

İKİTEKER

İKİTEKER.ORG | MOTOSİKLET E-ZİNE | PARA İLE SATILMAZ | AYDA BİR YAYINLANIR | TEM-AGU-EYL-EKM 2004 | SAYI 19

bu sayıda

- > **Internet 2004 Fuarı ve yenilikler Sinan Özgen**
- > **İleri Sürüş Teknikleri İlker Eryılmaz**
- > **Orta Sınıfın Çıplakları İlker Eryılmaz**
- > **Giysi Seçimi Emre Odabaşı**
- > **Motosiklette Güç/Ağırlık Oranı Münir Mısırlıoğlu**
- > **Kısa Kısa Gökçeada Sinan Özgen**
- > **Kask Gürültüsü ve Kulak Tıkaçları Cenk Barutçu**



Gezelim, görelim,
maceraları
e-zine'e yazalım!

Köprüden ucuza geçmenin yolu!

Motosikletçiler Köprüden Ucuza Geçmenin Yasal Yolunu Sonunda Buldular: Motosikletinizle işe giderken köprüleri kullanıyorsanız yanınıza bir kamyon alın!

Mevcut uygulamaya göre Boğaz köprülerini ve otoyolları kullanan 90kg ağırlığındaki küçük bir motosiklet ile 3 tonluk bir kamyon aynı ücreti ödemek durumundalar. Avrupa ülkelerinin çoğunda motosikletler gişelerden ücretsiz geçiş hakkına sahipken ülkemizde bir süre önce başlatılan bu adil olmayan uygulama halen sürdürülüyor.

Gelişmiş ülkelerde,

- yollarda ve park alanlarında çok az yer kaplamaları,
- trafik sıkışıklığına katkıda bulunmamaları,
- az yakıt harcamaları,
- yollara zarar vermemeleri

nedeniyle motosikletlere yönelik çeşitli öncelik ve indirimler uygulanmaktadır.

Ülkemizde geçiş ücretlerindeki haksiz uygulamayı, Enduro Motosiklet Kulübü (EMOK) üyeleri çarpıcı bir örnekle açıklıyorlar:

Motosikletinizle işe giderken köprüleri kullanıyorsanız yanınıza bir kamyon alın!

Motosikletinizi OGS'li bir kamyonu yükleyerek köprüden geçirin. Motosikletlere bir sebeple OGS de verilmediğinden kamyonumuz motosiklet ücretinden de düşük bir ücrete geçiş yapacaktır. Böylece tek motosikletin ücretinden daha ucuza motosikletinizin ve kamyon geçişi sağlanmış olacaktır. Hem de yasal olarak!



Kamyon üzerinde indirimli (!) geçişin mümkün ancak epey zahmetli olacağını belirten Enduro Motosiklet Kulübü (EMOK) üyeleri Karayolları Genel Müdürlüğü'nden seslerinin duyulmasını, bu konuda yaptıkları başvuruların dikkate alınmasını istiyorlar.

Dünya Motosikletle İşe Gitme Günü'nde EMOK'la birlikte, TMF-Türkiye Motosiklet Federasyonu, HOG - Harley Sahipleri Grubu, Supereva Riders, Vespa Club, OMM - Onat Motosiklet Meraklıları ve İkteker kulüp ve gruplarının üyeleri karayollarında motosikletler için düşük tarife uygulanmasına geri dönülmesini talep ediyorlar.

Motosiklet kulüplerinin üyeleri ayrıca, küçük motosikletlere bile büyük araçlar kadar plaka, ruhsat masrafı alınması, her yıl muayene zorunluluğu gibi diğer haksizliklere de dikkat çekiyorlar. **İKİTEKER**

EMOK / İstanbul / Temmuz 2004

"Motosiklete binmek bir düşünce biçimidir"

Motosiklet denince aklınıza neler gelir? Kolay ulaşım, özgürlük, spor, adrenalın, tehlike, ekonomi, ayrıcalık, yaşama zevki, uzaklaşmak, cesaret... peki ya bir düşünce biçimi?

Bir ulaşım aracının nasıl olup da bu kadar çok çağrışım yapabildiğine şaşıyor insan. Bu çağrışımların bazıları da çelişiyor üstelik. Örneğin otomobile göre ekonomik bir araç olduğu halde "zengin işi" olarak görülebiliyor. Etrafınızda sizi koruyan bir kaporta olmadığından taşıdığınız risk ortadayken hızlı gitmesi bekleniyor. Bu beklenti ve kabullerin ne kadar güçlü, ne kadar yaygın olduğunu motosikletinizle halkın arasında durduğunuzda hemen keşfediyorsunuz. Birisi mutlaka atılıyor "abi bunlar kaç para şimdi?", diğeri hemen soruyu tamamlıyor "kaç basıyor?". Motosikletimin fiyatının ve son hızının vasat bir otomobil kadar olduğu bilgisiyle henüz kimseyi tatmin edemedim. Ancak imkanım olmuyor ki onlara anlatayım, yaşadığım özgürlüğü, harekete hakimiyeti, uyanık olmayı, doğayı hissetmeyi, başarı duygusunu. Anlatamayınca da haliyle yarı kaçık veya yarı "ecnebi" muamelesi görüyorum. Gerçi bu güzel bir ayrıcalık.

Bir kez gittiğiniz yerde hep hatırlanmak, özel ilgi, alaka ve yardım görmek, insanlarla hızla kaynaşmak içiniki teker üzerinde olmalısınız. Otomobildeyken etrafınızdaki hem fiziksel, hem de görülmez sınırlar motosiklette kayboluyor. Kapadokya yolunda, Kırşehir'de durakladığımızda, etrafımızı saran kalabalık bizi o kadar yakından incelemeye almıştı ki, birisi, "valla bunlarla düşsen de bir şey olmaz" savını kanıtlamak için montuma vurmakta bir sakınca görmüyordu.

Motosiklet, "köy kahvesi testinden" de başarı ile geçer. Önünde durun, güzel bir selam verin ve bütün köyle tanışıp orada yıllardır yaşıyormuş gibi hissedin.

Çevre ile bağlantınızın kopmaması motosiklete binmeyi özel yapıyor. Güzel bir bahar günü yaptığımız gezide, bize otomobilleriyle eşlik eden dostlarımıza, yolda

duyduğumuz güzel kokuları, hava değişimlerini tarif edememiştik bir türlü. Zira biz yol bitmesin isterken, onlar klima, polen filtresi ve müzik sistemli bir ortamda bir an önce varmayı bekliyorlardı.

Peki madem bu kadar müthiş bir şey motosiklete binmek, neden ezici bir çoğunluk dört tekerleği tercih ediyor? En başta, her ne kadar uzak doğu ve Akdeniz ülkelerinde "ezici çoğunluktan" bahsedilemezse de, marjinal olmak motosikletçinin özelliğidir. O yüzden, birdenbire herkesin otomobillerinden vazgeçmelerini biz motosiklet binicileri pek de istemedik herhalde.

Kabul etmeli ki, yüksek sesle pek konuşulmayan "motosikletin tehlikesi" konusu, bu müthiş oyuncuların arkasında kötü bir fon gibi duruyor. Sorunlarından gazı açarak kaçmaya çalışan, sınırlarını caddelerde arayan ve bunlar için her riske girerler bir yana, ortalama bir binicinin bile büyük bir kaza geçirme olasılığı otomobil sürücülerine göre kat kat fazla. Duymak ve dile getirmek sevimsiz de olsa, motosiklete binen ve binmeyi düşünenlerin bu gerçeğin bilincinde olması gerekir. Bu bilinç bizi bir yol ayrımına getirecektir 1- Bu sevdadan vazgeçmek 2- Umursamamak (kendi düşen ağlamaz) 3- Bilinçlenmek ve riski azaltmak

Motosiklet ve Bilinç

Olur da son seçeneği seçer ve bilinçli bir binici olmaya karar verirsiniz, motosiklet zevkinin yeni bir boyutuyla tanışacaksınız. Motosikletin fiziği, yolun ve etrafınızdaki trafiğin sürekli değişimi ile baş etmek zevkli bir oyun olur. Mükemmel binici olmak, Kaf Dağı gibi ulaşılması zor ama cazip bir hedeftir artık. Bilinçlenmek, paradoksal gibi gözükse de, ne kadar az şey bildiğini öğretir insana. Bilinç sizi dinlendirir, öğrenmeyi devamlı bir zevk haline getirir.

Bu felsefe aldığınız riskleri kabul edilebilir düzeye indirebilir, zevki arttırıp hayat boyu sürmesini sağlayabilir. Hatta belki siz de bazılarımız gibi motosikletinizin üzerine şunları yazarsınız:

"Motosiklete Binmek bir Düşünce Biçimidir". **İKİTEKER**

Hakan Erman / İstanbul / Nisan 2004

izlenim Intermot 2004 Fuarı ve Yenilikler

Aprilia, Piaggio Döneminin Başlangıcı Kamu bankalarına olan kredi borçları Piaggio grubu tarafından ödenen Aprilia'nın başına Franco Cattaneo getirildi. Cattaneo'nun açıklamalarına göre, geçtiğimiz yıl içinde tamamen Aprilia tarafından üretilen 450cc'lik V2 motor ticari hale getirilerek-belki Rotax tarafından- üretilerek, çeşitli modellerde kullanılacak. Cattaneo, Aprilia'nın yarışçı ruhunu korumak istediklerini, dolayısıyla firmanın yarışlara verdiği desteğin devam edeceğini açıkladı. Fuarın Aprilia standındaki en büyük yeniliği; Pegaso Strada modeli oldu.

Yine 650cc ve tek silindir ancak bu defa Yamaha XT 660'ın 50 beygirlik motoru ile üretilen Pegaso, görünüm ve kullanım itibarı ile bir süpermotoyu andırıyor. Fuarın diğer yenilikleri ise, ABS'li Scarabeo 500 ve yeni renklere sahip RSV Mille modeli oldu.

BMW, sıralı-düz 4 silindire merhaba Geçtiğimiz ilkbahardan beri dedikodusu yapılan sıralı-düz 4 silindire sahip K 1200 S sonunda görüncüye çıktı. BMW her zaman olduğu gibi Hossack ön süspansiyon, geliştirilmiş arka paralever, integral ABS ve 2006'nın Euro3 normlarına uyan egzoz benzeri yenilikleri bu motorla sunuyor. Dolu ağırlığı 248kg. olan motorun gücü ise 167 HP.

BMW fuarda sürpriz yaparak bugüne kadar dışarı haberini sızdırmadığı K 1200 R'ı da fuara getirmişti. S versiyonunun karenajsız hali olan R'in görünüşü; BMW'nin sevdiği "ya sev, ya da sevmeme" fikri ile birebir uyuyor. R versiyonunun teknik özellikleri S ile hemen hemen aynı; gücü ise 160HP.

R versiyonu için siz ikitekerlilerden gelen bazı yorumlar:

Radiohead: "BMW bundan daha güzel bir makina yapabilir mi bilmiyorum. İlk bakışta fotoğraflarıyla insanı böyle çarpıyorsa kimbilir yolda nasıl görünecek... Evet evet pek fena vuruldum. Lakin 160HP den fazla bir güç böyle uzun tekerlek aralığı olan bir naked bike için çok fazla geldi bana. Bir de motoru pek sıralı dörde benzetemedim ben. Öyle çarpıldım ki nasıl baktım kimbilir."

Hido: "Kesinlikle çıplağı giyiniğinden daha güzel"

Khufu: "Bir büyük bir küçük far BMW klasiği oldu galiba."

Boran: "Çıplak sever olaraktan ben fiyatını merak ediyorum"



İlker: "Bir çıplak sever olarak şasinin altındaki koca kütleli beğenmedim. Aleti hantal göstermiş. Bence giyinik hali daha güzel. Boxer motorların seksiliği yok bunda. Kaba-saba, Alman gibi olmuş..."

Ugurb: "Motora arkadan ve yandan baktığınızda güzel ama ön taraf resmen (bana göre) berbat, sanki yapılırcan çay molası verilmiş, o arada da birisi yükleyip fuara getirmiş gibi duruyor."

Ducati ilk bakışta 1.000'lik versiyonu ile karıştırılabileceğiniz bu Ducati Multistrada, 620ie'nin motorunu kullanan bir başka model. Dışarıdan bakıldığında her ne kadar aynı gibi görünsün de 1.000cc'lik versiyon ile arasında bazı farklar var:

Ön fren diskleri daha küçük ve 4 değil iki pistonlu bir fren kaliperi ile durduruluyorlar. Sachs ön çatal yerini Marzocci'ye bırakmış. Arkada yer alan tek ve muhteşem görünüşlü tek maşa yerine klasik çift yönlü maşa kullanılmış. Motorun sele yüksekliği 20mm ağırlığı da 13kg daha düşük. 620'lik monster motoru 63HP güç üretiyor ve sonuç kötü değil. Motorun tek kötü yönü; 20lt'lik benzin deposunun 15 litreye indirilmiş olması. Ducati'nin bir diğer yeniliği de Monster S2.

Gilera Piaggio, Gilera markası altında V2 850cc'lik bir yol motoru üretmeyi planlıyor. Bu motorun en büyük özelliği ise otomatik vites olması! Modelin adı şu an için Ferro olarak geçiyor. Ferro'da kullanılan otomatik vites, sürekli değişken bir varyatör sistemi üzerine kurulu. Motorun gücü ise 75HP.





Honda Yeni çıkacak FMX 650 super moto için "Makyajlı Dominator" yorumu yapmış bazı internet siteleri. Gücü 38HP'lık Dominator motorundan geliyor. Genelde pist yarışlarında kullanılan bu araçlar, avrupalılar tarafından şehir içinde gazlamak suretiyle pek sevilerek kullanılmakta. Ancak 650 cclik ağır bir makinanın 38 HP olması super motonun çabuk hızlanan, her iki kırmızı ışık arasında gazlama isteği uyandıran hissini öldürecek nitelikte. Güçlü scooterlara geçilebilecek olması ve bu güç seviyesi düşünülürken, bir super moto için utanılacak bir durum.

Bir diğer dedikodu da 2006 yılında çıkması muhtemel VFR 1200 üzerine...

Kawasaki Her ne kadar bizim ülkemizde 2004 yılında satılmış olsa da, KLE, karşılamadığı egzos normları yüzünden 2003 senesinden itibaren üretimden kalk-



mişti. Ancak Münih Fuarı ile tekrar piyasaya giriyor. Katalitik konvertör eklenen motorun ön far grubu da yeni...

Z750S'de ise bazı iyileştirmeler yapılarak, kafa karenajı daha iyi rüzgar yalıtımı yapar hale getirilmiş. Estetik açıdan tartışılacak bu yenilikten başka, günümüz modern gösterge gruplarının anlayışından uzak analog göstergeler de ayrı bir tartışma konusu.

KTM KTM'de en dikkat çekici yenilik super moto haline getirilen 950 cc'lik V motor oldu:

Suzuki Suzuki'de en dikkat çekici makyaj, ismindeki farklılıkla Bandit'te idi. Bandit 650!!!

Yamaha Yamaha standının en dikkat çekici parçası; Road Star Varior'dan alınan 1670cc V motoruyla, görenlerin yeni "Vmax" dedikleri MT.01 idi. Torklu motor 100km/s'de 5. viteste sadece 2300d/dk çeviriyor. Motorun gücünün ise 90HP olması bekleniyor.

Standın bir diğer ilgi çeken motoru da Valentino Rossi renkleri ve 46 numarasını taşıyan R6 oldu. **IKITEKER**

Moto-Net'den derleyen Sinan Özgen / Berlin / Eylül 2004



Eğitim İleri Sürüş Teknikleri Bölüm 1

Sürüş Pozisyonu

Motorunuzun üstünde nasıl oturmanız gerektiğini anlatmaya çalışmak kimilerine göre patronluk taslamak olacak ama biraz sabır ile belki de sürüş dinamiğinizi tamamen değiştirecek ipuçları yakalayabilirsiniz. Tecrübeli sürücüler bile bu basit konudan pozitif çıkarımlar edinebilir.

Motor üstünde nasıl oturmanız konusunu gözden geçirmeyi sadece laf olsun diye önermediğimize dikkat çekmek istiyorum. Yanlış oturuş sonunda motorun sürüş karakteristiği tahmin edebileceğinizden çok daha fazla bozulabilir veya doğru konumlanmadığınız için istediğiniz sürüş tekniklerini başarıyla uygulayamıyor, kendi kendinizi sınırlıyor olabilirsiniz. Motorun her hareketi sizin konumuzla doğrudan bağlantılı olduğundan, bu konuda vakit harcamak yararınıza olacaktır.

Motor kullanımı, hangi hızda ve sertlikte olursa olsun, altınızdaki makinanın tipinden bağımsız olarak, fiziksel bir olaydır. İleride anlatacağımız tüm kullanım tekniklerinin temelinde doğru oturuş pozisyonu yatar. Nasıl oturduğunuz, başınızı ne şekilde döndürdüğünüzden (akıcı kullanım için en önemli etken) tutun da frenleme, gaz kontrolü ve dönüşlere kadar etki eder.

Dirseklerin hafif kırık olması başarılı motor kontrolü için hayati önem taşır. Düz kollar ve kilitlenen dirsekler motorun doğal dengesini bozar, üst gövdeye gereksiz yük bindirir, hızlanma ve frenlemede gaz kontrolünü imkansız hale getirir. Kırılan dirsekler sayesinde kolunuzun arka tarafındaki kaslar bir nevi süspansiyon görevi yapar. Alt gövdeden gelen yol titreşimlerinin koldan geçerek gidona ve gaz koluna gelip sürüşünüzü bozmasını engeller.

Kolların kilitli tutulması motorun doğal dönme hareketine de direnç teşkil eder. Dirsekler kırık değilken gidonu itecek yer kalmayacak, motoru yatırmak için bütün üst gövdenin dönmesi gerekecek böylece motorun dengesi bozulacaktır. Bunun haricinde kolları dirsekten bükmenin bir başka yararını başınızı döndürürken görürsünüz. İyi bir dönüşün temel kuralı viraj çıkışına bakmaktır. Bunun için de dönmeğiniz taraftaki omuzu düşürüp başınızı çevirmelisiniz. Bunu yapmadığınız takdirde kaskın çenesi omuz başınıza çarparak, başınızı ancak 90 dereceden daha düşük açılarda çevirebileceksiniz. Dirseğiniz ne kadar kırık ise, omuzunuzu o kadar rahat düşürebilir, dar dönüşlerde gideceğiniz yeri daha iyi görebilirsiniz.

Motor üstünde ne kadar rahat ettiğinizi, kullanımızı birinci elden etkiler. Rahatsız sürücü, dikkati dağılmış sürücüdür. Etrafına ve motoruna gerektiği kadar hakim değildir. Ayrıca sürüş için gerekli olan fizik kondisyona sahip olmak da bu yüzden önemlidir. Bunu derken, demir kütlelerini oradan-buraya savurmalı veya maraton koşmalısınız demiyoruz. Sadece motor kullanmama aralıklarını kısa tutmalı, sürüş sırasında ihtiyaç duyacağınız kasların tembellişmesinin önüne geçmek lazım.

Kalçanızı öne doğru itmek otomatikman belinizi dik duruma getirir. Normalde kullanılmayan bu kaslar ilk başlarda biraz ağır yapsa da uzun dönemde sizin yararlı olacaktır. Öne gelen kalça sayesinde üst gövde gidona yaklaşmış hareket serbestisi sunar. Ayrıca bu konum uzun vadede sırt ağrıları çekmenizin de önüne geçer. Kalça öne çıkınca, sırt ve karın kasları beraber çalışarak ani frende depoya kapaklanmanızı veya sert ivmelenmede gidona asılmanızı önler. Buradaki asıl amaç, hassas gaz ve gidon kontrolünün her türlü bozucu dış etkenden yalıtılmasını sağlamaktır.

Bacakların hangi konumda olduğu, üst gövde kadar olmasa da önemlidir. Pek çok sürücü sele üzerinde durmadan hareket ettiğinden, bacaklarının konumunu sürekli değiştirdiğinden akıcı sürüş için ayakların nerede duracağına fazla dikkat etmez. Gene de ayak topunun (tabanın parmakların hemen arkasına denk gelen yeri) ayaklıklara konulmasında fayda vardır. Böylece hareket serbestliğiniz artacaktır. Bu konumda gövdenin sele üzerinde konuşturulması kolaylaşır, dönüşlerde ayaklıklara ekstra güç uygulanabilir ve sert ivmelenmede vücudun arkaya kayması bacaklardan alınan destek sayesinde zorlaşır. Tek dezavantaj, vites değişimi ve arka fren için ayağın hareket ettirilmek zorunda olmasıdır, ancak hemen herkes getirilerinin karşısında bunu önemsemeyiz.

Gergin, rahatsız sürücü motorun doğal denge konumu ile sürekli bir savaş halindedir. Bu yüzden motor kullanırken kendi kendinize vücudunuzun konumunu gözden geçirmelisiniz. Rahatsızlık, gerginliğe yol açar. Sürüş psikolojinizin bozulmasına neden olur. Eğer gövdenizin kasıldığını hissediyorsanız, ya oturma konumuzda bir rahatsızlık vardır yada kafanızın içinde sizi huzursuz eden bir düşünce doluyor kendinizi %100 sürüşe vermenizi engelliyordur. Gerginliğiniz arttıkça, rahatsızlığınız da artar. Konsantrasyon eksikliği baş gösterir. Sürüş tutarlılığı kaybolur. Özellikle uzun yol kullanımında sürüşünüz tehlikeli bir hal almaya başlar. Bu kısrdöngüyü kırmak tamamen sizin elinizdedir. Yeter ki gerekli uyarıları okumayı bilin. Çözüm olarak, zaman zaman hızınızı düşürün; ne kadar gergin olduğunuz hissetmeye çalışın; oturuş pozisyonunuzu gözden geçirin; yorulduğunuzu hissediyorsanız bir sonraki mola yerine kadar beklemekte ısrarcı olmayın. İlk fırsatta vücudunuzu ve aklınızı dinlendirin.



Üst gövde ve omuzları rahatlatın

Omuzları virajda düşürüp gidilecek yöne bakmak için serbest bırakın. Kasılan omuzlar yorgunluk yaratıp konsantrasyonu azaltır.

Kırık dirsekler Motor ile sürücü arasında süspansiyon görevi üstlenir. Counter steering ve gövdenin rahatça dönmesi için gereklidir.

Omuzlar önde, sırt dik Selede eğri oturmak sırt ağrısını yapar. Üst gövde hafif ileride oturmak omuzlara ekstra hareket serbestisi sağlar.

Kalçayı öne yaklaşırın Böylece bel ağrıların azalacak, üst gövdeyi döndürmek kolaylaşacak. Beraber çalışan karın ve bel kasları ani ivme ve frenleme etkilerini azaltacak.

Ayak topu peg'de Bu sayede üst gövde dönüşleri kolaylaşır. Ayrıca ivmelenmede dayanak noktası olur.

Başı Çevirmek

Nereye bakarsanız oraya gidirsiniz. Hep duyduğumuz şey. Peki ama doğru mu? Tabii ki değil. Şu basit deneyi yapın. Başınız 90° çevrik haldeyken gözlerinizi etrafta dolaştırarak yürümeye başlayın. Ne kadar kendinden emin olduğunuza bakın. Şimdi aynı durumda koşmaya çalışın. Becerebildiniz mi? Son olarak koşarken ayak uçlarınıza bakmayı deneyin. Ne oldu?

Neyse, siz yaralarınızı sararken biz anlatmaya devam edelim. Basit deneyimizin ardından gittiğimiz yere bakmanın ve hızımıza uygun olarak yolun ilerisinden haberdar olmamızın önemi anlaşıldı herhalde? Burnumuz gideceğimiz yeri gösterir konumda iken gözlerimiz 3 boyutu en başarılı şekilde görür (binocular görüş); aynı zamanda ne kadar hızlı gittiğimiz en düşük hata ile algılanır.

Hiçbirşey, baş ve üst gövde hareketlerine hakim olmak kadar dönüş yeteneğinizi ve özgüveninizi geliştiremez. Daha yüksek hız, güvenli sürüş ve akıcılık istiyorsanız ayaklıklara basmayı unutun, dizlerinizin ne yaptığı ile ilgilenmeyi bırakın ve bir sonraki sürüşünüzde sadece en basit anlatımı ile nereye gittiğinize konsantre olun. Söylemesi çok basit geliyor değil mi? Gerçekte de çok basit ama uygulayan herkes yararını görüyor. Bunu başarıyla uygulayan sürücüler, motorda yolcu gibi oturanlar sınıfından, altındaki aleti tam istediği noktaya yönlendirebilen sürücü sınıfına geçiyor.

Dönüş sırasında burnunuzu gideceğiniz noktaya çevirmek, baş ve gözleri yerle aynı düzlemde tutmak için omuzunuzu kaskın yolundan çekmeniz ve üst gövdeyi bütün halde döndürmeniz gerekir. Omuzunuzu kaskın rotasından çıkarmanın tek yolu ise aşağı ve öne doğru düşürmektir. Kırık durumda olan kolun bütün halde ileri gitmesinin başka artı etkileri de vardır. Evet, doğru tahmin ettiniz. Countersteering'den bahsediyoruz. Olayın bilimsel açıklamasını yapacak değiliz ama en basit haliyle anlatmak gerekirse, sağ gidonu ileri bastırmak motoru sağa, sol gidonu ileri bastırmak da sola döndürür. Dönüş tarafındaki omuzu düşürmeniz aynı zamanda o taraftaki gidonu ileri itecek ve çok daha kontrollü dönebileceksiniz. Omuz yoldan çekilince başınız rahatça dönebilecek, en dar manevralarda bile gideceğiniz nihai noktaya kilitlenebileceksiniz.

Yukarıda anlatılan tekniğin avantajları bu kadarla kalmıyor. Düşük omuz ve dönen üst gövdenin yardımı ile başınızın yere paralel konumda kalmaya devam edecek. Böylece mesafe ve motorun yatış açısını algılamamız kolaylaşacak. Aynı zamanda vücut ağırlığının bir kısmı da virajın içine kayacağından, motorun yatma açısını azaltabileceksiniz. Bir nevi motordan sarkma tekniği uyguluyor olacaksınız yani.

Motordan sarkma nedir diyorsanız, bir MotoGP yarış seyredip pülotların nasıl viraj aldığını bakın. Özellikle gözlerini nasıl viraj çıkış noktasına kilitlediklerine dikkat edin.

Çok dar dağ yollarında gidiyor veya U dönüşü yapıyorsanız, gideceğiniz noktaya bakmak için çoğu zaman omuz hizanızın da ardına bakmanız gerekecek. İlk başlarda huzursuzluk verecek çünkü bir süre için motorun gittiği yere değil başka noktaya bakıyor olacaksınız. Tekniği bol bol deneyerek özgüveninizi arttırın. Motorun baktığınız noktaya gideceğine önce kendiniz inancınızın. Şüpheye düşüğünüz anda gözler motorun önüne kilitlenip orada kalır.

Sürekli viraj almada da omuz düşürme tekniğinden yararlanacaksınız. Burnu gideceğiniz noktayı gösterip baş yerle paralel konumda kalarak ilerideki trafik ve yol durumuna daha hakim olacak ve hareketlerinizi önceden planlayabileceksiniz. Bu da sürüşünüze akıcılık getirecek, özgüveninizin artmasını sağlayacak. Zamanla motoru daha hızlı şekilde istediğiniz noktaya yönlendirdiğinizi fark edeceksiniz. Göreceksiniz ki; dönüşe başladığınız noktada ne kadar hızlı başınızı viraj çıkışına çevirirseniz, motoru o kadar çabuk döndürecekleriniz.

Başarılı viraj almak için aşağıda yazılanları tek bir akıcı hareket halinde yapabilmemiz gerekir; frenlemeyi bitir, burun ile viraj çıkışını işaret et, omuzu düşürürken dönüş tarafındaki gidonu ileri it. Viraj alırken motorun hızı, viraja giriş noktası - virajın tam ortası (apex) - viraj çıkış noktalarını birleştiren eğri boyunca artış göstermelidir.

Ne kadar hızlı gidiyorsanız o kadar ileriye görmemiz gereklidir. Güvenli ve akıcı sürüş için kendimizi yolu en iyi göreceğ şekilde konumlandırmalıyız. Ne kadar ileriye görmemiz gerektiği ise motorun hızı ile doğru orantılıdır. Yolda görmemiz gereken minimum mesafe trafik kurallarınca belirlenmiş yasal takip mesafesidir. Bu da km/s olarak hızımızın yarısının metre olarak karşılığıdır (örneğin 100km/s hız için 50m). Ancak bu bile çoğu zaman yeterli olmaz. İleride bizi bekleyen tehlikelerden haberdar olup gerekli kaçış manevrasını uygulamak için yolun daha ötesini görmemiz güvenliğimiz için hayati önem taşır. Virajın ortasına kilitlenmek veya delice bir virajdan ötekine dalmak pek çok kazanın ana sebebidir. Kaçmak istediğimiz o ağaca bakmak, nihayetinde onunla öpüşmemizle sonuçlanacaktır. Hedefe kilitlenmeyip gitmek istediğimiz noktaya odaklanmalıyız. Günlük kullanım sırasında omuz düşürüp gitmek istediğimiz noktaya bakma pratiği yapmak, ileride gerçekten ihtiyaç duyduğunuzda hayatınızı kurtarabilir.



Frenleme

Sürüş ile ilgili pek çok konu, kullanıcının ne denli etkili frenleme yaptığı ile doğrudan ilgilidir. Ne kadar süratli gidebildiğimiz, ne kadar mesafede durabilmişliğimize bağlı olduğundan, kısa mesafede durabilmek aynı görüş mesafesi içinde daha süratli gitmemizi sağlayacaktır. Nerede, nasıl ve gerçekten ihtiyaç olduğunda fren yapma disiplini acıklık, sürat ve güvenlik için büyük önem taşır. Sinirli yapılan frenleme motorun doğal dengesini bozar. Sürücünün özgüvenini sarsıp virajlara hatalı süratte girmesine neden olur. Frenlemede ne kadar verimli olduğunuz ise ön frene ne denli hakim olduğunuzla alakalıdır. Gittikçe artan seviyede fren yapmayı bilmelisiniz.

Ortalama tutuşa sahip yüzeyde çalışma sıcaklığına erişmiş lastiği kaydıran sürücüler ön freni gereksiz ani ve sert sıkıştırır. Dengesi bozulan motor ile kazaya davet çıkartan bu durumun tersi ise yüzey tutuşu başarılı ortamlarda görülür. Ani sıkılan ön fren sonucu arka teker havalanır. Bugün iyi lastikle donanmış modern spor motorların tamamı, sürücü fren kolunu hissederek ve gittikçe artan seviyede sıkıldığında ön tekerleği kilitlemeden çok önce arka tekerleği havalandırır. Tur ve gezinti (cruiser) motorları gibi uzun tekerlek açıklığına sahip araçlarda ön tekerleği kilitleyip motoru olduğu gibi öne itme eğilimi daha fazladır. Ancak ön tekerleğe ne kadar fazla ağırlık bindirebilirseniz, lastiğin yüzey ile yaptığı temas o kadar dirençli olacak ve tekerleği kilitleme ihtimaliniz azalacaktır.

İlk anda uygulanacak hafif fren ile yük ortadan ön tarafa transfer olup amortisörleri kapatır, lastiğin tutunması artar. Hemen ardından, fren kuvvetini düzenli olarak arttırabilirsiniz. Ancak tüm bunlar bir anda gerçekleşeceğinden düşünmeye vaktiniz olmayacaktır. Önceden bol bol antrenmanını yapıp panik freni refleksi haline getirmekte fayda var. Frenleri seviyeli olarak sıkma gibi freni bırakma da seviyeli olarak yapılır. Aniden bırakılan fren ile sıkışmış durumdaki amortisör üstündeki yükü aniden atar ve ön tekerin tutunmasını azaltır. Özellikle viraja girme noktasındaysanız, tehlike arz edebilir.

Freni ne kadar etkili kullanırsak kullanalım, bazen en iyisi hiç kullanmamaktır. Konfor frenlemesi, öyle veya böyle hepimizin yaptığı birşeydir. Özellikle de yorğun veya gerginsek. Viraja yaklaşırken gazı hafifçe kapatıp motor freni ile yavaşlayarak virajı dengeli şekilde almak dururken, gazı tamamen kapatıp frene dokunuruz (yükü öne transfer ettik). Sonrasında da fazla yavaşladığımızı farkedip freni bırakıp gaz veririz. Böylece yük gereksiz yere bir ön bir arka lastiğin temas noktasına kayar, motorun doğal dengesi ve kararlılığı bozulur. Bunu önlemek için ne

yapacağınızı ve yolun durumunu iyi analiz edin. Kendinize şunu sorun; 'Fren yapmama gerçekten gerek var mı? Yoksa bir vites düşürüp gaz kessem yeteri kadar yavaşlayabilir miyim?' Sürekli yolun ilerisini taramak, virajın açısını algılayıp hangi hızla girmek gerektiğine karar vermeniz büyük önem taşır. İlerisine bakmayan sürücü viraj ortasında tatsız sürprizlerle karşılaşabilir. Yukarıdaki teknikle yarış kazanamazsınız ama 100km/s ortalama ile gidiyorken bir sonraki virajı 80km/s ile dönebileceğinize kanaat getirdiğinizde sert fren ile 20km/s kaybetip viraja girmek hem viraj içindeki hem de viraj çıkışındaki hızınızı büyük oranda düşürecek tir.

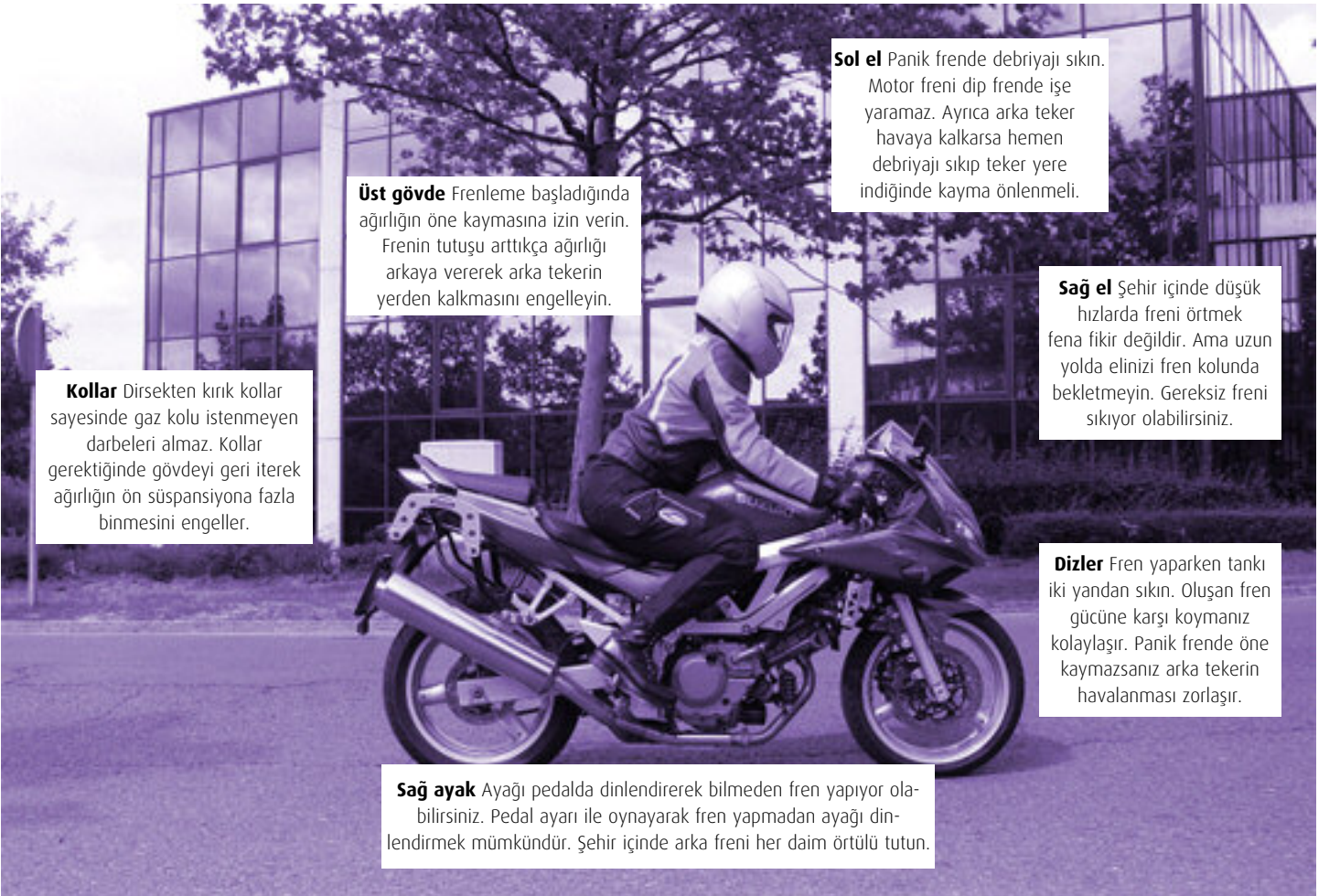
Elbette gün gelir de beklenmeyen tehlike çirkin yüzünü gösterirse, kazadan kurtulmanın tek yolu frenleri ne kadar etkili kullanabildiğinize bağlı olacaktır. Unutmamak gerekir ki 1m önce veya sonra durmak adrenalin boşalması ile kemik kırılmaları arasındaki farkı belirler. Akıcı, kontrollü ön fren uygulaması ile motorun %100 fren performansını kullanmak hayati önem taşır. Frenleme sırasında motorun mutlak hakim olmak için de boş alanlarda fren antremanı yapıp motorun tepkilerini aklımıza kazımalı, frenaj refleksi haline gelene kadar çalışmaya devam etmeliyiz.

Trafiği çok olmadığı düz bir alan bulun. Mümkünse sabah erken saatlerde gidin ki konsantrasyonunuzu bozacak yabancılar olmasın. Bir frenleme noktası belirleyin, örneğin bir ağaç veya trafik tabelası. Sabit bir hızla frenleme noktasına yaklaşın, 60km/s başlangıç için iyidir. Freni önce hafifçe sıkarak ağırlığın nasıl öne kaydığına dikkat edin. Freni gittikçe artan seviyede sıkarak durun. Durma noktasını işaretleyin. Bu çalışmayı fren basıncını gittikçe arttırarak tekrarlayın. Fren mesafenizin ne kadar kısaldığına dikkat edin. Aşırı frenleme durumunda, motor size limitinin aşılmasına başladığının uyarısını verecektir. Arka tekerin havalanmaya başlaması veya ön lastikten ses gelmesi gibi. Yüksek fren basıncı ile durma noktasına geldiğinizden, frenlemenin son anında koldaki basıncı biraz azaltın. Yoksa arka tekeri havalandırıp istemeden akrobasi yapabilirsiniz. 6-7 deneme sonunda göreceksiniz ki ilk frenleme noktasından 10 metre önce durmaya başlamış, 'Görüp frene bastım ama kurtaramadım' diyenler kervanına katılmamış olacaksınız.

İKİTEKER

Çeviren: İlker Eryılmaz / Brüksel / Temmuz 2004

Fotoğraflar: Sinan Özgen



Üst gövde Frenleme başladığında ağırlığın öne kaymasına izin verin. Frenin tutuşu arttıkça ağırlığı arkaya vererek arka tekerin yerden kalkmasını engelleyin.

Kollar Dirsekten kırık kollar sayesinde gaz kolu istenmeyen darbeleri almaz. Kollar gerektiğinde gövdeyi geri iterek ağırlığın ön süspansiyona fazla binmesini engeller.

Sol el Panik frende debriyajı sıkın. Motor freni dip frende işe yaramaz. Ayrıca arka teker havaya kalkarsa hemen debriyajı sıkıp teker yere indiğinde kayma önlenmeli.

Sağ el Şehir içinde düşük hızlarda freni örtmek fena fikir değildir. Ama uzun yolda elinizi fren kolunda bekletmeyin. Gereksiz freni sıkıyor olabilirsiniz.

Dizler Fren yaparken tankı iki yandan sıkın. Oluşan fren gücüne karşı koymanız kolaylaşır. Panik frende öne kaymazsanız arka tekerin havalanması zorlaşır.

Sağ ayak Ayağı pedala dinlendirerek bilmeden fren yapıyor olabilirsiniz. Pedal ayarı ile oynayarak fren yapmadan ayağı dinlendirmek mümkündür. Şehir içinde arka freni her daim örtülü tutun.

Karşılaştırma

Orta Sınıfın Çıplakları



Kawasaki Z750 195kg, 95HP, 222km/s
Motor hacmiyle ayan beyan hile yapsa da ortasiklet güç çıtasını yükseltti. Acaba motosikletin geri kalanı büyük motora yeterli gelecek mi?
Eski Z750 nasıldı? Eski Z750 babanızın 70'lerde kullandığı makineydi.



Honda CB600F Hornet 178kg, 80HP, 211km/s
Tüm katılımcılardan daha uzun süredir piyasada olan Hornet sınıf liderliğini elinde tutuyor. Yeni rakipler tacını elinden alabilecek mi?
Eski Hornet nasıldı? Aynı bunun gibiydi. Geçen senenin başında yapılan operasyonla yeni renk seçenekleri eklendi.

Her tarafı plastik kaplı spor motorlardan gına mı geldi? Kullanımı kolay, ucuz ve eğlenceli bir motor mu istiyorsunuz? O zaman bunlardan birini istiyorsunuz:



Yamaha FZ6 181kg, 87HP, 217km/s
Yeni alışıma şaşı ile R6 motorunu radikal tasarım ile birleştiren Yamaha sınıf liderliğini ele geçirmiş gibi. Teoride en azından.
Eski FZ6 nasıldı? Yarım kareneli FZS600 Fazer idi. Kullanan herkesin sevgisi ve takdirini kazanmıştı.



Suzuki SV650 169kg, 70HP, 214km/s
Sıralı 4 silindirden kervanına katılmayan tek motor. V2'nin düşük gücünü başarılı yürüyen aksami ile telafi edebilecek mi?
Eski SV650 nasıldı? Boru şasili, daha yuvarlak hatlı ve büyük üne sahip bir motordur.

Teknik Özellikler

	Kawasaki Z750	Yamaha FZ6	Honda CBF600	Suzuki SV650
Motor	748cc, 16V, Sıralı 4	600cc, 16V, Sıralı 4	600cc, 16V, Sıralı 4	645cc, 8V, 90° V2
Bore x Stroke	68,4 x 50,9 mm	65,5 x 44,5 mm	65 x 45,2 mm	81 x 62,6 mm
Sıkıştırma	11,3:1	12,2:1	12:1	11,5:1
Besleme	Elektronik Enjeksiyon	Elektronik Enjeksiyon	4x34mm karbüratör	Elektronik Enjeksiyon
Aktarma	6 vites, zincir	6 vites, zincir	6 vites, zincir	6 vites, zincir
Şasi	Çelik	Alüminyum	Çelik	Alüminyum
Ön süspansiyon	41mm teleskopik amortisör	43mm teleskopik amortisör	41mm teleskopik amortisör	41mm teleskopik amortisör
Arka süspansiyon	Yükseklik ayarlı tek amortisör	Yükseklik ayarlı tek amortisör	Yükseklik ayarlı tek amortisör	Yükseklik ayarlı tek amortisör
Ayarlar	Sıkıştırma, yaylanma	Sıkıştırma	Sıkıştırma	Sıkıştırma
Ön frenler	2x300mm disk, 2 kaliper	2x298mm disk, 2 kaliper	2x296mm disk, 2 kaliper	2x290mm disk, 2 kaliper
Arka frenler	220mm disk, tek kaliper	245mm disk, tek kaliper	220mm disk, tek kaliper	220mm disk, tek kaliper
Teker açıklığı	1425mm	1440mm	1420mm	1435mm
Kuru ağırlık	195kg	181kg	178kg	169kg
Sele yüksekliği	815mm	795mm	790mm	800mm
Depo hacmi	18lt	19lt	18lt	17lt
Ortalama tüketim	6,7lt/100km	6,3lt/100km	6,1lt/100km	7lt/100km

Kazanmak için her yol mübahtır. Hile yapmak bile...

'Allah'a şükürler olsun' dedim otoparka girip de Kawasaki Z750 ile gözgöze geldiğimde. Bu üreticiden çıplak 750cc'lik motor kullanmak isteyen sürücüler ZR-7 denilen antika ile yetinmek zorunda kalıyordu. Üzerinde fazla konuşulamayacak ucuz ve tembelce yapılmış bir motordur. Onun yanında Z750 insanın içini ferahlık kaplatıyor.

Son iki yıldır Kawasaki'de bir değişim rüzgarı esiyor. ZX-6R ve ZX-10R bir noktadan diğerine giderken acelesi olanlara hitap ederken, Z1000 kullanım ve tasarımı olarak yeni bir dönemi başlattı. Ancak şu an önümde duran motor, yeni nesil Kawasaki'ler arasında en çok ümit bağlanan model. Kıran kırana geçen ve büyük satış adetlerine sahip orta-siklet savaşında diğerlerini gömmek gibi zorlu bir misyonu omuzlarına binmiş durumda.

Eğer yazının başlığı Z600 olsa idi, tüm yukarıda yazılanlar farklı olacaktı. Diğerlerinin sahip olmadığı 748cc'lik kuvvetli motor, Kawa'yi sıranın önüne geçiriyor. 750cc'den 100 beygir çıkartmak bugün marifet değil artık. Mühim olan 100 beygirin kaçının orta devir bandında emrinizde olduğu. Eğer şimdiye kadar düşük deviri kuvvetli motor kullanmadıysanız, dediklerim Fransızca gibi gelebilir. Hemen bir Z750 deneyip neler kaçırdığınızı görmeniz lazım. Testteki tüm diğer motorlar kuvvetli ivmelenme için doğru vites olmayı gerektirirken koca motorlu Kawa devri yükseltmeden, pürüzsüz gaz kontrolü eşliğinde performans sunuyor. Bunun yanına tıkr tıkr çalışan vites kutusunu ekleyin ve ister delidolu, ister sakın kullanımın tadına varın.

Geçmişte gördük ki başarılı motor eşit değildir başarılı motosiklet. Z750'nin geri kalanı da yeterince iyi olmasına rağmen, düşük bütçelere uygun motor için süspansiyon, fren ve şaside fedakârlıklar yapılmış.

En baştan başlayalım. Motora bindiğiniz anda boyutlandırmanın doğru yapıldığını görüyoruz. Yüksek gidon ve dik oturma konumu saldırgan görünümü destekliyor. Bacaklar için gereğinden fazla yer mevcut. Geniş benzin deposu bacaklar tarafından rahatça kavranıyor. Motora ilk hareketini verin ve kulak tıkacıyla bile duyulan tatlı hırıltının huzuruna bırakın kendinizi. Yarışlarda kullanılan tecrübenin ürünü olan uzun susturucu sağolsun. Bu harika senfoni onun eseri.

İlk viraj ile beraber geniş gidonun motora uygunluğu kendini kanıtıyor. Motorun viraj tepkisi nötr ile seri arasında. Yüksek torku kullanarak hızı mantıklı seviyelerde tuttuğça, izinden asla sapmayan yol arkadaşınız olacak. Ancak sürat arttıkça, sürüş kalitesinin düşmeye başladığını göreceksiniz. Kawasaki senelerdir motorlarının arka süspansiyonunu gereğinden fazla sert ayarlamakta ısrar etmiştir, Z750 de bundan nasibini alıyor. Engebeli asfalt ve yüksek sürat birleştiğinde kullanım konforu düşüyor ve arka tekerlek yola tutunmakta zorlanıyor. Bunu da en çok arka freni kullanırken hissediyorsunuz. Buzuk satırlı yolda viraja fren yaparak girmek motorun tüm dengesini alt üst edip arka süspansiyonu salınma sokarak sürücüsünü tedirgin ediyor. Benzer bir durum dar yollardaki U dönüşünü aratmayan virajlar için de geçerli.



Z750 ile yaşam

- Yolcuları yumuşak ve rahat yolculuk bekliyor. Düşük devirdeki yüksek tork sayesinde diğer motorlarda olan huzursuzluk yok. Bunu demişken, arka seke ZX-6R'den alındığından konforu düşük ve tutunma demiri yok.
- Dar yerlerden geçmeniz gerekiyorsa katlanamayan aynalar belanız oluyor. Ayarlı anahtar avadanlığı eklemek en iyisi.
- Servis aralıkları 1000km, 6000km, 11000km ve 18000km gibi düzensiz şekilde gidiyor. Motorun açıkta olması işçilik giderlerini azaltıyor.
- Motor, egzoz ve manifold borularının açıkta olması temizliklerini zorlaştırıyor.

Bunun bilincinde olan Kawasaki ön frenleri 2 kaliperli tasarlamış olmalı. Yüksek sıkma kuvveti uygulayamayan frenler sayesinde ucuz ön süspansiyonun eksileri görünmüyor. Kötü olan ise sert frenlemede Z750 durmayacakmışcasına engele gitmeye devam ediyor. Kolay dozlanabilen arka fren haricinde elinizde fazla birşey olmadığını söyleyelim.

Ucuz çelik şasi motorun genel karakterine uyum sağlıyor. Yarış kazanması beklenmediğinden aşırı zorlanmadıkça eksiklerini ortaya çıkartmıyor. Ancak geliştirilmesi için açık kapı bırakmayı ihmal etmiyor. Ayaklıklar nispeten yukarı yerleştirildiğinden diğer katılımcılar kadar yere sürtünmüyorlar. Z750 ile uygun ritm yakaladınız mı kendinizi şampiyonların motorunu kullanıyor gibi hissetmeniz işten bile değil.

Görünüşe gelirse, önden bakılınca kafa karenajı düşmüş gibi duruyor. Seleden bakınca daha da garip görünüyor. Farın üstündeki iki adet plastik yarı ve karenaja yarım gömülmüş göstergeler rüzgarı saptırmaya yardımcı oluyor. Belki ZZ-R1200 kadar başarılı değil ama her kırıntı konfor hanesine artı kazandırıyor.

Motorun tek ve en büyük eksisi ise her devirde peşinizi bırakmayan sarsıntı. Vibrasyon yüzünden aynalar işe yaramaz hale geliyor. Hatta bazen gevşeyip katlanıyorlar bile. Stil olarak Z750 maço görünüm sunuyor. Alçak baş, yüksek kık, büyük motor ve egzoz. Tekli dijital gösterge ZX-6R'den alınma. Okunması başta zor olsa da alışılıyor.

Sonuç

Z750 sonunda geldi. İkili kullanımda eğlenceli, tekli kullanımda çölgükları atıran her duruma uygun bir motorla üstelik. Bu motora sahip FZ6 şasili motor idealimiz olurdu ama küçük Kawa bu haliyle bile ringin kralı olmaya aday

Yamaha FZ6

Eski Fazer'dan daha çekici görünüm sunan FZ6, azalan orta devir torku ile kuşku yaratıyor...

Yeni Yamaha FZ6'yla ilk sürüşüm geçen sene Bruntingthorpe test merkezindeydi. Bol virajlı pistte yaklaşık bir düzine tur atmış ve '10 numara motor' diye düşünmüştüm. Ki öyleydi de. Eğer keyfiniz yerindeyse. Ama şimdi gerçek yol koşullarının geçerli olduğu 750km'lik test rotasındayım, ilk intibanın hatalı olabileceğini öğrenmiş bulunuyorum. Aslında kabahatli benim sanırım. Önümdeki Mondeo'yu sollamaya başlayacakken üşengeçlik edip vitesi düşürmedim. Sadece gazı açıp hızlanmayı bekledim. Arabanın içinde gördüklerimi anlatayım; kokpit de koltuklar da tertemiz ve lekesiz, arka tarafta oturan iki çocuk emniyet kemerlerini takmış, ön göğüste kocaman bir uydu navigasyon ekranı, sürücünün üzerinde de mercerize bir kazak. Bütün bunları nasıl mı görebildim? Sollamak o kadar vakit aldı da ondan! Mondeo sürücüsü tacizci olduğumu düşünmüş olmalı. Bu şekilde sollamaya çıktığıma göre aklımdan zorun var herhalde.

Eski Fazer emisyon kuralları ile katledilmeden önce akıcı kullanımı ile kendine hayran kitlesi edinmişti. Şimdiki motor ile sollamaya çıkacağıma, eski Fazer'in egzozuna Fransız öpücüğü kondurmayı tercih ederim. R6'dan çıkma motoru kullanmak Yamaha için beklenen bir hareket aslında. Honda da CBR'dan çıkma motoru Hornet'inde kullanıyor. Ancak Hornet orta devirlerdeki ataklığı ile dikkat çekerken, FZ6 gücünü üst devirlerde kullandırması ile rahatlamaya izin vermeyen bir kullanım sunuyor. Güç hem çok geç, hem de kısa bir aralıkta elinizde oluyor (fazla dik güç eğrisi).

O zaman taktik değiştirmenin vakti geldi. Madem üzerinde rahatlayamıyorum, eğlenmeye bakalım o zaman. Yüksek tempolu sürüşler FZ6'da tam bir şölene dönüşüyor. Belki de yola ve aksiyona bu kadar yakın olma hissi insanı heyecanlandırır. Önünüzde baktığımızda yol ile aranızdaki tek obje garip görünümlü gösterge paneli. Ne kafa karenajı ne de ön cam mevcut motorda. Elektronik devir göstergesini devir bandının üst yarısında tuttuğunuz sürece, yüzünüzden gülümsemenin eksik olmadığını göreceksiniz.

Orta bölgede motorun tamamen sağır olduğu, bunu kapatmak için Yamaha'nın üst devirleri makyajladığını anlıyorsunuz. Vites kutusu ile bolca oynarsanız, FZ6 gideceğiniz yere Uzak Mekiğinden önce ulaştırabilir sizi. Honda eğlence bölgesine girmek için bu kadar vites değişimi istemiyor. Hız arttıkça herşey daha akıcı ve olması gerektiği gibi oluyor. Süspansiyon yüksek sürat sürümlerinde yetersiz kalmıyor. Diğer üreticilerin düşüğü 'Ucuz motora yumuşak süspansiyon koyma' tuzağına Yamaha düşmemiş. Seleye oturduğunuz anda bile motorda fazla çökme olmuyor. Belki bunun da etkisiyle, bacaklarınız arasındaki motor olduğundan daha heybetli görünüyor. Gidon geniş ve yüksek konumlandırılmış, debriyaj yumuşak ama yeterince hisse sahip.

Kontak anahtarının garip yerine alışmak ise zaman alıyor. Gösterge panelinin altında, debriyaj kablounun geçtiği yerin yanına konumlandırılmış. Her seferinde anahtar sokmak için eğilmek zorunda kalmak sinir bozucu olarak bile adlandırılabilir. Anahtar yerine takıp geri çekildiğinizle büyük depo gözünüze iliştiriyor. Yüksekliği ve girintileri iyi ayarlanmış depoyu bacaklarla sarmak sorun olmuyor. Hemen hatırlatalım, ısınmamış



FZ6 ile yaşam

- Yolcular 5 yıldızlı otel konforu beklesin. Kendi sele çıkıntıları ve tutacak demirleri olması yetmiyormuş gibi, sürücünden farklı olarak sele altı ısıtmaya sahiptirler. Yüksek devir kullanımına alışmaları gerekiyor sadece.
- Sigorta sınıfı olarak Z750'den aşağıda, Hornet ile aynı seviyede.
- Servis aralıkları her 9000km'de bir. Motorun ortada olması hem bakımını kolaylaştırıyor, hem de işçilik masraflarını düşürüyor.

motorla yola çıkıyorsanız ilk kalkışı fazla gaz vererek yapmayı unutmayın. Yoksa stop etmesi işten bile değil.

Yola koyulduktan sonra bu FZ6'nin kendine has bir havası olduğunu anlıyorsunuz. Geniş ve düz gidon sayesinde sıkışık trafiği pas geçmek çocuk oyuncağı oluyor. Dengeli ayarlanmış ve seri gidon tepkileri sayesinde virajlı köy yollarında FZ6 en mutlu anlarını yaşıyor. Bir virajdan çıkıp ötekine saldırıyorum. Ucuz olsa da fiyatını belli etmeyen süspansiyon lastikleri çizgisinde tutuyor. Yani şasinin motorla uyumu da sorunsuz görünmüyor. İstenmeyen sarsıntılar motor geneline yansımıyor.

Eski motorun en beğenilen özelliklerinden biri de frenleriydi. Doğrudan R1'den alınan 4 kaliperli frenleri ile asfaltı kazıyarak dururdunuz. Genel ucuzlama politikasından frenler de nasibini almış. Artık 2'li kayan kaliper ile idare etmek durumundayız. Ama haklarını yemeyelim, sadece 2 kaliper olduklarını düşünürsek, ani frenlemede makul mesafede durduruyor ve gidona yeterli geribeslemeyi yapıyorlar. Eh, iyi şasi ve süspansiyon koyunca, bir yerden kırpacaklar tabii.

Motorun hırçın görüntüsünü yepyeni alüminyum şasiye borçluyuz. Motoru yukarıdan pençe gibi yakalayan şasi, diğer test katılımcılarını basit ve sıradan motorlarmış gibi göstermeye yetiyor. Far ve göstergelerden oluşan ön rüzgarlık, görevini yeterince yapıyor. Ancak hız arttıkça korunan ve korunmayan bölgelerde değişiklik olmuyor. Göğüs üzerine binen rüzgar yükü hafif olsa da aynı durum omuzlar ve baş için söylenemez. Aksesuar listesinde olan ufak rüzgarlığı alınacaklar listesinde birinci sıraya yazmak lazım.

Genel tasarım olarak FZ6'nın sınıf standartlarını yükselttiği net olarak görülüyor. Birbirinden farksız olan çıplak ortasiklet anlayışını, güzel hatta seksi seviyesine getiriyor diyebiliriz. En basit gümüş renk ile bile FZ6'nın sıradan bir şehir içi ulaşım aracı olmaktan çok daha ötesini hedeflediği anlaşılıyor. Sele altı çift egzoz motorun arkasında roket çıkışı varmış gibi durup, deponun abartı kıvrımları bu saldırgan görünüşü pekiştiriyor.

Sonuç

FZ6 üzerinde yaşadığım eğlence, geçenlerde test ettiğim Kawasaki ZX-10R'den daha fazlaydı. Gerçekten, abartmıyorum. Yüksek devirlerde büyüklere oyuncak gibi davranan FZ6'nın tek ve en büyük eksiği na-mevcut olan orta devirleri.

Honda CB600F Hornet

Genç rakipleri yıllardır sınıf liderliğini elinde tutan Hornet'e kapının yolunu gösterecek mi acaba?

Pılımı pırtımı toplayıp evden ayrılıyorum. Uçağa atladığım gibi Japonya'daki Honda merkezine gideceğim. Niye mi? Onların bilmediği birşeyi biliyorum da ondan. Hornet gibi karensiz motorlara mükemmel uyum sağlayacak yeni bir ayna düşündüm. Madem kendileri nasıl yapılacağını bilmiyor, birinin öğretmesi lazım, di mi? Hornet'i test ettiğim zamanın %90'ında aynalarla uğraşmaktan kullanımına konsantre olmadım.

ilk 75 km boyunca işlevsiz halde ortada sallanmaları ile eğleniyordum. Kafanı çevirerek yolu kontrol etmek, arkayı görmek için kolunu kaldırıp yanlara eğilmek ne kadar zor olabilir diyorsunuz, biliyorum. 600km Hornet kullandıktan sonra gelin, tekrar konuşalım. En sarsıntılı aynalar bile insanı bu kadar zorlamaz. Tam umudumu kesmişken aklıma alet kutusunda aynaları sıkmak için anahtar olacağı geliyor. Evet, 14mm'lik anahtar aynanın somununa tam oturuyor. Ancak Honda her ihtimali düşünmüş olmalı, çünkü aynayı sıkmak için bir değil iki tane anahtar gerekiyor. Yoldan başka Hornet geçer mi acaba?

Aynaları bir kenara koyarsak, kullanımı en kolay motorların başında geliyor bu alet. Geçen senenin başında yapılan makyaj ile Hornet serisine yeni renkler eklenip ufak kozmetik değişiklikler yapıldı. Farklı tasarım egzoz veya yeni Fireblade'in karın bölgesinde kullanılan metalik koyu mavi bunlardan bazıları. Bakalım detaylardaki değişiklikler alayışması Yamaha ve hileli 'büyük' Kawasaki karşısında tutunmasına yetecek mi?

Bu alete hakim olmak için beyine gerek yok. O kadar kullanıcı dostu ve rahat kullanıma sahip Hornet. İyi kötü motosiklet tecrübesi olan herhangi bir sürücü anahtarı sokma-şarşı ver-1. vitese al-haydi güle güle kademelerini takip ederek yola çıkabilir. İkinci motoruna karar vermeye çalışanlara yönelik satışlar böylece garantilenmiş oldu. Ama Hornet'te bundan fazlası da mevcut. Her tür kullanıcının senelerdir zevkini çıkartarak binmesinin bir sebebi var. Trafik ışıkları arası yarışlar, tek teker şovları, peg sürümler Hornet'e yabancı terimler değil. İşin sırrı doğru karışımı yakalayabilmekte. Bir adet CBR600 motoru alınır. Üst devirler kırılıp 4'lü karbüratör beslemesi ile orta devirler güçlendirilir, üstüne pürüzsüz gaz kontrolü, uygun boyutlu lastikler, yüksek ve geniş gidon eklenip Kamikaze'ler asfalta salınır.

6. viteste 90'dan 110'a hızlanmak, bu cümleyi okumak kadar sürse de aletin solumsuz kaldığı anlar nadir de olsa mevcut. 5000 devirin altında yüksek viteste sollamaya çıkmak gibi bir hata yaparsanız, kimsenin gelip kurtarmasını beklemeyin derim. Hornet'in ışıldadığı devirleri bulup ona göre kullanmak için üstünde birkaç km yapmak yeterli. Yazının başından beri orta devirler diye boşa söylemiyoruz.

1. ve 2. viteslerde yaptığımız seri hızlanma testlerinde motorun vites değişimi esnasında yanlış nötr vites bulduğunu gördük. Daha önce test ettiğimiz Hornet'lerde aynı duruma rastlamadığımızdan test motorunda bir sorun olduğunu sanıyoruz. Gene de değişmekte fayda var.

120km yol yaptıktan sonra motorun besleme sisteminde bir arıza oluştuğunu ve tekle-meye başladığını göreceksiniz. Paniğe lüzüm yok, yedek depoya geçmenin zamanı gelmiş. Tankın altındaki musluğu çeviriyoruz. 10km daha gittikten sonra benzin uyarı ışığı yanmaya başlıyor. Teşekkürler, sen söylemesen anlamayacaktım. Tahminime göre tüm Hornet kullanıcıları yedek depo musluğu açık halde kullanıp rezerv ışığı yandıktan son-



Hornet ile yaşam

- Yolcular pilot ile aynı seleyi paylaşıp arka arkasındaki tekli tutma demirine sahiptirler. Ayaklıkları oldukça aşağıda ve sürücünükiler gibi oldukça geniş. Sol taraftaki yüksek egzozun ısı koruması başarılı.
- Sigorta sınıfı olarak Z750'den aşağıda, FZ6 ile aynı seviyede.
- Servis aralıkları her 6000km'de bir. Motorun ortada olması hem bakımını kolaylaştırıyor, hem de işçilik masraflarını düşürüyor.
- CBR600'e uygun tasarlanmış pek çok modifikasyon parçası Hornet'e uyuyor. Kredi kartlarını çıkartın.
- HISS immobilizer sayesinde lanet hırsızların işi biraz daha zorlaşıyor. Gene de kamyonun tepesine atıp götürmelerine engel değil.

ra depolarını dolduruyor. Şu haliyle uyarı lambasının başka fonksiyonu yok çünkü. Dağların virajlı yollarına vurunca, Hornet gerçek bir zevk makinesine dönüşüyor. Akseuar listesindeki ufak ön cam rüzgarı vücudunuzdan uzak tutmakta yeterince başarılı. Camı taktırmakla bir anda Goldwing rahatlığına kavuşmuyorsunuz ama bir depo boyunca katedeceğinizi 180km sonunda daha az yorulmuş iniyorsunuz seleden. Geniş virajlı düz yollara çıkıp da süratiniz artınca, ucuz etiket fiyatının eksileri gözükmeye başlıyor. Yumuşak ayarlanmış ön süspansiyon yüzünden yüksek sürattaki virajlarda ön teker salınma giriyor. İyi ki Hornet'te SV650'nin sert alaşımı şasi yok. Miadını doldurmuş çelik boru şasi salınımların motora yayılmasına bir nebze engel oluyor.

Motor boyut olarak minyon ile orta boy arasında (eğer 1.90 filan değilseniz). Düşük sele yüksekliği sayesinde ayakları yere yetişemeyenler sadece motor kullanma yaşı gelmemiş olanlar. Pegler ile sele arasındaki mesafe bu yüzden biraz kısıtlı. Motorun yer ile arasındaki açıklık diğer rakiplerden farklı değil. İyi tarafı, favori virajınızı dönerken kendinizi kaptırıp peglerden kıvılcım çıkartabilirsiniz.

Fren düzeneği ikili kaliperden oluşan sıradan bir yapı. En büyük eksiği hissiz olmalarından alan frenler, abartı durum olmadıkça motoru kontrollü şekilde durdurabilecek kapasitede. Bu fiyata Fireblade'in çapa atmış gibi durduran frenlerini beklemek hata olurdu zaten. Arka taraftaki yüksek konumlu egzoz ve sele altından geçen şasi yüzünden bagaj olanaklarınız sırtınızdaki çanta ile sınırlanıyor. Ön taraftaki beyaz zeminli göstergeler okunmada sorun çıkartmıyor. Herkesin dijital göstergeye geçtiği dönemde Honda'nın analog göstergeleri yaşlandığının ispatı oluyor. Honda Hornet makyaj sonrasında hala sınıfının liderleri arasında olduğunu ispatlıyor. Ancak rakipleri ile arasındaki fark geçen senelerdeki gibi açık değil artık.

Suzuki SV650

Dört silindirlilerin dünyasında sofistike bir V2. SV650 sıradan tasarımlara meydan okuyor.

Bir, iki, üç. Işıklardan gazı olabildiğince açıp ivmeleniyorum. Motor şiddetle sallanıp devirleri bitirdikçe milyon km süratle gidiyormuşum gibi geliyor. Merakımdan göstergelere bakınca gerçekle yüzüze geliyorum. Daha hız limitini bile aşmamışım. Aynı-sını 600cc'lik spor motorla yapsanız, ehliyetinizi kaybedip haphışaneyi boylarsınız.

Bu motorların satılma sebebi basit teknoloji ve korkunç eğlenceli olmaları. SV ile Suzuki denkleme kuaför yumuşaklığı, biraz feminizm ekliyor. Ancak test motorundaki ekstralar yüzünden böyle düşünüyör da olabiliriz. Benim kitabımda renkli rüzgarlıklar kızlar ve sert görünümlü madenci tipli insanlar içindir. Suzuki'nin camının ne başa ne de omuzlara gelen rüzgarı azaltmakta zerre etkisi olmadığı düşünülünce, taktırmamak için bir bahaneniz daha oluyor. Şasiyi koruyucuları, gene seçilen renk yüzünden motorda küpe gibi durup, düşüldüğünde koruması gereken şasiden daha değerliymiş havası veriyor. Göze hoş gelen tek aksesuar motor altı koruması.

Suzuki SV ile kendi rotasından ilerlemeyi tercih ediyor. Orta kapasiteli V2 motorlar hiçbir zaman ortalığı ateşe vermedi ve 70 beygirliğe sahip olan bu motoru gözardı etmek çok olağan. Ancak motorun mutluca şakıdığı anlar yüksek güç bölgesi değil, oraya doğru olan tırmanış. Virajlardan çıkarken gazı sonuna kadar açabilir, bir ışıktan ötekine alabildiğince hızlanıp insanlara 32 dişinizi gösterebilirsiniz. Nasılsa altınızdaki kopup gidecek kadar gücü yok. Bunu dedikten sonra, üst devirlerde dolaştıkça görüyorsunuz ki, zirveler motora gürültü, titreşim ve rahatsızlık katmaktan başka bir işe yaramıyor. Döner kavşak veya sert virajlara gelip vites düşürmemekte ısrar ederseniz düşük devirlerde enjeksiyon sisteminin saçmalamasına neden oluyorsunuz.

Yani SV ile yaşam daha yavaş, öyle mi? Hem evet hem hayır. Düz yol koşullarında diğer motorlar kadar gitmeniz mümkün değil. Ama bu size ekstra sürüş güvenliği olarak geri dönüyor. Otobanda sizi görmeyip sollamaya çıkan lanet Transporter'in bagajına sıvanmamak için daha çok vaktiniz oluyor. Yavaş giderek konforunuzu arttırdığınızı da ekleyeyim. Ama olur da sportif sürüşünüz tutarsa, SV ona da cevap veriyor. Uygun ortam şartları sağlandığında en azından.

Virajlı ve dar yollarda Pitbull Terrier haline geliyor SV. Daha büyük bir motor tarafından sollanıp sinir mi olunuz? Birkaç viraj sonra pençenizi avınıza geçirecek kadar yaklaşıyorsunuz. Düz yolda sinir olduğunuz düşük güç, bir anda müttefikiniz oluyor. Diğer motor kadar fren ve vites kullanmadığınızdan viraj alma süratiniz artıyor. Bu şekilde motorun beklentisi doğrultusunda kullanınca, SV hiç durmayacakmışçasına akıyor. Herşey tıkr tıkr çalışıyor. Ancak biraz sürati yükseltince ucuzluk hormonları etkisini göstermeye başlıyor. Üst devirlerde uzun süre kalınca motor ortadan ikiye kırılacakmışçasına sarsılmaya başlıyor. İbre 160'a geldiğinde sarsılmaların tüm şasiyi sardığını hissediyor insan. Şasi kavga eden iki çocuğu ayırmaya çalışan anne gibi elinden geldiğince silindirleri dizginlemeye çalışırken, süspansiyon bu süratlerde viraj almayı sevmediğini açıkça söylüyor. Motor 180'ün üzerine çıktığında ise soğukta titreyen köpek

gibi sallanmaya başlıyor. Ama bunun sorumlusu sevgili ön cam da olabilir.

Otoban süratlerinde sele rahatlığı bir deponun bitmesi kadar dayanıyor yani kabaca 160km (uyarı ışığının yanma zamanı). Rüzgar yüzünden dizler depodan ayrılmak istiyor. Aynalar için hem iyi hem kötü denebilir. Hangisine baktığınıza bağlı. Sol ayna genelde bıraktığınız yerde dururken; sağ ayna yerinde durmamakta ısrar edip, durduğu zaman da yol çizgilerini 4 yaşındaki çocuğun çizdiği düz çizgiler gibi gösterme eğilimi gösteriyor.

Eğer bu dediklerim SV için çok negatif geldiye, öyle olmasın. Tüm motorun havasını fren sistemine benzetebiliriz. İki potlu frenler sadece mini segment arabalar ve Harley'lerde kullanılmalı ise de SV üzerinde görevlerini yeterince yapıyor. Pist kullanımı gibi uç noktalara gidilmedikçe yeterli mesafede duruş sağlıyorlar. Fabrika çıkışı takılı olan Dunlop D220'lar görüntü itibarı ile pilota aşırı güven vermesi de yol tutuşlarının fena değil. Günlük kullanım yatış açları için yeterli.

SV650 yerine geldiği eski modele göre daha ciddi ve büyümüş bir hava veriyor. Her büyüyen insan gibi o da bazı gençlik çılgınlıklarını ne yazık ki ardında bırakmış. Hâlâ iyi bir motor olsa da eski ateşinden bir şeyler kaybetmesi üzüntü verici.

Sonuç

Krallık için iki motor kıyasıya savaşıyor. Eğer tarzınızı yarışçıya yakınsa, çoğunlukla üst devirlerde dolaşıyorsanız, motoru artı başarılı yol tutuşu ile Yamaha FZ6 ilacınız olabilir. Ama olmayan düşük devirleri yüzünden basmanın içinizden gelmediği günlerde izdirabınız olacaktır. O günlerde isteyeceğiniz tek bir motor var; Kawasaki Z750.

Motor hacmi ile hile yaptığını saklamayan Zed, en sakin kullanıma olanak sağlıyor. Ani ivmelenmelerde bile vites düşürmeye gerek bırakmayan motor sayesinde Kawasaki'ye otomatik vites muamelesi bile yapabilirsiniz. Şehir içinde bırakın 3. viteste, her yere gitsin. Mükemmel olmasa da genel anlamda çıplak orta sikket filozofisini başarılı harmanlayan bir paket sunuyor. Yavaş, hızlı, tekli, ikili her türlü kullanım koşullarına başarıyla cevap veriyor.

Yukarıda söylenenler Hornet'in de kapsama alanına giriyor. Kullanım olarak FZ6'ya yaklaşmasa da oldukça kuvvetli orta devir ve harika yakıt beslemesine sahip. Sürüşü en kolay olan ve kontrolleri en rahat olan da o. Peg sürmece, tek teker, arka kaydırmalar gibi her türlü eğlenceye kucak açıyor Hornet. Ama yeni katılımcılar karşısında verdikleri birincilik için yeterli olamıyor.

SV'nin ışıldadığı alan Hornet'inkinden farklı değil. O da yüksek doz gülümsemeyi ucuz fiyata sunmaya çalışıyor. Yerine geldiği model ile karşılaştırınca daha atik ve süratli olduğu görülüyor ama evrim sırasında bir takım genlerin kaybolduğu da anlaşılıyor. Eski motorun karakteri üzerine yeni teknolojiler gelse, sonuç çok farklı olabilirdi. Bir dahakine inşallah Suzuki. **İKTEKER**

Çeviren: İlker Eryılmaz / Brüksel / Eylül 2004



SV650 ile yaşam

- Sıfır eğimli ve ufak yolcu selesi yüzünden arkadan düşecek gibi hissetseniz de tutacak demirleri yardımınıza koşuyor. Peglerin yüksekliği normal. Kolayca kontrol altına alınan 70 beygir sayesinde konforlu yolculuk edebiliyorsunuz.
- En düşük sigortalama ücreti SV'de.
- Servis aralıkları her 5000km'de bir. Kısa servis aralığı yüzünden 4 silindirlilere karşı olan ucuz servis masrafları avantajı kayboluyor.
- Aynalar dar yerlerden geçerken rahatça kapatılabilir.

Karşılaştırma Giysi Seçimi

Motosiklet ve kampçılık malzemelerinin birçok ortak yönü var. Her ikisinde de hava şartlarıyla uyumluluk için zevkli yapılabilmesi açısından gerekli. Yine her ikisinde de taşıma yeri kısıtlı olduğu için hacim çok önemli. Bu bilgileri verirken marka öncelikli değil işlevselliği ön planda tutmaya çalıştım ama genellikle bu ikisi paralel gidiyor. Fakat bazı ürünlerde sırf marka imajından dolayı aynı sınıftaki ve hatta daha az işlevsel bir ürün diğer ürünlerden daha pahalıya da çıkabiliyor. Bu durumda satın alan kişinin kendi ihtiyaçlarını en iyi şekilde değerlendirip bütçesine göre seçim yapması gerekiyor. Ama bence bir malı sadece ucuz olduğu için almak ileride ihtiyaçlara cevap veremeyince yeniden daha iyisini almayı gerektirecek. Böyle daha fazla para harcıyıp da üstüne üstlük para vererek cefa çekmekten bir kere alıp onu uzun süre zevkle kullanmak daha doğru olacaktır.

Hepimizin altında minimum değeri birkaç milyardan başlayan motorlar var. Bu rakamın üst sınırı 25-30 milyarlara kadar çıkabiliyor. Eğer bu parayı verip de sonra "benim 50-100 milyona aldığım kıyafet ve malzeme de 500 milyonluk malzeme kadar iş görür ne gerek var" diyorsanız o zaman siz bu kadar para vererek zevk almak için yaptığınız bir işin zevkini de öldürüyorsunuz demektir. Üstelikte parayla ölçülemeyecek bir değer olan sağlığımızı ve hatta hayatınızı tehlikeye atarak. Bence yerinde kullanılmamış bir 100 milyon da yeterince fazla bir para. Zaten işe yaramasaydı bu pahalı malzemeleri üretenler çoktan iflas etmişlerdi. Hiç kimse aynı hatayı iki kere yapmak istemez ve ciddi üreticiler "herkes bir kere alsın bana yeter" mantığıyla gitmedikleri için bugün halen aynı malı aynı değerden satabiliyor.

Bütün bu laf kalabalığında lütfen yanlış anlaşılmasın, anlatmak istediğim en pahalı malzeme en iyisidir demek değil. Biz mal alırken sağlığımızı da düşünerek bilinçli seçim yapabilmeli ve bütçemize uyan en iyi malzemeyi en ucuz fiyata alabilmeliyiz.

Türkiye de bilinçli motorculuk oldukça yeni sayılır. Eskiden beri motora binilse de bilinçsizlik yüzünden motor halk arasında ayaklı tabut olarak görülüyordu. Bunda en önemli faktör günlük hayatımızda kullandığımız giysilerin motorda da yeterli olabileceğinin düşünülmesi. Halen yollarda birçok kasksız veya kıyafetleriyle motora binmeye çalışan arkadaşlar görüyoruz. Bu kişilerin sağlıklarını ilk ciddi düşmelerine kadar koruyabileceklerini düşünmek bile iyimserlik olur çünkü hiçbir kaza yapmasalar bile ya romatizmadan, veya sinüzitten yada zatüreden kısa zamanda telef olacaklar. Yazın sıcakta bile kasksız gezip rüzgardan yüz felci geçiren arkadaşlarla karşılaşılabiliyoruz bazen.

Bütün motor malzemeleri bu işi yapanların ihtiyaçlarına göre geliştirilmiştir. Dünyayı yeniden keşfetmeye gerek yok eğer bu ürünler motora eskiden beri binen kişiler tarafından denenmiş ve kullanılıyorsa bizimde yapmamız gereken onların tecrübelerine saygı gösterip ihtiyaçlarımıza ve kesemize göre bu malzemeleri almamızdır. Türkiye piyasasında özellikle İstanbul'da serike piyasasında dünyada gelişmiş ülkelerde adı bile duyulmamış bazı ürünler var. Bunları pazarlayanların da savundukları taraf genelde aynı: Niye aynı işe yarayan bir mala daha fazla para vereceksin ki? Bunu söyleyenler aslında bana "bütün dünya aptal bir akıllı ben varım sen de benim gibi akıllı ol, pahalı malları yapanlar ve satanlar, satın alanları kazıkıyor" demek istiyorlar sanki. Bu tür bir satıcının samimiyetine ve malının kalitesine güvenmek yanlış olur diye düşünüyorum. Ama adam şunu savunabilir; "Benim malımın özellikleri bu fiyatı da bu işine geliyorsa al". O zaman en azından bu adamın zelle karşı dürüst olduğunu düşünebilirsiniz.

Bu malların bir kısmının gerçek değeri satış bedellerini çok altında ve görüntüleri dışında diğer bilinen mallarla bir benzerlikleri yok. Ne yazık ki ülkemizde bu malların güvenlik standartlarına uygunluğunu denetleyecek bir kurum da yok. Bu yüzden biz canlı denek olarak bunları test edip onaylıyoruz yada tam tersi.

Giysilerin ve kullandığımız malzemelerin amacı bizi dış şartlardan etkilenmeden mümkün olduğunca uzun bir süre motora binmemizi sağlamak. Eğer bunu sağlayamıyorsa bu bizim yanlış yada eksik seçim yaptığımızı gösterir. Biraz daha bilinçli bir seçim yapabilmek için gerekmedikçe ticari marka belirtmeden, aşağıdaki yazıyı derlemeye çalıştım. Konunun profesyonel olmadığım için hatalı anlatım kullandıysam affınıza sığınıyorum.



Giysiler ve özellikleri

Motora binerken eğer doğru giyinmemişseniz dış etkilere karşı çıplak gezmekten daha korunaklı sayılmazsınız. Burada seçeceğimiz giysilerin bizler için 3 önemli amacı vardır:

- 1- Hava şartlarından etkilenmememizi sağlamak. Bu durum rüzgâr, yağmur olabileceği gibi güneş de olabilir.
- 2- Bizi olası bir kaza anındaki darbe ve sürtünmelerden korumak.
- 3- Sürüş anında rahat hissetmemizi ve böylece yol, motor ve çevre ile ilgilenmemizi sağlamak.

Giysi seçerken aşağıdaki hususlara dikkat etmeliyiz:

Çok katlı giyinmek Tek bir kalın giysi yerine iki ayrı ince giysi her zaman daha sıcak tutar ve aynı zamanda da kalınlık olarak daha az yer kaplayarak daha rahat hareket etmemizi sağlar.

Nefes alabilirlik Vücudumuzda oluşan nemin dışarı atılabilmesi ile kuru kalarak üşümeden dolayı enerjimizi kaybetmemek

Giysileri giyinme sırasına göre 4 ana grupta toplayabiliriz.:

İç giysiler Tenimize giydiğimiz bu katın en önemli görevi vücut nemini üst giysilere iletirken kendisinin mümkün olabildiğince kuru kalabilmesidir. Dokusunda en çok kullanılan kumaşlar pamuklu, ipek ve sentetiklerdir. Pamuklu kumaş kuruyken oldukça konforlu bir his verir. Fakat ter emme oranı yüksek olduğu için özellikle normalden fazla enerji harcadığında vücudumuzun üzerinde ıslak olarak durur ve bu da vücudun ciddi ısı ve enerji kaybetmesine sebep olur. Kuruması da uzun zaman alır ki bu da konforu bozan bir unsurdur. Bu nedenle özellikle soğuk havalarda yapılan aktivitelerde iç kat giysisi olarak tavsiye edilmez.

ipek çok konforlu ve istene özelliklere sahip bir iç giysidir. Kötü yanı ise diğer giysilerden daha hassas ve yıpranması fazla olup temizlenmesi ve kurutulması özel bakım ister.

Sentetikler İç giysi olarak özel üretilmiş sentetik kumaşlar (polypropylene, capilene®, coolmax®, vs) ilk versiyonlarında konfor açısından pamukla karışık olarak dokunmuşlardır. Hava şartlarına göre çeşitli kalınlıkları bulunur. Yeni versiyon sentetiklerde ise liflerinin farklı işlemlerden geçirilmesiyle eskilerde bulunan koku yapma gibi dezavantajları ortadan kaldırılmış ve nemin kumaş tarafından emil-

meden hızla buharlaşması sağlanmıştır.

Orta kat giysileri Bunlar günlük kullandığımız şort, tişört, ince pantolon, uzun kollu tişört ve gömlek gibi giysilerdir. Orta katın amacı temel bir ısı izolasyonu sağlamaktır. Sıcak ve ılıman havalarda tek başlanınada giyilebilirler. Seçerken rahat, hafif, ve dayanıklı olmalarına öncelik vermek gerekir. Pamuk, nylon, sentetik veya yün liflerden imal edilebilirler. Pamuklu kumaşlar iç giysilerde bahsi geçen avantaj ve daha da çok dezavantajlara sahip olduklarından yalnızca ılık havalarda (kısmen çabuk kuruyabildiğinden) kullanımı tavsiye edilir.

Nylon lifleri hafif ve sağlamdır. Emiciliği yoktur. Bazı sentetikler ve pamuklularla bu avantajlarını değerlendirmek için beraber olarak da imal edilirler.

Sentetikler iç kat giysilerinde de kullanılan kumaşların farklı kalınlıklarda imal edilmiş olanları orta kat giysisi olarak da kullanıma uygundur. Yün iyi bir doğal ısı izolatörüdür. Soğuk havalarda uygundur. Tüyleneşmesi, hacimli ve ağır olması dezavantajlarıdır.

Isı dengeleyici katman Bunlar iç ve orta kat giysilerinin yeterince sıcak tutamadığı hava şartlarında kullanılır. Sıcak, hafif, kabarık olamayan, ter ve fazla vücut ısısını dışarı atabilecek şekilde seçilmelidir. Yünlüler, fleece (yani bildiğimiz adıyla polar) en çok kullanılan kumaşlardır. Yün yukarıdaki özelliklerinin dışında aynı zamanda ıslak olmasına rağmen ısı izolasyonu fazla bozulmayan bir kumaştır. Kuruma süresi uzundur. Polar kumaşlar günümüzün en popüler ısı tutucu giysileridir. Çeşitli kalınlıklarda imal edilirler. Hafif ve ince gözenekli yapıları ıslak olsa bile konforlu bir sıcaklık sağlar. Ateşten bir naylon torba gibi çok çabuk etkilenirler ve çıplak tene ciddi yanıklar bırakabilirler (Bu söylediğim kampa ateş başında sıçrayan kıvılcımlarla veya motorun eksozuna değdiğinde hemen anlaşılabilir). Normalde rüzgar geçirgenlikleri çok fazladır ama bu sayede de çok iyi bir ventilasyon sağlarlar. yeni teknolojilerle bu gereken şartlarda kumaş içine entegre edilmiş membranla (Gore® Windstopper®) ortadan kaldırılmıştır. Bu ürün normal bir polar kumaşa göre 2,5 kat daha rüzgara karşı dirençlidir ve hemen hemen aynı nem geçirgenliğine sahiptir. Ama bir su geçirmez katman olarak düşünülemez.

Dış kat giysiler Bunlar bizi rüzgar, yağmur gibi dış etkilerden korurken iç katlardan gelen nem ve sıcaklığın dışarı atılabilmesini sağlarlar. Korumalarında üzerlerine entegre edilmesiyle motorsiklette de kullanıma uygun hale getirilmiştir. Bu korumaları ayrı bir bölümde inceleyeceğiz.

Farklı koşullarda kullanılmak üzere üç ana guruba ayırabiliriz.

Su tutmaz (emmez), nefes alabilir (hava geçirgen) kumaşlar rüzgara karşı yeterli direnç oluştururken içerideki nemin hızla dışarı atılabilmesini sağlarlar. Su geçirmezlikleri çok kısıtlı olduğundan uzun süreli yağmurda içeri su geçirirler fakat kolay kururlar. Yağmur ihtimalinin minimum olduğu havalarda konforlu bir kullanım sunarlar.

Su geçirmez, nefes almayan kumaşlar Dikiş noktaları da iyi izole edilmişse kesinlikle su geçirmezler. Fiyatları diğer guruplara göre çok daha uygundur. Nefes alabilirliği yok denecek kadar az olduğundan efor sarf edilen aktivitelerde nemi içeriden dışarıya yeterince atamadıklarından konforsuz olurlar. Genelde içerideki nemin iç katlarla temas etmeden dışarı atılabilmesi için bol kesimli imal edilirler ve/veya havalandırma açıklıkları vardır.

Su geçirmez, nefes alabilen kumaşlar Kesinlikle su geçirmez olup aynı zamanda içeride oluşan vücut nemini buhar olarak dışarı atabilirler. Fiyatları kalitelere göre değişebilir. Farklı üreticiler tarafından farklı ticari isimlerde üretilirler fakat bunlardan en çok bilinen ve en kaliteli olanları Goretex® ve Sympatex®'dir.

Goretex® bu özellikteki zarı ilk olarak istenilen nitelikte üreten Gore & Associates Inc. firmasının ürünüdür. Çok ince dokuda (mikron seviyesinde) üretilmiştir. Üzerindeki delikler su moleküllerinden daha ufak fakat su buharı moleküllerinden daha geniş bir yapıdadır. Dolayısıyla diğer su geçirmez olarak bilinen kumaşlar en fazla 3 psi basınca kadar özelliklerini korurken, Goretex® 65psi'ye kadar dayanabilmektedir. Sıcak havanın(buharın) genişleşerek elbiseden dışarı çıkması prensibiyle çalışan bu sistemin geçirgenliği, vücut ısısının dış ortam sıcaklığına yakın olduğu ortamlarda azalır. Dolayısıyla çok sıcak havalarda fonksiyonunu tam olarak yerine getiremez.

Bu döngüyü daha basitleştirmek gerekirse derimizin işlevi gibi düşünebiliriz. Vücudumuzun içerisinde bulunan su yalnızca vücut sıcaklığının dengelenmesi gerektiğinde ter (buhar halinde) olarak dış yüzeye çıkarlar. Fakat aynı şekilde biz deni-

ze girdiğimizde veya banyo yaparken derimizin içerisine su girmez. Rüzgar geçirmezliği de aynı küçük gözenekli yapıdan dolayı çok iyidir.

Goretex® ve benzeri zarlar asla bir ısı izolasyonu sağlayan malzeme değildir. Çoğu zaman kumaşın iç kısmına lamine edildiklerinden giysiye dışardan bakıldığında görülemezler. Çok ince ve hassas yapıda olduklarından dış etkilerden korumalı olarak 2 ayrı şekilde imal edilmiştir.

2 katlı Goretex® Burada zar dış kumaşa lamine edilmiştir. İç yüzeyde ise mekanik teması engelleyen koruyucu bir astar tabaka vardır. Daha yumuşak ve konforludur. Fakat sağlamlığı dış yüzey kumaşına bağımlı olduğu için daha dayanıklı değildir.

3 katlı Goretex® Dış kumaşla iç astar arasına boşluklu olarak tutturulmuştur. Bu yöntemle dış kumaş yırtılsa bile su izolasyonu devam eder. Dış kumaşın zardan bağımsız olması farklı özelliklerde imal edilebilmesine olanak tanır.

Gore & Associates Inc. firması bu ürünü sadece imal etmek ve pazarlamakla kalmayıp aynı zamanda bu zarı kendi ürünlerinde kullanan firmalarda imalat aşamasında da sıkı kontroller yaparak ürünün piyasadaki liderliğini korumaktadır.

Sympatex® ise aynı prensiple çalışmasına ve su geçirmezlikte benzer başarıyı yakalamış olmasına rağmen nefes alabilirlikte çok az da olsa farklılıklar gösterdiğinden pazarda ikinci sırada olmaktan kurtulamamıştır. Fakat eldiven ve ayakkabılarda kullanılan tek parça membranlar sayesinde daha ucuz bir işçilikle imal edilebilir olup kullanan firmaların işçilikten doğan hatalarını minimuma indirmiş ve fiyat/performans açısından iyi bir noktaya ulaşmıştır.

Diğer aynı özellikte olan ve farklı ticari isimlere sahip nefesalabilir/su geçirmez membranlar ise üretici firmaların teknolojileri ve kalite kontrol ciddiyetleri ölçüsünde bu gruptaki sıralamalarda yerlerini almışlardır.

Burada motosiklet kullanıcıları için küçük bir not düşmek istiyorum. Montlarda çok başarılı olan bu membranlarla donatılmış kumaşlar, pantolonlarda aynı başarıyı yakalayamayabiliyor. Sağnak yağmurda ağ kısımlarında su sele ile pantolon arasında kaldığından ve selenin oturulan bölümü ile iç bölge arasında sıcaklık farklılığı yok denecek kadar az olduğundan buhar dışarı çıkma eğilimini gösteremiyor ve hatta dışarıdaki su buhar olarak içeri girebiliyor.dolayısıyla çok azda olsa bir nemlenme hissi olabiliyor. Bu da ürünün küçük bir dezavantajı sayılabilir. İlk otururken selenin kuru olmasına dikkat etmek ve montu mümkünse önde ağ kısmının bitimine kadar indirmek olayı biraz daha azaltabiliyor.

Dış kıyafetlerin üzerinde gördüğümüz Kevlar®, Teflon® veya 3M® yazıları ise kumaşın su geçirmezliği ile alakası olmayıp darbe, sürtünme, ısı dayanıklılığı, su ve leke tutmazlığı, reflektiflik (gece parlak bir şekilde görülebilirlik) gibi farklı amaçlar için kumaşa entegre edilmiş ürünlerdir. **IKITEKER**

Emre Odabaşı / İstanbul / 2003



Teknik Motosiklette Güç/Ağırlık Oranı

Bugünlerde herkes kilosuna fazlasıyla dikkat ediyor -herkesten de çok motosiklet üreticileri... Şimdi çıkın bakalım kantarın üstüne. Neyse halin (pardon kilon), çıkın falın...

Motosikletin performansı söz konusu olduğunda iki faktör çok önemlidir: Güç ve ağırlık. Motosiklet sürücülerinin çoğu bunun bilincinde olduğundan motosiklet üreticilerinin çoğu da ürettikleri motosikletlerin gücü ve ağırlığı konusunda düzenli olarak yalan söyler yada gerçekleri saptırarak bizleri kandırmaya çalışırlar. Daha fazla güç ve daha düşük ağırlık daha yüksek satış demektir ve özellikle ikincisi motosikletin daha sportif özellikte olduğunu çağırır.

Baştan şunu bilmeliyiz ki reklam broşürlerinde bizlere verilen güç rakamlarının fazla bir anlamı yoktur zira bizlerin asla ulaşamayacağı bir noktada yapılan ölçümlere dayanırlar. Krank milinde... İşe yarayan rakamlar ise, sürücünün doğrudan hissedip test edebileceği arka tekerlekten alınan güç değerlerine ilişkin olanlardır. Bu nedenle pek çok saygın motosiklet dergisi dinamometre kullanarak kendi güç ölçümlerini yapar ve ölçülen değerler şaşmaz bir şekilde üreticiler tarafından verilen güç değerlerinin hep altında çıkar!

Ağırlık değerleri de çok önemlidir ve motosikletin performansına doğrudan etki ederler. Bir motosikletin ağırlığını iki katına çıkarın, hızlanmanız yarı yarıya düşer, manevra kabiliyeti ortadan kalkar, fren performansı da kötü etkilenir. Bunun bir sonucu olarak motosiklet kütlesinin azaltılması spor motosiklet tasarımının merkezine oturmuş durumda ve yarışçılar da birkaç gram daha hafif parçalar edinmek için servetler harcıyorlar.

Olayın tarihçesine bir göz atalım mı? 1992 yılına kadar motosikletlerdeki güç artışı neredeyse ağırlıktaki artışa eşdeğeri ve güç/ağırlık oranında önemli bir artış olmadı. Tabii 1984 yılında Kawasaki'nin ürettiği çağının önünde yer alan GPZ 900R'sini saymazsak... Bu motosiklet performans artışını güç artışından değil ağırlığındaki azalmadan alıyordu ve sürüşü de Suzuki Katana gibi dönemin aynı sınıftaki kimi motosikletlerden çok daha iyiydi. Ne yazık ki Kawasaki'nin kendisi de bunun önemini kavrayamadı ve ağır motosikletler imal etmeyi sürdürdü. Radikal değişiklik 1992'de Honda Fireblade ile geldi. 120 bhp ile güç Yamaha Exup gibi daha eski modellerden (130 bhp) daha düşüktü ama ağırlığın azaltılmasıyla (Exup 248 kg, Fireblade 185 kg) güç / ağırlık oranında müthiş bir sıçrama yapılmıştı. Motosiklet üreticilerinin bu konudaki mücadelesi halen devam ediyor ve bugün yine Kawasaki ZX 10R ile (182 bhp / 170 kg) piyasadaki en yüksek güç / ağırlık oranına ulaşmış durumda. 1,071...

Yamaha son R1 modelini sadece şu rakamlarla piyasaya sürdü: 180 beygir ve 172 kg... Başka hiçbir şey söylemeye gerek yoktu, bu iki rakam bütün hikâyeyi anlatıyordu. Bundan şunu anlıyoruz; motosikleti sattıran bu iki rakamdır ve bunlar iyileştikçe de satışlar artar. Gel gelelim Two Wheels dergisi olarak kendi yaptığımız dinamometre ölçümleri başka şeyler söylüyordu. Arka tekerlekteki güç 148 beygir civarındaydı. Eh, o zaman motosikletin ağırlığı için verilen 172 kg rakamına niye inanalım ki?



İnanmadık. Yada daha kibarca şöyle söyleyelim: Kendilerinin de kabul ettiği üzere, motosiklet üreticilerin çoğunun bizlere sunduğu rakamların pratikte pek anlamı yoktur. Verilen ağırlık "kuru" ağırlıktır. Yani motosiklette yakıt, yağ, antifriz sıvısı, fren hidroliği, akümülatör asidi ve lastiklerde hava olmadan. Ve hatta motosiklet özel bir kurutma odasında bir hafta tutulup rutubeti alındıktan sonraki ağırlığı! Eh, bu durumdaki bir motosiklet çalışmaz ki kardeşim! Yürümez, yürüse de durmaz v.s...

İsmi lazım değil bir motosiklet fabrikasında çalışan bir küçük kuş geçenlerde kuşlağımıza şunları civıladı: "Yeni tasarladığımız 600cc'lik motosikletimizi tarttığımızda ağırlığının rakip motosiklet Y'nin kendi ölçtüğümüz ağırlığının biraz üzerinde ve rakip motosiklet H'nin yine kendi ölçtüğümüz ağırlığının biraz altında olduğunu gördük. Oysa bu üreticilerin afişe ettiği rakamlara bakılırsa bizim motosiklet hepsinin en ağırındı. Sonuçta bu adaletsiz dünyada dürüst davranıp satıştan kaybetmektense o iki motosikletin arasında bir rakam ortaya attık, oldu bitti..." Şimdi gelin de verilen rakamlara güvenin bakalım!

Diyelim ki tipik bir 600cc spor motosiklet 170kg civarındayken, 18lt yakıt buna 14kg ekleyecektir. 4lt yağ yaklaşık 3kg ilave eder, 3lt antifriz 3kg daha, fren hidroliği, akümülatör asidi ve 100lt'si yaklaşık 120gr'den lastik havaları 2kg daha derken bakarsınız ki epeyce hantal diyebileceğimiz 200kg'lere yaklaşmışsınız. Kuştüyü kadar hafif, teknoloji harikası 600cc yarış motosikleti...

Buna bir "dur!" demek gerekiyordu ve biz de Two Wheels Dergisi olarak bundan sonra kendi ağırlık ölçümlerimizi yapmaya ve üreticilerin beyanlarının ne kadar gerçek olduğunu görmeye karar verdik. Bir örnek verelim. Kendi hassas Intercomp kantarlarımızı kullanarak 17lt'lik bir yakıt deposuna sahip olan 2004 model bir Yamaha R6'yı tarttık. Depo dolu olarak 192 kg. geldi Oysa bu motosiklet depo boş olarak 162kg lanse ediliyor. Aynı şekilde 18lt'lik dolu deposuyla 205.5kg olarak tarttığımız Honda CBR 600RR'nin boş depo 169 kg olduğu iddia ediliyordu. Arka tekerde 106.1 beygir olarak ölçtüğümüz gücüyle R6'nın güç/ağırlık oranını 0,55bhp/kg olduğunu söyleyebiliriz.

Motosikletlerimizin yakıt deposu kapasitesinin yüksek olmasını isteriz zira uzun menzil hepimizin istediği bir şeydir ve sırf bu nedenle de motosiklet üreticilerine haksızlık yapmak istemeyiz. Dolayısıyla motosikletleri dolu depoyla tartmamıza karşın depo kapasitesini özellikle belirtiyoruz. İlaveten motosikletin ağırlık dağılımını, yani ön ve arka tekerlere düşen ağırlık yüzdelerini de ölçüyoruz. Bu değerleri kullanarak motosikletin ağırlık merkezini hassas olarak bulabileceğiz.

Sonuçta tüm bu verilerle motosikletin güç/ağırlık oranını tam olarak hesaplayabileceğiz ki bu da motosiklet performansının en önemli göstergelerinden biri olarak ortaya çıkan hızlanmayı belirlemektedir. Bu arada şunu da hatırlatalım ki ağırlığın azami hız üzerindeki etkisi ihmal edilebilir seviyededir. Azami hızı belirleyen en önemli faktör hava sürtünmesidir ve bu da motosikletin şekline ve ön yüzey alanına bağlıdır. Ağırlık fazlası sadece motosikletin hareket direncini etkiler. Bununla beraber ağırlık azaldıkça düşük süratlerdeki hızlanma önemli ölçüde artar.

Aerodinamik etkilerin önem kazandığı saatte 50km hızlara kadar ağırlık ile hızlanma arasında doğrusal bir oran söz konusudur. Yani ağırlığınızı yarıya düşürürseniz 0-50km/s depar sürenizi de yarıya düşürürsünüz. Saatte 100 km hıza kadar ise ağırlığın yine belirleyici faktör olduğunu söyleyebiliriz. Yarış tipi bir motosiklet aynı üreticinin aynı motorla donattığı ama ağırlığı %25 daha fazla olan yol tipi bir motosiklete oranla %15 daha iyi hız kazanacaktır. 1/1 güç/ağırlık oranına sahip yüksek performanslı bir motosiklette kaybedilen her kilo kazanılan bir beygirdir. Ayrıca, ağırlığı azaltmanın gücü artırmaktan daha kolay olması bir yana motosikletin motorunu da hırpalamazsınız. 180 beygirlik bir Kawasaki ZX-10R'den 20 kilo düşürün, motora hiç dokunmadan 200 beygir güce sahip bir motosiklet muadili bir makineye sahip olun! Bu kadar basit kardeşim...

Motosikletin sürüşünü ve manevra yeteneğini rakamlara dökmek ise bu kadar kolay olmamakla birlikte motosikletin genel davranışı ve viraj performansındaki farklılık hissedilmeyecek gibi değildir. Viraj alma motosikleti yatırma - ki ağırlık buna direnir, ve motosikletin ön cephesini farklı bir istikamete çevirme anlamına gelir -ve ağırlık buna da şiddetle karşı koyar... Ağırlığı azaltın, motosikletin manevra kabiliyeti derhal artacaktır. İlaveten ağırlık yakıt tüketimini de artırır (çünkü aynı hızlanma oranına sahip olmak için gazı daha fazla açmanız gerekir) ve fren balatalarınızı da daha çabuk eskitir. Ama lastiği zemine doğru daha büyük bir kuvvetle iteceğinden fren performansınızı düşürmez. (tabii eğer frenlerinizin yeterli durdurma gücü varsa ve fazla ağırlığınız lastiğin profilini bozacak seviyede değilse...) Burada kaybedeceğiniz tek şey fren hassasiyetidir.

Sürpriizi! Fazla ağırlık lastiklerdeki aşınmayı azaltır. Sürekli patinaj çekmediğinizi varsayalım, lastiklerdeki aşınmanın çoğu lastik - yol ara yüzeyindeki değişimlerden kaynaklanır. Lastiğin yol yüzeyine basarak düzleştiği kısımda şeklini değiştirebilmesi için kayması gerekir ve bu da bir ovalama etkisi yaratarak lastiği aşındırır. Bu nedenle de lastikler genellikle virajların olmadığı düz otoyol sürüşlerinde aşınır. Fazla ağırlığın lastiği yol yüzeyine daha kuvvetle yapıştırdığı durumlarda yüzeydeki kayma azalır. Dolayısıyla da 38 tonluk bir TIR'ın lastikleri 150.000 km.den fazla giderken sizin yarış motosikletinizin lastikleri 1500 km.de bitebilir ve sürekli artçı taşıyan arkadaşlarınız size lastiklerinin daha uzun dayandığını söylerler.

Ağırlık dağılımı da motosikletin fren performansını, hızlanmasını ve viraj yeteneğini önemli ölçüde etkiler. Bazı motosikletlerin diğerlerine oranla ön tekeri daha kolay kaldırması yada fren sırasında arka tekerin yerle temasının kesilmesinin nedeni de ağırlık dağılımıdır. Ağırlığın arka teker üzerinde yoğunlaştığı motosikletler virajı daha geniş alma eğilimindedirler. Ön teker üzerinde çok fazla ağırlık olması ise arka tekerin patinaj yapmasına ve yol tutuşunun zayıflamasına yol açar. Ağırlık dağılımı motosikletin ağırlık merkezini belirleyen iki unsurdan yalnızca biridir. Ağırlık dağılımını bilerek ağırlık merkezinin ön tekerin ne kadar arkasında olduğunu anlayabilirsiniz ancak ağırlık merkezinin yerden yüksekliği de eşit derecede önemlidir.

Motosikletin tasarım parametrelerinin çoğunda olduğu üzere ağırlık merkezinin yeri de bir optimizasyon sorunudur ve nereden ne kadar taviz vereceğinize bağlıdır. Yekten "ne kadar aşağıda olursa o kadar iyidir" dersiniz çuvallarsınız. Tamam, ağırlık merkezinin alçakta olması sürücünün yatma komutlarına motosikletin daha hızlı yanıt vermesini sağlar ama iş bu kadar basit değil. Ağırlık merkezinin daha aşağıda olması, aynı virajda aynı hızdaki motosikleti daha çok yatırmamız gerektiği anlamına gelir. Dönüş halindeki bir motosikletin arka tekerinin şematik olarak gösterdiği aşağıdaki şekle bakalım lütfen. Motosiklet dönüş için viraj yönüne yattığında lastiğin yerle temas noktası motosikletin merkez aksından las-



tiğin kenarına doğru kayar. Ağırlık merkezinin alçak olduğu bir durumda motosikletin gerçek yatma açısı (mavi hat) motosikletin merkez aksından daha diktir ve bunu telafi etmek için motosikletin ağırlık merkezinin daha yukarıda yer aldığı bir motosiklete göre daha fazla yatması gerekir. Bu durumda da ayaklıkların yere sürtünmesi gibi problemler ortaya çıkabilir. Sonuç olarak yatma açısı motosikletin ağırlık merkezinin yüksekliğine bağlıdır.

Motosiklet pek çok kişinin sandığı gibi tekerler arasında uzanan kavisli bir hattı izleyerek dönmez. Dönme aksı sürekli değişir ve ön teker arka tekeri izlemez. Bu aksın, kabaca arka tekerin yere deydiği nokta ile ön çatalı tutan üçlü kelepçelerden aşağıdakının hemen altında, ön çatalın bacakları arasındaki bir noktadan geçtiğini söyleyebiliriz.

Bir motosikletin nasıl yön değiştirdiğini anlamadan bunu kavramak zordur. Kısaca anlatalım. Sağa dönmek için sağ elcic hafifçe öne - aşağı itilerek ön tekerlek sola çevrilir (bu tekniğe countersteering de diyoruz). Ön teker bu düşey eksendeki sola döndürülme hareketine jiroskop etkisiyle yatay ekseninde sağa yatarak tepki verir ve ön çatal vasıtasıyla bağlı bulunduğu motosikleti de sağa yatırır, motosiklet de sağa yönelir. Tamam? Yani motosiklet dönüşünü önde, kabaca ön çatalın 2/3'ü yüksekliğindeki bir nokta etrafında yapar. Bu noktanın tam yeri, ne hızla gittiğinize ve ön tekerin boyut ve ağırlığı gibi jiroskop etkisinin gücünü belirleyen unsurlara bağlı olarak değişir.

Aslında motosikletin manevrası ve sürüş geometrisi tümüyle ayrı bir yazının konusu. Her neyse biz asıl konumuza dönelim... Motosiklet sağa dönmek istediğimizi bir şekilde anladı ve viraj yönüne doğru yattı diyelim. Bu noktada dairesel bir rotada olan motosikleti doğrultmaya çalışan merkezkaç kuvvetinin de işin içine girmesiyle motosiklet bir denge kazanır ve dönüş başlar.

Bu sırada arka teker dönüşe katılmamaktadır. Sadece yola temas ettiği nokta üzerinde dönüş yönüne yatar. Dolayısıyla dönüş aksı bu nokta ile motosikletin ön tarafında alçalıp yükselen bir sanal nokta arasında uzanır.

Ağırlık merkezi bu aksa yaklaştıkça motosiklet daha çabuk yatar. Aynı nedenle burju hareketi yapan buz patencisi kollarını vücuduna yapıştırdığında kendi etrafında daha hızlı döner ve yavaşlamak istediğinde kollarını açar. Motosikletin kütlelesini dönme aksı civarında toplarsanız motosiklet sizin dönme komutunuza daha çabuk tepki vererek süratle viraj yönüne yatacaktır. Eğer kütleli ağırlık merkezinden geçen düşey eksene toplayabilirsiniz aynı nedenle motosiklet daha kolay dönecektir. İşte bugünlerde motosiklet endüstrisinde ağırlığın merkezlenmesi konusu etrafında koparılan fırtınaların nedeni bu basit gerçek.

Şimdi ağırlık merkezinin yerini biraz daha inceleyelim. Ağırlık merkezinin daha aşağıda olmasının bir anlamı da fren esnasında ön tarafa daha az ağırlık aktarımı olacaktır. Dolayısıyla yavaşlama sırasında ön tekerin kayma ve/veya kilitleme şansı daha yüksektir. Aynı şekilde hızlanma sırasında da arka tarafa daha az ağırlık aktarımı olacağından arka tekerin yolu kavrama kuvveti daha az olacak ve patinaj sorunları ortaya çıkabilecektir. Madalyonun diğer yüzüne de bir göz atalım mı? Ağırlık merkezi yukarıda olan bir motosiklette fren anında burun üzerine dikilme yada hızlanma anında ön tekerin havaya kalkması gibi olaylarla daha sık karşılaşılacaktır.



Sonuçta daha önce de söylediğimiz üzere ağırlık merkezinin yeri bir optimizasyon sorunudur. Tasarımcı ağır akümülatörü kuyruk kısmına almış zira yakıt enjeksiyon parçaları çok büyük, arka amortisör yolu kapatmış, katalizörlü yeni egzoz sistemi eskisinden daha büyük, vs... Bu böyle uzaa gider... Mükemmele ulaşmak imkânsızdır (aksi halde gelişme denen şey olmaz ve her şey çok sıkıcı olurdu...)

Motosikletler ağırlık merkezinin pozisyonuna karşı inanılmaz derecede duyarlıdır. Bu nedenle gelişkin yarış motosikletleri değişken motor montaj noktaları ile donatılmışlardır ve yarışılacak pistin özelliklerine göre bile ağırlık merkezinin yeri değiştirilebilir. Ağırlık merkezi göreceli olarak yüksekte olan bir motokros motosikletinde bu noktanın 50 mm yükseltilmesi (bu durumda daha ön teker yol tutuşunu kaybetmeden motosikletin arkasının yerle teması kesileceğinden) frenleme gücünün %20 azalmasına yol açabilir.

Ayrıca ağırlık merkezinin pozisyonuyla motosikletin yaylanmayan ağırlığı (lastikler, jantlar, fren parçaları, çatallar gibi amortisörler tarafından desteklenmeyen parçaların ağırlığı) arasında da yakın bir ilişki vardır. Bu parçalar ne kadar hafif olursa teker aşağı yukarı o kadar kolay hareket edebileceğinden yol yüzeyini de o kadar iyi izler. Diğer etkiler de söz konusudur. Teker kütlesi (jant+lastik) arttıkça jiroskop etkisi de büyür ve sürüş stabilitesi artmakla birlikte motosikletin manevra komutlarına tepkisi yavaşlar. Aslında burada kütleli düz yol sürüşüne iki zararlı etkisi vardır. Fazla ağırlık gerek hızlanma gerekse yavaşlama sırasında daha fazla güce ihtiyaç gösterir ve bu güç de duruma göre motordan veya frenlerden alınacaktır. Tekerlerin büyük bölümü de (hatta kimi modellerde tümü) ağırlık merkezinin altında kaldığından teker kütlelerinin azaltılması ağırlık merkezinin yükseltilmesi anlamına gelir. Yani aynı model iki motosikletten tekerleri daha hafif olanın hızlanma sırasında ön tarafı, fren esnasında da arka tarafı daha kolay yerden kesilecektir ki bu da motosiklet performansını negatif yönde etkileyecektir.

Şimdi de gelelim sürücülerin ağırlığının motosiklete etkilerine. Çoğumuzun hiç hoşunuza gitmedi değil mi? Yukarıda okuduklarınızdan sonra motosikletinizin ağırlığı üzerinde çok da fazla bir şey yapamayacağınızı fark etmişsinizdir. Bir tek şey hariç, kendiniz... Kilo vermeniz motosikletinizin performansını her yönden artıracaktır. Eğer tombul kalmaya kararlıysanız veya kütleli azaltamıyorsanız o zaman onu hareket ettirin... Deposu dolu 600cc spor motosikletlerin bile 200 kilodan aşağı çekmediklerini gördük. Eh, giyim kuşamları ve kasklarıyla birlikte çoğu sürücünün de bunun yarısı kadar ağırlığa sahip olduklarını biliyoruz. Bu onlara eğer kullanabilirlerse motosikletin ağırlık dağılımı üzerinde önemli bir müdahale imkânı verir. Hızlı kalkışlar sırasında ön tekerin havaya kalkması sürücünün sele üzerinde öne doğru kaymasıyla önlenir. Tabii bunu arka tekerin patinaj yapmaya başlayacağı anda hafifçe selenin arkasına doğru kayarak tatlı bir dengede yapmak gerekir. Bu gövde manevraları 0-100km kalkışınızı önemli ölçüde geliştirecektir. Eğer dönüşlerde ayaklıkların yere sürtünmesi gibi bir problem söz konusu ise veya motosikletin çok yatmasını istemiyorsanız dönüş sırasında seleden viraj tarafına doğru sarkarsanız motosiklet + sürücü kütlelerinin ağırlık merkezi yana doğru kayacak ve motosikleti o kadar fazla yatırmanıza gerek kalmayacaktır. Ancak çoğu sürücü motosikletten çok az sarkarak yada deponun üzerine kapanarak bu etkiyi azaltmakta hatta sıfırlamaktadır. Yukarıda gördüğümüz üzere ağırlık merkezinin aşağıya alınması yatma açısını artırır. Bu nedenle motosikleti dönüşlerde daha az yatırmanın yolu ağırlığınızı mümkün olduğunca viraj tarafına kaydırmak ancak bu sırada da olabildiğince yukarıda kalmaktır.

Sonuç olarak; Moto GP motosikletlerinin motor bloğunun şasi içinde farklı pozisyonlara alınarak ağırlık merkezinin değiştirilmesi hadisesine hayran olmayı bırakın da sadece poponuzu sele üzerinde hareket ettirerek sürüşünüzü 10 misli geliştirebileceğiniz gerçeği üzerinde düşünün...



Leyla ile Mecnun

Bu kısımda Leyla ve Mecnun adındaki motosiklet yarışçısı iki arkadaşımızın farklı tonajlarının motosiklet üzerindeki etkilerini inceleyeceğiz. Diyelim ki her iki sürücü de dolu depoyla 205.5kg gelen, arka tekerde 107 beygir güce sahip Honda CBR 600RR'a biniyorlar. Bu hesaba göre motosikletin güç/ağırlık oranı 107/205,5 işlemleri ile 0,52 bhp/kg. Buraya kadar anlaşılmayan bir şey? Devam edelim. Şimdi sürücülerimizi piste alıp motosikletlerine bindirelim. Narin yapılı bayan arkadaşımız Leyla 48,8 kg gelirken Mecnun 114kg geliyor. O halde Leyla'nın motosikletinin güç/ağırlık oranını 107/(205,5+48,8) ile 0,41 bhp/kg'ye, Mecnun'un ise 107/(205,5+114) ile 0,33bhp/kg'ye çektiğini söyleyebiliriz. Yani Leyla'nın motosikleti Mecnun'ununkine göre (0,41/0,33)=%24 daha iyi bir güç/ ağırlık oranına sahip ve bu nedenle 0-100km hızlanma sırasında Mecnun'u geride bırakacak ayrıca dönüşlerde çok daha çevik olacaktır. Bu arada Mecnun'un iri gövdesinin rüzgâr direncini de artırdığını yani aerodinamik bir dezavantajının da söz konusu olduğunu unutmayalım. Esasen Mecnun'un ilk kalkış sırasında Leyla'ya ayak uydurabilmesi için motosikletinin 141 beygir güç üretmesi gerekir ama bu kadar basit de değil... Ekstra güç ağırlık dezavantajını dengeleyebilir ama ağırlığın azami sürat üzerinde önemli bir etkisi yoktur. Evet, eğer Mecnun ön camın arkasına tam siper yatmayı becerbilirse azami sürati Leyla'ninkinden yaklaşık 10 km/s daha bile yüksek olacaktır. Aynı zamanda hız arttıkça Mecnun'un hızlanma oranı da Leyla'ninkine yaklaşacak ve 208 km/s sürata eriştiklerinde iki sürücünün de hızlanmaları eşitlenecektir. (Şu fiziğin işine bakın!) Bunun üzerindeki süratlerde Mecnun biraz daha iyi hızlanabilecek ama bu iyileşme düşük hızlarda Leyla'nın kendisine karşı sağladığı üstünlük kadar olamayacaktır. Dolayısıyla yüksek süratlere uygun bir pistte iki motosikletin güç/ağırlık oranları arasındaki fark hissedilir olmaktan çıkacak ama Leyla yine de virajlarda Mecnun'u geçebilecektir. Normal yol koşullarında ise Leyla her durumda Mecnun'a nal toplatacağıdır. Mecnun istediği kadar Leyla'ya kavuşmak için dağları delsin...

Yani sonuçta Mecnun'a diyet yapmasını salık veriyoruz... **İKİTEKER**

Çeviren: Münir Mısırlıoğlu / İstanbul / Eylül 2004

5 Eylül, 2004
Umut Akçalı

Tomkedi'miz İzmir'de yaşamını yitirdi. İkiteker ilk defa aktif bir üyesini kaybetti. Umarız son olur.

25 Eylül 2004
Mustafa Kefeli

Samsun'da hayatını kaybetti.

Eylül, 2004
Richard Saint

3 defa Paris-Dakar Şampiyonluğuna erişmiş olan Richard Saint, Mısır Rallisi esnasında geçirdiği kazada yaşamını yitirdi.

Ekipman Kask Gürültüsü ve Kulak Tıkaçları

En iyi veya bütçenize en uygun olanı kaskı aldınız. Peki aldığınız kaskın gürültü değeri hakkında bir bilgiye sahip misiniz? Daha az gürültülü ya da sessiz kaskın kriteri nedir? Nasıl tesbit edilebilir? Kasklarla ilgili bir karşılaştırma listesi (gürültü, aerodinami, dayanıklılık vb.) var mıdır? Bununla birlikte özellikle şu gürültü meselesi önemli bir konu. Hem de kaskın rengi, şekli, malzemesi konularından daha da önemli. Sürüş sırasında kaskın etrafında akan havanın yarattığı gürültü, rüzgâr gürültüsü, yani "sessiz katil".

Neden sessiz? Çünkü biliyoruz ama farkında değiliz. Neden katil? Çünkü içkulak bölgesinde bulunan duyarlı yapıyı öldürüyor ve kalıcı duyma kaybına sneden oluyor. Ama temel neden kask değil.

Hepimiz bu gürültü için kaskları sorguluyor, yapısını ve özelliklerini eleştiriyoruz. Sessiz kask arayışı içerisindeyiz. Oysa bu gürültünün nedeni kask değil. En azından esas nedeni bu değil.

Esas neden, hız veya kaskın etrafından akan havanın hızı. Kaskın içinde karşı karşıya kaldığımız ses seviyesi, esas olarak hızın bir fonksiyonu ve buna bağlı olarak yaklaşık değişimi aşağıdaki gibidir:

50mph/80km/h/90dB(A)
60mph/100km/h/94dB(A)
80mph/120km/h/98dB(A)
90mph/140km/h/102dB(A)

Belirtilen desibel değerleri kask içinde kulak hizasında ölçülmüş olan değerlerdir. Söz konusu değerler değişik kaynaklarda 3-5dB farklı olarak ifade edilebilmekte, ancak ortalama durum bu. Kask olmadığı zaman bu değerler inanılmaz derecede tırmanıyor tabii ki. Her şey bir yana sırf bu yüzden bir kısım zatın nasıl kasksız sürdüğünü anlayamamaktayım. Bununla birlikte kalıcı hasarı yaratan sadece ses şiddeti değil, bu şiddete ortalama 24 saat içerisinde ne kadar süre ile maruz kalındığı. Bununla ilgili tablo da şöyle:

@90dB - 8 saat
@95dB - 4 saat
@100dB - 2 saat
@105dB - 1 saat
@110dB - 30 dakika
@115dB - 15 dakika

Bu değerlerde 85dB/8saat Avrupa Çalışma Örgütü'nün işyerleri için kullandığı değerler. İş güvenliği değerleri yani. Belirtilen ses şiddetinde ilgili sürelerden fazla kalmak önce geçici duyma azalmasına (hani diskordan veya konserden çıkınca olan), sürekliliği veya sık tekrarı ise kalıcı duyma kaybına yol açıyor. Bu yüzden belirtilen seviyeye ilgili süreden fazla maruz kalıncaksa koruyucu kullanmak şart; iş kanunu.

Yoksa farkedemediğiniz, uzunca bir sürede ve yavaş yavaş duyma kaybına uğruyorsunuz. Başta ancak testler ile tesbit edilebiliyor, çünkü siz farkı algılayamıyorsunuz. İlerlemiş ise "Nea..., ha canım ne dedin., bağır biraz..." gibi nidalarla ortaya çıkıyor.

Söylendiği gibi bu seviye kaskın içinde maruz kaldığımız ses şiddeti. Açıkça bilinmektedir ki, bu ses şiddeti basta hızla olmak üzere, kaskın yapısına, formuna, çevre şartlarına, motosikletin aerodinamik yapısına, ön camın şekline ve oturuş pozisyonuna göre değişmektedir. Fakat ağırlıklı olarak kullanılan tam kapalı kaskların kullandığı araştırmaların ortak sonuçları şunu gösteriyor;

- Ses şiddetinde kaskın marka ve modelinin kayda değer bir etkisi yoktur.
- Ne oturuş pozisyonu, ne de motosikletin kendisinin gürültü seviyesinde baskın bir etkisi yoktur.
- Kaskın yapısı, havalandırmaların konumu veya aerodinamik eklentilerin varlığı kasktaki gürültü miktarını çok etkilemez.
- Kalabalık bir kavşakta, kırmızı ışıkta beklerken ve vizör kapalıyken maruz kaldığımız gürültü seviyesi 80-90dB'dir.
- Otoban hızlarında kasksız olarak maruz kaldığımız gürültü şiddeti, kasklı iken olandan 10 kat fazladır.
- 30mph-50km/h hızın altında motor, egzoz ve çevre gürültüleri eksiksiz duyula-



bilir. Bu hızın üstünde ise tamamen rüzgâr gürültüsü hakimdir.

- Tıkaç diğer seslerin duyulmasını engellemektedir. Tam tersine gürültünün azalmış olması diğerlerini duymakta daha doğruyu ayırtmakta yardımcı olmaktadır. Bu da insana has bir özellik: Algıda seçicilik.

- Motosiklet ve kask üreticilerin çalışmaları ne kadar yoğun olursa olsun, henüz kask geometrisi ve motosiklet aerodinamiği açısından daha sessiz bir konuma gelemediler. Yapılan çalışmaların kazançları da yüksek değil. Örneğin BMW'nin K1200LT ve System4 ile ilgili bir çalışması ancak 3dB kazanç sağlayabilmiş.

Sözün özü, sessiz kask diye birşey yok. Emeklilik çağlarında torunlarını duymak veya müzik dinlemek isteyen binicilerin çok seçeneği yok. Ya motosikle binmeyeceksiniz, ya da bineceksiniz ama zararlı seviyeyi geçmeyeceksiniz (Örneğin: 24 saat içinde 80km/h ile 8 saat gidebilirsiniz ama 140km/h ile sadece 1 saat!) ya da ve en iyisi bir kulak tıkacı kullanacaksınız. En kötüsü bile yaklaşık 15dB seviyesinde bir ses düşümü sağlıyor. Hele hele kulağa göre kalıp alınıp imal edilenleri 30dB seviyesini aşılıyorlar. Fiyatı da ona göre ama ne yapalım (4-100.-USD)...

Bir karşılaştırma olması amacıyla muhtelif ortamların yaklaşık gürültü seviyeleri aşağıda verilmiştir:

164dB 44'lük Magnum atışı (Tetiğe basınca kol mesafesinden duyulan ses)

140dB Uzay roketi kalkışı

(En yakın nereden seyretmene izin veriyorlarsa oradaki seviye)

120dB Ambulans sireni, Yüksek volümlü rock konseri, Şimsek (yakın) gürültüsü

115dB Basınçlı kumlama

110dB Marangoz atölyesi

100dB Pnömatik delici, Zincirli testere

90dB Çim biçme makinesi, Disko dans müziği, Atölye aletleri,

Kamyon trafığı, Gürültülü lokanta

80dB Şehir trafığı, Yüksek volümlü radyo

75dB Mutfak aletleri

70dB Kalabalık lokanta

65dB Tartışma konuşması

60dB Dikis makinesi, Daktilo

50dB Ortalama ev içi

40dB Sakin meskun mahal

30dB Fısıltı (1,50 metreden)

20dB Rüzgârla süren yaprak

10dB Normal nefes alıp-verme

0dB İnsan kulaginin duyabileceği en zayıf ses

İKİTEKER

Derleyen: Cenk Barutçu / İstanbul / Temmuz 2004

Motosiklet ve motosiklet kültürü ile ilgili aradığınız her şey www.ikiteker.org'da!

Gezi Kısa Kısa Gökçeada

Türkiye'den feribot ile Kuzu Limanı'na iniyorsunuz, Gökçeada ilçe merkezi hemen ileride (7km)... Merkezden sağa dönerseniz Bademli ve Kaleköy'e (4km) gider, giderken solunuzda havaalanı var. Kaleköy şenlikli bir yer (diğer bölgelere göre) ve sabah kahvaltı için güzel manzara noktaları-bolca pansiyonları olan bir yer.

Gökçeada merkezden düz devam ederseniz biraz sonra sağda tepeye doğru Zeytinli'yi göreceksiniz, içinde "Madamın Kahvesi", karşısında Nefise Karatay babasının (herkes öyle gösteriyor, ben ne yapayım) dibek kahvesi var. Kahvelerin hemen yanında Otel Zeytinli var, butik otel, eski binayı aynen korumuşlar, lüks ama özgün. Zeytinli'de yol bitiyor, geri dönmek zorundasınız.

Eğer buraya doğru gelmeyi Gökçeada merkezden sola saparsanız, enfes manzara (ağaçlar, yemyeşil sarp kayalar, ortada gölet) arasından tuz gölüne varıyorsunuz, Eşelek'e girmeyip sağa devam ederseniz 2km. sonra Tuz Gölü-solunuzda kalarak ilerlerken, sola bir toprak yol giriyor. Şen Kamp isimli bir kamp alanı var ama maalesef kazıkçılar, aman dikkat. Şemsiye ve şezlong kullanımı paralı da olsa duş varlığı açısından burası faydalı. Daha sonra buradan çıkıp geldiğiniz yolun aksine devam ederseniz adanın güneyinden Uğurlu'ya ulaşıyorsunuz, ben buralarda bir



şey bulamadımsa da yol güzel. Yine bir gölet göreceksiniz, her yerde gölet görünce, "acaba bunlar aynı mı?" diye şüphelenmedim değil ancak gerçekten hepsi farklı baraj ve göletler. Ada dışarıdan çorak görünse de içi oldukça sulak. Uğurlu'dan yol hafif kuzeye sonra batıya dönüyor ve üst bölgeden gitmeye başlıyorsunuz, önce Marmaros girişi var ama sapaktan itibaren askerlerce bu yol kapatılmış. Herkesin öve öve bitiremediği bir yer burası. Ne yazık ki çıkan yangınlar sonucunda, adanın en ağaçlıklı, dünya harikası denize sahip kuzey kesimi kapatılmış. Sonra yol üzerinde Dereköy'e varacaksınız. Eski Rum köyü, terk edilmiş, ama büyüklüğü karşısında insan çok şaşırıyor, çamaşırhanesi meşhur, bir kaç Türk aile yaşıyor.

Buradan biraz sonra, turu tamamlayıp Zeytinli'ye gelmeden, Tepeköy tabelası, kaçırılmaması gereken bir sapak. Tepeköy adı üstünde, enfes bir tepede, her tarafta kekikler, Rum yaşlıları ve düzeni ile koruma altında bir köy. Barba Yorgo'ya mutlaka uğranmalı, mümkünse burada kalınmalı. Taverna ve pansiyon olan Barba'da tek kişilik ev dahi kiralayıp köyden biri olabilirsiniz.

İlginizi çeker mi bilmem; adanın Rum köylerinde en hüzünlü binalar terk edilmiş ilkokullar, o kadar güzeller ki anlatılır gibi değil. Kendinizi çocuk varsayıp Tepeköy'ünde dolaşın, tam bir şiir, kırık dökük olmasa, sanki az önce kalkıp gitmiş çocuklar... Zeytinli'ninki ise bir biblo, araziye oturan yapıyla, dik bir yarda, köy meydanına doğru son köşede. Çocuklar için okul değil, parktaki bir tırmanma oyuncağına benziyor. **İKİTEKER**

Sinan Özgen / Berlin / 2003

İKİTEKER 19

Bu sayıda emeği geçenler

- > **İnternet 2004 Fuarı ve yenilikler Sinan Özgen**
- > **İleri Sürüş Teknikleri İlker Eryılmaz**
- > **Orta Sınıfın Çıplakları İlker Eryılmaz**
- > **Giyisi Seçimi Emre Odabaşı**
- > **Motosiklette Güç/Ağırlık Oranı Münir Mısırlıoğlu**
- > **Kask Gürültüsü ve Kulak Tıkaçları Cenk Barutçu**
- > **Kısa Kısa Gökçeada Sinan Özgen**

Fahri Editör Sinan Özgen sinanozgen@icqmail.com

Editör Bora Yurtören bora@tblgisayar.com

Tasarım ve Uygulama Hidayet Gürdal hg@rafineri.net

Yayınlayan Egemen Ergel egemen@ergel.net

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

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

İKİTEKER 20

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.