

# İKİTEKER

İKİTEKER.ORG | MOTOSİKLET E-ZİNE | PARA İLE SATILMAZ | AYDA BİR YAYINLANIR | MAYIS 2004 | SAYI 17

## bu sayıda

- > Robin Williams'la OMM-ARA17 Hidayet Gürdal
- > Bir Roadster üzerinde 10 bin mil  
Eralp Terem, Özden Güney, Sinan Özgen
- > Spor Gezinler İlker Eryılmaz
- > Bu motor denilen nesne  
aklıma nereden düştü? İlker Saltoğlu

Disk  
kilidinizi  
açmayı  
unutmayın!

Kapak Fotoğrafi > Sinan Özgen

## BMW Rider Academy İstinye'de açıldı

**BMW Rider Academy 2 Mayıs Pazar günü harika bir gösteriyle açıldı.**

BMW Rider Academy, Borusan Oto İstinye tesislerinde açıldı. Motosiklete yeni başlayanlardan ileri seviyeye kadar geniş bir yelpazede, motosiklet severlere kaliteli eğitim sağlayacak olan Rider Academy'nin açılışında, James Bond'un 'Yarın Asla Ölmez' filminde Pierce Brosnan'ın dublörünü yapan Jean Pierre Goy'un gösterisi nefes kesti.

Motosiklet akrobati, 7 dünya rekoru sahibi 43 yaşındaki Goy'un yarım saat süren gösterisini motosiklet tutkunları heyecanla izledi. Eğitim alanı, yol ve enduro pistleri bulunan BMW Rider Academy'de sadece BMW kullanıcılarına değil, tüm motosiklet severlere hizmet verilecek." **İKİTEKER**



## Motosiklette yeni bir çılgır: Honda Griffon

**"Hızlı modelleriyle tanınan Japon motosiklet üreticisi Honda, Tokyo Otomobil ve Motosiklet Fuarı'nda Griffon'u tanıttı. Oldukça değişik bir görünüme sahip olan prototip Griffon'un bir özelliği de otomatik şanzımana sahip olması.**

Honda motosiklet sınıfına yeni bir soluk kazandırmaya hazırlanıyor. Griffon adı verilen ve oldukça ilginç bir görünüme sahip olan bu yeni model, yüzünü ilk kez Tokyo Otomobil ve Motosiklet Fuarı'nda gösterdi. Bu ilginç motosiklet tasarlanırken scooter modelleri baz alınmış. Ancak sadece baz alınmış demek daha doğru olur. Çünkü Griffon'un görünümü daha önce hiç karşılaşılmadık özellikler içeriyor. Alışılmış bir motosiklet ya da scooter görünümünden çok, bir uzay aracını andıran Griffon, şimdilik bir prototip olarak anılıyor. Ancak Honda'nın özellikle motosiklet ve scooter sınıfındaki yenilikçi çizgisi bu motosikletin uzun süre prototip olarak kalmayacağını en önemli göstergesi.

Griffon'a ilk bakıldığında etkilenmemek imkansız gibi. Sivri ve keskin hatlara sahip olan araç üç farklı renkte dizayn edilmiş. Bu renkler arasında geleceğin rengi olarak bilinen gri ön plana çıkıyor.

Kafa grenajının yanlarına takılan siyah parçalara yandan bakıldığında kol gibi duruyor. Bu parçalar ön bölümde sürücünün ayaklarını korurken, üzerinde yer alan gözler de küçük eşyalara ev sahipliği yapıyor. Tek noktadan bağlantılı süspansiyon sistemine sahip olan Griffon'da ABS standart olarak yer alıyor. Oldukça konforlu sürücü ve yolcu selesine sahip olduğu söylenen Griffon'daki yolcu selesi kademeli olarak yukarıya kalkabiliyor. Ayrıca selenin altında yer alan cep de bu şekilde kullanılıyor.

Griffon'da ayrıca akıllı kart denilen bir sistem bulunuyor. Günümüz otomobillerinde de kullanılan bu akıllı kartı üzerinizde taşımanız, motosikleti çalıştırmamız için yeterli. Elektronik olan bu sistem, üzerinizdeki anahtarı algılıyor ve bütün kilitleri açıyor.

Tüm bunların yanında arka bölümde yer alan bir CCD kamera yardımıyla arka bölümdeki görüntü gösterge panelinin altına yansıtılıyor. Bu sayede sürücü arkadan gelen araçları da rahatlıkla kontrol edebiliyor.

750 cc hacminde, 4 silindirli, yeni nesil VTEC motorun kullanıldığı Griffon'un en önemli özelliklerinden biri otomatik şanzımanı. Böylelikle yakın gelecekte kullanılacak olan motosikletlerde otomatik şanzımanların yaygınlaşacağı da kesinleşmiş görünüyor. **İKİTEKER**



# Deneyim Robin Williams ile OMM-ARA17

ARA 17'ye hoşgeldiniz!

Böyle başlıyordu OMM eğitim direktörü Bülent Boytorun'dan gelen mektup ve şöyle devam ediyordu: "Katılım belgenizin ve ödeme ile ilgili bilgilerinizin elimize ulaşması sonrasında sizinle motosiklet dolu bir haftasonu geçireceğimiz için mutluyuz. Bizi çok yoğun bir haftasonu beklediği için bu etkinlikle ilgili bir takım şeyleri hatırlatmam gerekiyor. OMM-ARA eğitimine gelirken birkaç noktayı gözönünde bulundurmanızda fayda var. 3 gün boyunca çok yoğun bir programımız olacak. Çok yorulacaksınız.

- Bugünden itibaren uykunuza dikkat edin. Eğitime yorgun ve uykulu gelmeyin. Bu sizin ve diğer katılımcılar için tehlikeli olabilir.
- Alkol ve benzeri maddeleri aşırı tüketmeyin. Dinlenmiş bir beyin ve bedene ihtiyacınız olacak.
- Motorunuzu kontrol edin. Tüm sıvıları ve lastiklerinizin hava basıncını. Zincirinizin kontrol edin, gerekiyorsa yağlayın. Minimum güvenlik ölçütlerini yerine getirmeyen motor ve sürücüyü kabul etmeyeceğiz.
- Eğitime her zaman dolu depoyla gelin. Planlanmış molalar dışında benzin almak için durmayacağız.
- Ekipmanlarınızı kontrol edin. İhtiyacınız olan:  
Vizörü temiz ve çiziksiz bir kask  
Korumaları olan bir motosiklet ceketi  
Korumaları olan bir motosiklet pantolonu  
Motosiklet çimesi ve eldivenleri.
- Rotamızın büyük bir kısmı orman ve dağ yolları içinden geçecek. Bu yüzden kötü hava koşullarına karşı hazırlıklı olun. Termal kıyafetler ve yağmura karşı koruyucu elbiselerinizi yanınızda bulundurun. Hava ne durumda olursa olsun yolumuza devam edeceğiz. Hazırlıklı olun!
- Belgelerinizi kontrol edin. Motorla ve sizinle ilgili tüm kimlik ve belgelerinizi yanınızda bulundurun. Kaskonuzun tarihini kontrol edin. Gerekiyorsa yenileyin.
- Yanınıza mutlaka bir cep telefonu alın."

Evet. Tüm bu kurallar silsilesinin ardından 3 günlük program geliyordu. 23 Nisan Cuma gününü Autodrom pistinde, 24 ve 25 Nisan günlerini de yolda geçirecektik. Rota'nın haritaları da ekteydi. Birkaç gün öncesinden de katılımcılar için otel rezervasyonlarının yapıldığı bilgisi de verilmişti. Anlayacağınız hazırlık aşaması katılımcılar için oldukça detaylı hazırlanmış ve hiçbir şey atlanmamıştı.

Geçen yıl da ARA14'e katılmış ve çok keyif almıştım. Teorik eğitimlerimizi Borusan İstinye'de almış, 2. gün Şile otoyoluna girişte bir benzin istasyonunda buluşmuş, Şile / Ağva / Kandıra / Akçakoca üzerinden Bolu'ya çıkmış ve orada konaklamıştık. Ertesi gün Bolu'dan çıkıp Seben Yaylası'na doğru hareket etmiştik. Herşey çok güzeldi. İnanılmaz manzaralar eşliğinde "Gözlemleri Sürüş" yapıyorduk. Taa ki Seben Yaylası'nda dik bir yokuşu inerken anlamsız bir stres yapıp çok düşük bir hızda 180°'lik virajı alamamış, aslına bakarsanız almış ama virajın içinde micirlenmiş -ben hatırlamıyorum- Gözlemcim ve eğitmenimiz Paolo Volpara'nın söylediğine göre ön frene asılmış ve kendimi yerde bulmuştum. Durum gayet açıktı. Dö-



Yavaş Manevra Eğitimi



Fren Eğitimi

neceğim yöne bakacağıma (Separate your vision from your direction) yolun kenarındaki micirlara takılıp (Target Fixation), o tarafa doğru gidip, sonra da paniklemiştim. Neyse... Bütün grup tepeden inerken beni öyle görünce şaşırılmışlardı. Allah'tan motorda birşey yoktu, toparlandık ve yola devam ettik ama yolun kalanında bendeki motivasyon ve enerji bitmişti. Virajlara girerken betim benzim atıyordu. Grubun tail'i olan Rahmi Barutçu durumu farkedip, toparlanmam gerektiğini söyledi ama olmuyordu işte. Sonra otoyol girişine kadar önüme geçti ve ben hep onun izini takip ettim. Sonra da otoyoldan şaşımsam İstanbul'a dönmüş ve Parkorman'daki yemek sonrası sertifikalarımızı almıştık.

Bu mevzunun üzerinden neredeyse 1 yıl geçti. Bu arada "Doğan görünümü" sevgili Honda NX4 Falcon'umla binlerce kilometre yaptım. Bir kere bile tık demedi ve beni istediğim her yere götürdü. Ama Mart ayı gelip, fuardaki muhteşem makineleri görünce gaza gelip, bir Honda CB900F Hornet aldım. Yani enduro'dan naked bike'a geçiş yaptım. Motoru fuardan sonra bir arkadaşımın alıp, otoparkımıza koyduk. 4 silindireli ve yaklaşık 110HP'lik bu makine gerçekten inanılmaz görünüyordu ama ona bir hafta elimi süremedim. Hemen İngiltere'den motor koruma mantarları (mushroom engine guard), orta sehpa (center stand), ön cam (fly screen) vs siparişlerimi verdim. Falcon'um hâlâ elimde olduğu için onu kullanıyorum ama yeni başlayan bir arkadaşımıza satınca Hornet'in eline düştüm :)

Bir Salı akşamı otoparka gittim, makinenin üstüne oturup, otoparkta bir kaç tur attıktan sonra, İstinye'deki İkteker toplantısına gittim. Motor inanılmazdı, ertesi günden itibaren de üstünden inmedim zaten. Neyse, hafta sonu küçük bir tur, işe gidiş-gelişler falan derken 400km kadar yol yaptım. Sigortamı da yaptırdıktan sonra sipariş verdiğim aksesuarlar da geldi ve hepsini taktırdım.

Perşembe akşamı da işten erken kaçıp, ekipmanlarımı tamamladım. Nihayet eğitime hazırdım!!!

## 1. gün

Tüm bu tantanadan sonra 23 Nisan günü gelip çattı. Cuma sabahı İngiliz eğitmenimiz Jon Taylor'u otelinden alıp, toplam 5 motor, teorik ve uygulamalı eğitimin yapılacağı Tuzla'daki Autodrom'a doğru yola çıktık. Autodrom [www.autodrom.com.tr](http://www.autodrom.com.tr) gerçekten güzel bir tesis. Tam olarak tamamlanmamış sanırım. İçinde bir normal pist, ona bağlı karting, RC-Car pisti, kafe-restaurant, satış mağazası, konferans salonu, garajlar vs, anlayacağınız herşey var.

Tüm grup ve eğitmenler geldikten sonra teorik eğitim için konferans salonuna yerleştik. İngiliz eğitmenimiz Jon Taylor bize sistemi bir Powerpoint sunumu eşliğinde anlatmaya başladı. "Neymiş bu Sistem?" dediğinizi duyar gibiyim. Kısaca anlatayım:

Sistem, Philip Coyne tarafından yazılmış ve İngiliz Polis Vakfı tarafından bastırılmış "Motorcycle Roadcraft - The Police Rider's Handbook to Better Motorcycling / Motosikletli Polislerin Daha İyi Sürüş Teknikleri - Motosiklet El Kitabı"nın içeriğidir. Jon Taylor da yıllardır hem polislere, hem de gelişmiş sürücülük teknikleri öğrenmeye çalışan insanlara eğitim vermektedir. Kendisi IAM'in (Institute of Advanced Motorists) üyesidir ve şu ana kadar düzenlenen OMM-ARA Yol eğitimlerinin çoğunda eğitmen olarak görev almıştır. Bu kitap şu an için Türkçe'ye çevrildi ve çok yakında piyasaya çıkacak. Böylece herkes ileri sürücülük teknikleri konusunda hem Türkçe bir kaynağa kavuşmuş olacak, hem de sistemi ilk elden öğrenebilecek.

Evet, nerede kalmıştık. Yaklaşık 4 saat boyunca (birkaç kahve molası ve öğle yemeği arası) teorik eğitim verildikten sonra, daha önce OMM eğitim direktörü Bülent Boytorun tarafından hazırlanan eğitmen ve öğrenci eşleştirmeleri yapıldı. Ben Jon Taylor'un grubundaydım ve motorlarımıza grubumuzu belirten renkli çıkartmalarımızı yapıştırıp, isimlerimizi yazdık. Daha sonra pistin arkasında yer alan





3. gün rotası

vapurun önüne yerleştik.

Her grup, 8 motor, bir scout (öncü ya da izci), bir hoca (instructor) ve bir tail (artçı ya da grubun peşinden gelen kişi)'den oluşuyordu. Scout, grubun önünden yola çıkıp, 25km sonra uygun bir park alanı belirleyip, grubu bekliyordu. Grubta her katılımcının 1'den 8' kadar bir numarası vardı ve bu sıralama ile yol alacaktık. Bir benzinlikte son kontrollerimizi (yakıt ve lastik basınçları) yaptıktan sonra, Jon teorik eğitimden bazı hatırlatmalar yaptı ve gözlem yapılacak ilk kişiye, yani bana walkie-talkie cihazını verdi. Kulaklıklarımızı takıp, ses kontrollerini yaptıktan sonra yola çıkmaya hazırдық. Walkie-Talkie'nin amacı şu: Hocanız, yolda giderken, pozisyonunuz ve hızınızla ilgili düzeltmeler yapıyor. Siz de bunlara uymaya çalışıyorsunuz. Eğer doğru bir hız ve pozisyonda giderseniz hiç müdahalede bulunmuyor. Bu kadar basit!

Scout'umuz önceden yola çıkmıştı. Ben önce, Jon arkada ve ekibin kalanı yola çıktık. Ben hemen 1-2-3. vitesle gazlayıp uzadım ve ilk uyarımı yedim. Şehir içindeydim ve 50km'lik hız limitlerine uymam gerekiyordu :) Yavaşladım ve öyle devam ettim. Ama Jon'u aynamda göremiyordum. "Vay anasını, amcam ne güzel gözlemliyor, onu göremiyorum bile" derken, sağda öncümüz Fuat'ı gördüm. Sınırım Karamürsel içindeydik ve sağa dönüp, İznik Gölü'ne doğru tırmanacaktık. Ben de sağa çekip bekledim ve 1-2 dk sonra grup görüldü. Anlaşılan yavaşlamama rağmen yine de uzamıştım. Jon birşey söylemedi. Sağa doğru dönüp, yokuşu tırmanmaya başladık ve birkaç km sonra Kocaeli Körfezi'ne hakim bir noktada duran Fuat'ın yanına park ettik. Kasklar çıktı ve Jon benimle ilgili yorumlarını yapmaya başladı. Şehir içinde hız limitlerine uymamıştım, yokuş yukarı çıkarken birkaç kez çizginin dışına çıkmış, virajlara doğru noktalarda girmemişim. Gerçi yolda da bu

uyarıları telsizle yapmıştı. Sol virajlarda yolun sağına girmiyordum. O da söyledi ve ben hemen atladım: "I don't like the nearside, Jon! (Yolun kenar bölümünü sevmiyorum)" Ama bu eğitimde yol kenarlarıyla barışık olmam gerekiyordu. Eğer, sola dönen virajlarda, yolda güvenliğinizi tehlikeye atacaktır, çukur vs gibi şeyler yoksa, her zaman yolun en sağını kullanmak gerekiyordu. Böylece virajın içini daha rahat görebilirdik. Al sana ders işte! Neymiş efendim, yolun kenarını sevmiyormuş. Ben "Gözlemleri Sürüş"ümü bitirdiğim için grubun en arkasına, yani artçının (tail) önüne geçtim ve 2 numaralı gözlemi başladım.

Veee metreler kilometreleri, sol virajlar, sağ virajları, harika manzaralar, köyleri takip ettim. Topçular iskelesinden başlayan yolculuğumuz, 25 km'de bir verilen molalar ve değerlendirmelerle Karamürsel / Boyalıca / İznik / Narlıca / Orhangazi / Yalova ve Çınarcık'tan sonra Marmara kıyısındaki Esenköy adında küçük bir kasabada öğle yemeği molası verdik. Bileklerim ağrıdan kopma noktasındaydı. Sınırım daracak dağ yollarında kendimi biraz fazla germiştim. Paolo, "Uzun bir yol sonunda motorcunun kollarının değil, bacaklarını ağrıması gerektiğini" söyler. "Kollar gidonu her zaman gevşek tutmalı, arada bir kolların ve bedeninin durumu kontrol edilmeli, bacaklara motorun yakıt tankını sıkı sıkıya sarmalı. Böylece motorun kontrolü daha kolaylaşır." Evet, kendimi çok germiştim, bu da sürüşüme yansırıyordu. Virajlarda çok gergindim. Eğitimden önce gözlemleyen ve ara-sıra gruba dahil olan Apo'da durumumu farketmişti ve rahat olmamı söylüyordu. Ben de aksine bahane üretiyordum. "Abi, yol çok bozuk, bu makinenin üstünde tüm sarsıntılar direkt kollarımda patlıyor. Kollarım şok-emici gibi çalışıyor. bu yüzden yoruluyorum" falan diyordum. 1 saatlik bir dinlenceden sonra tekrar yola vurduk kendimizi. Armutlu ve Gemlik'ten sonra genişçe bir yola girdik ve Bursa'ya yakın bir noktada eğitimin 2. gününün gözlemleri sürüş kısmı bitti. Bu arada ben 2. gözlem-



Otelden ayrılıyorz...



Biz mola vermişken 1. grup yanımdan geçiyor



Paolo hiç yorulmuyor. Anlatıyor da anlatıyor...

li sürüşümü de yapmıştım ve ilkinde nazaran daha iyiydim. 2. gözlemlerim sürüş sonrası Jon fren lambasının yanmadığını farketmiştim ve mola noktasında durunca hemen müdahale etti ve gevşeyen soketleri yerine oturtunca lamba yine çalışmaya başladı. Tabii, gıcır Hornet'im o kötü dağ yollarına dayanamamış, sarsıntıdan soketleri gevşemişti. Bu da başka bir eğitici durum aslında. Her mola noktasında motorun tüm aksamlarını kontrol etmek lazım. Çalışmayan bir fren lambası hayatınıza mal olabilir.

Tüm o yolların sonunda keyfim biraz kaçmıştı açıkçası. Özellikle yokuş aşağı inişlerdeki virajlarda hep fren kullanıyordum. Bir türlü "Smooth" bir şekilde virajları alamıyordum. Her seferinde bakışımı yenileyemiyor, sonra da panikliyordum.

Grubun düzenini bozmadan Bursa'ya girdik. Grupta 2 tane havalı Harley Davidson olunca bayağı ilgi çektik doğrusu. Tüm mola noktalarında herkes direkt onlara koşuyordu. Benimkine ve endürolara bakan yoktu : (

Bursa'da bir park içinde yer alan otelimize girip, motorlarımızı parkettikten sonra hemen odalara koştuk. Üzerimdeki zırhları atıp, duşun altına girince biraz kendime geldim. Hemen üstümü değiştirip, otelin bahçesine indim. Öncümüz Fuat'la birlikte otururken, OMM üyesi ve Bursa temsilcisi Tolga Çilingir de yanımıza geldi. Bursa'dan yola çıkıp, Aprilia Caponord'uyla Bursa'dan yola çıkıp, Gemlik civarında Paolo'nun grubunu karşılamış ve onlara eşlik etmişti. Motor seslerini duymamıştım ama Paolo'nun grubu da sağ salım gelmişti anlaşılabilir. Tolga, birkaç gün önce IAM lisansı aldığı için keyifliydi. Birer bira ısmarlayıp, başarısının şerefine içtik. Az sonra Paolo, Jon, Bülent ve grubun diğerleri de bahçeye dökülmeye başladılar. Herkesin yüzünde yorgunlukla karışık tatlı bir gülümseme vardı. Oturup, espriler eşliğinde günün değerlendirmesini yaptık. Bu arada OMM üyelerinden Jale de Bülent'in motorunda artçıydı ve tüm gün boyunca eğitimi filme almıştı. Bülent, Paolo'nun tail'i olduğu için diğer grubun filmi çekilmişti. HD kullanan bir arkadaşın kısa süreli yolun dışına çıkışını da çekmişti. Allah'tan o arkadaş, durumunu toparlayıp, motorunu kaydırmadan yola dönmüştü.

Daha sonra uzun akşam yemeğinde Paolo, harika esprilerini ve keyifli sohbetini bizimle paylaştı. Yemek sonrası Apo, eğitimin genel gidişinden, hocaların ilgisinden memnun olup-olmadığımızı sorarak notlar aldı. Herkes eğitimle ilgili fikirlerini söyledi, eksiklikleri tartıştı. Tüm bunların sonunda Apo, bu bilgiler ışığında ilerideki ARA eğitimlerinin daha da mükemmelleştirilmesi için çaba gösterileceğini söyledi. Günü sonlandırıp odalarımıza çekileceken, Paolo'nun grubunda daha önce bahsettiğim kaza tehlikesini atlatan dostumuz, yarınki eğitime katılmayacağını, çünkü bugün yeterince dolduğunu, bunları hazmetmeden de kendisini zorlamak istemediğini söyledi. Aslına bakarsanız haklıydı da ama bu abimiz 48 yaşındaydı. Motorlara ilgisini bir HD aralık gidermek istemiş ve OMM eğitimlerine katılarak daha bilinçli ve gelişmiş bir sürücü olma çabası içine girmişti. Ancak seçtiği motor yaklaşık 300kg'ydı ve km olarak deneyiminin azlığı onu bugünkü parkurda oldukça zorlamıştı.

Gruptaki başka bir arkadaşımıza da satıcısı ilk motor olarak Aprilia Caponord'u önermiş ve o da satıcıya güvenerek motorunu almıştı ama o da yol boyunca motorla zorlanmış, bu keyifli ve eğlenceli eğitim bir azap haline dönüşmüştü. İşte size yeni bir ders daha: Asla büyük hacimli ve ağır bir motorla işe başlamayın! Hafif ve düşük hacimli bir motor hem yorucu olmaz, hem de hayatı daha eğlenceli kılar. Kontrolümüz altında olmayan ağır ve güçlü bir motor bizi zor durumlarda bi-



Eğitimin son molası. Birazdan Topçular'a doğru hareket edeceğiz.

rakabilir. benim ilk motorum olan Honda NX4 Falcon sadece 29HP gücünde ve 150kg ağırlığındaydı. Düştüğüm zaman rahatça yerden kaldırılabiliyordum ve çok güçlü olmadığı için -diit! yalan, saatte 120-140km hızlara çıkabiliyordu- onu çok fazla zorlamıyordum.

Değerlendirme toplantısı bitince Apo ile benim günüm hakkında konuştuk. Bana aslında 110HP gücünde bir makine aldığım için kızgın olduğunu, ancak kendime zarar verecek birşey yapmayacağımı da bildiğini söyledi. Saatin 11'inde motorların yanına gittik. Bana "Üzerindeki gerginliği at ve motoruna güven. Eğer ona güvenir ve doğru kullanırsan, seni asla yarı yolda bırakmaz!" diyerek motorumun yapabilecekleri hakkında bir takım açıklamalarda bulundu ve ertesi gün yepyeni bir Hidayet görmek istediğini söyledi. Aslında herşey çok basitti. "Sisteme bağlı kal, durmaksızın bilgi topla, yoldan topladığın tüm bilgileri doğru değerlendir! Her zaman bir planın olsun. Motoruna güven, onu ve tepkilerini öğren! Virajlara doğru hız ve doğru vitesle gir! Her zaman gideceğin yöne bak ve bakışımı hep geliştir!

Birbirimize "İyi geceler" diyerek odalarımıza çekildik. Kafamda tek bir şey vardı. Yarın çok daha iyi bir sürüş gerçekleştirecektim!

### 3. gün

Cumartesi gecesi Paolo'ya konuşmuş ve O'nun grubuna geçmiştim. O'nun grubundaki deneyimli ve iyi bir HD kullanıcısı olan Ahmet Abimiz ise Jon'un grubuna geçti. Paolo, Cumartesi günü hiç yemek molası vermemişti ve bugün de yemek molası vermeyeceğini söyledi. Bizi düşünen sevgili Bülent Boytorun otele sandviç ve meyve paketleri hazırlamıştı ve erzakler herkese dağıtıldı. Öğle yemeğimiz 2 sandviç, elma ve muzdan oluşuyordu. Kahvaltı sonrası diğer grupla selamlaşarak, birbirimize iyi yolculuklar diledikten sonra Paolo'nun "Helmet on" komutuyla yola çıktık. Saat 08:00'de eğitimin son günü başlamıştı.

Otelin bulunduğu parktan çıkarken önümüzde Bülent vardı. Yan çantalarını düşünmeden demir kapıdan geçmeye çalıştı. Uyarmaya fırsat kalmadan tangırdarak kapıya takıldı. Kapı sağlam ve kilitli olsaydı durum vahim olabilirdi. Sabah sabah ilk ders: Motorunuzun boyutlarını her zaman dikkate alın! Deneyimli motorcular bile sabah mahmurluğu içinde böyle bir detayı atlayabiliyorlar.

Bu seferki grupta öncü yoktu. Paolo öndeydi, arkada katılımcılar ve en arkada da tail'imiz Bülent vardı. Bursa'nın içinde kısa bir yolculuktan sonra güneye dönüp, ilerlemeye başladık. Yeni grubumda 4 numaraydım. Şehirden çıkar çıkmaz Paolo "Gözlemlerim Sürüş"e başladı ve ilk molamızı eşsiz manzaralı Doğancı Barajı kıyısında verdik. Paolo'nun tekniği Jon'dan biraz daha farklıydı. Mola noktasında, O'nun arkasından gelen kişiye öndeki sürücünün nasıl gittiğini ve hangi hataları yaptığını soruyordu. Sonra kendi yorumlarını söylüyor ve her mola noktasında mutlaka motorla, virajla veya herhangi bir şeyle ilgili bir bilgiyi mutlaka bizimle paylaşıyordu. Örneğin, kaskımızın vizörünü takıp-çıkarmayı bilip-bilmediğimizi soruyor ve uygulamalı olarak gösteriyordu. Veya güneşli havalarda güneş gözlüğünün önemini belirtecek, ne tür bir güneş gözlüğü kullanmamız gerektiğini söylüyordu. Cebinden tebeşirlerini çıkarıp, geçtiğimiz virajları çizip, viraj girişlerinde, içlerinde ve çıkışlarında nasıl bir davranış ve pozisyonda olmamız gerektiğini hatırlatıyordu.

Keles'i de geçtikten sonra benim sıram geldi. Bu sefer çok daha iyi kullanacaktım. Motorlara bindik, ben önde Paolo arkamda yola çıktık. Yol bozuk zeminli olmasına rağmen temiz sayılırdı. Belli bölgeler yol genişletme çalışmaları nedeniyle mi-

cırlıydı. Kafamı olabildiğince kaldırıp, olabildiğince uzağı görmeye çalışıyor ve bakışımı hep gittiğim yönde tutmaya çalışıyordum. Bu motivasyonla ve enerjiyle oldukça hızlı gitmişim. 20-25 km sonra Paolo önüme geçti ve bir çeşme başının kenarında durduk. Paolo'nun arkasında yer alan ve TDM kullanan Musti bizden kopmamıştı ama grubun kalanı 2 dakika sonra mola verdiğimiz yere geldi. Paolo oldukça hızlı olduğumu ama yol boyunca hata yapmadığımı söyledi. Ortalama hızımızın 100-110km olduğunu ve bundan sonra daha yavaş gitmemi söyledi. Yolun micirli kesiminde yavaşlamış ama fren kullanmadan stabil bir hızla devam etmişim. Bunu doğru bir şey olduğunu grupla da paylaştım. Bir köye girdiğimizde de hızımızı 40-50km'ye düşürmüş ve köyü geçene kadar bu hızla devam etmişim. Keyfim yerine gelmişti. Motorun arka lastiğine baktığımda lastiğin yatabileceği kadar olan kısmını kullanmışım ama risk de almışım sonuçta. İşte yepyeni bir ders daha: Motorumu limitlerinde kullanmışım ama kullandığım yol yüzeyi çok da güvenli değildi. Yol genişti ancak kaymak gibi bir asfalt da değildi. Bazı virajlar tozlu ve micirliydi.

Tavşanlı'ya dönmeden Tunçbilek yönünde ilerlemeye başladık. Tolga Çilingir bizi yolda yakaladı ve gruba dahil oldu. İnegöl'e kadar gruba eşlik edecek ve oradan Bursa'ya dönecekti. Tunçbilek, termik santral dolayısıyla oldukça boz ve gri bir gökyüzüyle karşıladı bizi. Sanki 19. yy'da sanayi devrimi sonrası kentleri gibiydi. Soğuk ve Gri!

Tunçbilek'ten sonra güzel yollardan geçerek, efsanevi "Mother of Allroad"a ulaştık. Sanırım Domanıç'i geçtikten sonra İnegöl'e yönüne giden yolda Tolga gruptan 3 kişiyi alıp, "Gözlemlili Sürüş"e başlamıştı. "Flying Change" adı verilen bir yöntemle bir sürücü önde gidiyor. Tolga o'nu gözlemledikten sonra sinyal veriyor ve Tolga'nın arkasındaki sürücü öne geçiyordu. En öndeki de en arkaya. Bu sürüşte mola yoktu. Değişiklikler dağların ve yemyeşil ormanların arasında virajlı yollarda gitmeye başladık. Derken harika bir asfalt yoldan yavaş yavaş aşağıya doğru inmeye başladık. Grubumuzun tek kadın sürücüsü Sibel öndeydi, arkasında Tolga, ben ve Robin Williams'a olan inanılmaz benzerliğiyle Vedat abimiz. (Dönüşte herkes onunla resim çekti.)

Yolun kalitesi ve virajlar inanılmazdı. Böyle bir yol ile 2. kez karşılaşıyordum. Hairpin adı verilen uzun virajları alıyorduk ve çok keyifliydi. Aşağıya inerken diğer grup mola vermişti. Onları selamlayıp bu muhteşem yolun tadını çıkararak nihayet İnegöl'e giden düzlüğe geldik ve sağda mola verip Paolo ve Bülent'in grubunu beklemeye başladık. Dağdan inerken 1-2 kez virajların içinde bariyerlere bakmış ve o yöne doğru giderken bakışımı düzeltip toparlamışım. Demek ki sistemi iyi uygulayınca herşey yolunda gidiyordu. Daha sonra diğer grupta yer alan Mert Balın'dan öğrendiğim kadarıyla (onlar yolu bir kez daha çıkıp, tekrar inmişler) yol boyunca tam 23 viraj varmış. 2. inişinde üşenmeyip saymış, biiri, ikiiii, üüüüüüüüüüüüüüüüüüüü (3.sü hairpin oluyor, hani şu bitmeyecekmiş gibi olan virajlar)

Aşağıya indiğimizde hepimiz Sibel'i kutladık. Çünkü çok fazla deneyimi olmamasına rağmen dağdan aşağıya o kadar güzel inmişti ki biz de huşu içinde onu izlemiştik.

Yolun sonundaki molada -özellikle hairpinlerde- Tolga, insan vücudunun yaklaşık 20°'lik bir açıya kadar normal davrandığını, daha derin açılarda ise toparlanma eğilimine girdiğini, bakışımızı geliştirerek, bu sorunun da üstesinden gelebileceğimizi söyledi. Gerçekten de öyle! Özellikle uzun virajlarda, hem aşağıya iniyorsunuz, hem de motor yatmış durumda. Üstelik bakışınızı da hep virajın çıkışında tutmak zorundasınız ama viraj bitmek bilmiyor ve siz küçük de olsa bir tedirginlik yaşıyorsunuz. Bu yolu, yolu o taraflara düşen herkese tavsiye ederim. Gerçekten müthiş bir deneyim.

Grubumuz toparlanınca tekrar harekete geçip bir benzin istasyonunda kahve ve yakıt ikmali molası verdik. Bu arada Tolga'yı da Bursa'ya uğurladık. "Buralara kadar geldik, bir İnegöl köfte yeseydik bari" serzenişimiz Paolo'nun hiç ilgisini çekmedi :) Yine "Helmet on" komutuyla yola çıkıp Yenisehir yönüne hareket ettik. Bursa ve çevresi Osmanlı döneminde başkent olduğu için hem ticari, hem de kültürel olarak önemli bir bölge. Yol boyunca bir çok Osmanlı mirası külliye, medrese ve saat kulesi görmek mümkün. Pek iyi durumda olmayan eski evler de cabası. Biz eğitimde olduğumuz için bunları incelemek fırsatımız olmadı ama bu bölgelerde de konaklayıp, tarihi mirasımızın ne kadar hor kullanıldığını görmek de olası.

Yenisehir'den sonra tekrar İznik Gölü kıyısından İznik'e ve oradan da Boyalıca'ya doğru gözlemlili sürüşlerimize ve eğitimlerimize devam ettik. Yalakedere'yi de geçtikten sonra yine 2. gün ilk mola verdiğimiz noktada son molamızı verdik. Eğitim ve gözlemlili sürüş burada sona eriyordu. Paolo son sürüşteki gözlemlilerini bizimle paylaştı. Artık aşağıya, Karamürsel'e inip, oradan da İstanbul'a dönme vaktiydi.



Robin Williams'la hatıra fotoğrafı çektiyoruz :)

Aşağıya inip, Topçular yönüne saptıktan sonra 23 Nisan tatilini fırsat bilip, kendini yollara vurmuş 4 tekerlekli kafeslerin :) vapur önünde inanılmaz bir kuyruk oluşturduğunu gördük. Her zamanki gibi motorlarımızla -biraz haksızlık yapmış oluyoruz ama motorun en eğlenceli taraflarından biri de bu- otomobillerin arasından geçip, en öne gişelere girdik ve bizi karşıya geçirecek vapura binerek motorlarımızı susturduk. 3 günlük eğitimi sağ salım bitirdiğimiz için birbirimizi kutladık ve grubumuzun Hollywood yıldızı Vedat "Robin Williams" abimizle fotoğraf çekti. Bu esnada 2. grup da Topçular'a gelmiş ve bizden sonraki vapura yerleşmişti. Paolo, eğitimin sona erdiğini, bundan sonra otoyola çıkacağımızı, tatil dönüşü olduğu için yoğun bir trafik olduğunu, bu yüzden hepimizin dikkatli olması gerektiğini söyledi. İsteyen dönüşte tek başına hareket edebilirdi. Saat 20:00'de ParkOrman'da buluşup, akşam yemeğini yiyerek, sertifikalarımızı alacaktık.

Kalabalık ve sıkıcı otoyol yolculuğundan sonra Parkorman'a geldik. Motorlarımızı parkettikten sonra OMM yemeği için ayrılan bölümde yeniden keyifli bir motor sohbeti başlamıştı. Tüm katılımcılar, eğitmenler, öncü ve artçılar sağsalım gelmişti. Eğitim kazası, belası başarıyla yapılmıştı. Herkesin yüzünde büyük bir iş başarmanın mutluluğu vardı. Aslına bakarsanız gerçekten de büyük bir iş başarmıştık. Tam 3 gün. Motorla yatılıp, motorla kalkılan, neredeyse her saniyesi dolu dolu geçen üç gün.

Yemek sonrası Paolo ve Jon kısa birer konuşma yapıp, sertifikalarımızı dağıttılar. Her zamanki gibi bu eğitimin, yani ARA-17'nin en iyi sürücüsünün ödülünü vermeye gelmişti sıra. Jon'un grubunda F650GS kullanan Paul eğitimin en iyisiydi ve bir "Lastik Hava Basıncı Ölçeri" ile ödüllendirildi.

Peki, ben mi ne yaptım? Sanırım ortalama bir performans gösterdim ve OMM-ARA Bronz dereceli sertifikayla ödüllendirildim. Şimdi önümüzdeki tüm yaz boyunca kendimi daha da geliştirip, Sonbahar'daki ARA eğitimlerinden birine katılıp, çok daha iyisini yapmaya çalışacağım.

Motosiklet dolu 3 günün sonunda ortaya çıkan şey son derece net: Katılımcıların çoğu, en azından Paolo'nun grubunun neredeyse tamamı motora çok yeni başlamışlardı. Paolo'nun tabiriyle "Cuma günü çok kötü, Cumartesi fena değil ama Pazar günü harika bir iş çıkarmışlardı." 3 gün içindeki gelişme gerçekten de gözle görülebiliyordu.

Eğer bu eğitim anılarını sabırla okuyup, buralara kadar geldiyseniz size tavsiyem şu: Öğrenmenin yaşı yok. Üstelik konu motosiklet olunca daha da önemli. Aynı zamanda bir OMM üyesi olarak OMM'nin yaptıklarıyla gurur duyuyorum. Tamamen gönüllü insanlardan oluşan bu grup, Türkiye'de bir şeylerin değişmesi için çabalıyorlar. Aktif bir internet sitesi, aylık olarak yayınlanan Türkçe ve İngilizce bültenler, ARA eğitimleri ve Türkiye'nin çeşitli bölgelerine yapılan harika geziler... Bu yaz kendinize ve motorunuza bir iyilik yapın ve bu eğitimlerden birine katılın. 3 gün içinde hem sürüşünüzde, hem de hayata bakışınızda nasıl değişiklikler göstereceğini kendi gözlemlerinizle görün. Yazımı OMM eğitim direktörü Bülent Boytorun'un bir sözleriyle bitiriyorum: "Bugün (ya da yarın) yola çıktığınızda sürüşünüzü veya kontrolünüzü geliştirmek için sadece bir konuya odaklanın, daha fazlasına değil. O konuda kendinizi geliştirmeye çalışın. Taa ki başardığınıza inanana kadar."

Unutmayın! "Motosiklet kullanmak bir düşünme yoludur." **IKITEKER**

**Hidayet Gürdal / İstanbul / Nisan 2004**

# Test Bir Roadster üzerinde 10 bin mil

**“Rodaj bitene kadar, bir miktar yağ yakar” dedi yetkili satıcı. “Kaç kilometre sürer?” diye sordum, 1000-1500km diyeceğini düşünerek. “15 bin kilometre kadar”**

Bir rodaj için 15 bin kilometre mi? Bir çok sürücü motorunu bu kilometreye ulaştırarak kadar elinde tutmuyor bile. Yine de BMW'nin motor üretim felsefesi gözününe alındığında bu bir sürpriz değil. Bu araçlar genel olarak normal yolda kullanılmak üzere tasarlanmış, bu mesafenin on katı kadarını çok büyük bir bakım yapılmadan bitirebilecek motosikletlerdir. Bu durumda 15 bin kilometre aracın genel performansını anlayabilmek için iyi bir mesafe.

## İkinci bir bakış

BMW bu roadsteri, standart üretim bir motosikletin herşeyi biraz, ama mümkün olduğunca iyi yapması için çok amaçlı tasarlamış. Buradaki “herşey” ne olabilir? İlk olarak stil. Bir motosiklet garajda, yolun kenarında ya da bir kafenin önünde nasıl bir izlenim yaratmalıdır? Daha kesin bir dille, bir motosiklet cazibesini koruyabiliyor mu yoksa tasarımı yaşlı mı (eski mi) görünüyor? BMW konusunu ele alacak olursak, motosikletler kasadan çıktığı andan itibaren taze ve yeni moda görünümlerini koruyorlar ya da yaşlarına dair bir ipucu vermiyorlar. Bu yüzden olsa gerek motosikletin yaşını soran pek çok kişi “2000 model” cevabını aldıklarında şaşırıyorlar. Eski tip hava soğutmalı boxer tasarımı hatırlayan birçok insan bu görünüme ve konfigürasyona sahip bir motosikletin muhakkak bir antika ya da bir klasik olduğunu düşündüklerini söylüyorlar.

Fakat tabii ki durum bu değildir. Her ne kadar motosikletin genel tasarımı BMW'ni eski modellerinden özellikler barındırsa da, “Yağkafalı”(BMW Boxer'ın son nesil motorunda, yağ boxer silindirin başında da dolaştığı için verilen genel ad. 2 subaplı boxer motorlarına da “Havakafalı” denilmektedir.) motorları ile oldukça modernlerdir. BMW tutkunları veya Alman'ların endüstriyel, klasik sanatlarının karışımını sevenler açısından, BMW Roadster'in tasarımı muhtemelen zaman dışı olmaya devam edecektir. Yuvarlak hatlı benzin deposunun dışındaki bütünlüğü çizgilerinin her biri, işlev göreceğ biçimde tasarlanan motorun tasarımı mantığı modernizmin ilk zamanlarına kadar dayanmaktadır. Modernizm akımı, Almanya'da, Naziler tarafından II. Dünya Savaşının başlamasından hemen önce kapatılan bir sanat ve endüstriyel tasarım okulu olan Bauhaus'ta geliştirildi. Uluslararası stil de denilen akımın ana fikri; “sanat toplumun ihtiyaçlarını karşılamalı ve güzel sanatlar ile uygulamalı sanatlar arasında hiçbir ayırım yapılmamalıdır. Fonksiyonel olan her tasarım ürünü güzeldir” temel prensibine dayanmaktadır

Roadster bu felsefeyi yansıtmakta parlak bir başarı göstermektedir. Yeni bir standart belirleyen motosiklet dış görünüm açısından daima modern çizgisini korumuştur. BMW motosikletleri, bazen keskin kenarlı, bazense yuvarlak hatlı ama sürekli değişen bir tasarıma sahip Asya kökenli ürünler karşısında daima tutarlı, bir nevi sağlam bir muhalefet rolünü üstlenmektedir. İlk defa bakan birisi için, motor, beyinin ön kısmının etkisiyle, kişide olumlu bir izlenim yaratmaktadır. Modern bir spor motosikletin kışkırtıcı olduğu hallerde Roadster hatlarındaki yumuşaklıktan doğan bir sakinliği akla getirmekte, daha derine yerleşmiş duyguları uyandırmaktadır. Makine hiç bir şekilde dikte edici veya gözdağı verici değildir; tank ve selenin yuvarlak hatları adeta akan bir hareketi animatmakta iken, motor, transmisyon ve tahrik milinin işlevsel tasarımı, güvenilirliğe, kesintisiz ve öngörülebilir bir kullanıcı arabirimine işaret etmektedir. Basit ifadeyle, bu, iyi bir sürüşün görünür işaretidir. Tasarım görünüş açısından başarılıdır. Hedef kitle için Roadster asla stil dışı olmayacaktır çünkü o, modernizmin standartlarına uyum sağlamaktadır. Bunun yerine, sahip olduğu zamansız-modernist tasarımın ürünü çizgilerini kullanarak sürücüsüne daima giyinip sürüşe geçmek isteyeceği ilhamı vermektedir.

Arka fren hidrolik silindiri ve fren pedalı arasındaki birlik mükemmel bir örnektir: vites kutusunun (clevis), sert, neredeyse keskin kenarları vardır ve dümdüz bir doğru çizen şaftla birleşir. Tam tersi olarak, fren pedalını şasiye sabitleyen plaka(casting); dayanıklılık göstergesi olan ve yine keskin köşelerini dairesel bir ana hatla birleştiren, altıgen kafalı bir civatanın etrafında ortak merkezli daireler oluşturur. Civatanın kafası eş merkezlilik izlenimini oluşturmak için hafifçe kabartma şeklinde işlenmiştir. Ayrıca destekleyen kafanın açılabilir kenarlarının nasıl aynı şekilde orantılandığına ve arka amortisör beşliğinin kabartmalarla işlenmiş yatay çizgilerle nasıl birleştiğine dikkat edin. Tüm bunlar tarzın –stilin bilinçli birer parçasıdır. Parçaların tasarımı çok farklı şekilde olabilir, yine de aynı işlevi görmesi mümkün olabilirdi. Bu motosikletin arkasındaki tasarımcıların ve mühendislerin tasarım



konusunda çok çalıştıkları aşikar.

## Yolda

Tasarım konusundaki tüm bu yorumlar “peki yolda nasıl?” sorusunu akla getiriyor. Cevap; “çok iyi”. Bu, işlevin formu takip ettiği bir durum, motor gerçekten güçlü, öngörülebilir bir sürücü arayüzü oluşturuyor. Makinaya yönelik baştaki tüm izlenimlerimiz ve nasıl sürüleceğine dair tartışmalar, sürüşün her kilometresinde onaylandı. Motor sahip olduğu, taşı andıran tarafsızlığı ile sürücüye itaatkar davranıyor, her ince açıda hakkında kendisini bilgilendiriyor. Motor her bir sürüş emrine öngörülebilir bir cevap vermekte, telelevar sayesinde de fren sırasında ön tarafın dalma eğilimi oluşmamakta. Sportif kahramanlığı virajda yatma açısı ile sınırlandırılmış-bu sınırlamanın büyük bölümü teoriktir- seçkin bir sürüş kontrolü var. Kazasız bir sürüş tecrübesi olan yetmişmiş bir sürücü olduğunuzu farzederseniz, bu motorun izin verdiğinden daha hızlı viraja girme çabanız, tedbirsizlik anlamına gelir.

Şaşının olağanüstü sağlamlığını açıkça gösteren ilgi çekici bir sürüş anısı-ve tabii ki motorun çıkardığı ses- ise bu testin 8000. kilometresi esnasında meydana geldi. Testi yapan editörün 72 km/saat ile aldığı bir viraj esnasında aniden karşısına çıkan kum alan yüzünden arka tekerlek patinaja düşerek öne doğru yöneldi ve kayma başladı. Bu durum, sezonun en önemli yarışında sondan bir önceki etapta Miguel du Hamel ya da Randy Mamola'nın arka tekerleği kaybettiklerinde genelinde yaptıklarını gördüğünüz durumdur. Arka lastik yoldan çıktı, kenarlarda bir yere takıldı ve tabii ki bu durumda motosiklet sözü edilen editörün yandaki çimenliğe atmak istedi. Motorun gittiği istikamete bakmayan ön kısım korkunç bir gıcır-dama sesi çıkartarak ters istikamete doğru harekete geçti. Sonra motosiklet kemikleri incitecek ve kasık kaslarında yırtılmaya sebep olacak kadar güçlü bir kuvvetle editörün ayak bileklerini, motorun sert parçalarına hızla vurmaya, tehlikeli bir biçimde öne ve arkaya savurmaya başladı. Böyle üç-dört sallamadan sonra motor sakinleşip doğru yola geldi. Nedeni; ön amortisör kapanarak salınımların hızını kesmesi ve uzunca dingil açıklığı ile güzel dizayn edilmiş şaşının enerjisi kırarak motosikleti doğru yöne çekmesidir. (Bu durum olayın medana gelmesi ve ön amortisörün görevini yapmasıyla kanıtlanmıştır)

Direksiyon amortisörü belki ünlü bir üreticiye ait değil ama sürüşü iyileştirme açısından bakıldığında iş görüyor.

BMW Roadster harika bir haftasonu makinesi ve yararlı pek çok malzemeyi alacak geniş bir bagaj kısmına sahip. Biz Marsee'nin 10 litrelik tak-çıkart çantası ve 14 litrelik mıknaatlı çantaları motorda denedik. Her ikisi de çok iyi oturdu, güzel görünüyordu ve motosiklete, herhangi önemli birşeyi evde bırakmadan, bütün gün konforlu bir sürüş yapmaya yetecek taşıma kapasitesi verdiler. Daha uzun sürüşlerde, bir çift heybe ve bir arka çanta, makul bir sürücünün ihtiyaç duyabilece-







ği herşeyden daha fazla yer sağlayabilir. Örnek olarak normal bir motor örtüsü, kilit, elektrik ısıtmalı yelek, BMW ceket ve pantolonların astarları, Vanson Slipstreamer yeleği, ikinci bir çift kış eldiveni, bazı başka araçlar, birkaç enerji barı, mercikleri birlikte 35 mm'lik fotoğraf makinası ve değişik diğer aletler verilebilir. Yol boyunca bu motosiklet görünüşünün, duruşunun sizde yarattıklarını hiç zorlanmadan yerine getiriyor, elinden her iş geliyor ve tam bir lider.

Roadster, yol boyunca görünümünün içinizde yarattığı etkiyi hiç zorlanmadan gerçekleştiriyor, onunla her şeyi yapabilirsiniz, o gerçekten de yolların efendisi ve hakimi. Roadsterin olağanüstü özelliği, sınıflarında üstün olan motosikletlerle çok yakın performansa sahip olup – mesela, kullanım kolaylığı ve hafif touring olması - fiyatını hak etmesi. Ara yollarda Ducati'nin 750 ve 900 Monster'i ve Honda'nın VTR 1000 çok rahat karşılaştırılabilir. Daha geniş, rahat yollarda touring modellerden Honda PE ve hatta büyük abisi olan R1150RT ile karşılaştırıldığında çok daha iyi olduğu görülecektir. Görüldüğü gibi birçok motosikleti aynı anda almış oluyorsunuz.

#### Dayanıklı Mallar

Roadsterle beklenmedik bir deneyimimiz oldu. San Gabriel Dağları'ndaki büyümlü yolculuğumuz sırasında, şasi ile susturucunun bağlantısını sağlayan kolun kırılarak bütün susturucunun aşağıdaki katalitik konvertöre bağlı bir şekilde sallandığını gördük. En yakın lokantadan bir askı bulup, geçici olarak borunun yerinde kalmasını sağladık. Ne BMW'dakiler ne de diğer boxer sahipleri daha önce böyle bir problemle karşılaşmamışlardı. 50,000mil ve üzerinde birçok R1150GS ve R1100RT biliyorduk ve hepsinde de bu kol kırılmadan kalmıştı. (GS ve RT benzer montaj şemalarını kullanılır)

BMW'nun önerisi üzerine problemin çözümünde normal prosedürü izledik. California'da Pomona'daki Brown Motor Work's ile birkaç telefon görüşmesi yapıldı. Firma hiç vakit kaybetmeden motoru incelemeye almak için bir randevu ayarladı. Parça garanti kapsamında olmadığı halde firmayla hiçbir sorun yaşamadık ve kurulması birkaç günümüzü alacak olan yeni bir kelepçe sipariş hemen verildi. Problem çözüldü veya öyle görünüyordu; yeni iskeletle ilgili en ufak bir sorun görünmüyordu. Buna rağmen biz dikkat etmeye devam ettik. BMW bu sorunu olağan olmayan kötü kaynağa bağladı.

Bu garip sorundan başka motorun, satıcının alakasını veya servis garantisini gerektirecek başka bir hatası, problemi, sorunu olmadı. Çeşitli gaz konumlarında 16 bin kilometre sonra küçük teklemeler sürücünün çok da hissedeceği bir titreşim değil, test boyunca gittikçe motorun yeni halinden daha az hissedilir hale geldi ve sürüşü hemen hemen hiç engellemedi. Tuhaf bir şekilde, yeni BMW bujilerinin takılması ile tekrar aynı sorun baş gösterdi. Öyle görünüyordu ki yıpranmış bujilerin, emme sübapının gaz cevabını akıcı bir hale getirmeye katkısı oluyor. Neden? Hiç bir fikrimiz yok, ama motorun eski bujilerle daha iyi çalıştığı kesin. Bu motorların buji seçimine duyarlı olduklarını duyduk, yan sanayi buji kullanılırsa, BMW servis garantisini vermeyebilir. Bu yüzden orijinal parça dışında herhangi bir şey kullanmanızı önermeyiz. Bu yüzden orijinal parça dışında herhangi bir şey kullanmanızı önermeyiz. Bu iki problem dışında motorun güvenilir ve sorunsuz olduğu söylenebilir.

#### Yağlı Eller-Bakım

Bu makine, amatör olarak mekanikle uğraşanların en iyi dostu. Şimdiye kadar karşılaştığımız, üzerinde kolaylıkla çalışılabilecek en basit tam donanımlı motor diyebiliriz. Yağ ve filtre değişimleri çok kolay: yağı boşaltın, döndürerek çıkartılan filtreyi (parça fiyatı yaklaşık 10 -12\$) yerinden söküp yenisini takın ve belirtilen miktarda yeni yağ koyun. Gördüğünüz gibi sizi yorabilecek başka bir iş yok, orta seh-

pa işleri kolaylıkla halletmenizi sağlıyor. Her 10.000 kilometrede bir yapılan sübap ayarı da oldukça basit: Motor bütün gece soğumaya bırakıldıktan sonra orta sehpaye alın, sübap kapağını çıkartın, motorun arka lastiğini çevire çevire 5. vitesa takın. Sübap açıklığını kontrol etmek için krankı, arka lastiği çevirerek döndürün. Eğer ayarsız ise üstündeki vidayı kullanarak ayarlayabilirsiniz. Bu işlem sırasında sübap kapağını çekerken belki yaklaşık 30 gram kadar yağ eksilebilir ancak bu kayıp dışında hiç bir kaybınız olmayacaktır. Hava filtresi selenin hemen altında ve arabalarda olduğu gibi kolayca çıkıyor.



Tekerlekleri yerinden söküp tekrar geri takma da son derece basit. Motosiklet orta sehpaye alındığında tek taraftan bağlı arka lastiğin önce fren kaliperi sökülüyor, ardından da ortadaki civatalarını gevşeterek, arabalara benzer bir şekilde söküp alınıyor. Ön lastik içinse çift fren kaliperi ve sadece ortadaki mili yerinden çıkartmak yeterli. Kontrol için aküsünü de söktük. Diğer motorların aksine, akü ulaşılması zor bir yerde, benzin deposunun altında olmasına rağmen, öyle söylendiği gibi çok da korkulacak bir şey değil. Tankın şase ile tek bağlantısı olan civatayı söktükten sonra arka tarafından yukarı kaldırıyor ve aküyü çekip alıyorsunuz. Bununla uğraşacak vaktiniz yok ise, alacağınız bir şarj aletini mevcut çakmak adaptörüne bağlayarak akünün şarjını kış boyunca koruyabilirsiniz.



Yakıt enjeksiyonunun kontrolü, motor üzerinde olan mevcut bir sokete bağlanan diagnostik aracı ile elektronik bir biçimde yapılabilir. 15 dakika süren bu işlem esnasında, aslında kendinizin de kolaylıkla yapabileceği silindirlere arası senkron ayarı da yetkili servis tarafından yapılabilir.

#### Sürücüyeye uyum

Süspansiyon, aktarma ve motor bir bütün olarak sürücüyeye zevk verecek bir kombinasyona sahip. Vites kutusu biraz gürültülü çalışıyor olsa da değişimi rahat. Arka süspansiyonun sert fabrika ayarı, hafif sürücüler için görece yumuşatılabilir. Yay ayarı ve süspansiyonun geri dönüş ayarı arkada mevcut. Test sonunda ayarında hiç bir değişiklik yoktu ve ilk günkü kadar rahat hissettiriyordu. Söylendiği gibi yağ tüketimi başta biraz çok olabiliyorsa da sonradan normale dönüyor. Selenin biçimi bazı sürücülerin hoşuna gitmeyebilir, ancak üzerine oturulduğu zaman eleştiriler sona eriyor. Üstüne üstlük uzun yolda çok rahat, o kadar ki sürücü kendisini evindeki bir koltukta bile sanabilir. Arka taraflarının çok hassas olduğunu düşünenler ise, sayısız aksesuar üreticilerinden birinin ürettiği "konfor sele"lerinden seçim yapabilirler.

#### Sonuç

Bu kısa süreli sahiplikten sonra üç kelimelik bir yorum yapılabilir: deneyin, deneyin, deneyin. Tasarımı başarılı, "motosiklet" mantığını tam olarak yerine getiren bir araç. Roadster BMW'nin soylu geçmiş mirasını, motosiklet yapma konusunda uyguladığı ilginç tasarımların -bazı sürücülere göre şasi tasarımı şu anda üretilmekte olanların en iyisi- hepsini sürücüyeye bir arada sunuyor. Dalma yapmayan ön Telelever süspansiyon sistemi, şaft aktarımı, gücü iyi aktaran geniş lastikler, ve ABS fren sistemi, motosikleti en üst sınıfa çıkarıyor, fiyatı da aynı sınıftaki Honda VFR veya Triumph Sprint ile karşılaştırıldığında yüksek de değil. Sahipleri her köşede kopyaları ile karşılaşılabiliyor ancak onların imajı asla bu motosikletle yarışmaz. **IKITEKER**

#### Bir Roadster üzerinde on bin mil (BMW R1100R) - ABD yol testi

Interactive Motorcycle'nin verdiği izinle Jay McDaniel tarafından yazılmıştır.

Çeviri: Eralp Terem, Özden Güney, Sinan Özgen

# Karşılaştırma Sportif Gezginler

**Spor touring tarzdan anladığınız yaşını almış spor motorlar mı? Şüphesiz daha iyi bir alternatif olmalı. Aslında bir değil dört tane var...**

## Ducati ST3:

Pratik, konforlu aynı zamanda da mantıklı fiyata sahip bir Ducati? Şaka gibi görünse de gerçek...

Aralıksız 260km yol yaptıktan sonra benzin almak için mola verdiğimde ne bir ağrı, ne uyuşmuş parmaklar ne de fitik olmuş belim vardı. Eğilip depo üzerine baktım. Evet, gerçekten Ducati yazıyordu. Ducati'yi Ducati yapan bütün o pürüzler nereye gitmişti? Nasıl olup da 70km önce masaj terapisi için durmam gerekmemişti? Tek seferde 260km gitmeme rağmen aynalar hâlâ arkayı düzgün gösterebiliyordu, altımdaki gerçekten yeni nesil bir Ducati'ydi. Gerçek bir yol gezgini. Yerini aldığı ST2 ile aralarında dağlar kadar fark olan bir makina.

Kullanımdan başlarsak, gidon konforlu şekilde yüksek ve geride. Bileklere en ufak yük binmiyor. Ön cam, ecstasy almış bizon sürüsü gibi gürültü çıkartsa da, işlevini layıkıyla yerine getiriyor. İki saatlik yoğun kullanım sonunda bile molaya ihtiyaç duymadan, ara yolları keşfe çıkacak kadar diri hissedebiliyorsunuz. Sert köşeleri törpülenip ehlileştirilen ST3, virajlarda ne yapacak acaba?

iki dakikalık virajlı yol tecrübesi sonunda altımdakinin bir Ducati olduğuna inanıyorum. Tüm dükler gibi ST3 de tatminkâr yol tutuş ile virajlardan çıkıyor. Büyük litrelik motorların arkasını savurmaya başladığı durumlarda, asfaltı bırakmamakta ısrar ediyor. Eğer bozuk zemine gelir ve daha da zorlarsanız, tatlı savurmalarla limitinin aşıldığını sürücüsüne belli ediyor. Asla siyah/beyaz ayrımı gibi bir anda yoldan kopup gitmiyor.

Ayarlanamayan ön süspansiyon mutlu şekilde sportif ile konforlu arasında bir yere sabitlenmiş. Ancak Brembo diskler sayesinde oldukça sert öne dalma eğilimine giriyor. Bugüne kadar Brembo'ların ününü duymadıysanız, tüm yarış ekiplelerinin kullandığı marka olarak haklı bir üne sahiptir kendileri. Frenlemede hem yüksek performans hem de tam kontrol sunar. Arka tarafta ise tam ayarlanabilir süspansiyon sayesinde her türlü yol/sürüş koşuluna uyum sağlanabiliyor. ST4'ten alınan şasi sayesinde sürücünün emirlerine aynı itaatkârlıkla uymasına şaşmamak lazım. Sadece yol şartları değil, pist sürüşlerinde bile yeterli sportif sürüş zevki alınıyor. Pist sürüşlerinde yatma açısı sınırları zorlansa da, gezi amaçlı lanse edilen



## Ducati ST3:

**214kg, 94HP, 255km/s**

Spor turing olması amaçlanarak tasarlanan ST3, silindir başına iki sübaplı ST2 ile 4 sübaplı ST4 arasındaki boşluğu dolduruyor. Ducati'ye özgü boru şasi, Brembo frenler ve sportif süspansiyon standart özellikler arasında. Eski ST3 di-yer birşey yoktu. ST2 ve ST4 superspor modeller baz alınarak yaratılmıştı.



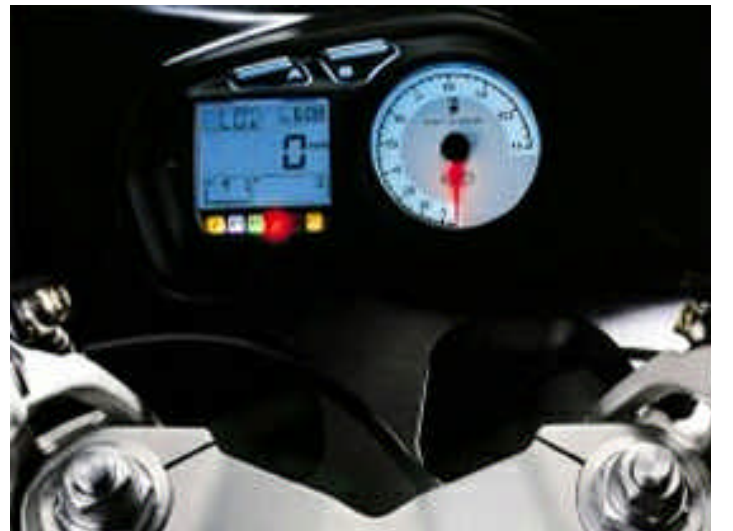
Çelik boru şasi bir Ducati geleneği.

bir motor için fazlasıyla yeterli diyebiliriz.

ST3 için geliştirilen silindir başına 3 sübaplı motor hem otoban hem de ara yol kullanımını zevke dönüştürüyor. Sportif sürüşlere yatkın, kolay devrilen motor; ne uygunluk ne de teknolojik yeterlilik açısından kusurlu. Spor-touring motorlar arasındaki en kuvvetli motor değil belki ama kullanım esnasında 2 ve 4 sübaplı motor karakteristiğinin ortalamasında, her devirde canlı tepkiye sahip. İster tembel uzun yol kullanımları, ister kırmızı devir bandı cazgırlıkları aynı mutlu gülümsemeyi yaratıyor. Şehir içi kullanımda bile seleflerinin sunamadığı rahatlığa sahip ST3. Gidon çevrim açısı VFR'den daha yüksek, böylece dar alanda manevra ettirmek daha kolay. Tek şikayet debriyajın biraz sert olması. Yüksek gidon sayesinde bilek tendonlarınız da size müteşekkir olacak, gereksiz ağrı çekmeyecek.

ST3, Honda'dan daha hızlı viraj alıp daha hafifmiş hissi veriyor. Her ne kadar kağıt üstünde Honda'dan 5kg fazla yük taşıyorsa da. Her iki motor da benzer şekilde dengeli ve nötr ama Ducati gene de daha sportif hissi veriyor. Bilemiyorum, belki de sadece adı Ducati olduğu içindir.

Fiyat olarak VFR'dan ucuza mal olan ST3'le, hem Ducati markası hem de dünyanın en iyi ikiz-V motor teknolojisine sahip oluyorsunuz. 'İyi de nasıl?'ı merak edenler motosikleti biraz daha yakından incelemeli. Kullanılan boya nispeten ince katmana sahip, genel kalite ise ancak yeterli denebilecek seviyede. Test süresince aşırı tuzlu yollarda gezilmemiş olmasına ve sık sık yıkanmasına rağmen egsoz borularında paslanma izleri görülmeye, boya üzerinde nereden geldiği belli olmayan çizikler oluşmaya başlamıştı.



Rahat okunan mavi aydınlatmalı gösterge paneli. Elektrikli far yükseklik ayarı standart aksesuara dahil.

### ST3 ile yaşam:

- Her Ducati gibi ST3'ün de periyodik bakımları pahalı. İlk bakım 900km'de ve cüzdanınızın 300 milyon hafiflemesine sebep oluyor. 9000km'ye geldiğinizde 600 milyonluk ve 15.000km'de 900 milyonluk (egzantrik dişlisi değişimi sağ olsun) ödemelere hazır olun.
- Sigortalamaya olarak Fazer 1000 ile aynı kategoride. Yüksek yani.
- Motoru kurcalamayı seviyorsanız, kareyaj kolayca sökülüyor. Bujilere ulaşmak çocuk oyuncağı.
- Ön far elektrik ayarlı 6 kademeye sahip. Böylece arkanızda yük ve yolcu varken nereye gittiğinizi görebiliyorsunuz.
- Orta sehpa sayesinde zincir yağlama ve gergi ayarı ızdırıp olmaktan çıkıyor.
- Eğer ön camı yetersiz buluyorsanız, gezi camı (üst/yan çantalar, jel sele ile birlikte) Ducati aksesuar listesinde.

Sonuç olarak, ST3 Ducati'nin bugüne dek ürettiği en iyi touring motoru. ST4'ten net olarak daha titreşimsiz, daha konforlu ve performans olarak da özel durumlar hariç başabaş. Menzili, ateşli motoru ve sürüş konforu sayesinde Ducati'nin sportif gezginler arasında bir ası var artık.

### Yamaha FZS 1000 Fazer:

Konfor, eğlence, endam hepsi burada.  
Balistik R1 motoru yanında bedava ...

Sıkışık şehir trafiği, iş çıkış vakti, sol ayak yerde ışıklarda durmuş yeşilin yanmasını bekliyorsunuz. Kırmızının sönmeye başlamasıyla debriyajı bırakın. Yanınızdaki arabaların hareket ettiğini görene kadar hız göstergenizi 50km/s'i geçti bile. Bir sonraki tıkanıklığa kadar ayaklıklarını sürtercesine dönüşler emrinize amade. Dik oturma konumu, öndeki trafiği rahat görebilme, ağrısız boyun kasları, her şey sizin zevk almanız için tasarlanmış. Arabada olsanız oflayıp-puflayacağınız bu vakitler, Fazer üzerinde günün stresini atabileceğiniz anlara dönüşüyor.

Trafikten kurtulup otoyola çıkın. 130km/s'lik sürüşlerin rahatlığını yaşayın. R1 olsa bu süratler düşük gelip huzursuz olur ama Fazer'in acelesi ve gösteriş merakı yok. O sadece yol yapmak istiyor. Otoyoldan ayrılıp ıslak ara yollara girelim. Motor verdiğiniz her komuta harfiyen itaat edip, Japonla yapıştırmış gibi inatla yolu bırakmıyor. Kullanım o denli nötr ki, ona gözlerinizle viraj aldrabilirsiniz.

Yamaha FZS1000 her türlü hava ve yol koşulunda görevini başarıyla yerine getiriyor. Bunu yaparken güzelliğiyle hava atmaya da ihmal etmiyor. Fazer'a hayat veren motor R1'den alınan heybetli 1000cc'lik motor. Apollo uzay aracından daha yüksek kapasiteli mikroşlemler tarafından kontrol edilen enjektörler, çift aşamalı emme manifoldları, elektronik kontrollü gaz kelekleri çok mu hanımevladı geliyor? O vakit buyrun 37mm'lik dörtlü Mikuni kabüratör beslemesine. Merak etmeyin, elinizin altında her devirde yüksek tork üreten, gaza anında tepki veren, ipek gibi pürsüz bir motor olduğu sürece kimse laf edemeyecek.



### Yamaha Fazer 1000: 208kg, 117HP, 250km/s

Günlük motorların kraliçesi yarım kareyaj ve 1000cc'lik destansı motorla geliyor. Eski Fazer'ın şu ankinden pek farkı yoktu. Tarifimiz, ucuz şasi üzerine inşa edilmiş bolca R1 motoru.



Fazer'in torklu motoru sayesinde sıkışık trafik bile zevkli.

Bol virajlı dağ yollarında R1 tarzını bekleyenler biraz hayal kırıklığına uğrayacak. Yamaha karakteristiği olan mavi kaliperli frenlere asıldığınızda, siz bir yandan gidona eklenmemek için çabalarken, R1'den beklenmeyecek kadar öne yığılma olduğunu göreceksiniz. Benzer bir durum viraj çıkışında seri hızlanmalarda da görülüyor. Motor arka süspansiyonun üstüne fazlaca yığılıyor. Ancak bunun çözümü kolay, arka amortisör sertliğini iki klik arttırmak. Benzer şekilde, virajları R1 sürati ile almaya çalışırsanız, R1 keskinliğine sahip olmayan yürüyen aksam yüzünden daha çok çalışmanız gerekecek. Dalgalı asfalt tarzı yüzeylerde sert kullanım sonucunda arka tekerin yol tutuş sorunları çektğini, gazı fazlaca açtığınızda şasinin limitlerinin kolayca aşıldığını belirtmeden geçmeyelim. Bu durumlarda hemen sağa çekip motora uzaktan bakarak 'Bu alet R1 değil. Bu alet R1 değil.' telkininde bulunmak soruna çözüm olacaktır.

Pist koşullarından çıkıp yol koşullarına dönersek, günlük kullanımlarda Fazer'ın pek çok süperspor motor pilotunu utandırdığını hayret içinde göreceksiniz. Yüksek torku ile müthiş sollama potansiyeli yüzünüzü gülücüklerle boğacak, emin olun. Konvoy arkasında giderken aralarda boşluk bakmakla vakit kaybetmeyeceksiniz. Bileğinizin hafifçe dönüşüyle beraber, bir otobüs, iki araba ve öndeki kamyon ayanızda silüet olarak kalırken boynunuz da birkaç santim uzayacak. Daha deli süratlerde safkan spor motorları kovalamak mı istiyorsunuz? Hepsi standart aksesuar pakedinde.

Eğer 150km/s'ten yüksek süratlerde uzun gezilere çıkmak isteseydim, rüzgâr koruması daha iyi olan ST3 veya VFR'ı tercih ederdim ama bu dörtlü arasından en eğlenceli sürüş kuşkusuz Fazer'da. Bugüne kadar üretmiş en iyi motorlardan birine sahip Fazer'da; 'Gazı açıp da yüzüm gülmeyecek' diyecek herkesle iddiaya girmeye hazırım.

Ehliyetinize el konmayacağı mantıklı süratlerde 6. vites, düşük devirli tembel kullanımları ile günlük kilometre limitinizin ne olduğunu görecektir konfor sunuyor Fazer. Dik omuzlar, alçak ayaklıklar sayesinde kramp girmeyen bacaklar, etkili rüzgâr koruması, yumuşak sırt desteği ve geniş sele aldığınız konfor paketinin parçaları. Fazer tembel kullanımında o denli dost canlısı ki, içinizden onu 'Flipper' diye çağırıp sardalya ile besleyesiniz geliyor. Bu tempoda motorun 4lt'nin altında tüketime sahip olduğunu söylemiş miydiniz? Evet, aynen öyle.

### Fazer 1000 ile yaşam:

- Evde bakım yapanlara iyi haber, çıplak motor sayesinde karenaj söküp takma derdi yok. Tek sorun karbüratörlü sistemin enjektörlüden daha nazlı olması.
- Popüler aksesuarlar arasında motor altı spoiler, motor koruma demiri, daha yüksek cam ve bagaj demirleri var.
- Artçı selesi geniş ve rahat. Ancak kaymaması için yolcunuzu uyarmayı unutmayın.
- Arka tekerlek normal koşullarda 7500km gidiyor. Kullanıcılar, Bridgestone BT020'nin yol kavrama ve ömür açısından ideal oran sunduğu konusunda hemfikir.
- R1 motoru yüzünden yüksek sigorta bedeli ödemeye hazırlıklı olun. O kadar eğlencenin bedava geleceğini düşünmüyordunuz herhalde?
- Periyodik servisler her 9000km'de bir. İlk servis ücreti yaklaşık 200 milyon tutarken bir sonraki yaklaşık 250 milyon.
- Sele altında bagaj namına fazla birşey yok. Bir yağmurluk bir disk kilit, hepsi o.
- Orta sehpa zincir yağlamayı olabildiğince kolay hale getiriyor.

### Honda VFR800 ABS:

## Efsane geri dönebilecek mi?

Bu motor insanda -blok metalden yontmuşlar da motor öyle ortaya çıkmış- hissi uyandırıyor. Tüm test pilotlarının ortak düşüncesi Honda'nın buram buram kalite koktuğu ve tanımlamak için tek kelimenin yettiği yönünde; sağlam! Seleden baktığınızda klas bir konsolla karşılaşıyorsunuz, okuması rahat ve ergonomik yerleştirilmiş göstergeler, kalın, geniş ve alçak cam. Düğmeler bile aynı dayanıklı hissi-ne sahip. Motor ilelebet yaşasın diye yapılmış sanki.

Kırmızı marş düğmesine basmanızla tıksırıp hayat bulan motor hemen ardında derin homurtuyla ideal sıcaklığına ulaşmaya çalışıyor. Şöyle meraktan gaz kolunu çevirir, metalik derin bir cayırtı 'Çek elini o gazdan' dercesine bağılıyor. Bu kadar kaliteden farklı bir ses bekliyorsunuz açıkcası. Yola çıktığınızda da kulaklarınızda aynı senfoniye duyuyorsunuz, değişmeyen asabi hırıltı. Ama asfaltta ipek gibi akan bir hırıltı. Gidon kontrolü biraz ağır olsa da, motoru yatırmak diğerlerinden daha zor olsa da aletin tepkileri her daim nötr. Yağmurda hızlı dönülen döner kavşaklar bile motoru izinden ayıramıyor. 3000 devirden itibaren istikrarlı hızlanma sunan motor, ani ve ufak gaz açmalarına silkelenerek cevap veriyor. Konforlu yolculuk için sağ el terbiyesi şart kısacası. Gazı açarak 7000 deviri geçtiğinizde ise kendinizi Dr. Jekyll ve Hyde öyküsünün içinde buluyorsunuz. Hidrolik basıncın 7000 devirde kritik noktaya ulaşması sayesinde devreye giren VTEC, motorun karakterini 8V'den 16V haline getiriyor. Motosiklet nef yağı sürülmüşçesine ileri atılırken devir göstergesi hiç durmayacakmışçasına kırmızı bölgeye saldırıyor, egsoz ve hava filtresinden derin uğultular geliyor. Yakıt tankının altında bir yerlerden, birisi silindir kafalarını somun anahtarları ile dövüymüş gibi sesler yükseldiği bu anlarda ilk aklıma gelen 'Hay Allah, motoru bozduk galiba' oldu.

VFR'in gerek çıkardığı ses gerekse verdiği his, motorun çifte karakterini öğrenip ona göre kullanmanızı salık veriyor. Bir dakika yumuşak dokunuşuyla okşayan



### Honda VFR800 ABS:

**208kg, 96HP, 250km/s**

Uzun zamandır spor turing motorların gözbebeği olan VFR'nin yıldızı eskisi kadar parlamıyor. Gittikçe kızışan rekabet karşısında tacını geri alabileceği mi? İlk VFR 750cc'lik spor motordu. Sonraki seri 800cc'lik kapasiteye kavuştu. Güncel model VTEC ile kuşanmış durumda.



Eskinin spor-touring kralı kaybettiği tacını geri almak için savaşıyor...

motor hemen ardından ayazda yağmur yemiş kedi yavrusu gibi titremene yol açabiliyor. Özellikle sollama öncesinde devirini ayarlayan sürücüsünün 7000 devirdeki alacakaranlık kuşağı yüzünden kafası karışıyor. Tam sollamaya konsantre olmuş ve güç bandının başında fırlamaya hazır beklerken sürekli devreye girip çıkan VTEC yüzünden dikkatiniz dağılıyor. Hepsi bir yana, gazı açtığınız anda beklenmedik şekilde ileri atılan motor pürüzsüz sürüş dinamiği ile çelişiyor.

CBS bağlantılı ön ve arka frenler, her iki fren kolu ile belli oranlarda sıkılıyor. Böylece motordan kaybedilen rahat kullanım puanları bir nebze olsun geri toplanıyor. Sıradan fren sistemleri ile karşılaştırıldığında ilk yavaşlamada biraz etkisiz kalsalar da gittikçe artan dozda fren uygulandığında güvenli mesafede motoru dizginleyebiliyor. Alette ABS olması sayesinde sağ kolu sertçe çekebileceğimi, sağ pedal üzerinde korkmadan tepinebileceğimi bilmeme rağmen, içgüdülerim bunu yapmamam konusunda sürekli uyarıyor. Motora alışma devresini atlatan VFR sahipleri eminim ne kadar kullanışlı bir sisteme sahip olduklarını görecekler. Motorcular olarak kontrol yetkimize el koyan her sisteme kızsak da, ilk çıkan ABS sistemleri teknolojiyi utandırsa da ABS'siz VFR'i ABS'li modelden daha kısa mesafede durdurabilecek sürücü fazla değildir. Kabul, viraj alırken aniden fren yaptığınızda asfaltta öpmenize mani olamaz ama yanlışlıkla fazla arka fren uyguladığınızda 'Bu arka tekerin ne zoru var ki öndekini geçmeye çalışıyor?' anını yaşamamak için bile ABS alınır.

Bol virajlı ara yollarda sürekli yavaşlayıp hızlanırken fren sistemi vazifesini eksiksiz yerine getiriyor, özellikle de rampa inerken. Motorun dengeli ağırlığı sayesinde lastikler fazlasıyla yere bastırılıyor. VFR'in yüksek ağırlığı çekip çevrilmesini zora koşsa da düşük devirlerdeki çekiş gücü ve sürücüye verilen güven hissi sayesinde virajlar hız düşürülmeden dönülüyor. Tüm sportif motorlar gibi VFR'da da sert amortisörler yüzünden az darbe emen amortisörler tercih edilmiş. Ancak bu tercih yeterli yol tutunumu sağlanması için zorunlu. Eğer yumuşacık sele üstünde bol salımlı yolculuklar istiyorsanız, VFR açıkça yanlış seçim oluyor.

Tek şeritli, bol virajlı ve sık sık sollama gereken yollarda VFR zevk makinasına dönüşüyor. 7000 devirdeki geçişe alıştıktan sonra tabii. Dengeli, konforlu, yüksek güç rezervi sayesinde lanet konvoyları kolayca bertaraf eden, harika ve titreşimsiz aynaları olan, göğüs ve omuzlarınızı koruyacak kadar geniş ama ST3'teki gibi sırtınızda turbülans yaratmayacak kadar alçak cama sahip bir motor. Benzer şekilde sabit süratle yapılan otoban kullanımına da uygun... En azından ilk yarım saatte. Sonrasında sabit tutulan devir yüzünden gidondan yükselen sarsıntılar sağ elin uyuşmasına neden oluyor. Devamlı devir bandını dolaylı olarak, sorun yok ama yüksek süratlerde yapılan uzun yolculuklarda insana 'Neden?' dedirtiriyor. Kimi eski VFR kullanıcıları, VTEC olmayan eski nesil motorlarının ayakları uyusturduğundan şikayetçi idi ancak test motorumuzda bu olumsuzluğa rastlamadık.

Bundan 5 sene önce herkes en iyi sportif gezginin VFR olduğunda hemfikir iken bugün ufak sorunlar ve kafa karıştıran çifte karakter yüzünden rakipleri Honda'ya yetmişmiş durumda. Yanlış anlaşılmasın, motor tartışmasız şekilde hâlâ en iyiler arasında ve dünyanın tek 4 silindirli VTEC motoruna sahip olmak bile pek çok sürücünün VFR'a yönelmesi için yeterli.



Bakmayın rahatsız görüldüğüne. Uzun yolculuklar mümkün olmasa Honda yan çantaları aksesuar olarak sunar mıydı?

### Triumph Tiger:

Kıvrak kullanıma sahip lezzetli bir İngiliz 3 silindirlisi. Bütün gün yorulmadan kullanma ve yan çantalar da yanında hediye...

Sportif gezgin testinde büyük bir enduro mu? Niye şaşırdınız ki, neden olmasın? Bu endurolar genel görüntü olarak sıradan motorlardan o denli farklı ki, çoğunlukla es geçiliyorlar (aklınıza 'Enduro alacağım'ı koymadığınızı varsayıyorum elbette). Halbuki enduroların hanesi ağzına kadar artılarla dolu; cruiserlar gibi konforlu ama onların aksine şehir içi sürüşten feragât ettirmeyecek kadar kıvrak, rahatça iki kişiyi uzun mesafelere götüren, iyi depo menzili, yüksek torklu kullanıcı dostu motorlar. 3 silindirlili Triumph Tiger büyük endurolar arasında en sportif seçeneklerin başında geliyor. Yukarıda yazılan tüm kriterleri karşılıyor. Görüntüsü de su götürmez şekilde sıradışı (tamam, tamam kabul ediyorum; sıradışı filan değil, garip). Renk seçiminde 'Acaba siyahını alsak daha mı normal durur?' diyecek kadar garip hem de.

Otobanlar ve çift gidiş-geliş yollarda yüksek puanların hepsi Tiger'a ait. 120-150km arası kullanım konforunda, en yakın rakibi olan Ducati ST3'ten bir değil 3-4 beden üstün. Yayla gibi bir sele, kıvrılmayan bacaklar, ufak olmasına rağmen şaşırtıcı şekilde etkili karenej, ısıtmalı ve korumalı elcikler sayesinde yorulmadan



### Triumph Tiger:

**215kg, 81HP, 230km/s**

Eğer büyük, ağır, aksesuar düşkünü motorlar en iyi gezginler ise; küçük, enduro tarzı yol motorları en iyi sportif gezginler olmalı. Triumph 955i'den yadigar 3 silindirlili motoruyla Tiger bunu ispat etmeye çalışacak. Eski Tiger gene 3 silindirlili ama 900cc motorla donatılmıştı.

### VFR ile yaşam:

- Eğer çok becerikli değilseniz ve tepeden tırnağa donanımlı garajınız yoksa VFR'a bakım yapmayı unutabilirsiniz. V4'ler zaten yeterince karmaşıkken işin içine VTEC girince olaylar iyice arap saçına dönüşüyor.
- Servisten servise değişse de 25.000 bakımında yapılan ve VTEC sübap aralığı ayarlarının da yapıldığı bakım için milyara yakın fatura çıkartıldığı yönünde korku hikayeleri anlatılıyor. Bayilerse bakımın 600 milyon civarında olduğunda ısrarcı.
- Honda'nın aksesuar listesinde 3 parçalı bagaj seti en çok tercih edilenler arasında. Hemen ardından ısıtmalı elcikler geliyor.
- Sele altı bagaj, egsozun oradan geçmesi yüzünden mevcut değil.
- Arka süspansiyon sertlik ayarı için motorun altına girip debelenmenize gerek yok. Kareneja kadar çıkartılmış ufak bir düğmeyi çevirmek yeterli.
- Eğer ABS'den daha iyi olduğunuzu inanıyorsanız, motorun 0 fiyatı üzerinden 900 milyona yakın tasarruf edebilirsiniz.

kilometrelerce gidebilirsiniz. Tek sorun otoban süratlerinde tork zengini motor 6750 devirde oturuyor ki bu da -stresten uzak sarsıntısız sürüş olsa da- yüksek yakıt tüketimi olarak geri dönüyor. Denklemün öbür tarafında ise yüksek devirin getirdiği ekstra tork ile sollamalar çocuk oyuncağı haline geliyor. Gazı açıp ivmelenmeyi beklemek mi? Neden bahsettiğinizi anlamıyorum, üzgünüm.

Arazi kullanımına uygun tasarlanmış vites kutusuna teşekkür etmemiz gerekiyor bu durumda. Gerçi onun yüzünden 220km/saat'lik son sürate razı olmamız gerekse de, kim oralarda uzun süre kalıyor ki zaten? Gazı açmanızla ileri atılan kapları tercih etmez misiniz? 955i'den alınan motor, düşük süratlere uygun tasarlanmış şaside kesinlikle yabancılık çekmiyor. Hatta yüksek performans göstermesi gereken Daytona platformu ile karşılaştırsak, Tiger'ı daha çok seviyor bile diyebiliriz. Dar yollarda, sürekli vitesle oynayarak gittiğinizi varsaysak bile, düşük devirde vites değiştirerek bir üst vitesle ivmelenmeye devam etmek, motoru nefessiz bırakıncaya kadar devir çevirtmekten iyidir. Vites kutusu bile erken vites değiştirmeyi teşvik ediyor olmalı, nitekim devir iğnesi kırmızı bölgeye yaklaştıkça vitesi değiştirmek daha da zor bir hal alıyor.

Daracık virajlı yollarda Tiger'ın sürümü kullanıcıyı yeterince tatmin ediyor. İlk anlarda alışma gerektiren enteresan bir karakteri olsa da. Motor önce yatmakta diremiyor. Ancak ilk birkaç derecelik yatış yapıldıktan sonra kendiliğinden viraj yönüne doğru dalışa geçiyor. Büyük, su soğutmalı sıralı üç silindirlili motor yüksek konumlandırıldığından Tiger'ın ağırlık merkezi fazla yukarıda hissi yaratıyor. Virajlardaki dalma karakteristiğine bir kere alıştıktan sonra işe dönüşler sorun olmaktan çıkıp sportif motorlardan hıncı alabileceğiniz eğlence mekanlarına dönüşüyor. Seri şekilde yatan motor yüksek süratlerde viraj almakta -yeterli taban yüksekliği sayesinde- sportif kardeşlerinden geride kalmıyor. Motorun kafasını viraj içine yönlendir, hemen ardından oluşacak seri yatmayı yumuşak ve dolgun gaz kolu ile dengele, apexi geçince motoru dikleştirip gazı aç. Hepsini bu.

Motorun arka tarafında, süspansiyon sistemi yumuşağın sportif tarafına yakın tercih edilmiş. Diğer endurolarla karşılaştırdığınızda net olarak sert kalıyor. Yol tutuşta salınımlara yol açmayan süspansiyon iyice yüklenilmedikçe iflas etmiyor. Yol/razi arası lastiklerle donatılan Tiger'ın asfalta ne kadar güç aktarabileceği ayakta kalmanın limiti ile belirleniyor. Buna rağmen test koşullarında denediğimiz Tiger, kay-



Full aksesuarla bezenmiş Tiger yabancı olduğu rakipler karşısında dayanabilecek mi?

### Tiger ile yaşam:

- Periyodik servisler her 9000km'de bir. İlk servis 200 milyon gibi cüzzî miktar tutsa da sonrakiler için cüzdancınızı kabarık tutmanızda fayda var.
- Sigorta sınıfı rakiplerine göre daha düşük. Böylece dolaşmaya daha çok para ayırabilirsiniz.
- Ön lastikler 18.000 km dayanmaları ile ünlü. Kullanıcıları Metzeler Tourance model lastik tavsiye ediyor.
- Yazda geçen tüm aksesuarlar, ısıtılmalı elcikler, renk uyumlu yan çantalar ve orta sehpa 2004 modellerinde standart.
- Tüm bu ekstralar iştahınızı doyurmaya yetmiyorsa, arka çanta, jel sele ve yüksek touring camı olası seçenekler arasında.
- Yolcu için muazzam konfor sunuyor Tiger. Konforlu seleyi jel ile değiştirmek mümkün.
- Orta sehpanın zincir bakımını çocuk oyuncuğu yaptığını daha önce söylemiş miydiniz? Bir yerlerden hatırlıyorum sanki. Hmmm...

gan zemin şartları haricinde yolu başarıyla kavramayı becerdi. Zaten denilen şartlarda asfalt lastikleri bile tutunma sorunu yaşadı.

Tiger'da kullanılan frenler belki de Triumph'un bugüne kadar ürettiği en iyi frenler. Verdikleri his İtalyan motorlarında kullanılan Brembo'lara çok benziyor. Ne yazık ki kuvvetli fren sistemini yumuşak süspansiyon ve uzun emme mesafeli amortisörlerle sunmak, yemesi pek de keyifli menü oluşturmuyor. Sert frenlerde aşırı derecede öne yatan motor, bütün ağırlığını ince ön teker üstüne bindiriyor. Diğer yumuşak yürüyen aksamı motorlar kadar (Capanord, Varadero) tedirgin edici ol-

lanışlılık ve 300km'yi aşan menzili sayesinde 'Dağ başında benzinciyi nerede bulurum?' tedirginliği yaşatmaması. Üstelik dağ yollarına vurduğunuzda da sizi bekleyen sıkıcı sürüş dinamiği olmuyor. Eğer tüm bunlar sizin için sportif gezgin kategorisine artı puan katmıyorsa, en azından fabrika çıkışı, motorla renk uyumlu yan çantalar için puan verin. Eğer günlük kullanımda pratiklik, uzun mesafede yormayan, ikili kullanımda sorun çıkartmayan bir motor istiyorsanız, Tiger'ın grafiklerinden de mideniz bulanmıyorsa (yeri gelmişken Triumph'a soralım: Niye deponun üzerine 3 çizgi atma ihtiyacı duydunuz? Alet şu haliyle yeterince çirkin değil miydi?) nispeten yüksek fiyatı da sorun olmuyorsa, Tiger'a göz atmanızda fayda var.

### Sonuç:

Teste katılan motorları sportif gezgin kriterlerine göre puanladığımızda, pek çok kategoride Tiger ipi önde göğüsüyor. Uzun yolculuklarda en konforlu, yan çantaları ve ısıtılmalı elcikleri standart, kaliteli işçiliğe ve malzemelere sahip ayrıca virajlarda muazzam eğlenceli. Peki birinci ilan ediyor muyuz? Ne yazık ki hayır çünkü yeryüzündeki en çirkin motorlar yarışmasında derece alacak tasarıma sahip. Üzgünüz ama öyle.

Saf kullanım özelliklerine bakarsak, VFR ile ST3 arasındaki savaş kıran kırana geçiyor. ST3'ün bütün gücüyle VFR'a saldıracağını zaten bekliyorduk. Her ikisi de yeterli konfora sahip, harikülade motorları var ve dengeliler. Ama ikisi de insanı heyecanlandıracak ateşe sahip değil. ST3 daha kıvrak olması sayesinde toplamda VFR'ın üzerine çıkabilirdi ama gece okunması zor olan gösterge paneli ve düşük boya kalitesi yüzünden net bir galibiyet alamıyor. Her iki katılımcı da kilometreleri afiyetle yese de testi birinci bitiremiyor.

### Teknik Özellikler:

	ST3	FAZER	TIGER	VFR
Motor:	992cc, 6V, SOHC 90 İkiz V	998cc, 20V, DOHC, Sıralı 4	955cc, 12V, Sıralı 3	781cc, 16V, DOHC, 90 V4
Bore x Stroke:	94 x 71.5mm	74 x 58mm	79 x 65mm	72 x 48mm
Sıkıştırma:	11.3:1	11.4:1	11.7:1	11.6:1
Besleme:	Enjeksiyon	4x37mm karbür.	Enjeksiyon	Enjeksiyon
İletim:	6 vites, zincir	6 vites, zincir	6 vites, zincir	6 vites, zincir
Ön Süspansiyon:	43mm usd teleskopik	43mm teleskopik	43mm teleskopik	43mm teleskopik
Arka Süspansiyon:	Ayarlı tek amortisör	Ayarlı tek amortisör	Ayarlı tek amortisör	Ayarlı tek amortisör
Frenler Ön:	2x320mm disk, 4 pistonlu kaliper	2x298mm disk, 4 pistonlu kaliper	2x310mm disk, 2 pistonlu kaliper	2x296mm disk, 3 pistonlu kaliper
Frenler Arka:	245mm disk, 2 pistonlu kaliper	267mm disk, 2 pistonlu kaliper	285mm disk, 2 pistonlu kaliper	256mm disk, 2 pistonlu kaliper
Lastik Ön/Arka:	Pirelli Diablo 120/70 ZR17, 180/55 ZR17	Metzeler Z4 120/70 ZR17, 180/55 ZR17	Metzeler Tourance 110/80 V19, 150/70 V17	Bridgestone BT020 120/70 ZR17, 180/55 ZR17
Tekerlek Mesafesi	1430mm	1450mm	1550mm	1460mm
Kuru Ağırlık:	214kg	208kg	215kg	208kg
Sele Yüksekliği:	820mm	820mm	840-860mm	805mm
Yakıt Deposu:	21lt	21lt	24lt	22lt
Periyodik Servis:	9000km/1 yıl	9000km/1 yıl	9000km/1 yıl	6000km/1 yıl

masa da viraja sert fren eşliğinde girmek, motorun çok daldığını görüp ön freni hafifletmek insanı korkutuyor.

Yüksek sürate uygun tek şerit yollarda motorun yüksek ağırlık merkezi hissedilmez oluyor. Yolu sorunsuz ve dengeli biçimde kavlıyor. Normal şartlarda vites kutusunu uyardırmanıza gerek bile kalmıyor. Devir bandının üst 2/3'lük kısmında her gaz açış motor tarafından istekle yanıtlanıyor. Yüksek sürüş konumu ve alçak cam ikilisi sayesinde bir sonraki virajın nasıl alınacağı veya sollama ayarlamaları saatler öncesinden yapılıp bu sayede momentum kaybetmeden yola devam edebiliyorsunuz. Ara yollar söz konusu olduğunda, A'dan B'ye gitmek Tiger'da ekstra vakite ihtiyaç doğurmuyor, en az diğerleri kadar tempolu sürüşler gerçekleştirebiliyor. Ayrıca diğerlerinde olmayan iki özelliikle öne çıkıyor, harikülade kul-

Bir motosikletin kalbi motorudur. Ve bu teste katılan en büyük kalp Fazer'da. Bir saniye önce şirin kedi yavrusu, bir saniye sonra avına ölümcül pençeyi vurmak için atılan Puma; öylesine deli bir kalp. Diğer yarışmacılar kadar konfora sahip olan Fazer her işi iyi yaptığı gibi sportif gezgin görevini de başarıyla icra ediyor ve testi birinci olarak bitiriyor. İnsana 'İşte bu yüzden motora biniyorum' hissini sadece o verebiliyor. **İKİTEKER**

Çeviri: İlker Eryılmaz / Nisan 2004 / Belçika

## Bu motor denilen nesne aklıma nereden düştü?

Dün akşam yine internette geziyordum. Uzunca bir süredir sadece motosikletle ilgili sitelerde gezinip, resimlere bakıp iç geçiriyordum. "Ne zaman bunlardan birine sahip olabileceğim" diyerek ağzımın sularını siliyorum.

Eşimin "İlker, bu motor konusunda bir planın var mı? Ne yapmayı düşünüyorsun? Nerden takıldın motora? Senin gibi ağırbaşlı, risk sevmeyen adam nasıl başka bir şey düşünemez oldu?" şeklinde başlayan soru silsilesi ile kendime geldim. Gerçekten de son iki aydır, gezindiğim web sitelerine şöyle bir göz geçirdim. İLK - BEŞ şu şekilde oluşmuş:

- 1- [www.ikiteker.org](http://www.ikiteker.org)
- 2- Donald Duck'ın web sitesi
- 3- Bankaların bireysel kredi sayfaları
- 4- [www.sahibinden.com](http://www.sahibinden.com)
- 5- Motosiklet üreticilerinin sayfaları

Varsa yoksa alacağım motorla ilgili araştırmalar, teorik, pratik bilgiler, finansal yardım bilgileri. Bunları toplayıp farkında olmadan bir arşiv oluşturmuşum bile. Bu arşivi elimden geldiğince İKITEKER okuyucularıyla da paylaşmak istiyorum. Umarım ortaya okunabilir, faydalanılabilir birşeyler çıkarabilirim.

Haydi Bakalım...

## BÖLÜM 1

### “BEN SANA YANDIM ZÜHTÜÜ!!”

Forumdaki konuların birinde okumuştum: “Ne kadar geriye giderseniz gidin, motor sevdasıyla ilgili anılarınız birincisine hiç ulaşamazsınız. Hep evet tamam işte bu dediğiniz anıdan daha eski birşeyler çıkar”. Kelimeler farklı olabilir ama anafikir yukarıdaki gibiydi. Bense, tam tersine içime ateşin düştüğü zamanı çok net hatırlıyorum. Okulda her sene mühendislik kulübünün düzenlediği ‘Auto Show’ isimli bir etkinlik vardı. Bir hafta boyunca her gün bir otomobil markası tanıtım için toplantılar düzenler, test etmek için bir model belirlir ve aracı test sürüşü için belirli bir parkurda kullanmanıza izin verirdiler. Motor aşkımda işte bu ‘Auto Show’ların birinde başladığı sene 1996, güzel bir mayıs günü.

Boğaziçi Üniversitesi’ne daha önce gitmiş olanlarınız görmüş olabilir, okulun Güney Kampüsü erguvanlarla doludur. Bahar aylarında erguvanlar, eflatun çiçeklerinin tüm güzelliklerini sergilerler. Sıcak bir havada, Kuzey Kampüsteki derslerimi bitirmiş, tembel tembel hem Güney Kampüse iniyordum hem de erguvanların muhteşem eflatun çiçekleri eşliğinde Boğaz’ı seyrediyordum. Aynı zamanda da “Acaba bugün hangi marka var? Hangi modeli test edebiliyoruz?” sorularının cevaplarını düşünüyordum.

Hayal aleminden, virajın ardından gelen, gökgürültüsüne benzer bir sesle gerçek dünyaya döndüm. Kısa bir süre sonra iki adet Harley görüldü. “Vay be, aletlere bak, ne işleri var bunların burada?” dedim kendi kendime ve yine Boğaz’ın muhteşem manzarasına döndüm. Yaklaşık bir dakika sonra, aynı gürültü bu sefer yukarıdan aşağıya doğru yine duyuldu ve Harley’leri bir kez daha gördüm.

“Hah, işte.. Yeni almışlar motorları havalardan geçilmiyor” diyerekten meydana geldim.

Tahmin edebileceğiniz gibi ‘Auto Show’ya ilk kez bir motosiklet markası gelmiş ve test sürüşü yaptırıyorlardı. Harley Davidson’un tanıtımını içeren kısa bir toplantıdan sonra, artık bu aletlerden birine muhakkak binmem gerekiyordu. Toplantı çıkışında, kapının önünde çalıştırılan bir Sporster zaten tüm dikkati topluyordu. Ne yapıp, edip bir test sürüşü de ben yapmalıydım. Test sürüşüyle ilgilenen arkadaşla diyalog hatırladığım kadarıyla şu şekilde gelişti:

- Abi bunlar kaç yapıyo?
- Modeline göre değişir. Sen kaç yapmak istiyosun?
- Ya ne biliim? 80-90 yapsın yeter
- ???

- Test edebiliyor muyuz?
- Tabii. Ehliyetin var mı?
- Var canım
- Bakabilir miyim?..... Eee, bu B sınıfı ehliyet.
- Evet?
- A2 lazım test için. Motor kullandın mı daha önce?
- Yok, ama süper bisiklete binirim.
- Peki anlaşıldı. Seni ben gezdireyim biraz. Atla bakalım arkaya....

Bu noktadan sonra olay koptu. Daha üzerine bindiğimde havam değişti. Her ne kadar ben kullanmasam da kalkıştan önce verilen gazdan altımda çok güçlü motorun olduğunu anlayabiliyordum. Bu ses beni çok heyecanladırırdı. Kalkış sırasında düşmemek için önümdeki sürücünün ceketine yapıştım (Elin herifine sarılmayı kendime yedirememiş, deri ceketinin omuzlarında çekiştiriyordum :). Yüzüme vuran rüzgârın verdiği keyfi, yaşadığım heyecanı, midemdeki yumruğu kelimelerle ifade edebilmem mümkün değil. Yüzümdeki önleyemediğim sırtmanın sadece bana mahsus olmadığını, daha yeni yeni Donald Duck sayesinde öğreniyorum. İlk beşyüz metre sonunda kararımı vermiştim bile, bu aletten bir tane de benim almam lazımdı. Dönüş yolunda yaşadığım keyfi, şu şekilde anlatmaya çalışayım :

Gözünüzde alabildiğine bir Boğaz manzarası canlandırın, bir tepenin üzerindediniz. Gidiş geliş dar bir yoldan aşağıya doğru yol alıyorsunuz, yolun etrafı yemyeşil, baharın tüm canlılığını hissediyorsunuz. Yeşilliklerin üzerinden, kıyısından, köşesinden manzaranın her tarafını erguvanlar süslüyor ve yüzünüze Boğaz’ın rüzgârı tatlı tatlı vuruyor. Şimdi bile aynı duyguyu, içinde bulunduğum ruhsuz ofisimde hissedebiliyorum.

Tabii bu güzel maceranın sonunun hüsrarla bittiğini söylememe gerek yok herhalde. Motordan indikten sonra hemen standa gittim. Bindığımız modelin Harley’in en ucuz modeli olduğunu, üniversite öğrencilerine %10 indirim uyguladıklarını büyük bir iştahla dinledim. Tüm indirimlerle beraber motorun 12.500\$ olduğunu öğrenir öğrenmez oradan uzaklaşıp, hayal ve isteklerimi kalbimin derinliklerine gömdüm.

Dönüp geriye baktığımda aradan sekiz sene geçmiş. Bu seneye kadar, beni çok rahatsız etmeyen, derinlerde bir yerlerde saklanan aşkımda artık kendini dışarı vurmaya başladı. Bunda çok yakın iki arkadaşımın motor alması, beraber çalıştığım üç arkadaşımın motora heveslenerek, benden önce ehliyet alması gibi etkenlerin çok büyük payı var. Bu durumda benimle beraber altı kişilik bir gezi grubu oluştu bile. Şu anda hepimiz motor, ehliyet alma, öğrenme, tecrübe edinme aşamalarındayız. Bu sene beraber bir geziye gitmemiz zor görünüyor. Ancak hepimiz önümüzdeki sene için şimdiden planlarımızı yaptık ve heyecanla birlikte kat edeceğimiz kilometrelerin hayalleriyle yaşıyoruz.... **İKITEKER**

İlker Saltoğlu / Nisan 2004 /İstanbul

## İKITEKER 17

### Bu sayıda emeği geçenler

- > Robin Williams’la OMM-ARA17 Hidayet Gürdal
- > Bir Roadster üzerinde 10 bin mil  
Eralp Terem, Özden Güney, Sinan Özgen
- > Spor Gezinler İlker Eryılmaz
- > Bu motor denilen nesne aklıma nereden düştü? İlker Saltoğlu

Fahri Editör Sinan Özgen [sinanozgen@icqmail.com](mailto:sinanozgen@icqmail.com)  
Editör Bora Yurtören [bora@tblgisayar.com](mailto:bora@tblgisayar.com)  
Tasarım ve Uygulama Hidayet Gürdal [hg@rafineri.net](mailto:hg@rafineri.net)  
Yayınlayan Egemen Ergel [egemen@ergel.net](mailto:egemen@ergel.net)

İKITEKER 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.

## İKITEKER 18

### Gelecek sayıda

- > Bu sayının içeriği henüz belirlenmemiştir.

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.**