

# İKİTEKER

İKİTEKER.ORG | MOTOSİKLET E-ZİNE | PARA İLE SATILMAZ | AYDA BİR YAYINLANIR | MART 2004 | SAYI 15

## bu sayıda

- **BMW R1200GS** Sinan Özgen
- **Honda CBF600S** İlker Eryılmaz
- **Eyvah, motorum çalındı!** Serkan Ketenci
- **Herşey hayal etmekle başlar!** Halil Karabulut
- **Sağlam motor sağlam vücutta bulunur!** Erkan Candemir
- **Trafik Stratejileri** Rahmi Barutçu
- **Yaz, Kış ve Zincir Bakımı** Rahmi Barutçu
- **Motosiklet Yolcuları için Püfler** Rahmi Barutçu
- **Gece Görüş Sistemi** Oray Orkun Cellek
- **Yolcu Alacaklar için Püfler** Rahmi Barutçu
- **İlk Yardım** Rahmi Barutçu



**KAÇIRMAYIN!**  
**25-28 Mart 2004**  
**İstanbul**  
**Motosiklet Fuarı**  
**Lütfi Kırdar**  
**Rumeli Exhibition Center**

# izlenim Test Sürüşü: BMW R1200GS

İkiteker dergisi, üşenmedi, sizler için Güney Afrika'ya yeni BMW R 1200 GS'in tanıtım toplantısına gitti\*. BMW firması'nın yüzlerce gazeteci, firma çalışanı, bayi sahiplerini ağırladığı bu toplantı çok iyi organize edilmiş ve çeşitli grupların belli zaman aralıklarında ağırlandıkları bir motosiklet şenliğini andırıyordu. Burada yer alanlar, her yerde bulabileceğiniz basın bülteninden (ve bunu tercüme ederek kendilerinin yaptığı bir habermiş gibi yayımlayanlardan) farklı olarak, sizlere motorun sürüş özelliklerini anlatmak amaçlı tasarlanmış ve yazılmış bir yazıdır.

(\* Tamam biraz abartıyoruz, oralara kadar gitmedik. Berlin'den teste giden şahıslarla görüşüldü ve gidip de test yazısını yazan Moto-Station adlı internet sitesinden alınan yazılar Türkçe'ye çevrildi)

BMW firması yeni motosikletini çok övdüğü bu toplantılardan çıkan sonuç, firmanın neredeyse Hayabusa sınıfı dahil bütün segmentlere seslenen yeni bir ürün ortaya koyduğu inancıydı. Dolu ağırlığının 227 kilogram olduğu bilinen KTM Adventure ile kıyaslanan GS, 225 kilograma kadar düşürülen tam dolu ağırlığıyla bu sınıftaki en hafif motor haline gelmiş. BMW firmasının motor geliştirme bölümüne göre de gelecekte bu motoru 20HP daha güçlendirmek de mümkün olacak. Kolaylıkla kaybolabileceğiniz G.A (Güney Afrika)'daki bütün test motorlarını yeni navigasyon sistemi ile donatan BMW, bu sistemin de böylelikle ne kadar işe yaradığını da kullanıcılara göstermiş oldu.

Yeni model GS ciddiye alınması gereken bir motosiklet. Her ne kadar eskisini andırsa da her noktası değiştirilmiş durumda. Şasi, motor, sürüş davranışı ile bu yüksek teknoloji ürünü model BMW'nin tamamıyla yeniden tasarlayıp, çitayı iyice yukarıya çektiği bir model olmuş. Elbetteki şimdiki kadar BMW'nin bu motor etrafında oluşturduğu maceracı ruh göz ardı edilmemeye de çalışılmış. Daha hafif, daha güçlü, daha sinirli, kısaca daha sportif, 1200GS'in yeni yüzünü tarif etmeye yarayan sözcüklerden bir kaç. Buradan yola çıkarak aynı motor özelliklerine sahip bir 1200R'in da 2005'te ortaya çıkacağını söylemek, hatta bir de "1200RT de çıkacak" demek yalan olmayacak. "Daha çok beygir, daha az kilo" cümlesi, Baveralı firmanın meşhur geleneği olan asfalt yol motoru özelliğinden uzaklaşarak, yeni alıcılar bulmak için boxerla başka müşterileri de hedeflediğinin göstergesi.

## Herşey değişmiş!

Motorun statik olarak tanıtımının yapıldığı alanda, tanıtım süresi boyunca, gelinen noktayı daha iyi açıklayabilmek için; 30 kiloluk bir bidon da oradaydı. Ağırlık indirimi, teknolojik malzeme yeniliklerine ve yüksek teknoloji ile çözülmüş motor detaylarına bağlanabilir. Örneğin; alüminyum kullanımı sayesinde arka salıncakta 2kg., aynı şekilde vites kutusunda 2kg., motor bloğunda 3kg. ve yine 3kg.'da egzosda ağırlık indirimi yeni malzemeler sayesinde sağlanmış. 1150'nin devasa metal benzin deposu dönemi sona ermiş, yeni GS'in plastik bidonu, yani sentetik malzemeden üretilmiş benzin deposu alüminyum ve plastik gıysilerinin altına saklanmış durumda. So-



nuç olarak GS hakikaten teknolojik olarak uzun yol katetmiş. Karenajın yelkene benzeyen iki yandaki parçaları, küçük bir çeyrek hareketle açılan vidalara sahipler, bu çok pratik olmuş. Diğer bir pratiklik de iki büyük ayar vidası sayesinde hemen ayarlanabilen ön camda görülebiliyor. Her ne kadar test motorlarında ortadan kaybolmuş görünen arka çamurluk yer almasa da, şu aralar internette dolaşan fotoğraflarda bu parçanın da yeniden motora takıldığını görmek mümkün. Eğer uzun bacaklarınız var ve de seleyi en alçağa ayarlamışsanız, GS'te seleye yerleşmek çok büyük bir çaba gerektirmiyor. GS selesinin yerden yüksekliği değişmediği için yükseklikten yakınanlar (eskisi gibi 840 ve 860mm.), opsiyon olarak sunulmaya başlanan alçak sele opsiyonuna bir göz atmalılar (810mm.). GS selesinin eskisine göre tek farklı yanı, motosikletin sele bölgesi daha ince tasarlandığı için motorun daha iyi kavranması ve yere daha kolay basabilmek olmuş. Sesine gelecek olursak, kendisine özgü "dö şövo" (eski Fransız 2CV Citroen'leri) sesi çok daha az duyuluyor, duyulan ses de kesinlikle daha agresif. Hatta gaz verildiğinde sağa doğru kafasını sallayan bütün BMW boxerlara göre çok daha az, neredeyse yok denebilecek oranda kafa sallama yapıyor. Direksiyon işe neredeyse mendil kadar bir alanda manevra yapabilmeyi sağlayacak hale gelmiş. "Eee değişmeyen bir şey kaldı mı?" dersiniz, 1.vites geçerken küçük bir klonk sesi duyacağınıza emin olun. Yine bu bağlamda komutlara biraz geç yanıt veren vites kutusu, yeni plastik ve maalesef biraz çirkin kumandaların hala sağda ve solda, diğer motorlara göre farklı yerleşimleri söylenebilecek diğer "aynı"lar. Tabii bu son söylenen garip kumanda yerleşimi bir ömür BMW üzerinde geçmişse zorluktan çok kolaylık sağlayacaktır.

## Daha Sinirli

Motora şöyle bir genel bakış atacak olursak, yeni GS çok kaliteli malzemelerin kullanıldığı bir teknoloji şaheserine dönüşmüş. Güney Afrika sokaklarında yapılan kullanımda ağırlığının çok iyi dengelendiğini ve açıkça eskiye oranla çok daha hafif olduğu hissediliyor. Ön camı, motor dururken sele üzerinden bile ayarlamak mümkün. Daha önceleri R100GS ve R80G/S motorları olan ve önceki GS'in telelever sistemini çok ağır bulan test sürücü-





leri yeni teleleverte böyle bir problemle karşılaşmadıklarını söylüyorlar. Peki ya vibrasyon? Evet, 5500 devirden sonra gazı sabit tutarsanız derinden gelen birşeyler hissediliyor ama onun dışında, alt devirlerde ipeksi bir kumaşa dokunduğunu düşünüyor insan. Yeni motor devirleri son derece hızlı çeviriyor, ve gerçekten güçlü. Kağıt üzerinde maksimum tork 1150'ye göre daha geç geliyor ancak motor o kadar güçlü ki, bu durum kullanıcıya hiçbir şey ifade etmiyor. Bir de en önemlisi 1150'nin aksine üst devirlerde özellikle kırmızı bölgeye yakinken motor hala canlı ve devir çevirmeye istekli görünüyor.

Bagaj sistemi tamamen yeni. Yan çantalar 1 saniye içinde normal pozisyonundan 9 litre genişleyip seyahat pozisyonuna geçirilebiliyorlar. Sol çanta 28,5'tan 37,5 litreye, sağ çanta ise 37'den 46 litreye büyüyebiliyor. Yalnız kovboy sürücüler için, topcase taşıyıcısı arkadan çıkartılıp yolcu selesinin yerine monte edilebiliyor ki bu da daha iyi bir ağırlık dağılımı sağlıyor.

Yeni ön cam, alet gerekmezsiniz elle 5 kademeli olarak ayarlanabiliyor. Tamamen elektronik olan fonksiyon göstergelerinin yanı sıra, analog olan hız ve devir göstergeleri dairesel 2 tablodan oluşuyor. Yakıt, yağ ısı, vites, saat, toplam menzil, iki tripmetre, mevcut yakıt ile kalan ortalama menzil fonksiyonları dijital göstergenin barındırdığı özellikler. Sol elcikteki düğme BC [board computer] ile bu fonksiyonları sırası ile değiştirmek mümkün oluyor. Onun yanında da ABS düğmesi var. Fren boruları ise fabrikada çelik olarak takılmış. Yeni EVO frenler ve ABS, eğer asfalt G.A'daki gibi iyiyse, gözlerinizi yerinden fırlatabilecek kadar iyi. Ön frenler kullanıldığında arka da harekete geçiyor ancak arka pedal sadece arkadaki frene kumanda ediyor. ABS ise eskiden olduğu gibi istenildiği zaman kapatılabilir.

Yakıt tüketimine gelecek olursak; G.A'da attığımız 180 kilometrelik turdan sonra depoyu fulllemek için sadece 9.2litre benzin yeterli oldu. Bu da motorun menzilinin ortalama 350 kilometre olması demek. Eski benzin depolarına göre çok daha amorf bir şekilde sahip olan plastik benzin deposunun büyütülmüş yan sanayi ürünleri için sanırım biraz beklenmesi ve ne olacağını izlenmesi lazım..

En büyük çalışma şaside yapılmış görünüyor (tabii ona şasi denilebilirse). Paralever, arkadaki şaseye 1100S modelinde yapıldığı gibi bağlanmış. İyice küçülen shaft artık shaft izlenimi de vermiyor dışardan. Çalışması için de mükemmel terimi kullanılabilir. Aktarma-transmisyon da 1150'ye oranla çok



değişmiş, gelsin de cebime girsin misali çok küçülmüş. 6. vites artık over-drive'lı değil ve eğer şartlar izin verirse 6. viteste 7700 devir bile çevirebiliyor. Son dişli ise bazı kaynaklarda yazdığı gibi 2.28 değil, 2.82. Teorik son hızı ise 225km/saat. 200'ün üzerine çıkmaya çalışanlar bu son dişliden pek memnun kalamayacaklar. 150km/saatte 5200devir çeviren motor, her ne kadar aynı hızda 1150GS 4500 devir çevirse de, ona göre çok daha yumuşak bir his veriyor.

Ergonomisinin de çok iyileştiği görülüyor. Bacaklar ve dizler arasında daha hafif ve daha dar bir motosiklet var ve sürücü gidona eskiye oranla çok daha yakın-hakim. Sürüş pozisyonu ise çok doğal bir harekete sahip. Sürücüye sağlanan koruma ise, eskiye oranla daha iyi değil, daha doğrusu bu konuda değişen çok bir şey yok ve bu konuda motor, bir turingin sağladığı korumadan daha azını sunuyor. En düşük pozisyondayken, cam baş ve kolları iyi koruyor. En üste çıkartıldığında ise büst kısmını çok iyi korusa da omuzlar civarında sallantıya sebep oluyor. Süspansiyon konusunda ise GS, 1150'ye oranla çok daha saldırgan ve sert bir motor. Yine de bu bir avantaj haline getirilmiş, motor atak ve saldırgan olduğundan süspansiyon sistemi her an hizmetinize hazır... Eksi bir yön yaratacak yumuşak bir bölge süspansiyon sisteminde yer almıyor. Yeni GS'in sınırlı tavrı, onun yüksek sürüş kalitesi ve şaşırtıcı yol tutuşu ile birleştiğinde ona artı puan olarak geri dönüşüyor.

#### Motor Özellikleri

Daha rijit ve performansı yüksek şasi ile GS tamamen yeni bir motora sahip. 1150GS'in düşük devirde bile yüksek tork verdiği ve sakin ve dayanıklı bir motora sahip olduğu bilinmekle beraber, vibrasyonu da çok mehurdur. GS'in son versiyonunda ise performans hissedilir biçimde artmasına rağmen vibrasyon problemi de çözülmeye çalışılmış. Ayrıca sertliğiyle bilinen vites kutusu ve aktarma sistemi de neredeyse kendini unutturacak kadar yumuşak hale getirilmiş. Hızlanma esnasında motor hiç esnemiyor ve burnunu yükseltmiyor, vites büyütme yumuşak, hızlı... Şaftlı bir motor kullanmaya alışık olmayanlar ise öncelikle kendi kendilerinin motor üzerinde rodajını yapmaları, yani alışmaları gerekiyor. Gerçekten de motor üzerindeki ilk kilometreler, G.A'daki test sürücülerinin de söylediği gibi, dikkat gerektiriyor. 1250 devir/dakikadan itibaren, 6. viteste bile olsa, boxer motor büyük bir hızla devirleniyor. 6.vites, motorun daha hızlı devirlenmesi için kısaltılmış, 130km/saatte 4500 devir çevir hale gelmiş. Oysa ki bir 1150GS'in aynı vitesteki verileri; 150km/saat ve 4500 devir. Bu sayede uzun kilometreler boyunca vites küçültmeye gerek kalmadan sürüş yapılabiliyor. Alçak devirlerde çok daha hırçın olduğunu düşünenler ise maalesef biraz hayal kırıklığına uğrayacaklar. Eskiye göre daha çabuk hızlansa da, GS ta-





bii ki bir spor motosiklet değil. GS'in vibrasyonlarından şikayetçi olanlar ise yenisini deneyip aradaki farkı görmeliler. Ayrıca motoru dengelemek de çok daha kolay hale gelmiş. 4000devirde başlayan ve 5000devire kadar yükselmeye devam eden vibrasyonlar, yeni modelde çok daha kabul edilebilir, hatta hissedilmesi zor seviyelere çekilmiş durumda. Ayaklıklar ve elciklerde biraz hissediliyor olsa da daha rijit şasi sayesinde de onlarda da az hissediliyor. Uzun yolculuklardan sonra eller ve ayaklarda hissedilen vibrasyon kaynaklı acılar ise artık söz konusu değil. Gücü eskiden de çok iyi hissedilen motorun 5000 devir ile 7000 devir arasındaki isteksizliği bu sefer tamamen giderilmiş, 6. viteste dahi motor çok hızlı devirlenir hale gelmiş. Frenler ise kısmi integral ve konuyla ilgili satırları yazı içinde bulabilirsiniz.

#### Daha fazlasını hayal etmek...

30 kilogram daha hafiflemiş gövdesi ve 15 beygir kuvvetlenmiş motoru ile yeni GS güncel modayı takip ediyor. Önceki model olan 1150'ye göre daha dayanıklı ve daha performanslı görünse de dürüst olmak gerekir ki 1150 gibi bir motorun o meşhur dayanıklılığını da arkasına almış, ondan yola çıkmış. İcinizden bazıları hemen Multistrada ile sanal karşılaştırma yapabilir ancak şunu belirtmek gerekir ki bu karşılaştırma kısa sürer. Her ne kadar sportif tabloda, asfalt üzerindeyken öne geçmiş görünse de, İtalyan diğer bütün klasmanlarda GS'in arkasında kalacaktır. Yeni GS için her türlü kullanıma uygun çeşitli aksesuar seçenekleri sunuluyor. KTM Adventure ile karşılaştırıldığında, kırıcı zeminde KTM'nin daha dayanıklı olduğu görülmekte. Ancak yine de BMW'nin aslında KTM'ye göre hem asfalt hem de toprakta daha kolay kullanıldığını söylemek mümkün. O, daha fazlasına sahip olmak için bir rüya görmek gibi... Şimdilik listede kalacak olan 1150GS Adventure'nin de yenilenme tarihi tahminen yine aynı yıl; 2005. GS'in baz modelinde dahi elektronik immobilizer standart olarak sunuluyor. Almanya'da 11.500Euro'ya satılacak olan GS, eskiye göre 550Euro daha pahalı. Ekstralar ve fiyatları ise şöyle: ABS sistemi 1050 Euro, ısıtılmalı elcikler 180 Euro, elcik korumalar 45 Euro, ne yazık ki %100 su geçirimsiz olmayan yeni tasarım yan çantaların tanesi 245 Euro, çanta taşıyıcılar ise 135 Euro, topcase 245 Euro, çanta içi bez çantaların tanesi 75 Euro, depo üstü çanta ve yağmur koruyucusu 192 Euro, küçük koruma demiri 85 Euro, büyüğü ise 250 Euro, alçak sele 163 Euro, elektrik soketi ise 45 Euro olarak ilan edilmiş durumda. Yani BMW her zamanki gibi pahalı. Yukarıdaki bazı opsiyonları sipariş ettiğinizde fiyat kolayca 14.900 Euro'ya tırmansa da, Borusan Türkiye'de bu opsiyonların çoğunu (ısıtılmalı elcik, ABS, elcik koruma gibi) standart GS'e dahil ettiğinden fiyat zaten 14 bin civarlarında dolaşiyor.

#### BMW R 1200 GS: Yorumlar, soru ve cevaplar

**Mustafa (BMW R1150GS)** 3 yıllık 1150GS sahibiyim. Vites kutusu 1150'ye oranla çok daha küçük duruyor, özellikleri nasıl? +13 Beygir, +1,5mkg tork, -30 kilogramın yanında yol tutuş özelliklerinde bir değişiklik var mı? Bu gelişen özellikler ile Multistrada ile asfaltta boy ölçüşebilir mi?

**İkiter** Vites kutusu 1150'ye göre çok daha küçük çünkü vites kutusu artık şaftı desteklemiyor. Yoldaki davranışı ile eskiye oranla daha güçlü ancak yine de daha düşük ağırlık merkezine sahip Multistrada karşısında, asfaltta berabere kalabilir.

**Haldun** Daha önce GS kullanmıştım. Yenisindeki güç artırımını etkileyici buldum. Kafamda tek bir soru var; şehir içinde nasıl, genişliği rahat kullanıma fırsat verecek mi?

**İkiter** Motor nerede ise eskisi ile aynı ancak gidon bölgesinde 7cm. kısalma var. Motor kısmı şehircinde problem yaratmaz, çünkü gidon geçtiğinde herşey geçer.

**Armağan** Yeni topcase'in içine 2 kask koymak mümkün olacak mı acaba?

**İkiter** Hayır ne yazık ki yeni topcase de sadece 1 kask konulabiliyor.

**Bülent (BMW R1150GS)** 1150GS sahibiyim. Adventure çıktığında, motorun deposunu görüp sevinmiş, benimki ile değiştirtmişim. Uzun yolculuklar için yapıldığı söylenen motorun menzili ne kadar olacak, önceki modelde olduğu gibi kolayca depo değiştirilebilecek mi?

**İkiter** Hızlı bir tempoda yaptığımız test sürüşlerinde 236kilometrede 14,5 litre benzin tükettik. Teorik olarak bir depo ile 300kilometrenin üzerinde yol almak mümkün görünüyor. Önümüzdeki dönem için daha büyük depo seçeneği henüz yok ancak Adventure üretimine devam edilecek. Aksesuar üreticilerinin işi ise yeni plastik yan kapaklar ve amorf depo yapısı sebebiyle biraz zor olsa da bekleyip ne yapacaklarını görmek lazım.

**Ferit** Enjeksiyon küçük kesiklikler yapıyor mu? Ben her zaman karbüratörün daha iyi olduğunu düşünmüşümdür. Bu arada gösterge tablosu da eskiye göre çok çirkin olmuş.

**İkiter** Enjeksiyon hiç bir rahatsızlık vermiyor ve problemsiz. Gösterge tablosuna gelince, bu tamamen zevk meselesi, yine de problemsiz ve fonksiyonel olduğunu söyleyebiliriz.

**Kazım** 1150GS kullanma imkanı bulduğumda vites kutusunun çok sert olduğunu, özellikle 1. vitese geçerken "KLONK" diye bir ses çıkarttığını duymuştum. Vites değişimleri de son derece yavaştı, şimdi nasıl?

**İkiter** Vites kutusunun daha sessiz ve hızlı, en azından vites değişimleri son derece dertsiz gerçekleşiyor. 1. vitese geçerken yine küçük bir klonk sesi duyulsa da, bunun rodaj sonrası daha da azalacağını söylüyor, BMW mühendisleri. BMW'nin yine farklı olduğunu, kullanıcı olmadan önce belli bir alıştırmaya evresi geçirmek gerektiği de unutulmamalı.

**Burak Şansal (BMW 1150GS)** Yavaş yavaş alışmaya başlıyorum bu 1200 GS'e, ama eğer bu göstergeleri, vibrasyon önleyici ara çubuğu olmayan di-donu, ve de beyaz plastik hidrolik kutularını değiştirmezlerse çok kötü...

**İkiter** Test sürücülerini motorun sürüş özelliklerine o denli hayran kaldılar ki, gösterge ve vibrasyon önleyici ara çubuk, kullanım sonrası yüzünüzde oluşacak gülümseme ile anında unutulabilir noktalar. Hidrolik kutularının estetiği konusunda haklısınız ancak bunlar da 30 kilogram hafiflemeye yardımcı olan öğelerden. Eski kutuların estetiği çok güzel de olsa, ağır ve sert plastikten yapıldıkları için ağırlıkları bunlara oranla neredeyse 2 kat yüksektir.

**Hidayet Gürdal (Honda NX4 Falcon)** Kaç yapıyo şimdi bu atlet?

**İkiter** Test esnasında, Güney Afrika'nın asfalt yollarında 210km/s.'ye kadar ulaşıldı.

#### Hakan Erman (BMW F650GS)

**1-** Fiyat ne olacak? Mevcut GS fiyatının üzerine de, sembolik bir değerden fazla yükselmesi halinde çok sevdiğim bu resimlerden aniden soğuyabilirim.

**2-** Ağırlık meselesi. 650GS üzerinde 70bine yaklaşıyorum. Şimdiye kadar her 1150 denememde ağır ve hantal bulmuşumdur. Elbetteki hantallık yavaş hızlarda ve arazide belli oluyor ama benim için önemli. Şimdi bu 1200GS öncekine göre ağırlık/hantallık konusunda binicinin hissiyatı nasıl? Yapılan ağırlık indirimi işe yarad mı gerçekten?

**İkiter** Derginin tahminine göre, Almanya'da baz fiyat 500 euro arttığına göre, Türkiye fiyatının da 1150GS'den bir miktar daha yüksek olacağı... Yine de Adventure modelini aşacağını düşünmüyoruz (tabii bu resmi bir açık-





lama değil, eskiden halkımız Tipo almak için gider spot piyasadan daha yüksek fiyatlarla alırdı. Bu motorun da çok az geleceği söyleniyor. Bir kapışılma durumu olursa ki muhakkak oluşur, bir spot piyasa bile oluşabilir.) Ağırlık indiriminin ise çok işe yaradığını söyleyebiliriz. F650GS ile kıyas kabul etmeyebilir ancak yine de eskisine göre çok daha az korkutucu ve sportif bir model tasarlanmış.

**Orhan Arsel** Teknik olarak 1100 GS ile 1150 GS arasındaki fark, görüldüğü kadarı ile 1150 GS ile 1200 GS arasında yok.

**Bu soruya cevabı Eralp Terem vermiş** Bu görüşünüze pek katılmıyorum. 1100 ile 1150 arasında 6. vites dışında çok da fazla bir fark yok. Kilolar aynı gibi, güç desen hakeza öyle, göstergelerde tamamen aynı sadece RID sağdan sola geçmiş. Biraz farklılık gidon kumanda düğmelerinde göze çarpıyor. Oysa 1200'de kilo 199'a düşürülmüş, güç 98 PS'e çıkarılmış, göstergeler elektronik olmuş, arka paraleverin çubuğu aşağıdan yukarıya çıkarılmış, diferansiyel yapısı komple değişmiş ve daha saymadığım bir sürü fark var. Güzel mi değil mi orasını görüp kullanmadan anlayamayız. Ama şu bir gerçek ki, 1100 ile 1150 arasında olduğundan çok daha fazla fark var 1150 ile 1200 GS arasında.

#### **Eralp Terem**

**1-** Counter balance gerçekten ise yararmış mı? Yani vibrasyon 4 silindirli kadar az mı? Yoksa hala 4000 den sonra titreşim var mı?

**İkitekter** 5500 devirden sonra çok düşük bir vibrasyon var ancak onun altı devirlerde hissedilen hiç bir sarsıntı yok. Yeni tasarım başarılı ve ise yararmış.

**2-** Yol bilgisayarı olayı ne menem bisii? Hani sağ kumanda panelinde ABS'nin yanındaki TRIP veya BC yazan düğme.. Sadece trip'ler arasında geçiş mi yapıyor yoksa gerçekten fuel range falan gösteriyor mu? Bir yerde menzil gösterdiğini okumuştum. Bir de benzin göstergesi çeyreğe kadar tek tek iki kademe ondan sonra ufak tıklar başlıyor.. O uyuz bir durum mu yoksa alışılması birşey mi?

**İkitekter:** 13 Mart sonrasında bu soru için daha net bir cevap yazılacaktır. Sanırım Mayıs sayısında... Yol bilgisayarı kalan benzin ile ne kadar yol gidilebilir, ortalama tüketim gibi bilgiler içeriyor.

**3-** Vites oranları... Tahmin ettiğim kadar uzun mu? 3000 devirde 110'la falan gidiyor olması lazım.. Belki de daha fazla?

**İkitekter** Bu test içinde verilen devir grafiğine bakabilirsiniz.

**4-** Vites geçişleri falan rahat mı? Çok kemikli değildir umarım... Ve de vites kolu strokunun kısa olacağını umuyorum.. 4 silindir japonlar gibi tık tık geçiveriyor mu?

**İkitekter** 13 Mart sonrasında bu soru için daha net bir cevap yazılacaktır. Sanırım Mayıs sayısında...

**5-** INTEGRAL ABS partially integral mi yoksa safkan integral mi? Yani durduğu yerde frene basınca servodan ses geliyor mu? Ya da kontak kapanınca fren tutmaması olayı nasıl?

**İkitekter** Frenler kısmi integral, ön her iki frene, arka ise motor çalışmazken durdurmak üzere sadece arkaya kumanda ediyor.

**6-** Arka maşa sisteminin değişmiş olması limitte girilen virajlarda rijitliği artırmış mı?

**İkitekter** Motorun limitlerini zorlamak biraz güç, çünkü BMW sürüşü çok iyi olan bir motor yapmış. Saft oldukça küçülmüş ve hafiflemiş, buna rağmen rijitliğinden ve gücünden bir şey kaybetmemiş. Yine de diğer motorlar ile karşılaştırıldığında arka maşa yine ağır kalıyor.

**7-** Sesi soluğu nasıl? Eski BOXER ların tipik sesi mi var yoksa alakasız bisi mi? Eski TA dan 2000 yılında Yeni TA ya geçtiklerinde yeni TA nin sesinden nefret ettimim.. Umarım aynı hayal kırıklığını bunda yaşamam.

**İkitekter** 13 Mart sonrasında bu soru için daha net bir cevap yazılacaktır. Sanırım Mayıs sayısında...

**M. Ali (BMW R1150GS)** Bir 1150 GS sahibiyim. Motorumun görüntüsünden çok memnunuz. Bu yenisi pek bir şeye benzememiş, eskisi daha iyiydi. Ne o öyle F650 benzeri bir şey olmuş...

**İkitekter** Kişisel tercihidir.

**Ayşe (BMW F650)** Ben ufak yapılı olduğum için F650 tercih etmişim. Bu motor da uzaktan onu andırıyor. Alsam kullanabilir, hakim olabilir miyim?

**İkitekter** Evet, sizin de belirttiğiniz gibi görsel olarak daha ufak duruyor. Ancak sele yüksekliği 1150 ile aynı, yani 840 ve 860mm. ayarlanabilir yüksekliklerde. Bir de opsiyonel olarak 810mm'lik alçak sele alınabiliyor. Eklemek istediğimiz önemli nokta, motorun sele genişliğinin eskisine oranla daha az olması sayesinde yere daha kolay basılabiliyor. Test esnasında 1,77m boyu olan test sürücümüz ayaklarını rahatlıkla tam olarak yere basabilmistir.

#### **Yorumlar:**

**Tolga Himmetoğlu (Honda Varadero)** Tam şu anda resimlerine bakıyodum internette. honda olsun çamurdan olsun diyen ben bile ufaktan fikir değiştirmeye başlıyorum galiba. Ne yalan söylemişim saft zaten hayatım boyunca beni tahrik etmişti. Varadero ile tüm GS'lerin üzerinden geçebildiğim için saft olayını gözardı ediyordum. Şimdi +15 beygir, -30 kilo ile neyi nasıl gözdardı edicem bilmiyorum. Bi de üstüne arttırılmış off-road kabiliyeti var. Bi çıksın da iki mınıcklayıp öyle karar veririm. Ama aklımlı çok fena çeliyo açıklası.

**Fatih Şenyüz (BMW R1150MZ Fettah)** Yok yok sheltox'a benzetmiş karakter bir motor olup çıkmış bu, hayatta fettahımı satıp bunu almam.

#### **Kaya Güçmen (BMW R1100 ve R1150GS)**

**1)** Ben aslında pek beğenemedim, tabii Türkiye'de görüp, elleyip dokunmak mümkün olursa gene dibimiz düşer o ayrı ama, önceki GS'lerin ASALETİ - AĞIR BAŞLI TARZI gitmiş, cıvıl cıvıl, renkli birşey olmuş. Sanki tasarımını bir japona yaptırmışlar gibi.

**2)** Özzzzzelikle de gidondaki fren ve debriyaj hidrolik yağ kavanozlarının plastik olmasından neffffrrret ettim. Nerede bizim eski GS'lerin kompakt-entegre konstrüksiyonu? Kanuni'de bile kromaj hazne var, çok japon işi...

**3)** Gösterge tablosu ve çerçevesini oluşturan boru, midemi bulandırıyor desem yalan olmaz...

#### **Rahmi Barutçu (BMW R1100GS)**

**1-** Gösterge tablosunu çok zayıf (boş) buldum.Ama eminim doldururuz.

**2-** Debriyaj ve fren hidroliği kaptarı çok korkunç olmuş. 1150'deki güzel tasarımı yapabilen şirketin, 1200'de bu şeyleri yapmasının bir mantığı var mıdır, varsa nedir merak içindeyim.

**3-** Yeni kuyruk tasarımı eskilerine göre çok sağlıklı görünüyor, denemek gerek.

**4-** Jantların iki opsiyonlu (tel ve rijit-alaşım) sunulması çok güzel düşünülmüş.

**5-** Karencaların çıkması için civata yerine yarı dönmeli klips kullanılması çok pratik

**6-** Kuyruk kısmının ana desteğinin direkt şaseden alınması olumlu.

**7-** Benzin deposu iç konfigürasyonlarına (filtre, kablolama, pompa) dışarı





#### Performanslar ve 1150-1200 GS karşılaştırması

model	Gösterge hızı	Motor Devri
R 1150 GS	90 km/s	2 700 d/d
R 1150 GS Adv.	90 km/s	3 000 d/d
R 1200 GS	90 km/s	3 200 d/d
R 1150 GS	130 km/s	3 800 d/d
R 1150 GS Adv.	130 km/s	4 200 d/d
R 1200 GS	130 km/s	4 500 d/d

**Max. hız** 210 km/s, 7 300d/dk (gösterge)

**6. viteste min. çekiş** 1250d/dk

**ortalama tüketimi** 6,2lt/100km,

**120km/s Hızda iken ortalama tüketim** 5,5lt/100km

dan rahat müdahale edilebilmesi güzel.

**8-** Elektrik sisteminin bilgisayarlardaki gibi data kablosu sistemi olması (heryere sadece iki kablo giderek oradan şaseleme ile dağıtım yapılması) pratik olmuş ama olası sorunlarda tam bir keşmekeş yaratacak gibi geliyor.

**9-** Telelevrin degitirilmesinin sonuclarini yolda denemek gerek.

#### Artılar

- + Dayanıklılık
- + Performans
- + Ekipman
- + Daha az vibrasyon
- + Daha güçlü ve terbiye edilmiş motor
- + mükemmel bir şasi
- + ABS opsiyonu
- + Düşük yakıt tüketimi, düşük emisyon değerleri,

- + Ayarlanabilir ergonomi
- + Off-road da dahi kolay kullanım
- + Yüksek ikinci el satış değeri
- + Kullanıcı dostu bagaj sistemi

#### Eksiler

- Daha konforsuz
- Sele yüksekliği
- Çok elektronik
- Baz modelde çok az aksesuar
- Yüksek Fiyat

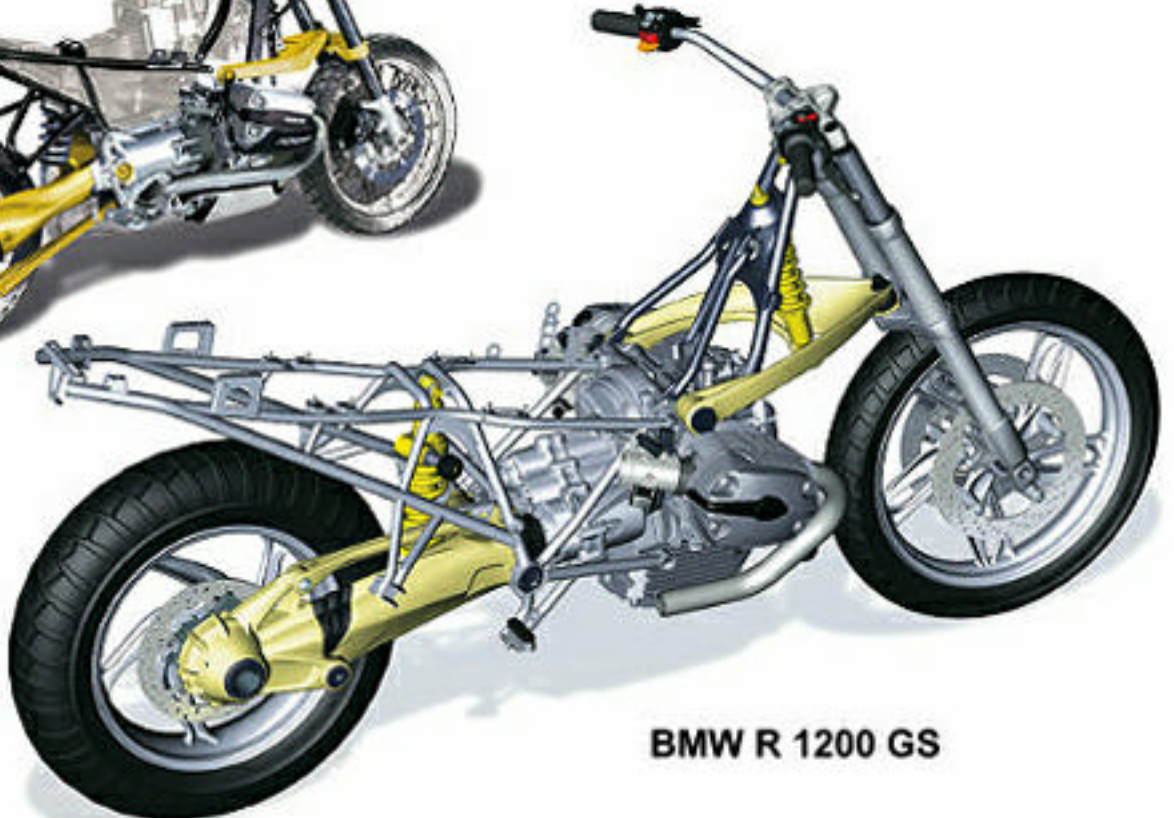
**10-** Paraleverin üste alınması ve iki mafsallı kuyruk shaftı kullanılması çok olumlu.

**11-** 1XX0 lardaki genel hantal görüntünün giderilmesi ve çok daha kullanıcı dostu bir kasa yaratılması çok olumlu

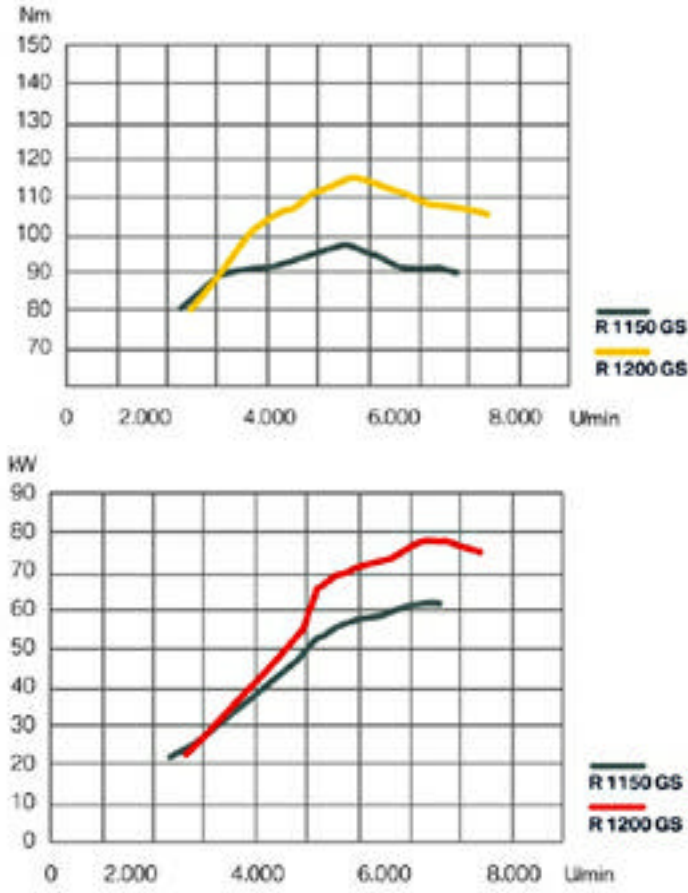
**12-** Kartar koruma zayıf olmuş. Eminim ekstra destek parçaları mevcuttur.

**13-** Teknik verileri kağıt üzerinde çok başarılı. (Hp/Kg orantisi 2,03 Hp/Kg)

**BMW R 1150 GS**



**BMW R 1200 GS**



- 14- Arka süspansiyon ayarının kullanım yeri kolaylaştırılmış.  
 15- Kontrol elemanlarının yerleri eskisine çok yakın. Oldukça ergonomik görünmekte.  
 16- Gösterge paneline yol bilgisayarı eklenmesi çok olumlu  
 17- Xenon far kullanılmamış olması eksi özellik.  
 18- Avadanlık eski kasaya göre daha kullanışsız olmuş.  
 19- Ön amortisörün ana şaseye bağlantı yerini/sistemini çok sevdim

#### Güney Afrika'dan Bazı Yorumlar

Dieter Schlick (BMW)'e göre yeni GS sadece 1150'nin daha gelişmiş bir versiyonu değil, BMW'nin yakın gelecekte üreteceği her sınıfta başarılı olacak yeni bir serinin ilk örneği.

**Markus Lederer (Şase ve süspansiyon bölümü, BMW)**'e göre ABS devre dışı olduğunda, motor asfalt üzerinde ise süspansiyon istedikleri gibi çalışmıyor. Ancak teleleverin anti-dive(dalması) özellikleri motorun her şartta, sürücünün müdahalesine çok da gerek olmadan sürüşünü sağlıyor.

**Stefan Rudert (Motor ve Transmisyon, BMW)**'e göre, motor eskiye oranla 14 kilogram ve daha hafif ve modifiye etmek isteyenler tarafından kolayca 120+ beygire çıkarılmaya müsait.

**Johann-Sivers-Paulsen (Tasarım)**'e göre mümkün olan en az plastik kaplama kullanılmış. Yine de kendine kalsa, GS çok daha çıplak bir motor olarak üretilebilirdi.

**Gottfried Friedmann (elektronik)**'in söylediğine göre, yeni motorda sigorta yok. Bir şey yanlış gittiği takdirde sistem otomatik olarak duruyor ve belirli aralıklarla arızanın giderilip giderilmediğini kontrol ediyor.

Sonuç olarak şunu söylemek gerekir ki, BMW GS'in bu sunumu şimdiki kadar düzenlenmiş en iyi ve muhteşem motosiklet tanıtımıydı. Bütün detayların düşünüldüğü gazetecilere yönelik tanıtımda; 200 gazeteci, 6 grup, çeşitli dillere çeviri yapan çevirmenler, GS'in bütün yönleri ve parça detayları, GS'i tasarlayan bütün ekip (sorgulanmak üzere :), sağlık ekibi ve helikopterler bulunuyordu. Darısı diğer modeller ve markaların başına.

**İKİTEKER**

→ Sinan Özgen / Berlin / Şubat 2004

**ikiteker dostlarının buluşma adresi**  
**www.ikiteker.org**

#### BMW R 1200 GS Teknik Özellikler

##### R 1200 GS (72 kW)\*

#### Motor

Silindir Hacmi	1,170cc
Bore/stroke	101/73mm
Max güç	72/100kW/hp
Max güç devri	7,000rpm
Max tork	115/85Nm/lb-ft
Max tork devri	5,500rpm
Konfigürasyon	Düz, boxer ikiz
Silindir sayısı	2
Sıkıştırma oranı/	
yakıt özelliği	11.0/premium
Süba/gaz kontrol	HC (yüksek kamsaftı)
Silindir başına süba	4
Giriş /çıkış çapı	36/31mm
Besleme	BMS-K

#### Elektrik Sistemi

Alternatör	600W
Akü (V/Ah)	12V/14Ah bakım gerektirmeyen
Far	H7W
Marş	1.1kW

#### Güç aktarma/vites kutusu

Debriyaj	Tek kuru disk, 180 mm çaplı
Vites kutusu	6 oranlı manuel
İlk dişli	1.823
Vites oranları	01 → 2.277
	02 → 1.583
	03 → 1.259
	04 → 1.033
	05 → 0.903
	06 → 0.805
Son dişli-aktarma	Şaft tahrikli
Oran	2.82

#### Yürüyen Aksam

Şasi tipi	Taşıyıcı motor, boru tipi arka şase
Ön tekerlek	BMW Telelever
Arka tekerlek	BMW Paralever
Kavrama	Tek kuru disk, 180 mm çaplı
Süspansiyon, ön/arka	190/200mm
Kastor	110mm
Tekerlek aralığı	1,519mm
Kafanın dönüş çapı	62.9°
Frenler	ön → Çift disk fren, çap 305 mm
	arka → Tek disk fren, çap 265 mm
İsteğe bağlı	BMW Integral ABS (partly integral)
Jantlar	Alaşım jant, telli jantlar isteğe bağlı
	Ön → 2.5 x 19
	Arka → 4.0 x 17
Lastikler	Ön → 110/80 H 19 TL
	Arka → 150/70 H 17 TL

#### Ölçüler ve ağırlıklar

Genel uzunluk	2,210mm
Aynalarla birlikte genişlik	915mm
Aynasız gidon genişliği	871mm
Sele Yüksekliği	840/860mm
Tam dolu benzin deposu	
ile ağırlık	225kg
İzin verilen max ağırlık	425kg
Yakıt tankı	20lt

#### Performans Verileri

Yakıt tüketimi	
90 km/s	4.3 (lt/100km)
120 km/s	5.5 (lt/100km)
Hızlanma	
0-100 km/s	3.4sn
Standing-start km	24.7sn
Max Hız	208km/s (100HP için)

\*Almanya versiyonu 98HP'dir.  
 Türkiye versiyonu ise 100HP olacaktır.

# izlenim Honda CBF600S ABS

**Hornet'in gücünü azaltın, daha kullanışlı ve daha az tehditkâr hale getirin. İşte karşınızda CBF600S. Motosikletten anlayan herhangi birisine 'Orta sınıfta, insanı kullanmaya teşvik eden, her işe koşan bir motor söyle' diye sorduğunuzda, eninde sonunda duyacağınız iki kelime vardır; 'Honda Hornet!'. Acemilik dönemini henüz geride bırakanlar için ideal, kıvrak bir yol gezgini, konforlu bir kilometre yutucu ve -becerikli ellerde- kendinden büyük süper spor abilerini utandırabilecek bir motordur Hornet. Herkes Hornet'i çok sever, Almanlar hariç.**

Honda, Almanya'daki Hornet satışlarına baktığında diğer ülkelerdekine nazaran daha düşük seviyede olduğunu farketmiş. Sebebini araştırdıklarında görmüşler ki 600cc'lik çıplak motorla ilgilenen kullanıcı kesiminin çoğu sınırlı tecrübeye sahip ve Hornet'in 95 beygirlik gücünü fazla tehditkar buluyor. İtiraf etmek gerekirse Hornet'in gücünden korkup da daha kuvvetsiz motora geçen sadece Almanlar değil (bkz. Şekil 1-A, kendim). Bunu gören Honda yeni bir motora ihtiyaç duyulduğunu hissedip motor özellikleri törpülenmiş yeni bir model geliştirmiş. Sonuç huzurlarınızda, CBF600S.

Hornet'in yumuşatılmış motorunu kullanan CBF600'ün hedef kitlesi yeni ehliyet alanlar, uzun aradan sonra motora dönüş yapanlar ve -görüleceği üzere- Almanlar. Motorun alt ve orta devir tepkileri yükseltilmiş; bu sırada da üst devirlerdeki hırçılık yok edilmiş. Netice, pürüzsüz, doğrusal ve hiçbir zaman paniklettirmeyen bir güç üretimi. Motor sadece 7000 devir civarında bir boğaz hırıltısına maruz kalıyor, bu da gidona ufak da olsa yansıyor. Acemiler için fazla sorun olmasa da tecrübe artıp da otoban kullanımları başladığında insanı rahatsız ediyor çünkü devir tam 125km'ye denk geliyor. Yani çoğumuzun otobanda uzun süreli kullandığımız hız.

Motorun vites oranları daha kısa tutulmuş ve orta devir tepkisi yükseltilmiş olsa da iki şerit yollarda temiz sollama için motorun devir bandının tümünü (11.000 devir/dak) kullanmanız gerekiyor. Buna bir sebep motorun boş ağırlığı, tamı tamına 202kg. Kareajsız ve ABS'siz model bile 191kg.'den aşıya inemiyor. Çok şükür ki motorun yüksek ağırlığı bol virajlı yollarda fazla hissedilmiyor. Kullanım karakteri gayet uyumlu, ne kadar hızlı dönmelerini istiyorsanız o kadar hızlı dönüp istediğiniz yere kadar yatıyor. Dönüşlerde size direnip, karşı koymuyor kendi kafasının istediği yere gitmiyor. Hedef aldığı kitle için mükemmel bir karaktere sahip, böylece korkmadan sınırlarınızı geliştirebiliyorsunuz. Süspansiyon kendini belli etmeden görevini yerine getiriyor. Sert dönüşlerde salınma girmiyor ama parke taşlı yollarda da organlarınızı yerinden oynatmıyor.

Gelelim motorun en önemli artısına, ABS. Pek çok tecrübeli kullanıcı,



ABS'nin kendi frenlemelerine nazaran fren mesafesini uzattığı için şikayetçidir. Bunda profesyonel kullanıcılar için doğruluk payı vardır ama CBF'in hedef aldığı kitle bu olmadığına göre, acemi kullanıcının korkmadan frenlere asılmasını sağlayan ABS'nin özgüvene katkısı yadsınmaz. ABS'nin devreye girişi gayet yumuşak ve motoru başarılı şekilde yavaşlatabiliyor. Eğer kendime alacak olsam, hiç düşünmeden ABS opsiyonunu listeye dahil ederim.

Dış tasarım olarak sıradışı (kimilerine göre çirkin) Varadero'nun örnek alındığı ilk bakışta anlaşılıyor. Motorun diğer özelliklerine gelirsek, kareaj yüksek süratlerde rüzgarı başarılı şekilde sapırtabiliyor. Bu sınıf bir motorda beklenmeyen bir özellik olarak, camın açısı iki farklı konuma ayarlanabiliyor. Ama her iki konumda da rüzgârın sapması fazla değişmiyor. Gene de opsiyonun sunulması güzel.

Ayarlanabilme konusu açılmışken, seleden bahsetmemek olmaz. Sele yüksekliği üç farklı konumdan birine ayarlanabiliyor. Bunlar sırasıyla 770mm, 785mm ve 800mm. Gene bu sınıfta görmeye alışmadığımız bir özellik. Son olarak gidon 10mm geriye gelebiliyor. Böylece uzun boylu kullanıcılar öne uzanma derdinden kurtuluyor. Müşteriler istedikleri ayarları motoru almadan önce söyleyip öyle teslim alıyorlar. Daha sonra değiştirmek istediklerinde, ilk servise gittiklerinde ayarlayabiliyorlar. Ayarları değiştirmek dünya kadar fark yaratmıyor ama kısa ve uzun sürücüler biraz daha konforlu yolculuk etme imkanına sahip oluyorlar.

Sürüş konforu hem pilot hem de artçı için yeterli seviyede. Sele dolgun, ayak dayanakları da bacaklara kramp girmesini önleyecek kadar aşağıda. Sele ile ilgili tek sorun, artçının ani ivmelenmelerde yeterince destek alacağı tutamacının olmaması. Bu yüzden, ikili uzun yol yapacakların aksesuar listesinde bulunan arka bagajdan (top case) taktırması tavsiye olunur.

Gösterge paneli basit ve fonksiyonel. Ne yazık ki benzin depo göstergesi ve immobiliser yok. Ancak Honda servislerinde alarm aksesuar listesinde. Mevcut diğer aksesuarlar arasında ısıtılmalı elcikler ve manyetik depo çantası ilk akla gelenler. ABS'li versiyonda orta sehpa standart gelirken ABS'siz modelde bu opsiyonel sunuluyor.

Sonuç olarak Honda acemi kullanıcılar için oldukça iyi bir alternatif üretmiş gibi duruyor. İnsanı korkutmadan yüksek hacimli motorlara alıştıran aynı zamandan da günlük kullanımda her işinizi yapabilecek bir model düşünüyorsanız, CBF600 sizin için biçilmiş kaftan. ABS'yi böyle ufak sınıfta sunan Honda alkışı hak ediyor. Umarım Honda Türkiye de piyasadaki eksikliği görüp CBF600'ün ithalatına başlar. **İKİTEKER**

→ İlker Eryılmaz / Brüksel / Şubat 2004

## Teknik Özellikler

Motor	599cc, 16V, DOHC, sıralı 4 silindir
Güç	76HP @ 10500 RPM
Tork	43lb.ft @ 8000 RPM
Son Sürat	210 km/s
Sıkıştırma Oranı	11.6:1
Besleme	4x34mm karbüratör
Aktarma	6 vites, zincir
Şasi	Çelik
Ön süspansiyon	41mm teleskopik
Arka süspansiyon	Ayarlanabilir tek amortisör
Ön fren	2x296mm disk, çift kaliper
Arka fren	240mm, tek kaliper
Ağırlık	202kg
Yakıt tankı	19lt





# Deneyim Eyvah, motorum çalındı!!!

Merhabalar,

**Kimsenin başına gelmez umarım ama, motorum çalınınca yaşadıklarımı sizlerle paylaşarak, bir gün başınıza gelebilecek bir olaya biraz daha hazırlıklı olmanızı sağlamak istedim.**

Sabah uyandınız, işe gitmek için motorun yanına gittiniz ama motor yok? Acaba akşam başka bir yere mi bıraktım, arkadaşlar şaka mı yapıyor diye düşünceler belirecek hemen kafanızda. Motorunuzu alıp saklayabilecek potansiyel gördüğünüz bir arkadaşınız varsa, önce onu telefonla arayın eğer böyle bir şey yapmamışsa size yardım etmek için yanınıza gelmenizi rica edin. Çünkü o andan itibaren yaşayacağınız moral çöküntüsünde bir destek, üstelik motoru da olan birisinin desteği size çok yararlı olacaktır.

Bu arada, ikinci alternatif olarak acaba motoru başka bir yere mi bıraktım ihtimalini aklınızdan çıkartın, sakın olmaya çalışarak, motorun olduğu yerde bir iz, ipucu var mı ona bakmaya çalışın. Bu arada arkadaşınız geldiğinde, vakit kaybetmeden beraber karakola gidin (gelecek kişi yoksa mecburen yalnız gideceksiniz) ve tutanak tutturun. Burada dikkat, tutanağınızı 2 kopya isteyin. Buradan sonra anlatacağlarım ile motorunuzun bulunma ihtimali düşük, ama düşük de olsa denemeye değer dersiniz okuyun, aksi halde aşağıdaki paragrafı atlayabilirsiniz.

Tutanağı aldıktan sonra, arkadaşınızın motoruyla yakın çevrelerde turlamaya başlayın, bulunduğunuz yere göre, gördüğünüz motosikletli polisler durumu sözlü olarak söyleyin. Motoru çalan kişilerin, motoru ev civarında bir yerlere bırakmış olma ihtimali var. Motoru sürükleyerek evin önünden götürün ve ileride daha tenha bir yerde çalıştırıp devam etmek istemisi olabilecek hırsızlar bunu başaramamışlarsa, motoru bulunduğu yerde bırakmış olabilirler. Bir diğer alternatif ise, motoru sürükleyerek gene bir yere bırakan kişiler, sizin onu bulamamanız ve ertesi gün motoru alabilmek için üzerine branda felan koymuş da olabilirler. Böyle bir durumda, hırsızları yakalamak gibi bir amacınız varsa, iriyarı bir kaç arkadaşınızla motorun başında nöbet tutabilir ve almaya geldiklerinde gerekeni yaparsınız ya da motorunuzu oradan alıp canım motorum, cicim motorum diyerek motoru yatağınıza kadar çıkarabilirsiniz. (bkz. yatağında motorla uyuyan adam fotoğrafı)

Dediğim gibi, motoru bu yolla bulma ihtimaliniz çok zayıf, bulabilirdiyseniz çok şanslısınız. Aksi halde, hemen mail gruplarına email atın veya attırın. Sigortanız yoksa durum çok kötü, 1 arkadaşın sizi teselli etmesi mümkün olmayacaktır, akşam eve bütün arkadaşlarınızı çağırın. Sigortanız varsa (sigorta yapalım, yaptıralım) hemen sigortacınızı arayarak durum hakkında bilgi verin.

Buradan sonra yazacaklarım bürokratik olarak yapılacaklar: Sigortacınıza, aracın çalınma tutanağının aslını verin. 1 Aylık bir bekleme süresi var, bu süre polis tarafından motosiklet bulunursa diye konulmuş hukuki bir süre. Bu süre içinde motorunuzun bulunma ihtimali zayıf olsa da beklemek gerekiyor. 1 ay süre sonunda sigorta şirketi size 2 adet belge veriyor, birisi trafik tescile yazılmış diğeri asayişe. Bu belgelerle, asayişe gidiyorsunuz (İstanbul için Gayrettepe'de) ve oradan sigorta şirketine hitaben yazılmış bir bulunamadı yazısı alıyorsunuz. Ayrıca trafik tescilden çalıntı



➤ Serkan'ın motoru çalınmadan önce...

ruhsatı çıkartacağınızı bu nedenle oraya hitaben de bir bulunamadı yazmalarını istiyorsunuz.

Aldığınız yazılarla trafik tescile gitmeden önce, bir motorlu taşıtlar vergi dairesine gidiyorsunuz ve motorun bulunamadığı için vergiden muaf tutulacağına dair bir kağıt alıyorsunuz. Hepsini birleştirip trafik tescile (ruhsatın arkasında yazan ilçeye göre) gidiyorsunuz. Asıl meşakatli kısım burada başlıyor. Muameleciler 30 milyona malolan bu işlem için 100 milyon TL civarı bir ücret alıyor, 20 milyon da noter ücretiyle 120 milyona mal olur. Ben yapıcım dersiniz, sabrınız el verdiği ölçüde bu işi başarma şansınız var. Bunun için önce bir muamelecine uğrayıp çalıntı için ek-1 belgesi doldurmasını ve belgelerinizi düzenlemesini isteyebilirsiniz, bu iş için 5-10 milyon para alırlar.

Diğer alternatif ise, bu belgeleri Trafik Vakfı'ndan alıp kendiniz doldurmanız ki, bunu tavsiye etmem. Daha sonra trafik tescilde bankodan sıranızı bekliyorsunuz, memura belgelerinizle birlikte 2 adet ruhsatı iade edip, 1 adet çalıntı ruhsatı alıyorsunuz. (bu kadar kolay yazdığıma bakmayın muameleciler olmayınca bu işlem çok zor olabilir) Bunun için 30 milyon civarı bir ödeme yapıyorsunuz. Son olarak, sigorta şirketinin trafik tescile hitaben yazdığı yazıyı veriyorsunuz ve onun cevabı olarak verecekleri yazıyı alıp işlemi bitiriyorsunuz. Elinizdeki belgelerin tamamını sigortacınıza gönderiyorsunuz ve size bir ödeme günü veriyorlar. Bu gün, yaklaşık o günden 3 hafta sonrası oluyor. 1 aylık bekleme süresi, yaklaşık 1 hafta muamele süresi ve 3 hafta ödeme günü süresini toplayınca, motorun çalınmasından takribi 2 ay sonra ödemenizi alıyorsunuz.

Ödeme konusuyla ilgili bir hatırlatmada bulunmak istiyorum, arabalarda daha kesin uygulanan ama motorlarda da uygulanan bir çok arkadaşın bilmediği, sigorta şirketlerinin çalınma ve pert durumlarında aracın sigorta bedelini değil piyasa bedelini ödemesidir. Bu tahminimce istismara yol açmamak için yapılan bir uygulamadır. Mesela, sizin motorunuz ne kadar temiz olursa olsun, piyasada 10 milyar TL'ye alınabiliyorsa, onu 12 milyara sigortalatmanızın hiç bir anlamı yok. Tam tersi düşük sigortalamanız da, düşük sigortaya girip cezaı yaptırımları olabilir. Bunun için en ideali, aracınızın sigorta bedelini, motorun piyasa bedeliyle +%10 sınırları içerisinde belirlemenizdir. Bunun için güvenebileceğiniz bir sigorta acentesiyle çalışarak sizi bu konuda tam olarak bilgilendirmesini isteyin.

Sonuç olarak, 23 Kasım günü evimin önünden Transalp'im çalışmıştı, 27 Ocak günü ödemesini aldım. Ödeme işleminde hiç bir sorun çıkmamış, motor hakettiği parayı almıştır. Bu işlemler içerisinde, motorun sigortasını yapan ve olaylar sırasında takibini yapan Şair Sigorta, Şahin Şair arkadaşımıza teşekkür ederim.

Yaklaşık 3 aylık bir hasret sonrasında, 21 Şubat günü 2003 model bir Bandit 600 alarak motorlu yaşantıma geri döndüm. Sizlere tavsiyem, motorlarınıza iyi bakın, sigortası var diye güvensiz yerlere bırakmayın, mümkünse sürekli zincirle bir yerlere bağlayın. Bu aralar motosiklet çalınma olayları çok arttı, tedbiri elden bırakmamakta yarar var. **İKİTEKER**

Sevgiler, Saygılar...

➔ Serkan Ketenci / İstanbul / Şubat 2004  
Bandit 600 S



➤ Serkan'ın motoru çalındıktan sonra...

# Deneyim Herşey hayal etmekle başlar!

**Bir Gezi planlama Öyküsü -1 Avrupa Motosiklet Turu'2004 - 8 ülke 12 (+14) kent**

"Hayallerinin planlamaya dönüşmesi dileğiyle" Katmandu'yu sana söz verdiğimiz gibi selamladık. Almanya'dan Avusturalya'ya, motosikletle seyahat eden Alman çiftin, Nepal'den bana yolladığı e-posta'nın son cümlesiydi bu.

**Hayal'de takılıp kalmanın ve ertelemelerin sebebini bulduğumu düşün-düm.Evet. Hayaller kuruyorduk ama asla planlamıyorduk.Yapsak etsek ile tüketiyorduk zamanı ve sonunda ertelenen hayallerimizle baş başa kalıyorduk. Katmandu hayali biraz daha bekleyecekti. Planlama için sırada Batı, yani Avrupa vardı.**

## İlk düşünceler

İlk akla gelen fikir büyük bir Avrupa turu yapmaktır.Haritalar açıldı ve büyükçe bir elips çizildi.12 Avrupa ülkesini görecektik.İstanbul'dan yola çıkıp Yunanistan üzerinden feribotla İtalya, Güney Fransa, İspanya ve kuzeye doğru tekrar Fransa, Belçika, Hollanda, Almanya, Çek Cumhuriyeti, Avusturya, Macaristan, Romanya ve Bulgaristan üzerinden İstanbul'a dönüş.

Gerçekten güzel bir rota, ama planlamaya başlayınca,böylesi bir turun gezi amaçlı yapılabilmesi için, en az bir aylık bir süre gerektiğini gördük ve rotanın daraltılmasına karar verdik.En büyük sıkıntı gezi için ayrılacak zamandı.Bu güne kadar bir haftanın üzerindeki tatilleri ancak uzun bayramlarda yapabiliştik.Hedefimiz en çok 2 haftalık bir gezi idi.(sonunda 3 haftada karar kılınacak) Gezi süresini belirleyen kriterleri tespit etmeye çalıştık;

- Günlük olarak ortalama. 400 km'yi baz aldık, zorunlu hallerde en çok 650 km yol yapabileceğimize karar verdik.
- Mümkün olduğunca birer gün ara ile yol yapmaya karar verdik.
- Rotamız üzerindeki kentlerin birbirleri ile olan mesafeleri ve rota üzerinde uğramak gereken ve yolu çok uzatmayan yerler kararlarda etkili oldu,
- Kentlerin önem derecesine göre motorsuz günler ayırdık.
- Yorgunluğu minimize etmek ve mümkün olduğunca çok yer görmek hedefimiz oldu.

Turumuzun kapsamını daraltmak, ilk hayal kırıklığı oldu.Ancak bu kısa sürdü, çünkü görececek ve gezecek yerler az sayılmazdı, başlangıçta zaten fazla abartmıştık diyerek rahatlattık kendimizi. Süre 3 hafta olacaktı ve turumuz aşağıdaki şekilde planlandı; İstanbul'dan yola çıkıp Yunanistan üzerinden feribotla İtalya , Almanya, Çek Cumhuriyeti, Avusturya, Macaristan, Sırbistan-Karadağ ve Bulgaristan üzerinden İstanbul'a dönüş.Toplam 8 ül-

ke ve 12 önemli Avrupa kenti ve yol üzeri görülecek kısa bir tur atılacak 14 önemli kent.

## 8 ülke 12 (+14) kent

İstanbul – Selanik – İğoumenitsa – Bari – Napoli – Roma – Floransa – Bologna – Padova – Venedik – Cortina De'ampezza – Brixen – Innsbruck – Garmisch Partenkirchen – Münih – Regensburg – Plzen – Prag – Brno – Viana – Gyor – Tatabanya – Budapeşte – Novi Sad – Belgrad – Niş – Sofya – İstanbul

## Sanal Gezi

İnternet müthiş bir ortam.Sanal dünya, hayallerinizin planlanmaya dönüş-türülmesinde en büyük yardımcınız.

İlk adım olarak çeşitli rota planlaması yapan siteleri araştırdım ve her birinde, örnek rotaları hesaplattım. Sonuçta benim en beğendiğim ve işime en uyan [www.viamichelin.com](http://www.viamichelin.com) oldu. Bu şekilde geziyi etaplara ayırdım ve her etabı route-planner ile hesaplatarak, genel ve kısmi haritalarını bir dosya haline getirdim.Yakıt tüketimi, süre ve otoyol ücretleri dahi hesaplanmış oldu.Feribot bilgileri yine internette alındı.Bu arada Arnavutluk'ta Durres kentinden kalkan feribot seçeneği gözden geçirildi, fakat Arnavutluk biraz riskli olabilir düşüncesi ve bir gümrük daha eklenmesi nedeniyle bu fikirden vazgeçildi. Ülkeler ve konaklanacak kentler ve çevreleri ile ilgili çok kapsamlı bilgileri, haritaları ve fotoğrafları dosyalar halinde oluşturdum.( Kes-Kopyala olayı)

İnternet'te araştırdıkça hangi bölgede ne kadar kalınacağı kararını vermek zorlaşıyordu ve aslında bir yıl boyunca çalışmadan turlansa ne iyi olacağı hayal edildi. Otel'ler ve kamp yerleri ile ilgili ön araştırmalar ve fiyatları tespit edildi ve benzer deneyim yaşayan arkadaşların ve internetteki gezginlerin gezi yazılarından faydalanıldı.

Sonuç olarak Excel formatında Planlamanın ilk şekli ortaya çıktı. Deneyimli arkadaşların düşüncelerinin alınması ve araştırmaların devamı yaz başına kadar sürecek ve umarım hayalin-planlamaya, planlamanın-gerçeğe dönüşüm öyküsü şekillenecek. Acaba Sırbistan Karadağ'a hiç girmesek ve Romanya üzerinden mi dönsek? Napoli ve Amalfi körfezine ayrılan süre az mı? Roma-Floransa etabına Assisi'yi eklessek mi? Floransa Venedik etabına San Marino katılabilir mi? Vs. vs.

Hayal kurmak ve planlamak çok güzel. neredeyse gezmiş kadar oluyor insan.Monitörün yanına birde vantilatör koysam, rüzgarı da hissetsem mi acaba? **İKİTEKER**

→ Halil Karabulut / İstanbul / Şubat 2004

**Editörün Notu: Halil Karabulut'un yol programı buraya alınamayacak kadar ayrıntılıydı. Bu tur programı ile ilgili bilgi için kendisiyle iletişim kurunuz.**

# Spor Sağlam motor sağlam vücutta bulunur!

**Mevsim yaklaşıyor. Hazır mısınız? Hazırlanmanız gerek, çünkü motosiklet sürmek bir spordur.**

İnsanda üç tür kas vardır. Gündelikte hayatta kullanılan kaslar, gerektiğinde kullanılan kaslar, ve son olarak ara sıra kullanılan kaslar -beyin kasi gibi :) Bir motosikletçi yürüme gibi aktivitelerde gündelik kullanılan kaslarının yanısıra, gerektiğinde kullanılan kaslarını da formda tutmak zorundadır. Çünkü gerekir.

## 0-1 km hızda yaşanmış hikâyeler:

- Adventure'ını, kıyamayıp yere bırakmadığı için bir ömür boyu cekilecek fıtık.
- Yine "canım motorum" hikayesi; Kırık bir kemik. Bu konuda tek bir şey söylenebilir. Rahatça bırakın motoru. Sizden değerli değil.

Motosiklet kullanıcısının bazı kaslarını formda tutması kalıcı boyun / bel kırışması / fıtığı gibi rahatsızlıkları yüksek oranda engeller. Motorcunun güçlü ve formda olması gereken kasları, ve bunlar için yapması gereken bazı ekzersizler şunlardır: [Bu hareketleri ailenizin yaşlıları ile birlikte yapabilirsiniz. Onlara da faydası olur. Tabi onlara tekrar sayılarını az tutun.]

**Boyun kasları:** Kaskı giyip çıkarırken bile dikkatli olunmalıdır. Sık motora binenler, bu kaslar için olan çalışmaları farkında olmadan, önden ve yandan gelen rüzgarlara karşı koyarken yaparlar ama az binenlerin şu bildik

kafayı her yönden (elle yada duvara dayanarak) ittirme hareketlerini mutlaka yapmaları gerekir.

**Bel ve karın kasları** Güçlü bel ve karın kaslarına sahip olanların gündelik yaşamdaki basit kaldırma hareketlerinden fıtık olma ihtimalleri yok denecek kadar azdır.

**Basit formül** Ne kadar güç, o kadar iş.

Yere yüzükoyun yatıp el yardımı olmadan ve fazla zorlamadan kafanızı yukarı kaldırın. Karın kaslarını unutmamak lazım tabii ki. Yan bel kasları (hansı şu yağlı kısım) için: Evde: Ayakta, bacaklar omuz genişliğinde açık, vücudun belden sağa sola hızlı ve ani durmalı döndürülmesi. Spor salonunda: Şu yuvarlak dönen zemine çıkıp, ellerimizle tutunup belden sağa sola hızlı dönme. Ortalama 100 kez.

**Bacak kasları:** Çok yattınız motor kayıyor. Ayağı vurup toplayacaksınız. Ama nerdee. İşte burada: Duvara ellerinizle tutunarak çömeli kalkın. Ortalama 40 tekrar. Yavaş yavaş arttırın. Dizlerinizi ellerinizle tutarak ve hafif kırarak sırayla sağa-sola daireler çizin. Hepimizin bildiği hareketler işte. Bunlara ilave kendinize en uygun hareketleri kendiniz bulursunuz tabii ki. Yaşlılığa bağlı boy kısalmalarına karşı ve kasları zinde / esnek tutmak için vücudu esnetmek de çok faydalıdır tabii ki. Son söz olarak; Uzakdoğu'dan çıkma, belimiz ve sırtımızın kaldığı baskıları azaltıp omuru rahatlatan bir hareket: (Masabaşı köleleri... Bu hareket sizin için)

Halı üzerinde sırtüstü uzanıyorsunuz. Kollarınızla, vücudunuza çektiğiniz bacaklarınızı diz altından sarıyorsunuz. Omurunuz üzerinde ileri-geri beşik gibi sallanıyorsunuz. 4-5 kez. **İKİTEKER**

Hepinize bol km'ler...

→ Erkan Candemir / Ankara / Şubat 2004

# İpucu Trafik Stratejileri

**Hiç bir şey, bir motosiklet binicisinin motosikletiyle uzun yıllar boyu, kazasız belasız, mutlu bir sürüş keyfi yaşayacağını garanti edemez. Bir dönem, Amerikan Motosiklet Güvenlik Vakıfları'nın görevlendirdiği bir komisyona şöyle bir görev verildi: Komisyon, Güvenli emniyetli motosiklet sürüş kurallarını tayin eden, bu kuralları düzenleyen yönergeleri ve esasları belirleyecekti. Sonunda 2.500'e yakın değişik aktiviteyi içeren bir katalogla çalışmalarını sonlandırdılar! Her birimiz, yılların bize öğrettiği deneyimleri, alışkanlıkları ve bize verilen öğütleri**

- ki bunların bazıları iyi, bazıları da kötü alışkanlıklardır.
- özümstedik, birbiriyle bağdaştırdık ve kendimize has sürüş stilleri geliştirdik. İnsanlara onyediyıldır motosiklet sürüş kursları veren biri olarak aşağıda sizlerle sık sık paylaştığım maddeleri sıralamak istiyorum:

## TRAFİK STRATEJİLERİ

**Yolumuzu diğer sürücülerle daima paylaşmamız gerekmektedir. Ancak bunun limitleri vardır. Her türlü tehlikeden uzak durmak ve rüzgarın yüzünüzdeki tatlı esintisini daima hissetmek için şu püfleri dikkate alın:**

**1- Zamanlama Kavramı** Gidiş ve geliş çift şeritli bir yolda mükemmel bir sollama altı saniyeyi geçmez. Şeridin ardındaki yerimizi tekrar alana kadar sollamamızı otoban hız limitlerinde mi, yoksa abartılı olmayan, yumuşak bir gazlama ile mi tayin etmeliyiz?

**2- Zamanı iyi hesaplayın** Karşı yönden gelen araç veya tepeüstü, viraj gibi kör noktalar bizden ne kadar uzakta? Bunu iyi bilmek, sizi muhtemel bir toslamadan kurtaracaktır.

**3- Asla öndeki aracın dibine sokulmayın** Önde bulunan, takip ettiğiniz araç, kilometre taşı gibi yol kenarında belirlediğiniz bir objeyi geçtiği sırada içinizden sayın: "Binbir... Biniki..." Eğer o noktaya siz "İki" dediğiniz anda varmışsanız, bilin ki çok yakın takip yapıyorsunuz.

**4- Her aracın seyir çizgisini kestirin** Aracın seyrettiği şeritteki doğrultusunu gözlemleyin ve motosikletinizi onun size ulaşamayacağı bir çizgide tutmaya çalışın.

**5- Kararsızlık içinde gidonu sağa sola seyirterek sürmeyin** Manevra yapmak zorunda olsanız bile şeridinizin dışına taşmamaya özen gösterin.

**6- Tehirli dönüşler** Dönemeçin mümkün olduğunca en dış tarafından başlamak ve dönüşe mümkün olduğunca tehirli başlamakla sadece daha ilerisini görme imkanına sahip olmakla kalmaz, merkezkaç kuvvetinin bileğinizde yarattığı baskıyı da azaltırsınız.

**7- Diğer araçlarda kayması muhtemel yükleri gözlemleyin** Gidiş ve geliş çift şeritli bir yolda diğer araçların yüklediği eşya ya da denkin her an kurtuluş yolunuza düşmesi, saçılması riski bulunmaktadır. Taş, kaya yüklü bir kamyon ya da ev eşyası yüklü açık kasa bir kamyonet gibi tehlikeli şekilde yük taşıyan araçları belirleyin. Aranızdaki mesafeyi sabit tutun ve en sağdan seyredin. Bu, kaçış için size bariz bir üstünlük sağlar.

**8- Asla ufkunuzu kapayan, görüşünüze engel teşkil eden hacimdeki araçların arkasına takılmayın** Kamyonlar, kamyonetler ve diğer önünüzü ve dolayısıyla trafikte gerçekleşen hareketleri, tehlikeleri görmenizi engelleyen araçlardan uzak durun. Bu aynı zamanda sizin karşı taraftan gelen araçlardan görülmemenize neden olarak, ikincil bir riske de yol açar. Eğer sollayacak fırsatınız yoksa mümkün olduğunca geride kalın. Hatta sabit kalın, bırakın bir kaç otomobil sizi sollasın ve aralığı doldurup, size güvenli bir mesafe oluştursun.

**9- Trafikte pik saatlerinden sakının** Sürücüler şehirlerarası yollarda seyahat ederken şehir merkezlerinden geçiş planlarını iyi tayin etmelidirler. Büyük bir metropolün, bir yerlere yetişme çabasında olan sürücülerle dolu, yoğun trafiğiyle boğuşmaya kalkmayın.

**10- Temel kontroller** Yalnızca dikiz aynalarınıza ya da çevresel, periferik görüşünüzün yeterli olduğuna güvenmeyin. Her şerit değişikliğinde sunları uygulayın.

**11- Niyetinizi belli edin** Şerit değiştirirken en az iki tam saniye, dönüşlerde en az dört tam saniye sinyal yakın.

**12- Sollama yapmadığınız sürece, olabildiğince sağ şeritte seyredin.**

**13- Sizden daha hızlı olanlara yol verin** Bu yapılabilecek medeni bir davranıştır.

**14- Meskün mahallerde, şehir içinde hız yapmayın** Aşırı hız zaten genelde bir şeye çarpmanızla sonuçlanan bir faktördür. Şehir içinde ise bu "bir şeyler" çok fazlasıyla bulunmaktadır!

**15- Kötü sürücülerden kaçınm** Hiç çekinmeden, abartılı bir manevra yaparak, bu gayesizce "şeridinde sağa sola gezinen", sinyal vermeden şerit değiştiren, gereğinden fazla hızlı ya da yavaş seyreden bir sürücüdün uzaklaşın.

**16- Diğer sürücülerin arkasındayken onların kör noktalarına girmeyin** Geri durun ya da gerekiyorsa gazlayıp geçin.

**17- Yolun daha ötesinde olan bitenleri gözlemleyin** İdeal olarak, minimum 12 saniyelik bir görüş ufkunun rehberliğinde seyredin. Her dönüşteki çıkış noktalarını tespit edin.

**18- Yüksek risk bölgelerinde ön fren kolunu kavrayın.**

**19- Ama yalnızca tek parmakla kavramayın /** Hatta iki parmağınızla bile. Aslında bu daha önce yapmış olduğunuz acil frenleme pratiklerindeki alışkanlıklarınıza ve ne kadar parmakla kolun üzerinde hazırda durmaya alışmış olduğunuza da bağlıdır. Ama esas olan her an tetikte olmanızdır.

**20- Hızınızı azalttığınızda mutlaka aynalarınızı kontrol edin /** Aynı zamanda kendinize bir acil kaçış rotası da çizin! Arkanızdaki sürücü yeterince dikkatli olmayabilir.

**21- Sol tekerlek izinden seyir /** Dört tekerlekli taşıtların bıraktığı sol tekerlek izinin yer aldığı hat, prensipte motosikletlerin izlemesi gereken ideal çizgi olmalıdır. Fakat mütemadiyen bu sol tekerlek izinin değişkenliğine göre seyredin. Araçlardan dökülen yağlar ve diğer likitler genelde orta kısımda yer aldığından bu idealdir. Öte yandan, Ülkemizde, eğer sağ tekerlek izinden seyrediyorsanız, arkadan sizi takip eden ve hacminizden dolayı sizi umursamadan ve hatta uyarıda bulunmadan, sizin bulunduğunuz şerit dahilinde yanınızdan tehlikeli bir şekilde geçen araçlar da bilinen bir gerçektir. En azından böyle potansiyel tehlikelere de karşı perdeleme yapmış, şeridi bloke etmiş olursunuz. Dolayısıyla arkanızdaki aracı sizi sollamak isterse, koruna ya da selektörle ikaz yapmak durumunda kalacaktır. Böylece, sizi emniyetli bir şekilde geçmesine zemin hazırlamış olursunuz.

**22- Sizin şeridiniz içinden sola dönüş yapan araçlara karşı çok dikkatli olun /** Yavaşlayın ve bu aracın ne yapacağını iyi kestirin. Sağ aynanızı kontrol edin ve olabildiğince sağa yanaşın. Eğer araç hemen dönerse frenleyin, uzun sürerse hızlanın.

## EKİPMANLARLA İLGİLİ PÜFLER

**Arızalanmış ya da her hangi bir nedenle yolda kalmış bir motortla bilinmeyen bir yerde kala kalmayı gözünüzün önüne hiç getirmiyorsanız, sizin için yalnızca açık bir yol ve dolu bir depo benzin kafidir! Aşağıda, bazı ikmallerle daha emniyetli ve daha eğlenceli bir sürüş sağlamak adına, sizin ve motosikletiniz için yararlı bazı öneriler bulacaksınız:**

**23- Koruyucu zirh!..** Koruyucu giysilerin pek çok tipi bulunmaktadır. Koruyucu zirhinizi, anatomik yapınıza uygun bollukta olmalı ama asla vücudunuzdan kaymamalıdır. Yaralanma olasılığı yüksek bölgeleriniz dizleriniz, dirsekleriniz, omuzlarınız ve kalçalarınızdır. Dolayısıyla bu bölümlerde koruma bulunmalıdır.

**24- Reflektif, ışığı yansıtabilen materyaller** Mümkünse kedi gözü de applike edilmiş olan her türlü maddeyle kendinizi olabildiğince görünür hale getirin. Kasklar, fosforlu pazubantlar, elbise kollarına veya pantolonlara sonradan applike edilebilecek reflektif materyaller. Bu maddeler özellikle arka taraflarınızdan görülebilecek şekilde applike edilmelidirler.

**25- Görüşünüzü ve gözünüzü koruma** Çiziklerle dolu olan vizörünüzü değiştirin. Spreyinizi ve yumuşak, kaskı cibmeyecek nitelikte yumuşak bir (Mikrofiber bez idealdir) bezi, Fog City gibi kask camının buğusunu önlemeye yönelik ürünleri daima bulundurun.

**26- İzotermik giysiler** Sürüş esnasında kaybolan vücut ısısını koruyan tek çözümdür.

**27- Motosiklet Kullanma ve Bakım Kılavuzu** Evinizi onusuz terketmeyin.

**28- Gidon** Modaya uygun olsun diye gidon seçilmemelidir. Gidon, insan ve makine arasındaki ortak nokta, arayüzdür. Fabrikada üretilip, takılan orijinal gidonunuz en mükemmeli olmakla birlikte, değiştirme gereği varsa muhakkak rahat sürüşünüze imkan veren, ergonomik, yetkili servisinizin önereceği bir model seçilmelidir.

**29- Doğru sele seçimi** Karayolunda seyahat ederken üzerine kurulduğunuz sele, oturma odanızdaki koltuk kadar rahatlık hissi vermelidir. Hareket

özgürlüğüne sahip olun.

**30- Tüm faktörleri gözden geçirin** Motorunuzun selesine oturun ve gözlerinizi kapayın. Debriyaj ve fren el ve parmaklarınız rahatça ulaşabiliyor ve onları kavrayabiliyor mu? Gaz ve debriyaj kolları rahat ve yumuşak çalışıyor mu? Ön fren gereken sıklıkta mı?

**31- Yağlı, kablolar** Yapışkan, pasaklı, abuk subuk, biçimsiz duran, çentiklerle dolu, hatta hasarlı kablolar sakar sürücülerin harcıdır!

**32- Lastik kontrolü** Eskilikten ötürü çatlamış, yarıklarla dolu lastikler? Yabancı cisimler? Hava basıncınız nasıl?

**33- Tekerleğin durumu** Ayaklarınızın burnuyla vurarak yapılan kontrolü unutun! Vurulmuş ön lastikler, yarıklarla dolu, pürüzlü arka lastiklere dikkat edin. Çıkma lastik almayın; özellikle de yarışçılardan! Çünkü onlar çok kilometre yapmışlardır. Motorunuza uygun, dişleri sağlam, kaplaması mükemmel yeni bir lastik satın alın.

**34- Süspansiyon ayarı** Çeşitli kademelerdeki ayarları mutlaka öğrenin. Mutlaka ikisini de aynı kademede ayarlayın. Çatal yağını en geç yılda bir değiştirin.

**35- Yolda lastik tamiri** İç lastikler, yamalar, siboplar, akord telleri, lastik onarım spreyi? Motorunuzun yolda neye ihtiyacı olabilir? Yolda kalmanın ne kadar tehlikeli bir durum olduğunun bilincinde olun ve sakın hafife almayın.

**36- En önemli ekipman: Uygun boyutta motosiklet!** Eğer henüz almamışsanız, önce becerilerinizi geliştirecek, ve mümkünse ilk zamanlardaki muhtemel düşüşlerinizde size fazla masraf çıkarmayacak bir küçük motor hacimli başlangıç motosikleti!

**37- Eldiveninizi iyi seçin!** Yaz eldiveni tabir edilenler ya da parmaksız eldivenler bir düşme sırasında iyice örselenecek, birer konfetiye dönüşeceklerdir. El ve parmaklarınız her şeyinizdir!

**38- İyi bir kask** Kaskların büyük bir bölümünün içi, darbe emici, 1-2 cm.kalınlıklara sahip genişletilmiş polisitrenle bezenmiştir. Kısmi boyutlu, chopper türü motosiklet sürücülerini tarafından rağbet gören kasklar en azından arka beyin aksını iyice kaplayan ve asla baştan kurtulamayacak tasarıma sahip olmalıdırlar. Ayrıca kulaklık ve goggle takma külfeti de getirirler. En iyisi sağlam bir çene kayışına sahip, tam boyutlu, vizörlü kasklardır.

## VÜCUDUNUZ

**Atkollü, uyarıcı ilaç almış, gençliğinizi ve atikliğinizi yitirmiş olsanız bile vücudunuzu bir düzene sokmanız ve dolayısıyla uzun yıllar boyunca sağlıklı bir sürüş yapabilmemiz için hala zaman vardır.**

**39- Seleye dikkatsizce, gevşek bir şekilde oturup yayılmayın** Sırtınızdaki bağları zedeleyebilir ve dolayısıyla disklerinizde kalıcı hasar oluşmasına yol açabilirsiniz.

**40- Kulağınızı koruyun** Karayolunda yolculuk, eğer kulaklarınızı açıkta bırakacak kask takıyorsanız kulağınızda hasara yol açacaktır. Tam boyutlu, vizörlü kasklardan edinin. Bu kaskların da alttan gelecek türbulansı önleyecek şekilde dizayn edilmiş olanlarını seçin. Bu, sizi her türlü K.B.B. hastalıklarından koruyacaktır.

**41- Kolunuzu kaldırarak tansiyon kontrolü yapın** Tansiyon kollarınızı gerer, kasar ve sertleştirir. Gaz kontrolünüzü, sevk ve idare yeteneğinizi azaltır. Bileklerinizi aşağıda tutun ve bırakın dirsekleriniz doğal bir şekilde kırılınsın.

**42- Yağlı yiyeceklerden kaçının** Yağ molekülleri kırmızı kan hücrelerinde tutunurlar ve beyninizi oksijenden yoksun bırakırlar.

**43- Kafeinden sakının** Yorgun olduğunuzda kan hücrelerinizi yeniden harekete geçirmek için egzersiz yapmayı deneyin. Bu işe yaramazsa derhal dinlenin.

**44- Bir ilk yardım çantası bulundurun.**

**45- İlk yardım kursu** Kızılay ya da diğer devlet ya da özel kuruluşlardan kurs alın. Kitap okuyup bilgi edinin.

**46- Sık sık gevşeyin, rahatlayın** Çimenlerin üzerine yayılın. Bir yoga kitabı edinmeyi ve yoga yapmayı bile düşünebilirsiniz.

**47- Motosikletinizi bazen itin!** Soğuk bir havaya yakalandıysanız, kondisyo-

nunuzu yükseltmek ve vücut ısınızı arttırmak için en iyi yol budur. Fakat soğuk havada terlemenize yol açacak derecede bu işi sürdürmeyin!

**48- Vücudunuzun sesini dinleyin** Yalnızca yorgun motosiklet kullanmak kazalara yol açmaz. Vücudunuzun bir yeri ağrıyorsa, bu bel ve sırt ağrıları ve bilek ve ellerde görülen carpal tüneli sendromu gibi kalıcı rahatsızlıklara yol açabilir. Motosikletin yarattığı titreşim hipotermi'nin ilk nedenidir.

**49- Kendinizi rüzgardan kurtarın** İyi kalitede, rüzgar geçirmeyen bir motosiklet kıyafeti satın alın. Fakat teri ve vücut sıcaklığını dışarı atabilen, özel bir kumaştan dokunmuş olduğundan emin olun.

## YARARLI ÖĞÜTLER VE BİLGİLER

**Motosiklet dünyasında yaygın inanışlar ve tecrübelerden harmanlanmış olan derin bir bilgi birikimi vardır ve bunlar bir noktada birleşirler. Bunlardan dikkatimi çeken bazıları aşağıdakilerdir:**

**50- Bir kros motoru veya Enduro edinmeye gayret edin** Çekiş gücünün kontrol edilmesiyle ilgili gizemleri meydana çıkarmak için en iyi yol budur. Daha önce hiç arazide kullanmadıysanız, bu konuda kurs veren bir yerde bunu deneyebilir veya diğer organizasyonlara katılabilirsiniz.

**51- Motosikletinizin motorunu ısıtın** Yanlış bir yerde motorunuzun stop etmesi başınıza dert açabilir.

**52- Motorunuzu olabildiğince hafif yükleyin** Taşıma kapasitesinden fazla ve biçimsiz yüklenmiş bir motosiklette keyifli ve emniyetli bir sürüş yapmak çok zordur. Sırf sıcak ve kuru kalın. Bu size yeter!.. Diğer ihtiyaçlarınızdan fedakartlık etmesini bilin.

**53- Grup sayısını dört motosikletle sınırlandırın** Daha küçük parçalı gruplar daha az kötü alışkanlık ve daha az ciddi kaza riski demektir.

**54- Grup sürüşleri için basit kurallar ve işaretlemeler geliştirin.**

**55- İyi bir yolcu seçin!** Yolcular, aslında yükünüzün en mükemmel dengeleyici unsurudurlar. Çünkü merkezdedirler. Yolcularınız aynı zamanda sizi daha dikkatli sürmeye yöneltirler. Şöyle ki: Vitesleri daha yumuşak değiştiririz, daha makul bir tarzda kullanırız, hatalı dönüşler yapmıyoruz, yandan, hatta arkadan gelen (Koşan köpekler gibi) tehlikeler konusunda sizi uyarırlar. Hatta belki sizi mükemmel bir sürüşten sonra, mülayimleştirici bir masajla bile ödüllendirebilirler!

**56- Hayalinizde daha çok kendinizi motorun üstünde sürüş esnasındayken değil de, motorun altında kalmışken canlandırın** Tamamıyla rahat, pervasız olmak ciddiyetinizi ve sürüş konsantrasyonunuzu bozar. Bu da risk doğurur. Bu canlandırma sizin gidona sıkıca yapışmanızı ve sorumlu ve dikkatli sürmenizi sağlayacaktır.

**57- Acil bilgileri derleyin ve yanınızda bulundurun** Telefon numaraları, si-gorta ve sağlık bilgileri v.s.

**58- Daha önce kullanmadığınız, yabancı olduğunuz motosikletleri tanıyın, Ne kadar deneyimli olduğunuz hiç önemli değildir.** Motosikletinizi değiştirdiğinizde riskiniz ilk anda daha da büyüktür. Tanımadığınız bir motosiklete ve onun aşına olmadığınız ünitelerine alışmak için bu açığı kısa zamanda kapamalısınız.

**59- Hız sırasında ortaya çıkan yalpa vurma, gezinme gibi nedenleri bertaraf edin** Yıpranmış lastikler, gevşek akord telleri ve / veya aksesuarlar - özellikle de gidona monte edilen grenaj ve rüzgar kalkanları- ... Bunlar ve diğer faktörler yüksek süratte kontrolü kaybetmenize neden olabilirler. Bilmem anlaşıyor mu?.. Yüksek sürat her zaman size problem çıkarır!

**60- Neyi okuyor olduğunuzu sorgulayın** Motosiklet yazarları kendilerininkini ücretsiz elde ederler. Fan kulüplerinin haber editörleri motosikletin yalnızca bir tek türü olduğuna inanırlar. Akademisyenler ise ya bolca yazı neşrederler ya da motosiklet zevkinizi öldürürler. Güvenli sürüş hocaları da... Eh, onu da biliyorsunuz canım!..

**61- Yol yüzeyini okuyun** Yolun yapı ve niteliğini, teşekkülünü, virajın aldığı kavisi, yoldaki gölge ve lekeleri yani potansiyel kayganlaştırıcı lekeleri gözleyin.

**62- Spor aktivitelerine katılın** Bir çok profesyonel atlet dağlarda antreman yapmaktadır. Trekking yapın. Yürüyüşü ihmal etmeyin.

**63- Kendiniz için bir kurs organize edin** Düzenli olarak kendinize bir gezinti ayarlayıp uygun bir yerde frenleme, vites değişimi ve dönüşlerinizin daha mükemmel olması için kendinizi pişirin. Özellikle kombine manevraları gerektiren, hüner isteyen pozisyonlar konusunda kendinizi geliştirin.

**64- Gece sürüşlerini sınırlandırın** Motosikletin zıplaması, yana yatmalar ile sizi arkadan takip eden araç, üniformanızdaki reflektörleri dengesiz

şekilde aydınlatacaktır. Sürüş serüveninizi gün ışığında sürdürmeye gayret edin.

**65- İyi birer sürüş arkadaşı veya arkadaşları edinin** Halinden sıkça şikayet eden, alkollü süren ve motosikletle ilgili yayınları okumayanlardan sakının.

**66- Sigorta mevzuatını bilin** Sağlık ve yaşam sigortanız, motosiklet mali mesuliyet ve kasko mevzuatını iyi öğrenin. Bir kazaya karışmayı beklemeyin.

**67- İyi sürücülerden öğrenecekleriniz vardır** Onların hareketlerini iyi takip edin ve sorular sorun.

**68- Fakat asla kendi ekolünüzden şaşmayın** Diğerlerinin hareketlerini tamamen uygulamak zorunda değilsiniz. Kendinize zamanla bir strateji belirleyip sürüş tarzınızı belirlemeye ve icra etmeye başlayabilirsiniz.

**69- Ve diğer arkadaşlarınızın kendi tarzlarında sürmesine izin verin** Sabırlı olun ve onu uygulamak istemediği bir sürüş tarzı için yönlendirmeyin.

### **YAPMANIZ GEREKEN SÜRÜŞ PRATİKLERİ**

**Ailesinin okumak için Harvard'a yolladığı Clem isimli bir çocuk vardı. O, hiç faydalı bir teknik öğrenmeye çalışmadı. Bir gün ağır yaralandı ve şimdi sakat bir motosiklet yazarı olarak yaşamını sürdürmekte... Eğer bazı talimler yapmazsanız, eğitilmiş biri olmanız size yetmeyebilir. İşte bir kaç talim:**

**70- Bir çizgi üzerinde durma talimleri** Yumuşak bir fren hareketiyle motorunuzu istediğiniz noktada durdurabilmelisiniz. Sert veya yumuşak.. Düşük ya da yüksek hızlarda.. Her zaman...

**71- Acil frenler** Buna "Panik frenleme" demeyin. Mümkün olan en kısa mesafede soğukkanlı bir şekilde durmayı öğrenin. Araştırmalar, kazalarda çarpma hızının en çok 50 KM süratle gerçekleştiği yönündedir.

**72- Kontra gidon hareketleri** Sağa kırın, sağa dönün. Sola kırın, sola dönün. Bunu yaparken içgüdüsel olarak değil sezgiyle, kararlılıkla, yumuşak hareket edin.

**73- Denge hareketi** Dönemeçlerde motosikletinizi yatırdığınız açıyla doğru orantılı olarak vücudunuzu da yatırın. Bu faydalı sürüş pratiği, düşük hızlarda yapılan dönüşlerde de stabilite sağlayacaktır.

**74- Direksiyon kırma** Biçimsiz bir şekilde oturma, etkin bir gidon hareketi ile birleştiğinde, motosikletiniz hele hele ağır bir makinaysa, vücudunuzdan bağımsız olarak hareket edebilecektir!

**75- Zikzaklar çizme** Motosiklet sürerken can sıkıntısını geçirmenin en iyi yollarından biri, yolunuzun önünde sıralanan kasis ve çukurlardan oluşan noktalar. Kontra gidon hareketlerini kalça hareketleriyle destekleyin.

**76- U dönüşleri** Olabildiğince geniş açıyla dönün ve tek ve hızlı bir hareketle dönüşünüzü tamamlamayı deneyin.

**77- 140 derecelik açıyla dönüş hareketi** Motosikletinizi kaldırım çizgisine önce 40°'lik açıyla konuşturun. Gidonu kırarak ve hafifçe vücudunuzu rahat bir şekilde yatırın. İçerdeki ayağınızı sağlamca yere basın ve dışarıdaki ayağınızı motorunuzun ayak dayama pedalında tutun. Omuzunuzun üzerinden bakarak yolu kontrol edin. Hafifçe gaza dokunarak tereddüte kapılmadan kaldırım çizgisinden ayrılrp dönüşünüzü yapın.

**78- Ani ve sert manialar** Eğri büğrü, kasisli çukurlu yerlere asla sert frenle dalmayın. Mümkünse giriş hızınızı koruyacak şekilde gaza dokununuz. Fren ile değil gazla hız ayarlayın.

**79- Düşük hızlarda kullanım** "Denge" tamamıyla debriyaj, gaz, fren ve gidon hareketlerinin hünerli idaresiyle ortaya çıkan bir olgudur. Bazen yürüyüş hızında motosiklet sürmeyi de talim edin. Tüm sürat dilimlerinde yaptığınız pratikler size daha sonra çok yarayacaktır.

**80- Seyir halinde doğru yerde gaz vermek** Bir virajın çıkış noktasında gazı hafifçe açmak motosikletinizin doğrultusunu düzeltilmesini olumlu etki yapar.

**81- Dönüşlerde şasinin kontrol edilmesi için arka frenin kullanılması** Keskin dönemeçlerde gazı birdenbire kapamak yerine gazı kısmen açık tutmayı ve arka freni kullanmayı bir deneyin.

**82- Yarım kaldığını hissettiğiniz dönüşler** Eğer çok müşkül durumda kalır-

sanız, baş kısmınızı biraz daha eğin, gidona daha sıkı yapışın ve gene 81. maddede anlatılanları uygulayın. Gazı kapamayın.

**83- Debriyaja "Tüy gibi" dokununuz** Kros ve enduro sürücülerinin motor gücünün birdenbire artmasını ve sürüş hizasındaki bozulmaları kontrol etmek için kullandıkları yöntem budur. Anahtar, "İçgüdü" değil motor devrini kontrol altında tutmaktır.

**84- Fren ve gaz geçişleri** Şasinizi stabil tutmak için, gazdan frene ya da frenden gaza geçerken intikal devresini göz önünde tutun ve yeni aksiyona yumuşakça geçin. Gaz kolunun üzerinde kelebek gibi gezinin. Fren koluna limon sıkar gibi asılmayın. Fren kolunun üzerine hafifçe parmaklarınızı "tüş" edin.

**85- Vites yükseltme** Debriyaj kolunu fazla sıkmayın. Sadece kavrama noktasına kadar sıkmanız kafidir. Aslında bir çok motosiklet modelinde yumuşak, hızlı vites değişimleri debriyaj gerektirmez. Bunu deneyin.

**86- Vites düşürme** Gazı ani bir hareketle kapayıp motor devrini düşürülecek vites için uygun çalışma düzenine sokmak en uygundur. Böylelikle debriyaj balatasındaki hafif aşınmaları da bir ölçüde azaltmış olursunuz.

**87- Eş zamanlı olarak vites düşürme ve frenleme yapın** Bu zor hareketi madde 84 ve 86'daki yönergelerle kombine olarak uygulamalısınız.

**88- Gaz verme** Hızınızı değiştirme ve doğrultunuzu düzeltip tehlikelerden uzaklaşma sizin yegane savunma yöntemlerinizden biridir. Maksimum gaz verme esnasında çatala iyice hakim olmadan vites yükseltmemelisiniz.

**89- Bir dönemeçte durmak** Çabuk durabilmek için doğrultunuzu çabuk düzeltebilmelisiniz. Tabii frenlemeden önce de bunu tam anlamıyla gerçekleştiremeyebilirsiniz. (Yolun dışına savrulabilirsiniz). Yöntem, yatma açınızı azaltırken frene ayağınızı yumuşak bir şekilde artan bir kuvvetle bastırmanızdır.

**90- Dönemeçlerde yana savrulma** Dönemeçlerde lastiklerin kırırdanmasından kaynaklanan belli belirsiz bir lastik çayırtısı duymaya başladığınızda bunu yavaş yavaş önleyebilmek mümkündür. Eğer ön tekerlek kilitlenmeye meylediyorsa arka frene basmayı sürdürün. Yolun temiz yüzeylerini deneyin ve unutmayın: Ön frene daha kuvvetli olarak asılmanız arka frenin yükünü azaltır. Çünkü tek kişi binildiğinde ön frene binen yük daha fazla olacaktır.

**91- ABS ile yapılan frenler** Hızla frenleyebilirsiniz. Size garip ve esrarengiz gelebilirler. En iyisi onlara alışmak için pratikler yapmanızdır. Ancak fren balatalarınızı ve tüm fren sisteminizi daima bakımlı tutun. Çıkmaza girmeyin!

**92- Islak tümsekleri hissettirmeden geçiverin** Sıkılı durumda olan bir arka frenle, ıslak, çimenli bir tümseği ya da kaygan bir zemini geçmek zorunda kaldığınızda kontrolü nasıl sağlamanız gerektiğini tecrübe edin. Tabii daha değerli bir yöntemi de öğrenebilirsiniz. Nasıl kilitlemeyeceğini öğrenerek!

**93- Ön ve arka frenin aynı anda kullanılması** Çabuk durmanız gerektiğinde el ve ayak frenini aynı anda rahatlıkla kullanın. Bunun ötesinde, başka bir işlem yapmanıza gerek kalmaz.

**94- Yakıtınız bittiğinde yakıt musluğunu rezerv konumuna getirmeyi pratik edin** San Diego otopanında tekin olmayan bir Ducati ile 90km hızla seyrediyordum. Sağımdaki trafik ise 130km hızla seyrediyordu. Ne kadar riskli bir durum yaşadığımı tahmin edebildiniz mi?

**95- Şu gaz kolu!** Bir dönemeçte arka tekerlek kaymaya başlarsa (Mıcır, yağ veya aşırı gaz verme nedeniyle), Gaz kolunu birden kapamayın! Çekiş gücünü tekrar ele geçirene kadar soğukkanlılığınızı koruyun.

**96- Yeni bir motosiklet satın almak** Teknik olarak bu gerçekten de bir görev değildir. Ancak yeni bir motosiklet sizi daha da fazla sürüş dolayısıyla becerilerinizi geliştirme yönünde motive edecektir. Motosiklet yetkili satıcınızın da karnı doycaktır. Bağlı sektörler işleyecek ve çark dönecektir.

**İKİTEKER**

**Not: Bu yazı Rahmi Barutçu arşivinden derlenmiştir.**

→ Rahmi Barutçu / İstanbul / Şubat 2004

[www.lamatech.com](http://www.lamatech.com)  
[www.omnriders.org](http://www.omnriders.org)  
**BMW R1100GS**

# İpucu Yaz-Kış ve Zincir Bakımı

## YAZ BAKIMI

**AKÜ** Motosikletinizi kışın hiç çalıştırmamışsanız baharda ilk çalıştırma anında akünüz basmayabilir. Akü petekleri uzun zaman şarj ve deşarj olmadıktan petekler sertleşir ve üzerinde elektrik tutamaz hale gelir. Akünüzü uzun süreli şarj etmek suretiyle tekrar eski durumuna getirebilirsiniz. Fakat şarj tutmamaya devam ediyor ise maalesef akünüz elden çıkmış demektir ve yeni akü almak zorunda kalacaksınız demektir. (Kesinlikle basmayan akülere kendisinden yüksek amperde bir akü ile takviye yapmayıñız)

## YAĞ VE YAĞ FİLTRESİ

Motor yağı önceki değiştirme tarihine ve km.'sine bakılarak, altı ay geçmişse ya da km. si geçmiş ise (Her yağın kullanım km.si yağın cinsine ve özelliklerine göre değişiklik gösterir) değişmesi gerekir. Yağ filtresi ise her iki yağ değişiminde bir değiştirilmelidir.

**LASTİK VE ZİNCİR** Lastik havaları soğukta ve uzun süren beklemelede mutlaka azalacaktır. Baharda motoru ilk çalıştırma anında hemen lastik havaları el kitabındaki değerlerde tamamlanmalıdır. Kış boyunca kapalı alanda da bekleyen lastikler mutlaka hareket ettirilmeli, sert yüzeye temas ettirilmemeli altına mutlaka karton gibi yumuşak malzeme konulmalıdır. Aksi halde baharda balans yapan bir çift lastikle karşılaşabilirsiniz. Zincir sökülerek gazyağı veya motorin ile temizlenmeli (Asla benzin kullanmayıñız) ve yerine takılarak gerginlik ayarı yapılarak yağlanmalıdır.

## SU-BENZİN

Radyatörde eksik var ise mutlaka seviye tamamlanmalıdır ve su yerine tamamen anti-friz kullanılmalıdır. Motorunuz kış boyunca yattığı için depodaki benzin yanıcı özelliğini kaybettiğinden boşaltılarak yeni benzin konulmalıdır. (Kışın beklemeye terk edilen motorların depoları mutlaka tam dolu bulunmalıdır)

## BUJİ-HAVA FİLTRESİ

İlk çalıştırma anında marş bassa bile bujiler ateşleme yapmayabilir. En güzel çalıştırmadan önce buji/bujileri söküp temizlemek gerekirse yenisi ile değiştirmek. Uzun süreli beklemelede kağıt hava filtreleri rutubetten oldukça etkilenmektedir. Bu yüzden garaja çekilen motorun hava filtresi söküp temizlenerek kuru bir ortamda muhafaza edilmelidir. Sünger hava filtreleri de ilk çalıştırma anından önce mutlaka temizlenmelidir. Gaz teli, debriyaj teli, kumanda butonları, sinyal, far ve kontak anahtarı da W-40 ile yağlanmalıdır. Fren hidrolik yağlarının da seviyesi kontrol edilmeli tamamlanması gerekiyorsa hidrolik kutusunun üzerinde yazan değerlerde yağ konulmalıdır (DOT3,DOT4 gibi.) Bütün bu kontrolleri yaptıktan sonra gönül rahatlığı ile yola çıkabilirsiniz. Eğer bu bakımı yapma imkanınız yok ise yetkili bir servise götürmeniz de yarar vardır. Kış boyunca motora binmemenizden veya az binmenizden dolayı gevşeyen reflekslerinizi de hesaba katarak ilk anlarda fazla hız yapmamanız gereklidir.

## KIŞ BAKIMI

### MOTOSİKLETİNİZİN KIŞLIK BAKIMI VE KORUNMASI

Çoğu motosiklet kullanıcısı kış geldiğinde, motosikletine özel hiç bir şey yapmadan, bulabiliyorsa kapalı bir garaja park edip ya da evinin önünde üzerine bir örtüyle kapatıp tekrar havaların ısınmasını beklemeye başlamakta. Kimileriye motosikletini belirli aralıklarla şöyle bir 5-10 dakikalığına olduğu yerde çalıştırarak -kesinlikle iyi niyetli olarak ona kış boyunca gerekli ilgiyi gösterdiğini düşünmektedir. Oysa yapılması gerekenler zor olmamakla birlikte bu kadar basit de değildir. Bu yazıda, motosikletinizi kullanmayacağınız dönemlerde dış şartların aşındırıcı etkilerinden korumak, dolayısıyla da bir sonraki sezona sorunsuz başlayabilmek için yapılması gerekenleri bulacaksınız. Bütün bunlar aynı zamanda motosikletinizin ömrünü de uzatacaktır. Motosikletinizi en az 6 hafta kullanmayacaksanız burada anlatılanları uygulamanızı tavsiye ederiz. Yapılması gereken işler yapılış sırasına göre anlatılmıştır. 1, 2, 3 ve 4. adımlar motor açısından en kritik olanlardır. Herhangi bir adım için, motosiklet üreticisinin kullanıcı el kitabında belirttiği başka bir tavsiyesi varsa onu uygulamanız daha doğru olacaktır. 1 seneden daha uzun süreli parklar için bu yazıda anlatılan koruyucu önlemler yeterli olmayabilir. 6 haftadan daha kısa süreli parklar için, eğer motosikletin duracağı mekandaki sıcaklık 0 derecenin altına düşüyorsa sadece aküyü söküp oda sıcaklığındaki bir ortamda saklamak en doğrusudur. Kış parkı için depodaki benzinin tamamen boşaltılması gerektiği için, son günlerde depodaki benzinin mümkün olduğunca tüketmek hem gereksiz bir israfı önler hem de depo boşaltma işini kolaylaştırır.

## 1. PARK YERİ ve GEREKLİ MALZEME

Herşeyden önce motosikletinizi park edeceğiniz yeri belirleyin ve lazım olacak alet, edavat ve malzemeyi temin edin. Aşırı sıcak veya aşırı soğuk olmayan, gelen geçenin çarpmayacağı, zemini düzgün, kimyasal maddelerin duman ve buharlarından ve çalışan elektrik motorlarından uzak bir saklama yeri belirleyin. Kimyasal madde buharları ve elektrik motorlarının ürettiği ozon, motosikletinizin lastik ve kauçuk parçalarına zarar verir.

### Alışveriş listesi:

- Yeterli miktarda uygun özellikte motor yağı (\*)
- Yeni bir yağ filtresi
- Gerekli temizlik maddeleri ve boyalı yüzeyler için koruyucu cila(vax)
- WD40 veya benzeri nem ve pas giderici koruyucu sprey

**(\*) Dikkat:** Park süresi 3 aydan daha uzun sürecekse, gelecek sezon başında bu yağı değiştirmeniz gerekeceğinden, uygun özellikteki en ucuz yağı satın alabilirsiniz.

## 2. SON BİR SÜRÜŞ

Uzun bir süre sesini duymayacağınız motosikletinizle son bir tura ne dersiniz? Aslında bu son tur, yağ değişimi için motorun normal çalışma sıcaklığına ulaşmasını sağlayacağından (ki bu en az 20 dakikalık bir tur demektir) biraz da şart. Dikkat: Yakıt sistemiyle ilgili 4. maddeyi okuyun. Depoda benzin bırakacaksanız turu bitirmeden önce mutlaka depoyu tam doldurun.

## 3. YAĞ DEĞİŞİMİ

Motosikletinizi kış boyunca korumak ve kalıcı hasarlara engel olmak adına yapacağınız en önemli iş motor yağını değiştirmektir. Motor ve dolayısıyla da motor yağı henüz sıcakken (\*) motor yağını ve yağ filtresini değiştirin. Karteri kesinlikle normalden fazla doldurmayın. Yağ değişimi bitince motoru en az 20 dakika çalıştırarak yeni yağın motorun her noktasına yayılmasını sağlayın.

**(\*) Önemli:** Yağ değişimini sadece motor sıcakken yapın. Son turunuzdan döndükten sonra motor soğuduysa, motoru ısıtmak için kısa bir süre çalıştırmak motor blokunun içinde su yoğunlaşmasına sebep olacaktır. Kışın motosikletlerin kısa süreli çalıştırılması da işte bu yüzden çok zararlıdır.

## 4. YAKIT SİSTEMİNİ ve BENZİN DEPOSUNU BOŞALTMA

Motosikleti kış için bırakacağınız yere getirdikten sonra, motor çalışır vaziyette olmak şartıyla benzin musluğunu "OFF" yani "KAPALI" pozisyona getirip motosiklet kendi kendine stop edinceye kadar bekleyin. Bu şekilde, karbüratörde ve yakıt borularında benzin kalmamış olur. Benzin musluğu kapalıyken depoyu söküp içindeki benzinin tamamen boşaltın. Daha sonra içinin tüm yüzeylerine WD40 ya da benzeri bir paslanmayı önleyici ve koruyucu sprey sıkın. Spreyin uzatma ucu bu işlemi daha kolay ve etkili yapmanızı sağlar. Bu tip bir spreyniz yoksa veya deponun şekli buna uygun değilse, bir kahve fincanı kadar motor yağını deponun içine boşaltıp, depoyu bu yağla mümkün olduğunca çok çalkalayın. Amaç deponun iç yüzeylerinin hava ile temasını keserek paslanmayı önlemektir. (\*)

**(\*) Önemli:** Depoyu yarım dolu olarak bırakmayın. Benzinde bulunan su zamanla deponun iç yüzeyinde yoğunlaşarak paslanmaya neden olur. Depoda benzin bırakmanın tek koşulu, deponun ağızına kadar dolu olmasıdır. Tabii bunu sağlamak için son turunuzu bitirmeden önce, motosikletinizin deposunu kış boyu park edeceğiniz yere en yakın benzincide tam doldurmanız gerekmektedir. Gelecek sezon da bu beklemiş benzinin tamamen boşaltıp deponuza taze benzin koymanız gerekir.

## 5. SEHPAYA ALMA

Varsa motosikletinizi orta sehpa üzerine kaldırınız. Eğer sadece yan ayak mevcutsa bir sonraki adıma geçin. Kış boyunca lastiklere biraz özen göstererek olası sorunları engelleyebilirsiniz.

## 6. SİLİNDİRLERİ YAĞLAMA

Bujilere ulaşmanız için gereken parçaları ve buji kablolarını söküp bujilerin etrafını temizledikten sonra bujileri sökün. Silindirlerin içlerine WD40 veya benzeri bir paslanmayı önleyici ve koruyucu sprey sıkın. Bu tip bir spreyniz yoksa her bir silindire bir çay kaşığı dolusu kadar -daha fazla değil- motor yağı koyun. Bujileri elinizle vidalayın. Silindir iç yüzeylerinin piston hareketiyle tamamen yağla kaplanabilmesi için motosikleti en yüksek vitese alıp arka tekerleği yaklaşık 10 tur kadar elinizle döndürün. Eğer orta sehpa olmadığı için bu mümkün değilse, kontağı "ON" konumuna getirip vites bostayken marş düğmesine en çok 2 saniye süreyle basıp bırakın. Şimdi bujileri anahtarla sıkıp buji kablolarını takın. Vitesi boşa bırakın.

## 7. GİRİŞ VE ÇIKIŞLARI KAPAMA

Egsoz susturucuları yeterince soğuduğunda -ancak motor hala ılıkken- içlerine bir miktar WD40 sıkıp ağızlarını lastik balon ya da benzeri lastik torbalarla sıkıca kapatın. Aynı şekilde hava filtresi girişlerini ve hava filtresi kutusu drenaj hortumunu ağızını da sıkıca kapatın. Böylece motor blokunun iç

kısımlarının havayla tüm teması kesilmiş olur.

## 8. YAKIT SİSTEMİ SON KONTROL

Karbüratörlerin benzin haznelarında kalmış olabilecek son benzini de karbüratör drenajlarından boşaltın. Benzin deposu vanasının "OFF" yani "KAPALI" konumda durduğundan emin olun.

## 9. AKÜ

Aküyü söküp oda sıcaklığında bir ortamda şarjlı durumda muhafaza edin. Şarj cihazınız yoksa akü voltajını ayda bir ölçüp gerekiyorsa bir serviste şarj ettirin.

## 10. YIKAMA, YAĞLAMA

Motosikletin üzerindeki her türlü yol kirini ve pisliği temizleyin. Basıncılı su kesinlikle kullanmayın. Yıkama işleminden sonra her tarafını kurularıp boyalı yüzeylere koruyucu cila (vax) sürün.

## 11. METAL KISIMLARIN KORUNMASI (\*)

**(\* Dikkat:** Burada anlatılan işlemi yaparken spreyle püskürteceğiniz veya süreceğiniz maddelerin fren disklerine, fren balatalarına ve lastiklere bulaşmasına izin vermeyin. Böyle bir hata yaparsanız fren disk ve balatalarını derhal fren temizleyicisiyle temizleyin. Motosikletin zincirini zincir yağıyla, metal kısımlarını da WD40 veya benzeri bir pas önleyici ve koruyucu spreyle spreyleyin. Boyalı ve narin yüzeylere spreyle bulaşması halinde bunları temizleyin.

## 12. KİLİTLEME

Motosikleti dışarıda bırakacaksanız sağlam bir kilitle sağlam bir yere bağlayın.

## 13. ÖRTÜ

"Uzun Süreli Parktan Sonra Motosikleti Çalıştırma" listesinin bir kopyasını gidonun veya gösterge tablosunun üzerine (ya da göreceğinizden emin olduğunuz bir yere) selobantla yapıştırın. Motosikletin hiçbir yerinde yıkamadan dolayı nem kalmadığından emin olun. Eğer motosiklet kışı dışarıda geçirecekse üzerini "soluyabilen" bir motosiklet örtüsüyle kapatın. Bu özelliği olmayan bir örtü terleme yapacağı -ve bu da paslanmaya sebep olabileceği- için motosiklet 2-3 haftada bir açılıp havalandırılmalıdır. Bir fırtınada uçup gitmemesi için örtünün alt kısmının lastikli veya ipele büzdürülen türden olmasına dikkat edin. Bu aynı zamanda kediler için de bir önlem oluşturur; zira kediler üstü örtülü motosiklet selelerinde uyumayı çok severler.

## KIŞIN YAPILACAKLAR ve YAPILMAYACAKLAR

İnizden yükselecek isteğe hakim olun ve kışın motosikletinizi kesinlikle ÇALIŞTIRMAYIN. Kısa süreli ve düşük devirlerde çalıştırma, motorun içinde su buharı ve motor yağında çeşitli asidik yan ürünlerin oluşmasına sebep olacaktır. (2. ve 3. maddelere tekrar göz atın.) Kış, eğer elinizden de geliyorsa, motosikletinizin periyodik bakımlarını ve çeşitli tamir işlerini yapmak için ideal bir fırsattır. Kullanıcı kitapçığını baştan sona okuyup ihmal ettiğiniz bakım ve kontrolleri yapın. Bakım zamanı yaklaşmış olanları gelecek sezonu beklemeden tamamlayın.

Örneğin;

- Gaz ve debriyaj tellerini yağlayın.
- Zincir gerginliğini kontrol edin.
- Fren disklerini ve balatalarını kontrol edin.
- Fren hidroliğini değiştirin.
- Hava filtresini temizleyin veya değiştirin.
- Tüm vida ve civataların sıklıklarını kontrol edin.
- Lastikleri gözden geçirip düzensiz aşınmaları ve yarık, kesik gibi tahribatları kontrol edin.
- Arka çatal ve gidon yataklarını kontrol edin.
- Hareketli noktaları ve amortisörleri yağlayın.

Eğer yeterli bilgi ve deneyiminiz varsa ve bakım zamanları gelmiş veya yaklaşmışsa şu işleri de aradan çıkartabilirsiniz:

- Ön amortisör yağını değiştirin.
- Motosiklet su soğutmalysa soğutma suyunu değiştirin.
- Sübap ayarlarını yapın. (4 zamanlılar için)

Motosikletinizin orta sehpa olmadığı için lastikleri yere basıyorsa 1-1,5 ayda bir lastik hava basınçlarını kontrol edin ve mümkünse -lastiklerin sürekli yere basan bölgeleri bombe yapmasın diye- motosikleti biraz ileri veya geri alın. Lastiklerin havasını normalden 5-6 psi daha şişkin tutmak da koruyucu olabilir. Motosiklet örtünüzü "soluyabilen" bir malzemeden değilse, örtüyü 3 haftada bir açıp motosikleti havalandırın. Paslanmış veya paslanmaya yüz tutmuş noktaları (Dikkat: Fren diskleri hariç!) çok ince metal zımparasıyla, metalin en alt katmanına ulaşınca dek zımparalayın, önce astar, ardından da aynı renk boya ile boyayın. Ancak bu işlemi boyanın kuruyabileceği sıcaklıktaki bir ortamda yapın.

## UZUN SÜRELİ PARKTAN SONRA MOTOSİKLETİ ÇALIŞTIRMA

Başlamadan önce bir miktar yeni benzin satın alın.

1. Motosikletinizi serbest bırakın! Örtüyü açıp varsa kilitleti sökün.

2. Lastik hava basınçlarını kontrol edin.

3. Eğer bıraktıysanız deponuzdaki benzini tamamen boşaltın ve az miktar yeni benzinle çalkalayın.

4. Aküyü, şarjı tam dolu olarak yerine monte edin.

5. Motosikletinizin üzerindeki metal koruyucu (WD40 gibi) maddeleri temizlemek için yıkayın.

6. Hava filtresi girişi ve drenajıyla egsoza kapattığınız lastik torbaları çıkarın.

7. Benzin deposuna yeterince yeni satın aldığınız benzinden koyup depo valfni "ON" yani "AÇIK" konuma çevirin.

8. Motosikletinizi çalıştırın ve en az 20 dakika (ya da varsa soğutma fanı iki defa devreye girecek kadar uzun) süreyle çalışır vaziyette bırakın.

9. Kış uykusu 3 aydan daha uzun sürdüyse, motoru stop ettikten sonra, henüz sıcakken bir kez daha yağ değişimi yapmanız gerekiyor. Motosikletinize değer veriyorsanız atlamamanız gereken en önemli noktalardan biri budur. Zaten bunun için ucuz bir motor yağı kullanmamış mıydık?

10. Yağ değişimini tamamladıktan sonra motoru birkaç dakika rölantide çalıştırıp yeni yağın tüm motor blokuna yayılmasını sağlayın.

11. En yakın benzinciye gidip deponuzu doldururken bundan sonraki ilk birkaç depo dolumunda, benzine önerilen miktarlarda karbüratör ve yakıt sistemi temizleyicisi ilave edin.

12. Yetkili bir serviste tüm ayarları kontrol ettirin.

Boyalı kısımların yere hiç değmemesi dileğiyle.

## ZİNCİR BAKIMI

**Son yıllarda oldukça yaygınlaşan O-RİNG'li zincirlerin diğer zincirlerden farkı nedir?**

Öncelikle o-ring'li zincirler eski zincirlere oranla daha geniştirler. Geniş olmasının sebebi, bu zincirlerin baklalarını birbirine bağlayan pimlerin her iki ucunda da keçe (o-ring) bulunmasıdır. Bu keçeler fabrikada üretim sırasında konulmuş olan lityum bazlı gres yağını tutmaya yararlar. Bu sayede pim ve baklaların çalıştığı yatak diyebileceğimiz bölgenin yağlanması sağlanır. O-ring'li zincirler diğer zincirler kadar yağlamaya gereksinim duymazlar.

## O-ring'li zincirlere nasıl bir bakım uygulanmalıdır?

Ama daha özenli olarak bu tip zincirler temiz tutulmalı, keçelerin (o-ring) bulunduğu bölgelerin toz, kir ve oksitten olabildiğince uzak tutularak fabrikasyon yağın ve bunun sağladığı yağlamanın zarar görmemesini sağlamalıyız. Düzenli olarak yağlamak havadaki nemden oluşabilecek korozyon ve oksidasyonu da önleyecektir. Eski tip zincirlerde o-ring bulunmadığı için pim ve bakla arasındaki yataklarda yağ yoktur ve buraya toz ve zararlı maddeler kolayca gireceklerinden daha fazla bakıma ve yağlamaya gereksinim duyarlar. Zincirin çeşidi ne olursa olsun yağlamadan önce mutlaka temizlemek gerekmektedir. Temizlemeden yağlamaya çalışmak mevcut olan kir ve tozu zincire iyice yapıştırmaktan başka bir işe yaramayacaktır.

## Ne sıklıkta bakım yapılmalıdır?

Duruma göre değişimle beraber, ortalama 500 km.'de zincirinizi kontrol etmeniz gerekir. Eğer tozlu ve yağışlı bir havada yolculuk yapıyorsak 500 km.'de bir, ama otobanda yolculuk yapıyorsak günün sonunda bir göz atmak yeterli olacaktır. Uzun yolculuklarda temizlik ve yağlama için gerekli olacak malzemeleri yanımıza almakta fayda var. Bir çok üretici zincirleri kerosen / gazyağı ile temizlemenizi önermektedir. Zinciri solvent, benzin, mazot, basınçlı su ya da hava ile temizlememelisiniz. Yüksek basınçlı su-hava kullanarak temizlemeye çalışmak tozu zincirin çalışan aksamlarının içine doldurur. Solvent türü çözücüler de o-ringlere zarar verecektir.

Piyasada bulabileceğiniz ve o-ringler zarar vermeyen aerosol zincir yağlarını (bunların bazıları temizleyicidir) kullanabilirsiniz. Aynı zamanda zincir temizlemek için özel olarak üretilmiş çeşitli ekipmanları da kullanabilirsiniz. Yağlamada SAE 80-90 gibi kalın yağlar da kullanılabilir. Piyasada bulunan zincir spreyleyicileri silikon bazlı olup tutunma özelliği çok yüksek olduğundan yüksek hızlarda zincirden akmayacağı için bu tip ürünleri seçmeniz de fayda var.

### **Eski tip (o-ringsiz) zincirlere bakım nasıl yapılır?**

Bakım açısından o-ringli zincirlerden bir farkı yoktur. Ancak bu zincirlerin bakımı daha o-ringli zincirlere oranla daha sık yapılmalıdır.

### **Eski tip zincirimizin yerine o-ringli zincir takabilir miyiz?**

Elbette. Yalnız daha önce belirtildiği gibi o-ringli zincirler daha geniştir. Zinciri değiştirirken bu zincire göre olan "daha geniş dişlilerden" de takmak gereklidir. Bu da bazen sorunlara sebebiyet verebilir. Örneğin arka maşa, zincir muhafazası ya da ön dişli muhafazasında bu kalın zincir ve dişliyi takabilmemiz için yeterli alanın / boşluğun olmaması gibi. Böyle bir şey söz konusu değilse değiştirmekte hiçbir sorun yoktur.

### **Temizleme ve yağlamadan önce / sonra herhangi bir şey yapmak gerekir mi?**

Artık zorunlu olmadıkça zinciri temizlemek için gaz vs. gibi klasik yöntemlere gerek yoktur. Solvent içermeyen gerek sprey şeklinde, gerekse mekanik temizleyiciler tercih edilmelidir. Zincire bakım yapmadan önce belli bir ısıda olmasını sağlamakta fayda vardır. Yağlamaya başlamadan önce 5-10 dakika zinciri çalıştırarak biraz ısıtmak zincirin üzerinde bulunan nemden kurtulmasını sağlayacaktır. Zincir yağlanırken, zincirin iç tarafından yani dişliye temas ettiği yüzeyinden yağlanması gerekir. Böylece yağın çalışan / aşınan yüzeylere yayılmasını sağlamış oluruz. Yağlarken arka jant ile zincir arasına gazete, mukavva gibi koruyucu amaçlı bir şey koymak arka jant ve lastiği yağlanmaktan koruyacaktır.

### **Zincirin aşınmasını ne sıklıkta kontrol etmeli?**

Zincire bakım yaptığımız her seferde aşınma durumuna da göz atmakta fayda vardır. Zincirde korozyon olup olmadığını, pimlerin üzerinde çalışan yüzüklerdeki aşınma derecesini her bakım sırasında kontrol etmemiz gerekmektedir.

### **Zincirin değişmesi gerektiğini nasıl anlarız?**

Zincirin aşındığını ve değişmesi gerektiğini anlamak oldukça kolaydır. Zinciriniz orijinal uzunluğunun %1 oranında uzamışsa, motorunuzdaki zincir ayar vidası artık sonuna dayanmışsa, ya da zincir bir yerde geriyor bir yerde boşalıyorsa maalesef yeni zincir almak zamanı gelmiştir. Sert kullanımı uzamayı çabuklaştırır. Eğer uzama çok kısa bir sürede ve aşırı oluyorsa arka amortisörü, arka maşa bilyelerini kontrol etmekte fayda vardır.

### **Dişlilerde aşınma nasıl olur?**

Doğal olarak ön ve arka dişliler de aşınırlar. Gerçi zincir yağları dişlileri de aşınmaya karşı korur ama dişlinin de bir ömrü vardır. Aşınmış bir dişlide dişler ve dişlinin zincire temas ettiği noktalarda gözle görülür bir aşınma ve çalışma izi vardır. Bu aşınmadan ötürü dişli ile zincir arasında boşluk oluşur. Birbirlerine birebir oturmazlar. Bu durumda zincirin dişliden atması söz konusudur.

Eğer yeni bir zinciri aşınmış ve kullanılmış dişlilere takacak olursak, alenen parayı sokağa atmış oluruz. Çünkü bu durumda zincirin ömrü yarı yarıya azalacaktır. Kullanılmış bir dişlide ne de olsa bir aşınma söz konusudur, bu durumdaki bir dişli de takılan yeni zinciri çok çabuk aşındırır. Eğer dişlinizin sadece bir yüzeyinde aşınma ya da zincirin iç yüzünün sadece bir tarafında aşınma olması zincir ve dişlinin doğrusal olarak düz olmadığını gösterir ki derhal düzeltilmelidir. Unutulmamalıdır ki her iki dişliyi de zincir gibi belli aralıklarla kontrol etmelisiniz ve yenilemeyi zincir dişli takım olarak yapmalısınız.

### **Dişli-zincirin basit hızda olduğu nasıl kontrol edilir?**

Bunun en basit yolu motorun arkasından gözle kontrol etmektir. Motoru ana sehpaye/sehpaya alarak çalıştırdığımızda lastiğimiz yalpa yapıyorsa, ya da ayar vidalarımızı kontrol ettiğimizde biri diğerinden daha içeride ise aynı hızda değildir. Bunun derhal düzeltilmesi gerekir yoksa zincirimiz en kısa sürede aşınacaktır.

### **530-532 olarak belirtilen zincir ölçüsü neyi ifade eder?**

Zincirin uzunluk ve genişliğini gösteren bir sayı daha doğrusu ölçü sistemidir. 5 sayısı 5/8 inç'i, yani bir pimin merkezinden diğer pimin merkezine olan mesafeyi ifade eder. 30 ya da 32 sayısı ise zincirde kullanılan pimlerin sayısını ifade eder. Yani 530 zincir 532 zincirden daha dardır. Ama bu değer (30-32) ölçülebilir bir değer değil aynı elbise bedeni gibi bir ölçüdür.

630 o-ringli zinciri daha küçük ölçüde olan 530 bir zincirle değişebilir mi? Evet ama her iki dişlinizi de bu ölçüye uygun olarak değiştirmemiz gerekecektir. Daha küçük ölçüde bir zincir takmak hafifliği, bu da güç kazanımını sağlar. Ama takacağınız zincirin stok yani üreticinin kullandığı zincirle aynı dayanıklılığı gösteren kalitede olmasına dikkat etmeniz gerekir. Yani 530 zincir takacaksanız şunu bilmelisiniz ki her 530 zincir aynı kalite ve özellikte olamaz.

### **Sert vites değiştirmeler zincir ve dişlilere zarar verir mi?**

Normalde sürat değişimleri sırasında, her iki dişli zincirin alt ve üst noktalarında gerilme ve gevşemeye sebep olur. Zincirin aşırı oynaması bu efekti artırır. Yani düzgün ayarlanmış bir zincirde bu darbeler en az oranda yaşanır. Sert vites değiştirmeler, ani ve sert gaz vermeler zincir ve dişlilerde aşırı aşınmaya sebep olurlar. Bunlardan ne kadar kaçınırsak zincirin ömrünü o kadar uzatırız.

### **Zincirin uygun gerginlik ayarı nedir?**

Bu ölçüyü genellikle kullanıcı kılavuzlarında ya da arka maşada bulabilirsiniz. Ve bu ölçü motordan motora değişmektedir. Ama ortalama ölçü olarak şu verilebilir: Motor boşa iken zincir durduğu noktadan yukarı veya aşağı 1.5cm civarında oynayacak gerginlikte olmalıdır. En iyi kıstas hareket halindeyken motora gaz verip bıraktığınızda ne kadar az vuruntu hissediyor ya da ne kadar "yumuşak" bir his uyanıyorsa zincir ayarınız o kadar iyi demektir. Unutmayın ki zincir sesi zincirin bol olduğuna en iyi işarettir.

### **Eksiz (sonsuz) ve kilitli zincir ne demektir?**

İsminden de anlaşılacağı gibi (aşağı yukarı tüm motosikletlerde fabrikasyon takılı olan) bu zincirlerde başlangıç ve bitiş gibi ek yeri yoktur. Oysa kilitli zincirlerde takılan ve çıkarılabilen kilit görevi gören bakla ve ek yeri vardır. Sonsuz zincirlerde ek / bağlantı söz konusu olmadığı için daha güvenilirlerdir. Spor amaçlı, zorlayıcı kullanımlar için sonsuz zincirleri seçmek yerinde olacaktır. Bu zincirlerin söküp takılabilmesi için arka maşanın sökülmesi gerekmektedir.

### **Kilitli zincir kullanırken şunlara dikkat etmekte fayda vardır:**

Bağlantıda kullanılan klipsin kapalı ucunun dönüş yönüne doğru olmasına dikkat edilmelidir. Böylece yerinden çıkma olasılığını azaltırız. Zinciri temizledikten sonra takılı olan klipsin üstüne biraz silikon sürmek yerinden çıkmasını zorlaştırıcı bir etkiye sebep olacaktır.

### **Perçinli zincir nedir?**

Bu tip zincirler artık günümüzde en çok kullanılan çeşitlerdir. Çünkü bu zincirler kilitli zincir kadar kolay takılmakta ama sonsuz zincirler kadar da güvenilirlerdir. Bu zincirlerin bağlantısı, özel bağlantı piminin yerine takıldıktan sonra kafasının ezilerek şişirilmesiyle yapılır. Böylece diğer pimlerden ayırt edilemez hale gelir. Ama takılırken olduğu gibi sökülürken de bu iş için özel olarak tasarlanmış aletlere ihtiyaç vardır.

### **Bazı motorlarda (özellikle eskilerde) zincir gergisi var, bazılarında yok, neden?**

Eski motorların arka amortisör oynama mesafesi bugünlüğe oranla daha fazla olduğu için yani daha çok esnedikleri için zincir gergisi kullanılmaktaydı. Ayrıca eski motorlarda çıkış dişlisi ile arka maşanın bağlantı noktası arasındaki mesafe bugünlüğe oranla daha uzun olduğu için zincir esneme payı daha fazladır. Oysa günümüzde bu mesafe daha kısa olduğu için esneme de azdır ve zincir gergisi yoktur.

### **Zincir mi yoksa shaft mı daha iyidir?**

Her ikisinin de avantajları ve dezavantajları vardır. Shaft daha az bakım gerektirir. Yağın içinde, tozdan kirden uzak çalışır. Shaft zincire göre daha güvenli, daha az bakım isteyen yumuşak bir sürüş sağlar. Gerçi zincir üreticileri yıllarca uğraşıp zincirleri de güvenilir hale getirdiler ama hala bakım ve dikkat istemekte. Ama shaft oranla ucuz olduğu da bir gerçek. Ayrıca zincirler shaft gibi arka süspansiyonun çalışmasını olumsuz etkilemezler ve ne de olsa güç kaybı shaft oranla çok daha azdır. Üstelik zincir shaft gibi motora ekstra bir ağırlık eklememektedir.

### **Kayıp (beltdrive) nasıldır?**

Çalışma prensibi zincirle aynıdır. Zincire oranla daha sessizdir ve bakım istemez. Çabuk hızlanmalarda kopma, aşırı ısınma ve deforme olma sorunlarından ötürü güçlü makinelerde kullanılmamaktadır. Bu nedenle akselerasyonu daha düşük olan cruiser / chopper tipindeki motosiklet türlerinde tercih edilmektedir. **İKİTEKER**

### **Not: Yaz, Kış ve Zincir Bakımı içeriği Rahmi Barutçu arşivinden derlenmiştir.**

→ Rahmi Barutçu / İstanbul / Şubat 2004  
[www.lamatech.com](http://www.lamatech.com)  
[www.omnriders.org](http://www.omnriders.org)  
**BMW R1100GS**

**ikiteker dostlarının buluşma adresi**  
**[www.ikiteker.org](http://www.ikiteker.org)**



# İpucu Motosiklet yolcuları için püfler...

**(Ya da, bir sonraki seferde de motosiklet sürücüsü tarafından arka sele-ye davet edilebilmenin yolları!)**

**Sevdiğiniz bir arkadaşınızla, partnerinizle motosikletle gezi yapmak, ya-şamınızda yapabileceğiniz en eğlenceli işlerden biridir. Eğer yolcu, ba-zı basit kuralları iyi algılayabilir ve harfiyle uygularsa bu daha da eğlen-celi bir hale gelir. Çünkü kurala uymayan, hem kendisi hem de sürücü için eğlence değil, bir kabus, bir eziyet yaratır. Bay Lawrence Grodsky'nin yolcu binicilerle ilgili öğretileri, sürücü binicilerden önce anlatılacaktır:**

1- En azından sizi, arzu edilmeyen, muhtemel düşmelerde koruyacak, gün-lük giysilerinizle olmalısınız. İdeal olan minimum donanım şudur:

- Ayağınızı ve ayak bileğinizi burkulma ve sadmelerden koruyabilecek bir yürüyüş ayakkabısı veya botu (Bileği de saran bir spor ayakkabı da ola-bilir.)

- Pantolon olarak, jean, keten v.b. kalın kumaştan ve muadili pantolonlar, hatta varsa deri pantolon veya suni türevleri giyilmelidir. Rüz-gâr geçirmez bir kapalı yaka mont ya da rüzgarlık giyilmelidir (Dikkatinizi çekerim! Tişört ve/veya şort gibi bir giyim tarzını hiç önermiyoruz).

- Eldivenin içi sıcaklığı ve soğuğu (Thinsulate 3M gibi) izole eden malzemeyle kaplanmış olmalı ve dışı da rüzgâra mukavim olan evsafa malzemeyle üretilmiş olmalıdır)

Kaskınızın vizörü, yani kask camı yoksa muhakkak toz, böcek v.b. rahat-sızlıklara karşı "Goggle" da denen "tayareci" gözlüğünüzü hem konforunuz hem de güvenliğinizi için takmalısınız. Bazı chopper (Örnek: Harley David-son modelleri) binicilerinin pek te severek giydikleri, asker miğferine ben-zer kask kullanıyorsanız ve uzun bir yolculuk olacaksanız, kulaklık takmanız da önerilir. Araştırmalar, özellikle yüksek hızda kullanımlarda ve uzun sa-atler sonunda, çıplak kulakların işitme kaybına bile neden olduğunu gös-termiştir. Alternatif oluşturan "Kullan-at" tipi kulak tıkaçları da fiyat olarak ta ucuzdur.

2- Hava durumuna uygun giysileri giymeye de çalışmalısınız. Eğer daha önce fazla motosiklete binmediyseniz, ne kadar sıcak veya soğuk olacağı-nı kestiremeyebilirsiniz. Nasıl giyinmeniz gerektiğini önceden bilecek du-rumda olan sürücünün bu konudaki tavsiyelerine uyunuz. Sıcak, güneşli bir günde; ekstra olarak beyaz veya açık renkli bir pamuklu giysi giyebilirsiniz. Bu, sıcaklığı yansıtacak ve sizi serin tutacaktır. Öte yandan, açık renk, sizin diğer sürücüler tarafından daha kolay farkedilmeye de yarar. Benim, mo-tosikletin çantasında, eşim veya alacağım yolcu için daima bulundurduğum yağmur tulumunun rengi hem sarı, hem de fosforludur. Genel olarak da, aslında soğuk günlerde daha güvenli ve daha zahmetsiz giyiniildiğini de be-lirtmeliyim. Son olarak, uzun bir futbol sempati olanı, İspanyol paça pantolon, hele hele etekli niteliği olan, sağa sola takılabilecek özellikte, dağınık giysi ve aksesuarlarla asla binmeyiniz. Bunlar, arka tekerleğe, diş-liye, zincire veya bunun gibi motosikletin hareket halinde olan aksamlarına takılabilir. Yaralanmanıza, hatta bir kazaya neden olabilirler.

3- Başınızın ölçüsüne tam uyan ve çene kayışı kilidi sağlam olan kask gi-yiniz. Bir çok sürücünün yedek kaskları bulunur. Bunlardan ölçüsü size uyan birini seve seve ödünç vereceklerdir. Kask sıkıca sarmalı, başınızdan çıkabilecek şekilde, abartılı bir bolluğa sahip olmamalıdır. Çene kayışı da mümkün olduğunca gergin olarak ayarlanmalıdır. Kaskın iyi oturduğuna emin olmak için test de yapınız (gözlük takan varsa önceden çıkartmalıdır.) Kaskı çene bölümünden tutup, yukarı doğru sıyırmaya çalışarak, hafifçe itin. Kask çıkıyorsa, emniyetli bir şekilde giyilmemiş demektir; sıkılaştırın ya da uyan bir kask giyin. Sürücü size yardımcı olacaktır. Eğer sıkça yolcu oluyorsanız. Örneğin iki arkadaş, işe ya da okula birlikte gidiyorsanız mut-laka size uyan bir kaskı motosiklet erbablarından satın alınız. Kaskın vi-zörünün çizilmemesi için, pamuklu kılıfını da istemeyi ihmal etmeyiniz.

4- Sürücü yolcusunu bindirmeden önce arka ayak dayama bacalarının (Yolcunun ayaklarını koyduğu sabit pedal) açık olmasını sağlamayı unutsa bile, bunu siz hatırlatın, ya da yerini biliyorsanız siz indirin. Çünkü, genel-de sürücü bunları kullanım sırasında katlamış olduğundan, sizin için indir-meyi unutmış olabilir. Zaten, nezaketen, onların yerini bilmiyorsanız bile, yerini sorup, sürücünün parmağıyla işaret ettiği yere bakarak, indir-meniz şık olacaktır. Çünkü, büyük bir ihtimalle o an sürücü zaten motosik-letine binmiş durumdadır. Aman; sıcak egsoz borusuna / borularına dikkat! Özellikle chopper'larda, ayak altı seviyelerinde yeralan sıcak egsozlar aya-ğınızı, bacağınızı ve vücudunuzun başka bir yerini yakabilir. (Burada bir pa-rantez açayorum: Bana Türkiye'de bunu öğreten hiç bir kitap olmadığı için, acemilik dönemimde oğlumun ayak bileği kazayla buraya değmiş ve bu olay beni çok üzmüştü. Bir de başka bir boyut da cici giysileriniz tabii! Ablam da bir kere inmeye hazırlanırken, sehpa yerine Honda Titan'ımın egso-

zuna basmıştı da tabanının fiyatı bozuldu. Onun ayak izi, egzosumun üzerinde nazarlık olarak hala durur.)

5- Geleneksel olarak motosiklete tıpkı sürücü gibi sol taraftan inilir ve bi-nilir. Daima motosiklete binmiş bulunan sürücünün sizi binmeye ya da inmeye davet etmesini bekleyiniz. Onun yönergelerine uyunuz. Eğer sürü-cünün sizi farketmediği, hazırlıksız olduğu anda apansızca binmeye çalış-sanız. (Bakin. Burada metin yazarı Bay Grodsky'nin bir kelimesini aynen belirtiyorum:

"CLAMBER" Yani; Redhouse'a göre "Güçlülük (Dağ) tırmanmak, elle, ayak-la tırmanmak! Aman aman! Nasuh MAHRUKİ üstad'ın kulaklarını çınlat-mayın!) Bu beklenmeyen hareketiniz, durumdan bi-haber olan motosiklet sürücüsünün dikkatini dağıtacak ve motosikletin dengesini bozup, hep bir-likte düşmenize bile neden olabilecektir. Aman yarabbi! Rezil de oldunuz elaleme! Ya yerler de çamurluysa?

6- Sayın yolcular! İşte size motosiklete binmeyi öğretiyorum: Soldan yana-şarak, sağ ayağınızı arka selenin üzerine aşırıdır. Sonra yumuşak bir şekil-de arka seleye yerleşin. Eğer boy veya başka bir nedenden dolayı bunu ter-cih etmiyorsanız, şu mutlaka size yarayacaktır. Tıpkı ata biner gibi yapın. Bu defa, sol ayağınızı sol ayak dayama bacağının üstüne koyup, -tekrarlıyo-rum tıpkı ata biner gibi- vücudunuzu elegant bir hareketle aşırıp, arka se-leye yerleşin. Tüm bunları yapmakta iken, binicinin dengeyi korumasına yardımcı olmak amacıyla, son derece yavaş, alt seviyelerde kalarak, özen-li hareket edin. Kilonuz iseniz, kilonuza uygun motosikletler ürettiğini asla binmeyin. Yine devrilme riskiniz mevcuttur. Örneğin bir Honda Titan'a 100'er kiloluk iki dostumuz binerse, vay onların ve de motosikletimin hali-ne! Şaka bir yana; Harley Davidson'ın chopper gamında öyle ilginç adlı bir motosikleti var ki; adı "FAT BOY", yani "Şişman Çocuk". Sanırım bu satır-larımdan her boy ve her kiloya uygun motosikletler ürettiğini anlamış-sınızdır. Aslında, önde 60 kiloluk bir sürücü olsa ve arkasında 100 kiloluk bir yolcu taşısa, sürüş riski artacaktır. Kilonuza uygun olarak arkaya bin-miş olsanız da, hareketlerinizde çok dikkatli olun ve aşağıda anlatıla-cak olan biniş kurallarını gözetin. İnerken de aynı binerken uyguladığınız hareketlerin aynısını, tıpkı bir filmi geriye alırmışçasına, bu kere tersine doğru uygulayın. Tüm bunları önceden tecrübe edip binmekte, sizin için bir artıdır.

7- Ayaklarınızı, yolcu dayama ayağına iyice yerleşmiş bir şekilde seyahat edin ve asla ayaklarınızı motosikletten dışı doğru açmayın. Bu, dengeyi sağladığı gibi, ayağınızın arka tekerleğe, dişliye, zincire ve eksoz, sustu-rucu gibi yerlere takılmasını, ya da burada yanıklara neden olmasını da ön-ler. Asla trafik ışıkları gibi bir yerde sürücü durakladığında, ona yardımcı olmak için ayaklarınızla yere basmaya kalkışmayın. O dengeyi sağlayacak yeteneğe sahiptir ve böyle bir hareket ayaklarınızı riske etmek demektir. Bırakın, yolculuk sırasında ayaklarınız hep orada kalsın!

8- İşte ülkemizdeki tabulardan biri: Ulu Önder Atatürk'ün kurduğu çağcıl ülkemizde bizlere yakışmayan bir tutuculuk! Ben arkama hatun bir kişi al-dım bir gün, aramızdan hep karakedi geçiyor. Hanım kardeşim! Madem bi-neceksin bu makineye, neden yeni gelin gibi nazlısın. Sürüş emniyetinde utanma olur mu? Tut şu belimi iki elinle. Ben, daha emniyetli olduğu ve dengeyi ortada topladığı için yolcuma hep bunu söylerim. Ama yolcu da bu-nun ölçüsünü iyi ayarlamalı. Acemilik dönemimizde, benim eşim olan ha-tun kişinin biraz da endişeden, ilk gün her göbeğime kadar sarılıp beni ra-hatsız etmesini hala tebessümle hatırlarız! Tabii şu malum biniciler gibi manzaraları görüncü yüreğimin kalkmadığını an yok. Aman yarabbi! Bir va-roştayız. Fartları zaıf yanan, küçük bir motosiklet, sürücü de kask ya var ya yok. Yolcu mu?... Yolcudaki ne geçer!.. O kültür var mı bizde daha! Bi de; Saba Melikesi Belkis'in divanında oturması gibi yayılmış bir hatun kişi ar-kasında. İki ayağını da sol yandan sarkıtmış!.. İki eliyle de Beyefendinin omuz başlarını tutuyor. O; korkunun zerresini bile taşıyor yüzünde san-ki o insan bir çukurda zıplayıp düşecek, ölecek değilmiş gibi!. Doğrusu ne mi?)

Bazı kitapçıklar "Motosikletteki tutamaklardan da tutabilirsiniz." der. Fakat kanımca en emniyetli yöntem, sürücünün belini iki elle de kavramak. (En-duro modellerin büyük bir çoğunluğunda "topcase" olduğundan enduro yolcuları daha şanslıdır bu konuda) Dahası mı? Bu tutuş yöntemi saye-sinde sürücüyle bütünleşir ve onun her hareketini algılayabilirsiniz. Ayrıca, asla ara sırakafanızı abartılı bir kaykılmayla, sert bir hareketle, öndeki manzarayı görmek v.d. amaçlarla yana eğmeyin. Hele hele, özellikle viraj-larda, motosiklette dengeyi bozacak şekilde sağa sola bacak açmalar, eğil-meler gibi riskli hareketleri yapmayınız! Bununla birlikte, bazı usta yolcu-biniciler dik rampalar çıkılırken sürücüyle birlikte, aynı anda öne, rampa-lar inilirken de sürücüyle birlikte, aynı anda hafifçe geriye hareket ederek dengeye katkı sağlamaktadırlar..

9- Motosikletler bildiğiniz gibi otomobiller gibi direksiyon döndürerek de-ğil, gidonun sağa ya da sola hareketleri sayesinde döner ve hatıyla dönüş esnasında yana doğru hafifçe yatarlar. Tıpkı bir uçağın dönüş yaparken,

kanatlarının yana yatması gibi. Asla motosiklet bir virajı dönerken, dolayısıyla yana doğru hafifçe yatarken paniğe kapılmayın. Bir viraj alma sırasında alacağınız en ideal pozisyon şudur: Tercihen, sürücünün, eğer sola dönüyorsa SOL, sağa dönüyorsa SAĞ omuz hizasına başınızı çevirin. Başka hiç bir şey yapmak zorunda değilsiniz! İsterseniz, sürücünün sırtına paralel bakacak şekilde, doğal bir şekilde (Patates çuvalı gibi durmak ta derler!) durmanız, omuz omuza durmanız bile sizi motosikletin denge merkezi olan ortada tutacağı için, virajlarda dengenin sağlanması için bu zaten yeterli olacaktır. Asla kaş yapayım derken göz çıkarmayın: "Virajda yardımcı olayım" diye, yarışlardaki biniciler gibi sağa sola yatmaya kalkışmayın. Serinkanlı olun.

10- Fren yapıldığında otomatikman ön tarafa ağırlık transferi de, dolayısıyla baskısı da olacaktır. Eğer bu ani ve sert bir fren ise, bu baskı da gözle görülür şekilde artacaktır; Vücudunuz bu fren yüzünden sürücüyeye doğru yaslanacak, hatta seleden öne doğru kayabileceksiniz. Panik yapmayın. Yere basmaya çalışmayın. Ayaklıklara sıkıca basarak kendinize destek sağlayın ve sürücünün yükünü azaltmak için kendinizi selenin biraz gerisine çekin. Bacak kaslarınıza verdiğiniz tüm gücünüzle, yalnızca koltuk üzerindeki pozisyonunuzu koruyun. Böylelikle vücudunuz sürücü üstünde baskı oluşturmasını önleyip kontrolü elinde tutmasına yardımcı olursunuz. Aksi, dengelerin öne doğru kayması demektir. Arka tekerleğin üstündeki ağırlık miktarı azalınca da motosikletin dolaylı olarak çekiş gücü azalacak, bu yüzden tekerlek muhtemelen yana savrulacaktır. Açıkça, sürücünün böyle bir panik frene, riske gerek duymayacak şekilde, ideal duruş mesafesini daima önceden gözetmesi gerektiğini de vurguluyorum.

11- Daha önce motosiklet kullanmış ya da aktif bir binici olan bir yolcu olabilirsiniz. Bu durumda bilinçten gelen aşırı rehavete kapılmayın. Üstteki kurallara siz de uyun. Usta bir sürücü-yolcu olarak, ansızın zorunlu yoldan çıkma, yana yatma gibi yolda gerçekleşebilecek tehlikelerden kendinizi korumak için, önceden serinkanlı bir şekilde hazırlıklı olun. Size doğru koşan bir köpeği ya da geyik, yıldı atı gibi hayvanları sürücü görmeyebilir. Konuşamayacağınız süratte olduğunuzda omuzuna hafifçe dokunup, -Belli ki yola konsantre olmuştur- Hemen sürücüyü uyarın. Hazırlıklı olmasını sağlayın. Köpeklerde evini koruma içgüdüsü gelişmiştir. Bu hayvanlar ender de olsa, kazayla tekerleğin arasında kalıp düşmenize neden olabilirler. Zaten siz durunca, hemen havlamayı ve ardanızdan seyirtmeyi bırakır ortalıktan kaybolur bu dört ayaklı dostlarımız. Bir yöntemin de, önceden yavaşlayıp, sonra birden gaz vererek hayvanın zamanlamasını bozmak olduğu söylenir. Kısacası abartılı ve gereksiz yere olmamak kaydıyla, sakince sürücüyeye uyarılarda bulunabilirsiniz. **IKITEKER**

(Copyright © Lawrence Grodsky / Stayinsafe Sürüş Okulu - A.B.D.)

**Not: Bu yazı Rahmi Barutçu arşivinden alınmıştır.**

→ Rahmi Barutçu / İstanbul / Şubat 2004

[www.lamatech.com](http://www.lamatech.com)

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

**BMW R1100GS**

## Teknoloji Motosikletler için Gece Görüş sistemi

**Motosiklet aksesuarı deyince ne gelir aklınıza ? GPS, elcik ısıtma, sis farı, çantalar, siperlikler ve böyle bir sürü şey. Peki gece motosiklet kullanırken çok uzağı görmek ister misiniz?**

Motosikletler için bir gece görüş sistemi bildiğim kadarıyla piyasada yok. Ama motosiklete uygulamak pek de zor değil. Önce biraz ders. Gece görüşü diye adlandırılan sistemler genelde iki türdür. Bir tanesi filmlerde yeşil yeşil karıncalı görüntü verdiğini gördüğümüz görüntü yoğunlaştırıcı tüplerdir. Zifiri karanlıkta ve gündüz çalışmazlar. Gece bizim hissedemediğimiz çok az ışık yoğunluğunu yükseltir ve gösterirler. Böyle bir şeyi bir taşıta takınca kaşından gelenin farından birşey gözükmeyecektir. Bu sistemi eliyoruz. Diğeri ise kızılötesi ışığa duyarlı bir kamera kullanmak. Kızılötesi ışık belli dalgaboylarında, atmosferde gözümüzle gördüğümüz ışığa göre daha az saçılarak, az emilerek, daha uzun mesafe ilerleyebilir. Yani gündüz veya gece uzağı "net" görmek için kullanabilirsiniz. Ayrıca sıcak soğuk hertürlü cisim kızılötesi ışık yayar. Yani aydınlatmaya gerek duymazlar, fara ihtiyaç yoktur. Bu yüzden bunlara termal kamera da denir. Böyle kameralar helikopterler, uçaklar ve tanklarda çokça bulunur.

**Peki gece görüşü sivil kara taşıtlarında kullanılıyor mu?**

Motosikletlerde şimdilik hayır ama dörttekerlerde evet. Mesela Cadillac DeVille modelinde A.B.D.'de 2250\$'a böyle bir sisteme sahip olabilirsiniz. Çok basit bir sistem. Kamera ön ızgaranın içine konuluyor. (Resim 1). Görüntü ise ön cam hizasında ekrana yansıtılıyor. (Resim 2). Motosikletlerde de GPS ekranlarına benzer bir ekranla bu halledilebilir.



➤ Resim 1. Cadillac DeVille ön ızgarasına yerleştirilen termal kamera lensi. [www.cadillac.com](http://www.cadillac.com)

**Sistem ne kadar büyük?**

Kızılötesi kamera teknolojisi 1990'larda çok gelişti ve bir kalem eninde çok hafif termal kameralar yapıldı (Resim 3). Kamera küçük ama lensi ve ekranı yer kaplıyor. Ekran olmadan hacmi markaya göre uygun bir lens ile 8x11x13cm olabilir.

**Bu gece görüş kamerasını takacağız da ne olacak?**

Görüş mesafeniz kısa farla 100 m uzun farlarla 150m iken gece görüşü ile kaşınızdakinin gözünü almadan 450m olacak. 100km/s hızla giderken gece düz yolda 15 saniye görme mesafeniz olacak (İçinizden 15 defa 88 diye geçirin ve anlayın). (Resim 4) Karşınızda parlayan uzun farların ötesini görebileceksiniz, aydınlatmasız traktörleri, yoldaki kaplumbağayı ve buzdolabını, yolda küçük bir ıslaklığı (özellikle bunu çok iyi gösterir) çok önceden fark edeceksiniz. (Resim 5) Taşıtların farları termal kamera ile muşdan farksız gözükecek (Resim 6). Geniş bir açıyı, virajların içini, far aydınlatması olmadan, sadece sıcaklığın görüntüsü ile göreceksiniz. Motosiklet sürücüsü için bunlardan önemli daha ne olabilirki ?

**Peki niye herkes kullanmıyor bunu?**

Öncelikli neden yüksek fiyat ve kızılötesi merceklerin çok hassas ve pahalı olması. Doğal bir sınır olarak bu lensler pek küçük olamıyor, ve pahalı malzemelerden üretiliyor, bu yüzden kameranın en pahalı parçası da bu. Lenslerin kaplamasının çizilmemesi ve çatlamaması gerekiyor, yolda sıçrayan taşlar, yağmur çamur tehlikeli yani. Motosiklet gibi etrafa oldukça açık bir araçta ben henüz kullanıldığına rastlamadım. Ama tur motorları için bence çok uygun. Motosiklet kullanıcıları için güvenlik, garanti ve arıza sorunları da var. Herhangi bir arızada sınırlı sayıda üreticiye muhtaçsınız. Coğunlukla onarım yerine değiştirmeye sorun çözülebilir ve yeni kamera almış gibi olursunuz. Bir de yoğun sisli havada ve egsozundan bolca yağ ve mazot atan kamyonların arkasından pek bir şey göremezsiniz.



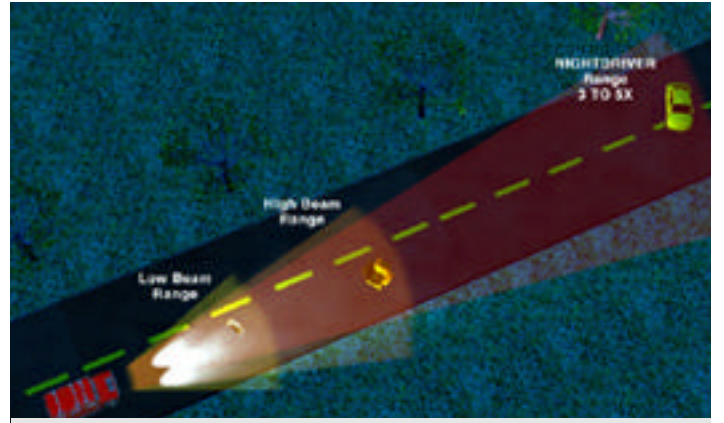
➤ Resim 2. Ön camdan yansıtılan termal kamera görüntüsü. [www.raytheoninfrared.com](http://www.raytheoninfrared.com)



➤ Resim 3. Ticari bir termal kamera. Buna bir adet de yaklaşık olarak 10x5cm boyutlarında lens takımı ve bir ekran takılacak tabiki.  
[www.raytheoninfrared.com](http://www.raytheoninfrared.com)

### Neresine takacağız bunu motorun?

Önce bir "büyük motor" gerek. Nereye takamıyoruz onu listeleyelim. Ön camın arkasını unutun, bunlar kızılötesi ışığı emer, emmezse yansıtır. Yere yakın sola- sağa da olmaz görüş mesafesi düşer, motor yatmaya karar verirse hasar görür. Kaskın üstü de olmaz, fazla fantastik ve bağlantı problemi var. En iyisi ön tarafta farın üstüne 10cm'lik bir delik, içeri doğru konik bir girinti, ortasına da termal kamera. Burada düşünce de bir şey olmaz hem. Ekran hariç herşey kutusuyla birlikte 1kg'dan hafif ve maksimum 10x10x20cm hacim içinde olacaktır. Ekran ise 10-20cm'lik bir NTSC/PAL bir TFT-LCD ekran olabilir ve gidon üzerinde ortada bir yere konulabilir.



➤ Resim 4. Kısa, uzun farların ve termal kameranın görüş uzaklığının karşılaştırması. [www.nightdriver.com](http://www.nightdriver.com)

Tüm sistem 50W'dan fazla güç çekmeyecektir, 12V bağlantısı da mümkün. Gündüz de açık tutun, görüş mesafeniz artsın. Sürüş sırasında aynaya bakar gibi arada sırada göz atılabilir. Sürekli ekrana bakarak sürmek algı problemlerine yol açacaktır. Ekran yerine bir de helikopter pilotları gibi kafanıza takılan vizörler de var ama tek gözle motosiklet kullanmak imkansız tabiki. Yağmurda çamurda lensin kapağını kapatmayı da unutmayın, haydi hayırlı yolculuklar.

### Hayal kurmaktan kim ölmüş ? :)

**Not:** Bu yazı tabii ki reklam amacı olmadan, üreticilerin yayınladığı resimler kullanılarak ve yazarın kendi cümleleri ile yazılmıştır. Yazar kızılötesi sensörler üzerinde çalışan bir elektrik mühendisidir, yazıda geçen firmalarla bir bağlantısı yoktur. **IKTEKER**

➔ Oray Orkun Cellek / Ankara / Şubat 2004  
Elektrik Mühendisi  
[ocellek@hotmail.com](mailto:ocellek@hotmail.com)



➤ Resim 5. Viraj içini farlar maalesef pek aydınlatamıyor. Termal kamera ile farlar sadece görünmek ve renk algısı için. [www.nightdriver.com](http://www.nightdriver.com)



➤ Resim 6. Karşıdaki farlar çok sıcak olmadığı için termal kameraların görüntüsünü engellemez. [www.nightdriver.com](http://www.nightdriver.com)

# İpucu Yolcu (Artçı) alacaklar için püfler

**Motosiklet için yüreği çarpan biniciler olarak bizler, yolcularımızın ilk ve daha sonraki motosiklet gezintilerinden daima zevk almalarını isteriz. Bunu sağlamak için akıcı, nazik ve güvenli sürüş yapmalıyız. Eğer hızlanma esnasında, vites değiştirirken ya da fren yaparken onların kaskı sizinkine mütemadiyen çarpıyorsa, bu sizin kullanım hatanızdır, onların değil. Bu, akıcı bir sürüş yapmadığınızı ortaya koyar.**

Bu deneyimi daha önce hiç yaşamamış biri için motosiklet yolculuğu çok ürkütücü gelebilir. Onlar, daha önce motosikletin ne kadar tehlikeli olduğuna dair pek çok hikaye duymuş ve dolayısıyla motosikletinize bir şekilde binmişse de devamlı tedirgin olabilir. Bir kez şu yolculuk başlasın, her şey ona çok garip gelecektir. 360°'lik görüş alanı, vücutlara çarpan rüzgâr, motor gürültüsü ve yarattığı olağan üstü duygular, virajlarda yana yatma faktörü, metal bir kafesle korunmayan bir vasıtada yolculuk etmeye alışmaya çalışmak yolcu için alışılmadık bir durumdur. Bütün bu faktörler yolcunuzda motosikletin görüldüğünden daha da hızlı ve tehlikeli bir vasıta olduğu izlenimi yaratabilir. Böyle bir ortamı yaratmaktan kesinlikle kaçınınız ve yönergelere uygun sürünüz.

Bunu söylemekten nefret ediyorum; ama lütfen defansif kullanın! Sakın duygularınıza yenik düşüp, size ne tür onanmaz zararlar vereceği belli olmayan dört tekerlekli sürücüsü şahıslarla seyir esnasında dalaşmayın! Kazanan siz olursunuz! Bırakın o otomobil önünüzü kapatsın! Motosikletinizi agresif bir biçimde değil, zarif bir şekilde kullanın. Kavsak noktalarında, kırmızı ışıkta beklerken, yeşil ışık yandığında, toplu halde, kimisi ani kalkış yaparak karşıya geçen araçların önünde olmamaya gayret edin. Kendinizi geriye çekin ve diğer araçların arasından, uygun bir mesafe bırakarak, itidalle sürüş yapın ve böylelikle yolcunuzun kendisini emniyette hissetmesini sağlayın. İşinizi asla şansa bırakmayın. Sizce kendinizin, hatta yolcunuzun yaralanmasından daha berbat ne olabilir? Yaşamınızın geri kalan bölümünü birisini budalaca sakat bırakmış olmanın verdiği eziklik ve vicdan azabıyla geçirmek ister misiniz? Motosikletinizin üstüneyken "Gösteriş yapmayı" aklınızın ucundan bile geçirmeyin. İyi düşünün motosikleti bir şeytan makinası yapan bu görüş sahipleridir. Zavallı teknoloji harikası makina da hep günah keçisi olur. Toplum da nedense hep motosikletin makina olarak kendisini tehlikeli görür.

## Aslanan insan kusurudur!

Kesinlikle yolcunuzun duygularını, heyecanını doruğa çıkarmak için, üzerinde etki kurmak için gazlamak, hız yapmak zorunda değilsiniz. Ona güven aşılacak, kendini emniyette hissedecek şekilde davranınız. Yolcunuza ve tüm motosiklet severlere nazik davranın ve çevreyi (Gürültü kirliliği dahil) ve insanları koruduğunuzu hissettirir tarzda sürün. Onları asil ve etkileyecektir.

## Bu faydalı önerileri dikkate alın:

1- Onların, iyi bir motosiklet yolcusu olmaları için ne yapmaları ve ne yapmamaları gerektiğini bilmelerini sağlayın. İlk başlığımız olan "Motosiklet yolcuları için püfler" konusunu onlara iyi açıklayın. Onlara bir kopya takdim etmek konusunda kendinizi özgür hissedin. Yaygın kanıların aksine, motosikletinize alacağınız yolcunun ilk kez biniyor olmasının bence pek bir önemi yoktur. Talihsiz tecrübelerin bana öğrettiği acı gerçekler adına, ona vereceğiniz bir zarardan ötürü ondan özür dilemekten, onun güvenliğini sağlayın.

2- Hem konfor, hem de güvenlik yönünden, onun motosiklet için uygun giyindiğinden emin olunuz. Motosiklete daha önce binmemiş olan kişiler, motosiklet üzerinde yolculuk eden birinin, sıcaktan ya da soğuktan ne kadar etkileneceğini kestiremezler. Bu yüzden onların uygun şekilde giyinmesine yardımcı olunuz. Eğer kendisinde yoksa, baş ölçülerine uygun yedek bir kaskınızı ona ödünç vermeye hazır olun. Onu hiç istemediğimiz düşmeler sırasında korumaya yeterli giysiler giyinmiş olmasına önem verin. Ayak bileklerini koruyabilecek bir bot, uygun eldivenler, dayanıklı pantolon, Kaskın vizörü yoksa google (Tayyareci gözlüğü) ve kulaklık. Ve tabii, rüzgara karşı koyabilecek yetenekte bir mont (Rüzgâr demiş ki on kat keçe: "Ey keçe ben senden geç!" Rüzgâr demiş ki bir kat deri: "Ey deri ben senden geri!")!..

3- Sürüşün ilk bölümünde gerçekten de çok ağırdan almalısınız. Yolcunuzun motosiklete ilk kez binmek olgusunun kendisinin üzerinde yarattığı heyecanı üzerinden attığına ve motosikletinize alıştığına kanaat getirene kadar "Minik bir yaşlı bayan" gibi sürmelisiniz.

4- Yolunuza taş çıkması gibi nazik durumlarda yapacağınız apansız manevralara ya da zorunlu sert frenlere karşı kendinizi önceden hazırlayın ve te-

tikte olun. Böyle bir acil durum, bu tür durumlarda ne yapacağını bilemez durumda olan yolcunuzun paniğe kapılmasına neden olabilir ve kontrolünüzü kaybetmenizle sonuçlanabilir.

5- Motosikletinizin gücünü göstermek, gösteriş yapmak adına, özellikle kalkış aşamasında ve ilk vitesleri yükseltirken asla gazı sonuna kadar açmayınız. Tanrı aşkına patinaj çekerek kalkmayın, roketlemeyin! Yolcunuz muhtemelen daha önce hiç sizin gibi anormal derecede hızlanan bir motora binmemiştir ve bu onu HEYECANLANDIRMAYACAK, belkisi ÖLÜM KORKUSU yaşamasına neden olacaktır. Yolcunuz o an arkanızdan düşmemişse bile her an düşebileceği hissiyle çırpır durur. Yolcunuzun sizin için hiç takdir duygusu beslemediğine de inanabilirsiniz. Öte yandan ileride bir trafik ekibi tarafından çevrilmenin de sizde pek hoş duygular yaratmayacağını gözardı edemeyiz!

6- Hız limitlerinin altında kalın ve hızınızı koruyun. Her halükârda, en iyi sürat, trafiğin genel akış hızıyla eş zamanlı olarak sürat yapmaktır. Ne araçları geçin, ne de onlar tarafından geçilin. Asla ileride olup biteni görmenizi engelleyecek büyük araçların arkasında olmayın. Onu sollayıp, önünüze ufak araçları alın, yapamıyorsanız, bırakınız bir çok ufak araç sizi geçsin, böylece görüş ufkunuz genişlesin!

7- Çift şeritli otobanlarda, bazı riskli bölgelerde sollama yasağı varsa, sizden yavaş seyir yapan bir aracı asla sollamayın. Sollanabilecek yerlerde ise en azından bir otomobilin geçebileceği kadar boşluğu görmedikçe sollama yapmayın. Motosikletiniz her zaman yıldırım gibi geçip gidebilir. Ama bunu yolcunuz bilmez. Eğer sollamayı yaparken, en az bir otomobilin bırakması gerektiği kadar mesafe bırakmadan, teget geçerek geçiş yaparsanız yolcunuz korkacak ve soğukkanlılığını kaybedebilecektir.

8- Ütkenizdeki trafik kuralları müsaade etse bile, asla şerit ihlali yapmayınız. Yolcunuz, şerit ihlali gibi bir duruma alışkın olmadığından bunu çok tehlikeli bulup, korkabilir.

9- Eğer sık sık aynı yolcuyla sürüş yapıyorsanız, motosiklet üstünde birbirinizin hareketlerine uyum başlamış olduğundan, sürüş daha keyifli hale gelecektir. Birlikte talim yapmak amacıyla yapılacak olan manevralar ve acil fren egzersizlerine başlamak da iyi bir fikir olacaktır. (Eğer bu manevraları daha önce tek başınıza hiç yapamadıysanız bu fikri derhal unutmanızı istiyorum! Önce yalnız başınıza deneyip, bu işte yeterlik kazandıktan emin olmalısınız... Eğer bu manevraları güvenli bir şekilde yapamadığınızı görüyorsanız, ya iyi bir güvenli sürüş dersi almamışsınız demektir, ya da derhal bir tazeleme kursuna gitmelisiniz. Ve bunu derhal yapınız çünkü ya kendinizin ya da bir başkasının yaralanmasına neden olabilirsiniz). Bu pratikleri ya büyük bir boş arazide ya da park alanında, trafiğin olmadığı bir bölgede yapmalısınız. Sürüş kursunda ne yaptıysanız onların aynısını yapıp kendinizi geliştiriniz. Daha sonra bunu yolcunuzla birlikte yapmaya başlayın. Yavaş ve yumuşakça kalkış yapın (10-15km hıza kadar çıkarak). Daha sonra genel 10'ar km'lik hız aralıklarıyla vites artışları yapın. Maksimum 50km hıza çıkınca acil fren uygulamasını yapın. Sonraki aşamada da 30km'yi aşmayan hız dilimlerinde acil manevraları deneyin. Sonra iki kez fren ve bir kez de manevra talimi... Böylece devam edin.

Tüm bu talimler biraz gayret ister ama ödülü, sizin ve yolcunuzun güvenlerinin artması ve tüm bu manevraları güvenle yapabilme yetisine sahip bir ikili, ekip olabilmektir. Bir gün bu, sizin hayatlarınızı bile kurtarabilir. Özet olarak, biz sizin yolcunuzun seyahatten endişe değil zevk almasını ve tekrar yolcunuz olmayı arzulamasını istiyoruz. Onların, motosikletlerin trafiğe çıkmalarının bile yasaklanması gereken tehlikeli bir araçlar olduğu izlenimine sahip olmasını asla arzulamıyoruz. Hiç istemediğimiz bir durum da, kanun koyucular tarafından motosikletler için daha katı ve abartılı trafik kuralları konulmasıdır. Yani, motosikletçiler adına ve kendiniz adına bir dost daha kazanın! **İKİTEKER**

(Copyright © Lawrence Grodsky / Stayinsafe Sürüş Okulu - A.B.D.)

**Not: Bu yazı Rahmi Barutçu arşivinden alınmıştır.**

→ Rahmi Barutçu / İstanbul / Şubat 2004  
www.lamatech.com  
www.omriders.org  
BMW R1100GS

ikiteker dostlarının buluşma adresi  
www.ikiteker.org

# İpucu İlk Yardım

## OBURKULMALAR;

Ters hareket ve BİNGO!

Darbe sonucu, eklem bağlarının ve eklem yüzeylerinin zedelenmesi sonucu hareketli eklemlerde görülür. Özellikle motordan atlarken ve sarp yerlerde yürürken dikkat edin! Gerçi "görünmez kaza"! sonucu da oluşuyor?!

## Belirtiler:

Eklem bölgesinde;

- Ağrı
- Şişlik
- Morarma
- Hareket kısıtlılığı

## İlk Tedavi:

Burkulan yeri bandajlamak gerekir. Ama malzeme sıkıntısı içinde özellikle doğada iseniz giyeceklerinizi kullanarak kendinize ve çevrenizdekilere yardımcı olabilirsiniz. Şişmeyi önlemek için, burkulan eklem bölgesi, kalp seviyesinin üzerinde tutulur ve soğuk tatbik edilir.

## KAFA TRAVMASI

Doğa sporları içerisinde sık görülen düşmelere bağlı boyun ve kafa yaralanmalarına lütfen dikkat edin. Motorsiklet kullanırken kısa mesafe de olsa kaskınız takılı olsun!!

## Belirti ve Bulgular;

- Bilinç düzeyindeki değişiklikler (Şuurun tamamen kaybedilmesinden hafıza kayıplarına, peltek konuşmalara, düz bir çizgi üzerinde yürümeye ve bulunduğu yeri algılamaya kadar değişir).
- Baş ağrısı
- Görme bozuklukları
- Bulantı ve kusma
- Ellerde ve ayaklarda uyuşma
- Özellikle ayağa kalkıldığında sendeleme
- Huzursuzluk
- Burundan veya ağızdan, bazen de kulaktan kan veya berrak renkli beyin omurilik sıvısının gelmesi
- Gözle görülür kemik kırığı
- Yavaşlaşmış nabız, düzensiz solunum, kan basıncında yükselme

## Yapacaklarınız;

- Solunum ve kalp durduysa temel akciğer - kalp canlandırmasına geçin.
- Boyun zedelenmesi varsa boynu destekleyin. Boyunluk veya boyunun etrafına hareketi kısıtlayıcı havlu, çamaşır gibi giysiler sarın.
- Bulantı-kusma varsa recovery pozisyonuna getirin.
- Saçlı derideki kanamaya lokal baskı yapın. Kemik altında görülen kanamaya müdahale etmeyin.
- Başı yükseltin.
- Hastanın şuuru açıksa el ve ayak uçlarını oynatmasını isteyerek boyun hizasında ve başta ciddi bir travma olup olmadığını kontrol edin. Bu kontrol hastanın bir yerden bir yere nakledilmesi de dahil olmak üzere bundan sonraki yaklaşımlarda rahatlık sağlayacaktır.

1- Bayılma aşamasına gelmiş şok tablosunda yerde yatan hastanın kol ve bacakları yükseltilerek, hayati organlara daha fazla kan gönderilir. Bu esnada çene çekilip baş arkaya itilerek solunumun devamlılığı sağlanır.

2- İltiyardımlı yapan kişi çok kısa sürede kazazede veya hastanın kol bacaklarını kaldırır.

3- Başka müdahale yapıyorsa ayaklar, beyin - kalp hizasında en az 30cm yüksekte bir nesnenin üzerine konmalıdır.

4- Baygın fakat soluk alıp veren kişide istemsiz kusmaya ve dilin geriye kaçıp solunum yollarını tıkamasına engel olunur.

5- Vücut ısısını sağlayan kan miktarını azalması ve kanın refleks olarak adele, deri gibi ısıtıcı sistemlerden hayati organlarımıza çekilmesi nedeniyle şokta ve baygın olan kişinin kendini ısıtması mümkün olmadığından Harici örtü, uyku tulumu vb. ile ısıtılmalıdır.

## KIRIK VE ÇIKIKLAR

Doğada sıkça karşılaşılan; Baş-Boyun Yaralanmaları, Uzuv Kırıkları ve Çıkıklara yapılması gereken öncelikle kazanın içeriğini anlamaktır..

## DOĞRU DEĞERLENDİRME:

Bir uzuvda kırık çıkık ya da çıkık olduğunu anlamak için doktor olmaya gerek yoktur. Sağlıklı olan bedeniniz, şüphelendiğiniz her türlü travma vaka-sında karşılaştırmak için elinizin altındaki modeldir. Şuuru açık kazazede-de muayene esnasında dokunduğunuz noktadaki ağrı duyusu büyük ölçü-de işinizi kolaylaştırırken, şuuru kapalı bir yaralıda bu iş tamamen sizin becerinize kalır. Kırık veya çıkık kemiğe sahip uzuvdaki deformasyon (şekil bozukluğu) itinalı muayene gerektirir. Ne olduğu anlaşılmadan üstünlükörü yapılan muayenelerde iki ucu bıçak gibi keskin kemik parçaları sinir ve damarları keserek, cildi delip, kapalıyken problemsiz bir kırığı enfeksiyon-lara müsait açık bir kırık haline getirebilir. Uzuv yaralanmalarında özellikle kırıklarda en temel prensip, o uzvu iki eklem arasında hareketsiz kılacak şekilde sabitlemektir. Medeniyetten uzakta tıbbi ekipmanlara sahip olun-madığı için bu işlemi elinizdeki outdoor spor malzemeleriyle veya doğada bulabileceğimiz ağaç dalları vs ile gerçekleştirmek mümkündür. "İç iske-letli" sırt çantalarını alüminyum profilleri birçok kırıkta atel yerine kullanı-lır. Keza köprücük kemiği kırıklarında sırt çantasının askıları sekizli bandaj yerine kullanılabilir.

## KIRIK ve ÇIKIKLAR:

### Belirti ve Bulgular;

- Ağrı ve hassasiyet
- İtinalı muayenede el altında çıtırtı alınması
- Uzuvda şekil bozukluğu
- Eklemde şekil bozukluğu
- Eklemde ve uzuvda işlevsel yetersizlik
- Gözle görülür travma bulguları

### Yapacaklarınız;

- Uzuvdaki uç nabızları kontrol edin.
- İki eklem arasında kırık olduğundan şüphelendiğiniz uzvu oynatmayın.
- Kazazededen el veya ayak parmaklarını oynatmasını isteyin.
- Giysilerini itinayla gerekirse keserek çıkarın.

### İlk Tedavi;

- Yaralı bölgeyi, kırık ve çıkıkların alt ve üstündeki kemik eklemleri sabitleyin.
- Hareket ettirmeden önce atele alın.
- Yarayı temizleyin ve üstteki giysiyi çıkartın.
- Şişmeyi azaltmak için uzuv yukarı kaldırıp kalp hizasında tutun (el ve ön kollar için).
- Atele almadan önce ve sonra dolaşım, vücut sıcaklığı ve hassasiyeti kontrol edin.
- Diğer yaralara bakın.
- Şok tedavisine geçin.

## YANIKLAR

Yanıklar denince genelde akla ilk olarak önemsiz gibi gözüken güneş yanığı gelir. Oysa ölümcül olabilecek üçüncü derecede, çok ciddi ve geniş yanıklara, kamp ocaklarından tutun da motorlu doğa sporlarındaki yakıt alevlenmeleri ve araç akülerindeki kimyasal sıvılar neden olabilir. Eğer tıbbi imkanlardan uzak iseniz, yanık olasılığından sakınmak öncelikli olmakla beraber, doğru ve etkili yanık tedavisini bilmek hayat kurtarır.

## YANIK TEDAVİSİNDE İLKLER:

1. Hasta yakıcı kaynaktan süratle uzaklaştırılmalı,
2. Isı yaymaya devam edebilecek giysi, metal takılar çıkarılmalı,
3. Yanık bölgesi soğutulmalı,
4. Yanık bölgesi dikkatlice steril gaz, steril serum veya kaynatılarak soğutulmuş suyla bolca yıkanmalı,
5. Yanık yüzeyine ince bir tabaka antibiyotik krem sürülmeli,
6. İkinci ve üçüncü derece yanıklarda enfeksiyon riskine karşı antibiyotik alınmalı,
7. Ağrı söz konusuysa ağrı kesici kullanılmalı,
8. Uzuvda bir yanık varsa, yanık uzuv kalp hizasından yukarıya kaldırılmalı, (konum olarak uygun ise)
9. 8-10 cm'den büyük su keseleri patlatılarak steril gazlı bez ile örtülmeli,
10. İmkansızlık halinde hastanın şuuru açıksa ağızdan tuz, şeker ve elektrolit içeren bol miktarda SIVI göz kararıyla verilebilir,
11. Ciddi durumlarda şok tedavisine başlanıp hasta süratle tıbbi bir merkeze ulaştırılmalı.

## YANIKLARDAKİ DERECELER!

**I. DERECE** Yalnızca yüzeysel derinin zarar gördüğü, ciltte kızarıklık ve hafif ağrıyla seyreden ve 4-5 günde iyileşen güneş yanığı

**II. DERECE** Su kesecikleri dolu kızarıklık ve ağrılı çoğu kere sıcak cisimlerle veya alevle temasa bağlı iyileşmesi üç hafta sürebilen ve enfeksiyona açık yanıklar

**III. DERECE** Cilt ve cilt altı dokularını ölümüyle sonuçlanan damar ve sinir-

lerin de tahrip olması sonucu çoğu kere ağrısız, inci grisi renginde, buruşuk ve kuru görünümlü, iyileşmesi uzun zaman alan ve büyük iz bırakan, tedavisinde deri nakli gerektiren yanıklar III. DERECE olarak sınıflandırılır.

### Dikkat edilecek hususlardan biri!!!

Özellikle kış koşullarında kamp ocaklarını çadır içinde veya çok yakınında yakılması sonrasında oluşabilecek yangınlar, genelde sentetik olan kamp malzemesinin kolayca tutuşabilmesi nedeniyle büyük boyutlarda yanıklara yol açabilir. Bu nedenle ocak benzeri yangın tehlikesi oluşturan malzemenin çadır dışında ve güvenli bir şekilde yakılması "olmazsa olmaz" 1. kuraldır.

### KAZA SONRASI KASK NASIL ÇIKARTILMALI?

Bu yazı bazı motorcular için hiçbir anlam taşıyamaz. Çünkü bu yazının ana teması; kazadan sonra kask çıkartılmalı mı, yoksa çıkartılmamalı mı? Şehir trafiğinde kasksız bir motosiklet sürücüsüne rastlamak her zaman mümkün. Eğer kaskınız yoksa onu çıkartma probleminiz de yok demektir.

### KASK AYRILMAZ PARÇADIR

Ama unutmayın başınıza bir kaza gelirse çok daha büyük problemlerinizi olabilir. Kask motosikletin bir parçasıdır ve motosiklet satın alındıktan sonra motosiklet sürücüsünün bir parçası haline gelmelidir. Bu önemli ayrıntıyı ihmal ederek önce kendinize, sonra da sevdiğinizlere zarar vermeye hiç hakkınız yok. Bu arada şunu da vurgulamak gerek; zaman zaman trafikte kaskı, eldiveni ve güvenli giysileri ile motosiklet kullanan gerçek motorculara da rastlamak mümkün. Onlara örnek motorcu imajlarından dolayı teşekkür etmek gerekir.

### ÇIKARTMAYI UZMAN YAPMALI

Kask, direkt olarak kafaya (kafadaki yumuşak dokulara ve kafatası kemiklerine) gelen travmaları engeller ve indirekt travma haline getirir. Dolayısıyla kask olmadığında ölüme yol açabilecek bir çarpma kask sayesinde sadece basit bir tespit aracıdır ve kazadan sonra kafada kalmalıdır.

Ancak trafik kazalarında beklenmedik birçok durumla karşılaşmak mümkündür. Önce yaralanmanın derecesini bilmek gerekir. Yaralının, solunum gücü, kanama gibi hayatı tehlikeye sokan olayları düzeltilmeden kımıldatılmaması gerekir. Pek tabii ki bu gözetim ve müdahaleler hastane koşullarında, ilgili uzmanların sorumluluğunda yapılacaktır. Kafa yaralanma-

ları çok defa beyin de yaralanmasına sebep olur. Hastanın hayatı da beyindeki yaralanma derecesine bağlıdır.

### DİL SOLUNUM YOLUNU TIKARSA

Sürücüde kaska rağmen beyin yaralanması varsa, sonuç çoğu kez üzücü olabilir. Şişi iyileşse bile bazen tam olarak sağlığına kavuşmayabilir. Bazen de sürücü cepheden darbe yemiştir. Şuuru kapalıdır ve çene kırıkları oluşmuştur. Başta ve boyunda kırık yoktur ancak yaralı baygın olduğu için alt çene kırığından dolayı kasların çekmesiyle serbest kalan dil solunum yolunu tıkayabilir. Bu durumda yaralının kaskı çıkartılmalı, çenenin geri kayması ile tıkanan hava yolu, çene öne çekilip baş yukarı doğru kaldırılarak açılmalıdır.

### HER KAZA FARKLIDIR

Bu durum, kaskın kazadan sonra çıkartılması gerekebileceğinin sadece bir örneğidir. Bu da demektir ki, bu satırlardan, kazadan sonra kaskın çıkartılması konusunda olumlu ya da olumsuz kesin bir hüküm verilmez. Kararı ancak olay anında müdahale edebilecek yetkili kişi duruma göre verir. Daha sonra yaralının sevkini sağlar ve uzman hekimler (ortopedi travmatoloji uzmanı, genel cerrah gibi) gerekli müdahaleyi yapar.

### AŞIRI HIZ YAPMAYIN

Tekrarlamakta yarar var. Eğer ilk yardım konusunda ehliyetli değilseniz ve kaza anında sadece siz yardım edebilecek durumdaysanız, yapacağınız en yararlı şey yaralının mümkünse soluk almasını engelleyecek etkenleri ortadan kaldırmak, kanamalarını kontrol altına almak ve onu en yakın tıp merkezine süratle sevk etmektir.

Şu bir gerçek ki, kazalar maalesef çoğu kez kuralları göz ardı etmekten oluyor ve en büyük tehlike de aşırı hız. Yemyeşil ağaçların arasında bir köy yolunda, ya da bir patikada çiçek kokuları ve kuş sesleri arasında rüzgar saçlarınızı okşarken ve motorunuzun mırıltısını dinlerken kimse size kaskınızı takmanız için ısrar etmez. **İKİTEKER**

**Not: İlk Yardım içeriği Rahmi Barutçu arşivinden derlenmiştir.**

→ Rahmi Barutçu / İstanbul / Şubat 2004

[www.lamatech.com](http://www.lamatech.com)

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

**BMW R1100GS**

### 11. İstanbul, Uluslararası Motosiklet Fuarı

25 - 28 Mart 2004 Lütfi Kırdar - Rumeli Exhibition Center

Dünyadaki en son yenilikler... 2003 yılında 94 yerli ve yabancı kuruluş, 23.734 nitelikli ziyaretçi ve alıcı potansiyeli... Sektöre dünya çapında egemen dev kuruluşlara ait markaların en yeni modelleri... Her türlü modern altyapı ve klimatizasyona sahip dünya standartlarındaki en ye-

ni fuar merkezinde... Lütfi Kırdar - Rumeli Exhibition Center... İstanbul'un merkezinde 8.000 metrekare kapalı alanda, tüm oteller ve restoranlar ile iş merkezlerine yürüme mesafesinde... Hedef kitleyi kapsamına alan ziyaretçi profili ile 25 - 28 Mart 2004 tarihleri arasında profesyonellere ve tüm ilgilenenlere açık sektörün "gerçek anlamda uluslararası" nitelikte tek ticaret fuarı... Sektörün en renkli dört günü...

## İKİTEKER 15

### Bu sayıda emeği geçenler

- **BMW R1200GS** Sinan Özgen
- **Honda CBF600S** İlker Eryılmaz
- **Eyvah, motorum çalındı!** Serkan Ketenci
- **Herşey hayal etmekle başlar!** Halil Karabulut
- **Sağlam motor sağlam vücutta bulunur!** Erkan Candemir
- **Trafik Stratejileri** Rahmi Barutçu
- **Yaz, Kış ve Zincir Bakımı** Rahmi Barutçu
- **Motosiklet Yolcuları için Püfler** Rahmi Barutçu
- **Gece Görüş Sistemi** Oray Orkun Cellek
- **Yolcu Alacaklar için Püfler** Rahmi Barutçu
- **İlk Yardım** Rahmi Barutçu

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

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

**Tasarım ve Uygulama** Hidayet Gürdal [hg@rafineri.net](mailto:hg@rafineri.net)

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

İKİTEKER e-zine [www.ikiteker.org](http://www.ikiteker.org) adresinden ücretsiz olarak edinilebilir.

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

## İKİTEKER 16

### Gelecek sayıda

→ Önümüzdeki sayıda istanbul motosiklet fuarı izlenimleri, yeni modeller ve dahası...

ikiteker e-zine'e katkılarınızı bekliyoruz.

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

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