ve gürültü vardı ve ben bunu defalarca tekrarlamak zorunda kaldım. Suları yoktu! "Kuyu" dedim. Beni gölgeye aldılar. Saatimi çıkarıp birine verdim. İki su almaya kuyuya giderken benimle kalan üzerimde bir battaniye tutarak beni güneşten koruyordu. Ağzımın çevresi dış macunuyla kaplı ve leş gibi parfüm kokarken berbat görünüyordu olmalıydım.

Döndüklerinde bir tasa doldurdular sudan litrelerce içtim. Hemen ardından şiddetli bir bulantı ve baygınlık hissederek çıkarmak istedim ama kendimi tuttum. Yine o tuzlu berbat lezzetli kuyu suyu. Adamlardan biri tası benden alarak yukarıdan hafifçe ağzıma akıtmaya başladı. Bu çok daha iyiydi. İlk yardım çantamı bana göstererek daha iyi hissetmemi sağlayacak bir şeyim varsa kullanmamı işaret ediyorlardı. Bir alkaseltzer tableti alıp su tasına koydum ve birkaç yudum aldım. Tadı biraz daha iyiydi.

Pelerinler içindeki Moritanyalıların benimle ne yapacaklarına ilişkin hiçbir fikirlerinin olmadığı besbelliydi. Birbirimize bakıyorduk. Onlar benim Arapça mı anlıyorlardı ama ben onlarınkini anlayamıyordum. Birkaç saat sonra hala kıpırdamıyordum. İki Moritanyalı develeriyle beraber kum tepelerinin ardında kayboldular. Daha sonra döndüklerinde çadırlarının 3 km ilerde olduğunu söylediler. Güneşten sıcağın kurtulmak ve dinlenmek istiyordum. Dolayısıyla akşam olduğunda kamplarına gitmek hususunda anlaştık. Bir deveye binmeye çalıştım ama semere oturduğumda kendimden geçtim. Biraz sonra rahatlık içinde gözlerimi açtığımda bana bakan yüzler gördüm. Ayılmam için hafifçe yanaklarımı tokatlıyorlardı.

Göçebeler gittiler ve az sonra yanlarında yeni kesilmiş bir keçiyle birlikte döndüler. Motosikletin yakınında yaktıkları ateşte çok şekerli bir çay yaptıktan sonra yemek yediler. Benim için de benim fasulye konservelerimden pişirmeye çalıştılar ama yemek yiyecek halim yoktu. Daha sonra adamlardan Abdullah adlı daha nazik olanı bana taze sağılmış deve sütü ikram etti. Gayet lezzetli olan bu serin içecek beni son derece rahatlattı. Hala iyi durumda olduğumun farkındaydım. Göçerlerden beni sabah kamplarına götürmelerini istedim. Rahatsız bir uyku uyudum.

Güneş doğarken daha kuvvetliydim ve deveye binerek kampa kadar gitmeye muvaffak oldum. Adamlar motosikletimi kumdan çıkarıp gözden irak bir yerde calılarla örttükten sonra bütün eşyalarımı da bir deveye yüklemişlerdi.

Büyük Göçebe Toplantısı

Tek çadırlık kamplarına vardığımızda bitkin bir şekilde yere yığıldım. Günün kalanında çadırdaki dinlendim. Cennette gibiydim. Litrelerce deve sütü ve ayran içtim. Vücudumun sıvı dengesi yavaş yavaş yerine geliyordu.

O gece kayıp turisti görmek üzere dört bir yandan develer kamp yerine gelmeye başladı. Bunu asla anlayamıyordum. Bu ıssız yerde haberler nasıl yayılıyordu? Şırıngalarımın biriyle çocuklara su fışkırtarak oyun bile oynadım... Toplantının sonunda yanıma gelerek beni deveyle Qualata'ya götürmeyi teklif ettiler. Yol 3 gün sürecek ve ücreti 500 USD idi. Derhal kabul ettim.

Deve Üzerinde Bir Turist

Ertesi sabah Sidi Mohammed, Mohammed, Abdullah ve 5 deveyle birlikte hareket ettik. Yol boyunca bana seyahatin ne kadar masraflı olduğunu anlatıp durdular. Hepsini de vuran piyangodan memnun olmakla birlikte benden az mı istediklerini düşünüp hayıflanıyorlardı. Öyle ya... Ben zengin bir turisttim. Çok zengin olmayan turist olabilir miydi?

Tam 7 gün boyunca deve üzerinde çalkalanıp durdum. Oturma yerlerim kanıyordu ve enfekte olmuştu. Her sabah kalktığımda yara bakurları açılıyor ve kanama başlıyordu. Büyük acı çekiyordum. Bazen grubun önünde yürüyordum ama hızımız büyük ölçüde düşüyordu. Asla unutamayacağım vahşi, ücra yerlerden geçtik. Her yer kayalar ve kumlarla kaplıydı. Yollarını nasıl bulabildiklerini anlayamıyordum. Bazen cip rotalarından da geçiyorduk. Bunların bazılarında ben de geçmiş olmalıydım. Her günün sonunda Sidi - Mohammed gidip beni ayakta tutan bir tas deve sütüyle geri geliyordu. Çok zayıftım. Yemek olarak pilav pişiriyor ve tat vermesi için de biraz kurutulmuş keçi eti ve leş gibi kokan kuyruk yağı katıyorlardı. Çok ağırdı ama yemek için kendimi zorluyordum.

Bir gece sütümün yarısını içtikten sonra kalanını soğuması için yanıma bırakıp uyuyakaldım. Bir şapırtı sesiyle uyandığımda bir devenin sütümü son damlasına kadar içtiğini gördüm. Alçak mahluk! Bunu anlattığımda göçerler günlerce güldüler. "Jemel ishrabu!" diyorlar (deve içti) ve gülmeye başlıyorlardı. Ben de biraz güldüm. Dört gün boyunca yolculuk yapmaktan bitmişim, artık dayanamıyordum. Kendi kendime ağılayacak kadar acınası bir duruma gelmişim. Göçebeler bu halime şaşkınlıkla bakıyorlardı. Bana kesin bir dille kendileriyle gelmemem halinde beni kaldığım yerde bırakacaklarını söylediler. Beni acımasızca kandırıyorlardı. Qualata'ya vardığımızda kendilerine söz verdiğimiz parayı almaktan tabii ki vazgeçemediler. Artık ücret 1600 ABD Dolarına yükselmişti ve bu yüzden onlara lanet okuyordum. Yalnızca Abdullah sessiz kalıyor ve beni diğer ikisine ve niyetlerine karşı uyarıyordu. Pasaportum, param ve her şeyim bir devenin üzerindeydi. Eşyalarımı dokunmuyorlar ama onları bana karşı rehin olarak tutuyorlardı. Buna pek aldırılmıyordum. Onlara gidip bir Landrover bulmalarını ve bir doktorla birlikte gelmeleri konusunda ısrar ediyordum. Bu adamların isteseler bile tüm bu işleri organize edemeyeceklerini Qualata varıp orada hiç-

bir şey olmadığını gördüğümde anladım.

Altı günden sonra küçük bir köye vardık ve ben gölge bir yere yığıldım. Orada kalmayı istiyordum ama köyün ileri gelenleriyle görüştüğümde bunun mümkün olmadığını bana kesin bir dille söylediler.

Oualata'ya Varırken...

Bir ağacın altında otururken tuz yüklü 6 deveyi süren ve tüfek taşıyan bir göçebe yanıma gelerek akıcı bir Fransızca'yla konuşmaya başladı. Emreder bir tavırla derdimin ne olduğunu sordu. Şunun şurasında Oualata'ya bir günlük mesafedeydim. Kendisi Cezayir'de bir hapisanede 5 yıl geçirmişti. Şimdi buradaydı ve şikayet etmiyordu. Kendimi daha da zavallı hissettim. Adam köyden çıkıp çöle doğru uzaklaştı. Bu defa da batılı giysileri ve pırlıtlı saatıyla siyahı bir Moritanya'lı sahne almıştı. Sonunda bana yardım edebilecek birisini bulmuştum. Gözünüzde canlandırın... Orada bitip tükenmiş, sakallı ve pis yatıyorum. Adamın biri geliyor ve "sen İngiliz misin?" diye soruyor. "Evet" diyorum. Adam "ah çok iyi, ben de İngilizce öğreniyorum, bana verebileceğin bir kitabın var mı? Bana çok yardımcı olurdu" diyor. Tiksinlikle başımı çeviriyorum. Bu adamı yumruklamak istiyordum. Bu adam, "dünyanın neresine giderseniz gidin mutlaka bir g...t vardır" teorisinin en inkâr edilemez kanıtı. İşte ben buradakini buldum bile...

İsteksizce deve üzerindeki yerimi aldım ve eziyetli yolculuğumuz kaldığımız yerden başladı. Göçerler heyecanlı heyecanlı silahlardan konuşmaya başladılar ve bana motosiklet için döndüğümde Fas'tan kendileri için silah getirip getiremeyeceğimi sordular!

Rüyamda taze sıkılmış soğuk portakal suları ve kıvamlı soğuk çilekli sütler dünyasındaydım. Soğutucunun buzuğunu açıp yüzümü buzlara gömüyordum ve sonra uzanıp buz gibi bir kola kutusu alıyordum. Elimden dirseklerime sular süzülürken kutuyu açıyor ve ağzıma dayayıp bir yudum alıyordum. Serinlik, mmmm...

Bir "Eeeeeey!!!" çığlığıyla yerimden fırladım. Sidi Mohammed çalılar arasından bir şeye doğru koşuyordu. O tarafa baktığımda uzakta iki araç gördüm. Tanrım... sonunda... Müthiş ferahlamıştım. Sidi arabalara vardı ve sonra gözden kaybolmadan önce onlara el salladı. Alman Turistlerdi. İnanmıyordum.

Deveden yere atlayıp oraya gittim. Rehberler arasında Arapça heyecanlı konuşmalar oluyordu. Grubun lideri Burkhard yanıma gelerek benimle İngilizce konuştu. Ne kadar zavallı görüldüğümün farkındaydım ve çöle yalnız girmemle ilgili nutuklar dinlemeye de hazırdım. Ama onlar gayet naziklerdi. Bana taze su verdiler ve içlerinden bir doktor da stetoskopuyla beni muayene etti. Oturma yerlerindeki enfekte olmuş yaralara da pansuman yaptıktan sonra bana tropikal bir meyve ve fıstıklı bir şekerleme verdiler. Titreyen ellerimle hepsini ağzıma tıktım. Ağlamaklıydım ve onlar da sıkıntılarımı içtenlikle anlamış görünüyorlardı. Daha sonra içlerinden biri bana "bak Karim, ben senin baban yaşıyordum, bunu bir daha yapma" dedi. "Tammam" diyebildim.

Oualata'dan sadece 30 km uzaklıktaydık ama beni oraya götürebilecek benzinleri olmadığı gibi bu köyde de yakıt bulunmuyordu. Bununla beraber bana bir sürü şey bıraktılar. Sadece 30 km... Her şey yoluna girecekti. Moralim düzeliyordu ama bu defa da kurtarıcılarının haracını nasıl vereceğimi düşünüyordum.

Oualata ve Askeri Karakol

Sonunda Oualata'ya vardığımızda koca bir deve yalağının önünden geçip bir dükkanın önünde durduk. Çok daha umutluydum. Dükkan sahibi göçebelere tanıdığıydı ve beni dükkanın arkasındaki aydınlık ve havadar bir odaya götürdü. İnsanlar beni görmeye geliyordu ve ben hikâyemi Arapça ve Fransızca defalarca anlatmak zorunda kaldım. Bu arada yıkandım ve bir hamakta dinlenmeye çekildim. Burada epey merak uyandırmıştım ama buna itiraz yoktu. Rahatsız olacağımdan korkmuyordum.

Ardından askeri karakola götürüldüm. Bir masa ve damdaki güneş panellerinden enerji alan bir telsizden başka hiçbir şeyi olmayan küçük bir binaydı. Masanın önündeki sandalyeye oturdum. Karakol komutanı olacak üniformalı adam masanın başına geçip bana Fransızca bir sürü soru sormaya başladı. Bende ona başımdan geçenleri ve kurtarılmam karşılığında göçebelere ödeyeceğim parayı anlattım. Bu bir anda en önemli konu haline geldi. Zira bu çok büyük bir paraydı ve adam bunu bir türlü anlayamıyordu. Bense artık parada değildim ve sadece rahat bırakılmak istiyordum. Bir mahkum gibi hissetmeye başlamıştım. Komutan öğleden sonra uykusuna yattığında da o odada bekletildim. Göçebeler dışarıda bekliyor ve ücretlerini soran gözlerle bana bakıyorlardı. İyice sinirlenmiş, yorulmuş ve korkmuşum. "Komutanınıza sorun" dedim.

Komutan daha sonra beni köydeki tek otele yolladı. Burası şişman siyahı bir Afrikalı tarafından işletilen sefil bir odadan başka bir şey değildi. Adam

bu "acil durum" nedeniyle para kazanabileceğini düşündüğü için bana karşı son derece nazikti. Karıları (yada köleleri) odama düzenli olarak yiyecek ve içecek getirdiler ve akşamları da benim için bir gaz lambası yaktilar.

Artık tüm eşyalarım yanımdaydı ve konuşulan paranın köyde daha büyük problemlere yol açmasından endişe ettiğimden tüm paramı çoraplarıma sakladıktan başka seyahat çeklerimi de eşyalarımın değişik yerlerine dağıttım. Çeklerin numaralarını dikkatle kaydettikten sonra bu listeyi de ayrı bir yere sakladım. Göçebelerin sabrının taşıp beni soymalarına hazırlıklıydım. Bu olasılık hiç de uzak görünmüyordu.

Ertesi gün yeniden komutanın ofisindeydim. Ona borcumu ödeyip ayrılmak istediğimi ama bir sonraki kasaba olan Nema'ya gidip bankadan para çekmeden paranın tümünü ödememin mümkün olmadığını söyledim. Aşağılık mahluk önce sinirlendi ve köyden ayrılamayacağımı söyledi. Daha sonra fikir değiştirdi ve yanımda bir nöbetçi ve 2 göçebe ile birlikte Nema'ya gidebileceğimi ve oradaki bir hakemin ne kadar ödemem gerektiği konusunda karar vereceğini söyledi. Bunun benimle göçebeler arasında olduğunu söyledimse de dinlemedim. Adamın planının Nema'daki arkadaşı olan "hakem"le paranın bir kısmını almak olduğunu daha sonra öğrenecektim.

Ofiste 2 saat geçirdik ve taşıdığım her bir parçanın ne olduğu tekrar tekrar soruldu. Nema'daki "hakem" için her şey kaydedilip listelendi. İlaveten her bir banknot ve seyahat çekinin numaraları da teker teker listeye yazıldı. Artık öfkemi kontrol edemiyordum.

Buz Gibi Coca-Cola...

O sırada bir Landrover ile motosikletimin alınıp alınamayacağını sordum. Komutan bunun mümkün olabileceğini söyledi ve "Jose'ye sorarım" dedi. Yerimden zıpladım. "José de kim?"

Jose köydeki İspanyol sosyal yardım görevlilerindendi. Tam 4 gündür bu köydeydim ve karakol komutanı olacak aşağılık mahluk bana burada yabancı işçilerin çalıştığı, elektrik su ve uydu televizyon da dahil her türlü konforun olduğu bir kampus olduğunu söylememiş, beni de onlardan gizli tutmuştu!

Daha sonra birisi gidip Jose'yi çağırdı ve o da beni görmeye karakola geldi. Komutanla dalga geçiyor, onu parmağında oynatıyordu. Ona "tutsağınla işin bittiğinde onu kampusa getir, raporuna prezervatiflerini de yazmayı unutma" dedi. Akıcı bir İngilizce konuşuyordu. Paralarımın numaralarını kaydettiğini gördüğünde komutanın yüzüne kahkahalarla güldü... Sonra da bana döndü ve "Çölde epey sıkıntı yaşamışsın, gel ve bizimle kal" dedi. Ben orada dinlenirken onlar işleri yoluna koyacak ve ayrıca uydu telefonla başkentteki İngiltere konsolosluğunu da arayıp haber vereceklerdi.

Sosyal hizmet kampında 2 hafta kaldım ve epeyce dinlendim. Çalışanlar Faslı ve İspanyol'du. CNN kanalını izliyordum ama benden bahsedene yoktu. Belki de benimle Nema'da röportaj yapacaklardı. Sohbet ettiğim İspanyollardan biri olan Alejandro arkeologdu ve buraya taş devrinden kalma antik bir fırını restore etmek üzere Kanarya Adalarından getirilmişti. Ama geceleri pencereden sıvışıp yanında getirdiği "çay" ile kafayı tütsülemek onu daha fazla memnun ediyordu. "Çay" çektikten sonra müthiş neşeleniyor ve beni de güldürüyordu.

José ve takımı buranın yerlileri için güneş enerjisiyle çalışan kuyu pompalarıyla birlikte bir çiftlik oluşturuyorlardı ama kimsenin kendileriyle ilgilenmediği yoktu. Oualata hüzünlü bir yerdi.

Motosikletin Kurtarılması

Motosikletimin kurtarılıp getirilmesi için bir cip ayarladım ve 1000 Dolara anlaştım. Sürücü ve Abdullah gittiler ve 4 gün sonra motosikletle geri geldiler. Zor bir yolculuk olmuştu ve artık çölde seyahatin neden bu kadar pahalı olduğunu anlamaya başlıyordum. Bir aracın yalnız başına oralara gitmesi büyük riskti. Motosikleti doğruca Nema'daki benzin istasyonuna bırakmışlardı ve José'nin bir arkadaşı da motosiklete göz kulak olacağına dair söz vermişti.

Göçebelerle kendim anlaştım. Hizmetleri karşılığında benden Fransız Fransı olarak 550 Dolar "hediye" almayı kabul etmişlerdi. Abdullah, motosikletimi de bulmaya gittiği için daha fazla aldı. Diğer iki göçebe ise öfkeden deliye dönmüşlerdi. Abdullah'a çok amaçlı çakımı da hediye ettim. Çok memnun kalmıştı. Bana yıllar boyunca bölgede dolaşırken bulup topladığı bir torba dolusu antik ok ucunu ve boncukları verdi.

José başkent Nouakchott'taki İngiltere fahri konsolosu Nancy Abeiderahman ile konuştuğunu ve onun da elinden geleni yapacağını söylediği haberini verdi. Daha sonra konsolosun kendisiyle konuştuğumda bana İngiliz turistin çölde yaptığı motosiklet kazası sonucu koma halinde olduğu şeklinde bilgi aldığını anlattı. Bir yemekte Moritanya dışişleri bakanıyla konuşmuş ve neden isteğim dışında orada tutulduğumu sormuştu. Bakan da

böyle bir şey olmadığı hususunda konsolosa teminat vermişti. Ertesi gün karakol komutanı olacak alçak 'mühim' Toyota cipi ile kampa geldi ve yüzünde gülücüklerle yerlere kadar eğilerek uğraşp her şeyi ayarladığını ve istediğim an köyden ayrılabilceğimi bildirdi. Yalancı! Amirleri telsizle arayıp beni serbest bırakması talimatını vermişlerdi.

Kararlar...

Artık ne yapacağıma karar vermeliydim. Görülen oydu ki Trans-Afrika bir süre daha hayalim hayal olarak kalmaya devam edecekti. Maceradan payıma düşeni almıştım. Keşfedilmemiş uçsuz bucaksız topraklarıyla Afrika bir yere kaçmayacaktı ve beni bekleyebilirdi. Dintenmem ve deneyimlerimi hazmetmem gerekiyordu. Ayrıca paraya ve bir yol arkadaşına da ihtiyacım olacaktı.

Nema (nihayet!)

Şafakta José ile vedalaşıp tüm eşyalarımı birlikte onun cipiyle Nema'ya hareket ettim. XT 600'üm bırakıldığı benzin istasyonunda beni bekliyordu. Onu görmek beni heyecanlandırdı. Artık bir an önce yola çıkmayı istiyordum. Bana yardım eden herkese hoşça kal dedikten sonra o gün boyunca Nema'da benzin, yiyecek içecek, yağ vs ile uğraştım. İnmiş lastiklerim bana kumullar arasındaki mücadelemi hatırlatıyordu.

Güneş batarken heyecanla motosikletime binip çalıştırdım ve kentten çıkıp asfalt ana yola saptım. Bu, 6 hafta önce geçtiğim Fas sınırından beri gördüğüm ilk asfalt yoldu. Ne kadar da pürüzsüzdü ! Coşkuluydum. EVE gidiyordum!!! **İKİTEKER**

→ Çeviri: Münir Mısırlıoğlu / İstanbul / Ocak 2004

İpucu Alternatif Öneri

Özellikle F650'lerin klasik sorunu olan regülatör (hani ustaların konjektör dediği zimbirtı), komşunun başına da gelince alternatif tedavi yöntemlerini bulmak şart oldu.

Üniversal bir regülatör bulup, motorlarımızın %80'ine uygulayabilmek birinci amaç, ucuz ve de her zaman bulunabilir olması ikinci amaç idi. Sonunda bir regülatör buldum. Ederi 22.5 milyon. Önce komşunun kısa devre yapan F650 regülatörünü söküp taktık. 2 günlük denemeden sonra komşu safra kesesi ameliyatı olunca testler yarıda kaldı, veremedik müjdeyi.

2 hafta önce adaş Timuçin Uygun'un AT regülatörü bozulunca, aynı operasyonu o da uyguladı, test etti ve onayladı (adaş da elektronik mühendisidir bu arada!)

Sonucta 22.5 milyona, sabit mıknatıslı alternatörler (PM diye geçiyor, bildiğim kadarıyla BMW 11XX ve Tiger hariç) için bir regülatörümüz var artık. Ben olsam yanımda taşıyım. Hatta motora sabitleyip soketi hazır tutabilirsiniz, arıza anında hop hop hoop değiş tonton, soketleri değiştirin, yola devam...

→ Timuçin Kanatlı (Elektro-Amele) / İstanbul / 2003

Kom:)< Doğru Sürüş vs.

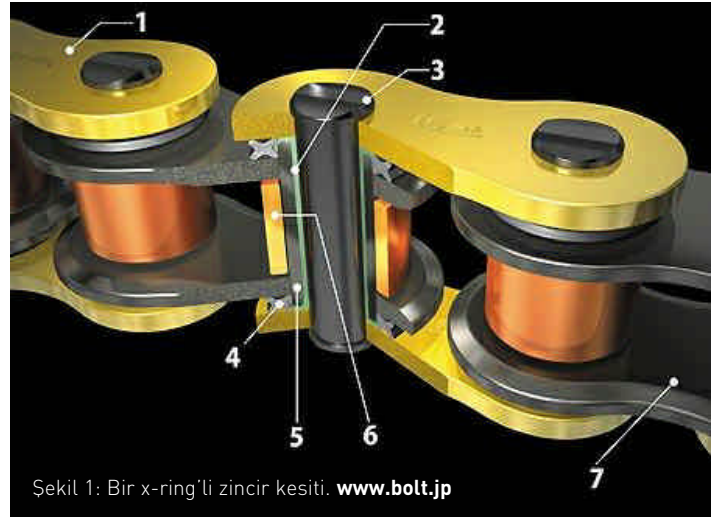


ikiteker dostlarının buluşma adresi
www.ikiteker.org

Teknoloji O-ring'li zincir

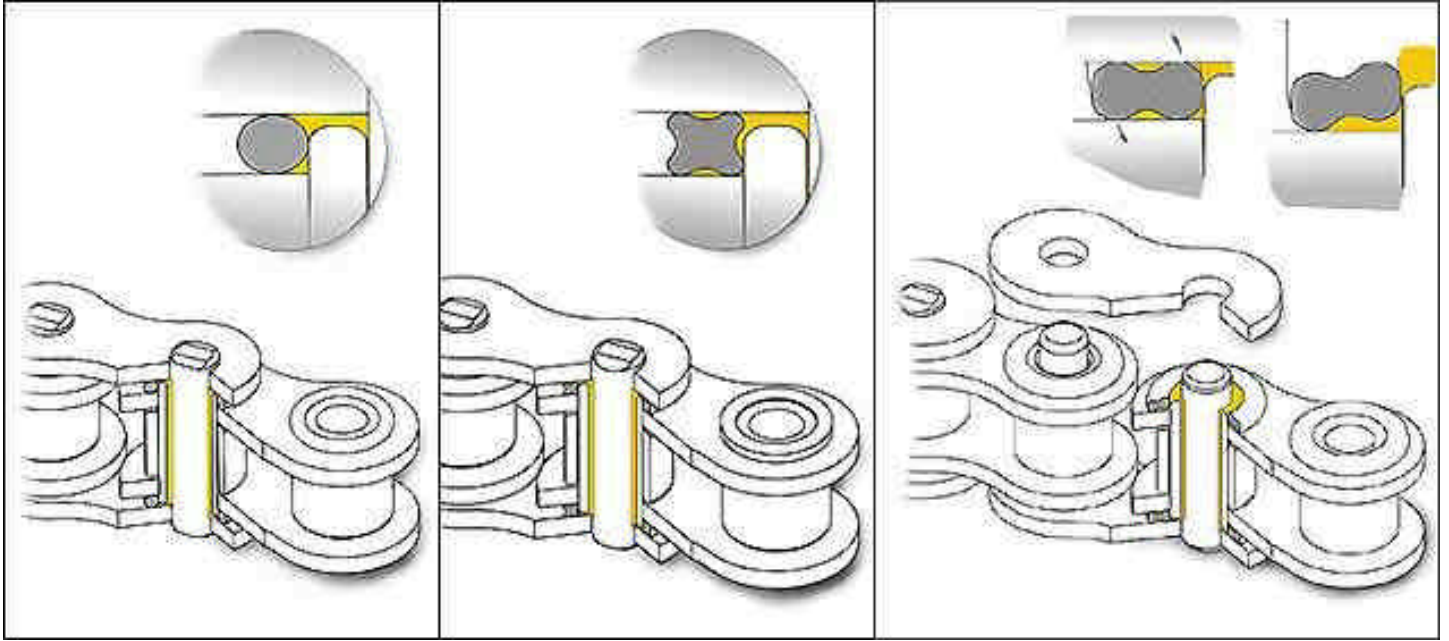
Hepimiz zincirimizi (eğer varsa?) nasıl temizlemek, yağlamak gerek biliyoruz (!?) Peki ama zincir nasıl aşınır da uzar, niye yağlamak gerek, bu yağı neresine doldurmak gerek pek de düşünülmez.

O-ring'li (veya ?-ring'li) bir zincirin kesiti normal iş makinası zincirine veya bisiklet zincirine çok benzer. Şekil 1'de görüldüğü gibi her halka 1 ve 7 numaralı baklalar ile birleşiyor, dişliye 6 numaralı halka basıyor, ve biz de genelde bu parçaları çok önemli zannediyoruz. Tabii ki zincirin dişliye bastığı yerlerin de yağlı kalması gerekli, ne de olsa dişliler de pahalı. Ama zincirin kalbi ortadaki pinde atıyor. Buradaki 3 numaralı krom pin, etrafındaki bütün parçaları bir arada tutuyor ve zincirin ömrünü belirleyen aşınma bu pinin 5 numaralı parçayla sürtünmesi sonucu oluşuyor. Bu pin çok aşınırsa zincir uzuyor siz de gerdirebilirsiniz ve birkaç defadan sonra zinciri değiştirirsiniz. Minicik pin bütün o immeyi tek başına taşıırken etrafında bir yağ filmi olması gerekiyor (2). İşte her 300-400km'de bir elimizde sprey veya fırçayla bizi motorun dibinde debelendiren, konu komşuya muhabbet konusu yaptırınan yer burası. Amacımız bu pinin etrafını hep yağlı tutmak. Fakat gelin görün ki baklalar böyle ekranda durduğu gibi sabit durmuyor. Gaza basıp zincir gerilince baklalar sıkışıp yaklaşıyor ve yağı dışarı atmak istiyorlar. Pin zaten dünden razı yağı ittirip atmaya. Garip ama bu soruna çözüm ancak 80'lerde bulunmuş. Pinin etrafındaki yağın kaçabileceği aralıklara birer conta yerleştirilmiş (4). İlk önce kesiti "O" şeklinde olduğu için "o-ring" denilen contalar



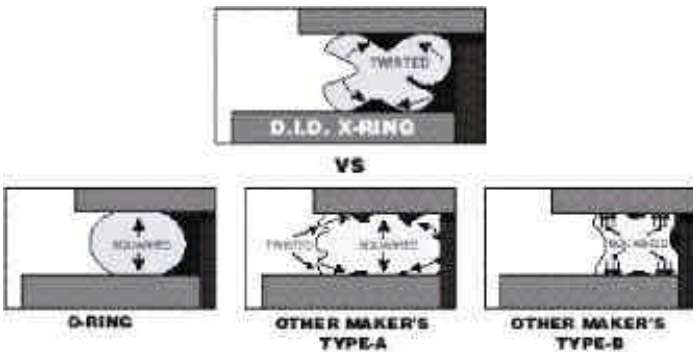
Şekil 1: Bir x-ring'li zincir kesiti. www.bolt.jp

Bu contaların temizliği de problem: Bazı üreticiler sadece kerosen ile temizlenmesini, benzin, gaz yağı kullanılmamasını tavsiye ederken, bazıları kerosenden dahi sakınıp 30W40 motor yağı ile temizliği tavsiye ediyorlar. Yağ mı? Tabii ki zincir spreyi veya 80/90 numara transmisyon yağı. Her sürücünün kendi tercihi var gördüğüm kadariyle. İşin kısası zincirin etrafını



Şekil 2: Çeşitli kesitlerde contalara sahip zincirler: o-ring, x-ring ... www.bolt.jp

kullanılmış. Sonraları bu contaların çabuk immelenen motosikletlerde deforme olmasından dolayı yağı içeride pek iyi tutamadıkları görülmüş ve değişik kesitlerde, daha çok noktadan metallere basan contalar tercih edilmiş. Bunlara da üreticiler "x-ring", "twisted-ring" gibi kendilerine isimler vermişler. (Şekil 2) Bunlar kaçmak isteyen yağı ezilip büzülerek, araya girip ittirerek içeride tutan contalar. (Şekil 3). Avantajı ise şekil 4'de görüldüğü gibi aynı sürede daha az esneme. (Sürücüyü de bağlı tabii :)



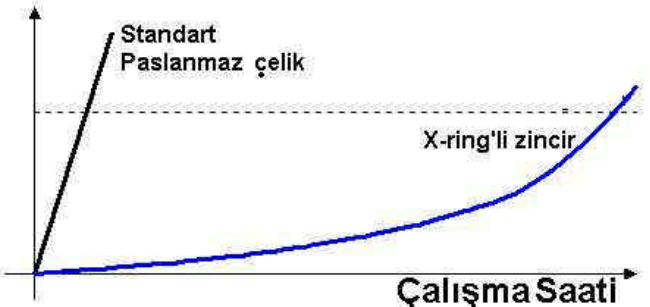
Şekil 3: Zincirdeki contaların deformasyonu
www.didchain.com

yağladığımız gibi, sağını ve solunu da yağlıyoruz ki zincirin içi de yağlı kalsın, zincirimiz hızla aşınıp uzamasın.

Zincirinizin hep yağlı kalması dileğiyle ...

→ Oray Orkun Cellek / Ankara / Şubat 2004

Esneleme



Şekil 4: Normal zincir ile x-ring'li zincirin esneme-çalışma saati ilişkisi.
www.daidocorp.com



İKİTEKER 14

Bu sayıda emeği geçenler

- Berlin Motor Günleri Sinan Özgen
- 17 soruda siz ve motosikletiniz İlker Eryılmaz
- Motorlarımız güvenli mi? Vahe Bağdatoğlu
- Uzun haftasonunda Efes ve Cunda Hakan Erman
- Birazcık Yunanistan, azıcık Türkiye Fatoş-Ahmet Gümüş
- Çölde facia Münir Mısırlıoğlu
- O-ringli zincir Oray Orkun Celtek

Fahri Editör Sinan Özgen sinanozgen@icqmail.com

Editör Bora Yurtören bora@bilgisayar.com

Tasarım ve Uygulama Hidayet Gürdal hg@rafineri.net

Yayınlayan Egemen Ergel egemen@ergel.net

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

© Bu dergide yer alan yazı ve fotoğrafların tüm hakları sahiplerine ve markalara aittir. Bu dergide kullanılan yazı ve fotoğraflar kesinlikle reklam amaçlı değildir.

İKİTEKER 15

Gelecek sayıda

- BMWR1200GS dosyası ve dahası...

ikiteker e-zine'e katkılarınızı bekliyoruz.

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

Yazılarınızı MS Word, fotoğraflarınızı JPG formatında gönderebilirsiniz.