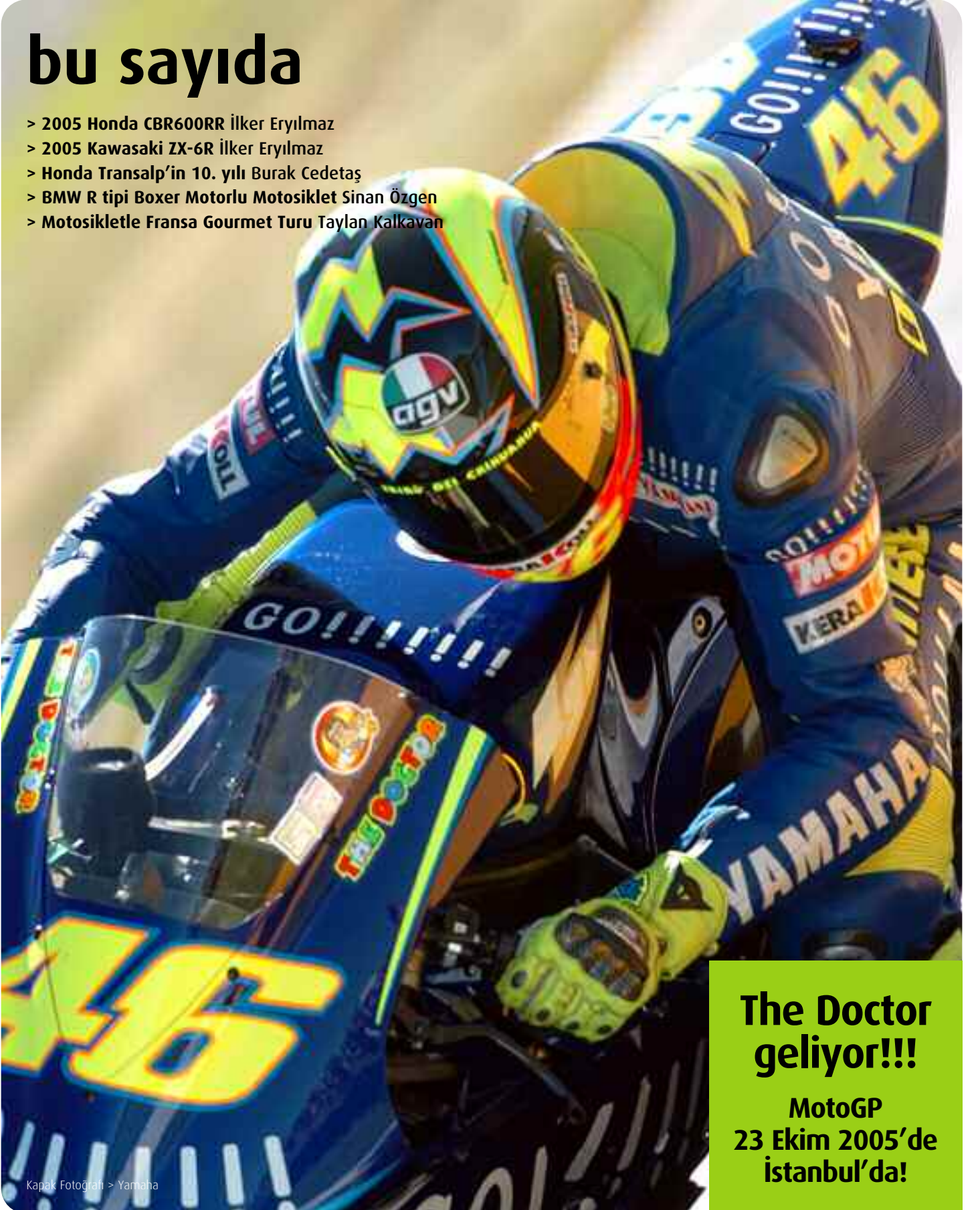


İKİTEKER

İKİTEKER.ORG | MOTOSİKLET E-DERGİ | PARA İLE SATILMAZ | AYDA BİR YAYINLANIR | SUBAT 2005 | SAYI 23

bu sayıda

- > 2005 Honda CBR600RR İlker Eryılmaz
- > 2005 Kawasaki ZX-6R İlker Eryılmaz
- > Honda Transalp'in 10. yılı Burak Cedetaş
- > BMW R tipi Boxer Motorlu Motosiklet Sinan Özgen
- > Motosikletle Fransa Gourmet Turu Taylan Kalkavan



**The Doctor
geliyor!!!**

**MotoGP
23 Ekim 2005'de
İstanbul'da!**

Test 2005 model Honda CBR600RR

Yeni CBR600RR MotoGP'de yarışan kuzenine iyiden iyiye yaklaşmış.

2005 spor 600'lükler açısından önemli bir yıl. Kawasaki ZX-6R'sini yeniledi, Yamaha R6'sında ufak değişiklikler yaptı ve Triumph herkesi şaşırtsan bir karar alarak Kawasaki'nin ardından hacim hilesi yolunu tercih eden ikinci üretici oldu. Yeni Daytona 650cc'lik motoru ile rakiplerinin önüne geçmeye çalışacak. İlk intibalar yeni motorun hem güç hem de sürüş özellikleri olarak çok iyi olduğu yönünde. Bu segmentte motorunu olduğu gibi bırakan tek marka var, Suzuki. Geçen senenin en iyi spor 600'ü olan GSX-R600 2005'e üzerinde hiçbir değişiklik yapılmadan giriyor.

Geçen sene Honda için oldukça başarılıydı. CBR600RR üzerinde yaptıkları ufak değişiklikler ile en çok satan spor 600 olmayı başarmaları yetmiyormuş gibi, pistte de İngiltere ve Dünya 600cc SüperSpor şampiyonu oldular. 2005'te Honda'dan beklenen ise -kaçınılmaz şekilde- ön çatalın USD (UpSideDown), ön frenlerin ise radyal kaliperli sistemle değiştirilmesiydi. Bu değişikliklerin göze hitap etmesinden ziyade performansta ne değişiklik yapacağı ise merak konusu. Bunun dışında Honda'nın el attığı bir diğer mekan şasi. Ağırlıktan kazanmak için şasinin stres altında kalan noktaları belirlenerek buraların et kalınlığı artırılmış. Geri kalan bölgeler ise inceltilmiş. Böylece toplam ağırlıkta 1.5kg azalma sağlanmış. Bu rakam ilk bakışta az görünebilir ama zaten mümkün olan en hafif ağırlık elde edilmek üzere tasarlanan bir motordan (geçen senenin motoru) iki büyük şeker pakedi kadar ağırlık atmamak takdirli hakeden bir mühendislik başarısı.

Ağırlık kazanılan bölgeler şasi ile sınırlı kalmamış; yeni sele altı egzoz, yolcu ayaklıkları, yeniden şekillendirilen sele ve daha ince gösterge paneli. Geri kalan değişiklikler ise daha hafif arka çatal, arka amortisör için farklı bağlantı noktası ve yeni ön karenej olarak sıralanabilir. Motor üç aşığı beş yukarı aynı. Yeni ve daha hafif pistonlar ile sürtünme azaltılmış, Yeni enjektörler ile hem ağırlık kazanımı sağlanmış hem de yakıtın silindiri içindeki atomizasyonu iyileştirilmiş. Bunun yanında emme supapları daha dar hale getirilerek hava+yakıt karışımının yüksek devirlerde silindiri daha hızlı doldurması sağlanmış. Kağıt üzerinde konuşursak, tüm bu işlemler sonunda ortaya çıkan, daha düzenli yakıt püskürtme, daha yüksek tork ve geçen senenin motoruna göre 5kg zayıflama.

Honda, yeni motorun neler yapabileceğini göstermek için pek çok dergi mensubunu yağmurdan sırlıklam olmuş Portekiz'in Estoril pistine çağırdı. Aslına bakarsanız ortalıkta o kadar çok su vardı ki, motor tanıtımı yerine tekne tanıtımı yapsalar daha uygun olurdu.



CBR'in oturuşu 2004 modelinden farklı değil. Hâlâ motorun toplam ağırlığının üzerinde oturuyor gibisiniz. Aynı MotoGP RCV'sinde olduğu gibi, ağırlık yapan tüm aksamı tek bir noktaya toplamak asıl amaç. Yeni CBR'in yakıt deposunun kısmen selenin altında olmasının başka bir sebebi yok. Üzerine oturduğunda biraz yüksekmis hissi veren motor yola çıktığında kullanıcıya güven verip asla devrilmez, yoldan çıkmaz intibası yaratıyor. Bunda üstünde gittiği Bridgestone BT014'lerin de etkisi olduğunu söylememiz lazım. Yol tutuş özellikle yağmur koşullarında çok başarılı. Her tür virajda ne kadar yatırırsanız da yolu bırakmayı reddeden motor yüzünden insan ister istemez "Bu aletten düşmek mümkün mü?" diye merak ediyor. Ancak eski MotoGP yıldızlarından Niall MacKenzie ısınma turlarında, düşük süratte bunu becererek merakımızı giderdi.

Motorun ne kadar dengeli olduğunu hava koşulları aleyhine çalıştığında daha iyi anlıyorsunuz. Etrafta dikkatinizi dağıtan faktörler yok iken tüm konsantrasyonunuzu motoru mümkün olduğunca yatırmayıp, yol tutuşun nerelerde olduğuna harcama-biliyorsunuz. Genel olarak bakarsak motorda sinir bozan hiçbir detay yok. Bunu demişken, 600'lük rakip spor motorların hiçbirinde bariz hata yok (GSX-R600'ün fazla yumuşak süspansiyonu hariç). Honda'da olup da rakiplerinde olmayan ise motorun bir bütün olarak ne kadar rafine olduğu. CBR'i kullanmak motor kullanmaktan ziyade bir uzvunuzu kullanmak gibi. Ne istediğinizi, ondan ne beklediğinizi anlar gibi frenliyor, viraj alıyor, hızlanıyor.

Pistte turlarken CBR hepimizi bolca gülümsetmeyi başardı. Estoril yağmur altında oldukça eğlenceli bir pisttir. Balık kadar kaygan yüzeyi olsa da virajların çoğu, çıkışlarında tam gaz açmaya müsaittir. Diğer bazı pistler gibi gazı yarısında açıp sabit hızla tur atmazsınız. Bu atmosferik faktörler eğlenceli olsa da motorun limitlerini zorlamak imkansız olduğundan 2004 CBR ile yeni motorun ön çatal farklarını anlayamadık. Eski motorun 43mm'lik amortisörlerinde sorun yoktu. Piste





gelmeden önce bir hafta boyunca eski CBR'ı kullanarak tepkilerine aşına olmaya çalıştım. 2004 motorunun hatırası taze olmasına rağmen yeni motorun farkını hissedemedim. Aradaki farkı anlamak için kuru pist ve hassas bir saat gerektiği aşikar.

Yerler ıslakken yeni frenleri de tüm potansiyelini görece kadar kullanamadık. Eski motordaki 4 potlu kaliper yerine 2005 modelde 310mm'lik çift disk üstüne monte kaymalı 4 potlu radyal kaliper kullanılmış. Diğer üreticilerin aksine Honda radyal merkez silindiri (radial master cylinder) tercih etmemiş. Frenler aşırı ısınacak veya kaydıracak kadar zorlanmadığından performanslarını merak eden test pilotlarına zor anlar yaşattı. İsterseniz şöyle anlatayım; 5 yepyeni CBR ilk gün Alman test pilotlarının altında kaza yaptı. Bir gün sonra 4 tane dahası İngiliz ve Batı Avrupalı pilotların elinde can verdi. Son gün 9 tanesi daha piste çıktı ama onların kaderini bilmiyorum. İspanyol pilotların merhametine kaldılar. Allah'tan kazalar ciddi yaralanmalara neden olmadı. Birkaç ufak sıyrık, biraz morluk; günlük yaralanmalar sadece.

Fren ve süspansiyon değişiklikleri hava koşulları yüzünden anlaşılmasaydı da motordaki değişikliklerden umutluyduk. Ne yazık ki bu da gerçekleşmedi. Eski motor ile yenisi arasındaki farkı sadece Dyno ölçümleri doğrulayabilir. Veya yarış teknisyeni olup yüksek devirde her kısıntı beygir gücünün peşinden koşan biri olmalısınız ki yeni motor takdir edesiniz. Biz yol kullanıcıları için üretilen güçte fark olmamış. Motor eskisi gibi düşük devirlerden kırmızı bölgeye kadar kesintisiz güç üretiyor. Hâlâ GSX-R600'ün tok alt/orta devirleri ve hızlı devirlenme isteği karşısında zorlanıyor ama genel olarak motorda yanlış olan bir yön yok. Honda'nın söylediğine göre eski ve yeni motor aynı gücü üretiyor (2004 CBR600RR 98 beygirdi). Ve kullanırken hissettiğimiz bunu doğruluyor. Bize kalırsa 600'lüklerin 100 beygirden ötesine de ihtiyacı yok zaten. En azından alt/orta devirleri kaybetmeye



değecek kadar lumumlu değil maksimum güç. Eğer ivmelenme yetersiz geliyorsa, vites küçültüp gazı açmanız yeterli.

Yeni CBR'daki diğer değişiklikler kullanıcıdan ziyade estetik ile ilgili. Tasarımı yeniden yapılan egzoz ve kuyruk 2004 modelden daha ince, zarif ve çanta oturtmaya daha elverişsiz görünüyor. Aynalar, %50'si ile sadece dirseklerinizi gösterse bile, oldukça başarılı. Gönül isterdi ki 2cm daha dışarıda olsalardı. O zaman mükemmel olurdu. Gösterge paneli derli-toplu ve kolay okunuyor. Farlar yeterli olsa da R6 kadar başarılı aydınlatmıyor. Debriyaj ve vites kutusu alıştığımız Honda standardında. Manyetik depo çantası kullanıcılar eşyalarını sırtında taşımak zorunda kalacak çünkü plastik depoya bunların tutunması mümkün değil.

Motorunu modifiye ederek kişisel hale getirmekten hoşlananlar için Honda pek çok aksesuar sunuyor; karbon-fiber gösterge paneli, depo kapağı, depo koruması, karartılmış ön cam, arka sele iptali, H.I.S.S. alarm ve immobilizer gibi.

Yeni CBR'ın fiyatı henüz kesinlik kazanmamış olsa da Honda yetkilileri göncel fiyat civarında olacağını belirttiler. Bu hesaba göre yeni CBR Yamaha R6, Triumph Daytona ve Suzuki GSX-R600'den pahalıya, Kawasaki ZX-6R'den ise biraz ucuza satılacak. **İKTEKER**

İlker Eryılmaz / Brüksel / Ocak 2005

Değerlendirme

Stil ♦♦♦♦

Tüm 600'lükler içinde MotoGP kardeşine en yakın duran motor.

Konfor ♦♦♦♦

Nispeten geniş bacak mesafesi ve rahat sele.

Göstergeler ♦♦♦♦

2004 ile aynı gösterge paneli. Ama daha hafif ve incesi. Kolay okunma. Sınıfının en iyisi.

Motor ♦♦♦♦♦

Eski motordan çok farklı değil. Devirlenmesi biraz daha hızlı ve gaza tepkisi daha iyi. Harikülade güç ve aktarım.

Vites kutusu ♦♦♦♦

İyi. 2. ve 5. vitesler eski motora göre biraz daha uzun ama hissedeceğinizi sanmam. Vites geçişleri kolay ve net.

Kullanım ♦♦♦♦

Nötr gidon tepkisi. Kullanım tarzı olarak motorun tepesine oturuyormuş gibi hissediyorsanız ama severseniz başka motora binmek istemezsiniz.

Süspansiyon ♦♦♦♦

Tümsekleri başarıyla absorbe edebiliyor. Yeni full ayarlı ön süspansiyon ve Unit Pro Link'li arka çatalı zor durumda bırakmak imkansız.

Frenler ♦♦♦♦

Yeni frenler harika ama merkez radyal silindir olmaması yüzünden bir puan kırdık.

Kullanılabilirlik ♦♦♦

Plastik depo yüzünden manyetik çantalar tutunmuyor. U-kilit koyacak kadar bile sele altı yeri yok.

Kalite ve işçilik ♦♦♦♦

Alıştığımız Honda kalitesi. İyi bakarsanız senelerce hizmet eder.

Teknik Özellikler

Son Sürat	270km/saat
Güç	98HP @ 13800 rpm
Tork	---
Motor	599cc, 16V, sıralı 4
Bore x Stroke	67 x 42.5mm
Sıkıştırma	12.0:1
Besleme	Elektronik enjeksiyon
Aktarma	6 ileri, zincir
Şasi	Alüminyum
Ön süspansiyon	41mm USD çatal
Arka süspansiyon	UPL Monoshock
Ön frenler	2x310mm 4'lü kaliper
Arka frenler	220mm 2'li kaliper
Kuru ağırlık	163kg
Tekerlek açıklığı	1395mm
Sele yüksekliği	820mm
Depo hacmi	18lt
Menzil	---
Renkler	Kırmızı/Mavi/Gümüş, Mavi/Gümüş Siyah/Gümüş

Test 2005 model Kawasaki ZX-6R

600'lük süper spor sınıfının maço çocuğu hem sertleşti hem de yumuşadı.

İncelememize bir hatırlatma ile başlayalım. 2003 ZX-6R sert ve acımasızdı. Bozuk asfaltlı ara yollarda insanı her fren yapıpşa depoya yapıpştırır, alttan gelen darbeler yüzünden kalçanız dayak yemişten beter olurdu. Motor patlamaya hazır bomba gibiydi. Yükünüzü mümkün olabil-diğince peglere basarak azaltmaya çalışır, arka tekerleğin yol ile temasının kaybetmemesine uğraşır bir yandan da gidonun kontrolünüzde kalması için savaşırınız.

Ama bunların hiçbiri ZX-6R sahiplerinin umurunda değildi. 600cc'lik sınıfta olmasına rağmen 260km/s süratine erişen ve yarış tipi susturucu ile bu kadar tatminkar ses çıkartan kaç tane motor var ki? Bunun üstüne harika frenleri ve başarılı yol tutuşu eklemeyi unutmayın. Kawasaki mühendislerinin o güne kadar ürettikleri en başarılı ön süspansiyona sahipti ZX-6R. Spor sınıfta yok olan Kawasaki adı onunla tekrar anılmaya başlamıştı (ZZR-600 gibi makineler CBR'lara kahvaltılık olmaktan öteye gidememişti).

Yukarıdaki sebeplerden 2005 modeli hepimizde ekstra merak uyandırıyor. Acaba şöhretini kurtaran ve ZX-10R gibi bir şaheserle yerini pekiştiren Kawasaki, orta segmentteki müşteri kitlesini arttırabilecek mi? Bunu yaparken motorun sert karakterini yumuşatacak mı yoksa pist kullanımına yönelme cesaretini gösterip sertliği bir kademe daha arttırabilecek mi?

Herhalde tahmin edebiliyorsunuzdur, Kawasaki 2005 modeli ile her iki hedefi de başarmaya çalışmış. Söylediklerine göre yeni motor pist kullanımında eski modelden daha yarışçı ama yol kullanımı için de eskisi kadar sürücüsünü yormuyor. Motorun gücü fabrika verisine göre Ram-Air ile 134 HP (Ram-Air olmadan 128HP) ve düşük/orta devir torku rakiplerinden net olarak iyi. Yarış homoglasyonu için üretilen ZX-6RR modelinde kullanılan kaydırmalı debriyaj (slippery clutch) 2005'te ZX-6R'ye uygulanmış. Böylece 12000 devirde giderken vitesi düşürdüğünüzde arka tekerleğin kilitlemesi ile uğraşmayacaksınız. Yeni süspansiyon sistemi sayesinde yoldaki tümsekler daha iyi sönmümlendirilerek sürüş daha konforlu hale getirilmiş. Aerodinamik tasarımı, yeni şasi ve frenleri, sele altı egzozu ve ağır modifiyeli motoru ile 2005 ZX-6R sıfırdan tasarlanmış gibi. Yeterli parası olan herkes bir tane isteyecektir. En azından Kawasaki öyle umuyor.

Rekabetin en sıkı yaşandığı segment için oldukça iddialı sözler bunlar. Test sürüşü için gittiğimiz İspanya'da koşullar ne yazık ki motoru tam potansiyeli ile kullanmamıza izin vermedi. Motoru çoğunlukla yağmur altında normal yollarda deneyebildik. Planlanan pist sürüşü ise yağmur sebebiyle iptal edildi. Belli ki Kawasaki yönetimi 1 hafta önce Honda'nın başına gelen felaketin kendilerine olmasını istemiyordu (merak edenler için, CBR600RR testine katılan pilotlar 20 deneme motorundan 18 tanesini yağmurda yaptıkları kazalar yüzünden kullanılamaz duruma getirmişti). Sıradan yollarda 75km/s ile giderek ZX-6R'nin limitleri keşfedilmese de eski motor ile yenisinin arasındaki farkları anlamak açısından yeterliydi.



Vites geçişleri bakımından eski model ile fark yok, birinciden ikinciyeye geçerken sert ama sonrakiler yumuşak. Yeni kadranı okumak eskisinden daha zor çünkü belli açılardan ön camın siyah kısmının altında kalıyor. Ayrıca eski motorun kadranı da asla ergonomi ödülü alacak seviyede değildi. Motorun hava emiş sesi de eskisinden farklı değil. Yani olabildiğince tahrik edici. Değişik olan kısım ise aslında neyin olup değil neyin olmadığı. Şu anda gittiğim dar, virajlı ve dalgalı dağ yollarında dikkatimi çeken durum, ZX-6R'nin beni sırtından atmak ister gibi tepmemesi ve omuriliğimin gidona ulaşmak için uzanırken işkenceye maruz kalması. Motorun verdiği his dolgun ve tatminkar bir sürüş tecrübesi. Güncel ZX-6R kullanıcıları ne demek istediğimi elbette anlayamamışlardır, çünkü bu his onlara E.T. kadar yabancı.

Yeni ZX-6R'de kullanılan Showa süspansiyon, eski makinede kullanılan aşırı sert Kayaba süspansiyona göre çok daha afedici. Kawasaki mühendisleri yeni süspansiyon için birkaç alternatifte bakmışlar ancak aradıkları -hem pistte kullanılacak kadar sert hem de yoldaki ufak tümsekleri filtreleyecek kadar yumuşak- ayarı sadece Showa sunabilmiş. Böylece istedikleri 2003 motorunda eksik kalan sürüş kalitesini yakalayabilmişler.

Eski motorun süper sert süspansiyonu ile karşılaştırıldığında, yeni motor yol üzerinde kayar gibi gidiyor. Bu sefer harcadıkları paranın doğru yere gittiğini hissedebiliyorsunuz. Süspansiyonun yol bozuklukları karşısında gösterdiği ilk yumuşak tepki ZZR-600 günlerini hatırlatsa da, yağmurun bir ara dinmesinden istifade edip Almeida pistinde attığım dört tur ve 30km boyunca hafif virajlı İspanya yollarındaki tempolu(!) sürüşümden sonra söyleyebilirim ki Kawasaki 2001 ZX-6R ile ZZR-600 arasında iyi bir sentez ortaya çıkartmış.

Kawasaki'nin bir başka iddiası ise kullandıkları yeni çatal ve amortisörlerin hem pist kullanımı hem de konforlu yol kullanım şartlarına uyum gösterecek kadar ayarlanabilir oldukları. Seri üretime yönelik bir motor için oldukça büyük iddialar bunlar. Test ettiğimiz motorun süspansiyonu fabrika çıkışına nazaran yarım klik daha yumuşağa ayarlanmıştı. Belki de yol şartlarındaki rahatlığın sebebi budur. Yeni motorda tekerlek açıklığı 9mm kısaltılarak 1390mm'ye düşürülmüş. Ön çatal açısı ise 0.5∞ arttırılarak 25∞'ye çıkartılmış. Değişmeyen bir özellik ise gidon amortisörünün eksikliği. Motorun ihtiyacı olduğunu söyleyemeyiz ancak Kawasaki mühendislerinin daha tasarım aşamasından takmayı düşünmedikleri gidona bakınca anlaşılıyor.

Yeni şasi eskisinden muhakkak ki daha sert vs ama en büyük özelliği motorun daha dik ve öne montajına imkan tanıması. Böylece kazanılan yere yakıt deposu uzatılarak ağırlığın tek merkezde toplanması hedeflenmiş (mass-centralised akımını tek takip eden Honda değil). Sert ivmelenme anında motor hâlâ tek tekere kalkmaya, gidonu eskisi gibi salınımına sokmaya çalışıyor ama yeni şasi ve yumuşatılmış süspansiyon bunu engellemek için ellerinden geleni yapıyor. Motor eskisi gibi tam sınırdan olacak kadar keskin değil, sadece kıvrak hissettiriyor.

Yağmur hızlı viraj testlerinin neredeyse tamamını engellese de denediğimiz kadarıyla yeni ön çatal sayesinde yönlendirme net ve stabil. Dar dönüşler ve sert virajlı dağ yolları gidon hakimiyetini etkilemiyor. Yeni kullanılmaya başlanan Tokico ön frenler de yağmurun gazabına uğruyor. Halbuki radyal master silindirli, kaliper başına dört pad'li 300mm'lik metal diskler kuvvetli frenleme vaat ediyor. Ayrıca olması gerekenden büyük pad'ler bana yarış sistemi gibi geldi. Tam olarak deneyememiz çok acı. Ama en azından şunu söyleyebilirim, fren dozlaması ıslak asfaltta inanılmaz.



Sele eskisine oranla daha düz ve sürücü selesinin kaymayı önleyici kaplaması bu sefer yolcu selesine de uygulanmış. Konfora uygun tasarlanan sürüş pozisyonu sayesinde sert frenajda eskisi kadar acı çekmiyorsunuz. Yeni oturma konumu ile öndesiniz ve kollarınız rahatça kırık pozisyonda algak ve geniş gidonu tutuyor. Pegler ağırlığının büyük kısmını alıyor ve eski motordaki gibi deponun üstünde değil, hemen ardında oturuyorsunuz. ZX-10R'de olduğu gibi gidona uygun miktarda baskı yaparak lastiğin asfaltla temasını tam olarak elinizde hissedebiliyorsunuz.

2001 senesinde 600cc bariyerini kırıp motor hacmini 636cc'ye yükselten ilk motor ZX-6R idi. Şimdilerde bu trende Triumph (yeni Daytona, 650cc) ve Suzuki (yeni Bandit, 650cc) de katıldı. Görünüyor ki yakında diğer markalar da 650cc sınıfına giriş yapacak. Ne var ki karşılaşacakları sorun, ZX-6R zaten büyük olan hacmi sayesinde diğer 600'lüklerden kuvvetliydi ama yeni motor 650cc'liklerden bile kuvvetli duruyor. Neyle karşılaştırabilirim diye düşünüyorum, aklıma birşey gelmiyor. ZX-6R kendi sınıfını kendi yaratmış gibi. Nasıl kullandığına bağlı olarak kullanıcıya verdiği his değişiyor. Benim tahminime göre orta devirlerde ve virajlı yollarda kullanıldığında 2002 Fireblade'in bu makineden kaçması mümkün değil. Sadece kadran anlamsız yüksek rakamlara yaklaştığında aradaki fark hissedilir.

Her üretici gibi Kawasaki de motorun gücünü kranktan ölçerek veriyor (sayıyı büyük göstermek işlerine geliyor). Asıl önemli rakam olan tekerleğe iletilen gücü, motoru dyno'ya sokmadan bileyeceğimiz için sağlıklı bir karşılaştırma için diğer 600'lüklerin fabrika verilerine bakalım. Honda, CBR600 için 117 beygir verirken 2002 ZX-6R 112 beygir üretiyor. Ram-air yardımıyla 134 beygir üreten yeni ZX-6R tüm rakiplerini açık ara geride bırakıyor. Bir 600'lüğün bu kadar ivmelenebileceğini söyleseler inanmazdım. 8000 devirde hava kutusu daha kuvvetli emmeye başlıyor. O ana kadar homurtulu sesler çıkartan motor bir anda yaratığa dönüşerek "Aç gazı, daha da aç" dercesine insanı tahrik ediyor. Eğer sol ayağınız yeterince seri davranmazsa, düşük viteslerde devir iğnesi hızla 16000 devirdeki kesiciye kadar gidiyor. İvmelenirken gidonun yükseldiğini, kalçanızın düz ve uzun seledede arkaya doğru kaydığını, çenenin de deponun arkasına saklanmak için

Teknik Özellikler

Son Sürat	270km/saat
Güç	128HP @ 14000 rpm
Tork	52lb.ft @ 11500 rpm
Motor	636cc, 16V, sıralı 4
Bore x Stroke	63 x 43.8mm
Sıkıştırma	12.9:1
Besleme	Elektronik enjeksiyon
Aktarma	6 ileri, zincir
Şasi	Alüminyum
Ön süspansiyon	41mm USD çatal
Arka süspansiyon	Monoshock
Ön frenler	2x300mm 4'lü kaliper
Arka frenler	220mm 2'li kaliper
Kuru ağırlık	164kg
Tekerlek açıklığı	1390mm
Sele yüksekliği	820mm
Depo hacmi	17lt
Menzil	220km
Renkler	Belli değil.



koşullarında vites + fren yaparken gerçekten işe yarıyor. Eski ZX-6R ile yüksek devirde giderken vites küçültmek büyük dikkat gerektiriyordu. Tek bir hatalı harekette arka tekerleği yanınızda görmek işten bile değildi.

Motordaki bir başka yenilik ise aynalar. Eski motorun dirsek göstermekten başka bir işe yaramayan aynalarından sonra bunlar ilaç gibi geldi. Bir diğer memnun olduğumuz konu da file kancalarının geri gelmiş olması. Böylece olmayan sele altı bölmesini (teknik olarak var ama o kadar küçük ki ne konacağını bilemedik. Mendil belki?) eksi hanesine yazmıyoruz. Esasında işlevselliğin tasarım uğruna bu kadar geri plana atılması sinir bozucu. Ne olursa olsun, insan en azından disk kilidini koyacak genişlikle bir bölme bırakır.

Hazır tasarıma değinmişken, bana sorarsanız eski modelin tasarımdan birşeyler kaybedilmiş. Agresif görünüş daha az dikkat çeken sıradan hatlara dönüşmüş. Kawasaki'ye göre bunun nedeni yeni ZX-6R'nin günümüze kadar üretilmiş en aerodinamik Ninja olması. 270km/s'e ulaşabiliyorsa eğer, tasarımı görmezden gelebiliriz diyelim.

Yani ZX bayilere gelmeden gerçekte ne kadar iyi olduğunu öğrenemeyeceğiz. Ama ilk intiba olarak R6, CBR600 ve GSXR-600 arasından sıyrılacağı yönünde. Bakalım, bekleyip göreceğiz. **IKITEKER**

İlker Eryılmaz / Brüksel / Ocak 2005

Değerlendirme

Stil ♦♦

Alımlı ve akıcı ama eskisi kadar saldırgan değil. Arka fren kaliperinin görünüşü felaket.

Konfor ♦♦♦♦

Kısa mesafeler için iyi. Gidon hala titriyor.

Göstergeler ♦

LCD devir göstergesi gündüz okunmuyor. Cam göstergelerin bir kısmını perdeliyor. Gidon kontrollü kronometre başarılı.

Motor ♦♦♦♦♦

Harikülade enjeksiyon, her devirde tepkili karakter, sınıf standartlarının çok üzerinde güç üretimi.

Vites kutusu ♦♦♦

1'den 2'ye hâlâ zor geçiyor. Vites kolu peg'e fazla yakın.

Kullanım ♦♦♦♦

Islak koşullarda başarılı ama karşılaştırmalı test yapmadan bilemeyiz.

Süspansiyon ♦♦♦♦

Aynı şekilde, ıslak test koşullarında başarılı. Sert Kayaba'dan yumuşak Showa'ya geçiş motora yaramış.

Frenler ♦♦♦♦

Islakta verdikleri his ve kontrol sıra dışı. Ama asıl test için piste çıkmak lazım.

Kullanılabilirlik ♦♦♦

Depo menzili idare eder. Sele altı egzoz yüzünden disk kilidini bile çantada taşımak gerekiyor. En azından file takma askıları ihmal edilmemiş.

Kalite ve işçilik ♦♦♦

Siyah şasi ve çatal estetik duruyor ama boyalarının ne kadar dayanacağı merak konusu. Detaylandırma Kawasaki standartlarının üzerinde.

Söyleşi Honda Transalp'ın 10. yılı

Honda Transalp XL 600V geliştirme sorumlusu Mühendis Bay Matsuhashi ile söyleşi.

İlk generasyon Transalp'ın sunulmasından bu yana 10 yıl geçti. Proje sorumlusu mühendis olarak bu sizin için önemli bir deneyim olmalı. Transalp'ın arkasında yatan ana fikir ne idi?

Japonya'da "10 yıl çok uzun bir süredir" şeklinde deyim vardır. Bunun farkındayım. Ekibimizce tasarlanıp geliştirilen bu motosikletin 10 yıldır başarılı olması beni gururlandırıyor. Orijinal fikrimizin doğru olduğunu ve kullanıcılar tarafından kabul gördüğünü gösteriyor. İsminden de anlaşılacağı gibi, Transalp Avrupa şehirleri arasında, dağlar ve vadilerde kullanılmak üzere tasarlanmış idi.

Makinenin geniş bir kullanıcı kitlesine hitap etmesi için, rahat olması, heyecan verici sürüş özelliğinin olması ve bunları yaparken sürücüyü yormaması hedeflendi. En önemli soru (challenge) sürüş konforunun tanımlanmasında yaşandı. Aşağıdaki özelliklerin sürücünün konforuna ve makinenin performansına etki yaptığını varsaydık;

- Sürüş sırasında rahatsızlık yaratan hava akımlarının önlenmesi (rüzgârdan korunma),
- Konforlu ve rahat sürüş pozisyonu (diz mesafesi),
- Gücü ve esnek motor (V-Twin),
- Kolay ve güvenilir ateşleme (elektrikli start),
- Sürüş konforu (uzun süspansiyon mesafesi (long suspension travel))
- İyi direksiyon hakimiyeti ve stabilite (Pro-Link arka süspansiyon),
- Bakım istemeyen veya düşük bakım ihtiyacı,
- Sağlam ve rigid şasi ve arka maşa.

Transalp'ın ön grenajı benzin deposunu ve motorun 2 yanındaki parçaları da içeriyor. Sanırım bu 10 sene önceki motosikletler için hiç denenmemiş önemli bir yenilik. Bu fikir ne zaman gündeme geldi? Geliştirmenin başında bu düşünülmüş müydü? Paris-Dakar yarışlarındaki makine bu tasarımı nasıl etkiledi?

Orijinal tasarımda motorun radyatörünün önünde ayrı paneller vardı. Verilmesi gereken en zor karar, motorun dizaynının değiştirilmesi idi. Geliştirmenin son aşamalarında farklı kalıplardan gelen parçaların kullanımını test ettik. Bunu takiben Transalp'ın far, ön kademaları içine alan ön grenajı ortaya çıktı. Radyatör yan panelleri benzin deposunun 2 yanına monte edildiler.

Avrupa'da pazarlama ekibi ile görüşürken, motosikleti gören çocukların, "fil'e" benzediğini söylediklerini hatırlıyorum. Ön karene Paris-Dakar'da yarışan Honda prototiplerinden esinlenerek tasarlandı. Paris-Dakar Fransa ve İtalya'da çok popüler idi. Transalp'ın ilk üretim yılını Ocak ayında HRC (Honda Racing) tarafından üretilen 750cm³ V-twin Honda Paris-Dakar yarışını kazandı. Bu motosikletin dönemi için oldukça ileri bir tasarımı vardı. Ön grenaj, yan paneller ve depo tek bir parçadan oluşuyor idi. Honda ASAKA araştırma geliştirme grubunun, Transalp'ı bu tasarımı temel alarak hazırladığını hatırlıyorum.

Pazarlama Bölümü ile Araştırma Geliştirme bölümünün temsilcileri Mayıs ve Haziran'da Avrupa'da bir araya geldiler. Transalp'ın geliştirilmesi gündemdeki en önemli madde idi. Uzun süren konuşma ve tartışmalardan sonra Transalp'ın tasarımını değiştirmeye karar verdiler.



Bu Hazırda, orijinal tasarım için kalıplar hazırlandıktan sonra oldu. Bunun şirkete maliyeti 40 milyon Japon Yeni idi. Buna rağmen daha iyi direksiyon hakimiyeti ve stabiliteyi sağlayan yeni tasarım tercih edildi. Benim şahsi görüşümde yeni tasarım fil'e benzetilen eski tasarımdan daha çekici olduğu yönünde.

Geliştirme sırasında, tasarımın dışında başka değişikliklerde yapıldı mı?

İlk Prototip, VT 500'den alınan 500cm³'lük bir motor kullanılıyordu. Avrupa'daki ilk testler tamamlandığında, V-twin makinenin momentinin yüksek olmasına karşın, gücünün yetersiz olduğuna karar verildi. Almanya ve Fransa'dan gelen test sürücülerini ile marketin ekibi motosikletin daha fazla güce ihtiyacının olduğu ve en iyi çözümün daha büyük bir makine ile bulunacağını söylediler. Bunu yeni toplantılar takip etti ve en sonunda 600cm³ hacminde bir motora karar verildi. Bu çok iyi bir karardı çünkü performans ve sürüş konforu na katkısı oldu. Motorun güç eğrisi düz ve tüm devirlerde yeterli güç ve momente sahip. Bu arada silindirleri hava soğutmalı gibi görünmesine karar verdik. Motor su soğutmalı olmasına karşın bu detaylar motorun çekici görünmesini sağladı. Daha ileriki yıllarda Transalp, Africa Twini'nin 650 ve 750cm³ motorlar ile imal edildiğini gördü. Transalp motorunun büyütülmesi gündeme geldi. Fakat motorun çok özel karakterini bozacağı sebebi ile vazgeçildi. Bu gibi durumlarda motosiklet tasarımının kolay bir iş olmadığını daha iyi anlıyorsunuz.

Avrupa'da yapılan testler ile ilgili olarak bahsetmek istediğiniz önemli konular var mı?

Test sürüşleri sırasında önemli bir konu, motor hakimiyeti ile sürüş özelliklerinin dengeli olup olmadığı idi. Bu iki özellik birbirleri ile anlaşamazlar. Daha az stabil olan motorlarda daha iyi hakimiyet sağlanabilir. Avrupa'ya gelmeden önce motoru Japonya'da motoru hakimiyet konusunda test ettik. Çünkü Transalp standart ve off-road modellerinin bir karışımı. Almanya'da Autobahn'larda yapılan testlerde yüksek hızlardaki motor konforunun ne kadar önemli olduğunu fark ettik.

Mükemmel motor hakimiyetine ve konforuna katkıda bulunan en önemli şey motorun şasisi (double frame) ve motor ile şasi arasındaki bağlantıyı sağlayan arka kısım. Arka aks motora destek de oluyor. Honda'ya ait olan Pro-Link arka maşa ilk günden itibaren tasarımın bir parçası olarak kabul edildi. Avrupa testleri sırasında motorun kolay bakım görebilmesi özelliğine de dikkat edildi. Örneğin filtre ile filtre kabı arasında bir boru bulunur. Bunun görevi kolaylıkla karbüratöre ulaşımın sağlanmasıdır. Bu tür değişiklikler testler sonucu ortaya çıktı.





Transalp'in Japon ARGE ekibi ile Honda Avrupa ekipleri arasında ortak bir çalışmanın ürünü olduğunu söylemek doğru olur mu?

Kesinlikle evet. Bizim için ön planda olan tasarımın daha iyi hale getirilmesi idi. Motosikletler için duyulan heyecan, arada coğrafi ve kültürel farklar olsada Japonya'da ve Avrupa'da aynı. Avrupa'daki test ekibinin, biz Japonya'ya dönmeden önce bizi tebrik ederek "bu kadar güzel bir ürün tasarladığınız için size teşekkür ederiz" bizim için çok sevindirici çalışmalarımızın sonucunu aldığımız andı. Bu noktada Honda'nın "üretimden zevk alma" isimli felsefesini daha iyi anladım.

Bu durumda Transalp başlangıçtan itibaren mükkemeldi denebilir mi?

Motorun son halinin ilk düşünülene göre daha ağır olduğuda göz önüne alınır ise, arka fren daha güçlü olabilirdi. Fakat ön fren yeteri kadar güçlü idi. Gazetecilerinde test izlenimlerini göz alarak arka fren büyütüldü daha sonra ise disk fren haline geldi.

Diğer çok tartışılan bir konu ise ön camın büyütülmesi idi. Japonya ve Avrupa'daki sürücülerin oturuş pozisyonu ile fiziki farklılıkları üzerinde yapılan araştırmalarını temel alan bir büyüme. Sonuç olarak standart camı değiştirmedik. Aksesuar listesinde daha büyük bir cam bulunuyordu. Burada Avrupa'da faaliyet gösteren



aksesuar firmalarına fırsat tanıdık. Ön gösterge paneli de bir çok tartışmaya konu oldu. Genel olarak bakarsak Transalp'in Avrupa için tasarlanmış bir motosiklet olduğu söylenebilir.

Transalp, Avrupa'dan gelen talepler üzerine mi yoksa Japon ARGE ekibi tarafından mı başlatılan bir proje idi?

İlk önce Avrupa ekibi ile Jaon tasarımcılar İtalyan ve Fransız sürücülerini hedefleyen yeni bir motosiklet kavramını tartışmaya başladılar. Bu tartışmaların sonucunda V-Twin motor üzerinde tasarlanan bir motosiklete karar verdik. ASAKA ARGE ekibi yarışçılar, Avrupa pazarlama ekibi ve mühendisler ile detaylı görüşmeler yaptı. Transalp'in, bir çok kişinin heyecanı ve Avrupa'lı müşterilerinin onayı ile yaratıldığını düşünüyorum. İlk basın toplantısında Transalp, "Japon ve Avrupa arasında yakın işbirliği ile Avrupa'lı sürücülerini hedefleyen Japon motosikleti" olarak tanıtıldı. Bugün İtalya'da üretilen gerçek bir Avrupa motosikletidir. Geliştirme Japonya ve Avrupa arasında sürmektedir. Motosiklet son 10 yılda çok olgunlaştı.

Bize kendinizden bahsedebilir misiniz?

Önceleri motosikletlerin tasarımından sorumlu idim. Daha sonra benden 3 önemli motosiklet için proje lideri olarak görev yapmam istendi: Transalp, Africa Twin ve Dominator.

Bunun yanı sıra bazı off-road modellerin geliştirilmesinde de görev aldım. 1995'te en son üstlendiğim proje yeni nesil XR250R ile ilgili idi. Bu projeden sonra Kumamoto Fabrikasına transfer oldum, burada üretim aşamaları üzerinde çalışıyorum. **İKİTEKER**

Honda Holanda / Ridderkerk / 4 Haziran 1997 Burak Cedetaş / İstanbul / Şubat 2005



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

İnceleme BMW R tipi Boxer Motorlu Motosiklet

1. Giriş

Zaman içinde Bayerische Motoren Werke (BMW-Bavyera Motor Fabrikası) adını alacak olan şirket, aslında iki firmanın birleşmesinden oluşmaktadır. Gustav Otto'nun sahibi olduğu Münih'te yerleşik Flugzeugmaschinenfabrik (Hava Araçları Fabrikası) ile Karl Rapp'ın Flugwerke Deutschland (Almanya Uçak Fabrikası) isimli şirketleri 1916'da Bayerische Flugzeugwerke (Bavyera Uçak Fabrikası) adı altında birleşmişti. O dönemde uçak motorları konusunda uzmanlaşan şirket, Almanya'nın hava kuvvetleri için uçak üretti. 1917 senesinde Karl Rapp ve mühendis Max Friz önderliğinde, firmanın ismi Bayerische Motoren Werke (BMW) olarak değiştirildi. Mavi gökyüzünde dönen uçak pervanesini temsil eden logoları, şirketin bu döneminden gelmekte ve bugün de kullanılmaktadır.

1918'de, 1. Dünya Savaşı'nın sona erdiği dönemde yapılan Versailles Antlaşması'na göre, Almanya'nın bu tarihten itibaren belli bir süre uçak üretmesi yasaklandı. Dönemin BMW baş tasarımcısı ve mühendisi Max Friz, motosiklet ve otomobil motorları tasarımına ağırlık vererek, firmanın ekonomik yönden hayatını sürdürmesini sağlamaya çalıştı. 6 ve 12 silindirlilik uçak motorlarından sonra tasarımlarda keskin bir dönüş yapan Friz, bu motorlar konusunda kazandığı deneyimle, dört hafta içinde bu yazının konusunu oluşturan 2 silindirlilik "boksör" tipi motoru tasarladı. Max Friz ve Martin Stolle işbirliğiyle ortaya çıkan ilk model M2B15 kodlu motor oldu.

BMW üretimi motorlar, ilk olarak Corona, Heller, Helios gibi firmaların motosikletlerinde kullanıldı. Karşılıklı yatay olarak çalışan piston ve kollara sahip olduğundan "boksör" takma ismini alan motorların ilk örnekleri 500cc. hacminde ve hava soğutmalı ürünlerdi. "Bavyera Küçük Motoru" olarak adlandırılan ürünün tasarımında, o dönemde üretilen hava soğutmalı uçak motorlarından ilham alınmış, daha iyi soğuyabilmesi için silindirler karşılıklı dışarı taşar biçimde tasarlanmıştı.



1200cc., Boksör Motor



Motor, vites kutusu ve şaft



2004 model R1200GS

2. Boksör Motorlu ilk BMW Motosiklet

Firmanın ürettiği ilk motosiklet Max Friz tarafından tasarlandı ve R32 model kodu ile ilk olarak 1923 senesinde Paris Motor Fuarı'nda tanıtıldı. R32, M2B15 kodlu motorun geliştirilmiş bir modeline sahipti ve BMW tarafından üretilen ilk seri üretim motosikletti.

Firma tasarımcısı Rudolph Schleicher'a ait alüminyum alaşım silindirler gibi yeniliklerin de eklendiği bu aracın silindir hacmi 486cc.'ydi. M2B32 kodlu "boksör" motor, hemen arkasında tek parça olarak yerleşmiş vites kutusu ve onun arkasında, gücü arka tekerleğe ileten ve zincir yerine geçen şaft aktarma ile R32 BMW'nin günümüze değin kullandığı tasarım anlayışının ilk örneği idi.

Rudolph Schleicher motosiklet sektöründeki ilk 1 yıl sonunda, 1924 yılında uçak tasarım bölümüne geri dönen Friz'in yerine geçti. Aynı zamanda yarışçı olan bu tasarımcının yarış tutkusu sonucunda BMW Almanya çapında yarışlara katılmaya da başladı. Schleicher'in kendisine ait ilk tasarımları R32'nin devamı niteliğindeki R37 ve R39 tipleri oldu, bunları 1927'de R47 izledi. BMW o yıl 25000 motosiklet üreterek o zamana kadar görülmemiş bir seri üretim sayısına ulaştı.

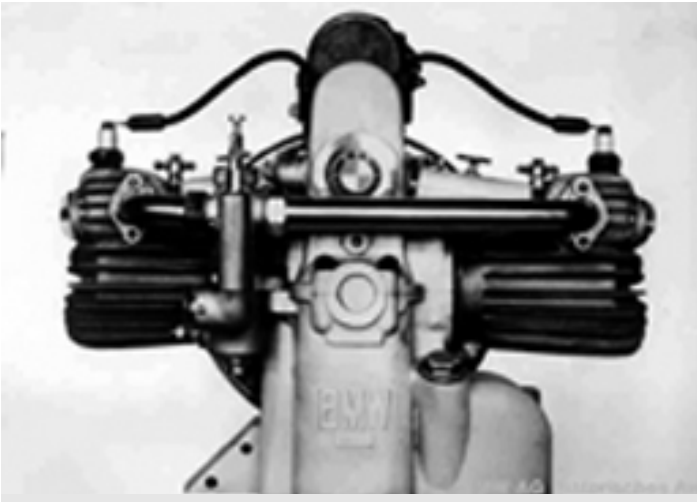
2.1. Preslenmiş Çelik-'Yıldız' Şasi

1928 yılında otomobil üreticisi olan Eisenbach bölgesinde yerleşik Dixi fabrikasını satın alan BMW, aynı yıl otomobil üretimine de başladı. 1929 ile 1936 arasında BMW tüp kesitli şasi boruları yerine, preslenmiş çelik ile ürettiği "star"(yıldız) şasiye sahip R11, R 16 ve R17 modellerini üretti. "Star"(yıldız) ismi, büyük olasılıkla Almanca "stark"(güçlü) kelimesinden türetilmiştir.

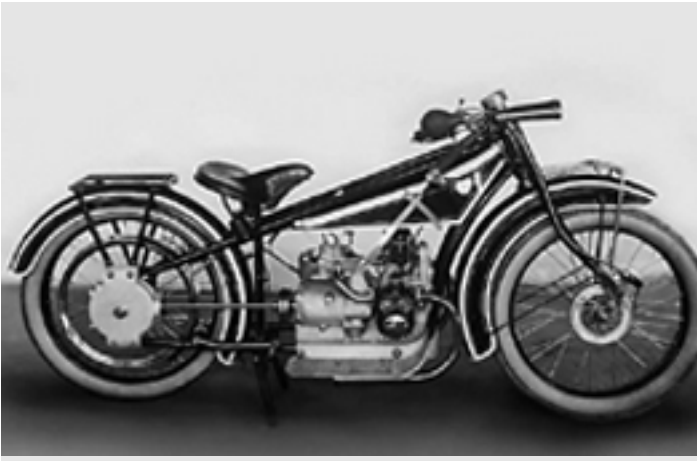
Dünya genelinde mali krizlerin yaşandığı bu dönemde, çelik kalitesi çok düştüğünden, iyi kalite çelik gerektiren tüp kesitli şasi yerine düşük kalite çelik kullanılarak benzer dayanımı veren bu üretim modeli kullanılmıştır. Her ne kadar malzeme testlerinde benzer sonuçlar verse de, preslenmiş çelik şasilerin sürüş dinamiklerinin bozukluğu, BMW motosiklet üretimini emekleme dönemine getirmiştir. BMW, 1936 sonrasında tüp kesitli şasi üretimine geri dönmüş, yıldız şasiyi bir daha kullanmamıştır.



BMW L25 Uçak Motoru



M2B15, Karşılıklı Çalışan 2 silindirli Boksör, 500cc.



R32, ilk seri üretim BMW Motosiklet



M2B15, Karşılıklı Çalışan 2 silindirli Boksör, 500cc.

17.000 Alman firmasının bankalara olan borçları yüzünden sıkıntıya düştüğü bu dönemde, satışları yüksek oranda düşen BMW büyük mali zorluklar çekmiş, 1932 yılında boksör motordan türettiği tek silindirli, ekonomik R4 modelini üreterek çok sayıda satış yapmıştır. Satış oranları sayesinde dikkatlerini çektiği 3. Reich, devlet yönetimi tarafından Alman ordusuna R4 üretmek ve yeşile boyamak ile görevlendirilen BMW bu sayede o dönemi sıkıntısız atlattır.

2.2. Ön ve Arka Süspansiyon Düzenekleri

Motosiklet tasarımında, o döneme göre bir sıçrama noktası olan ön çatal ve arka süspansiyon kullanımı 1935 yılında tanıtılan R12 modeli ile başlamıştır. Yoldaki bozuklukları emici hidrolik süspansiyon sistemleri ve yaylar, daha rijid bir şasi ile birlikte, oldukça iyileştirilmiş bir sürüş konforunu da beraberinde getiriyordu. R12 savaş yıllarında Almanya için en önemli modellerden biri olmuş, BMW 128 milyon Reichmark yatırımla 11.113 işçi çalıştırır hale gelmiştir. Almanya'nın belli etmeden savaş hazırlığı yaptığı 1937 senesinde, BMW 1 yıl içinde 10.000 adet motor üretmiştir.

2.3. II. Dünya Savaşı Dönemi

BMW'nin Alman Ordusu için özel olarak ürettiği R75 modeli, 1941 yılında tanıtıldı.



R37 ve tasarımcısı Rudolph Schleicher

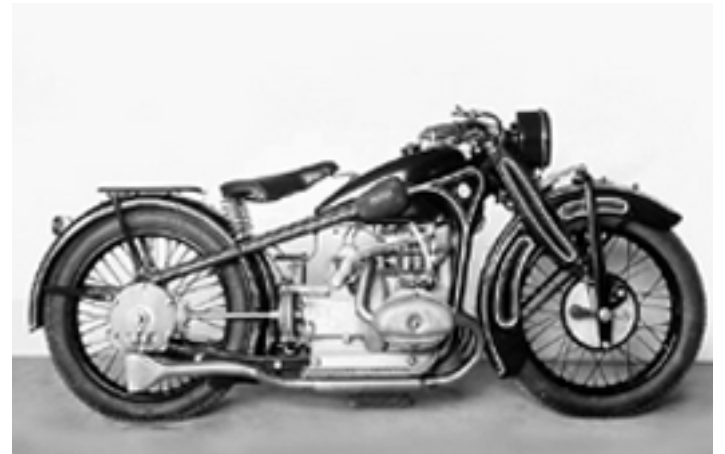
Toprak yolda da asfalt kadar başarılı sonuçlar elde eden bu modelin tasarımı Alex Von Falkenhausen'e aitti ve 18.000 adet üretildi. 750cc'lik motora ek olarak, ikinci kişinin taşınabildiği yan sepet, hidrolik kontrollü frenlere sahipti.

Daha büyük bir yakıt tankı, sürücü, arka yolcu ve yan sepetinde bir kişi olmak üzere 3 kişilik taşıma kapasitesi ile bu araç, keşif, iletişim, saldırı (yan sepete makineli tüfek monte edilebiliyordu) konularında başarı kazanmıştı. 2. Dünya Savaşı konulu filmlerde şablon haline dönüşen motosiklet, BMW'nin en çok tanınan ürünlerinden birisidir. 1945'te önce Alman yönetimi, savaş sonrasında ise Amerikan komutanlığından Münih Fabrikalarının yok edilerek kapatılması emri geldiye de, ikisi de BMW direktörü Kurt Dornath tarafından reddedilmiştir. Savaş sonrası üretimi yasaklanan motorlu araçlar yerine, Alman halkının ihtiyacı olan mutfak gereçleri, bisiklet ve çeşitli tarım araçları üreterek firmanın ayakta kalması sağlanmıştır.

2.4. Savaş Sonrası Gelişmeler

1948'de savaş sonrası ilk model Cenevre Fuarı'nda satışa sunuldu. Bu model, yine boksör motordan türetilen modernize edilmiş bir tek silindirdiydi. R24, savaş sonrası motorlu araç üretiminin 250cc. hacmi ile kısıtlanması sonucu zorunlu olarak bu hacime sahip, düşük kalitede hammadde ile üretilen çok basit bir modeldi. İlk iki silindirli boksör motorlar ise 1950 yılında tanıtılan R50/2 ve R51/2 oldu. Karl Popp'un "ancak en iyisi yeterlidir" felsefesine inanan BMW tutkunları ve sürücüleri, vites kutusunun ayrı olması yerine motor bloğunun içine taşınmış olması gibi dönemin kısıtlı koşullarında zorunlu olarak yapılan basitleştirmelerden hoşlanmadılar.

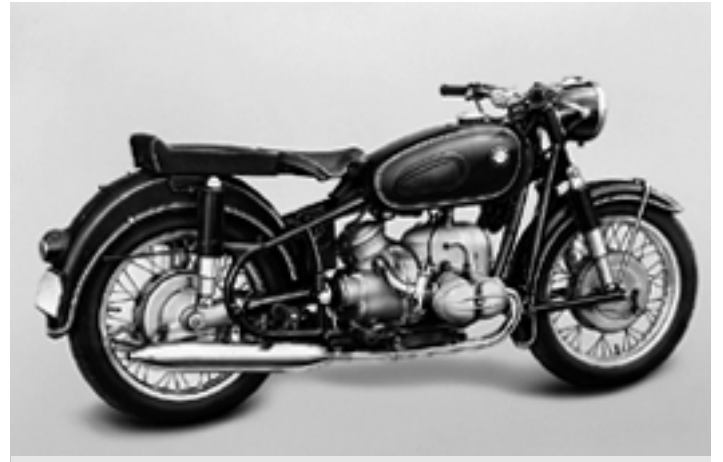
1951 yılında tanıtılan R51/3, savaş sonrasında tamamıyla yeniden tasarlanan ilk BMW modeli oldu. Motor bloğunun içindeki tüm zincirler kaldırılmış, 160 Watt üretebilen elektrik dinamosu eklenmiş (dönem ortalaması 60 Watt idi) ve krank 1969'a kadar üretimi bu şekilde süreceği bir tünel içine alınmıştı. Firma, yıllık üretim kapasitesini 9.450'den 17.100'e çıkartarak büyüdü. 1952 yılında ise bu sayı 25.000'e yükselmiş, bunların çoğunu da, araba üretimi düşük ve fiyatı pahalı



Preslenmiş Çelik Şasili R16



Alman Ordusu için Üretilen Teleskopik Ön Süspansiyonlu Bir BMW R12



Oynar arka maşalı bir R69

tarafından kullanılmasıyla, zincir aktarmalı motorlarda daha iyi işlediği görüldü. Sürüş kalitesinin artması beraberinde daha güçlü motorların üretimini de getirdi.

2.5. Kriz Dönemi

BMW'nin içine düştüğü kriz, tüm Almanya genelinde olduğu gibi 1950'lerin ortalarında başladı. Savaş sonrası Almanlar bir mucize gerçekleştirerek çok hızlı bir şekilde lüks tüketim malları üretimine geçmişlerdi. Ancak malların satışı üretim kadar hızlı olamıyordu. BMW motosikletlerinin ülkede yoğun kullanıcısı ve hayranı olmasına rağmen, tıpkı arabalarda olduğu gibi ürünleri pek çok kişi için pahalıydı. Savaş sonrası ucuz modeller üretmelerine karşın, ilk on yılda modeller çok gelişmiş, fiyatları da oldukça yükselmişti. Bunun sonucunda satışlar umut ettikleri kadar yükselmedi; 1956'da sadece 3500 R60 ve 1300 R69 satılabildi. Ekonomik yönden bir çok Alman firması sıkıntı içine düşerken Süveyş ile ortaya çıkan petrol krizi sonucunda büyük hacimli motor üreticileri de büyük zorluklarla karşılaştılar. Bu kriz sonucunda BMW hacim küçültmek yerine motorların yakıt ve yağ yakmasının düşürülmesine çalıştı. Dönemin rakip firmaları Adler, DKW ve Horex bu dönemde piyasadan çekildiler. 1959 yılında, üretim yalnızca 8.412 motosiklet olunca firma finans açısından zor duruma düştü. Rakip firma Mercedes-Benz ile görüşmelere başlandığı dönemde, BMW motosikletlerinin hayranı ve aynı zamanda kullanıcısı olan banker Dr. Herbert Quandt tarafından verilen kredi ile firma ticari hayatını sürdürmeye devam edebildi.

Bu mali krizler esnasında BMW yeni modeller tasarlamak yerine, güncel modellerini satabileceği yeni pazarlar aradı. Bu pazarların en önemlileri ABD ile İngiltere oldu. Firmanın ürünleri Almanya içinde olduğu kadar dışında da pahalı, ancak bir o kadar da seçkin, sıradışı ve kaliteli olarak tanınılıyordu. Bu araçları tercih eden kişiler genellikle uzun menzil sürücüleriydi. Hepsinin birleştiği ortak nokta, bu araçlara karşı duydukları tutku ve boksörlerin yüzlerce kilometre sonunda bile sürücülerin dinç kalmalarını sağlamasıydı. Boksör motorun yere yakın ağırlık merkezi aracın hakimiyetini kolaylaştırıyordu. BMW günümüzde de sürüş dinamiği ve oturma pozisyonu konularında başarı kazandıran formunu, uzun mesafe konusunda korumaktadır.

2.6. Yeni Boksör Motor

1969 yılında BMW motosiklet üretim bandının tamamını Spandau'ya, Berlin'in



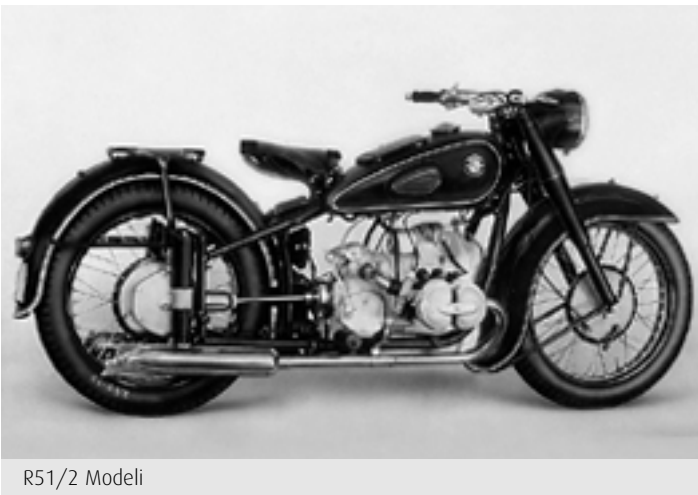
Sepetli bir R69



R75, Alman Ordusu için Özel Üretim



BMW tarafından 1948'de üretilen mutfak gereçleri



R51/2 Modeli

olduğu için halk tarafından tercih edilen yan sepetli R67 modeli oluşturmuştu.

1955 yılında firma, süspansiyon mühendisliğinde daha ileri bir adım atarak, o döneme kadar hiç kullanılmamış olan süspansiyon ile şasiye bağlı oynar arka maşayı geliştirdi. Bu sistem sürüşe ve konfora büyük oranda katkıda bulunuyor, darbelerin doğrudan şasiye alınması yerine daha uzun yayların kullanılabildiği süspansiyona ve arka maşaya alınmasıyla kırılma ve eskime problemleri sona eriyordu. Bu yenilik motosikletlere eski modellere oranla çok gelişmiş bir sürüş yumuşaklığı ve rahatlığı kazandırdı. Sistemin ilerideki yıllarda başka üreticiler



R75/5, 1972



R60/5, 1972



R90S



R100RS, 1976

banliyösüne taşıdı. Bu tarihten itibaren firma, neredeyse on yıldır durdurmuş olduğu tasarımda yenilik arayışlarına başladı. Tamamıyla yeni tasarlanan R bok-sör serisi 3 modele sahipti; R50/5, R60/5 ve R75/5. Bu modellerin hepsinde teleskopik ön çatal bulunuyordu. /5 serisi, dönemine göre oldukça modern bir görünüme, hafif şasiye, 12V'luk elektrik sistemine, elektrik marşına ve araba üretiminden örnek alınmış kalitede üretime sahipti. Bu ürünler, 1941'de ortaya çıkan 750cc. sınıfı ve 1923'deki R32'den sonra kapsamlı değişikliklerin yapıldığı ilk



R80G/S, 1980

örnekler oldu. Motorun biçimi ve çalışma prensipleri aynı olmasına rağmen, pres yöntemi ile yapılan krank, döküm olanı ile değiştirilmiş, yüksek basınca sahip yağlama sistemi eklenmiş ve kam milleri krankın altına indirilerek zincir ile tahrik edilir hale getirilmişti. Dışarıda ise motor bloğunun üzerine hava filtresi ile marş motoru monte edildi.

Tutucu BMW severlerin bu yeni modele verdikleri tepkiler farklı oldu, bunun başlıca sebebi motosiklette ilk defa renk kullanılıyor olmasıydı. Geleneksel olarak BMW motosikletleri bu tarihe kadar beyaz çizgilere sahip siyah veya genellikle polislerin kullandığı tam tersi siyah çizgili beyaz olarak üretilmişti. Bu seride ise tamamen değişikliğe gidilerek R50 ve R75 gümüş gri çizgilere sahip olmak üzere çeşitli renklerde üretildi. Sadece R60'da klasik renk olan zincir korundu. Yolcu taşıyabilecek sepet üretimi ise bu serilerle beraber tamamen ortadan kalktı.

1973'te BMW, 50. kuruluş yıldönümünde 500.000'ninci motosiklet üretim bandından çıktı. Daha sonra R100S adını alacak yeni R90S 900cc'lik bir motor hacmine sahipti. 67 beygirlik bu motor firmanın o döneme dek ürettiği en hızlı ve en yüksek hacimli motosikletti. 50 yıldır korunmakta olan 750cc'lik çita da böylece aşılışmış oluyordu. Kokpit karenağı (fiberglas malzeme ile üretilen gövde paneli), dumanlı gri atılmış turuncu rengi ile klasik siyahtan çok daha farklı duruyordu. Bu yüzden dönemin kullanıcıları tarafından "Almanya'nın en çekiçi motosikleti" olarak tanımlanan araç 1973 ve onu takip eden 3 sene içinde 24 bin adet sattı. 1974 'te üretimine başlanan /6 serisinde ise far sistemi ve göstergeler daha gelişmiş modeller ile değiştirilmişti.

2.7. Karenağ Ekleri ve Off-Road Motosikletleri

2 yıllık süreçte motor haricindeki ekipmanlarda detay değişiklikleri yapılırken, 1976 senesinde iki R90 modelinin motoru büyütülerek R100/7 serisi satışa sunuldu. Bu sene çıkan üçüncü yeni model ise BMW tarihinde bir ilk, ön kısmı büyük bir karenağla kaplı R100RS oldu. Uzun yollara meraklı pek çok sürücü için yapılan bu değişiklik sayesinde BMW popülerliğini arttırdı.

Kullanıcılar arasında hayranlık ve heyecan yaratan bir başka karenağlı model de 1978 senesinde yine aynı motor modeli ile çıkan R100RT oldu. Bu araç, yarışçılar



R100GS, 1988



R1100RS



Telelever Ön Süspansiyon



Şaft ve Üzerinde Paralever

tarafından ağır bulunsa da, uzun yolda çok konforluymuştu. Yine 78 senesinde motor yelpazesinin diğer tarafında ise 473cc.'lik düşük hacimli R45, üretilmeye başlandı.

1975 yılında, BMW çalışanı Rudiger Gutsch artık parçalar ile kendisine ait enduro tipi bir motosiklet üretti. Bu prototip, 1980 yılında fabrika tarafından kullanılarak yolda/toprak yolda olarak adlandırılan her türlü yolda kullanılabilecek melez bir model yaratıldı. R80G/S (G-toprak, S-sokak) arka süspansiyon düzeni dışında R80/7 modelini temel alan bir yapıya sahipti. Oynar arka maşa bu sefer tek kolluya -BMW'nin verdiği isimle monolever- düşürülmüş, süspansiyon ve şasiye bağlanan kol sağ tarafa konumlandırılmıştı. Ağırlık düşürülmüş, çift olan egzost sayısı konumu yükseltilerek teke indirilmiş ve arazide daha iyi bir kullanım sunan 21 inçlik ön tekerlek kullanılmıştı. R80G/S günümüzde dünyada popüler olan asfaltta da iyi performans gösteren arazi motosikletleri adına büyük bir yenilikti.



R1100R (1994)

"Dünyanın en büyük hacimli toprak yol motoru" olarak bilinen R100GS, 1988 yılında üretildi. Daha güçlü bir şasi ile daha uzun bir ön çatalın kullanıldığı bu model, arazi motoru tutkunları arasında büyük heyecan uyandırdı. R80G/S ise Paris-Dakar'da yarıştı ve önceleri Paris-Dakar modeli olarak piyasaya sürülen motosikletin ismi sonraları PD olarak değiştirildi. BMW'nin bu tarihlere motorlarına eklediği ve 2000'li yılların başına değin rakipsiz olduğu yenilik ise fren sistemlerine yerleştiği elektro/hidrolik ABS fren sistemi idi. Fren güvenliği konusunda çok büyük bir ilerleme sağlayan bu sistem, pek çok kullanıcının bu donanımına sahip araçları seçmesine sebep oldu.

Bu döneme kadar BMW 60 yıl boyunca aynı kavramla, boksör motor, ayrı vites kutusu ve şaft aktarma ile motosiklet üretmiştir. İçinde buldukları pazarda ucuz ürün satmalarına rağmen ilgi çekici ve her zaman farklı tutmayı başardıkları kavram sayesinde en üstte yer almışlardır. Bununla beraber sektördeki gelişme ve modernleşme, BMW'yi, sahip oldukları imajı ve stili bozmadan yeni arayışlara itmiştir.

2.8. Milenyum için Yeni Kavramlar

Mart 1991'de firma bir milyonuncu aracı üretti. Bu tarihe kadar 230.000 tek silindir, 634.000 boksör iki silindir ve 136.000 3-4 silindirdirli K satıldı. Bugün, motosiklet üretimi toplamının %50'si halen yoldadır. 1995 yılında BMW, ilk defa, bir senede 50.000 araç üretti. Bu tarih aynı zamanda iki subaplı geleneksel boksör serisinin de son üretim yılı oldu. Alman motosiklet endüstrisinin kült tasarımı haline gelen 70 yaşındaki bu motor, 1923'den o tarihe kadar 468.000'i Berlin'de olmak üzere 686.000 adet üretildi.

Üçüncü nesil boksör motor 1994 senesinde R1100RS modelinde kullanılarak tanıtımı yapıldı. Hava ve yağ soğutmalı motora sahip bu yeni ürün (R259), motosiklet tasarımına BMW'ye özgü farklı yenilikler getiriyordu. Silindir başına 4 süpaplü motorun hacmi 1085cc olmuş, hava soğutmasına ayrıca yağ soğutması eklenmiş, yakıt beslemesi karbüratörden enjeksiyona çevrilmiş ve çevreyi daha az kirletmesi için bir katalitik konvertör eklenmişti.

Motor tasarımında büyük bir atılım yapıldığı kadar, şaside de pek çok yenilik vardı. Ön teleskopik çatal, BMW'nin patentini aldığı "Telelever" olarak adlandırılan, hızlanma ve frenleme esnasında dalma hareketi yapmayan şekilde tasarlanmıştı. Arka maşa ise tekerleği tek taraftan tutan bir kola dönüştürülmüş, şaftın moment etkisini sıfırlamak için de "Paralever" ismi verilen lastiği tutan şaft koluna paralel



daha sonra R1150R (2001)



R1150GS (1999)



daha sonra R1200GS (2004)

bir başka kol daha yerleştirilmişti. R boksör serisinin klasik çizgisinin devamı olarak R850R ve R1100R boksörleri (2000 senesinde 1150R olacaktır) satışa sunuldu.

1994 senesinde ayrıca, BMW'nin arazi/yol için ürettiği melez tasarımı R1100GS, yeni boksör motoru, paralever ve telelever ile piyasaya sürüldü. Bu araç ilerleyen yıllarda diğer sınıfların önüne geçerek uzun yolda dahi sürücüler tarafından benimsenen en popüler model olacaktır. Çok amaçlı kullanıma olanak tanıyan GS, 2000 yılında 1150, 2004 yılında ise 1200GS olarak piyasaya sunuldu (BMW Berlin, 2004). 1200GS, 2004 senesinde binlerce sürücünün kullandığı yüzlerce motor eşliğinde tanıtıldı. 4. nesil boksör motora sahip GS, günümüzde BMW'nin en çok üretilen ve en çok tercih edilen modelidir.

3. Sonuç

R tipi motosikletler, bir firmanın kullanıcılara sunduğu, her türlü sürüşe uygunluk gösterebilecek biçimde tasarlanmış araçlardır. İşin ilgi çeken yönü, diğer üreticilerin spor, enduro, kros gibi özel modeller üretmelerine karşın, kullanıcılarının yorumuna göre R tip boksörler bunların hepsini biraz, oldukça iyi bir biçimde yapabilmektedirler. Öncelikli olarak tasarımı-stili, kullanıcıyı çeken ilk etkidir. 1923'den bu yana tek bir motor bazı ile üretilen bu seri, teknolojik olarak sürekli yenilenmesine karşın, görsel olarak büyük değişiklikler olmamıştır. Motosiklet ile



R32(1923)

çok ilgili olmayan kişilere sorulduğunda eski modelleri "yeni", yeni modelleri "eski" olarak niteleyen cevaplar alındı. Bundan yola çıkarak ürün tasarımının bir çeşit zamansızlığa sahip olduğunu, dolayısıyla bir klasik haline dönüştüğünü söylemek mümkündür.

"Yağ kafalı" olarak isimlendirilen son nesil boksör motorlar, BMW'nin uzun bir geçmişe sahip motor mühendisliğinin son ürünüdür. Bu motorlar, sektördeki pek çok yeniliğin ilk defa denendiği ilerici, modern ürünlerdir. BMW sempatisini kullanıcılar, bu araçlar Alman sanatı ile endüstrisinin birbirleriyle karıştığı bir sanat ürünü olarak yorumlamakta, R tipi motosikletlerin her zaman için hayatta kalacak birer klasik olacağını söylemektedirler. Süsten, abartıdan uzak, yuvarlak hatlara sahip aracın sahip olduğu dairesel çizgilerin ve "form fonksiyonu izler" mantığındaki konstrüksiyonun, Bauhaus'da geliştirilen "Enternasyonel Stil" ile birebir örtüştüğü görülmektedir. Bu akımın ana fikrine göre "sanat, halkın ihtiyaçlarına cevap vermeli ve güzel sanatlar ile zanaat arasında hiçbir ayırım olmamalı"dır.

R tipi bu düşüncenin geliştirildiği dönemde üreilmeye başlanan, 80 yıl boyunca bu felsefe ile tasarımı geliştirilen bir model olmuştur. Her zaman daha modern çizgilerin arayışı içindeki Japon üreticilerin aksine, BMW kendi yorumuna dayanan Bauhaus felsefesine sadık kalmıştır. Modern motosikletlerin sahip olduğu çizgiler genellikle kıskırtıcı iken, yaşı ne olursa olsun, R tip çağrışım yaptırma amacı taşımaktadır. Benzin tankındaki akıcı çizgiler, koltuğun güçlü ve oturmaya davet eden formu, motorun fonksiyonel tasarımı, bakım gerektirmeyen güçlü vites kutusu ve şaftı sürücüyü aracın kullanımının basit ve yola çıkmaya hazır olduğunu düşündürmektedir. Hedef kitleye ve satış rakamlarına bakıldığında, kullanıcılarının gerekli ekipmanı kuşanarak halen yollarda olan ve tasarımları birbirine benzeyen bir milyonu aşkın örneğini ilk günkü heyecan ile sürdüklerini söylemek mümkündür. **İKİTEKER**

Sinan Özgen / Berlin / Şubat 2005

Kaynakça

- Anonim 1, 2004. www.bmw-motorrad.de
Anonim 2, 2004. www.historischesarchiv.bmw.de
Anonim 3, 2004. <http://www.bmw-motorcycles.com/heritage.html>
Bacon, R. 1995. The Illustrated Motorcycle Legends. London: The Promotional Reprint Company Ltd.
BMW Berlin. 2004. BMW Berlin tarafından verilmiş, yayınlanmamış bilgi, Berlin.
BMW Borusan. 2004. Borusan Oto tarafından verilmiş, yayınlanmamış bilgi, İstanbul.
McDaniel, J. 2004. "Roadster US Roadtest". http://www.bmw-motorrad.co.za/bikes/bikes/default_tests.html
Özgen, S. 2003. Kişisel Fotoğraf Arşivi, Berlin, Almanya.
Özgen, S., Vatan, C. 2004. "Tradition, Innovation and Emotion in a Design Object", Design and Emotion International Conference, CD-Rom, METU, Ankara.



R1200GS (2004)

Gezi Motosikletle Fransa Gourmet Turu

Uzun süredir istediğimiz motosikletle Fransa turunu nihayet gerçekleştirdik. Fakat bu turu anlatmak çok zor. Neyi anlatmalı? Kaldığımız şato otelleri mi, içinden geçtiğimiz, kısa süreliğine parçası olduğumuz muhteşem manzaraları mı, yoksa ödüllü şeflerden yediğimiz, smokinli garsonların servis yaptığı akşam yemeklerini mi? Bu tur aslında anlatılmaz yaşanır.

Aslında her şey Boğaz'da Bay Nihat'ta rakı-balık yapıp çıkacağımız Karadeniz turunu planlarken oldu. Ali Özlük, eşim Hülya ve ben Karadeniz'de hangi rotayı izlemeli derken laf döndü dolayla Fransa'ya geldi ve tura karar verildi. Ancak Ali kendi motoruyla İtalya'dan Fransa'ya otoban yolculuğunu istemediği için Paris'ten motor kiralamaya karar verdik.

Daha önceden kiralanacak motorlar ayarlandı. Paris'te ilk gece kalınacak otel ayarlandı. Diğerlerini aldığımız kitaplardan yolda ayarlamaya karar verdik. Tabii bu işlerin yapılmasında Ali'nin Fransız şirketinde çalışması ve iyi Fransızcası bayağı rol oynadı.

21 Ağustos Cumartesi Ali sabahtan, biz öğlen uçağıyla Paris'e gittik. Uçakta girişte bir şey denilmemesine rağmen lastik patlamasına karşı yanımıza aldığımız CO2 tüpüne problem çıkardılar ve girişte ikaz etmedikleri için bizim bırakmak zorunda kaldığımız CO2 tüpüne karşı biletlerimizi business'a upgrade ettiler. Biz de keyifle 20 milyonluk tüpü onlara hediye ettik.

Paris'te St. Lazare yakınında Tim Hotel'de kaldık. (Double oda 60EUR) Akşam St.Germain'de kurbağa bacağı ve salyangozla turun gurme bölümüne de başlandı.

22 Ağustos sabahı motorlar teslim alındı ve Paris'i soğuk bir havada terk ettik. Paralı yolda ilerlerken biz tabelalara bakmaktan yavaş gittiğimizden bizi bir çok motor geçiyordu. Ancak geçerken istisnasız hepsi sağ ayaklarını sanki uyuşmuşda açmak ister gibi yana uzatıyorlardı. İlk başta tesadüf gibi gelen bu hareket istatistik sınırları zorlayınca ve bu hareketin arkasından insanlar geriye aynadan bakınca bunun selamlaşma olduğunu anlayabildik. Hepimizin bildiği sol elin iki parmağını alt çaprazla uzatma karşı karşıya gelince kullanılıyor. Bu selamlaşma olayı Fransız motorcular arasında çok keskin bir kural hatta bizi yaklaşık 200'le geçen bir racing bu selamı verirken düşüyordu ama buna rağmen ihmal etmiyorlar.

Otoyolu Etanne'den sonra terk ettik ancak şimdiden bu tura yazlık montlarla geldiğimize lanet etmeye başlamıştık. Otoyolu terk ettikten sonra ara yollardan Orleans'a gittik ve oradan Vendom'a gittik. Vendom çok sevimli bir ortaçağ kasabasıydı.

Ortaçağda değirmenleriyle ünlü olan bu kent şimdi Paris'lilere 2. konutlarını sunuyor ama hiç bozulmamış şekliyle tabii. Birkaç resim çektikten sonra Loire Vadisi'ne yukarıdan bakan Blois'e yöneldik. Bu arada gezi planımızı National Geographic Travel'in Türkçe Fransa kitabından yaptık. Fransa 7 bölgeye ayrılmış biz Korsika ve kuzeyde yer alan Normandiya hariç her yeri gezdik. Ancak yazlık kıyafetlerin yüzünden Alpler bölgesine sadece köşeden uğradık. Bu bölgeler hep



nehirlerle ve onların etrafında vadilerle belirlenmiş. Biz de hep nehir vadilerini izledik. Bu dolaştığımız bölge Loire bölgesi. Blois de ünlü Chateau'yu gördük ama zaman darlığından gezemedik.

Loire'un en büyük şatosu Chambord'u aradık ama bulamadık akşamüstü olduğundan yola devam ettik ve Tours şehrine geldik. XI. Yüzyılda Fransa'ya başkentlik yapmış olan bu şehirde Katedrali dıştan görüp akşam kalacağımız yer olan Chinon'a nasıl gideceğimizi sorduk.

Tours'dan Chinon'a Loire kıyısından devam eden yol görsel olarak tek kelimeyle muhteşemdi. inanılmaz güzellikte ortaçağ kasabaları Loire kıyısında sıralanırken çiçekler içindeki yolun karşı kıyısında irili ufaklı şatolar sıralanıyordu.

Bu yola gelmeden geçtiğimiz ormanlık bölümde yaban domuzu uyarı tabelası vardı. Fakat asfalt kalitesi köy yollarında bile mükemmelliğini kaybetmedi bu da neden enduro motor kullanmadıklarını bize açıklıyordu.

Sonunda Chinon'a ulaştığımızda saat 20 olmuştu ve biz 12 saattir motor üzerindeydik ve gördüğümüz olağanüstü yerleri sindirmeye çalışırken yer ayırtığımız oteli birkaç defa kaybolup ancak Chinon'un dışında bir köyde bağların





İNİNDE bulabildik. Ancak bu ilk ve son kaybolmamız oldu bundan ve sonra Ali hiç yolu şaşırmadı. Fransızcası olduğu için ve Fransa'ya aşına olduğu için tur liderliğini o yapıyordu.

Restoranı ile ünlü olan bu otel tipik Fransız kırsalındaki otellerden idi. Yalnız restoranı gerçekten iyiydi. Hotel Manoir de La Girau. Oda Fiyatı 60EUR. Bu arada bu otelde bulduğumuz Charm Hotels kitabı ile Fransa'nın her bölgesindeki şato otelleri bulduk ve hep Charm Hotellerden rezervasyon yaptık.

23 Ağustos. Sabah ilk olarak Chinon'a indik ve kalesini dolaştık. Ardından 1518'de bir banker tarafından inşasına başlanan Loire'in bir kolu olan Indre nehri kenarındaki Azay Le Rideu şatosuna ve aynı isimli kasabasına gittik.

Öğlen yemeğini burada yedikten sonra bahçeleriyle ünlü olan Villandry şatosuna doğru yollandık. Burası bahçeseverlerin hac yeri olabilir. Daha sonra Tours şehrine gittik. Oldukça zengin olan bu şehirde Lafayette'ten akşam yemeklerinde rezil olmamak için birkaç alışveriş yapıp kalacağımız otel Chateau de Beaulieu'ye vardığımızda buranın adından anlaşılacağı gibi şatodan bozma bir otel olduğunu gördük. Otelin bahçesi Villandry'in minik bir kopyası olduğunu gördük.

Bu otelin restoranı çok şık idi. Garsonlar smokinli ve porselenler Limoge, fonda klasik müzik duvarda yağlı boyalar ile gündüz motor akşam şık ortamları ilk kez birlikte yaşadık. Bu otele sırf restoranı için de gelenler varmış. Burada kaz ciğeri, somon tartar çilek sorbe hatırladığım yemeklerdi.

24 Ağustos Salı otelden çıkınca ilk iş olarak en popüler şato Chenonceau'ya gittik. Çok ziyaretçi vardı. Ama bence de en güzel şatoydu. Bu şatodan hemen sonraki aynı adı taşıyan köy mutlaka görülmeli. Anguleme de doğru köy yollarında devam ettik. Bir çok köy ve tarla arasından geçtik. Ama yol kalitesi ve trafik düzeni hiç değişmedi. Öğlen yemeği akşamın tersine parkta sandviçti.

Tüm köyler çok temiz ve tenhaydı. Yolda inanılmaz görüntülerin arasından geçerken hava soğuyunca sadece yağmurluk giyebiliyorduk. Yine bir çok şatoyu uzaktan görmekle yetindik.

Anguleme yakınındaki Montron kasabasının dışındaki kırsalda Sainte Catherine adında bir şato otelde kaldık. Sahibi İstanbul da 7 sene yaşamış şimdiye kadar gördüğüm en etkileyici Fransızca konuşan bir hanımdı. Akşamları artık salata yiyelim derken yine kendimizi kaybedip Fransız yemeklerini öğrenmeye devam ettik. Buranında Escalope'u nefis di. Zaten artık bir daha az yiyelim olayına da girmedik.

25 Ağustos sabahı oldukça soğuk ve yağmurlu bir havada otelden ayrıldık.

Köy yollarından Bergerac yönüne devam ettik. Yolda Brantome adında çok şirin bir kasabaya uğradık. Montrone, Perigueux, Bergerac'dan sonra Dordogne bölgesine geldik aynı adlı nehir boyunca vadiyi izledik. St.Caprice'deki Languais şatosu en bakımsız ama bana göre çok etkileyici bir şatoydu.

Dordogne nehri kıyısı Loire gibi güzel görüntüler sunuyordu. Limeuil köyündeki evlerin hepsi aynı tip ortaçağ evleri idi. Nehir kenarında bir ortaçağ kasabası olan Siorac de Perigord Noir de otel Le Relais du Perigord Noir de kaldık. Budget otel olan bu otel şimdiye kadar kaldığımız en ucuz otel oldu. (Double room 60EUR) Şatolardan sonra pek iyi gelmedi tabii.

26 Ağustos'ta sabah Dordogne vadisindeki Pazar kenti olan St.Caprien'e uğrayıp tepedeki ürkütücü 13. yy şatosu Beynac-et-Cazenac'e gittik. Fakat buradan manzara nefisti.

Oradan yakındaki Sarlat kentine gittik. Ünlü meydanı Place de la Liberte'de hepsi siyahlar giyinmiş çingenerden oluşmuş gruptan Strauss'un Mavi Tuna'sını dinlerken Fransız krepleri hakkında pratik yaptık. Bu arada Hülya yine hatıra hediyelikler peşinde koşuyordu. Yola devam ederek Bastide kentlerinden en ünlüsü olan Domme kentinde olayı iyice tırmandırarak kaz ciğeri stoku yaptık.

Gourdon üzerinden görece modern kent olan Cahors'da öğlen yemeğinin ardından bu sefer diğer bölge olan Lot nehri ve bölgesine geçtik. Bu nehir kenarından yollar kimi yerlerde kayaların içine oyulmuştu. Lot üzerindeki minik köprülerle birbirine bağlanan pitoresk görümlü köylerin en güzeli St. Cirac





Lapope idi. Ardından Lot Vadisi boyunca devam ederek kitapta yazan bazı yerleri zaman yokluğundan atlayıp Fiegeac ve Rodez üzerinden otoyolu takip ederek Millau'ya geldik.

Burası şirin küçük bir kentti ancak ileride inanılmaz büyüklükteki bir viyadük manzarayı bozuyordu. Burada da bir şato otel olan Chateau de Creissels'de kaldık. Söylemeye gerek yok, restoranı yine çok iydi.

27 Ağustos Cuma Millau'dan ayrılıp ana yoldan Mont Pellie'ye geldik Burası modern ve büyük bir şehir idi. Alışık olmadığımız trafikten dolayı şehirden zor çıktık.

Ardından Nimes ve Arles üzerinden Aix en Provenca'a geldik. İlk kez burada yazlık kıyafetler işe yaradı. Lavantalarıyla ünlü bu bölgede maalesef lavanta mevsimi geçtiğinden ünlü tarla görüntülerini yakalayamadık. Artık güney Fransa'da idik. St Trope, Cannes ve Monte Carlo'yu mevsim itibarıyla çok kalabalık olduğundan ve belli sürede Paris'te olup motorları bırakacağımız için başka bir tura bıraktık. Buraya öğlen vardık ve ilk kez tempomuzu düşürdük. O yüzden bu şehri ilk kez motor kıyafetleri olmadan rahat dolaştık.

Şehrin en ünlü bulvarı olan Cours Mirebe üzerinde Grand Hotel Negre Coste'de kaldık. Küçük meydanlara açılan dar eski sokaklarıyla Roma'ya benzeyen bu kentte dolaşık akşam bir kabuklu deniz mahsulleri fiyaskosundan sonra Ali bize Paris'te bu yemeği telafi edeceğini söyleyince rahatlayıp, kenti bir de gece görüp otelimize gittik.

28 Ağustos Cumartesi ancak yeşil halini görebildiğimizi lavanta tarlaları arasından ara yollardan kuzeydeki Luberon bölgesine çıktık. Oradan paralı yola Orange civarından çıktık.

Yolda tatil dönüşü şeklinde aşırı bir kuzeye doğru trafik vardı. Biz Türk usulü emniyet şeridinden basınca iyi yol aldık. Dieuxlefil yakınlarındaki) burası artık Alpler bölgesi) Club Med'de Ali nin bir arkadaşına uğramak için yaklaşık 100km sonra otopandan ayrıldık. Dieuxlefil'e giden ovada sağda solda antik antik köylerin kuleleri yükselirken fonda Alpler'in başlayan tepeleri muhteşem bir görüntü

oluşturuyordu. Club Med'de Ali nin meslektaşları ile görüşüp golf amaçlı kurulan köyü dolaştıktan sonra köy yollarına saparak Alpler'in başlangıcındaki köyleri ve yolları dolaştık. Yazlık kıyafetlerin izin verdiği kadar yükselip, ardından ovaya indik ve kalacağımız kent olan Valence'e gittik. Burası sanayi şehri olduğunda biraz karışık bir yerdi.

Fakat Honda'nın mağazasını ve motor bolluğunu görünce ağızımızın suyu aktı. Kapatıyor olmalarına rağmen rica edip 2004 VFR'yi ve orijinal çantalarını uzun uzun seyrettik.

Akşam Michel Chabran Hotel Restaurant'da kaldık. Bu restoran şehrin dışındaydı ve şefin 2 nişanı olduğundan şimdiye kadar ki en mükemmel mutfak ve en iddali servise sahipti. Zaten bu restoran için Valence'den gömlek satın almıştım. Servis mükemmeldi. Şarap seçimi için ansiklopedi verdiler. Fransa'nın küçük küçük sanayi kentindeki bu restoranın aynı kalitesinde bir restoran henüz İstanbul'da yok. Biz en ucuz menüyü ve şarabı aldık haliyle fakat her şey o kadar mükemmeldi ki şarap seçimi için garsona danıştığımızda şarap uzmanı olan degüstatörü çağırdılar ve bizim menünün en ucuz şarabı için Ortadoğu sorununu halledermiş gibi ciddiyle seminer verdi. Kısaca böyle bir şehirde böyle bir otel ve restoran büyük sürpriz oldu. En ağır müşteri profiline de burada rastladık.

29 Ağustos Pazar günü Lyon'a vardık. Lyon nehir kenarında Fransa'nın 2. büyük kenti fakat görüntüsü güzel olan bir şehir. Yolda biraz yağmur yedik. Lyon'dan 30-40km ileride Beaujole bölgesine gelmeden küçük Lyon diye adlandırılan Ville Franche-sur-Saone adlı kentçiğe geldik ancak Pazar olduğundan hiçbir hayat belirtisi yoktu. Biz de durmadan bölgenin ünlü kenti Beaujeu'ya geldik.

Burada tipik kırsal yemeği olarak Beaujoluais şarabı, sauson (domuz pastırması), baton ekmek, keçi peyniri, jambon, tereyağ ve kornişon turşuyu mideye indirip çevredeki köylere ve üzüm bağlarına yollandık. Gördüğümüz köyler Fleurie, Juliennas ve Belleville şeklinde idi.

Ardından Maçon'dan tekrar paralı yola bağlanıp, Beaune şehrine geldik. Bu şehir oldukça varlıklı ve çok iyi korunmuş bir görüntüye sahipti. Merkezde Hotel Central





Cheval Blanc'da kaldık. Akşam şehri dolaştık tabii yine tenha idi.

30 Ağustos Pazartesi günü yine yağmurlu bir havada yola çıkıp Auxerre kentine geldik. Burası Yonne nehrinin kıyılarında sakin küçük bir kentti. Akarsu taşımacılığı burada canlı idi. Kapalı olan katedrali dolaşamayıp şirin bir meydanda pizza yiyip ardından bir şehir turu attık.

Ve ardından Paris'ten önce son gece kalacağımız Sens şehrine geldik. Burgonya bölgesinin en kuzeydeki kenti olan Sens'in girişinde 4 çiçek (Ville de Fleure) amblemi bizi karşıladı. Bu da bu şehrin şimdiye kadar gördüklerimizin en çok çiçekli olan şehir olduğunu bize söylüyordu. Sens keyifli bir şehir idi. Merkezde turizm bürosundan bulduğumuz bir otelde kaldık.

31 Ağustos Salı günü yaklaşık 120km kaydedip Paris'e girişte oldukça zorluk çekip kırsalı bitirdik. Paris'e girerken şehri çepeçevre saran 2 adet çevreyolu var (Peripheric). Burada önemli olan hangi peripheric'ten nerede ayrılıp, şehre hangi kapıdan gireceğiniz. Aksi halde Paris'in yoğun trafiği içinde gideceğiniz yere uzak düşünce pek keyifli olmuyor.

Her şeyden önce Eiffel kulesine gidip zorunlu resmimizi çektirdik. Ardından yine Tim otele yerleşip motorları teslim etmeye gittik. Biz 1 hafta 2400km'yi 750EUR'ya anlaşmıştık. 2610km olunca toplam motor başına 799EUR ödeyip, sağ salim motorları teslim ettik. Akşam Ali'nin söz verdiği deniz kabuklarını yemek üzere St. Germain'de La Coupul restoranına gittik ve oburluğumuzu sonlandırdık.

Paris'teki bu ve ertesi günü Grand Arme ve Bastille'deki motor mağazalarını dolaşarak ve üşüdüğümüz günlerin hatırasına kışlık mont alarak geçirdik.

1 Eylül Çarşamba günü bu muhteşem geziyi sonlandırarak akşamüstü uçağıyla ülkeye döndük. **İKİTEKER**

Taylan Kalkavan / İstanbul / 2003



İKİTEKER 23

Bu sayıda emeği geçenler

- > 2005 Honda CBR600RR İlker Eryılmaz
- > 2005 Kawasaki ZX-6R İlker Eryılmaz
- > Honda Transalp'ın 10. yılı Burak Cedetaş
- > BMW R tipi Boxer Motorlu Motosiklet Sinan Özgen
- > Motosikletle Fransa Gourmet Turu Taylan Kalkavan

Fahri Editör Sinan Özgen sinanozgen@icqmail.com

Editörler Bora Yurtören bora@yurtoren.com

İlker Eryılmaz ilker_eryilmaz@yahoo.com

Uygulama Hidayet Gürdal hornethido@gmail.com

Yayınlayan Egemen Ergel egemen@ergel.net

İKİTEKER e-dergi 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 24

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.