

İKİTEKER

İKİTEKER.ORG | MOTOSİKLET E-ZİNE | PARA İLE SATILMAZ | AYDA BİR YAYINLANIR | NİSAN 2004 | SAYI 16

bu sayıda

- > Fuar izlenimleri İlkay Ersoy
- > V-Strom, KL500 ve Transalp Karşılaştırması Basri Utku
- > Yamaha FZS600
- 2. el dosyası İlker Eryılmaz
- > Metrik olmayan lastik ölçüleri Oray Orkun Cellek



2. İstanbul ParkOrman Motosiklet Festivali

İstanbul ParkOrman'da 16-18 Nisan tarihleri arasında yapılan Motosiklet Festivali Nisan ayı'nın motosiklete ayrılmış etkinliklerinden biriydi.

4 gün süren açık hava festivali'nde yine önemli markalar boy gösterdi. Festivalde Honda, Aprilia, KTM, Yamaha, Harley Davidson, Piaggio gibi markaların yanı sıra custom modeller satan markalar da vardı. Ayrıca elektrikli scooterlar ve ATV'ler de festivalin gözdeleleri arasındaydı.

Festivalin son günü MotorEast tarafından organize edilen Scooter Hunt İstanbul yaklaşık 45 scooter katılımcısıyla oldukça eğlenceli geçti. Yarışmayı bitirip, dereceye girenlere sponsorlar tarafından ödüller verildi. Yarışmanın birincisi ise yepyeni bir Vespa ET4 kazandı. **İKİTEKER**



Bodrum Enduro Yarışı

Türkiye Enduro Şampiyonası 1. ayak Bodrum Yarışı 14 Mart'ta yapıldı.

12 Mart'daki güzel geçen Bodrum yolculuğunun ertesi günü kahvaltıdan sonra doğru parkura yol aldık. Hava çok güzeldi. Parkurda Türkiye'nin her yerinden gelen yarışçılar antrenman yapıyorlardı. İnanılmaz kalabalıktı. EMOK'dan 15 yarışçı, MSK'dan 8 yarışçı, HMK'dan 2, MMK'dan 13, BMK'dan 8 ve geçici lisansla 6 yarışçı antrenmanlardaydı. Parkur Konaklık Mevkii Anadolu Lisesi'nin önünden başlıyor, Pedasa Mevkii ile devam ediyordu. Parkur doğal dağ ve orman içinden geçiyordu. Yarışçıların tabiri ile biraz sert bir parkurdu. Gerçi her birinin antrenman sonrası lastik değiştirmelerinden de çok iyi anlaşılıyordu durum. Parkurun yakınlarında dere olmasına en çok Emre Odabaşı seviniyordu. Hatırlarsanız geçen yıl Selçuk'da yarışırken Menderes Deresi Emre'nin dikkatini çekmiş, dayanamamış kendini dereye bırakmıştı. Yüzündeki mutluluk ifadesi görülmeye değerdi. Levent Fırat doğal parkurunu bulduğu için balerin gibi dolaşıyordu. Tayfun Akın'sa rakiplerini inceleyip yeni stratejiler geliştireyordu. Hakan Savaşer, Hakan Erman ve Alain Sarafyan'da mimar edasında parkuru inceliyorlardı. Can Evren ise oldukça havalı, ATV'siyle ikiteker yapıp tozu dumana katıyordu. Alp Şahin uzun süre ara vermenin heyecanını, Kemal Büyükbahar ise geçen yılki kazasından sonra hala iyileşmemiş olan kolu ile tedirgin, Kamil Sönmez antremanda ayağını incitmenin üzüntüsünü yaşıyorlardı. En güzel görüntü ise Antalya MSK'dan yarışan oğul Caner Kaya ve baba Cevdet Kaya'ydı.. Bir de sürpriz bir yarışçı vardı. Esin Alice Işın B kategorisinde kendi kendine antrenman yapan genç bir kızımızdı. Yarışa girip girmeme konusunda tereddütler yaşıyordu. Yarışçıların ve bizim desteklerimizle yarışmaya karar verdi. Çok cesurca iyi olmayan motosikleti ile zorlu parkuru başarı ile bitiriyordu. Yanılmıyorsam Türkiye tarihinde Enduro'da yarışan ilk bayandı. Bu ünvanı da cesaretiyle hak etti. Kendisini yürekten tebrik ediyoruz. EMK'dan yarışan yoktu ama Yönetim Kurulu üyeleri çeşitli görevler almış ve oradaydı. Müthiş bir dayanışma vardı.

Saat 14:30'da parkurdan ayrılıp Teknik Kontrolün yapılacağı Belediye Meydanına doğru yol aldık. Yerel halk her zamanki gibi oldukça ilgiliydi.

TMF Başkanı Sn.Yunus Uçar, Yönetim Kurulu Üyesi Sn. Hüseyin Küçükkeleş, idari Asbaşkan Hamit Abbasoğlu, Teknik Kurul Enduro Bşk. Ömer Kerman her zaman ki gibi oradaydılar, yani bizimleydiler.

Teknik kontrol sonrası birifing Delfi Otel'de saat 17.30'daydı. Bu sefer Otel'de başka bir organizasyon vardı ve yanda bulunan şirin bir bar birifing için hazırlanmıştı. 2004 sezonunun ilk yarışında birçok yeni kural vardı. Dolayısıyla bu birifing'de kurallar tekrarlandı, sorular cevaplandırıldı. Salonun bir köşesinde Kupalar sahiplerini bekliyordu. 52 yarışçı vardı ve kalabalık salona sığamamıştı. Birifing sonrası kokteylinde herkes birbiriyle kaynaşmıştı. Tüm yarışçılar, görevliler, organizasyon komite üyeleri, Kulüp üyeleri ve İstanbul, İzmir, Antalya, Ankara, Fethiye ve birçok yerden gelen izleyiciler bir aradaydı ve bu kadar kalabalık salona sığamamış bahçeye dolmuştu. Tabi ertesi günün heyecanıyla yarışçılar istirahate çekildi. Bu güzel mevsimde Bodrum başka güzeldi...



Evet heyecanlı günün sabahı erken başladı. Saat 09:00'da magazin startı Merkez'den verildi. Yarışçılar kalabalık izleyici ve alkışın tadını ala ala yarış parkuruna yol aldılar.

Yarışın startı saat 10:11'de verildi. 1. etabın başlangıcındaki birinci kontrol noktasında 2 yarışçının kaza haberi geldi. Bunlar Halil Kuş ve Emin Durmaz'dı. Start bitiminden hemen sonra Ambulans zorlu parkurda yaralıları alarak hastaneye ulaştırdı. Halil Kuş'un kolu kırılmış, Emin Durmaz'ın ise ezik ve sıyrıkları vardı. 1. etabın sonunda Şakir Şenkalaycı oldukça heyecanlı geldi. Nedenini sorduğumuzda koyun sürüsünün içine girdiğini, birkaç koyunun telef olduğunu kendisine bir şey olmadığını fakat zaman kaybettiğini, koyunlar içinde çok üzülüğünü söylüyordu. 1. etap son 11:59'da son yarışçının gelmesi ile sonuçlandı. 2. etap startı yaralıları alan Ambulansın parkuru terk etmesi ve ikinci ambulansın gelmesi beklendiği için 12:51'de verildi. Her etap start sıralaması bir önceki etap sonucuna göre verildi. Bu yıl Enduro'da belirgin değişikliklerinden biri Profosyonel olan A kategorisi ve ilk kez yarışan veya daha önceki sezonda Türkiye Şampiyonası ilk üç derecesine giremeyen, biraz daha amatörce yarışan B kategorisi olmak üzere ayrılmıştı. Bu uygulamanın yarışçı sayısını epey artırdığı görüldü. Kategori A, Sınıf 1'de toplam dört yarışçı start aldı ve geçen yıl yarışta talihsiz bir kaza ile kolu kırılan ve Şampiyonayı takip edemeyen Kemal Büyükbahar bu sezona hızlı başladı ve birinciliği kimseye bırakmadı. **İKİTEKER**

ikiteker dostlarının buluşma adresi
www.ikiteker.org

izlenim İstanbul Motosiklet Fuarı 2004

Bir fuarı daha hayırlısıyla sona erdirdik. Motosiklet Fuarı motorcu kitlesinin her sene ipe çektiği bir organizasyon, sizlerin de bildiği gibi. Firmalar yeni modelleri tanıttıkları, birbirlerini "diğerleri ne gibi fiyat indirimi yapacak" şeklinde tedirgin edecekler. Diğer firmalar, indirim, taksit kisvesi altında bol satış yapacak, motorcular ise 4 amaçla orada bulunacak:

- Motor ya da kıyafet/aksesuar alışverişi yapmak,
- Sadece atmosferi solumak,
- Harley Davidson standındaki kızları izlemek,
- Hepsisi.

Ben hepsini eksiksiz yapmayı amaç edinmiş bir motorcu olarak 2 gün fuarda buldum, gezdim, gördüm ve inceleme yaptım.

2004 Motosiklet Fuarı'nda hangi motor vardı, kim neyi ne fiyattan sattı, yeni modeller nelerdi gibi konulara burada girmeyeceğim, piyasa dergilerinden bu bilgilere rahatlıkla ulaşılabilir. Çeşitli standlarda neler gördüm, neler dikkatimi çekti bunları paylaşmak istiyorum. Fuar iki kattan ibaret olup, alt kat nispeten daha ferahtı. Alt kattan başlayalım:

Öncelikle, HD standının etrafında tavaf ettim. Miller kızları kırmızıydı. Bir de siyah giyimli, siyah çoraplı bir bayan daha vardı ki dikkat çekiciydi. Önce fotoğraf makinemi direk doğrultarak fotoğraf çektim, ancak yanlış anlaşılabilceği düşüncesiyle uzak bir köşeye geçip, yere çömererek fotoğraf makinemin 10xzoom özelliğini test etmek amaçlı tekrar aynı noktaya kitlendim. Birkaç denemeden sonra başarılı sonuçlara ulaşılıp sırtarak makinemi kapattığımda bir de baktım ki grubumuzun bir bayan üyesine yakalanmışım. Kendisine derhal izah ettim HD standına bakış açımı. İnanmamış olabilir. Zaten Miller kızları da iyi değildi. Ayrıca minilerin altında tayt mı şort mu artık ismi her ne idiye çok çirkin birşey vardı.

Diğer yandan EMOK standını da tavaf ettim. Yeterli gelmedi içine girdim, mini etekli kızlar yerine sadece sakallı ve uzun saçlı bir takım adamlar vardı. Bir çok EMOK gezisinden alınma nefis fotoğrafların bulunduğu bölüm çok etkileyiciydi. Hatta resimlerde, standda oturan bazı kişilerin de olduğunu gördüm. İmza isteyecektim ama havalara girmelerini istemedim. EMOK standının bir sıcaklığı vardı, bizim stand muamelesi yaparak elimizdeki yükleri, kaskları standı bıraktık. Bir de kask parlatma standı vardı. Hangi standdı şimdi hatırlamıyorum, bir taraftan elinde berbat kasklarla insanlar girip diğer taraftan cilop gibi kasklarla çıkıyorlardı. Bu standda genç bir şahıs vardı, EMOK standında oturan adamlardan birinin babasıymış, inanmadım.

Bu kattaki bir diğer standda ise türlü cambazlıklar yapan kel kafalı, uzun ense saçlı bir usta motorcunun CD'leri satılıyordu. Benim küçükken bisikletle yaptığım şekilde, o da motorla kamyonların arkasına asılıyordu. Motora ters, takla atarken, çapraz ve 1001 değişik pozisyonda biniyor, "Motora binmenin Kamasutrası'nı ben yazdım" mesajı veriyordu. Belli ki çok yetenekli bir usta sürücü kendisi. Tek Teker Arif imiş ismi. Lügatında kask denen taşı kullanmak yokmuş. Takdir ettim ancak oraya gelen motosiklet heveslisi genç dostları ağızları sulanırken seyrederken görünce de içim burkuldu, üzüldüm. "Allahım" dedim "inşallah özenip aynı şeyleri



denemezler"...

Hemen yanbaşımda Men in Black şeklinde bir başka kalabalık adamlar grubu duruyordu. Üstlerinde OMM yazan tişörtler vardı ve insan göz göze gelmeye çekiniyordu. Ona rağmen bazıları tanıdık gelince çekinerek de olsa "Selam!" dedik. Gülmüşediklerini farkettiler. Hele bir tanesi (ki sonradan kendisinin Hornet aldığını öğrendim) bir ciddiyet abidesi olarak dimdik duruyordu. Bu OMM denen yer, eğitimler düzenleyip, kitap bastırıyor, Türk motorcusuna gönüllü katkılarda bulunmuş, mihmandarımız öyle söyledi. Ben de zamanında birkaç seminerine katılmış ve gayet faydalı bilgiler almış, kaydetmişim. Çalışmalarının devamını dileyeceğimiz bir grup bu.

O katta cins-i latif sayısının azlığından şikayet ederek üst kata tırmandık. Üst kat bir kalabalık bir kalabalık. Alışverişi unuttuk, kenarından standları görsek yetecek. Şöyle sağdan başlayalım dedik. Girişin oraya dev bir ekran iliştiirmişler, bir motorcunun gözünden yolları gösteriyorlar. Bir ara baktım yol mol yok, sadece gökyüzü görünüyor. "Kardeşim" dedim "motosiklet fuarında planörünün kamerasına takılanları gösteriyorlar, iş mi bu?".

Devam ettim, sağ tarafta turuncu renkte gagalı motorlar dizilmiş. KTM denen bir marka. Hepsinin de maşallahı var, dişli dişli lastikleri, gebe kalmış gibi duran egzoz çıkışları olan makineler bunlar. Yanlarında turuncu renk gömlekliler çeşitli şahıslar duruyor. Birinin yüzünü çok güleç ve sempatik görünce cesaretimi topladım hemen yanaştım "abi kaç basıyo bunlar" dedim. "Bunlar basmaya değil hoplamaya, zıplamaya, çamura bulanmaya yarıyor, imza veriyim mi" dedi. Aha, baktım ki yüzü yabancı değil, ben tanıyorum. "Şakir Şenkalaycı diil misin abi sen?" dedim. "Evet" deyince gurur duydum. "Abi" dedim "montumu imzalar mısın?". Meğer kase bastırılmış, cart diye bastı stampaya, dayadı benim sırtıma kaşeyi.

Biraz daha ilerledim baktım standın birinde 1 Öyro = 1 Milyon yazıyor. Hemen çıkardım cepten 100 milyon, 100 öyro rica edeyim dedim. Yemediler. Meğer öyro üzerinden fiyatlarını verdikleri ürünleri bu şekilde promosyona sokmuşlar. Helal olsun dedim, yemediniz abi. Uzaklaştım oradan da. Etrafa bakıyorum, hepsine yetişmem lazım. Ortalıkta motor kaynıyor. Üstüne binetim geliyor kıyamıyorum. Birerken montunu, fermuarını motorların karenajlarına sürtüp çizenleri, ayakkabısı-





nın topuğunu seleye sürtenleri gördükçe içim eriyor. İlerlemeye devam ettim, ortada bir Suzuki standı ki görmeyin. Kocaman. Paraya kıymışlar. Bir baktım ortada bir kalabalık. "Kesin birisi bayıldı" dedim. Meğer DL 650 denen bir cihan yiğidi koymuşlar, millet hıncahınc ona bakıyor. Gidip inceledim, "helal olsun" dedim Japon'lara yapmışlar. Kamyon değil mübarek, bir estetik harikası.

Karşıda bir baktım Honda yazıyor. Stand 1 metre yüksekte, merdiven koymamışlar. Kenardan bakıyorum melül melül yukarıdaki motorlara. Bir sürü de adam nereden ve nasıl çıkmışlar bu Çin Seddi'nin üzerine? Kenarda baktım bir babayığit duruyor, "birader dedim hele bir el at çek beni yukarı". Tuttuğu gibi çekti beni yukarı. Bu stand da maşallah fiyakalı. Kocaman bir ekran da burada var. Ortasında da bir eğitim merkezi kurmuşlar. Kafayı uzattım içeri biri "hangi motor niçin" gibisinden bir seminer veriyor. İzledim biraz ayaktan, takdir ettim. Kenardan izleyen birini dürttüm böğründen, "kimdir bu bilge kişi?" dedim, "EMOK diye bir firma varmış abi orda çalışıyormuş, Alman galiba. Herman diyorlar." dedi. Bu nasıl Alman böyle deyip devam ettim.

Çin Seddi'nden bu kez aşağı indim. Gidip bir keyifle alışveriş yapayım. Cömert günümdeyim, kendime 50 öyroluk bir bütçe hazırlamışım, sonuna kadar ekipman, giysi, tulum ne bulursam alıp bitireceğim parayı. Bir standda baktım dizi dizi eldivenler. Aman Allahım eldiven değil teknoloji harikası. Klimatik sistemli hava falan alıyor. En fiyakalısını seçtim sarın bunu dedim. Sardılar, "kaçı dedim", "115 YURO" dedi. "50 olmaz mı?" dedim, baktım paketi geri açıyor. "Peki, tamam" dedim aldım, ama içim de yandı. Allahtan bankacının biri zamanında acıyıp 500 milyon limitli bir bonus kart çıkarmıştı. Rezil olacaktık yoksa.

Tabii evin bir aylık akşam yemeği bütçesini bir eldivene heder edince gamlandım, keyfim kaçtı. Yavaş yavaş uzaklaştım ortamdan. Aceleyle alt kata inip HD standına bir kez daha baktıktan sonra, kapıda beni bekleyen siyah güzelime atladığım gibi ver elini Hisar. Karnım aç ama kendimi cezalandırmak için sadece çay içtim. Nasıl olsa birazdan ikiteker ailesinden birileri düşer, "elbette tost ısmarlayacak birini buluruz" dedim.

Böyle kalabalık, gürültülü, cambazlı, karanlık tiplerin kol gezdiği bir fuar-



di 2004 fuarı. Seneye daha canlı, daha keyifli bir fuar dilemeden evvel uyarıyorum, siz siz olun fiyatını sormadan eldiven falan almayın.

İKİTEKER

İlkay Ersoy / Nisan 2004 / İstanbul

Fotoğraflar: Bora Yurtoren / İlkay Ersoy



Karşılaştırma Kawasaki KLE500, Suzuki DL650, Honda XL650

Tanıtımı yapıldığından beri (hatta daha öncesinde de) yeni Suzuki DL650 V-Strom hakkında çok şey söylendi. Söylenenlerin başında Honda Transalp'ın ilk "gerçek" rakibi olacağı yer alıyordu. Peki söylenenlerin doğruluğunu ispat etmenin ve bu iki rakibi karşı karşıya getirmenin en iyi yolu ne olabilirdi? Bu görevi gerçekleştirmek için, turizm sezonu dışında Sardunya'da bir gezintiye çıktık ve iki rakibin yanına bir de "rahatsız" Kawasaki KLE 500'ü ekledik.

Bugün, orta hacimli, 2 silindirli bir yol-arazi motoru için 7.000 Euro (İtalya fiyatı) harcamayı düşünenler; "her zaman yeşil" Honda Transalp, "yanlış tanınmış" Kawasaki KLE 500 ve "yeni" Suzuki V-Strom 650 arasında bir tercih yapabilirler.

Teknik olarak bakıldığında en yeni olanın aynı zamanda en cazibeli olduğunu görüyoruz. Alüminyum şasi, 650 cc'lik, 2 silindirli V 90, elektronik enjeksiyonlu modern motor ve 1000 cc'lik "ablası"ndan miras güçlü frenaj sistemi ile Suzuki V-Strom 650.

Rakipleri olan Honda ve Kawasaki daha eski tasarımlar. Transalp, 1987 yılında doğmuş, 1994 yılında güncellenmiş ve 2000 yılında da yenilenmişti. Çok makساتlı kullanımının getirdiği haklı başarıyla, bütün zamanların "best-seller"ı olmuştur.

Kawasaki KLE çok daha şanssız bir tasarım. Belki, 1994'ten beri hemen hemen hiçbir değişikliğe uğramamış olması, belki 500 cc motor hacmi, belki de Akashi'deki merkezin onu gerektiği gibi tanıtamaması sonucu satışları her zaman sadece onu çok isteyenlerle sınırlı kalmıştır.

Estetik olarak yeni Suzuki, 1000 cc'lik versiyonu ile neredeyse aynı. Ayarlanabilir ön cam, sadece tek taraftan geçen egzost borusu ve yolcu için ayak koyma destekleri yeni V-Strom'u "ablasından" ayıran özellikler.

Suzuki'nin montajı ve detay işçiliği kusursuz. Biz ön ve arka hacimleri arasında bir armoni bozukluğu olduğunu düşünsek de, estetik yargı her zaman kişiseldir.

Transalp'ın yuvarlatılmış hatlarının birçok kişi tarafından beğenildiği gerçeği, onun 2003 yılının en çok satan yol endurosunu olmasıyla da desteklenmekte.

KLE'nin dış hatları yılların yorgunluğunu taşımakta. Kim bilir, belki ufak bir "tazeleme" onu daha cazip hale getirebilir.

Üçünün de motoru 2 silindirli. Silindirler Suzuki ve Honda'da V, Kawasaki de ise paralel olarak yerleştirilmişler.

Ancak iki V motor birbirinden oldukça farklı. Suzuki'nin V açısı 90°, Honda'nın ise 52°. Birincisi 4 subaplı bir dağıtımına sahip, buna karşılık Honda'da silindir başına 3 subap düşmekte. Honda çift ateşlemeli tek motor. Suzuki tek elektronik enjeksi-



yonlu, diğer ikisi 34 mm.'lik Kelhin karbüratöre sahipler. Suzuki ve Honda Euro2 normlarına uyarken, KLE sadece Euro1'de kalmakta.

Diğer önemli farklılıklar tekerleklerde karşımıza çıkıyor. V-Strom'un hafif alaşımli jantları, sınırlı arazi uyumunun göstergesi, rakipleri ise gerçek endurolarda olduğu gibi 21 inçlik (ön tekerlekte), geleneksel telli jantlara sahipler. Suzuki'nin ön tekerleği 19 inç ve iki lastiği de geniş tabanlı (ön 110/80, arka 150/70, buna karşılık rakiplerde ön 90/90-21 ve arka, Transalp'de 120/90-17, KLE'de 130/80-17). Bir güvenlik göstergesi olarak, Honda ve Kawasaki'nin aksine Suzuki'nin tubeless lastik kabul eden jantları olduğundan iç lastiğe gerek duyulmamış.

Üçünün de gösterge panelinde takometre ve devir saati mevcut. Yeni olması nedeniyle V-Strom, birçok bilgiye ulaşabileceğiniz likit kristal ekranlı bir göstergeye sahip. Transalp'ın göstergeleri düzenli ve rahat okunabilir bir şekilde yerleştirilmiş. KLE'de ise yakıt seviyesi ve radyatör suyu sıcaklığı göstergeleri yok. Göstergelerin hassasiyetine gelince, hepsinde de hız konusunda göstergeler biraz iyimser, ortalama olarak 100 km/saatte 6 km/saat, 130 km/saatte ise 9 km/saat daha fazla hız işaret etmekte.

Motor performanslarına bakıldığında, Suzuki'nin diğerlerine göre yeni olan tasarımı öne çıkmakta. Motorunun bir "naked" model için yaratılmış olması, maksimum güç ve sıkıştırma oranlarında Suzuki'ye üstünlük sağlamakta. Açıklanan değerlere göre güç: 66 hp@8.800 rpm ve tork: 6,1 kgm@6.400 rpm. Dinamometrik platformda yaptığımız ölçümlerde 63,35 hp@9.000 rpm ve 5,73 kgm@6.500 rpm değerlerine ulaştık.

Rakipleri oldukça geride kalmaktalar: Transalp 44,27 hp@7.250 rpm güç ve 4,88 kgm@5.250 tork üretirken, KLE 41,78 hp@8.000 rpm güç ve 4,09 kgm@7.000 rpm tork üretmekte. Motor gücünün, bu sınıf motorsiklet alıcılarının ilk kriteri olmadığı tartışılmaz ancak ulaşılan değerler, hızlanma ve tepki verme sürelerine de yansımakta.

Suzuki'nin kalkıştan sonra 400 metreye ulaşması 12,84 saniye alırken, aynı mesafeye Transalp 14, KLE 14,63 saniyede ulaşmaktalar.

Tepki süresine baktığımızda, (son viteste ve 50 km/saatten başlayarak) 400 metreyi, V-Strom 13,9, Transalp 14,7, KLE 15,4 saniyede katetmekte (Transalp 5, Suzuki ve KLE 6 vitese sahipler).

Otoyol yolculuklarında üçü de yasal hız sınırını sorunsuzca karşılayabiliyorlar (İtalya için 130km/h). Verilen değerlere göre V-Strom 185 km/saat, Transalp 176 km/saat, KLE 175 km/saat maksimum hıza ulaşabilmekte.





Yakıt tüketimleri karşılaştırıldığında, şehir içinde 15 km yol/litre ile en cimri olanı KLE (Suzuki ve Honda için yaklaşık 12 km yol/litre). Şehirlerarası yollarda ve otoyolda ise Suzuki'nin önemsenecek bir bağımsızlığı var ki bu 2 nedene dayanmakta: 19 km/litrenin üzerinde yol alabilme performansı ve 22 litrelik yakıt deposu kapasitesi.

Şehirlerarası yolculukta Transalp yaklaşık 17 km/litre yol alırken, KLE neredeyse 19 km/litre'ye yaklaşmakta. Otoyolda ise Kawasaki biraz daha müsrif, 130 km/saat hızda 1 litre 16,4 km yol almakta, Transalp ise aynı hızda, 1 litre ile 17,8 km gidebilmekte. Yakıt deposu kapasiteleri; KLE 15 ve Transalp 19,6 litre.

Periyodik bakım için Suzuki ve Honda 6.000 km'de bir servise uğrarken, KLE her 10.000 km'de bakıma çağırılmakta ancak her seferinde subap ayarlarının gözden geçmesi gerekmektedir. Bu işlem Suzuki'de her 24.000 km'de, Honda'da ise her 12.000 km'de gerçekleşmekte.

Teknik verileri boş ağırlıklarla noktalayalım: Suzuki 200,6 kg, Honda 198,4 kg, Kawasaki 193,8 kg.

Üçü arasında şüphesiz V-Strom asfalt kullanımında en verimli olan model. Şehir içinden uzun mesafeli yolculuklara, yalnız ya da yolcu ile birlikte, rakiplerine büyük oranda konfor üstünlüğü sağlamakta. Sürüş pozisyonu ergonomik açıdan uy-



gun, selesi dolgun ancak çok fazla esneme yapmamakta. Sadece yakıt deposu ve sele birleşim noktası biraz fazla genişçe, bu nedenle Suzuki, özellikle kısa boylu sürücülere, ayaklarını yere sağlam bir şekilde basma sorunu yaratmakta.

Dar alanlarda ve dururken yapılan manevralarda en kıvrak olan KLE. Ayrıca sele yüksekliğinin sınırlı ve sele dolgununun oldukça esnek olması oturma pozisyonunu daha da alçaltmakta. Transalp biraz daha yüksek olmakla birlikte (843 mm), opsiyonel olarak alçaltılabilmekte (-30 mm).

V-Strom'un amortisörlerine baktığımızda motorun yol kullanımındaki üstünlüğünü bir kez daha görmekteyiz. Amortisör ayarları serte yakın. Ve sadece 150 mm'lik salınımları rakiplerinin ortalama 50 mm altında.

Arazi kullanımına geçildiğinde, toprak yüzeylerde üçü de sorunsuz şekilde maceraya atılmaya hazırlar. Ancak yol yüzeyi biraz bilinmeye doğru kaydığında, 21 inçlik ön tekerlekleri ile Transalp ve KLE yere sağlam basmak konusunda önemli bir avantaj sağlıyorlar. Tabi bunda yüksek salınımlı amortisörlerin, sert darbeleri daha yumuşak bir şekilde emebilmeleri önemli bir rol oynuyor.

Asfalt yolda avantaj ve dezavantaj listesi ters yüz oluyor. Burada V-Strom arayı açmakta. Yol tutuşu ve viraj kavraması, Transalp ve KLE'de hayal dahi edilemeyecek seviyelerde. 43 mm'lik teleskopik ön süspansiyon (diğerlerinde 41 mm), ön yüklenme ve sıkıştırma ayarlı.





Bol virajlı yollarda kullanım V-Strom'da tam bir eğlenceye dönüşmekte. Öyle ki yol zemini el verdiğinde, ayak dayanağı ile yere dokunabilmek uzak bir ihtimal değil. Zemin deyince uyarmakta fayda var (arazi kullanımında da geçerli), ön silindirden çıkan egzost borusu motorun tam altında geçmekte ki yüksekçe bir kaldırım inişinde borunun ezilmesi kaçınılmaz gibi gözükmemekte.

Transalp, birçok motorseveri ikna etmeye devam etmekte. Parlak özellikleri olmasa da motoru, her devirde kullanıma hazır. Yolculu kullanımında da çok rahat ve güvenilir olması, sürücüyü yormaması, uzun yolculuklar için de ideal bir motor olduğunun göstergesi. Oldukça dik bir sürüş pozisyonu sağlamakta, selesi geniş ve dolgun, ayrıca geniş gidonu zor manevralarda bile sürücüye yardımcı olmakta.

Sonuç olarak asfalt üzerinde V-Strom'a üstünlük sağlayamasa da, Transalp'i uzaklara ama çok uzaklara, hatta Avrupa asfaltından da uzaklara, Afrika'ya götürmek istediğimizde sadece lastik değişimiyle kum tepelerinde dahi keyifli yolculuklar yapabiliriz.

Aynı sonuca KLE için de varabiliriz. Fakat 500 cc'lik motordan verim alabilmek için yüksek devirlerde doluşması gerektiği unutulmamalı. Zor zeminlerde motorun hızlı tepki verebilmesinin önemli bir özellik olduğunu göze alırsak, bu durumun bir dezavantaj olduğu açık. Ayrıca oldukça eğik olan sürüş pozisyonu nedeniyle, sele üstünde geçirilen ilk saatten sonra sırt ve bel ağrıları başlamakta. Bunun dışında 6.000 devirin üzerinde oldukça yüksek vibrasyon hissedilmekte. Yol kullanımında pek konforlu olduğu söylenemese de, tatmin edici yol tutuşu ve dengeli yapısı nedeniyle virajlı yollarda eğlenceli bir yolculuk yapmak mümkün.

Frenaj özelliklerine bakılınca V-Strom birkez daha öne çıkmakta. 1000 cc.'lik versiyondan alınan fren sistemi, önde 310 mm'lik, 4 piston kaliperli çift disk, arkada 260 mm'lik 2 piston kaliperli tek diskten oluşmakta. Güçlü fren sistemi, sınırlı mesafelerde güvenli bir duruşu garantilemekte.

Transalp'in fren sistemi de oldukça efektif. 256 mm'lik çift disk, 90/90-21'lik dar ön tekerleği güvenli bir şekilde yere bastırmakta. Ancak KLE'nin sahip olduğu 300 mm'lik çift pistonlu tek disk, rakiplerine oranla fren mesafesini biraz uzatmakta. Otoyol kullanımında V-Strom ve Transalp'in aerodinamik yapısı takdire değer. Suzuki'nin pleksiglas ön camı, sökülerek 50 mm'lik bir alan içinde kaydırılabilmekte.



Kawasaki'nin "inceliği" trafik içindeyken sanki küçük bir 125'liğin üzerindeymişçesine rahat hareket imkanı vermekte. Ancak artan hızla birlikte bacakların çok fazla dışarıda kalması sorun yaratmakta.

Karşılaştırmamıza fiyatlarla (İtalya fiyatları) son verelim. Yeni çıkan Suzuki V-Strom'un liste fiyatı 7.160 Euro. Transalp için 7.770, Kawasaki için ise 6.070 Euro'luk fiyatlar belirlenmiş ki Kawasaki'nin düşük fiyatı taşıdığı dezavantajların birçoğuna göz yummaya değer olabilir. Ancak sonuç olarak, sahip olduğu özellikler göze alındığında Suzuki V-Strom'un iyi bir yatırım olduğu tartışılmaz. Bakalım motorsiklet pazarı bu ilginç arza nasıl bir tepki gösterecek. **IKTEKER**

> **Basri Utku / İstanbul / Mart 2004**

Motociclismo'dan tercüme eden: Basri Utku



Karşılaştırma Yamaha FZS600 2. el dosyası

Bugüne kadar üretilen hesaplı Japon motorları arasında en iyi ilk üçte kendisine yer edinen Yamaha Fazer 600'ü sizler için mercek altına yatırıyoruz bu ay.

Son Sürat: 225km/s

Motor: 599cc,16V,Sıralı 4 silindir

Kuru Ağırlık: 189kg

Tüketim: 5.5lt

Genel Bakış

Basitçe anlatmak gerekirse; 90'lı yılların sonundan Yamaha YZF600 Thundercat motoru alınır, orta devirlerde daha yüksek çekiş elde etmesi için yeniden ayarlanır (motor bloğu ve pistonlar aynı ancak farklı silindir tepesi ve daha küçük karbüratörleri var), basit çelik şasiye monte edilir, üstüne sadece far etrafını kaplayacak kareyaj atılır ve karşınızda Fazer 600.

Buna bir de Fazer'in ilave torku eklenince, her devirde canlı karaktere sahip bir motorunuz oluyor. İlaveten konforlu sürüş pozisyonu, harika menzil (son modellerinde depo kapasitesi daha da artırıldı) ve işe yarayan rüzgar koruması da eklenince size düşen tek iş kalıyor; zevk almak.

Günlük kullanım açısından da iyi kartlara sahip Fazer. Arka seledede file takmak için çıkıntılar, rahat okunan göstergeler, orta sehpa (Thundercat'te olmayan bir aksesuar) ve oldukça geniş sele altı bagajı. Tüm bunların üstüne, parlatılmış egzantrik mili kapakları, siyah motor bloğu ve sadece görüntü için konmuş hava soğutma kanalları sayesinde albenisi de yüksek. Şu anda ne dediğinizi duyar gibiyim; 'Bu kadar iyi olduğuna göre, fiyatı da ona göredir'. Yanlış! Fazer sınıfının en hesaplı motorlarından biri. Niye çok sattığına şaşmamak lazım.

İkinci elde oldukça tutulan bir model Fazer. İngiltere'de, Honda Hornet ile beraber en çok talep gören motor. Çünkü her kesime hitab ediyor, her işe koşuyor.

Sürüş

Fazer piyasaya çıktığı günden beri hep beğenildi. Eski Thundercat, CBR'lar kadar yükseltilmemiş olsa da iyi bir modeldi ama Fazer'i duymayan kalmadı. Günlük kullanıma uygun olacak kadar kıvrak, uzun yolda yeterli konforu sunacak motor arayanlar eninde sonunda Fazer adıyla karşılaşır oldu. Hatta gün geldi Honda VFR (ki kendisi sport-touring kategorisinde referans noktasıdır) ile teraziye koyuldu. Peki onu bu kadar başarılı yapan neydi?

Güç eğrisini incelediğimizde cevap için ilk ipuçlarına ulaşıyoruz. Testlerde Honda

Hornet, Suzuki Bandit ve Ducati 750 Monster ile kapışırken; Fazer'in motoru maksimum torkunu Hornet ve Bandit'ten 1500 devir önce veriyordu. Ducati yüksek hacim avantajını kullanarak Fazer'i eziyordu ama aksini beklemek hata olurdu zaten. Hornet'in devir bandı sonunda ürettiği güç Fazer'dan fazla olsa da geri kalan tüm devirlerde güç-tork eğrisi Fazer'dan yana oldu. Son süratler konu olduğunda Fazer'in ufak kareyajının ne kâdir olduğu görüldü; rakibi olduğu Bandit 600'e 25km/s'lik fark atıyordu.

Frenlerini aldığı R1 sağolsun. Tüm bunların yanında, yarış ile enduro motor arası sürüş pozisyonu ile kullanıcıyı yormuyor.

Fazer 600, piyasaya çıktıktan(1999) 3 sene sonra makyajlanarak abisi Fazer 1000'i taklit etmeye başladı. Yeni göstergeler, daha büyük farlarla desteklenen yeni kareyaj, daha büyük benzin deposu başlıca değişikliklerdi. Sele daha konforlu hale getirildi. Büyüyen farlar sayesinde aydınlatma, yenilenen cam sayesinde rüzgar koruması iyileşti. Zaten iyi olan motor ise ellenmedi. Sağlık olsun.

Kullanım giderleri

Tek kelimeyle ucuz. Yüksek son süratine nazaran kasko maliyeti düşük. İlk üretilen modellerde periyodik bakımları her 6000km'de idi. Yamaha bunu 2001 ve sonraki modellerde 9000km'ye çıkarttı. Ama 99-01 arası modellerde bile 6000'i geçen bakım periyotları sorun yaratmıyor. Tabandan tavana kareyajı olmadığından, ellerini yağlamaktan korkmayanlar için üzerinde çalışması kolay bir motor Fazer. Yakıt tüketimi fazla zorlanmadan 5lt/100km seviyesinin altına çekilebiliyor. Zincir ve dişlileri de İtalyan motorlarındaki gibi peynirden yapılmamış. Kolay eskimiyor. Genel olarak, Bandit kadar ucuz bakılmasa da CBR600'den daha ucuz sürüldüğü kesin.

Dayanıklılık

Oldukça iyi. Gene de karşılaşılabileceğiniz olası bazı sorunlardan bahsedelim. Marş basmada veya devir göstergesinin 5000'de takılıp kalmasında sorun yaşıyorsanız, gaz konum sensöründe arıza var demektir (aynı sorun Diversion 900 ve diğer Yamaha'larda da görülüyor). Benzin depo göstergesi bozulup yanlış değerler gösterebilir. Fren kaliperleri kışın paslanıp diske kilitlenebilir. Belli aralıklarla temizlemek soruna çare oluyor. Bazı servisler her periyodik bakımda kaliperlerin sökölüp temizlenmesini öneriyor.

İşçilik bu fiyatta bir motor için çok iyi. Egzoz biraz paslanma eğiliminde; motor bloğunun siyah boyası da bazı motorlarda dökülebiliyor ama bunun dışında sorunu yok. Bazı kullanıcılar debriyaj kolunun sertliğinden şikayetçi olabiliyor. Ancak kavrama sorunsuzca görevini yapıyor. Son olarak, sürekli uzun yol kullanımı ile km sayacında 360.000km görmüş kullanıcılara rastlamak mümkün. Motor biraz yıpranmış olsa da hâlâ yürür vaziyette olduğunu görmek enteresan.

Nasıl daha iyi hale getiririm?

İlk seri Fazer'lerde tekli halde yanan kısa hüzmeli farlar hiçbir işe yaramıyor. Yolu



2002'deki makyaj operasyonu ile kareyaj Fazer 1000'e benzetildi. İster inanın ister inanmayın ama Fazer'in motoru 4000 devirin altında R6'dan daha fazla güç üretiyor. Burada eşitlenen eğriler 10.000 devire kadar başabaş gidip ancak bundan sonra R6 arayı açmaya başlıyor. Bunun pratikteki anlamı ise kullanımı çok keyifli bir motor. 4000-5000 devir civarlarında istediğiniz viteste rahatça hızlanabiliyorsunuz. Hatta bu açıdan, yeni R6 motoruyla donatılan güncel Fazer'dan bile başarılı. Motorun frenleri ise video'nun dondur düğmesine basmışçasına etkili çalışıyor.

1998-2002 arası Fazer Oh, R1'den alınan frenlerini de unutmayalım. İlk bakışta malzeme deposunda arta kalanlarla yapılmış gibi dursa da, Fazer'in hamurunda diğerlerinde olmayan birşey var. Görüldüğünüzde zeka seviyenizin sorgulanacağı, karşı konulmaz gülümsetme etkisi. Sebep? Başlangıç olarak, Thundercat'in 600'lük motoru kendi kategorisinin en torklu motorlarından biridir.



Rahat okunabilen panel ve benzin depo göstergesi FZ6'nın artıları arasında. Ön zincir dişlisini 15'li'den 14'liğe düşürmekle başlayabilirsiniz. Sürüşte fark edeceğiniz değişmeyen son sürate karşın kuvvetlenen ivmelenme olacaktır. Gidon eski nesil tasarım olduğundan değiştirmek isteyebilirsiniz. 25mm daha alçak gidon takıldığında one binen ağırlık artarak sürüş dinamiğini iyi yönde etkileyecektir. Ancak bu değişikliği 2002'den önceki modellerde yapmak için karenci biraz kesmek gerekiyor. Aksi halde gidon tam çevrildiğinde kenarlara çarpıyor.

mumla aydınlatın daha iyi. Eliniz elektrik aksamına yatkınsa ufak bir kablolama operasyonu ile her iki farın aynı anda yanmasını sağlayabilirsiniz. Mevcut ampullerin yerine yeni nesil, çıkış gücü aynı olsa da yaydığı ışık daha fazla olan ampullerden takabilirsiniz (Osram SilverStar, Philips VisionPlus vs.). Makyaj sonrası üretilen modellerde her iki far da aynı anda devreye giriyor.

Karbüratör vakum borularını yeniden ayarlayarak 1 ve 4 nolu silindirleri kendi arasında, 2 ve 3 nolu silindirleri de kendi arasında bağlantılandırırırsanız, alt devirlerde esneklik artıyor. Son olarak, standart amortisör yağını 15W ile değiştirerek daha sert yürüyen aksama sahip olabilirsiniz. Fabrika çıkışı yağ, performanslı sürüşlerde fazla yumuşak kalıyor.

Alırken nesine bakayım?

Yaşlı Fazer'lerde yakıt deposunun bittiği yere bakın. Depoda biriken su tankın en alt-arka noktasına toplanarak depoyu içten çürütüyor. Egsoz manifoldundan çıkan downpipe borularında paslanmaya dikkat edin. Motorun belki de en zayıf noktası bu borular. Havada bulut görseler paslanmaya başlıyorlar. Yapılabilecek en mantıklı modifiyelerden biri bu boruları paslanmaz çelik komple egsoz sistemi ile değiştirmek.

Karenci dikkatlice inceleyin. Özellikle aynaların monte edildiği yerde çatlak olup olmadığına bakın. Karencidaki çatlaklar, plastik aksamı şasiye bağlayan noktalara kadar ilerlediyse farların düşmesine sebep olabilir.

Rakipler:

Honda'nın eski Hornet'leri daha yavaş olsa da daha istekli gidiyor. Toplamda Fazer kadar artıya sahip olmasa da en yakın rakib Hornet. Ayrıca Hornet menzil konusunda çok gerilerde kalıyor. Son nesil Hornet'ler ise daha dişli rakipler ve Fazer'a gerçek anlamda alternatif oluyor. Suzuki'nin Bandit'leri daha ağır, yavaş, sarsıntılı ve kesinlikle Fazer ayarı değil. Fiyat olarak daha hesaplılar tabii, belirtmeden geçmeyelim. Kawasaki'nin 600'lük ucuz ve basit spor kategorisinde bir motoru yok. En yakın verebileceğimiz örnek Z750 ki o da henüz ikinci ele düşmedi. Karşılaştırmaya dahil etmek biraz haksızlık olur. Üstelik, 0km Z750'ye vereceğiniz parayla iki tane Fazer alabilirsiniz muhtemelen.

Kullanıcı Yorumları:

• Orta yaş krizini aşmak için harika bir yol arkadaşı;

Senelerdir motor almak istiyordum ama bir türlü engelleri aşip da ona kavuşamıyordum. En büyük sorun küçük yaştaki oğlumun tüm vaktimi almasıydı. Sonunda biraz büyünce karımı kandırıp motor avına çıktım. İki ay boyunca dergiler okudum, mağazaları dolaştım. Önceleri SV650S almayı düşünüyordum ama 1.80'in üzerinde biri için ufak kalacağından vazgeçtim. Motor eğitmenimin tavsiyesi üzerine bir

gün Fazer testine çıktım. Motoru geri getirdiğimde ne alacağıma karar vermiştim. 4 silindirli motorun çekiş gücünü, pürüzsüz karakterini ne kadar anlatmaya çalışsam da yetmeyecek, biliyorum. Kurslarda kullanılan 500cc'lik V2 motorlarla uzaktan yakından alakası yok. Bunun üstüne, son derece konforlu sürüş pozisyonu ve selesi var. 100km ile 2 saat gittikten sonra bile mola verme ihtiyacınız doğmuyor. Son sürat olarak kadranda 230 görüp 100km/s hıza 4sn'den erken ulaşıyor. Ehliyetinizi kaptırmamak için sağ elinizde mukayet olun yani. Yolda giderken Honda Firestorm'larla yetişmek hiç sorun olmuyorken super sporlara bulaşmamak gerekiyor. GSX-R 1000, Fazer'ı kahvaltı niyetine yiyecektir büyük ihtimalle. Her motor gibi Fazer da ilgi istiyor. Kışın düzenli yıkanmayan motor kısa sürede paslanmaya yol açıyor. Amortisörler, egsoz ve manifold boruları ilk paslanan yerler. Boya kalitesi fena değil ama çizilmelere karşı aşırı duyarlı. Montunuzun fermuarlarına dikkat edin.

• Herkese hitap eden bir motor;

Yollarda niye bu kadar çok görüldüğüne şaşmamak lazım, çünkü gerçekten övgüyü hakediyor. Uzun yol konforu beklenenin üzerinde. Avrupa'nın pek çok yerini gezdim. Hiçbir sorun çıkartmadı. Motoru asıl alma amacım eğlence motoru olması açısından. Ancak hala motorun limitlerini zorlamadım. Ne kadar yatırırım yatırırım, hala daha yolu varmış gibi geliyor. Kullanıcısına verdiği güven duygusu olağanüstü. Üzerindeki lastikleri Pirelli Dragon'larla değiştirdim. Yol tutuşa katkısı olduğunu düşünüyorum. Motorum şu anda 3 yaşında ve hala bayıdan yeni çıkmış gibi parlıyor. Kalitesinden çok memnunum. Tek beğenmediğim tarafı arka süspansiyonun fazla yumuşak olması. Amortisör kapandıktan sonra geri gelirken fazla yaylanıyor, bu da sportif sürüşü törpüleyor.

Fazer 600 hakkında bilmeniz gereken 6 nokta:

- Fazer ismi ilk olarak yarı V-Max vari görünümüne sahip 20 sübaplı FZ750'ye verildi. Ama müşterisi çıkmadı.
- Gaz sensörünü ayarlamak için özel bir tornavidaya (Torx) ihtiyacınız var.
- Dynojet Fazer için özel kit çıkartma zahmetine girmedi. Motorun ihtiyacı yok çünkü.
- Top case takmak motorun aerodinamisini mahfedediyor. Yapmayın.
- Depo göstergesi 180km olana kadar yarısı dolu gösteriyor. Sonrasında endişe verici hızla düşmeye başlıyor. Sakin kullanıldığında 300km'lik menzile ulaşmak mümkün.
- Aynalar sarsıntısız, arka görüş tatminkar. Ayrıca R6 da olduğu gibi, açılı bozulmadan içe katlanabiliyor. **İKİTEKER**

Teknik Özellikler:

(2002 ve üstü modeller parantez içinde)

Motor	599cc, 16V, sıralı 4 silindir
Kuru ağırlık	189kg
Sele yüksekliği	790mm
Yakıt Tankı	19lt (20lt)
Güç	84HP @ 11.000 (81HP @ 11.500)
Tork	43lb.ft @ 7750 (47lb.ft @ 7900)
Son sürat	215 km/s (225 km/s)
Tüketim	5.2lt/100km (5.5lt/100km)

Tarihçe:

1998	İlk sunum. Kırmızı veya siyah renk seçenekleri
1999	Gümüş ve sarı renkler eklendi.
2000	Yeni sele ve S modelinde iki farklı ton boya seçeneği.
2001	Mavi, sarı ve gümüş renk seçenekleri (kırmızı ve siyah durduruldu).
2002	Fazer 1000'e benzer hale getirildi. Depo büyüdü, karenci yenilendi.

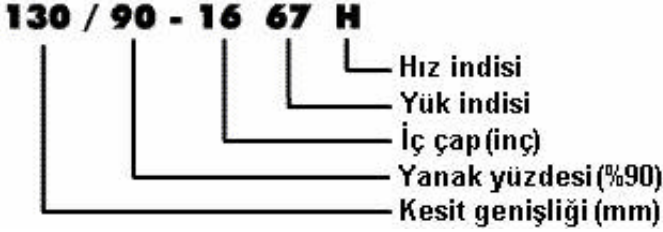
> İlker Eryılmaz / Nisan 2004 / Belçika

ikiteker dostlarının buluşma adresi
www.ikiteker.org

Teknik Metrik olmayan lastik ölçüleri

Metrik lastik ölçülerini hepimiz öğrendik (İkitekera E-zine Şubat sayısı) Lastiklerde görüp de "Bu da ne!!!" diyebileceğiniz diğer gösterimler "alfabetik" ve "inç" tabanlı olanlar. Bunlar da bu gösterimler için tablolar:

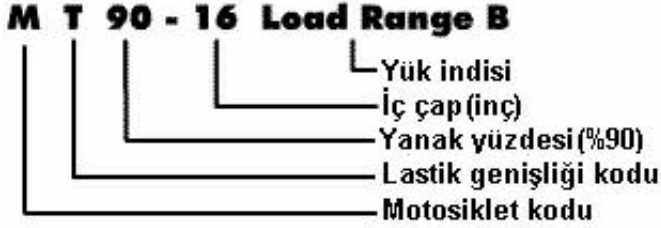
YOL LASTİKLERİ İÇİN ÖLÇÜ GÖSTERİMLERİ METRİK GÖSTERİM



İNÇ TABANLI GÖSTERİM



ALFABETİK GÖSTERİM



Yük indisi, belirtilen hız indisindeki hızda lastiğin toplam yük taşıma kapasitesini belirler (Bkz. e-zine şubat). Bir de motokross lastikleri bu notasyonların hiçbirine uymayabiliyor. Mesela 400-18 ölçüsü 4 inç kesit ve 18 inç çapı ifade ediyor. O da başka zaman... **İKİTEKER**

Ön Lastik		Arka Lastik			
Metrik	Alfabetik	İnç	Metrik	Alfabetik	İnç
80/90	MH90	2.50/2.75	110/90	MP85	4.00/4.75
90/90	MJ90	2.75/3.00	120/90	MR90	4.50/4.75
100/90	MM90	3.25/3.50	130/80		5.00/5.10
120/80		4.25/4.50	140/80		5.50/6.00
120/90	MR90	4.25/4.50	140/90	MU90	5.50/6.00
130/90	MT90	5.00/5.10	150/80	MV85	6.00/6.25
			150/90	MV85	6.00/6

HIZ İNDİSİ TABLOSU

Maksimum Tasarım/Test Hızları (km/s)

Motosiklet Hız indisi

J Tipi	99	160
N Tipi	139	224
P Tipi	150	240
S Tipi	179	288
H Tipi	208	336
V Tipi	238	384
Z Tipi	238+	384+

**2.00, 2.25 & 2.50 inç nominal kesitli lastikler
120 km/s hız içindir.**

Çeviri: www.webbikeworld.com

> Oray Orkun Cellek / Mart 2004 / Ankara
ocellek@hotmail.com

İKİTEKER 16

Bu sayıda emeği geçenler

- > Fuar izlenimleri İlkay Ersoy
- > V-Strom, KL500 ve Transalp Karşılaştırması Basri Utku
- > Yamaha FZS600 2. el dosyası İlker Eryılmaz
- > Metrik olmayan lastik ölçüleri OrayOrkun Cellek

Fahri Editör Sinan Özgen sinanozgen@icqmail.com

Editör Bora Yurtören bora@bilgisayar.com

Tasarım ve Uygulama Hidayet Gürdal hg@rafineri.net

Yayınlayan Egemen Ergel egemen@ergel.net

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

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

İKİTEKER 17

Gelecek sayıda

- > **BMW1100R** Sinan Özgen
- > **OMMARA-Yol Eğitimi nasıl birşeydir?** Hidayet Gürdal
- > **23 Nisan Çanakkale Gezisi** Timuçin Uygun

ikitekera 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.**