

P O S T A



Yayın periyodu sizlerden gelecek yazı miktarına göre değişen aylık (?) **Sanal Motorsiklet Bülteni**
15 Ocak 2002 Deneme Sayısı

Fotograflar sırası ile; BMW 1150R, Aprilia Pegaso 650 i.e.'dir.
(2002 Mart Motorsiklet Fuarı-İstanbul)

Bu dergi sizin, yazı ve fotoğraflarınız heyecanla beklenmektedir.

Cihangir UNAL



“ETV 1000 Caponord ne menem bir motordur, anlatsana arkadaş” sozuyle yatar kalkar oldum. Durun birader derken ilk 1.000 km.yi Saros donusu tamamlayıp servise girdim. Oncelikle belirtelim ki; katalizor mevzuu cozulmus olup katalizorsuz oldugu kesinlesmistir. Bu kadar basit bir mevzuyu bile cozmede zorlanis nedenim motorun servis dahil pek kimse tarafindan yeterince taninmamis olmasindan kaynaklaniyor. Bu arada 2002 updateleri de olan 2001 egitim CD'si buldum. www.serviceaprilia.com 'un free kismidan ingilizce kullanicu manueli indirdim.

Kisa bilgiler ve ilk 1000 km izlenimlerim:

*1000 Km servis maliyeti yag, yag filitresi degisimi ve iscilik 93.000.000.TL (Suleyman Memnun'da)

*Touring ve Racing Aprilia'lar ile ayni makineye sahip, 995 cc ROTAX.Enjeksiyon ise SAGEM. Alet 1. vites haric 2000 devrin altinda sikintili, 2500 devirde kendini toparlamaya basliyor, 3000 devirden sonra ise mukemel cevap veriyor.

*Benzin yakisi hic de hos degil 100 km.de 7-7,5 gibi. Ýleride duser diyorlar. Katalizor (Katalitik konvertor) yok ama yine de kursunsuz oneriliyor. Lastikleri Metzeler Tourance, yani hem enduro hem touring. BMW 650GS ve 1150 GS lerinde fabrika cikisi ayni lastik var. Gayet iyi yol tutuyor, harika yatiyor.

*Ýlk 1000 km icin 5000 devri gecme! uyarisina uydum ama alet zaten 5000 devirde 130 km'ye cikabiliyor, varin gerisini siz dusunun.

*Onde cift disk fren (300 mm) muhtesem duyarli ama arka fren o hissi vermiyor. On frene asildiginizda "kaplancilar" alinmasin ama o kadar kapaklanmiyor. 0.50'lik on catal mukemmel.

*Aletin kuru aghirligi 215 kg. + Depo da rezerv dahil 25 lt. Yani emsallerinden hafif. Gayet dengeli ama sehir icinde “cok kullanirim, aralara dalarim” diyenler icin goruntuyu hoslastiran karenajdan cikintili sinyaller iste bu aralara dalmalarda engel.

*Maalesef henuz pek aksesuari yok. Orjin al aksesuarlari govde rengi yan cantalar ama Motomax'in stogunda yok.Yaklasik 500 milyon. Ayrica orta sehpa da opsiyonel. Ismarladim 15 gunde getiriyorlar Fiyati yaklasik 140 milyon. Samura'da Givi marka ust ve yan canta baglama demirleri ile beyaz (orijinali fume) renkli turing cami var.

*Dogru durust bir motor korumaya rastlamadim. Mototas katalogunda bir fotograf var ama oda grenaj koruma gibi.

*Selesi, yoksa selesi mi demeliyim, (cunku iki parca ve arkasi cikip yerine kusakla esya baglanabiliyor) cok rahat. Gercekten vibrasyon sifir.

*Artcim bu ise bayildi. Daha once F650, F650GS ve Super Tenere'ye binmistim. Simdi “Capon'dan baska motora binmem” diyor. Alet zaten vibrasyonsuz oldugundan ve artci ayakliklari dogrudan saseden bagli olmadigindan gercekten hic vibrasyon hissettirmiyor.

*Fuarda veya resimlerinden gorenler bilir, goruntusu bana gore pek guzel, hele gosterge paneli mavinin her tonu ile bezeli. Benim Capon'u ormanda park ettiginizde olusan ideal tablo ise sudur. Fume+En guzel Mavi+En guzel yesil. Kalin saglicakla,

Cihangir F. UNAL

Kubilay Turkmen/Sile/2002



Bora Yurtoren'e gore:
Sehir içi: 7-7,5 lt/100 km (abartirsan 8'e dayaniyor)
Uzun yol normal: 6-6,5 lt/100 km (90-130 km/st hiz araliginda)
Uzun yol otoban: 7,5-8 lt/100 km (140-180 km/st hiz araliginda)
Sürekli 180+ gidilirse 10lt civarinda rahat yakacagini tahmin ediyorum.



C.Unal Caponord /Saros/Mayis 2002

ALIM SATIM REHBERI

Bugüne kadar 20 ye yakın otomobil ve 7 motorsiklet degistirdim hicbirinde islemleri kendim yapmak aklima gelmemisti. Taa ki Sinan Ozgen izah edene kadar. Yapilmasi gerekenler cok zor degil ve dusuk maliyetli. Ayrica sistemin isleyis bicimin anlasilmasi acisindan da oldukca ogretici. Bilgileri gerek Sinan gerekse ben mail list'e yazdik ama uctu gitti. Kalici olmasi icin simdi de buraya yaziyorum. Ayrica alim satim esnasinda dikkat edilmesi gerektigine inandigim 35 konuyu da yazimin sonunda bulabilirsiniz. Umarim faydali olur.

Bulent Berksan/2002/Istanbul

Ruhsat Devir Adimlari

Önemli Not: Verilen Fiyatlar 2002 tarihlidir.

Borcu yoktur kagidi : Alici yada satıcı elinde ruhsat ile en yakın motorlu araçlar vergi dairesine gider. “**Borcu yoktur**” kagidi istenir. Bu esnada motorun vergi ve trafik borcunun olup olmadığı bilgisayardan çıkar. Bu belgeyi alabilmek için borç varsa ödenmelidir. Hicbir ücret gerekmez. Takribi süre dairedeki duruma ve borçun olup olmadığına bağlı olmak üzere 15 dakika ile 45 dakika arasında değişir. Bazı durumlarda borcu yoktur kagidi verilmesine rağmen, daha sonra aracın borcu çıkabilmektedir. Bir aracı satın alıyorsanız, çok dikkatli incelemelerini rica edin. Bu adımdan sonra parayı vereceksiniz ama borcu var ise 3. adımda kesinlikle karsınıza çıkacak, ve ödemekten başka careniz kalmayacaktır.

Noter satışı : Alici ve satıcı beraber yanlarında ; ruhsat , vergi numaraları , kimlikleri ve daha evvel alınan borcu yoktur kagidi ile en yakın notere gider. Sıra yoksa işlem süresi 15-20 dakika sürüyor. Toplam maliyet 75 ile 100 milyon arasında. Motorun kasko fiyatına kitapçıktan bakılıyor . Ancak genelde motorun markası veya modeli kitapçıkta olmuyor. Sorun değil muadil ??? bir motorun fiyatı üzerinden de işlem yapılabilir. Kitapçıktan yoksa genelde noter soruyor “Ne kadardır bu motor?” siz de “3-5 milyar vardır aabi ” diyorsunuz. Motorun fiyatı o kadar da önemli değil. 1 milyarlık motor 75 milyondan az , 10 milyarlık motor 100-150 milyondan fazla masraf çıkarmıyor. Bu işlem esnasında ruhsatın tek nüshası üzerine noter devir tarihi yazılıyor. Bu tarihten itibaren 1 ay süre içinde devir işlemlerini bitirmedeniz takdirde cezası var (Eskiden çok fazla idi ama şu an 40 milyon civarı , tabi 1 aydan sonra motorun bağlanma durumu da söz konusu). Bu işlem bitince alıcı yalnız basına kalıyor ve satıcı tüm sorumluluğu üzerinde atmış şekilde evine gidiyor. (Satıcının noter satışı belgesinin tek nüshasına uzunca bir süre saklanması çok önemli)

Vergi kayıt tescili : Alici ; noter satışı , kimlik , ruhsat ve vergi numarası ile motorlu araçlar vergi dairesine gider. Her vergi dairesinde ayrı bir iş akışı vardır. Ama ortalama 15-20 dakikada iş biter. Amaç , vergi dairesinde eski sahibi üzerine kayıtlı aracın devrini **yeni sahibinin vergi numarası üzerine** yapmaktır. Genelde ilk önce bir masada belgeler gösterilip bilgisayardan bir kagit alınır, sonra başka bir masada imzalanır muhurlenir vs vs. Çok önemli bir noktadır burası. Muameleciler bağlantıları sayesinde bu adımları geçirebiliyorlar ve kat-i noter satışı yapıldıktan sonra bile eski sahibine ceza makbuzu gelebiliyor. Onun için en iyisi sabredip işlemleri adamakıllı yapmak.

Trafik sigortası : Aracın trafik sigortası yoksa yapılacak , ama varsa o sigorta acentelerinden birinde noter satışı ile yeni sahibi üzerine zeyilname çıkartılmalı. Geçerli trafik sigortası olsa bile pek çok acenta zeyil yapmak istemiyor. Sınırlarınızı boş yere ypratacağınıza, kendi sigortacınıza, zaten çok ucuz olan motorsiklet trafik sigortanızı sıfırdan yaptırmanız önerilir.

Muayene : Genelde alınan 2.el araçların hiçbirinin muayenesi olmaz. Çünkü satıcı 35 milyonluk masrafı ödemek ve vakit harcamak istemez. Eğer muayenesi varsa Allah’ın sevgili kullarından birisiniz demektir bu adım atlanır. Ama yoksa biraz sabırla halledilmelidir. Bunun için ilk önce yine bir motorlu taşıtlar vergi dairesine gidilir. Yada her muayene istasyonunda olan vergi ofisinde de bu işlemi yapabilirsiniz. İlk önce adettendir bir borcu yoktur kagidi daha alınır. Muayene harcı 35.600.000 TL yatırılır ve makbuz alınır. Makbuzu mudure kaseletmeyi unutmayın. Sonra muayene kuyruğuna girilir . 2

kuyruk olugunu goreceksiniz. Bunlardan bir normal muayene digeri ozel muayenedir. Aracınızda renk degisikligi , teknik ozellik degisikligi , motor- sase numarasi degisikligi gibi puruzler yoksa normal muayenede isinizi halledersiniz. Sira sizi korkutmasin en fazla 45 dakika da sira geliyor. Ayrica Istanbul'daki arkadaslara Goztepe Merdivenkoy'e aksam saatlerinde gitmeleri de salik verilir.

OZEL MUAYENE : Puruzlu araclarin (Eger aracinizda puruz yoksa bu paragrafi dikkate almayin) muayenelerinin yapildigi ozel muayene sirasinda , ruhsatinda muayene kasesi kalmamis arkadaslar da islerini halledebilirler. Ozel muayene icin ilk once EK-1 belgesi alinip doldurulmalidir. 2 nusha olan bu belge trafik sube mudurluklerinde nushasi 250bin ve muamelecilerde 1-2 milyon civari bir paraya satiliyor. Terminolojisi karisik oldugunda doldurmasi bir hayli zor . Tavsiyem bir muameleciye 2-3 milyon karsiliginda doldurtmanizdir. Belgeyi elinize aldiginizda ne demek istedigimi anlayacaksınız. Ozel muayenede , kase ruhsata degil ek-1 belgesine vurulur.

Yeni ruhsat cikarilmasi : Geldik en son adima. Bu islem icin aracin ruhsatinda yazan trafik sube mudurlugune gidilmelidir. Eger normal muayene yapilmis ise yani aracda bir degisiklik problem soz konusu degilse ruhsatin sadece noter tarafından uzerine kayit dusulen nushasi degisir. Ama EK-1 belgesi doldurulmus ve ozel muayene yapilmis ise her iki nushanin da degismesi gerekiyor. Ilk once durumunuza gore 1 yada 2 ruhsat nushasi satin alinmalidir (Normalde 1 , ozel muayene varsa 2). Esasinda bu nushalar ucretsiz verilmeli ama anlasim gibi tum trafik sube mudurluklerinde her bir nusha icin 15 milyon bagis makbuzu kesiliyor. Ayrica tescil islemi icin de 15 milyon bagis makbuzu kesiliyor. Neyse ruhsat nushalarini alirken diger yandan da elinde bir kagitla arada bir ortalikda gorunun memura plakanizi yazdirip aracinizin dosyasini istiyorsunuz. Bu memur 15-20 dakikada bir piyasaya cikip siparisleri aliyor sonra yukariya arsive cikip aldigi plakalarin dosyalarini getiriyor. Dosyanizi siparis ettikten sonra ruhsatlarinizin yazdirilmasi gerekiyor. Bu islem ya trafik sube mudurlugu icindeki bir memur tarafından yada disarida kurulmus dernek kulubelerinde daktilo edilerek yaziliyor. Yazmak icin de 2-3 milyon para veriliyor. Simdi geldik en karisik isleme. Dosyanizi siparis ettiniz bu esnada bos ruhsatleri alip yazdirdiniz sonra da dosyaniz geldi. Genelde dosyalar oradaki muameleciler tarafinda kapisiliyor. Esasinda dosya kimseye verilemez ama memurlar muamelecilerle kardes !! olmuslar. Yapilmasi gereken , dosya icindeki zarfdan eski evraklarin cikarilmasi ve uzerine sira ile asagida evraklarin ve yeni yazdirilan ruhsatlarin konulmasi ve ataplanmasi. Dedigim gibi bu islemi memurlar yapmali ama kardes muameleciler islemi hizlandirmak icin bu isi yapıyorlar. 3 seceneginiz var:

- Kendiniz dizmek
- Muamelecilerden birine rica etmek
- Memurlar tarafından yapılmasını beklemek.

Dizilen dosya ve ruhsatlar iceriye amire imzaya gidiyor. Imzadan sonra uzerine bir bandrol yapistirilip pvc kaplamaya giriyor ve islem tamamlaniyor. Bu islem toplam olarak minimum 1.5 saat suruyor. Tavsiyem sabah 8.30'da orada olmaniz. Bu sayede benim gibi 9:50'de ruhsati cebinize koyup ilk cikan kisi siz olabilirsiniz. Yazdiklarima gore ruhsat islemi icin 30 yada 45 milyon gerekiyor. Ayrica 3 milyon kadar da yazdirma parasi veriyorsunuz. Ozel muayeneyi kafaniza takmayin , %90 normal muayene ve tek nusha degisimi ile islem bitiriyor. Ruhsat degisim masrafi normalde 15+15+3= 30-33 milyon , ozel muayeneli olursa 15+15+15+3=45-48 kusur milyon arasinda .

Ruhsat deviri icin gerekli evraklar :

- Noter satisi + 1 adette fotokopisi
- Ruhsatlar
- Muayene yapilmis olmalı
- Vergi dairesinden alınan tescil devir belgesi
- Trafik sigortasi (Yeni yada zeyilname)
- Ozel muayene yapildi ise onayli EK-1 belgesi

Önemli Not: Verilen Fiyatlar 2002 tarihlidir. 2003'te muhtemelen artmi° olacaktır.

...Devami Bir Dahaki Sayida: Satis icin bazi ipuclari



Fransiz Moto-Journal'e gore 2000 model

Kawasaki KLR 650

Ekonomik Enduro

Muhtesem KLR650 serisinden yola cikan ve ornek alan Kawasaki, cok asagiya cekilmis bir fiyatla urettigi bu makine ile Yam XT600 ve Suz DR650SE ile yarisa giriyor. KLR, sivi sogutmasi, iki egzantrik mili ile hareket eden 4 subabi(bu sinifta az gorulen bir ozellik) ile modern bir mekanige sahiptir. Suspansiyonlarinin son derece iyi gorev yaptigi motorsiklet, rijid celik boru sasisi sayesinde iyi yol tutus ozelligine de sahiptir. Direksiyon'un diger

rakiplerine oranla daha az donmesi yuzunden donus capı buyuse de, bu cok nadiren can sIKICI hale gelmektedir. Sasi ve motor tamamen zevk almak icin tasarlanmis gibidir; dayaniklilik ve performansi bir arada sunarlar. Denge kurulmasında biraz agirlassa da, sasi cok kolay kontrol edilebilir tasarlandigından guven vermektedir. Basitligi sayesinde sehir icinde mukemmel davranirken, yolda da kivraktır. Daha once suspansiyon mesafeleri daha yuksek olan KLR'i kullananlar bozuk toprak yollarda onun suspansiyonlarini arasa da, cok rahatsız edici degildir ve konforu iyidir. Hissedilen bazi vibrasyonlar ve tasariminin yaslanmis olmasi goz ardi edilirse, yarismaya cok musait fiyatıyla

KLR pek cok kisiyi mutlu edebilir.

Artılar:

Fiyat, sempatik motor, rijid sasi

Eksiler:

Estetik, yuksek donus capı, vibrasyon

Performans:

Max. Hiz: 157km/h.

0-400m. hizlanma: 14.8sn.

Ortalama 100km. tuketimi: 5.7lt.

Fransa Fiyat: 5495 Euro

Bazi teknik veriler:

on fren: 2 pistonlu 280mm tek disk

arka fren: 1 pistonlu 230mm tek disk

depo: 14lt.

Sele yuksekligi: 870mm.

Kuru agirlik: 168kg.

Yas Agirlik: 186kg.

Guc: 42hp/7000 devir/dakika

Tork: 4.8mkg/5000 devir/dakika

5vites



Fransiz Moto-Journal'e gore 2000 model

Honda Africa Twin:

AT 750 Varadero 1000 ile 650'lik TA arasinda yer alan bir orta modeldir. Vara'dan biraz daha gucsuz ve 15 kilo hafif olan AT, sadece guc isteyen kisilere degil, basitlik isteyip, asfalt/toprak/sehir yollarında dayanıklılık isteyenlere hitap eden bir motordur.

AT, toprak yollarda cok asiriya kacmamak kosulu ile istediginiz her hareketi yapabilir, cok sert olan selesine ragmen uzun yolda konforu kabul edilebilir seviyededir. Bozuk yollardaki suspansiyon konforu cok ust seviyelerde olan bu yol makinesi her türlü yola uyum gosterir. Sehirde, yuksekligi kabul edilebilir seviyede olup, guc egrisinin cizgisi boyutlarına ragmen onu iyi bir motor yapmaktadır. 57 beygirlik motorun dayanıklılığı, betonarme bir yapıнын sertligi kadar iyidir. AT kullanicilari, bu ozellikler yuzunden motorlarından uzun zaman vazgeçmez ve onu degistirmesini, saklamayı tercih ederler. Yakin gelecekte Honda katalogundan kaybolmaya yuz tutmus bu motor, guclu ancak agir bir Varadero ile, hafif ancak daha gucsuz Transalp arasındaki ideal bir secimdir.

Artılar:

+Yol davranisi

+Gerçek dayanıklilik

+Iyi surucu koruması

+Kanıtlanmis guvenilirlik

Eksileri

-Kapalı ve sert Sele

-Yuksek fiyat

-Piyasadan kalkacak olması

Performans:

Max hiz:173km/s.

400metre hizlanma: 13.7sn.

Ortalama tuketim: 8.4litre.

Fransa Fiyat: 9145 Euro

Bazi teknik veriler:

Motor ozellikleri: V iki silindir, 4 zaman, su sogutma, silindir basına 3 subap, 742cm³, 7500d/d'da 57 HP, 6,2mkg/6000d., 5 vites, zincirli.

Sasi: Celik çift çekme sasi, 220mm klasik on catal, 214mm arka tek amortisör, 296mm çaplı çift on disk-2pistonlu fren, 240mm tek arka disk-tek piston, on 21, arka 17inc tekerlekler, 23litre benzin deposu, 229 sulu agirlik.

R1150GS'in 2.Yillik Bakým Hikayesi

Sinan ÖZGEN



Aşagıda geçen yazıda, bir 2000 model 1150GS'in 2 yıllık bakımının macerası anlatılmaktadır. Yazıda kişi ve kurum ismi verilmeyecektir: Yakın bir arkadaşımın 1150GS'ini 2. yıllık bakımı için kendi servisime götürdüm. Motor 13500km'de idi ve 10000km. bakımı yetkili bir servis tarafından yapılmıştı(en büyük olan malum servis değil). BMW'nin İstinye'deki yerinden hava,yag filtreleri ile bujileri aldık(yaklaşık 110milyon). Bauhaus'tan da gerekli olan motor, sanziman, diferansiyel ve hidrolik yağlarını temin ettik(yaklaşık 75milyon).

Servisimin kutuphanesine daha önce motorun servis manuelini koyduğumdan onu onumuze actik. Öncelikle subap ayarları için bujileri soktuğumuzda, onbinde bujilerin değişmesi gerektiği halde değiştirilmemiş olduklarını gördük. Tırnak aralıkları fabrika değerlerinden farklı, üst kısımları da tamamen pas içinde idi. Ayrıca bujiler ayı gibi sıkıştırılmıştı.

Subap ayarları için silindir kapaklarını soktuğumuzda, hiç bir subapın gereken ayarda olmadığını, dolayısıyla on binde yapılması gereken subap ayarlarının yapılmamış olduğunu göerek subapları ayarladık(Sekil A). BMW kutusundan çıkan yeni NGK bujilerin tırnak aralıklarının elbette ki kitapta yazan ayarda olmadığını göerek, kitaptaki ayara getirdik ve yerine taktik.



A

Bu işlemler tamamlandıktan sonra motorun yağ ve hava filtrelerini değiştirip yeni motor yağını koyduk(Sekil 1). Sanziman(Sekil 2) ve diferansiyel(Sekil 3) yağlarının da çıkan camur benzeri sivilerin özellikleri sayesinde değiştirilmemiş olduklarını anlayarak değiştirdik. Gerçi bu yağlar için manuel 20bin km. diyor, ancak biz ikinci yıl olduğundan değiştirme ihtiyacı hissettik.



1



2



3

Saftın ortasında yer alan koruktan ise yağ akıntısı gelmekte idi (Sekil 3). Bu koruk acılarak oraya konmuş garip yağlar temizlendi ve işinca akışkan hale geçmeyen yağ sürülerek, korugun iki bası gereken biçimde monte edildi.

Depo hafifce kaldırılarak(Sekil 4), aku yerinden alındı, suları kontrol edildi. Eksik yoktu, yerine takıldı, o da nesi motor çalışmıyordu...Sonradan manuelde yazan su yazısını göerince jeton dustu: "Motronic 2.4 işletim sistemini kullanan R Boxer'larda, aku tamamen sokulursa, beyne kaydedilmiş atesleme düzeni komutları tamamen silinir. Yenilemek için aku tekrar bağlandıktan sonra, motoru ve ateslemeyi "on(acik)" konumuna getirip, motoru çalıştırmadan gazı sonuna kadar bir ya da iki defa acip kapatmak yeterlidir" ibaresini sonradan gördük. Motor çalıştırılıp bir şekilde senkronizasyon yapıldı(Sekil 5,6,7), sıra fren ve debriyaj hidroliklerinin değişmesine geldi.

4



Sekil 5,6,7 Senkronizasyon



Yine bir BMW egzantrikligi olarak fren kaliperlerinde ve debriyaj yuvasında hidroliğin havasının alınmasına yarayan tek yonlu adaptorleri BMW sokmus. Her birine tek tek bu adaptoru takarak havasını almanız gerek, ee bu adaptorde bizde yok tabii ki. Neyse, bir şekilde adaptor bulundu, bu işlemler de yapıldı. ABS modulatorunun üzerinde yer alan memelerden de hava alınmasına gerek var mı sorusunun yanıtı, yine manüelden alındı "eğer sistemde hava kalıyor ya da problem göruluyorsa, buradan hava alınır, yoksa gerekli değildir". Amerika'daki www.ibmwr.org ile yaptığım yazışmalar sonucunda bu adaptorlerin satın alınıp, motorda eksik olduğu iki yere takılıp orada bırakılmasının uygun ve daha pratik olduğunu öğrendim. Tanesi Amerika'da 8USD civarında (www.speedbleeder.com).



Lastik havalari da kontrol edildikten sonra motor suruse hazirdi (tabii gerekli vida kontrolleri de yapıldı). Bu şekilde gerektiği gibi yapılan bir servis sürekli çalışılırsa yaklaşık 1 gün suruyor. Biz biraz oyalandık ve acemilikten-motoru tanımamadan kaynaklanan gecikmeler yaşadık. Bir buçuk güne yakın surdu. Bize maliyeti yaklaşık yol masrafları, işçilik, parça, yağ, yemek vs. dahil 320-330 milyonu buldu. Bu kadar uzun sürdüğündendir ki Almanya'da yaklaşık 300-400Euro istendiğini ve bu kadar mesaklatlı olduğundan bizim yetkili servislerde gerektiği gibi yapılmadığını düşünüyorum.

Sahibinin kaleminden motorun servis sonrası performansı ise şöyle aşağıdadır:

Servis'ten sonraki (+) ve (-) 'ler:

(+)'lar

- + Gaz'a karışıklık verme süresi mükemmel gelişmiş. Motoru Borusan'dan aldığımda motora olan acemiliğim ve 4000 deviri geçme kaygısı olduğundan gazlayamıyordum, onun için fabrikadan çıkış halini bilemem ama hissedilir bir fark olduğu kesin.
- + Viteslere(özellikle 2,3) sesli geçme hali mevcuttu, kaybolmuş. sanırım yağın değişmesinin artı tesiri.
- + Frenlerde bir yumuşaklık söz konusu.(Belkide psikolojik tesirdir.)
- + İyi gaz yediğindenmidir nedir, deparında gelişme var. eskisinden daha kısa zamanda süratlenebiliyorum.

(-)'ler

- Motora sanki + bir vibrasyon eklenmiş gibi! Ayaklarımda altıda farklı bir titreşim hissettim. (Sanırım bujileri kontrol etmek gerekiyor)
- Bir hafifleme hissi duydum. Motorda değil, sanki cüzdandan 300.000.000 TL'lik banknot eksilmesi gibi :))

Bu sayının sonu.

Tesekkür: C. Unal, B. Yurtoren, B. Berksan, Kubilay Turkmen, G.H. Savaser, A. Sarafyan