

İKİTEKER

İKİTEKER.ORG | MOTOSİKLET E-DERGI | PARA İLE SATILMAZ | PERİYODİK YAYINLANIR | OCAK 2006 | SAYI 25

bu sayıda

- > Yeniler İlker Eryılmaz
- > Kawasaki Z750 Bülent Berksan
- > Honda CRF450X Oray Orkun Cellek
- > BMW R1200RT İlker Eryılmaz
- > Dolomitler Sinan Özgen / İlker Eryılmaz
- > Bir Solukta Yunanistan-İtalya Hidayet Gürdal
- > Giyim Jargonu İlker Eryılmaz



**Motoshow
2006**

**30 Mart -2 Nisan
Dünya Ticaret
Merkezi**

**Motosiklet
2006**

**23-26 Mart
Lütfü Kırdar Kongre
ve Sergi Sarayı**

Giriş Yeniler 2006

Aprilia SXV450

Altınızda pratikliği sıfır, konforsuz, ödünsüz ve harika görünümlü yarış motoru ister miyiz? Lütfen...

Aprilia'nın son zamanlarda yaşadığı mali sıkıntılardan kurtulduğuna dair kanıt istiyor-sanız, aradığınız cevap SXV Supermoto'da. Baz olarak başarılı yarış motorunu kullanan SXV'de 449cc, 60 beygir, 77 derece açılı 13.000 devir çeviren V2 ünitesi yer alıyor. Yarı alüminyum yarı çelikten oluşan şasiye devasa 48mm'lik ön çatal, radyal fren kaliperleri, son zamanlarda gördüğümüz en güzel arka maşa ve 180mm kalınlıktaki şişman arka lastik eşlik ediyor. Kuru ağırlığın sadece 120kg olduğunu söylersek, nasıl bir motordan bahsettiğimizi daha iyi anlarsınız.

SXV'nin baz alındığı motor bu seneki Supermoto S2 Dünya Şampiyonasını kazandı. Aynı motorun yol versiyonundan daha azını beklemek hata olur. Sıradan motosikletler gibi üstündeki motorun binlerce km servise uğramadan gideceğini düşünmeyin. Aynı şekilde pürüzsüz ve titreşimsiz aktarım da denkleme dahil değil. Enjektörlü V2 motorda dengeleme mili bulunmuyor. KTM'in tek silindirli supermotoları kadar rahatsız olmasa da sıradan bir V2 konforu beklememelisiniz.

Genlerini yarışlardan almış bir motordan bekleneceği üzere ön ve arka süspansiyon her türlü ayara sahip. Ayrıca arka süspansiyonda bağımsız düşük ve yüksek sürat sönümleme ayarı mevcut. Kısa boylu kullanıcılar için 918mm'lik sele yüksekliği sorun teşkil edebilir. Uyaralım. Ağırlığı düşük tutmak amacıyla motorda fazla plastik aksam kullanılmamış. Benzer şekilde dijital gösterge paneli de minimalist. Depo da bu trendden payını almış. Kapasitesi sadece 8lt.

Gelecekte SXV'nin 549cc'lik daha az sıkıştırma oranlı ve düşük devir limitli modeli de piyasaya sunulacak. Aprilia'nın söylediğine göre bu motor cadde kullanımına önem verenleri daha çok tatmin edecekmiş. Her iki motor seçeneği de enduro kıyafeti ile RXV adı altında sevenlerin beğenisine sunulacak. Enduro versiyonlarındaki temel fark daha ince ve offroad'a yönelik dişli lastikler, farklı fren, süspansiyon, vites kutusu oranları ve ihtiyaca göre ayarlanabilir ECU. Fiyat konusu henüz belli olmasa da ithalatın kısıtlı sayıda yapılacağına şüphe yok. Almak isteyenler şimdiden Aprilia bayisine gidip isimlerini yazdırsın.



Aprilia SXV450	Son Sürat:	193 km/s
	Güç:	60HP @ 11.500
	Motor:	449cc, 8V, SOHC, V2
	İletim:	5 vites, zincir
	Şasi:	Çelik
	Ön süspansiyon:	48mm USD çatal
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Arka süspansiyon:	Yükseklik ayarlı tek amortisör
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Ön fren:	320mm, 4 piston
	Arka fren:	240mm, 2 piston
	Kuru ağırlık:	120kg
	Sele yüksekliği:	918mm
	Benzin deposu:	7.8lt
	Lastikler, ön/arka:	120/70ZR17, 180/55 ZR17



Aprilia Pegaso Trail	Son Sürat:	170 km/s
	Güç:	50HP @ 6250
	Motor:	659cc, 4V, SOHC, Tek Sil.
	İletim:	5 vites, zincir
	Şasi:	Çelik
	Ön süspansiyon:	45mm USD çatal
	Ayarlar:	Yok
	Arka süspansiyon:	Yükseklik ayarlı tek amortisör
	Ayarlar:	Yük, geri sekme
	Ön fren:	300mm, 2 piston
	Arka fren:	240mm, 2 piston
	Kuru ağırlık:	-
	Sele yüksekliği:	820mm
	Benzin deposu:	16lt
	Lastikler, ön/arka:	100/90R19, 130/80 R17

Aprilia Pegaso Trail

Pegaso Starada'nın toprakta giden modeli diyebiliriz kısaca.

Yol versiyonundan farklı olarak telli jantlar, dişli lastikler, 2 pistonlu kaliperler (Pegaso'da 4'lü kaliper), daha küçük fren diskleri, yükseğe konumlanmış ön çamurluk ve 2 konuma ayarlanabilir ön cam var.

Motor olarak Pegaso'da kullanılan ünite aynen korunmuş. 659cc'lik dengeleme miline sahip tek silindir, 50 HP güç üretiyor. Aktarım 5 vitesli kutu ile sağlanıyor. Motosikletin herşeyi yapabilir imajını kuvvetlendirmek için oldukça fazla opsiyonel aksesuara sahip olacağını söyleyebiliriz, mesela sert çantalar, karbon karenej parçaları, Akrapoviç egzoz vb.

Aprilia Tuono 1000R

Sert İtalyan yol savaşçısı için yeni görünüm, aynı karakter.

Aprilia Mille'nin soyunmuş versiyonu olan Tuono 2006'da tamamen yenilenmiş olarak karşımıza çıkıyor. En başta, eskiden temel olarak Mille alınıyorken artık RSV-R kullanılıyor. Bunun anlamı yeni alaşım şasi, göz alıcı muz arka maşa, tamamen ayarlan-



Aprilia Tuono 1000R	Son Sürat:	255 km/s
	Güç:	133HP @ 9500
	Motor:	998cc, 8V, DOHC, V2
	İletim:	6 vites, zincir
	Şasi:	Alaşım
	Ön süspansiyon:	43mm USD çatal
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Arka süspansiyon:	Yükseklik ayarlı tek amortisör
	Ayarlar:	Yük, geri sekme
	Ön fren:	2x320mm, 4 piston
	Arka fren:	220mm, 2 piston
	Kuru ağırlık:	178kg
	Sele yüksekliği:	810mm
	Benzin deposu:	18lt
	Lastikler, ön/arka:	120/60 ZR17, 190/55 ZR17

abilir 43mm'lik Showa ön çatal ve ön yüklemeye ve sekme ayarlı (preload & rebound) Sachs arka amortisör. 998cc'lik 60 derecelik V motoru durdurmak, 4 pistonlu Brembo fren sisteminin görevi. Fabrika verilerine göre Tuono 9500 devirde 133HP güç üretiyor ve RSV'de kullanılan yakın oranlı şanzımanla kaydırmalı debriyaja sahip.

Eskisinde olduğu gibi, baz aldığı süperspor motor ile aralarındaki tek fark plastik karenaç olmaması ve düz, geniş gidon. Enteresane şekilde, yeni motorda farların altında Ram-Air yarığı göze çarpıyor. Aprilia'nın iddiasına göre piyasada basınçlı hava emişi kullanılan tek çıplak motor Tuono. İlave olarak yeni motorda 40 tur hafızalı tur zaman ölçer ile immobilizer mevcut.

Halefinden daha hafif, kısa ve daha alçak seleye sahip yeni Tuono, bu haliyle eski karakterinden birşey kaybetmemiş gibi duruyor; geniş gidonlu, az plastikli bir süperspor makine. Seçilebilecek renkler gümüş, siyah ve kırmızı üstüne kendini fazlasıyla belli eden grafikler.

Buell XB12X Ulysses

Çok amaçlı motorlar gelişen piyasada en fazla paya sahip olan kategori olun-



Buell XB12S Ulysses	Tork:	81lb.ft @ 6000
	Güç:	100HP @ 9500
	Motor:	1203cc, 4V, OHC, V2
	İletim:	5 vites, kayış
	Şasi:	Alaşım
	Ön süspansiyon:	43mm USD çatal
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Arka süspansiyon:	Tek amortisör
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Ön fren:	375mm, 6 piston
	Arka fren:	240mm, 1 piston
	Kuru ağırlık:	193kg
	Sele yüksekliği:	841mm
	Benzin deposu:	16,7lt
	Lastikler, ön/arka:	120/60 ZR17, 180/55 ZR17

ca Buell da pastadan pay sahibi olmak istemiş ve Ulysses'i hazırlamış. Ancak sektörden pay kapmak sanıldığı kadar kolay değil. Macera-spor olarak anılan kategoride olan motorlar en azından bir, tercihen her iki alanda da başarılı olmak zorunda.

Motorun hitap ettiği kitle, gizli den gizliye BMW GS isteyen vatansever Amerikalılar ile farklı bir motor arayanlar. Avrupa'ya sınırlı sayıda ithal edileceğinden, sıradışlılık fabrika çıkışı geliyordiyebilirdi. Eminiz ki şehir içinde geniş gidonu sayesinde trafikte ilerlerken harika olacaktır. Dayanıklı elcik korumaları ile gerektiğinde sıkıştıran arabaların aynalarını dağıtabilirsiniz bile. Sadece uzun bacaklara, kuvvetli kollara ve iyi yön duygusuna (U dönüşlerini beceremiyor) sahip olmanız gerektiğini hatırlatalım.

Asıl soruya gelirsek, 1200 GS ile boy ölçüşebilir mi? GS ile Ulysses arasındaki tek benzerlik dış görünüş değil, ondan emin olabilirsiniz. Ulysses'in İngiltere satış fiyatı 8195 Sterlin. GS'e göre aralarında 500 Sterlin fark var. Ne yazık ki bu karşılaştırma seleye oturana kadar sürüyor. İster yolda ister arazide 1200 GS kalitesinin yanına bile yaklaşmıyor.

Buell Lightning Long XB12Ss

Uzun boylu olup da Lightning'in GP ayarındaki boyutlarına sığmayanlar için Buell büyütülmüş model hazırlamış. Görünüş olarak güncel Lightning ile arada fark yokmuş gibi görünse de aslında bu yeni bir motor. İsmindeki uzun ekinden anlaşılacağı üzere, mevcut motor daha uzun tekerlek açıklığı, daha yatık gidon açısı, daha fazla sele-ayaklık mesafesi sunacak şekilde modifiye edilmiş. Bunun sonucunda standart Lightning'in akıllara ziyan kullanım karakteri biraz uysallaşmış. Buell'in holigan karakteri temel alım sebebi olan kullanıcılar için bu kötü haber olsa da motordan beklentisi daha sakin sürüş olan alıcılar için Buell'in artık bir seçenek sunması güzel.

Uzatılmış şasi, 10mm daha yüksek sele ve yeniden ayarlanmış peg'ler sayesinde daha konforlu sürüş pozisyonu yakalanmış. Uzayan şasi sayesinde benzin deposu 2 litre büyümüş, toplamda 16,7lt hacime ulaşmış (depo şasinin içinde). Toplam ağırlık 2kg artarken, ön çatalın dikeye yaptığı açısı (rake) 23.5°'ye yükseltilmiş. Eski motorda bu açı 250cc'lik MotoGP motosikletlerindeki gibi 21 derece idi. Trail mesafesi bu değişiklikler sonucunda 35mm'den 119mm'ye çıkmış. Böylece ekstra stabilite sağlanmış. Arka



Buell L Long XB12Ss	Tork:	81lb.ft @ 6000
	Güç:	100HP @ 9500
	Motor:	1203cc, 4V, OHC, V2
	İletim:	5 vites, kayış
	Şasi:	Alaşım
	Ön süspansiyon:	43mm USD çatal
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Arka süspansiyon:	Tek amortisör
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Ön fren:	375mm, 6 piston
	Arka fren:	240mm, 1 piston
	Kuru ağırlık:	181kg
	Sele yüksekliği:	775mm
	Benzin deposu:	16,7lt
	Lastikler, ön/arka:	120/70 ZR17, 180/55 ZR17



Ducati Paul S. 1000 LE	Tork:	67lb.ft @ 6000
	Güç:	91HP @ 8000
	Motor:	992cc, 4V, Desmo, V2
	İletim:	6 vites, zincir
	Şasi:	Trellis çelik
	Ön süspansiyon:	43mm Öhlins USD çatal
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Arka süspansiyon:	Tek Öhlins amortisör
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Ön fren:	2x320mm, 2 piston
	Arka fren:	245mm, 1 piston
	Kuru ağırlık:	181kg
	Sele yüksekliği:	825mm
	Benzin deposu:	-
	Lastikler, ön/arka:	120/70 ZR17, 180/55 ZR17

maşa da büyümeden nasibini almış. Bağlantı noktaları daha ileri alınan maşa sayesinde toplam tekerlek açıklığı 1360mm olmuş. Uzun dediğimize bakmayın. Lightning Long'un tekerlek açıklığı hâlâ CBR600RR'dan 40mm daha kısa.

Bunun dışında 1203cc'lik V2 Harley motorunda değişikliğe gidilmemiş. Fiyat olarak mevcut Lightning'den %2 daha pahalıya satılacak olan Long modelinde renkler sarı renkli jant ile mavi ve siyah, turuncu ile de karenaj rengi ile aynı jant olarak belirlenmiş.

Ducati Paul Smart 1000 LE

Paul Smart 1972'de Imola 200'ü kazandığında tarihi değiştirdiğinden habersizdi. Kimsenin haberdar olmadığı ve kullanmak istemediği, desmodromic motorun ilk denemesi olan Ducati 750'nin zafer kazanmasından sonra Ducati tüm yarış motorlarında ve nihayetinde yol motorlarında aynı prensibi uygulamaya karar verdi. Aslına bakarsanız firmanın son 30 yılda gerçekleştirdiği tüm değişiklikler Imola'daki bu zafere kadar takip edilebilir.

1000LE, lansmanı yapılan üç spor klasikten biri. Diğerleri Sport 1000 ve Nisan'da çıkacak olan GT 1000. Herbiri 70'li yıllarda ünlü olan bir modelden esinlenerek şekillendirilmiş ancak hiçbirisi bir replika değil. Teknolojik ve özellik olarak günümüz motorlarından farklı olmayan Sport Classic'lerin tasarımı sadece eskide alınmış. İki sene önce Tokyo Motor fuarında gün ışığına çıkan motorlara ilgi fazla olunca Ducati yetkilileri üretme kararı almışlar. Aslına bakarsanız, söyledikleri zaman çizelgesinin de önüne geçmişler. 3 ay sonra piyasaya çıkacak olan GT1000 ile seri tamamlandığında, söz verdikleri zamandan bir sene önce motorları hazırlamış olacaklar.

1000 LE'de kullanılan motor pek çok Ducati modeline can veren 1000DS motoru. Monster, SüperSpor ve Multistrada'da aynı motorun değişik versiyonlarını görmek mümkün. Motor orta ve üst devirlerde gaz açımına anında cevap verse de alt devirlerde sarsıntılı sürüşe neden oluyor. Şehir kullanımında ağır ve sert debriyaj ile sürekli ayar gerektirdiğinden sürücüyü yoruyor. Ancak önünüz açıldığında ve gaz verdiğinizde yürüyen aksamın 70'lerden gelmediğine emin oluyorsunuz. 9000 devirde ateşleme kesen motorda hiçbir zaman tork eksikliği görülüyor. Her vites ve her devirde istikrarlı şekilde ileri atılıyor 1000 LE.

Motor ve yürüyen aksam harika olsa da ergonomik olarak aynı oranda rahatsız olan 1000 LE'de, alçak ve uzak gidon yüzünden bileklere aşırı yük biniyor. 15'lik depo bitmeden çok önce mola vermek gerekiyor. Görünüş olarak oldukça etkileyici olsalar da siyah ve dev gibi iki egzoz görüntüyü bozuyor. Bu kadar büyük olmalarının nedeni Sport Klasiklerin Euro 3 şartını sağlayan ilk Ducati'ler olması. Ama merak etmeyin, Termignoni şimdiden alternatif egzoz üretmiş durumda.



Ducati Sport Classic 1000	Tork:	67lb.ft @ 6000
	Güç:	91HP @ 8000
	Motor:	992cc, 4V, Desmo, V2
	İletim:	6 vites, zincir
	Şasi:	Trellis çelik
	Ön süspansiyon:	43mm USD çatal
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Arka süspansiyon:	Tek amortisör
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Ön fren:	2x320mm, 2 piston
	Arka fren:	245mm, 1 piston
	Kuru ağırlık:	179kg
	Sele yüksekliği:	825mm
	Benzin deposu:	-
	Lastikler, ön/arka:	120/70 ZR17, 180/55 ZR17

Ducati Sport Classic 1000

2 numaralı Sport Classic'imiz Paul Smart modelinin çıplak, cafe racer versiyonu.

Motor, şasi, frenler, egzoz aynı olsa da Paul Smart modelindeki Öhlins süspansiyon önce Marzocchi çatal ve arkada Sachs amortisörle değiştirilmiş. Ayrıca gidon amortisörü de aksesuar listesinden çıkartılmış. Bunun sonunda fiyatı 1000 LE'ye göre 3000 Euro daha ucuz. Ama yürüyen aksamdaki ucuza kaçma yola çıkınca darbeleri yeterince emememe ve sert bir sürüş olarak geri dönüyor. Motor piyasaya kırmızı, sarı ve siyah renk seçenekleri ile sunulacak.



Ducati S2R1000	Son sürat:	222 km/s
	Güç:	95HP @ 7750
	Motor:	992cc, 4V, V2
	İletim:	6 vites, zincir
	Şasi:	Trellis çelik
	Ön süspansiyon:	43mm Öhlins USD çatal
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Arka süspansiyon:	Yükseklik ayarlı tek amortisör
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Ön fren:	2x320mm, 4 piston
	Arka fren:	245mm, 1 piston
	Kuru ağırlık:	178kg
	Sele yüksekliği:	800mm
	Benzin deposu:	14lt
	Lastikler, ön/arka:	120/60 ZR17, 180/55 ZR17

Ducati S2R 1000

Ducati oldukça geniş olan Monster ailesine 2006'da yeni bir üye daha katıyor, S2R 1000.

Mevcut M1000S'te kullanılan hava soğutmalı, 1000cc, 2 sübap, çift bujili motor, şu an satılmakta olan 803cc (S2R) ve 4 sübaplı 996 serisi(S4R) motorunun arasındaki boşluğu dolduracak. Motor üzerinde oynanma yapılmamış. Yürüyen aksam standart Monster'lardan farklı, tüm SR serisinde olduğu gibi. Arkada %20 oranında ağırlık indirimi sunan tek taraflı maşa kullanılmış. Maşaya bağlı Sachs amortisörü önde tam ayarlı Showa çatal tamamlıyor. Frenler 4 kaliperli Brembo. Jantlar ise hafif alaşım Marchesini olarak tercih edilmiş. Tüm SR serisinde olduğu gibi S2R 1000'de de karakteristik kıvrımlı egzoz kullanılıyor. Ayrıca standart Monster'lardan farklı olarak pegler daha yukarı konumlandırılmış. Yan panellerin karbon-fiber olduğunu hatırlatalım. Mevcut renkler arasında siyah üzeri beyaz çizgi, sarı üzeri siyah çizgi ve kırmızı üzeri beyaz çizgi sunulacak.

Honda CBF1000

CBF600'ün başarılı satış grafiğini gören Honda aynı motorun büyük hacimlisi ni piyasaya sürme kararı aldı. Kimilerine göre sıkıcı sayılan CBF600 pek çokları için ucuz büyük eğlence anlamına geliyor.

Küçük kardeşi ile aynı basit çelik şasiyi kullanan yeni CBF'in tekerlek mesafesi ve gidon geometrisi bile 600'lükle aynı. Tek fark üstünde 2005 CBR1000RR Fireblade'in enjeksiyonlu, 150 beygirlik motorunun modifiyeli hali olması. Modifiyeli denildiğine bakmayın, Honda için kullanıcı dostu demek beygir gücünü düşürmek anlamına geliyor. Üzerinde oynamalar yapılan Fireblade motoru 600'lük sınıf için bile düşük sayılabilecek seviyede 100 beygir üretiyor. Honda'ya göre CBF'te beygir gücünden ziyade tork daha önemliymiş. Gerçi bunu ehliştirdikleri her motor için tekrarlıyorlar ama neticenin boğazı sıkılarak nefes alması engellenen bir atlet olduğunu herkes biliyor. Karşılaştırmak gerekirse, Yamaha'nın yeni 1000'lik Fazer'i R1'den alınan litrelik motor kullanıyor, yarı karenaja sahip, şasi olarak CBF'a benziyor ama 150 beygire sahip. Elimizde bir adet giriş seviyesinde litrelik motor bir adet de gerçek güçlü motor seçeneği olduğunu bilmek güzel ama insan merak etmeden duramıyor, CBF şasisinde hakiki Fireblade motoru nasıl olurdu acaba?

Motoru bir kenara bırakırsak, CBF'in pratiklik hanesi oldukça kalabalık. 3 farklı konuma ayarlanabilir sele ve mesafe ayarlı gidon her kullanıcı için ideal sürüş pozisyonu sunacak. Ön cam iki farklı yüksekliğe ayarlanabiliyor. Basit süspansiyon sistemi sadece



Honda CBF1000	Son sürat:	240 km/s
	Güç:	96,5HP @ 8000
	Motor:	998cc, 16V, DOHC, Sıra 4
	İletim:	6 vites, zincir
	Şasi:	Çelik
	Ön süspansiyon:	41mm teleskopik çatal
	Ayarlar:	Yok
	Arka süspansiyon:	Prolink amortisör
	Ayarlar:	Yük
	Ön fren:	2x296mm, 4 piston
	Arka fren:	240mm, 1 piston
	Kuru ağırlık:	220kg
	Sele yüksekliği:	795mm
	Benzin deposu:	19lt
	Lastikler, ön/arka:	120/70 ZR17, 160/60 ZR17



Honda Deauville	Son sürat:	190 km/s
	Güç:	65HP @ 8000
	Motor:	680cc, 8V, SOHC, V2
	İletim:	5 vites, şaft
	Şasi:	Çelik
	Ön süspansiyon:	41mm USD çatal
	Ayarlar:	Yok
	Arka süspansiyon:	Yükseklik ayarlı tek amortisör
	Ayarlar:	Yük
	Ön fren:	2x296mm, 3 piston
	Arka fren:	276mm, 2 piston
	Kuru ağırlık:	236kg
	Sele yüksekliği:	806mm
	Benzin deposu:	19,7lt
	Lastikler, ön/arka:	120/70 ZR17, 150/70 ZR17

arkada sertlik ayarı sunuyor. Fren sistemi standart önde çift disk ve 4 potlu kaliperden oluşuyor. Ön arka bağlantılı ABS fren sistemi seçenek listesinde. Renk seçenekleri olarak turuncu, gümüş, siyah, mavi ve yeşil mevcut.

Honda Deauville

Pan European'ın küçük kardeşi bu sene yenilenmiş olarak karşımıza çıkıyor. Kozmetik olarak hafif makyajlanmış gibi görüldüğüne aldanmayın, kıtalararası yol yapсын diye tasarlanan Deauville baştan aşağı değişti.

Honda, silindir yarıçapını 2mm arttırarak motor hacmini 647cc'den 680cc'ye çıkartmış. Eski karbüratörlü besleme sistemi çöpe atılıp enjeksiyona geçilmiş. Eski motorun 3 sübaplı silindir kafaları 4 sübaplı hale gelmiş, sıkıştırma oranı arttırılarak üretilen güç arttırılmış. Artık 65 beygir üreten motorun torku %15 daha fazla.

Çelik şasi ve ön taraftaki 41mm'lik ayar sunmayan çatalda bir değişiklik yok. Ancak arka amortisöre 40 farklı pozisyona ayarlanabilecek sertlik düğmesi eklenmiş. ABS opsiyon listesine alınmış.

Pan European'dan esinlenen yeni tasarım ile karenaj genişlemiş, ayarlanabilir ön cam eklenmiş, sele yüksekliği azaltılmış ve gidon 3cm yukarı çekilmiş. Gösterge paneli yenilenen motorun depo hacmi 1lt arttırılmış. Büyük değişikliklerden biri entegre yan çantaların artık 10lt daha fazla hacim sunması. Beyaz, gri, siyah ve metalik siyah seçilebilecek renkler.

Honda CBR1000RR Fireblade

Mevcut Fireblade için yetersiz mi diyorsunuz? O zaman size yenisinden bir tane verelim. Temelde eski motorla aynı hacimde olan 998cc'lik sıralı 4 silindir yeni motorda detay işçiliği yapılarak birkaç fazla beygir üretmesi sağlanmış. Ayrıca toplam ağırlık da elden geçirilerek beygir gücü/ağırlık oranı arttırılmış.

Gücün yükselmesinin ana sebebi daha geniş emme ve egzoz sübapları kullanılmış olması. Bu sayede sıkıştırma oranı 11.9:1'den 12.2:1'e arttırılan yanma odasına daha fazla oksijen+yakıt karışımı dolabiliyor. Yeni egzoz şaftı eskisinden 450g daha hafif ve yeni sübap yayları sayesinde yüksek devir kontrolü daha iyi hale gelmiş. Kırmızı devir bandı 550 devir ileri giderek 12200'e yükselmiş. Artan gücü karşılama diye krank mili kuvvetlendirilmiş (forged) olanla değiştirilmiş.

Yeni ECU programı ile daha doğrusal güç üretimi ve pürüzsüz gaz tepkisi amaçlanmış. Yeni radyatör eskisine oranla daha dar ve ince. Titanyumdan üretilen yeni egzoz da eski Fireblade'dekinden hafif. Arka dişliye iki diş ilave edilerek ivmelenme arttırılmış. Devir bandının daha ileride bitmesi sayesinde son süratte değişiklik olmaması lazım.



Honda CBR1000RR	Son sürat:	286 km/s
	Güç:	169,5HP @ 11.250
	Motor:	998cc, 16V, DOHC, Sıra 4
	İletim:	6 vites, zincir
	Şasi:	Alüminyum alaşım
	Ön süspansiyon:	43mm teleskopik çatal
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Arka süspansiyon:	Prolink amortisör
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Ön fren:	2x320mm, 4 piston
	Arka fren:	220mm, 1 piston
	Kuru ağırlık:	176kg
	Sele yüksekliği:	831mm
	Benzin deposu:	18lt
	Lastikler, ön/arka:	120/70 ZR17, 180/55 ZR17

Süspansiyon sistemi de değişimlerden nasibini almış. Çatal açısı 0.25 derece azaltılmış. Bunun sonucunda trail mesafesi 2mm azalmış. Yeni siyah arka salıncak sayesinde iz mesafesi 10mm ufalmış. Bunun haricinde süspansiyon ayarlarına dokunulmamış. Fren diskleri eskisine oranla büyümüş, önde 320mm'lik diskler var artık. Ancak kalınlıkları 0.5mm azaltılarak toplam ağırlıktan 300g kurtarılmış. Anlayacağınız üzere, tüm değişiklikler detaylarda saklı.

Dış tasarıma bakarsak, eskiye oranla fazla fark yok. Hatlar genel olarak yumuşatılmış. Sele altı egzoz civarı yeniden tasarlanmış.



Honda CRF250R	Son sürat:	136 km/s
	Güç:	42,2HP @ 11000
	Motor:	249cc, 4V, SOHC, Tekli
	İletim:	5 vites, zincir
	Şasi:	Alüminyum alaşım
	Ön süspansiyon:	47mm USD çatal
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Arka süspansiyon:	Prolink amortisör
	Ayarlar:	Yük, geri sekme, yüksek/düşük sürat sönümleme
	Ön fren:	240mm, 2 piston
	Arka fren:	240mm, 1 piston
	Kuru ağırlık:	93kg
	Sele yüksekliği:	965mm
	Benzin deposu:	7,3lt
	Lastikler, ön/arka:	80/100 21, 100/90 19

Satışa sunulduğunda seçebileceğiniz renkler siyah, gümüş ve kırmızı/siyah karışımı olacak.

Honda CRF250R

Honda 250'lik arazi canavarında 2006 için oldukça radikal değişikliklere gitmiş. Geçen sene cross yarışlarında 125cc 2 zamanlı ve 250cc 4 zamanlı kategorilerinde ile ona bile giremeyen Honda, bu sene Yamaha, Kawasaki ve KTM arasında kendine yer edinmek istiyor.

İşe motorla başlayalım. Yeni tasarlanan piston sayesinde sıkıştırma oranı saçma sayılabilecek bir seviyeye çıkartılmış, 12.9:1. Bu sayede motorun orta üst devirleri kuvvetlenmiş. Segmanlar daha ince seçilerek motor içi sürtünme azaltılmış. Aynı zamanda egzoz çıkışları yeniden tasarlanmış. Besleme yeni 40mm'lik Kelhin karbüratör ile sağlanıyor. Daha agresif kam profili uygulanan egzantrik mili sayesinde güç 42 beygire ulaşmış. Ateşleme zamanları egzantrik miline uygun seçilen motorda karakteristik çift egzoz var. Egzozun ikili seçilmesinin sebebi ağırlık merkezinin ortalanması ve dönüş ataletinin azaltılması.

Her iki taraftaki süspansiyon da yeni sübaplara sahip. Arka salıncak hafifletilmiş. Ön çatalın çeperi küçültülerek ağırlık tasarrufu sağlanmış.

Fikrimizi sorarsanız, eski motor bile pek çok kullanıcı için iyiden öteydi, yeni motorun harikalar yaratması lazım. Ancak bu kadar özel bir motorun ucuz geleceğini zannetmeyin sakın. Ülkemize gelirse o da.

Honda Gold Wing

Isıtma, radyo, cruise kontrol, airbag ile donatılan Gold Wing'e önümüzdeki sene bir de tavan eklerlerse şaşırmayacağız. Honda mühendisleri Gold Wing devine ne koyacaklarını bilemez durumdadır. 1832cc'lik yatık altı silindirli motor için geri vitesli otomatik vites kutusu? I-lh. Neon alt ışıklar? Keşke. Bilemeyenler için, 2006 Gold Wing ilk airbag uygulanan motor olarak sevenlerine sunulacak. Bunda böyle korkmadan arabaları sıkıştırabilirsiniz. Kaza halinde sizi seleye oturtacak kanepe boyutunda bir airbag patlamayı bekliyor.

Diğer değişikliklere bakarsak, emisyon değerlerini düşürmek amacıyla eklenen lineer hava/benzin (LAF) sistemini görüyoruz. Bu sayede motor Euro III normlarını karşıl hale gelmiş. Cruise kontrol sistemini devreden çıkartmak daha ergonomik hale getirilmiş. Ayrıca konfor yetmezmiş gibi opsiyonel konfor pakedi eklenmiş. Böylece elcik ve koltuk ısıtması 6 farklı seviyeye ayarlanabiliyor, sürücü ve yolcunun ayrı ısıtma kontrol kumandaları var ve ayağa sıcak hava üfleyen bir sistem mevcut.



Honda Gold Wing	Son sürat:	200 km/s
	Güç:	117HP @ 5500
	Motor:	1832cc, 12V, SOHC, Boxer 6
	İletim:	5 vites, şaft
	Şasi:	Alüminyum alaşım
	Ön süspansiyon:	43mm teleskopik çatal
	Ayarlar:	Yok
	Arka süspansiyon:	Prolink amortisör
	Ayarlar:	Yük
	Ön fren:	2x296mm, 3 piston
	Arka fren:	316mm, 3 piston
	Kuru ağırlık:	366kg
	Sele yüksekliği:	831mm
	Benzin deposu:	25lt
	Lastikler, ön/arka:	130/70 R18, 180/60 R17



Honda VFR	Son sürat:	244 km/s
	Güç:	107,3HP @ 10.500
	Motor:	782cc, 16V, DOHC, V 4
	İletim:	6 vites, zincir
	Şasi:	Alüminyum alaşım
	Ön süspansiyon:	43mm teleskopik çatal
	Ayarlar:	Yük
	Arka süspansiyon:	Prolink amortisör
	Ayarlar:	Yük, geri sekme
	Ön fren:	2x296mm, 3 piston
	Arka fren:	256mm, 3 piston
	Kuru ağırlık:	213kg
	Sele yüksekliği:	805mm
	Benzin deposu:	22lt
	Lastikler, ön/arka:	120/70 ZR17, 180/55 ZR17

Honda VFR

782cc'lik V4 2006 senesinde uzun süredir beklenen modifikasyona kavuşacak. VTEC sisteminin devreye giriş/çıkışında olan pürüzün artık geçmesi bekleniyor. VTEC sisteminde normalde 2 sübapla çalışan motor devir arttıkça 4 sübaplı hale geliyor. Bu sayede hem yüksek torklu alt/orta devir hem de yüksek devir çevirebilen ve güç üretebilen motor karakteristiği elde ediliyor. En azından Honda böyle olduğunu söylüyor. VTEC sisteminin çalışmaya başladığı zaman oluşan fiziksel sarsıntı (Honda'nın kendi kelimeleri) yeni motorda yapılan ayarlama sayesinde daha az hissedilir hale gelmiş. Yeni sistem ivmelenme sırasında 200 devir daha önce devreye girerek daha sarsıntısız geçiş sunuyor. Yavaşlama sırasında da 6150 devire kadar 4 süpap modunda kalmaya devam ediyor.

Mekanik açıdan yapılan diğer değişiklikler yeni ECU ve enjektörler. Umarız bu oynamalar VFR'ı tekrar sportif hale getirmeye yeter. Dış görünüşte ise fazla değişiklik yok. Beyaz sinyal lambaları, farların arasındaki parçanın gövde rengi olması ve ön camın aşağı indikçe kararması yapılan kozmetik yenilikler. Piyasaya çıktığında 3 farklı renk arasında seçim yapabileceksiniz, kırmızı, gümüş veya siyah.

Kawasaki ZZR1400

Abartılı ifadeler çoğu zaman ilgi çekmek için kullanılır ama izninizle bu sefer olması gereken yerde gereken lafı söyleyelim; bu alet de nereden çıktı yahu?!

Firmanın iddiasına göre ZZR üzerinde oturan motor bugüne kadar ürettiklerinin en kuvvetlisi imiş. Tamamıyla sıfırdan tasarlanan, enjeksiyonlu, ram-air'li (yüksek süratlerde aşırı besleme etkisi yaratıyor) motorun nefes alması şimdiye kadar kullanılan en büyük hava alığı tarafından sağlanıyor. Sesten hızlı gidebilen mevcut ZX-12R'den 200cc fazlası olan motorun 170 beygirin ötesinde ve 300km/s'ten yüksek son sürata ulaşacağını tahmin etmek zor değil. Kesin konuşmak için erken olsa da eldeki veriler Kawasaki'nin ciddi performans rakamları hedeflediğini gösteriyor. ZX-10R ile Ferrari Testarossa kırmısı gibi görünen motorda ön kareyaj pürüzsüz ve oldukça geniş. Ön tekerlek civarı mümkün olduğunca kapalı tasarlanarak aerodinamik sürtünme azaltılmaya çalışılmış. Kawasaki'nin sözleriyle, ZZR ileri aerodinamik paketiyle donatılmış durumda. Daha önceki ZZ-R'lerden farklı olarak yeni motorda sportiflik daha ön planda tutulmuş. Pist yarışçısı keskinliğinde tepkiler beklememek lazım, ne de olsa kategori olarak sport touring içinde yer alıyor. Ancak azaltılan ağırlık ve dik gidon geometrisi sayesinde akranlarından daha kıvrak olacağını tahmin ediyoruz.



Kawasaki ZZR1400	Son Sürat:	-
	Güç:	170HP
	Motor:	1352cc, 16V, DOHC, Sıra 4
	İletim:	6 vites, zincir
	Şasi:	Alüminyum monokok
	Ön süspansiyon:	43mm USD teleskopik çatal
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Arka süspansiyon:	Tek amortisör
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Ön fren:	2x310mm, 4 piston, radyal
	Arka fren:	250mm, 4 piston
	Kuru ağırlık:	-
	Sele yüksekliği:	-
	Benzin deposu:	-
	Lastikler, ön/arka:	120/70 ZR17, 190/50 ZR17

Yeni tasarım alüminyum monokok şasi önde USD çatala ve komik görünüşlü diskleri ısırarak radyal fren kaliperlerine ev sahipliği yapıyor. Diskler ve jantlar doğrudan ZX-10R'den alınma. Ana farlar da yeni ZX-10R'den alınma. Bunların yanında iki far daha var önde. Performans çitasını Hayabusa ve K1200S türevlerinden daha yükseğe taşıyıp taşımayacağı önemli olmayan ZZR1400'un uzun, ince, hafif ve manyak bir görüntüsü var. Kullanan herkes için yeterince güç ve son sürata sahip olacağını garanti edebiliriz.

Satışa çıkacak renkleri mavi, gri veya siyah olacak.

Kawasaki ZX-10R

Sele altı egzoz ve keskinleştirilen süspansiyon pist amaçlı üretilen motoru yumuşatmamış. Asla pratik yol motoru olarak kullanılmaması gereken bu alet geçen seneki dudak uçuklatıcı performansından birşey kaybetmeden 2006'ya giriyor. ZX-10R'nin tek bir amacı var. Pist rekorlarını altüst etmek.

Mevcut ZX-10R'nin güç olarak eksikliği olmasa da kullanıcısı motorun potansiyelini tam olarak kullanmakta zorlanıyordu. Kawasaki mühendisleri bu açığı görerek şaside değişikliğe gitmişler. Ön çatal ve arka amortisör elden geçirilmiş. Arka maşa yenilenecektir amortisör bağlantısı farklı noktaya alınmış. Öhlins gidon amortisörü standart aksesuarlara eklenmiş. Kawasaki'nin dediğine göre motorun sertlik dengesi daha iyi hale gelmiş. Bundan kasıt şasi ve diğer parçaların yük altında farklı bükülmelerini sağlayıp sürücünün motorla olan haberleşmesini arttırmak. Kullanıcı motoru daha iyi hissederek limitleri daha kolay zorlayabiliyor. Sürüş geometrisinde yapılan ufak değişikliklerin haricinde ağırlıkların kütle merkezinde yoğunlaşması Kawasaki'ye de sıçramış (Honda'cılar buna mass-centralization diyor). Bu sayede arka tekerleğin yer ile teması artıyormuş. Bize garip gelen, mass centralization derken teklî yan egzozun niye ikili hale gelip sele altına alındığı. Egzozu hem en arkaya hem de daha yükseğe koymak ağırlık merkezinden uzaklaştırmak olmuyor mu? Aslında egzozun yeni yerinin sebebi başka, Yamaha ve Honda egzozu buraya koyarak Kawasaki'den daha güzel görünerek iyi miktarda müşteri çaldı. Makyaj sayesinde, ZX-10R trendi yakalamaya çalışıyor.

Motorda yapılan değişiklikler verimi arttırılan yanma odası sayesinde daha az mekanik kayıp. Üretilen güçte fark olmasa da devir bandı boyunca daha yüksek güç göreceğiz. Ayrıca motorun gaza tepkisi daha yumuşak hale getirilmiş. Yeni motor Euro III normlarını karşılayabiliyor. Kozmetik olarak en büyük değişiklik farların yenilenmiş olması. Ayrıca sele altında gövde rengi ile uyumlu plastik kaplama var. Kareyaj elden

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



Kawasaki ZX-10R	Son sürat:	-
	Güç:	160HP
	Motor:	998cc, 16V, DOHC, Sıra 4
	İletim:	6 vites, zincir
	Şasi:	Alüminyum alaşım
	Ön süspansiyon:	43mm teleskopik çatal
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Arka süspansiyon:	Yükseklik ayarlı tek amortisör
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Ön fren:	2x300mm, 4 piston
	Arka fren:	220mm, 1 piston
	Kuru ağırlık:	-
	Sele yüksekliği:	-
	Benzin deposu:	-
	Lastikler, ön/arka:	120/70 ZR17, 190/55 ZR17

geçirelerek hava sürtünmesi daha az hale getirilmiş. Böylece pistte start-finish düzlüğünde daha yüksek sürat görebileceksiniz. Mevcut renk seçenekleri yeşil, gümüş ve siyah olacak.

Kawasaki ER-6F

Çıplak ER-6N giydirilip kullanılabilirliği artırılmış. Artık motorda full karenaaj var. Görüldüğü kadarıyla Z1000'e benzetmeye çalışmışlar sanki?

Piyasaya çıkmalı 10 dakika olmasına rağmen Kawasaki ER-6N'yi güncelleyerek tam karenaajlı halini önümüze koydu. 649cc'lik paralel iki silindire sahip motorda çelik şasi ve ZX-10R stili kıvrımlı fren diskleri var. N modelinden farklı olarak önde yeterince büyük ve



Kawasaki ER6-F	Son sürat:	-
	Güç:	70HP
	Motor:	649cc, 8V, DOHC, Sıra 2
	İletim:	6 vites, zincir
	Şasi:	Çelik
	Ön süspansiyon:	41mm teleskopik çatal
	Ayarlar:	Yük
	Arka süspansiyon:	Tekli amortisör
	Ayarlar:	Yük
	Ön fren:	2x300mm, 2 piston
	Arka fren:	220mm, 1 piston
	Kuru ağırlık:	178kg
	Sele yüksekliği:	790mm
	Benzin deposu:	15,5lt
	Lastikler, ön/arka:	120/70 ZR17, 160/60 ZR17



Kawasaki VN900 Classic	Son sürat:	-
	Güç:	60HP @ 11.250
	Motor:	903cc, 8V, SOHC, V2
	İletim:	5 vites, kayış
	Şasi:	Çelik
	Ön süspansiyon:	41mm teleskopik çatal
	Ayarlar:	Yük
	Arka süspansiyon:	Uni trak amortisör
	Ayarlar:	Yük
	Ön fren:	300mm, 2 piston
	Arka fren:	270mm, 2 piston
	Kuru ağırlık:	-
	Sele yüksekliği:	-
	Benzin deposu:	18lt
	Lastikler, ön/arka:	130/90 R16, 180/70 R15

gözü rahatsız etmeyen bir cam bulunuyor. Her iki modelde de gidon açığı ve yüksekliği aynı. Rüzgar korumasının artması ve göstergelerin yeniden tasarlanması harici, yolcu selesi gövde rengiyle uyumlu hale gelmiş. Piyasaya sunulduğunda kırmızı şasiye siyah gövde veya sarı şasiye gümüş gövde renk seçenekleri olacak.

Kawasaki VN900 Classic

VN2000'den gözü korkanlar için Kawasaki VN800 modelini büyütmüş.

Sıvı soğutmalı, tembel 903cc'lik V2 motor orta devir performansını arttırmak için tasarlanmış. Üretilen tork (beygir demeye dilimiz el vermedi) arka teker kayış vasıtasıyla aktarılıyor. Dış görünüşte de ufak değişiklikler yapıldı VN1600 ve VN2000 tarzına yaklaştırılmış.

Moto Guzzi Griso 1100

Moto Guzzi, Griso'nun geliştirilmesi için bir servet harcadı. Parasını hakedecek kadar iyi olabilecek mi?

Griso, Moto Guzzi'nin son on sene içinde ürettiği en modern görünümlü motor. Hayatına 2002 Münih motor fuarında başlayan Griso, aldığı olumlu yorumlar sonunda üretilebilirlik ihtimalini yakalamış, sonrasında bürokrasi dağlarını bir şekilde aşarak İtalya'nın göller bölgesi olan Mandello del Lario'daki üretim bantlarına ulaşmıştı.

Tasarımın güzel olup olmadığına siz karar vereceksiniz elbette ama bana kalırsa yeni motor Moto Guzzi'nin 1976 Le Mans modelinden sonra çıkan en dinamik hatlara sahip model. Tasarım, Brevia ve Morini Corsaro'yu hazırlayan ekibe ait. Ar-Ge'sine 6 milyon Euro harcanan Griso'nun yüksek satış adetlerine ulaşarak firmayı saplandığı bataktan kurtarması bekleniyor. Bu denli maliyetli tasarım aşamasında paraların nereye gittiği kullanılan kaliteli malzemelere ve detay işçiliğine bakınca anlaşılıyor.

Kabul etmek lazım ki, Griso üzerindeki motor Nuh'un gemisini yürütmekte kullanılan ile aynı. Her Moto Guzzi'de gördüğümüz motorun elden geçmiş hali. Ancak 130 beygirin peşinde değilseniz, Brevia 1100'ün ürettiği 110 beygirin üstüne eklenen birkaç beygir size fazlasıyla yetecektir. Guzzi'lerin problemliler bölgerlerinden olan vites kutusu tekrar tasarlanmış. Artık daha sessiz ve yumuşak çalışıyor. Buna rağmen %20 olasılıkla birinci vitese atarken sert bir "klonk" sesi duyacaksınız. Bunun dışında oldukça güvenilir olduğunu söyleyebiliriz. Vites geçişleri net, hatalı boş vitese düşmeler yaşanmıyor. Suzuki vites kutularına alışık olanlar için ufak klikler eşliğinde değişen viteslerle karşılaştırdığınızda vites mesafesi gereksiz uzun ve geçişler yeterince keskin olmayabilir. Debriyajsız vites geçişleri çok hassas gaz ve ayak ayarı gerektiriyor ve sarsıntısız geçişler hâlâ gerçekleştirilemiyor. Özellikle 2 ve 3 ekstra sarsıntılı. Sağ elini ayarlayamayanlar şaft üzerine yük bindirerek motorun dengesini sarsabiliyor. Bu etki eski Guzzi'ler kadar rahatsız edici değil. Mühendisler şaft aktarımını geliştirmek için oldukça



Moto Guzzi Griso 1100	Son sürat:	-
	Güç:	-
	Motor:	1064cc, 4V, V2
	İletim:	6 vites, şaft
	Şasi:	Çelik
	Ön süspansiyon:	43mm USD çatal
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Arka süspansiyon:	Yükseklik ayarlı tek amortisör
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Ön fren:	2x320mm, 4 piston
	Arka fren:	282mm, 2 piston
	Kuru ağırlık:	227kg
	Sele yüksekliği:	800mm
	Benzin deposu:	18lt
	Lastikler, ön/arka:	120/70 ZR17, 180/55 ZR17

zaman harcamış, belli. Kötü gaz kumandalarında bile sarsılma gevşek bir zincir kadar. Üretilen tork alt devirlerde oldukça tatminkâr ivmelenmeye olanak sağlıyor. Bunun yanında son dişlinin Brevi'den %8 daha kısa tutulması sayesinde ara hızlanmalar kuvvetlenmiş. Bunun negatif etkisi son süratte görülüyor. Ama ön camı olmayan çıplak bir motorda son sürat zaten anlam taşımıyor. Brevi'nin elden geçen motoru maksimum torkunu 400 devir daha önce veriyor (6400d/d).

Geniş gidon sayesinde motorun kontrolü sürücüyü zorlamıyor. Hatta Griso'nun görünüşünden daha kıvrak olduğunu söyleyebiliriz, özellikle çok uzun iz mesafesi düşünülürse. Öndeki tam ayarlı Showa çatal ve arkadaki Boge amortisör motorun 227kg'lık ağırlığı ile başa çıkabiliyor. Frenlerin Brembo Gold serisinden olduğunu ve hem fren hem debriyaj kolunun ayarlanabilir olduğunu belirtmeden geçmeyelim. Sürüş pozisyonu olarak hafif öne yatar vaziyettesiniz. Uzun sürüşler harici rüzgardan rahatsız olunmuyor. Ancak motor üstünde çokça vakit geçirecekler için mini ön cam aksesuar listesinde.

Hatasız çalışan besleme sistemi, alçak sele ve yeterli dönüş çapı sayesinde şehiriçinde zorlanmadan gidebiliyorsunuz. Su damlası şeklindeki aynalar her devirde arkayı bulanmadan gösteriyor. Analog devir göstergesi ve dijital hız göstergesi sorunsuz okunuyor. Hatta çok işlevli bilgisayar ekranında lap timer bile mevcut. Griso'nun track day yapacağını düşünür müydünüz? Önümüzdeki seneler içinde motorun 750cc'lik versiyonunun da çıkacağı rivayetler arasında.

Suzuki GSX-R600 & 750

Geçen sene yenilenen GSX-R1000'den sonra sıra küçük kardeşler olan 600'lük ve 750'likte. Bu senenin en iyi SS motoru seçilen K5 Gixxer'in tüm iyi özellikleri, sürüş pozisyonu, motor iç aksamı, sıra dışı egzozu yeni GSX-R'lar tarafından klonlanmış. Suzuki'nin bunu yapacağını zaten bekliyorduk ama değişikliklerin basit kozmetik oynamalar değil, baştan aşağı yeniden tasarım olması hoş bir sürpriz.

Eski reenkarnasyonlarda olduğu gibi 600 ve 750 aynı şasiyi kullanıyor. Şasinin kafa bağlantısı daha sağlam hale getirilerek dayanıklılık artırılmış. Arka maşa sıfırdan tasarlanmış. Ön çatalın açısı 0.2 derece dikleşmiş, bunun sonucunda trail mesafesi 97mm'ye çıkmış. Sürüş etkisi nedir diyorsanız, stabilizeen fedakarlık etmeden motordan daha net tepki almak diyelim. İz mesafesi aynı kalan GSX-R'larda USD çatalın altında radyal fren kaliperleri ile çapları 310mm'ye yükselen diskleri görüyoruz. Yeni jantların kolları inceltirilerek ağırlıktan tasarruf edilmiş.

Motorlara bakarsak vites kutusu ve debriyaj yukarı alınarak egzoz için yer açılmış olduğunu görüyoruz. Böylece egzozun ağırlığı mümkün olduğunca ağırlık merkezine yakın tutularak sürüş dinamikleri geliştirilmiş. En küçük kardeşin 599cc'lik motorun



Suzuki GSX-R600	Son sürat:	265 km/s
	Güç:	105HP
	Motor:	599cc, 16V, DOHC, Sıra 4
	İletim:	6 vites, zincir
	Şasi:	Alüminyum alaşım
	Ön süspansiyon:	43mm USD çatal
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Arka süspansiyon:	Yükseklik ayarlı tek amortisör
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Ön fren:	2x310mm, 4 piston
	Arka fren:	220mm, 1 piston
	Kuru ağırlık:	-
	Sele yüksekliği:	810mm
	Benzin deposu:	17lt
	Lastikler, ön/arka:	120/70 ZR17, 180/55 ZR17

borexstroke değerleri değişmemiş ancak yakıt/hava karışım emme boruları 40mm'ye çıkartılmış. Ortaçarda kardeşite ise yeni silindir ölçüleri var. Herkes kısa stroke mesafeli, yüksek devir çevirebilen motora yönelirken GSX-R 750'nin silindir çapı 2mm azalırken stroke mesafesi 2.7mm artmış. Bunun sonucunda motorun toplam kalınlığı azalmış, 1kg hafifleme sağlanmış ve alt/orta devirler kuvvetlenmiş. Artık 600'lük ile 750'lik arasındaki fark daha kolay anlaşılacak.

SS motor standardı için konforlu sayılabilecek bir sürüş pozisyonu mevcut. Sele 15mm alçalmış, motor daha kompakt hale gelmiş. Ancak GSX-R'ların pist motorları olduğunu unutmadan "konforlu" yorumumuzu dikkate alın. Yeni yan karej panelleri ile hava alıkları motoru olduğundan daha agresif ve ince gösteriyor. Ama gözleriniz sizi yanıltmasın. Yeni motorlar eskisinden birkaç mm kısa olsa da 3cm daha yüksek.



Suzuki GSX-R750	Son sürat:	281 km/s
	Güç:	125HP
	Motor:	749cc, 16V, DOHC, Sıra 4
	İletim:	6 vites, zincir
	Şasi:	Alüminyum alaşım
	Ön süspansiyon:	43mm USD çatal
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Arka süspansiyon:	Yükseklik ayarlı tek amortisör
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Ön fren:	2x310mm, 4 piston
	Arka fren:	220mm, 1 piston
	Kuru ağırlık:	-
	Sele yüksekliği:	810mm
	Benzin deposu:	17lt
	Lastikler, ön/arka:	120/70 ZR17, 180/55 ZR17

Satışa sunulduğunda 600'lük için kırmızı/siyah, siyah/gri, mavi/beyaz, gümüş/beyaz ve sade beyaz renkleri, 750'lik için de sarı/siyah, kırmızı/siyah, mavi/beyaz ve sade siyah seçenekleriniz olacak.

Suzuki GSR600

Bir firmanın kaç tane orta sınıf motoru olabilir? Suzuki'nin 5. üyesi başarılı olacak gibi duruyor.

B-King konseptinin yaşama geçmiş hali olan GSR600'da GSX-R600'den alınan motor bulunuyor. 600 kategorisinde DL650, SV650, Bandit 650 ve GSX-R600'ün yanında beşinci motor olarak karşımıza çıkan GSR, resmi kaynaklara göre SV650'den biraz daha sportifmiş (SV için de Bandit'ten daha sportif demişlerdi).

B-King konseptinden doğrudan alınan pek çok parça var. Mesela sinyaller, iki renkli sele, depo ve sele altı egzozlar. Ancak şasi pek çoğumuzun beklediğinden daha uysal ve sıradan. Radyal frenler, USD çatal ve bir çuval dolusu gösteriş bekliyorsanız yanılıyor-sunuz. Motorda standart ekipman kullanarak fiyatı düşük tutmayı amaçlamış Suzuki. Buna rağmen kağıt üzerinde Yamaha FZ6 ve Honda Hornet ile rahatça baş edecek gibi görünüyor. GSX-R'dan alınan motor 12.5:1 oranındaki sportif sıkıştırmasını korumuş. Aynı zamanda 38mm'lik emme boruları ve çift gaz kelebekleri de duruyor. Tek fark, egzantrik mili profili değiştirilerek orta devirde üretilen tork artırılmış.

Die-cast tekniği ile üretilen alüminyum şasi üzerinde önde yük ayarlı Kayaba çatal, arkada ise hem yük hem geri sekme ayarlı amortisör var. Gidon geometrisi oldukça kıvrak gözüküyor. Rake açısı 25.5 derece, trail mesafesi ise 109mm. Sele yüksekliği 785mm. Ön diskler 310mm çapında ve 4 potlu kaliperlere sahip.

Göstergeler analog devir, dijital hız ve aynı bir ekranda saat, tripmetreler, vites konumu ve toplam km şeklinde. Anahtar deliği gidon üzerine değil, deponun önüne konumlandırılmış. Ayrıca arka stoplar ikili LED'den oluşuyor.

Suzuki GSF1200/S Bandit

Bir zamanların holigan motoru zaman içinde yaşlanarak duruldu. Bu sene 650'lik Bandit'in geçirdiği botox operasyonu 1200'lük Bandit'e de uygulanarak motoru her koşulda kullanmayı isteyen kalplerden biraz daha çalmayı amaçlamış Suzuki.

Motordaki en bariz değişiklik 650'liğin stiline benzeyen kafa karenağı. Yeni ön cam sayesinde rüzgar korumasının artması bekleniyor. Çıplak versiyonun göstergeler ve far civarına plastik takviyesi yapılmış. Her iki motorun da depo ve egzozları 650'likten kopyalanmış. Sele iki parçalı gibi gözükse de kaldırıldığında tek parça olarak geliyor. Sele yüksekliği 785mm ile 805mm arasında ayarlanabilir hale getirilmiş. Deponun yeri



Suzuki GSF1200/S Bandit	Son sürat:	-
	Güç:	100HP @ 8700
	Motor:	1157cc, 16V, DOHC, Sıralı 4
	İletim:	5 vites, zincir
	Şasi:	Çelik
	Ön süspansiyon:	43mm teleskopik çatal
	Ayarlar:	Yük
	Arka süspansiyon:	Yükseklik ayarlı tek amortisör
	Ayarlar:	Yük
	Ön fren:	2x310mm, 4 piston
	Arka fren:	240mm, 1 piston
	Kuru ağırlık:	-
	Sele yüksekliği:	810mm
	Benzin deposu:	20lt
	Lastikler, ön/arka:	120/60 ZR17, 180/55 ZR17

yeniden ayarlanarak 30mm ileri çekilmiş. Böylece sürüş konforu artmış. Toplam ağırlıkta indirime giden Suzuki mühendisleri 1200S'e diyet yaptırarak 6kg kurtarmış. Kuru ağırlık artık 221kg. Hâlâ "hafif olmuş" diyemeyiz ama doğru yöne atılmış bir adım.

Motor yeni emisyon kurallarına isyan edencesine değişmeden kalmış. 1157cc, karbüratör beslemeli, hava soğutmalı ve 5 vitesli. Şaside yapılan değişiklikler sonucunda iz mesafesi 50mm artmış. Arka maşa yeni alaşım olanla değiştirilmiş. Ön ve arka tekerlek göbekleri 5mm kalınlaştırılmış. Böylece stabilite artmış diyor Suzuki. Süspansiyon hâlâ eskisi gibi, hem önde hem arkada sadece ağırlık ayarı mevcut. Ancak frenler yenilenmiş. Eskiden 6 potlu olan kaliperler artık 4 potlu ve yeni diskleri ısıyor. ABS opsiyon listesine eklenmiş.

Renk seçenekleri kırmızı, siyah, mavi ve Kawasaki ER-6 stili kırmızı şasi üzerine gri karenağ şeklinde. Eğer Suzuki düşük fiyat politikasını sürdürebilirse, ucuz alternatif arayanları kendine çekerek Bandit'in yaşamını birkaç sene daha uzatabilir.

Yamaha YZF-R1

Yeni R1 ile eskisi arasındaki farkları bulabilecek kimse var mı aramızda? Eminim yoktur.Şu ana kadar 26000 tane satan motorda radikal değişiklikler yapmak, akıllı adamın işi değil. Yamaha da "bozulmadıysa, onarma" felsefesini benimsemiş olmalı ki, 2005'in motorun detayları ile oynayarak yeni R1'i ortaya çıkartmış. Peki eskisinden daha mı iyi? Tabii ki. Yamaha'nın değişiklikler sonunda sancak gemisini daha az performanslı veya daha az yol tutar hale getireceğini düşünmüyorsunuz herhalde. Mutlaka yerine geçtiği modelden daha iyidir.

Ama bana soracak olursanız, iki motor arasındaki farkı gözlerim kapalı söyleyemem. Bunun iki nedeni var. Birincisi, motor ve şasi üzerinde yapılan oynamaları hissetmek neredeyse imkansız. Örneğin, yeni tasarım arka maşa 20mm daha uzun ve arka tekerlek göbeğinin maşa bağlantı noktasından 16mm daha ileride olmasına neden oluyor. Böylece daha iyi yol tutunumu ve ön teker üzerine eskisine oranla %1 daha fazla yük biniyor. Ancak aynı etki zincir ayarı sırasında arka tekeri geri oynatmakla sağlanabiliyor. Üzerinde destanlar yazılacak bir etkisi yok yani. Bunun haricinde, çatal bağlantı noktası civarında şasi 1mm inceltilmiş, tekerlek göbeği sertleştirilmiş ve çatal çeperleri daha hafiflemiş. Tüm bunlar sürücünün motorun durumundan daha iyi haberdar olması, sürücüye bir tür geri besleme yapılması diyebiliriz. 998cc'lik sıralı 4 silindir motorun gücü 3HP artarak 154'e ulaşmış. Ancak benim kaba etim test sürüşü sırasında 151 ile 154 beygir arasındaki farkı anlayamadı.

İkincisi neden ise 2005 modellerde kullanılan Dunlop D218 lastiklerin, test motorlarında Michelin Pilot Powers ile değiştirilmiş olması. Dunlop'lardan farklı olarak Michelin'ler daha seri dönüş ve daha yüksek tutunmaya olanak sağlıyor. 230km/s hıza 10 saniyede

Suzuki GSR600	Son sürat:	225 km/s
	Güç:	90HP @ 12.000
	Motor:	599cc, 16V, DOHC, V 4
	İletim:	6 vites, zincir
	Şasi:	Alüminyum alaşım
	Ön süspansiyon:	43mm USD çatal
	Ayarlar:	Yük
	Arka süspansiyon:	Yükseklik ayarlı tek amortisör
	Ayarlar:	Yük, geri sekme
	Ön fren:	2x310mm, 4 piston
	Arka fren:	240mm, 1 piston
	Kuru ağırlık:	183kg
	Sele yüksekliği:	785mm
	Benzin deposu:	16,5lt
	Lastikler, ön/arka:	120/70 ZR17, 180/55 ZR17



Yamaha YZF-R1	Son sürat:	289 km/s
	Güç:	175HP @ 12.500
	Motor:	998cc, 20V, DOHC, Sıralı 4
	İletim:	6 vites, zincir
	Şasi:	Aluminyum alaşım
	Ön süspansiyon:	43mm teleskopik çatal
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Arka süspansiyon:	Yükseklik ayarlı tek amortisör
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Ön fren:	2x320mm, 4 piston
	Arka fren:	220mm, 2 piston
	Kuru ağırlık:	173kg
	Sele yüksekliği:	835mm
	Benzin deposu:	18lt
	Lastikler, ön/arka:	120/70 ZR17, 190/50 ZR17

Yamaha YZF-R1 SP	Son sürat:	289 km/s
	Güç:	175HP @ 12.500
	Motor:	998cc, 20V, DOHC, Sıralı 4
	İletim:	6 vites, zincir
	Şasi:	Aluminyum alaşım
	Ön süspansiyon:	43mm teleskopik çatal
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Arka süspansiyon:	Yükseklik ayarlı tek amortisör
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Ön fren:	2x320mm, 4 piston
	Arka fren:	220mm, 2 piston
	Kuru ağırlık:	173kg
	Sele yüksekliği:	835mm
	Benzin deposu:	18lt
	Lastikler, ön/arka:	120/70 ZR17, 190/50 ZR17

ulaşan bir motorun gereksinimlerini karşılayacak kapasitedeler.

Yamaha bir yarış motorundan beklenen tümüyle ayarlanabilir ön arka süspansiyonu R1'den eksik etmemiş. Piste çıkmamak için bahaneniz kalmadı kısacası. Yeni motorun yürüyen aksamındaki tek değişiklik arka amortisöre yerleştirilen 1mm'lik yükselticiler. Böylece motorun yer ile olan açıklığı artmış.

Test sürüşü sırasında altımızda aynı ayarlara ve lastiklere sahip 2005 model R1'ler olsa, eski motorla olan farklar hissedilebilir belki ama referans olmadan sadece pist kullanımı ile eskisinden farklı olduğunu söylemek mümkün değil. Kullanım açısından motor, bir R1'in davranması gerektiği gibi hareket ediyor. Net gidon kontrolü, konforlu ve alçağa yerleştirilmiş pegler, yol koşullarına göre tasarlanmış süspansiyon (genelde iyi ama dalgalı asfaltta bocalıyor) ve devir çevirmekten hoşlanan bir motor. Sürüş ertesini veren tepkiler hep "Wauw"dan ziyade "Oh" şeklinde oldu. Motor genel olarak oldukça etkiliydi, sadece mevcut motoru satın yenisine geçmeyi gerektirecek kadar değil. Bu sene R6 baştan aşağı yenilediğine göre 2007'de R1'in benzer bir operasyondan geçeceği aşikâr.

Yamaha YZF-R1 SP

Stratejik noktalara yerleştirilen altın kaplamaları ile bu R1 göze bir başka görünüyor. Yani, R1 olduğu belli de motorda farklı birşeyler var sanki. Sınırlı sayıda üretilecek R1 SP versiyonu, Öhlins ön/arka süspansiyon, Marchesini takviyeli jantlar, Pirelli Diablo Corsa lastikler ve kaydırmalı debriyaj ile yüklü halde geliyor. Motorun üretilmesinin asıl amacı Superstock yarışlarında baz motor olarak kullanılacak olması. Superstock kuralları gereği, jantlar ve süspansiyon yarış versiyonunda değiştirilemiyor. Yamaha bunları şimdiden yol versiyonuna koyarak pistlerde avantaj yakalamayı düşünüyor.

Standart R1 ile SP arasındaki fark muazzam. Catalunya pistinin 3. sağ virajında yaptığımız denemelerde standart R1 viraj çıkışındaki gaz açımına üzerine yük bindikçe arka tekerleği kaydırmaya, peglerin yere sürünmesine ve süspansiyonun yoldaki bozuklukları ememeyip tepmesine neden oldu. Aynı virajı SP ile döndüğümüzde tepkiler bambaşka. Öhlins'ler dalgalı asfaltta bile yolu kavramayı sürdürdü, hâlâ darbe emmeye devam ederek peglerin asfalta paralel kalmasını sağladı. Standart R1 şu anda peglerle asfalta girip çıkıyordu. Diablo Corsa'ların yüksek yol tutuşu sayesinde virajlar daha hızlı ve yüksek devirde dönülebiliyor. Bu sayede düzlüğe gelindiğinde elinizde daha yüksek devir oluyor ve motor daha kuvvetli çekiyor. R1'in en çok eleştirilen parçalarından biri yumuşak seçilen arka amortisörüdür. SP'deki Öhlins sürücüsü motora binse bile alçalma yapmıyor. Kapanma mesafesi azalmadığı için yarış esnasında keskin geometrisini korumaya devam ederek bir yandan öteki yana tam yatışlar daha seri gerçekleşiyor. Kaydırmalı debriyaj sayesinde korkmadan tek seferde 3 vites birden küçültebiliyorsunuz. Sert frenaj sırasında fazla kapanmayan çatal, viraj girişinde son ana kadar fren kullanımına olanak sağlıyor. Ayrıca darbeleri olduğu gibi şasiye iletmek yer-

ine emerek gidonun anlamsız tepkilerden koruyor. Pist kullanımı için bakarsak, standart R1 ile aralarında dağlar kadar fark var diyebiliriz. 2006 R1 harika bir motor olsa da 2004 veya 2005 motoru satın yerine alınacak kadar iyi değil. Ama SP çok farklı bir canavar. Eğer pist yarışlarına meraklıysanız, kenarda işinize yaramayan 18.000 Euro'nuz da varsa, SP sizin için biçilmiş kaftan olacaktır.

Yamaha R6

Telsiz gaz kumandası, ortaya konumlandırılmış kısa egzozu ve 133 beygir gücü ile yeni R6 çok özel. 600'lük SS sınıfı ile ilgilenenler bir yerlere tutunsa iyi olur, çünkü yeni R6 Richter ölçeği ile 9 şiddetinde deprem yaratmaya



Yamaha R6	Son sürat:	-
	Güç:	133HP @ 14.500
	Motor:	599cc, 20V, DOHC, Sıralı 4
	İletim:	6 vites, zincir
	Şasi:	Aluminyum alaşım
	Ön süspansiyon:	41mm USD teleskopik çatal
	Ayarlar:	2 hız için sıkıştırma, yük, geri sekme
	Arka süspansiyon:	Yükseklik ayarlı tek amortisör
	Ayarlar:	2 hız için sıkıştırma, yük, geri sekme
	Ön fren:	2x310mm, 4 piston, radyal
	Arka fren:	210mm, 2 piston
	Kuru ağırlık:	161kg
	Sele yüksekliği:	850mm
	Benzin deposu:	17,5lt
	Lastikler, ön/arka:	120/70 ZR17, 180/55 ZR17



Yamaha FZ1 /Fazer	Son sürat:	240 km/s
	Güç:	150HP @ 11.000
	Motor:	998cc, 20V, DOHC, Sıralı 4
	İletim:	6 vites, zincir
	Şasi:	Aluminyum alaşım
	Ön süspansiyon:	41mm USD çatal
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Arka süspansiyon:	Yükseklik ayarlı tek amortisör
	Ayarlar:	Sıkıştırma, yük, geri sekme
	Ön fren:	2x320mm, 4 piston, radyal
	Arka fren:	245mm, 1 piston
	Kuru ağırlık:	194kg
	Sele yüksekliği:	815mm
	Benzin deposu:	18lt
	Lastikler, ön/arka:	120/70 ZR17, 190/50 ZR17



hazırlanıyor. Yeni Triumph Daytona ile sınıf lideri olmak için yarışacak bir motor varsa o da R6 (Daytona'nın 675cc olduğunu ve aslında 600'lük sınıfına dahil edilmemesi gerektiğini söyleyelim).

17.500'de başlayan kırmızı devir bölgesi ile motor krankta 133 beygir güç üretiyor. Ram-Air etkisini saymazsak bu güç 127'ye iniyor. Gerçekçi bakarsak, aktarım kayıpları sonunda arka tekerleğe iletilen gücün 115 civarlarında olacağını tahmin ediyoruz. Yeni motor yüksek güç üretmesini hafifletilmiş iç aksamına (titanium sübaplar, kısa biyelli pistonlar, yeni krank mili), yeni tasarım motor kafası (daraltılmış sübap açısı, daha geniş sübaplar ve daha yüksek sıkıştırma) ve stroke'u kısaltılmasıyla daha çok devir çevirmesine borçlu.

Listedeki diğer yenilikler, Yamaha'nın MotoGP motoru olan YZR-M1'den alınan fly-by-wire (telsiz gaz kumandası) sistemi. Yamaha'nın dediğine göre kabloless sistem daha iyi besleme ve geniş devir bandında daha iyi güç kontrolü sağlıyor. Özellikle de düşük devirlerde ani gaz açımında. Yeni elektronik kontrol ünitesi (ECU) eskisinden 5 kat daha fazla işlem kapasitesine sahip. Motordaki yenilikler bu kadarla bitmiyor. Kaydırmalı debriyaj, EXUP sübabi, ikincil enjektör sistemi ve ağırlığı mümkün olduğunca merkezde toplamaya yardımcı olan kısa titanium egzoz.

Yeni R6'nın şasisi diğer özelliklerine göre daha sıradan. Şasi ve arka salıncak preslenmiş aluminyum alaşımından üretilmiş. Özel bükülme bölgeleri sayesinde sürücünün motorla olan iletişimi artırılmış. Arka salıncak eskisinden daha uzun. Sallantı noktası daha yukarı ve vites kutusuna yaklaşılarak stabilite artırılmış. R6 bir yol motorunda ilk defa kullanılan hafif ve sert darbe ayarına sahip süspansiyon ile piyasaya sunuluyor. Geri kalan yükseklik ve sertlik ayarları hem ön hem arkada mümkün olacak. Bu kadar çok ayarın altından nasıl kalkacağız, göreceğiz. Gidon geometrisi ustura keskin-

liğinde manevralara müsait olacak şekilde ayarlanmış. Eski R6 ile alakası kalmayan motor, ağırlık konusunda da sınıf lideri, kuru ağırlık 161kg. Yamaha mühendisleri şasinin dengesinden emin olmalı ki gidon amortisörü standart aksesuarlar arasında değil. Yeni R6'nın ilkbaharda vitrinlere gelmesi bekleniyor.

Yamaha FZ1 Fazer & FZ1

Yamaha mühendisleri geçtiğimiz sene oldukça fazla mesai yapmış olmaları ki 2006'da bizi yepyeni motorlara kavuşturdular. Eski 1000'lik Fazer'in yerini alacak FZ1 de baştan aşağı yenilenmiş olarak karşımıza çıkıyor. Rakamlara bakarsak, Yamaha'nın işi ne kadar ileri götürdüğünü anlayabiliriz. Eski FZ1000'den 14 kilo hafif olan yeni motorun fabrika verisi beygir gücü 150. Bunlar yetmezmiş gibi, arka tekerlekte gidon tork miktarı muhteşem R1'den %7 daha fazla.

Karenajlı Fazer ile çıplak FZ1 aynı mekanik aksamı paylaşıyor. Eski çelik şasi yerini özel alaşım, hafifletilmiş şasiye bırakmış. Yeni şasi eskisinden %52 oranında daha hafif. Ayrıca motorun kendisi yük taşıyıcı olarak kullanıldığından motorun toplam genişliği 89mm azalmış. Yeni R1'de karşımıza çıkan şasinin uygun yerlerinin bükülerek sürücüyü geri besleme yapma konsepti FZ1'de de mevcut.

Arka maşa tamamen alaşım aluminyumdan üretilmiş ve eskisinden daha uzun. Ağırlık dağılımı motorun 49mm öne kaymasıyla iyileştirilmiş. Gidon geometrisi de elden geçmiş. Eskisinden 1 derece daha dik olan çatalar ile trail mesafesi 5.5mm artarak 109mm'ye ulaşmış. Benzer şekilde iz mesafesi de 10mm artmış ve artık 1460mm (amaç stabiliteyi arttırmak).

Süspansiyondaki en bariz değişiklik USD çatal. R1'den aynen alınan çatalda hem sertlik hem geri sekme ayarı mevcut. Soldaki çataldan sıkıştırma ayarı yapılırken sağdakinden geri sekme ayarı yapılıyor. Kulağa ucuz kaçılmış gibi gelse Bay Rossi'nin şampiyon motorunda da ayarlar aynı şekilde yapılıyor. Tüm bu gücü durdurma görevi radyal öncesi R1'e ait 4 pistonlu kaliperlere ve 320mm'lik disklerle ait. Umarız 998cc'lik sıralı 4 silindiri kontrol almak için yeterli olurlar. Honda'nın aksine, Yamaha mühendisleri motor için elden geçirilmiş tanımını yapmıyor. Bunun yerine özel olarak ayarlandı diyorlar. Bunu duyup da Honda'nın yaptığı gibi Fireblade motorunu öldürdüklerini sanmayın. Sadece orta devirdeki torku biraz arttırmışlar. Bunun harici manyak R1 motoru karakterini koruyor.

Yeni motorda daha kalın conta kullanarak sıkıştırma oranı 12.4'ten 11.5'e düşürülmüş. Egzantik milinin profili yumuşatılmış ve krank mili R1'den %40 daha ağır. EXUP sübabi ve oranları değiştirilmiş 5 ve 6. vites sayesinde motor gaz açmalara daha seri tepki veriyor. Krankta ölçülen 150 beygirin en azından 125'inin arka tekerleğe ulaşacağını beklemek hata olmaz.

Eskisinden daha yüksek seleye tırmandığınızda ilk dikkatinizi çeken 3cm kadar daha önde oturduğunuz olacak. Gidon eski motor ile karşılaştırınca 10mm daha yakın ve 25mm daha dar. Pegler daha yukarı ve geri alınarak spor sürüş pozisyonuna yardımcı oluyor. İnşallah sürüşü de en az görüntüsü kadar tahrik edicidir. Piyasaya çıktığında seçebileceğiniz renkler gümüş, siyah, kırmızı ve sarı (sarı FZ1'in Hornet ile şaşırtıcı benzerliği gözden kaçmıyor) olacak.

Yamaha XV1900 Midnight Star

Dışarıdan salyangoz gibi gözükse de modern motoru ve yürüyen aksamı sayesinde yeni Midnight Star roket gibi hızlanıyor. Hava soğutmalı devasa V2 motoru ve tembel sürüş pozisyonuna kanırsanız, XV1900'ü diğer cruiserlar arasında fark etmemeniz çok doğal. Ancak bolca kullanılan krom aksamın altında gerçek bir mühendislik çalışması ve modern düşünme yatıyor.

ABD'de satışı başlanan XV için Yamaha retro-futuristic tanımını kullanıyor. Eskilerden kalan tasarımın günümüz teknolojisi ile buluşması bir yerde. Başlangıç olarak, 48 derece açılı hava soğutmalı V2 enjektörlü beslemeye, silindir başına 4 sübaba, çift bujili ateşlemeye ve kuvvetlendirilmiş, yüksekliği azaltılmış pistonlara sahip. Sıkıştırma oranı olan 9.5:1 bir cruiser için oldukça sıradışı. Krankta iki adet dengeleme çubuğu mevcut, hidrolik debriyaj şehir içi kullanımını ızdırıp olmaktan çıkartıyor, yağ radyatörü ile aşın ısınma önleniyor ve teklî egzozda EXUP sübabi var, aynı spor motorlarda olduğu gibi. Teknolojik yeniliklerle donatılan güç ünitesi aluminyum alaşım yeni şaside oturuyor. Rakiplerinin aksine Yamaha'nın motoru hafifletmesi takdir edilesi bir uygulama. Arka maşa R6'ninki gibi özel alaşım döküm tekniği ile üretilmiş. Tellî görüntüsü verilen 12 kollu alaşım jantlar, 4 pistonlu kaliperlere ev sahipliği yapıyor.

Şaşırtıcı ve sıradışı olsa da eninde sonunda bir cruiser XV. Maksimum torku olan 123.8lb.ft'i 2500 devirde veren motor, trenleri kıskandıran çekiş kabiliyeti sayesinde 140 ile en yüksek viteste giderken sadece 3300 devir çeviriyor. Tekerlek mesafesi



Yamaha XV1900	Son sürat:	-
	Güç:	100HP @ 4250
	Motor:	1854cc, 8V, OHC, V2
	İletim:	5 vites, kayış
	Şasi:	-
	Ön süspansiyon:	46mm çatal
	Ayarlar:	Yok
	Arka süspansiyon:	Tek amortisör
	Ayarlar:	Yük
	Ön fren:	2x298mm, 4 piston,
	Arka fren:	320mm, 1 piston
	Kuru ağırlık:	320kg
	Sele yüksekliği:	735mm
	Benzin deposu:	17lt
	Lastikler, ön/arka:	130/70 R18, 190/60 R17

kamyon klasmanında ve tamı tamına 1715mm. Böylece motor olabildiğince öne alınarak ideal %50-%50 ön arka ağırlık dağılımı sağlanmış.

Tüm mekanik aksam beklenen bir cruiser pakedi içinde sunuluyor. Neo-klasik olarak adlandırılan tasarımı uzun ve geriye getirilen gidon, derin çamurluklar, depo üstü gösterge paneli ve gözden ırak yatay arka amortisör tamamlıyor.

Yamaha MT-03

Görüntü, karakter, eğlence ve 45 beygirlik 4 zamanlı tek silindir motor...

Diğer Japon üreticilerle karşılaştırıldığında Yamaha risk almaya en fazla göze alan firma olarak öne çıkıyor. Sürekli yeni sınıflar üretme çabası içinde olan firma bazen amacına ulaşıyor (TDM, Fazer, 5 sübaplı silindir kafası, EXUP) bazen de ıskalyor (GTS1000, Bulldog, SZR660). Ancak değişmeyen birşey varsa o da denemeye devam ettikleri. Geçen sene ortaya çıkan MT-01 ile istediklerini elde edebildiler mi? Geçen senenin satış rakamları ortaya çıktığında göreceğiz. Küçük kardeş MT-03 abisinin açtığı yoldan ilerlerken 1803cc'lik tork canavarı V2 motordan yoksun olacak. Yerine XT660 serisinden alınan 45 beygirlik 4 zamanlı tek silindir motoru kullanacak. MT-03'ün en büyük kozu şüphesiz abisini andıran çizgileri. İster kız, ister erkek kullanıcı olsun (ama bayanların daha çok ilgi duyacağını tahmin ediyoruz) oldukça ilgi çekeceği konusunda şüphemiz yok. Motorun teknik özellikleri ve yürüyen aksamı tatminkar olursa, diğer markalardan pek çok müşteri çalacaktır, aksi halde Bulldog'un başına gelen felaket benzeri bir durumla karşılaşabilir. İlk izlenim, hafif, kıvrak ve eğlenceli olacağı yönünde. Yamaha fiyat olarak SV650S civarını hedefleyerek piyasaya sunacak. Bakalım ekol yaratmayı başarabilecek mi?

Yamaha FJR1300A/AS

2006'da teknik anlamdaki en büyük yenilik FJR1300'den geliyor. CVT olmayan, yarı otomatik şanzıman. Vites değişimleri debriyaj kolu olmadan ya sol gidonda bulunan iki düğme yardımıyla veya ayakta normal vites değiştirmiş gibi kontrol ediliyor. Hangi vitesin istendiğini anlayan bilgisayar, elektrik motorları sayesinde balatayı ayırıyor, yeni dişliyi seçiyor ve tekrar kavrama yapıyor. Yamaha'nın iddiasına göre tüm bunlar 0.1 ile 0.2 saniye arasında tutuyor. Ancak vites küçültmeden frenle durulursa ne olduğu konusunda bilgi yok. Umarız debriyaj otomatik olarak boşa geçiyordur.

Fj'nin karenaji ufak makyajdan geçmiş. Elektrikli ayarlanabilir ön camın altına hava



Yamaha MT-03	Son sürat:	-
	Güç:	45HP @ 6000
	Motor:	660cc, 4V, SOHC, Tekli
	İletim:	5 vites, zincir
	Şasi:	Çelik
	Ön süspansiyon:	43mm teleskopik çatal
	Ayarlar:	Yok
	Arka süspansiyon:	Tek amortisör
	Ayarlar:	Yük
	Ön fren:	2x298mm, piston
	Arka fren:	245mm, 2 piston
	Kuru ağırlık:	175kg
	Sele yüksekliği:	805mm
	Benzin deposu:	15lt
	Lastikler, ön/arka:	120/70 ZR17, 160/60 ZR17

yarığı açılarak göstergelerin arkasında oluşan vakum etkisinin önüne geçilmiş. Ayrıca yükseklik seçenekleri de artırılmış. Her iki model de ön arka bağlantılı (linked brakes) ABS fren sistemi ile geliyor. Otomatik vitesli modelde elcik ısıtma standart aksesuar listesinde olacak. **İKİTEKER**

İlker Eryılmaz / Brüksel / Aralık 2005



Yamaha FJR1200A/AS	Son sürat:	-
	Güç:	143,5HP @ 8000
	Motor:	1298cc, 16V, DOHC, Sıralı 4
	İletim:	5 vites, şaft
	Şasi:	Alüminyum alaşım
	Ön süspansiyon:	48mm teleskopik çatal
	Ayarlar:	Yük, geri sekme
	Arka süspansiyon:	Tek amortisör
	Ayarlar:	Yük, geri sekme
	Ön fren:	2x320mm, 4 piston
	Arka fren:	282mm, 2 piston
	Kuru ağırlık:	268kg
	Sele yüksekliği:	805mm
	Benzin deposu:	25lt
	Lastikler, ön/arka:	120/70 ZR17, 180/55 ZR17

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

İnceleme Honda CRF450X

CRF450R'yi, Honda'nın en popüler motokros motorunu alın, elektrik marşı ekleyin sonuç CRF450X ve biraz daha azı. Off-road için daha yüksek güç, daha uzun vitesler ve daha yumuşak bir süspansiyonla donatılan CRF450X CRFR'nin biraz daha fazlalıklı bir hali.

Hernekadar R ve X ikiz motorlar olsa da, ve CRF450X, R modelinin motorunu temel almış olsa da hemen her parçası yeni off-road görevi için yeniden tasarlanmıştır. 450X motoru yüksek teknoloji ürünü, su soğutmalı, 4 zamanlı, 96 mm çap ve 62.1 mm stroklu 449 cc'lik bir motor. Motorun esas yenilikçi noktası "Unicam" denen ve egzantrik tutucusunu ayıran kompakt bir tasarım. Bu tasarımda sertleştirilmiş egzantrik mili 2 titanyum emme subabını doğrudan hareket ettiriyor. Egzantrik milinin tek egsoz lobu ise 2 çelik egsoz subabını yenilikçi bir piyano tasarımı ile daha küçük bir rulman kullanarak hareket ettiriyor. Rulmanın küçük olması sürtünmeyi ve aşınmayı azaltıyor ve benzerlerine göre egzantrik lobu daha dar olabiliyor. Subap ayarı ise külbütör ve subap sapları arasına yerleştirilen şimlerle yapılıyor.

Off-road sürücülerini hep hemen el altında bulunan, düşük devirde de yeteri kadar tork veren bir karakter istedikleri için Honda mühendisleri büyük silindireli CRF450R'nin zaten yüksek olan devirle tırmanan güç eğrisini isedikleri gibi şekillendirmişler. Sonuçta 450X, tabloda görüldüğü üzere 450R'ye göre daha geniş bir tork aralığına ve yeni subap zamanlamalarına sahip olmuş.

CRF450X'in yeni silindir kapağı birer mm daha küçük çaplı emme (36'dan 35 mm'ye) ve egsoz (31'den 30 mm'ye) supaplarına sahip. Egsoz subapları yüksek sıcaklığa dayanıklı çelik alaşımdan yapılmış. Bu değişiklikler 450X'in emme kısmında emiş hızını ve karışımı değiştirerek daha yüksek düşük ve orta devir torku vermişler.

Hem 450R, hem de 450X 12.0:1 sıkıştırma oranına sahipler. Kısa etekli piston 96 mm çapıyla yürek hoplatsa da, off-road sürücülerinin CRF teknolojisi icat edilene kadar ancak rüyalarında görebilecekleri maskimum devre izin veriyor. 450'ler ayrıca 2005'te yeni nesil sekman oluşu ile yağ tüketimini de azaltıyor. Bu ürün geliştirilmenin bir basamağı tabii. Ve CRF250'de olduğu gibi motorlarda alttan yağ püskürterek pistonu soğutan bir yağ jeti de mevcut. Bütün 450'ler ve CRF250'de olduğu gibi 450X pistonu da aşınmaya karşı dayanıklı, düşük sürtünmeli Nikasil kaplı silindire sahip. Bu yapı gömleksiz olduğu için daha hafif silindir ve daha kolay ısı transferi ile verimli soğuma sağlıyor. 450'nin fazladan sertlik için piston kolu çift serleştirilmiş (double-carburized) ve yüksek devirde dayanıklılık için piston bağlantısında iğneli rulman kullanılmış.

Krank şaftı düşük karbonlu malzemeden, ve sertleştirilmiş ana yataklara sahip, böylece yüksek devirlerde 450X her zamankinden daha sert ve dayanıklı bir motor olmuş. 450X krankta daha büyük kol rulmanı ve ana rulmanlara sahip. Diğer bir teknolojik yenilik ise titreşimi azaltan balasör şaftının aynı zamanda su pompasını da sürmesi.

40 mm Keihin düz sürgülü karburatorü (flat slide carb.) 450R motokros modeli ile aynı. Motordaki yüksek vakum karburator sürgüsünü çektiği ve hareketini zorlaştırdığı için Keihin bu modellere küçük bir rulman koyuyor ve gaz çekme direncini düşürüyor. Ayrıca bu modelde kapış pompası ve gaz konumu sensörü (Throttle Position Sensor, TPS) de eklenmiş, yakıt akışı bu sayede motor tarafından takip edilebiliyor.

Motorun çıkışında daha uzun egsoz manifoldu kullanılmış ve 662 mm'den 688 mm'ye çıkmış. Ayrıca çapı da 41 mm'den 38.1 mm'ye inmiş. Amaç tabiki daha iyi bir düşük-orta devir karakteristiği ve tepkisi. Her ne kadar egsoz borusu uzamışsa da, 450R'ye göre daha eğimli egsoz borusu sayesinde susturucu öne daha yakın konmuş ve ağırlık merkezine yaklaştırılmış.

Susturucu standart haliyle EPA gürültü ve emisyon değerlerini fazlasıyla karşıyormuş.

Aile babası tipi haftasonu binicisi veya hard-core off-road yarışçısı olsanız bile, 450R'de olmayan, bakımsız akü ile donatılmış elektrik marşı sistemini takdir edeceksiniz. 450X'in marş motoru 2004 CRF250X'deki marş motorundan hem daha hafif hem de daha küçük çaplı (62'den 51mm'ye düşmüş). Honda bu minyatür marş motorunu geleneksel ferrit mıknatıslar yerine neodmiyum mıknatıslar kullanarak elde etmiş. Eskiler de üzülmeyin, kickstart tabii ki eskiden olduğu yerde duruyor. 450R'deki sıcak



marş levyesi ve tabii ki otomatik dekompresyon mekanizması 450X'te de mevcut.

450R gibi 450X de dik ayrılmış krank kutusuna sahip. Motor tam tamına 16.7 mm genişlemiş olsa da sürücü üzülmesin diye daha ince debriyaj baskıları kullanarak magnezyum debriyaj kapağını yine de dar tutmaya çalışmışlar.

CRF tasarım prensiplerinin uygun olarak 450X yine çift emmeli yağ sistemine sahip ve motor yağı ile 5 vitesli uzun oranlı şanzıman yağı ayrı tutuluyor. Bu ayrı yağlama sistemi debriyajı soğuk tuttuğu gibi motor kısmını da şanzımandan ve debriyajdan gelebilecek kırıntılardan uzak tutuyor. Krank, piston, ve subapları yağlayan yağ kapasitesi de düştüğü için yağ pompası kompakt yapılabiliyor, daha küçük yağ toplama tepsi kullanılabiliyor ve 8 balatalı debriyaj daha az isiniyor.

Dikkatli biniciler görecek ki CRFX'te bir yağ penceresi yok. Eklenen elektrik aksamı nedeniyle alternatör biraz büyümüş, yağ penceresini kapatmış ve sonuçta CRF450'nin artık bir yağ çubuğu olmuş. Alternatör de yine yeni nesil mıknatıslar kullanıyor ve en fazla 48W çıkış veriyor.

Yeni uzun oranlı şanzıman X modelinin off-road koşullarına adapte olmasını sağlamış. Ancak son oran düşmüş, R modelinin 48'lik arka dişlisinin yerini 51'lik dişli almış, ön dişli 13'te kalmış. Birinci vites ise R versiyonundan tabloda görüldüğü üzere daha kısa: ilk indirgeme dişlileri oranı 63/23 ile aynı kalmış. Ancak sarp off-road engellerine dayanabilmek için X modelinin dişlileri R modelinden daha geniş tasarlanmıştır.

Off-road tasarımı gereği arka jant 18" ve CRF250X'te olduğu gibi O-ring zincirlerden daha dayanıklı ve hafif T-ring zincir ile dönüyor.

CRF450X 4. nesil Honda alüminyum şaseye sahip. 450R modeliyle hemen hemen aynı şekilde sahip ancak off-road için bazı parçaları yeniden tasarlanmıştır. Peki Honda niye şaseyi yeniden tasarlamak gibi pahalı bir yola gitmiş? Çünkü off-road sürüşleri motokrostan farklı ortamlarda farklı engeller ve koşullarda yapılıyor. Bunun için en sert off-road parkurlarında şase denenerek değişiklikler yapılmış, ve yavaş ancak emin adımlarla yeni yapı kazanılmış. Alüminyum alaşım şase çelik şaseden daha hafif olduğundan daha serbest tararım imkanı veriyor. Alt şase boruları R modelinden 50 mikrometre daha kalın duvarlı yapılmış. Gidon kafa bağlantısı yeni tasarım, ön çerçeve bağlantısı değiştirilmiş, arka salıncak vidaları daha yukarı yerleştirilmiş. Şase yeni hali ile yukarı ve aşağı yönlü gerilmelere daha dayanıklı olmuş.

Önde kullanılan hafif 47 mm Showa çift duvarlı ters amortisörler, sıkışma ve uzama sönümlenmesi ayarlanabilir ve 314 mm hareketli. Bu yeni amortisörde alt amortisör mili daha hafif tasarlanmış ve süspansiyon edilmeyen ağırlık azaltılmış. Çatal yaylarının serliği R modeline göre eklenen fazla teçhizatın ağırlığı nedeniyle 0.46 kg/mm'den 0.47 kg/mm'ye çıkartılmış.

Honda Pro-link salıncak sistemi 315 mm hareket mesafesine izin veren ancak R modeline göre daha az hareket sönümlenmesine sahip ayarlanabilir bir amortisöre sahip. Bu sayede daha yola gelir bir arka süspansiyon karakteri var CRF450X'in.

Son teknoloji frenleme için CRF450X 240 mm ön arka disk frenine sahip. Frenler önde çift, arkada tek pistonlu. Arka salıncak CRF450R'de olduğu gibi çift duvarlı ve çift eksenli, ayrıca döküm bir yatay elemana sahip. Arka şase yeni susturucu ve eklenen elektrik

Emme subabı:	CRF450R	CRF450X
Açma	15_ BTDC	10_ BTDC
Kapama	50_ ABDC	45_ ABDC
Egsoz subabı:	CRF450R	CRF450X
Açma	55_ BBDC	50_ BBDC
Kapama	15_ ATDC	15_ ATDC

	CRF450X	CRF450R
1. vites:	2.230 (29/13)	1.800 (27/15)
2. vites:	1.625 (26/16)	1.470 (25/17)
3. vites:	1.235 (21/17)	1.235 (21/17)
4. vites:	1.000 (19/19)	1.050 (21/20)
5. vites:	0.826 (19/23)	0.909 (20/22)



ekipmanını taşıyabilmek için güçlendirilmiş.

Güzel bir başka detay HRC ürünü hafif jant tellerinin eklenmesi. Diğer detaylardan bahsedecek olursak: Soğutma sistemi daha düşük basınç, yani daha uzun ömür ile çalışıyor. Radyatörler %9 büyümüş ve soğutma suyu kapasitesi artmış, ön çamurluğun arkasına taşıma kabı yerleştirilmiş. Benzin deposu R modelindeki 7.5 litre kapasiteden 9 litreye çıkartılmış ve fazladan 80 km menzil kazanılmış. Sele genişletilmiş ve kenarları yuvarlatılmış. Beklendiği üzere 450X off-road motorunun bir yan ayağı var. Dikkatli bakılınca görüldüğü üzere yan ayak peg bağlantısına takılmış. İstenirse kolayca sökülebiliyor.

Motokros ilhamlı detaylarda Renthal gidon, sürüş sırasında ayarlanabilir debriyaj, sağ plastik panelde sıcaklığı dağıtmak için havalandırma deliği, kaymaz sele kumaşı, çabuk ulaşılabilir hava kutusu var. Ayrıca 450X ince bir LED arka lambaya ve şık bir fara sahip.

Motorun volan ağırlığı da off-road koşullarında daha sürekli bir sürüş için artırılmış.

Kısacası 450X farlı bir 450R'den çok öte bir motor. Özetleyecek olursak şunlara sahip:

- Yeni silindir kapağı: daha iyi düşük ve orta devir torku için
- Yeni egzantrik
- Uzun oranlı şanzıman
- Daha sürekli sürüş için fazladan volan ağırlığı
- Yeni alev tutuculu yeni egsoz tasarımı
- Daha büyük benzin deposu
- Elektrik marşı, akü, güçlü alternatör
- Yeni şase
- Daha yumuşak sürüş için yeni süspansiyon
- Yeni salıncak oranı
- 18" arka teker
- Yeni far ve LED arka lamba
- Yan ayak
- Gürültü ve emisyon kurallarına uyum

Bütün bunlar off-road koşullarında karşılaşılan küçük ve orta boylu engeller, taşlar, kök-ler, tümsekler, çukurlar, en ters zamanda karşılaşılan en yanlış açılı yaklaşımlar, gibi engeller sonucunda binicinin aşınmasını engellemek için yapılan değişiklikler.

IIITEKER

Kaynaklar:

<http://www.off-road.com/dirtbike/machines/2005/honda/crf450x/>



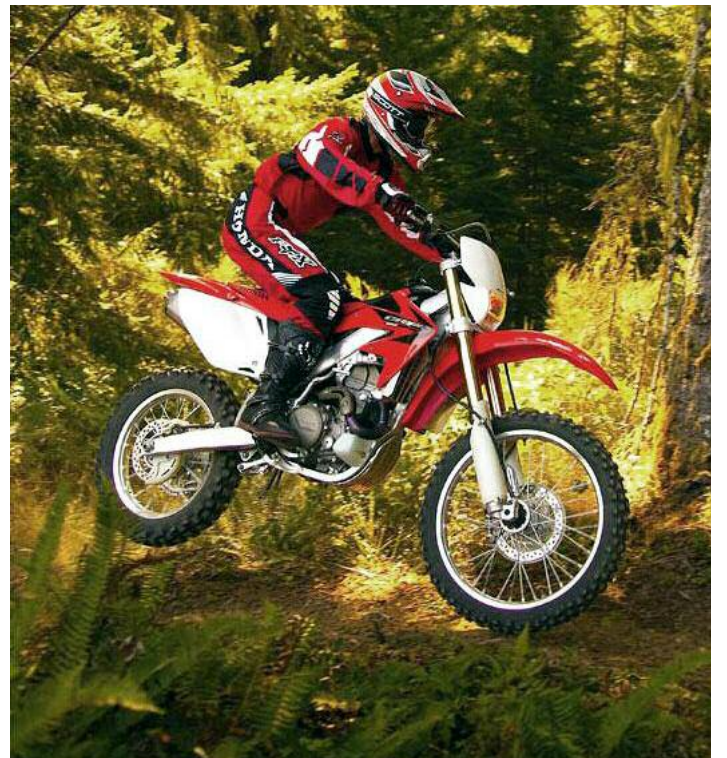
Teknik Özellikler:

Motor	Sıvı soğutmalı, 4-zamanlı, 4 sübaplı SOHC tek silindiri	
Motor hacmi (cc)	449	
Silindir çapı & strok (mm)	96x62	
Sıkıştırma oranı	12 : 1	
Yakıt sistemi	Gaz keleşi konum sensörlü (TPS) 40mm'lik Keihin FCR karbüratör	
Maks güç (hp @ dev/dak)	49.2BG / 7500 dev/dak	
Maks tork (Nm @ dev/dak)	46.8Nm / 7000 dev/dak	
Ateşleme	Elektronik avanslı bilgisayar kontrollü dijital transistörlü ve ateşleme bobinli	
Çalıştırma	Elektrikli/marş pedallı	
Şanzıman	5 vites	
Güç Aktarım	T-ring zincirli	
Boyutlar (UxGxY) (mm)	2186x825x1254	
Tekerlekler arası mesafe (mm)	1478	
Sele yüksekliği (mm)	963	
Yerden açıklık (mm)	348	
Yakıt kapasitesi (litre)	8,6	
Tekerlekler	Ön	21x1,60 alüminyum telli jant
	Arka	18x2,15 alüminyum telli jant
Lastikler	Ön	80/100 21 51M
	Arka	110/100 18 62M
Süspansiyon	Ön	16 kademeli ayarlanabilir kompresyon ve açılmalı 47mm'lik Showa ters çift çember kartuş tipi teleskobik çatal, 315mm esneme aralıklı, aks çatalın önünde
	Arka	13 kademeli düşük hız, 3,5 turlu yüksek hız kompresyon ve 17 kademeli açılma ayarlamalı Showa amortisörlü pro link, 315mm esneme aralıklı
Frenler	Ön	Çift piston kaliperli 240x4,5mm'lik hidrolik disk, cürüflü metal balatalı
	Arka	Tek piston kaliperli 240x4,5mm'lik disk, cürüflü metal balatalı
Ağırlık	113 kg	
Renk seçenekleri	Kırmızı	

<http://www.honda.com.tr/motosiklet/model/?model=66&extra=Teknik>

<http://www.motorsports-network.com/honda/2005mc/crf450x.htm>

Oray Orkun Cellek / Ankara /Nisan 2005



Test Kawasaki Z750

Z750'mi aldığımda tek silindirli enduro motorum KLR650 ve eski vefalı dostum Piaggio Typhoon 125xr scooter'im vardı. Genelde hep enduro motor kullandım bugüne kadar. Çok motor değiştirdim 15 yıla yakın sürede. Ama 2001-2003 arasında kullandığım Fazer600'ün tadı damağımda kalmıştı. Sessiz hırıltısı , 8000 devirde sonra çıldırması , virajlara giriş çıkışı (Viraj kabiliyeti mükemmel değildir normalde ama enduro kullanan birine çok büyük zevk veriyor) , müthiş fren kabiliyeti ve tutumlu tavrı ile motoru sattıktan sonra da hep özlediğim bir motordu.

6-7 aydır 4 silindirli bir motor bakıyordum. Hem bana zarar ettirmeyecek hem de 4 silindir zevkimi tatmin edecek. Motordan fazla zarar etmemek için hep ikinci eli tercih ettim. 2 yaşını geçmemiş temiz bir motor insana minimum zararı ettirir. Minimum zarar diyorum çünkü motordan asla kar edilmez. Naked yani çıplak makineleri oldum olası çok severim. Farklı , kişilik sahibi ve asil göründüklerini düşünürüm hep. Sportif motorlar gibi kaslarını göstermezler ama gücü size sonuna kadar yaşatırlar. Bu sebeple hedef olarak CB900 , FZ6 , Z750 gibi motorlara baktım. CBR600'de eğer uygun koşullarda bulsam alabileceğim motorlardandı. 2004 üzeri hatta mümkünse 2005 modellere yönleniştim.

İkinci elde fazla zarar etmemek için en önemli kural sabırlı olmak ve fazla seçici olmaktır. İlla şu renk model istiyorum dersiniz zarar büyür. Dediğim gibi 6 aya yakın motor baktım. Sonuçta 1 aya yakın süre ilanını gördüğüm bu 2004 Z750'de karar kıldım. İlk sahibinden boyasız temiz bir makine olması , yedek anahtarının takım çantasının ve kullanma klavuzunun olması , üzerinde fabrikasyon lastiğinin olması + en önemlisi Kawa servisi Burak'ın güzel raporu vermesi motoru almak için yeterli idi. Ama en önemlisi fiyat konusunda ne şiş yansın ne kebab anlaştığımızdan o gün notere gidip motoru aldım.

Yeni aldığım Z750 ile kullanmakta olduğum KLR ve eskiden kullanmış olduğum 2001 model Fazer600'ü kıyaslamaya çalışayım:

- Z750'de kask kilidi yok. Bu nasıl bir hata anlayamadım. Motordan indin top case yoksa kask'ı nereden koyacaksınız. Bir kask kilidinin olmaması canımı çok sıktı. Daha yakışıklı kardeşi Z750S'de olmasına sevindim en azından unutmamışlar bu ayrıntıyı ama tamamen çıplak olan kardeşi Z750'de ekonomi amaçlı bu faydalı ucuz ve küçük ayrıntıyı atlamış olmaları beni çok kızdırdı.

- Yağmurlu günlerde kullanmadım. Ama yerlerin ıslak olduğu zaman zaman çiseleyen yollarda kullandım. Aynı şartlarda KLR kullansa idim baştan aşağı çamur içinde kalacaktım. Ama Z750'de grenajsız olmasına rağmen hiç paçalarımı ve ayakkabıyı çamur etmedi. Bu beni hem şaşırttı hem de sevindirdi. Fazer'da bile bu şartlarda kesinlikle biraz da kirli olurdu. Z750'nin bu yönü hoşuma gitti.

- Z750'nin eşsiz sesi güzel. Çekiş gibi kafaya vurmuyor zaten fabrikasyon egsozlar ama Fazer'a göre çok daha zevkli bir sesi var. Derin ve güçlü olduğunu hissettiren bir hırıltı. 4 silindir gerçekten de güzel bir şey.

- Z750 6000 devirde 130 km civarında sürat yapıyor. Fazer'da 6000 devirde tam 120 km hızda giderdim. Yani Z750'de uzun yolda daha az gürültü ve titreşim yaşayay-



caksınız. Z750'nin 5.vitesi 6000 devirde tam 118 km ile gidiyor. Yani Z750'nin 5'i Fazer'in 6'sı gibi de denilebilir. Bu farkı Z750'nin yüksek torkuna bağlıyorum.

- Fazer'in gücü 98 bg , Z750'nin 109 PS arada 11 bg fark var gibi görünüyor ama ... 109 PS=107.5 bg. Yani aradaki fark 11 bg değil 9.5 bg. Ama bu gücü Fazer 12.000 devirde verirken , Z750 10.500 devirde veriyor. Güçler arasında fark %10 civarında. Esas fark tork konusunda. Fazer 10.000 devirde 6.4 mkg verirken Z750 8200 devirde 7.6 kgm veriyor. Yani %20 daha düşük devir çevirirken %20 daha fazla tork veriyor. Bu çok çok önemli gözle görülür farklara yol açıyor. Z750 ile 6.vites 50-60 km süratle dahi giderken hızlanmak için vites küçültmeye gerek yok. Fazer'da vites değişimi çok daha fazla gerekiyor. İki motor arasındaki can alıcı en büyük fark burada.

- Motorun Fazer'a ve bir çok motora göre en büyük dezavantajı bence aynalarının gerçekten kötü olması. Aynalar yarısına kadar dirseklerimi gösteriyor. Geri kalan yarısı ile arkamı görmeye çalışıyorum. Z750'ye ilk bindiğimde aynalar yüzünden bir an için scooter kullanıyorum yada MZ kullanıyorum zannettim. Bunda benim biraz cüsseli olmamın da payı vardır elbette (1.85 m , 100 kg) ama Fazer'da aynalar yolu çok iyi bir şekilde gösterirdi. ERS'de de denedim aynalar kötü. Z750S de aynalar kareneja bağlı belki daha iyi olabilir . Anlayamadığım şey japon 600 cc'den 130 bg çıkarmayı biliyor da şu aynaları nasıl ergonomik yapmayı akıl edemiyor. Adamlar herkesi kendileri gibi 160 cm 55 kilogram mı sanıyorlar?

- Z750 nin arka sele kontak anahtarı ile açılıyor bayağıda büyük bir bölüm var. Ama anahtarı çevirince diğer elle seleyi hafifçe çekmek gerekiyor. Yani sele anahtarı çevirince otomatik olarak atmıyor. Bu durumda diğer elinizde kask vs bir şey varsa bırakmak gerekiyor. Kildin yeri de selenin tam altında deliği buldurmak için alışkanlık yada eğilip bakmak gerekiyor. Fazer'da anahtar yanda idi sorun olmazdı. Ön sele altındaki aküye ve sigorta kutusuna ulaşmak için arka sele söküldükten sonra bir lokma anahtar ile ön selenin civatasını sökmek gerekiyor. Fazer'da sele anahtarla komple açıldı (Tek parça sele olduğundan) . Hem sele altı kutu ebadı Z750'den daha fazla idi hem de akü ve sigorta kutusu da bir anda karşınıza çıkardı. Bu açıdan Fazer daha üstün durumda. Z750S'lerin seleleri aynı fazer gibi.

- Z750'de yan ayağın yeri çok kötü. Motoru durdurunca , sol peg ile vites arasında 2 parmak çıkıntı yapan ayaklığı topuğunuzun sol arkası ile iterken ayağınız vites yada pege takılıyor. İllaki gözle bakıp itirmek gerekiyor. Yada çok iyi alışmak lazım. Tam sehpa da yok. Fazer'ımda standart tam sehpa vardı. Var her zaman yoktan iyidir. Tam sehpa önemli bir aksesuar. Zincir yağlarken lastik değiştirirken inanılmaz faydalı. Yeni FZ6'larda var mı bilmiyorum dikkat etmedim şimdiye kadar. Benim eski Fazer'in en



önemli artılarından biri tam sehpaşının olması idi. Yan ayağın ergonomisi ve tam sehpa sebebi ile Fazer'in bariz üstünlüğü var.

- Z750'de farlar otomatik ama kontağı açar açmaz yanmıyor. Böylece akü bitmesin diye alele acele marşa basmak gerekmiyor. Motor çalıştıktan kısa bir süre sonra farlar yanıyor. Bu akü ömrü için çok iyi. Bazen kontağın çevrilmesi ile motorun çalışması arasında 5-10 sn geçebiliyor - marş almayabiliyor. Fazer'a göre güzel bir özellik.

- Z750'de hararet'in göstergesi yok ama gösterge tablosu içinde digital olarak direkt motorun sıcaklığı görünüyor. Bu çok güzel bir özellik. Çoğu motorda gösterge yok ışık var. O ışıklara da çok sinirlenirim. Hep derim ki "ulen ya hararet yapıyorsa da ışık yanmıyorsa". Halbuki gösterge olsa direk görüyorsun çalışmaz ise çalışmadığını görürsün. Bunda daha da güzel direkt derece görüyorsun. 52 C , 98 C vs. Bu özelliği çok hoşuma gitti. Fazer'a göre olumlu bir yanı da varmış demek ki.

- Motorun touring olmadığı nerden belli? İkinci bir tur km sayacı yok. Fazer'da sayaca iki kere basınca ikinci bir tur sayacı çıkardı. Diyelim birkaç bin km'lik uzun yola çıktık. Benzin alınca kilometreyi sıfırlıyorsun ama ikinci tur sayacında yolculuğa çıktığından beri kaç km yaptığını ayrıca takip edebiliyorsun.

- Pegler sanki enduro gibi tam altınızda. Sele de yerden 2 cm kadar daha yüksekte Fazer'a göre. Böylece bir çukur yada kasisten geçerken ayağa kalkmak çok kolay. Bu tarzda bir çok motorda , pegler tam altta olmadığından ayağa kalkmada zorlanıyor insan. Peglerin tam altta olması yükü taşıma açısından bele ve kalçaya gelen yükü de azaltabilir. Fazer'a göre olumlu bir yanı daha.

- Eski kasa Fazer'da yurtdışı forumlarda en tartışılan şey farlarının hiç göstermemesi ve ikinci farın birinci far ile birlikte nasıl çalışabileceği idi. Yenilerde sorun çözülmüştür sanıyorum. Yeni FZ6'da farlar nasıldır bilmiyorum ama Z750'de farlar gerçekten de mükemmel.

- Sele 2 parçalı aynı süper sport motorlardaki gibi. Oldum olası bana çok rahatsız görünür bu tip seleler. Fazer ise tek parçalı süper rahat görünümlü bir seleye sahip. Ama binince anladım ki görüldüğü kadar da rahatsız değil. Fazer ise görüldüğü kadar rahat



değil. Sonuçta selelerin konforu pek farklı değil. Ancak kesin olan şey Z750'de artçıının Fazer kadar rahat edemeyeceği. Artçı ile motoru denemedim ama görünen köy klavuz istemez.

- Motor çıplak, insanın dizleri depo kenarından dışarı doğru taşıyor. Sanki bacaklarınızı depoya sarmış gibi hissediyorum. Olmayan ön kafa ve depodan taşan bacaklara rağmen bence rüzgar ve çamur koruması Fazer'dan kötü değil. Çok enteresan geldi bu bana; rüzgar 120 km'ye kadar hemen hemen hiç rahatsız etmiyor. Dizlerden aşağısına yolsa su ve çamur olsa (Bunu arabalar ve motorun kendisi genelde üstünüze sıvar bilirsiniz) bile tek damla kirlenmiyor insan.

- Arka frenin yeri bana çok güzel geldi. Tam olması gereken yerde. Ayağınızı üzerine koymak için bileğinizi bükmeniz gerekmiyor.

- Fazer 187 kg iken bu makine 195 kg. Arada ağırlık farkı çok yok. İki motor da kıvrak ve yere yakın. Altınızda kayboluyorlar. Ama Z750'nin sıkışık trafikte manevra kabiliyeti daha iyi. Sanıyorum direksiyon açısı daha geniş bu sebeple.

- Arka lastikler arasında korkunç bir fark var. Fazer'daki 160'lık lastikten sonra bu motordaki lastiği görünce açıkçası eski sahibinin orijinalini değiştirdiğini düşünmüştüm ama araştırınca orijinalinin 180'lik olduğunu öğrendim. Z750'ye arkadan bakınca çok hoşmetli bir görüntüsü oluyor.

- Benzin deposu 18 lt , Fazer'da 19 lt (2003'de 22 lt). Z750'de 3 depo'nun ortalaması 6.1 lt/100 km. Ama hep şehir içinde ve performanslı kullanarak bu değeri gördüm. Aynı kullanımda Fazer'da max. 5.5-6 lt yakardım eminim. Yakıt sarfiyatı olarak sanıyorum Fazer'dan biraz fazla yakacak. Eee motor hacmi %25 daha fazla biraz daha fazla yakması normal. Benim 2001 Fazer'da depo 20 lt idi ve ben uzun yolda 450 km gidebilmişim ışık yanmadan (Tabi büyük bir sabır örneği ile 100'ü hiç geçmeden) . 100 km'de 3.9 lt'ye kadar düşmüştü Fazer'ın tüketimi. Z750'nin az basarak uzun yolda 4.5 lt'nin altına kadar düşebileceğini düşünüyorum. Sarfiyatı biraz fazla ama acıtacak kadar değil.

- Z750'nin bir özelliği beni çok şaşırttı. Givi'nin orijinal topcase aparatını aldım. Ama bağlamak tam bir işkence. Tam 2 saatte arka kuyruk komple sökülerek aparat takılabiliyor. Bağlatmayı düşünen arkadaşlar sakın kendileri bağlayabileceklerini düşünmesinler. Hatta bilmeyen bir ustanın bile takabileceğini sanıyorum. Bu motor sanki hiç topcase bağlanmayacak şekildemi düşünülüyor diye düşünmeden edemiyorum. Bir iş bu kadar zorlaştırılmaz ki canım.

Sonuçta eski kasa Fazer'mı yeni Z750'mi dersiniz gönlüm Fazer'dan yana ama eski kasa 2003 Fazer'ların neredeyse Z750 parasına hatta daha da pahalıya satıldığını görünce gidip de Fazer alınmaz. Yeni kasa Fazer'ları ne yazık ki çok iyi tanıyorum. Eğer Z750'si mi FZ6'mı dersiniz herhalde Z750'si tercih ederdim. Ama tabi bunlar hep zevk meselesi teknik değerler, yukarıda yazdıklarım, zevkiniz ve en önemlisi fiyat size en doğru tercihi yaptıracaktır diye düşünüyorum. 1 haftalık Z750 sürüşünden sonra KLR'mi kullanıyım dedim. Kendinden daha konforlu güçlü enduroolar olmasına rağmen 110 ps'lik 4 silindirli Z750 canavarından sonra 40 bg'lik cılız gücü ile KLR'mi hiç yadırgamadım. Eğer sadece tek motor kullanacak olsam kesinlikle Z750'yi yada muadillerini tercih etmezdim. Basit tek silindirli bir Enduro tek seçimim olurdu. **IKITEKER**

Bülent Berksan / İstanbul / Aralık 2005

Test BMW R1200RT

Fular ve pipoları evde bırakın.

Yeni R1200RT ile tanışın. BMW'nin boksör motorlu turing sınıfındaki sancak gemisi kuvvetlendirilmiş sportif 1170cc motor, daha rijit şasi ve modern tasarım ile karşınızda. BMW son dönemde yaptığı atılımlarla motosiklet piyasasındaki pazar payını yükseltmeye çalışıyor. Firmanın ileri gelenleri ikitekerli ürünlerini incelediklerinde gördüler ki turing/toprak (GS) sınıfı hariç, pazara sundukları alternatifler rakiplerinin çok gerisinde. Yaptıkları satış adetleri de bunu destekler vaziyette. Satışları arttırmanın anahtarını, ürün gamını genişletmek ve mevcut tasarımları elden geçirmek olarak belirleyen büyük patronlar mühendislere hedef belirledi; BMW'nin araba segmentindeki imajını motosikletlere uygulayın. Bu motivasyonla işe koyulan tasarımcılar kalite, teknoloji, özel olma ve hepsinden de önemlisi performansı dikkate aldılar.

Yukarıda anlattıklarımızın sıradan pazarlamacı safasatası olduğunu sanmayın sakın. BMW'deki tektonik sarsıntının ilk meyvesi performans bölümünden geldi, K1200S ve R. İkiz kardeşlerden S olanı sıralı 4 silindire sahip büyük, uzun, spor-turing motoru iken diğeri aynı motora sahip çıplak yol savaşçısı olarak karşımıza çıktı. İtiraf etmek gerekirse, K1200 R BMW'nin bugüne kadar ürettiği en ağır sulandıran motor.

Markanın sportifleşme çabalarının etkisini yeni R1200RT'de de görüyoruz. Motosikletin temelinde geçen sene piyasaya sunulan R1200GS'te kullanılan 1170cc'lik EVO boksör iki silindire motor var. GS'ten farklı olarak güç 110HP'ye çıkartılmış. Bunun haricinde eski RT'den farkı; elden geçirilmiş şasi, süspansiyon, frenler, tasarım, oturma pozisyonu, göstergeler, vites kutusu. Yani uzun lafın kısası herşey sıfırdan tasarlanmış, sıfırdan ve özellikle sportif olsun diye.

Spor tarafa kaymanın iyi birşey olduğunu söylemeye gerek yok herhalde. Yeni RT'nin selefi olan R1150RT eski BMW anlayışını temsil ediyordu; manuel jikle, sıradan tasarım, tepkisiz motor, direnç gösteren direksiyon tepkileri ve inatçı vites kutusu. Artı hanesine yazacaklarımız 400km'den uzun menzil, yeterli kareyaj koruması ve iyi konfor idi. Buna rağmen sele fazla geniş, ön cam ise ne yeterince geniş ne de yüksekti. Sadece 4 sene önce piyasaya sürülmüş olmasına rağmen bambaşka bir çağdan gelmiş görüntüsü veriyordu. Gerçi aynı genellemeyi sürücüler için de yapmak mümkün.

Yerini aldığı modelle karşılaştırınca, yeni R1200RT modern görünüyor. Geniş, köşeli kareyajın önünde BMW arabalarında görmeye alıştığımız ikiz böbreği andıran hava yarığı bulunuyor. Kockpite baktığımızda hız ve devir göstergesi analog, bunların arasında ise kapsamlı LCD bilgi ekranını görüyoruz. Km saati, yağ ve su sıcaklıkları, kalan yakıt, menzil, saat ve seçilen vites bu ekrandan yansıtılıyor. Opsiyonel sunulan yol bilgisayarı



tağıldığında yukarıdaki bilgilere ilaveten ortalama yakıt tüketimi, ortalama sürat, dış sıcaklık ve buzlanma uyarısı pilota sunuluyor. Verilecek pek çok veri olmasına rağmen gösterge paneli karmaşık ve anlaşılmaz değil.

Yeni tasarlanmış dar sele iki farklı yükseklikte sunuluyor, 780-800mm veya 820-840mm. Hangisini tercih ederseniz edin, sürüş pozisyonu hafif öne uzanır vaziyette. Sıradan spor turing motorlarına yakın olan bu pozisyon, şimdiye kadar BMW'nin kullandığı tam dik duruştan farklı. Ayak koyma yerleri eski modeldekinden daha yukarıda ve geride. Bunun pratik anlamı ise pegleri sürtmek neredeyse imkânsız.

BMW'de yapılan değişiklikler biz gençler için daha iyi kontrol ve konfor (yeni sele ve sürüş pozisyonu daha ergonomik) anlamına geliyor. Kısaltılan tekerlek açıklığı ve dikleştirilen ön maşa sayesinde daha keskin hale gelen sürüş geometrisi ve azalan ağırlık sayesinde yeni R1200RT turing motorlar içinde en çabuk yatırılanı. Yeni motor sadece eskisinden 26kg hafif değil aynı zamanda Honda Pan European'dan 58kg, Yamaha FJR1300'den de 22kg daha hafif. Durur vaziyette yapılan park manevraları ve U dönüşleri azalan ağırlık ve RT'nin ergonomisi sayesinde başedilir hale gelmiş. Debriyaj, gaz, frenler ve vites kutusu yumuşak dokunuşlarla kontrol edilebiliyor. Eski BMW'lerde senelerdir inatla düzeltilmeyen, efor sarfetmeyi gerektiren sürücü kontrolleri normal motorlar (yani Japon) seviyesine çıkartılmış. Gelişmeden motor da nasibini almış. 110HP güç üreten motor eskisinden 15HP daha kuvvetli, daha hafif ve dengeleyici şaftlar sayesinde daha az sarsılıyor. Artan gücün yanında kısaltılan son vites oranı sayesinde 6. vites artık ivme yaşanmayan over-drive olmaktan çıkmış. Vitesi 5'e



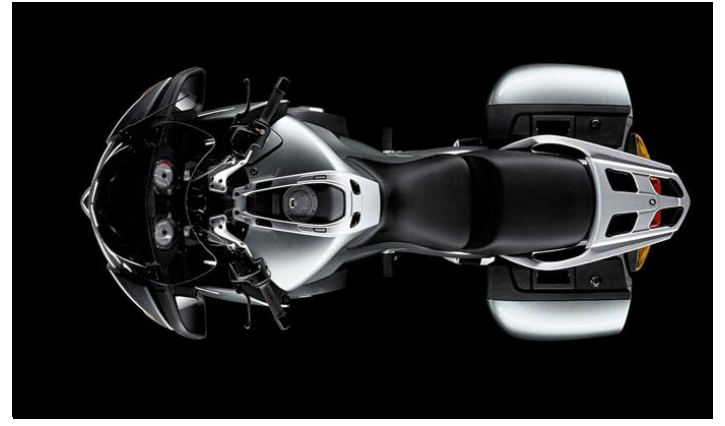


düşürmeden sollama yapmak bile mümkün. BMW'nin iddiasına göre yeni motorun yakıt tüketimi de iyileştirilmiş. 27lt'lik depo ile 100km/s sabit hızda 550km gitmek mümkün. Yapılan tüm bu gelişmelere rağmen BMW'nin roket gibi gittiği söylenemez ama eski 1150RT ile karşılaştırıldığında daha istekli ve kıvrak olduğunu görüyoruz.

Yeni tasarlanan vites kutusu debriyajsız küçültme ve büyütme imkan sağlıyor. Aynı zamandan eski motordaki birinci vitesin altındaki ve 6 vitesin üstündeki yalancı boş vitesler kaldırılmış. Gerek sıkışık trafikte gerekse virajlı dağ yollarında motorun gaza tepkisi her devir bandında başarılı. Son vitede 120km/s ile gitmek 4000 devire karşılık geliyor. Daha fazlası için vites düşürmeden gazı açmak yeterli. Fabrika verisi son sürat 220km/s olarak verilmiş. Bu rakam Pan European ile başabaş iken FJR1300'den net olarak düşük. Ama en azından aradaki fark eskisi kadar değil.

RT'nin yeni şasisi eskiye oranla daha kısa, daha kıvrak, daha hafif ve opsiyonel olarak ESA ile birlikte geliyor. 600 Avro ile opsiyon listesinde olan Elektronik Süspansiyon Ayarı (ESA) ile yükseklik ve darbe emiş ayarları kokpitteki düğmeler vasıtasıyla ayarlanıyor. Yükseklik ayarları tek kişi, tek kişi + bagaj, iki kişi + bagaj iken darbe emiş seçenekleri konfor, normal ve spor şeklinde. Ayarlar arasındaki fark hissedilebiliyor. Tekli kullanımda en başarılı ayarlar -enteresan şekilde- tek kişi yükseklik ve normal darbe emiş seçenekleri. Bu ayarlar aynı zamanda tüm koşullar için ideal sürüş imkanı sunuyor, ister sıkışık trafikte ilerlemeye çalışın, ister bol virajlı dağ yollarında tempolu sürüşler yapın. Diğer ayarlar ya süspansiyonu fazla yumuşatıp dalgalanma yapıyor yada çok sertleştirip motorun alttan tepmesine neden oluyor. ESA opsiyonlu modeller WP süspansiyona sahipken normal modeller Showa ile donatılmış durumda. Her iki seçeneğin amortisörleri yeterli seviyede çalışıyor, en azından BMW'nin patentli paralever ve telelever sistemlerinin izin verdiği limitlerde. Kağıt üzerinde bu iki sistemin faydası olduğuna katılıyorum. Gidon kumandası ile süspansiyonu ayırmak, doğrusal stabilize, minimum ağırlık transferi vs, bunların iyi hoş da sonuçta bir gerçek var ki yol üzerinde BMW asfalttan yalıtılmış, uzak, düzensiz kısıacası garip hissettiriyor.Şahsen motorların motor gibi davranmasına alışmış biriyim. Çatal kapanmasını, ağırlık transferini seviyorum; motordan bu tepkileri almayı bekliyorum. BMW, lütfen normal sisteme dön veya yapamıyorsan sürücülere normal motor kullanıyormuş hissinin ver.

Yukarıdakine benzer bir diğer sorun eski RT'nin frenlerinde vardı. Entegre ABS sisteminde ön fren hem ön hem arka freni sıkıyordu. Buraya kadar herşey normal. Gel gör ki arka fren de ön/arka freni çalıştırıyordu. İşte bu büyük bir problemdi. Özellikle düşük



sürat manevralarında motoru dikleştirme için arka fren kullanıyorsanız. Sadece bu yetmezmiş gibi R1150RT'nin arka freni çok hassastı. Azıcık bassanız konsola yapıyorsunuz. 1200RT'nin entegre spor ABS sisteminde ön fren ön/arkayı kontrol ederken arka fren sadece arkayı kumanda ediyor. Mükemmel.

Bu noktada iki konuya dikkat çekmek lazım.

1. BMW isterse değişebiliyormuş (Süspansiyon ve şalterler için de aynı şeyi bekliyoruz).
2. BMW'nin bir turing motora ilk defa spor ismini eklemesi.

Şüphesiz ki R1200RT BMW'nin bugüne kadar ürettiği en normal motor. Sadece bu değil, uzun yol yapmaya uygun aynı zamanda da sürüş dinamikleri olarak turing sınıfının net olarak üzerinde. Zaten böyle olmasa BMW neden RT tanıtımı için hemen hiç otabanı olmayan, dar dağ yollarından oluşan bir adayı seçsin ki? Cevap R1200RT'nin full aksesuar turing motorları arasında en iyilerinden biri ve şüphesiz en sportif olması.

IKITEKER

İlker Eryılmaz / Brüksel / Aralık 2005

BMW R1200RT	Son Sürat	220km/saat
	Güç	110HP @ 7500 rpm
	Tork	84,8lb.ft @ 6000 rpm
	Motor	1170cc, 8V, boksör
	Bore x Stroke	101 x 73 mm
	Sıkıştırma	12.0:1
	Besleme	Elektronik enjeksiyon
	Aktarma	6 ileri, şaft
	Şasi	Çelik tüp
	Ön süspansiyon	Telelever
	Arka süspansiyon	Paralever
	Ön frenler	2x320mm 4'lü kaliper
	Arka frenler	265mm 2'li kaliper
	Kuru ağırlık	229kg
	Tekerlek açıklığı	1480mm
	Sele yüksekliği	820/840mm
	Depo hacmi	27lt
	Menzil	500km
	Renkler	Kırmızı, metalik gümüş, grafit.



Gezi Dolomitler

Don Kişot'un günlüğü

Tarih, gezi başlangıcı -1

Bugün, yaz başından beri Sinan'la planladığımız, olması için fırsat kolladığımız gezinin ilk ayağı. Geçen seneki tecrübelerim doğrultusunda 50lt'lik yan çantalar yerine sele üstüne takacağım sosis çanta ile yola çıkacağım. Yan çantalar motorun dengesini top case kadar bozmasa da önden açılı gelen rüzgar karşısında yalpalamaya sebep oluyor. Yatma açısından neden oldukları azalmayı ve genelde gereksiz eşyalarla doldurulmaları da sayarsanız kısa geziler için sosis çantalar en iyisi. Geçen gezide yığınla kullanmadığım t-shirt, polar vs taşımıştım. Bu sefer yanımda ağırlık yapan tek kalem laptop, o da yolda çekeceğimiz videoları aktarmak için.

Sinan benzer bir geziyi 3 ay önce yaptığında yol planlamasını ona bıraktım. Benim tek yapmam gereken bir şekilde Brüksel'den Münih'e inmek. Önce Sinan gibi Autozug opsiyonunu düşünüyorum. Bunlar, araba ve motorları sırtladığı gibi Almanya'yı boydan boya geçen trenler. Ama sonra yol üzerinde halletmem gereken başka bir iş çıkınca kolay ulaşım seçeneği çöpe gidiyor. Tüm yolu motor üstünde geçeceğim.

Bundan önceki Münih ziyaretimde -şimdiki gibi- internetten otel bulamamış, "Şehir içinde nasılsa bulurum" diyerek 3 saat debelenmişim. "Bu sefer öyle olmaz inşallah" duaları eşliğinde şehire giriyorum. Saat sabahın 9'undan beri motor tepesindeyim ve iyice yorulmuş. Yanımda Ibis otelin haritası var ama şehir, şehir değil ki. Karınca yuvası sanki. Adamlar bir ring yapmış, yuvarlak değil. Hatta çoğu zaman ringde olduğunuzu bile anlayamıyorsunuz. 1 saate yakın aradıktan sonra Ibis oteli buluyorum. Saat 20:00 oldu bu arada. Eşyaları indirecekken işkillenip resepsiyona gidiyorum. Korktuğum başıma geliyor. Otelde boş oda yok. Kız birkaç telefon ediyor. Tüm Ibisler dolu. "Lanet olsun böyle şansa" diyerek motora dönüyorum. Bir daha büyük şehire gelmeden mutlaka otel ayarlanacak!

Yaklaşık 1 saat daha debelendikten sonra otogar yakınlarındaki hostel tarzı bir yerde oda buluyorum. Dışarıdan baksan bitli hipilerin kaldığı yer dersin ama yatacak yer var en azından. Bi duş alıp akşam yemeği için gara gidiyorum. Türk kardeşlerimiz garı istila etmiş, beklendiği üzere. Bi döner dürüm sonrası aklım başıma geliyor. Sinan'ın yarın nereden ineceğini keşfettikten sonra odama dönüyorum. Perişan haldeyim. Saati sabah 7'ye kurup uykuya dalıyorum...

Günlük geçilen yol: 900km, tamamı otoban.

Tavsiye: *Büyük şehirlerde kalmak yerine, 40-50 km uzaklıktaki kasabalarda konaklamak kesinlikle daha avantajlı. Hem daha ucuza daha güzel yerlerde kalabilirsiniz hem de gerektiğinde motora atlayıp yarım saat içinde şehir merkezine ulaşabilirsiniz.*

Sanço Panço'nun Günlüğü

Gün 1-Geniş Düzlüklerden, Yüksek Dağlara

Don Kişot ile yaz başından beri bu geziyi yapmaya niyetliydik. Belli bir planımız yoktu ama benim 2005 haziranında benzer bir gezi yapmış ve bu rotayı Kişot efendinin beğenmiş olması sonucunda benzer bölgeyi dolaşmak kesinleşmişti. Büyük Dolomiti Gezisi bu şekilde başladı. Tek problem, önceki gezide olduğu gibi Berlin-Münih arasındaki keyifsiz, dümdüz, ve git gel 1200 kilometrelik bir otoban geçişine sahip olmasıydı.

Bu gezide Autozug denilen araba trenini kullandım. "Son dakika" Autozug bileti, son altı gün içinde alınabilen, oldukça indirimli bir bilet. Sürücünün de tren içinde olması gerekiyor. Koltuk, kuşet veya kabin tercih edilebiliyor. Koltukta gitmek istemediğim için kuşeti tercih ederek, 300 euro yerine, gidış geliş motor dahil 150 euro ödedim. Don Kişot ile son konuşmamız, hemen bilet alımı sonrasında "Beni Münih-Doğu istasyonunda, "Autozug" bölümünde karşıla" biçiminde geçti. O benden bir gün önce yola çıkmıştı. Çarşamba gecesi büyük bir heyecan ile trene arabanın kabul edildiği Berlin sayfiyesi Wannsee'ye giderek 4 motor ile birlikte trene bindim.

Ertesi sabah 07.00 civarında Münih'e vardım, araçların indirilmesini beklerken yarım saat geçti. Pek çok motorcu arkadaş gibi ben de son hazırlıklarımı yaptım, artık yola hazırdım. 15 dakika sonra, etrafı tarayan bakışlarla Don Kişot göründü uzaktan. Ben bu defa eşekten ata terfi etmişim, bizim atların ilk karşılaşması olacaktı bu. Buluştuktan sonra BMW Münih'e küçük bir ziyaretin ardından hemen ring yoluna girerek yönümüzü Garmich'e doğru çevirdik. Bugünkü rotamız Avusturya-Timmelsjoch yönüne doğru olacaktı. Çoğunlukla tırların kullandığı alçak Fernpass geçidinden Avusturya'ya geçtik. Buradaki bir vadide McDonald's molası verdik.

Yemekten hemen sonra yola çıkmışken, yol üzerinde bir Honda bayisi gördüm, geri



döndük... Burası aynı zamanda bir KTM satıcısı. Sinyal ampulüm için garip bir almanca konuşan sarışın ustabaşı çocuk "bunlar da her beş günde bir patlar" diyor, bir de küfür savuruyor. Dükkanda onlarca KTM var, "bu kadar KTM burada ne arıyor?" diye düşünürken, üretim yeri olan Avusturya'da olduğumuz aklıma geliyor.

Geçiş No: 1- Timmelsjoch Hochalpenstrasse

Imst'ten güneye inerek Sölden'e varıyoruz. Sölden'i geçeli epey olmuştu ki, Don Kişot'un atına arpa alması gerekliliği ortaya çıktı. Bu yolun son noktası, kışın bir kayak merkezi olan Obergurgl'a çıkıp burada atları yemiyoruz. Sokaklar bomboş ama lüks bir köy. Buradan geri dönerek Hochgurgl'a gitmemiz lazım. Bu Hochgurgl, Obergurgl isimleri bizim Yukarı Kavrun, Aşağı Kavrun isimlerini hatırlatıyor bana.

Timmelsjoch, Alp Geçitleri'nin en eğlencilerinden bir tanesi. Paralı bir geçit, ama para verilen kısım Avusturya tarafında vadinin içinde(aşağıda). Dolayısıyla buraya İtalya tarafından gelir ve İtalya'ya geri dönerseniz para ödemeniz gerekmez. Tam tepesinde İtalya-Avusturya sınırı var. Uzun düzlüklerde, polis deli gibi giden Ferrari sürücülerini tuzak kuruyormuş, arada bir motorculardan kopardığına da hayır demediği için dikkatli olmak gerekliliği. Unutmadan, burası kapısı bacası olan, özel bir parkur, dolayısıyla ağırlık, kapanış saati var, akşam 20'den sonra kapalı. Akşam için St. Leonard'da konaklamaya karar veriyoruz.

Don Kişot'un günlüğü

Tarih: Gün 1

Sabah 7 gibi sürünerek yataktan kalktım. Biliyorum ki Sanço'nun treni yarım saat içinde perona yaşayacak ve biliyorum ki Alman treninin geç kalma olasılığı, güneşin doğudan batması ile aynı oranda. Kahvaltımı edip çantalarımı toplamam 45 dakikaya yakın sürüyor. Bu sosis çantalar çok pratik ama her seferinde sıfırdan toplanması dert.



Dağ Geçişi... (kafam karıştı artık, yükseklik ne, neredeyiz biz),
Grossglockner Hochalpenstrasse

Buluştuktan sonra hedef, fazla geçe kalmadan Timmelsjoch'a varmak. Karnımız tok, depolar dolu, yollar da harikülade olunca hedefe varmakta gecikmiyoruz. Saat 5 gibi gişelerdeyiz. Nasıl foto çeksek diye debelenirken nerden peyda olduğunu anlamadığımız yaşlı bir çift çıkıyor ortaya. Resimlerimizi çekiyor bol bol. Hatta çekiyor, beğenmiyor, bi daha çekiyor. Teşekkür edip ayrılacakken muhabbete başlıyorlar. Dün bilmemne tepesindelermiş, hava şöyleymiş, bugün şuraya gitmişler hava böyleymiş vs. En nihayetinde hayat hikayelerine girmek üzereyken bir bahane yaratıp kışkaçtan kurtuluyoruz. Tezyeyle amca stand-up'a seyirci arıyormuş, belli ki.

Gişelerden geçtikten sonra yedire yedire gaz açıyoruz. Zirveye ulaşıp soluklandıktan sonra aşağıya inişe geçiyoruz. Nedense çıkarken çok zevkli gelen hairpin dönüşleri inişte stres yaratıyor bende. Aletin çok çabuk ivmelenmesinden midir, yerçekiminin hızlandırmasından mıdır bilemiyorum, motor duramayakmış gibime geliyor.

Tempolu ve güzel bir sürüş sonrası kasabamıza varıyoruz. Gasthof bulmak lazım ama Sinan'ın gözler bi boş bakıyor. Adam dün akşam trende uyuyamamış, üstüne de bütün gün yol yapınca sigorta atmış tabii. 4-5 yere soruyoruz, oda yok. En son ümitsiz halde bir otele giriyorum;

Tezye: "Ne baktın evladım?"

İlker: "Boş oda var mı tezye?"

T: "Vaar, niye ki?"

İ: "İki kişi için oda arıyorum, o bakımdan"

T: "Al anahtaları bunlar. Motorları da yana alın"

İ: "Sağol tezye. Akşam yemeği ne var bu arada?"

T: "Bu akşam yemek güzel değil. Siz aşağıdaki hana gidin. Orası daha iyidir"

İ: "Peki tezye, sağol"

Odalarda duş alıp kendimize geldikten sonra teyzenin dediği hana gidip pizza eşliğinde ev yapımı bira içiyoruz. Sonra da kasabayı dolaşmaya çıkıyoruz. Saat geç olmasa da ikimiz de yorgunuz. Yarın yine kendimizi dağlara vuracağız, ne derdimiz varsa artık...

Sanço Panço'nun günlüğü

Alplerin Zirvelerinde

Bugün öncelikle benim geçen Dolomiti Seferi'nde yapamadığım pasajları geçeceğiz. Pek çok yerde bu geçitler için yazılmış olumlu yazılar gördüm. Öncelikle St.Leonard'dan yukarı kuzeye SS44'e yani Jaufenpass'a dönecek, ardından batıya Penserjoch'a yöneleceğiz. Buraya çıkmadan önce, otelde güzel bir kahvaltı ediyoruz. Hava kapalı gibi ancak kuru. Kahvaltıda tanıdık, tanımadık herkes birbirine ve dolayısıyla bize "günaydın" diyor, oldukça hoş bir davranış.

Dağ Geçisi 2-Jaufenpass-2094m

St. Leonard'dan çıkıyor, tırmanmaya başlıyoruz. Yol hızla yükseliyor. Özellikle ilk bölümü oldukça dar ancak düzgünce bir asfalt ve epeyce açık, ilerisi görülebilen virajlar olduğu için keyfimiz doruk noktasına varıyor. Geçit ileride oldukça genişliyor, Walten isimli bir başka köye geliyoruz. Buradan sonra yol genişliyor virajlar açılıyor, biz de bu sayede biraz hız arttırabiliyoruz. Asfalt güzel, tepeye varıyoruz lakin ortalığı sis basıyor.

Jaufenpass'dan inerken bir grup abi haldir huldur bizi geçiyor, mecburen yol veriyoruz. Hoş vermese de ne olacak ki, adamlar viraj, sürekli düz çizgi vesaire umursamadan gidiyorlar. Ama şunu kabul ediyorum ki viraj alışları mükemmel, hiç bir şekilde frene dahi basmıyorlar.

Istikameti Penserjoch'a çeviriyoruz.

Dağ Geçisi 3-Penserjoch-2214m

Kuzeyden güneye, Bolzano'ya inerken seçilebilecek 3 yoldan en ilkel olanı ortadaki Penserjoch yolu. Ancak asfaltı yenilenmiş, mükemmel denilebilecek bir tutusu var. 17 kilometrelik kısa parkuru ve karavanlara kapalı geçişi(yaşasın!!!) ile Penserjoch küçük bir yarış pisti adeta.

Dağ Geçisi 4-Karerpass-1740m

Burası Bozen'den hemen sonra gelen alçak bir dağ geçişi. Bozen'den sonra bir tünelden geçerek mükemmel bir yola çıkılıyor, burada çok keyif aldık. Etraf sarp kayalıklarla dolu, aşağıya düşmek mümkün değil çünkü burası tam anlamıyla bir yarık, aşağısı yok, daha doğrusu yol en aşağıda. Tepeden taşlar düşmesin diye yolun üzerini telle kaplamışlar.

Karersee'ye vardığımızda yaşlı bir adamın hin, hin çevremizde dolaştığını farkettilik. Özellikle benim "B" ile başlayan Berlin plakam kolaylıkla tanınıyor, dikkat çekiyor ve buralara kadar gelebildiğim için şaşkınlıkla karşılıyorlar. Don Kişot'unkinden ise kimse bir şey anlamıyor. Adam yıllar önce kendisinin de bir motoru olduğunu ve 20 beygir olduğundan bahsediyor. Don Kişot'a "senin at kaç beygir?" diye soruyor. Aldığı "70 beygir amca" cevabından tatmin olmadığını anlıyoruz, tahminen "ulen bunca yıldır bu kadar mı ilerleme sağlandı?" biçiminde düşündü.

Tarihi amcayı orada bırakarak Dolomiti yoluna çıkıyoruz, güzel bir yol, birbiri ardına gelen açık virajlar var ve yükselip alçalmadığı için de rahat. Saat 18 civarında iyice yorulmuş durumdayız. İleride yağmur bulutları görünüyor ve biz Canazei'de Don Kişot'un uyarması ile konaklamaya karar veriyoruz. Bulduğumuz otelin önüne atları bırakıp içeri giriyoruz:

"Hancı, bize et, atlara da yem ver!!!"

Don Kişot'un günlüğü

Tarih: Gün 3

Kapalı bir hava eşliğinde kahvaltıya indik. İklimizin üzerinde de önceki günlerin yorgunluğu biraz olsun geçti. Uzun ve rahat bir kahvaltı sonrası motorları yüklemeye başlıyoruz. İstikamet Bolzano ve dağ geçişleri. Bu noktadan sonra rota olayını Sinan'a bıraktığımdan nereden geçtiğimizi hatırlamıyorum bile. Tek bildiğim o dağ senin bu dağ benim tırmandığımız ve delicesine viraj döndüğümüz.

Motorlar yüklenince arkamızda duran bi tepeye sardırmaya başlıyoruz. Dağın üstünde bir geçiş varmış. Hava kapalı ve serin ama yağmur yok. Yollar kuru olduğundan hatırı sayılır miktarda tutunma var. Yata yata viraj yapıyoruz.

İrtifa aldıkça hava daha da puslanıyor. Artık neredeyse burnunuzun ucunu göremiyorsunuz. Yukarı varınca yamaç boyunca ilerlemeye başlıyoruz. Motorculuk hayatımda gördüğüm en garip görüntülerden biriyle karşılaşıyorum. Yamaca saldıran bir bulut düşünün. Yolun kenarından sekip asfaltı pas geçiyor ve hemen 2 metre üzerinizde tekrar yamaca yapıyor. Dalga sörfü yapanlar kırılan dalganın altında kayar ya, onun gibi hissediyorsunuz. Yamaçta kıvrıla kıvrıla giden yolun ilerisi sis yüzünden hiç gözüküyor. Hem yükseklik, hem sis insanı tedirgin ediyor.

Dağın arka tarafına geçince pırl pırl bir hava ile karşılaştık. Demek ki bütün bulutlar öbür tarafta kalmış. Kuru asfaltta döne döne aşağı indik. Sonrasında bir takım vadilerden geçerek 40km'lik tur atacağımız çember şeklindeki rotaya yöneldik. Yol gene harika. Her tarafımızdan motorcular geçiyor. Adamlara bakarak feyz almaya uğraşıyoruz. Sinan'ın yukarıda anlattığı gibi bir grup vardı ki, adamlar senkronize su balesi yapar gibi sürüyordu. Önde bir GS, viraja yüksek süratte (bizim için en azından) yaklaşıyorlar, dalmadan önce hafif sağa yanaşıp bir anda viraj içine dalıyorlar ve bunu yaparken grup üyelerinin arasında 10m bile yok. Sanki tüm grup domino taşı gibi devriliyor. Grup ahengini bozan tek bir üye yok. Harika bir görüntüydü.

Bolzano'ya kadar geldik. Buraya inen vadiye önümüze kamyon denk gelince kenara çekip dinlendik. Yavaş tempo yüzünden benim boyun çok ağrıyınca motorları değişme kararı aldık. Sanço benim motoru 20 dakika sürdüktan sonra nasıl olup da bu aletle o kadar km yaptığını anlayamadı. Bileklere ve sırtta çok yük bindiriyormuş. Haklı, öyle valla. En kısa sürede dik oturan birşey almam lazım.

Bolzano'dan sonra enteresan bir vadiye girdik. İki tarafında dev gibi kayalıkların yükseldiği, ortasından nehir geçen bir vadi. Yol geniş olsa da arkası görülmeyen virajlar yüzünden fazla hız yapmak mümkün olmadı. Zaten sanırım bu yüzden yolda yığınla "Give your guardian angel a chance!" yazılı, üstünde motosiklet resmi olan tabela vardı.

Vadinin bitiminde bir kasabada durup karnımızı doyurduk. Adam gibi oturacak yere bir türlü denk gelemedince bir pastaneden Ice Tea ve tiramisu alıp kan şekerimizi normal seviyeye getirdik. 45 dakikalık moladan sonra yola devam. Bir sonraki durak yerimiz volkanik bir krater gölü oldu. İçinde mahlukat yaşamaması yüzünden bu kadar berrak

ve garip renkli suya sahip olduğunu sandığım gölün önünde, sayko görünüşlü bi amcaya resim çektirdik.

Yola devam ediyoruz. Ama hava da ufaktan kararmaya başladı. Görünüşe bakılırsa yakında yağmur da tepemize inecek. Bizim o günkü varış noktamıza ulaşmak için bir dağ geçişi daha yapmamız gerek. Yorulduğumuz ve daha kalacak yer ayarlamamız gerektiğinden o akşamı büyüğe sayılabilecek bir kasabada geçirmeyi öneriyorum. Sinan da kabul ediyor. 15 dakikalık arama sonunda ucuz bir gasthof buluyoruz. Akşam yemeğini de otelde hallettikten sonra kasabayı dolaşmaya başlıyoruz. Ölü sezon olduğundan inlerle cinler maç yapıyor.

Sanço Panço'nun seyir defterinden

Gün 3, Yağmur altında motor sürmeli mi sürmemeli mi?

Sabah handaki devasa yatağımda uyandığımda dışarıdan gelen şakır şukur sesler pek iyiye alamet değil. Yağmur var. Oysa ki bugün en zevkli bölümü, Dolomiti yolunda önerilen yarış pisti tadında bir yolu katetmeyi planlamıştık.

Önceki akşam 2-3 atlinin daha bizim handa konakladığını görüyoruz. Mükemmel atlar var burada. Yalnız motorların arasında kırmızı bir VFR750 ki, Bike dergisi bu model için şöyle demiş:

Buna birkaç iç çamaşır alın ve adını Kylie koyun.

Bu arada yan ayak detayı dikkatimi çekiyor, üzerinde plastik bir parça var, kapandığı zaman tamamıyla karenaja gizleniyor, eskiden motor tasarımına daha fazla özeniliyordu galiba. Her neyse, biz işimize bakalım, istikamet Passo Pordoi...

Bugün yapacağımız turu saat yönünde ya da saat yönünün tersine yapmak mümkün. Don Kişot'a soruyorum:

SP: Ne yapalım Don, ne tarafa doğru dönelim?

DK: Ne tarafa doğru daha iyiymiş?

SP: Her iki yönde de iyi diyorlar...

DK: Her iki yönde de dönelim o zaman.

SP: Peki, Pordoi'den başlayıp saat yönünün tersine yapalım o zaman önce.

Dağ Geçişi 5, Passo Pordoi, 2259m

Tamam yol güzel, yağmur yok ama yerler ıslak. İstedığımız gibi olmuyor. Pasajın batı tarafı pek bir ağaçlık, rahat bir çıkış sağlıyor ama virajlar biraz kör. Haziran'da doğu yönünden tırmandığımız Pordoi için şöyle bir not almışım:

"Buranın Pordoi olduğunu farketmemişim. O kadar zevkli idi ki geri dönüp aşağı iniyor, kamerayı bağlayarak yine tırmanıyorum. Birbiri ardına gelen hızlı virajlar, çok keskin olmayan, gelenin görüldüğü virajlar. Birbiri ardına gelen 33 çıkış virajı var doğuda. Asfalt mükemmel... Pordoi, benim açımdan, kaçırılmaması gereken Alp geçitlerinden biri. Nasıl anlatsam size, ilk harflerine baksana (Kamer Genç gibi oldu bu ama neyse)" Pordoi'den inip Arabba köyüne geliyoruz. Şimdi istikamet kuzey, Corvara'ya yönüne

dönüyoruz.

Dağ Geçişi 6-Passo del Campolongo

Neyse Arabba'dan sonra sis kalktı, Campolongo'da oldukça alçak bir geçit olduğu için sis etkisinde kalmadan atları şahlandırıyoruz. Görüş açık, genelde oldukça geniş açlı virajlar var. Kuru bir günde burada deli gibi gitmek ve pistin geri kalanı için ısınma turunu tamamlamak mümkün. Çevre son derece güzel. Buradan geçtikten sonra Corvara kasabasına iniyoruz. Burası gece kalmak için tavsiye edilen yerlerden, diğerleri gibi tipik bir kayak kasabasının yeşil hali.

Dağ Geçişi 7, Passo di Gardena, 2121m

Çevrede müthiş görüntüler var ancak sis basıyor. Karşıdan kalabalık bir motosiklet grubu geliyor. Kendi aralarında karışmışlar, sis bütün dikkatlerini dağıtmış, birbirlerine çarpacak gibi yalpalayarak viraj dönüyorlar. Biz Allah'tan iki kişiyiz. "Hava açık olsa" diye başlayacağım, siz de "eeh yeter artık" diyebilirsiniz ama kuru yolun kuru halini hayal etmeden duramıyorum. Geçitte orta zorlukta hairpinler var ve kuru havada çok zevkli olsa gerek. Yağmurda tırsan ve dimdik viraj dönen Moto GP'cilere döndük. İlerliyoruz, şimdi Alp turu yapanların çok övdüğü bir geçiş var.

Dağ Geçişi 8, Passo di Sella, Sellajoch, 2244m

Evet güzel, oldukça dar bir yoldan ancak açık, görünebilir virajlardan yukarı çıkılıyor. Tepede sis yoğun ama iner ve çıkarken oldukça açıktı. Güzel havalarda sürücülerin etrafa baktığını ve yolun dar olduğunu unutmayın. Tepesi oldukça dar, motosikletler için bile kısıtlı park yeri var. Buradan indikten sonra tekrar Passo Pordoi'nin başlangıcına gelip tepeye çıkıyor, turu tamamlıyoruz. Don Kişot'a bir de saat yönünde dönmek isteyip istemediğini soruyorum. Serzenişli bir ifade ile "Gerek Yok!!" diyor.

Cervantes'in Don Kişot'u nasıl değirmenlere saldırmışsa, bizimki de dağlara küstü... Arabba'da ıslanmış halde mecburi mola veriyoruz, her tarafımızdan sular damlıyor. Gün daha bitmedi, daha pek çok pasaj geçmeli ve ilerlemeliyiz...

Don Kişot'un seyir defteri

Gün 4

Bütün akşam, yanbaşımızda akan derenin şarıl şarıl sesinin yağmur olmaması dualarıyla uyuduktan sonra sabah ayazına uyandık. Gökyüzünde güneş namına hiçbirşey yok. Hava tüm turun en düşük sıcaklığında. Yağmur da ahmak (ki bu biz oluyoruz) ıslatan şekilde "Tepelerine insem mi inmemem mi?" kararsızlığında.

Kahvaltı ertesi toplanıp motorların yanına iniyoruz. Görüntü hoş değil. Her yer sırsıklam. Bagajları yükleyip yola çıkmaya hazırız. Sinan istikameti Passo Pordoi'ye çevirirken gasthof'umuza son bir defa bakıyorum. Of of, incek bu hava beynimiz! Hadi hayırlısı...

Kasabayı terk ettikten birkaç kilometre sonra bizi ıslatan bulutun içine dalıyoruz. Görüş



mesafesi 3 arşın. Git gidebilersen. Sinan önde, ben arkada onun stoplarını takip ederek. Zirveye kadar ulaşıyoruz. Arada 3-4 motorlu ile karşılaşsak da dünkü katılımdan eser yok. En son virajları dönerken yukarıdan bir BMW grubu geliyor. Hepsinin ön teker Alzheimer hastası gibi titriyor. Bu hava ve yol şartlarında BMW'ler bile zorlanırken bizim dandik motorların ne halde olduğunu varın siz düşünün.

Dünden hatırlıyorum, dağın bir tarafı bulutluysa öbür tarafı açık oluyordu. Belki bugün de öyle olur? Hah, sana öyle geliyor ilker! Arka yamaca geçince görüyorum ki burası daha kötü. Sis ve yağmur beraber saldııyor.

Geçidi indikten sonra pist olarak tarif edilen 40km'lik parkura geliyoruz. Burası iki dağ geçişinden oluşan bir çember. Virajlar yollar harika. Yani en azından hava güzel olduğu zamanlar. Biz sopa yutmuş gibi viraj alıyoruz, yani dimdik. Arada bir yatırmaya yelteniyorum, ön taraf komik titremeler gönderiyor, dikleştiriyorum tekrar.

Böyle dolaşırken yanda bir baraj gölü görüyorum. Biraz durup soluklanalım. Sürüşten zevk alamıyoruz, en azından çevreden alalım. Turun yarısını bitirmeye yakın tekrar rampaya sardırmaya başlıyoruz. Bu sefer hedef Passo Sella. Sis ve yağmur altında 20 dakika sürdükten sonra zirvedeyiz. Tahmin edileceği üzere göz gözü görmüyor. İnışe geçiyoruz. İyi haber, bundan sonra bir geçiş daha yapacağız ve bitecek. Gerisi normal yol. Dağın dibinde bir ihtiyaç molası daha veriyoruz.

40km'lik turu tamamlamaya yakın yağmur abarıyor. Gore-Tex® eldivenlerimiz, hesapta su geçirmez botlarımız teslim bayrağını çekiyor. Uzakta büyükçe bir kasaba görünüyor. Diğer motorcularla beraber kendimizi bir cafe'ye atıyoruz. Sıcak bir kahve/tost molası verdikten sonra sen geçide doğru yollanmak üzere giyiniyoruz. İlk defa BMW yağmurluğumu deneyeceğim. Bakalım su geçirecek mi?

Kasabayı terkedip rampayı tırmanıyoruz. Yol-mol görünmüyor abicim. Bizim BMW Sportintergral kaskların içindeki bulamaç katmanı da aktif hale gelince durum iyice içler acısı hal alıyor. Anti-buğu katmanı yerine yağlı bulamaç kullanan Schubert'iten Allah razı olsun. Dayanamayıp bir tünele sığıyoruz. Biraz kurulandıktan sonra zirveye varıyoruz. Etrafta görülecek hiçbirşey yok. Sis herşeyi esir almış. Ama en azından bu son dağ geçişimizdi diye seviniyorum. Yolun bundan sonrası bir şekilde Lienz'e varmak.

Tepeden inip kasaba/köyleri geride bırakıp km yapmaya uğraşıyoruz. İkimizin de eldivenleri su geçirdi, üstüne benim botlarım da tekne gibi. Su bir taraftan giriyor, ötekinden çıkıyor. Biraz kurumak için bir mola daha veriyoruz. Yağmur deli gibi yağıyor. Tekrar eğer kuşanıp yoldayız. Ormanlık bir arazide gidiyoruz. Sinan arkada beni takip ediyor. Ufak bir tepeyi tırmanmak için hairpinler dönüyor. Herşey güzel gidiyor. Önümde sağa dönen bir hairpin, yaklaşıyorum. Karşıdan gelen yok, motoru hafifçe sola açıyorum. Virajın apexine doğru dalıyorum ve...

Pause!

Bir sonraki sahne, ben yerdeyim. Motor yanımda yatıyor. Tank bag fırlamış, apexte oturuyor. Etrafımda uçuşan bir takım parçalar var. Nooldu bre?

Ana, düşmüşüm! Üstüme başıma bakıyorum. Hasar yok. Hasarı geçtim, hiçbir acı/sızı

da yok. Hemen ayaklanıp motora bakıyorum. Fazla hasar yok gibi. O esnada Sinan yanıma geliyor. Beraber motoru ayaklandırıyoruz. Çalışacak mı acaba? İlk marşa start alıyor alet. Yere bakıyorum, herhangi bir sıvı kaybetmemiş. Yağı, suyu yerinde. Motoru viraj çıkışına götürüp park ediyorum. O sırada karşı şeritte gelen bir MPV benim düştüğümü görüp durmuş, trafiği durdurmuş. İyi olup olmadığımı soruyor. "OK!" diyince devam ediyor. Hâlâ olayın şokundayım. Nasıl, niye düştüm yahu?

Kaza mahaline gidiyorum. Sinan elinde bir takım parçalarla geliyor. Bakıyorum, sağ sinyal patlamış. Zaten bekliyordum. Ama avucunun içindeki o metal parça ne? Yoksa? Of ya, arka fren pedalı kırılmış.

Tekrar motorun yanındayım. Egzozda çizik var. Aynı şekilde gidon sonu ağırlığı ve ön fren kolunda da darp izi mevcut. Ama en kötüsü karenaj asfalta sürtünce 15cm'lik bir kesim traşlanmış. Kimbilir kaç boyanır bu şimdi? Neyse, en azından motor yürür halde. Devam ediyoruz. İleride bir kasabada mola veriyoruz. Ben ön teker küfrediyorum niye yolu bıraktı diye.

Merak edenler için, kaza sebebini açıklayayım. Olayda benim hiçbir kabahatim yok. Virajda yağ, benzin yok. Motorda teknik arıza yok. Lastik havaları filan yerinde. Lastik dişleri de yerinde, kabak değil. E niye düştün o zaman? Ön lastik kafasına esti diye yolu bıraktı. Başka hiçbir açıklaması yok. O ana kadar daha fazla yatırarak viraj almıştım, gayet güzel dönüyordu. Bu sefer dönmedi. Islak yol ve soğuk hava yüzünden lastikler yeterince ısınmamış olabilir en fazla.

Buradan üç ders çıkarttım.

1) Kaza yapan sürücülerle konuşursanız veya MotoGP sürücülerinin anılarını okursanız hepsi ağız birliği etmişçesine kazaların nasıl yarım saniye içinde olduğundan filan bahseder. Yalanmış. Yarım saniye bile sürmüyormuş. Kaza yaptığımı yere vurunca anlamadım, öyle anlatayım. O kadar çabuk düşmüşüm ki ellerimi ayağımı bile açamadım.

2) Hava soğuk ve yağmurluyken motor kullanmayın. Nokta! Zaten yoldan zevk alamıyorsunuz, üstüne kaza yapma riskiniz de üstel oranda artıyor. Gereksiz.

3) Yol yapmak zorundaysanız da motoru yatırmadan dimdik kullanın. Yattı mı kalkacağına garantisi yok.

Bu olaydan sonra tur benim için gerçek anlamda bitti. Ne yaptığım yoldan zevk aldım ne gittiğim yerlerden. Turun son gününde Münih'e giderken hava kuruydu mesela ama orada bile virajlara giremiyordum. Bütün özgüvenim kayboldu. Şu anda evdeyim, turun üzerinden 1 hafta geçti, hâlâ güvenmiyorum motora. Ön teker kafasına göre takılıyormuş gibime geliyor. Onarım için servise verdiğimde ön takıma baktırıp test sürüşü isteyeceğim. Baksınlar, aletin düzgün çalıştığını garanti etsinler. Gerçi ondan sonra bile bu lastiklere güvenip viraj yapmam ben.

Getir oğlum oradan bir çift Corsa Diablo!

Sanço Panço'nun seyir defterinden...

Gece Kabusları

O çok ıslandıgımız gece, sıkıntılı rüyalar gördüm. Niye düşmüştü ki atından bizim Don





Kışot?

Hava yağmurlu ancak görüş açıktı. Don Kışot önden gidiyordu. Bir ara, ben yavaş kalınca bir viraj önüme geçti, yani göremez oldum. Tre Croci'ye doğru tırmanışta, görüşün kapalı olduğu tatlı hairpinlerdeydik. Bir hairpine yaklaştım, baktım bizimkinin atı yerde 2.80 yatıyor, kendisi ayakta, ellerini kaldırmış zafer işareti yapmakta...

Bundan biraz önce durduğumuzda, viraj çıkışlarında gaz açtığında motorun kıcını savurduğunu söylemişti. Bende ise hiç böyle bir şey olmuyordu. Ben, atının kendisini yere atmasının sebebinin, neredeyse 3 yaşına varan spor lastiklerine bağlıyorum...

Bir iki ufak tefek hasar dışında pek bir şey yok lakin Don Kışot'un morali çok bozuk. Devrilmiş olmasının yanı sıra, ayakları, elleri su içindeymiş, benim durumum biraz daha iyiydi. Çizmelerin üzerlerine geçirdiğim bot yağmurluğu sayesinde hem temiz, hem de kuru idiler. Eldivenlerim su geçirmez, ancak o kadar su yediler ki içleri nemlenmeye başlamıştı. Kask ise bir başka alem. Bu kask kuru havada mükemmel ama ıslakta içine döşenen buğu önleyici bir tür bulamaç katmanı görüntüyü bulandırıyor. Bulanmasını diye ön hava kanalı açılıyor, bu sefer de oradan çene kısmına su alarak kaskın içinin sürekli nemlenmesine sebep oluyor.

Tekrar dalmışım.

Umarım sabah hava açık olur...

4. gün, Lienz'de mahsur kaldık...

Gece rüyamda Picasso'nun güneşli bir resmini gördüm. Sabah kalkınca hava en azından kuru olacak, biz de Grossglockner'i açacağız. Heyhat, sabah bir kalkıyoruz ki, yağmurlu şiddetini arttırmış, hatta çevremizdeki dağlar görünmez olmuş. Lienz, Avusturya'nın orta yerinde, oldukça büyük bir kasaba. Etrafı Lienzer Dolomiten denilen dağ sıraları ile çevrili. Tepelerinde sis arasından kar görüyorum. Sabah aşağı inince, Don Kışot'un halen atıyla hesaplaşmakta olduğunu görüyorum.

Hakikaten "yok bir şey"... Bir iki parça kırık, onlar da kolayca hallolacak şeyler. Burada kesin Suzuki vardır ama günlerden Pazar, kapalıdır. Açık olsa, "haydi, gidip şu parçaları alalım da daha fazla üzülme" diyeceğim. Bu durumlarda ben de çok üzülüyüm için fazla üzerine varmıyorum.

Bizim hancı teyzenin, "garaja koysanız atlarınızı evladım" dürtmesiyle, yağmur altında kalan ve bütün gece ıslanan atları garaja çekmeye karar veriyoruz. Ancak o da nesi, garajdan çamurlu da olsa güzel görünen taze bir tay, R1200ST çıkıyor. Motorcu abinin bir misyonu varmış, bilmem nereye bilimsel bir tarih çalışması yapmak için motorla gitmiş. Şimdi memleketine, Danimarka'ya dönüyormuş. Bizim, amaçsız, sadece dolaştığımızı öğrenince "Nasil yani, hiç bir hedef yok mu yani, sadece dolaşmak mı?" biçiminde sorarak şaşırıldığını ifade ediyor. Neyse, biz kendisine, misyon yüzünden haberi bile olmadığı ve sadece 50 kilometre uzakta olduğu Grossglockner'i tarif ediyoruz. Kendisini misyonu ile başbaşa bırakıp, aç olduğumuz için kahvaltıya koşuyoruz.

Hancı, ekmek ile çay getir bize!!

Kahvaltı ertesi bomboş Lienz sokaklarında dolaşyoruz. Hiç bir yer açık değil. Sokaklarda gezerken, karımız acıkıyor. Yemek yenecek bir yer de yok. Don Kışot bir sokak arasındaki seyyar reklam tabelasını gösteriyor: "Antalya Döner, 50 metre ileride"

Hemen gidiyoruz, açık, açık olduğu gibi kalabalık da var içeride. Türkçe sipariş veriyoruz, abla çok şaşırıyor, gülümsemek ile şaşırarak arasında bir yüz ifadesi ile veriyor dürümleri.

Sonra kocası Ömer Abi geliyor. Dükkan biraz rahatlayınca semaverde çay yapıyorlar. 2. ve 3.ü de içiyoruz. Avusturya'da 14 yıl ustabaşı olarak çalışmış. Sonra iş arkadaşları ile geçinemeyince burayı açmışlar karısıyla. 35 km ileride bir ev almış, maddi borcunun büyük bir kısmını bu dükkan sayesinde kapatmış çünkü burası barlar sokağı imiş... "Geceleri çok kalabalık oluyor" diyor. Düzce'liyim, genelde burada yaşayan kimselerin sürekli söylediği "eeehh bir işe yaramaz burası, gelecek sene kesin dönüyorum Türkiye'ye" lafını hiç kullanmıyorum. Veda edip ayrılıyoruz. Bunun dışında bütün günü sıkıntıdan bayılmış bir şekilde yağmur altında yürüyerek ve de biraz fotoğraf çekerek geçiriyoruz. Umarım yarın hava güzel olur...

Yarın: Hava güzelliği mi? Evet çok güzel kar yağdı...

Sanço Panço'nun seyir defterinden

Son gün, dağa çıktık kar aldı... (Pes doğrusu)

Evet pes doğrusu. Biz yağmur dinecek diye beklerken, sabah hancı "Grossglockner'de kar varmış" diyor. Oysa ki önceden ADAC'den alınmış indirimli biletlerimiz var. Yer yarılrsa da geçeceğiz oradan. Don Kışot ile toparlanıp, yağmurlukları giyiyoruz, yağmur sanırım bizim yola çıkmamızı bekliyor. Yağmıyor gibi yapıp kafamıza inecek. Yerler ıslak. Hancı ile vedalaşıyoruz. İstikamet Grossglockner yığdım, kim tutar bizi...

Heiligenblut'a kadar yol ıslak. Pek yağmur yok gibi. Grossglockner Hochalpenstrasse'nin gişelerine geliyoruz. Adam telsiz ile yukarısının durumunu soruyor. Açıkmiş, geçiyoruz gişelerden. Elbette ki aşağılarda sis var. Bir süre hiç bir şey, hatta aynada çift fari da açık olan ilker'i dahi göremiyoruz. Bir parça yükseliyoruz, ohh, bulutlardan kurtulduk demeye kalmadan karlı tepelerle karşılaşılıyor. Ehh ne yapalım, başa gelen çekilir. İlk durak Hochtor, 2500 küsur metre.

Burada biraz alışveriş yapıp kahve içiyoruz. Çevredeki karlar yeni kürenmiş, yol açık. Tünelin öteki tarafına bir geçiyoruz ki, hava günlük güneşlik... dermişim... Yok öyle bir durum. Ama yollar kuru, bir de hava bayağı açık, bulutlar aşağıda kalıyor. Yollar nasılsa epeyce kuru ama kar suyu akıntıları var. Kendimizi riske atmadan gidiyoruz. Buradan sonraki durak Edelweisspitze, 2700 m'de bir seyir terası. Grossglockner, buradan sadece 1000 m daha yüksek, Avusturya'nın çatısı denilen en yüksek dağı. Kendisi ile bir hatıra fotoğrafı çektiyoruz.

Bu Edelweisspitze tam bir motorcu durağı. Otobüsler buraya çıkamıyor, 7 tane hairpin dönerek varılabiliyor. Birazdan, aşağıdaki sisin içine dalıyor, keyifsiz bir inişle, bu etabı da bitiriyoruz. Şimdi istikamet Zell Am See üzerinden Kufstein, oradan otobana gireceğiz ve doğrultuyu Münih'e çevireceğiz. Yollar kurudu, zaman zaman güzel virajlar var ama Don Kışot çok keyifsiz. Biraz da bıkkın galiba. Dolomit'leri gezerken hesaba katılmayan nokta, sürekli viraj dönmek için harcanan konsantrasyon ve yüksek irtifaya çıkış-inişlerin insanı aşırı yorduğu. Bir süre sonra artık viraj görmek istemiyorsunuz. Asfaltı kontrol ediyorum, tamam, artık hızı arttırabiliriz. Bir iki mola dışında hiç durmuyoruz. Benzin molasında da Don Kışot lüks Münih kalesine gideceğimiz için atını kaşağılıyor. Sonunda akşam altı sularında Münih'e günlerdir hasret olduğumuz güneşle birlikte giriyoruz.

Veda zamanı

Don Kışot'a Autozug'dan bilet almıştım. Münih'te yediğimiz güzel bir akşam yemeği ardından 10 dakikalık bir sürüşle trenlere yükleme yapılan yere vardık. Etrafımızda, Almanya'nın dört bir tarafına gidecek, hepsi farklı kodlara sahip plakaları olan motorlar sıralanmıştı. İlk önce ben, ardından Don Kışot'un motorunu yüklüyoruz trenlere. Trenlerimiz aynı peronun iki farklı tarafına yanaşmış duruyorlar. Önce benimkine gidiyoruz, yatağımı yapıyorum. Eşyalarımı bıraktıktan sonra, Don Kışot'u yolcu ediyorum. Günlerdir birlikte olmak iyiydi, biraz daha dolaşsaydık iyiydi belki. Hem hava da düzelmişti. Acaba şeye mi gitseydik?

Sanço'nun seyir defteri yine yarım kalmıştı.

Son, şimdilik tabii... **İKTEKER**

İlker Eryılmaz / Brüksel / Aralık 2005

Gezi Bir solukta Yunanistan ve İtalya

Motor benden, gerisi sizden...

sanırım 2005 yazının ilk günleriydi. Motosiklet turları organize eden bir arkadaşımın e-postasını gördüm. "Hadi beyler, motorla Yunanistan ve İtalya'ya".

Genelde Amerikalı ve Avrupalı "tuzu kuru" motosikletçiler için düzenlenen bu tur 2 yönlüydü. İstanbul başlangıçlı Yunanistan ve İtalya. Ve Roma başlangıçlı İtalya-Yunanistan ve İstanbul şeklindeydi. Turun Amerikalı ortağı ile yaşanan anlaşmazlıklar sonucu, turun İstanbul-Roma tarafı satılamamıştı ve motorların bir şekilde İstanbul'dan İtalya'ya transferi gerekiyordu. Arkadaşım da motorları kargo ile transfer etmek yerine bize böyle bir öneri getirmişti. Öneri gayet açıktı. Motor, yakıt ve feribot giderlerini ödeyecek, kalan masrafları da tura katılmak isteyenler karşılayacaktı. Ben hemen atladım tabii ki. Böylece yaklaşık 2-3 ay süren yazışmalar, vize, uçak bileti vs. ayarlamaları bitti ve yolculuk zamanımız olan Eylül ayı gelip-çattı. Bu tura davet edilen kişilerden 6'sı olumlu cevap vermişti. Kalan kişiler de turda görevli olanlardı. Herkes kullanmak istediği motosikleti seçti ve 9 Eylül akşamı tüm katılımcılar bir araya geldi ve Paolo Volpara turun rotası ile ilgili bilgileri verdi. Ben bu buluşmaya katılmadım çünkü izne çıkabilmek için işyerimdeki son ıvr-zıvırlarla uğraşmak zorundaydım. Neyse, geç saatlerde ofise gidip, seçtiğim Yamaha Fazer600'ü alıp, eve getirdim. Ertesi günkü tur için hazırlıklarımı yapıp, mutlu bir şekilde uykuya daldım.



1. Gün > 10 Eylül 2005, Cumartesi

Sabah erkenden tüm ekip, Mahmutbey O-1 otoyolu üzerindeki gişe çıkışında buluştuk. Toplam 9 motor ve 1 treyler şeklinde yol alacaktık. Renault Kangoo'ya bağlı treylerde 2 motor daha vardı. Ekip aşağıdaki kişilerden ve motorlardan oluşuyordu:

Paolo Volpara (Rehber) >> Yamaha YZF-R1

Mauricio Fernandes (Rehber) >> Aprilia Caponord

Bülent Boytorun >> BMW R1150GS

David Maden >> BMW R1200GS



Benim cici Fazer'im :))



Pazarkule Sınır Kapısı'nda bekleme durumları

Harun Ergül >> BMW R1200GS

Ömer Durusel >> BMW R1200GS

Ian Johnson >> BMW R1200GS

Haluk Taylan >> BMW F650 GS

Hidayet Gürdal >> Yamaha FZ6 Fazer

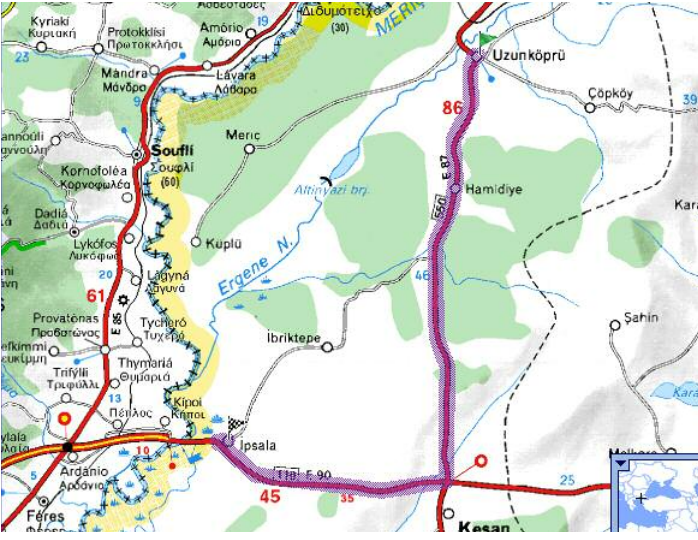
Apo Hekimhan (Lojistik) >> Renault Kangoo (BMW R1200GS + BMW F650GS Dakar)

Renault Kangoo, treyleri çekmekte zorlandığı için önden hareket etti. Biz de toplam 9 motor ve sürücü olarak yola çıktık. İstikamet O-1 otoyolu üzerinden Edirne'deki Pazarkule Gümrük Kapısı'ydı.

Otoyol üzerinde verilen bir benzin molasından sonra Edirne'ye girdik ve şehrin içinden ve Meriç nehri üzerindeki tarihi köprüden geçerek, nehir kenarındaki restoranlardan birinde öğle yemeği molası verdik.

Yemek sonrası Pazarkule Sınır Kapısı'na geldik ve sınırı geçmek için beklemeye başladık. Ama nedense görevli memurlar, Yunanistan geçişini bu kapıdan değil, İpsala Sınır Kapısı'ndan yapabileceğimizi söyledi. Nedenini sormayın çünkü biz de anlamadık. Yalnızca "Bu kapıdan geçemezseniz, sizi geçirmek için yetkimiz yok vs" dediler. Biz de zaman kaybetmeden İpsala'ya doğru devam ettik.





Edirne üzerinden Uzunköprü'ye, oradan da Keşan yönüne ilerledikten sonra, Ipsala'ya saptık. PC'm ve Microsoft Auto-route yazılımım olmadığı için rotaları Michelin'in www.viamichelin.com sitesinden çıkardım ve ekran resimlerini çekerek buraya ekledim. Bilginize...

2 grup halinde Ipsala Sınır Kapısı'na geldik ve biraz çene çalıp, ağır işçimiz Kango'o'muzu bekledikten sonra hep birlikte sınır geçişi için sıraya girdik. İlk defa karayolu ile sınır geçişi yaptığım için mevzuyla yabancıyım haliyle. Pasaporttu, puldu, yeşil karttı, şuydu, buydu derken, işlemleri halledip, Yunanistan tarafına geçmeye vakıf olduk.

Türk ve Yunan askerlerinin önünden geçerek Yunan sınır kapısına vardık. Orada da görevli memurlar belgelerimizi kontrol etti ve grup halinde sorunsuz bir şekilde sınır geçişi tamamlandı.

Bu arada malumunuz, yurt dışında araç kullanabilmek için Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu'dan Uluslararası Sürücü Lisansı (üzerinde Beynelmillet Şoför Ehliyetnamesi yazıyor :) almak gerekiyor. Cezası 182.-YTL. Örneğin, Yunanistan tarafında sınır geçişi yaptırırken ehliyetimin olup-olmadığı bana sorulmadı ama benden sonraki arkadaşımıza soruldu. Bu yüzden uluslararası ehliyetiniz olmadan sınırı geçmeyin, her an geri çevrilebilirsiniz.

Sınır geçişi sonrası Ipsala-Komotini, Komotini-Xanhi ve Xhanti-Kavala rotasını izleyecektik. Ipsala sonrası Komotini yönünde bir otobana bağlandık. Yol hafta sonu olduğu için son derece rahat ve hızlı bir yoldu. Arada gazlama hevesimiz olduğunda Paolo anında önümüzde bitiyor ve bizi yavaşlatıyor, ardından tekrar grubun arkasındaki yerini alıyordu. Malum, grup sürüşü olduğu için herkesin bir sırası vardı ve hep bu sıra içinde yol alıyorduk. Kısa bir benzin ve kahve molası sonrası yine keyifli bir şekilde Xanthi'ye, oradan da Kavala yönüne döndük. Grubun lideri BB idi ve daha önce rota çıkarmak için bu yolu yapmıştı. Ancak her ihtimale karşın GPS üzerinden de kontrol ediyordu. zaten BB olmasa bile grupta birkaç kişide GPS vardı, örneğin DM ve JJ bu yolları daha önceden yapmıştı.

Otoyol kısmı sıkıcı olsa da, bomboş yolda bile giderken önünüzde sizi gören bir aracı sağa, hatta emniyet şeridine girerek bize yol vermesi haliyle daha önce böyle bir deneyimi olmayan benim için şo ediciydi. Demek ki efsane gerçektir. Yunan sürücüler



Hmmm, havallı kask :))



Yunanistan'a hoşgeldiniz...

motosiklet sürücülerine öyle bir ilgi ve ihtimam gösteriyorlardı ki, daha 1km önceden sizin gittiğiniz şeridi boşaltıyorlardı. Dansı memleketimizin başına...

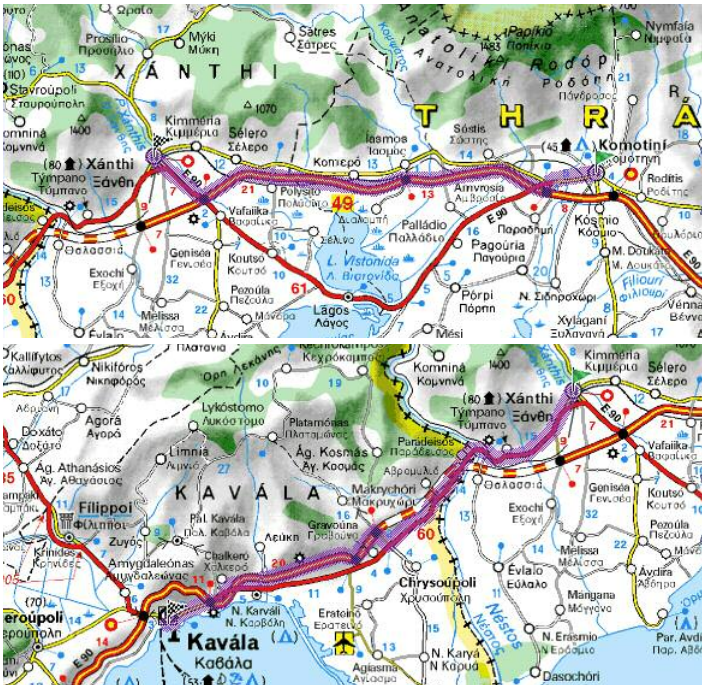
Bu arada benzin molasında, HE, Yamaha Fazer'i denemek istediğini söyleyip, R1200GS'ini bana verdi. Daha önce Borusan'ın Test Günleri'nde kullanmışlığım vardı GS'i ama bu ilk uzun yolum olacaktı. 4 silindireli bir makineden sonra, diğış makinesi gibi :) çalışan bir makine ilginç geliyor tabii insana. Yaklaşık 100-150km'lik yol boyunca GS'in üzerine çıkınca içinizden Titanic'teki Leo DiCaprio gibi bağırarak geliyor "I am King of the Woodrld" diye... Gerçekten heybetli ve yüksek bir oturuşu var. Bir de KTM950'yi düşünün tabii :) Gidon yüksek olduğu için bir süre sonra kollarım ağrıdı :) Otoyolda giderken ayaklarınızı boxer'lann üzerine koyup, huşu içinde yol almak çok zevkli. Rüzgâr koruması, Fazer'dan sonra çok iyi tabii ki. Ama yine de çok hoşuma gitmedi. 2 yıldır naked kullanan biri olarak rüzgârdan da, kaskıma çarpan börtü-böcekten de çok memnunum nedense :))



Ağır işçi Renault Kangoo ve arkasındaki 1 tonluk dev sınırda...



Yanmışız yahu...



Nihayet güzel ve virajlı yollardan Kavala'ya indik ve şehrin içinden geçerek şehir çıkışında, tepede yer alan deniz manzaralı otelimize vardık.

http://www.egnatiahotel.gr/Frameset_en.htm

Motorları otelin otoparkına yerleştirdikten sonra, kaydımızı yaptırdık. Çok zorlu bir yol olmasa da sıcaktan dolayı oldukça yorulmuştuk ve hemen duşlara girdik haliyle. Çantalarımı, Kangoo'ya koyduğum için duş sonrası biraz odada pinekleme konusunda kaldım çünkü AH ve Kangoo saatte 50-70km hızla gidiyordu ve bizden 1 saat kadar sonra ottele ulaştı. Otel ve odalar güzeldi ama bizimki şans eseri denize değil, havalandırmaya bakıyordu. Dolayısıyla balkon yoktu ve ekipmanlarımızı saga sola asarak havalandırmaya çalıştık. Oda arkadaşım DM, sağolsun çantamı getirdi ve ben de üstümü değiştirip, otelin çatısındaki bara çıktım. Tüm ekip, teras barda bira eşliğinde demlenmeye başlamıştı. Şehir manzarası eşliğinde biraz muhabbet ve biradan sonra yemeğimizi güzel bir restoranda yemeye karar verdik. Hemen otel yönetiminden şehrin en güzel restoranında rezervasyon yaptırmalarını istedik ve taksilere atlayarak aşağıya indik.

Kavala, Ege kıyısında küçük ve güzel bir liman kenti. Temiz ve düzenli. Bol miktarda motosiklet ve motosiklet satıcısı var :) Otele geldiğimizde aşağı doğru gazlayan iki tane



Otelin tavsiye ettiği Zafira Restaurant. Gerçekten çok başarılıydı.



Yiyelim, içelim, şenlenelim...

commuter gördüm. Sanırım modifiye edilmişlerdi ve inanılmaz bir ses çıkartıyorlardı. Şehir içinde de her adım başı bir motosiklet dükkanı görmek olası. Yani yazın Cuma'dan başlayan uzun bir hafta sonu tatili ayarlayıp, hem denize girer, hem de motosiklet ihtiyaçlarınızı karşılayabilirsiniz. Biz Kavala'ya vardığımızda tüm dükkanlar kapalıydı, dolayısıyla gezme fırsatı bulamadık. Bu arada motorcu tayfası arasında ün yapmış Taşoz (Thassos) Adası'nda Kavala'nın hemen güneyinde.

<http://www.kavala.gr/default.htm>

<http://www.gothassos.com/>

Otelin önerdiği Zafira, vasat görünümüne sahip bir tatil yöresi balık restoranıydı. Grubun Gourmet'si BB, "Siz herşeyi bana bırakın!" diyerek, mutfağa daldı ve yaklaşık 10 dakika sonra masaya döndü. Türk, İtalyan, İngiliz (Bir Bodrum Gecesi'nde :) ve Brezilyalı'dan oluşan grubumuz itinayla masaya yayıldı ve hemen Uzo olayına girdi tabii :) Ve yaklaşık 5 dakika içinde meze ve yemek sağanağı başladı. Önden harika salatalar ve zeytin yağı. Ardından kalamar, ahtapot, karides vs gibi ne yazık ki yemediğim bir takım deniz canlıları. Ardından aşağıda resmini gördüğümüz 2 adet Junior Jaws. Üzerine ilk defa yediğim yoğunlu bir tatlı, likörler, kahveler, meyveler derken... Geceyarısı 12'ye doğru herkes, yüzünde ve göbeğinde mutlu bir ifade ile sandalyelerine yayılmıştı. Garsondan hesabı istedik (Rumcası Logargizmo gibi bi'si, telaffuz etmeye çalışırken çok eğlendik :) Yaklaşık 3 saat süren ve ikram fırtınası şeklinde geçen yemek için adam başı 40EUR'luk bir hesap geldi. Bence çoğu şeyi yememiş olmama rağmen değerdi :))

Uzo'nun verdiği mutluluk ve iç huzuru ile bazılarımız geceyi uzatmayı teklif etse de, sonunda herkes ertesi gün Paolo'nun 07:00'da yaptığı kahvaltı sonrası, "Helmet oon!" şeklindeki çığlığını hayal edip, otele dönmeye karar verdi.

Eminim bu satırlara kadar okuyan herkesin, "Oooh, yemeği de götürdü, şimdi de babalar gibi uyumuştur bu hergele!" dediğini duyar gibiyim ama nerdeee? Oda arkadaşım DM ile birbirimize "İyi Geceler!" deyip, kıçımızı devirdikten 10 dakika sonra, oda içinde ben diyeyim 90, siz deyin 110dB'lik korkunç gürültülerle uyukum dağıldı. Sol tarafıma döndüğümde DM, huşu içinde ama horul horul uyuyordu. Gecenin bir yarısı, motor sürerken kullandığım kulaklıklar aklıma geldi de biraz uyuyabildim.



Jaws Jr.



Otelin önu ve Kavala şehrinin çıkışı...

2. Gün > 11 Eylül 2005, Pazar

Sabah erkenden kalkıp otelin kahvaltı salonuna indik. Güzel bir kahvaltı ve Paolo'nun Yunanistan üzerine küçük notlarını ve hikâyelerini dinledikten sonra, otelden çıkışımızı yapıp, motorlarımızı yola hazırladık. AH, yine ağır işçi Kangoo ile çoktaan yola çıkmıştı. Bugün Yunanistan'daki 2. ve son günümüzü. Rotamız Selanik yakınlarından geçerek, Katerini ve Larissa üzerinden Trikala ve oradan da Igoumenitsa idi. Igoumenitsa'dan da feribotla Bari'ye geçecektik. Ama madem Yunanistan'a kadar gelmiştik, en azından Meteora Manastırları'nı görmeden burayı terketmemeliydik.

Kavala'dan Selanik'e kadar olan yol oldukça eğlenceliydi. Otomobil sürücülerini iyi niyet ve hoşgörülerinden bugün de birşey kaybetmemişlerdi. Yollar, kâh virajlı, kâh düz ve hızlıydı. Motorlar emanetti ama böyle yollarda da insan gazlamadan edemiyordu. Sanırım Selanik'e gelmeden önce küçük bir kasabada benzin molası verdik. Benzinliğin az ilerisinde de göl kenarında güzel bir kafeteryaya yayıldık. Espresso ve fotoğraf faslından sonra tekrar yola koyulduk. Bu arada kasabanın girişinde dijital bir tabela vardı ve oradan kaçla geçtiğinizi gösteriyordu. Siz eğer hızlısanız ve hıyar değilseniz süratini 40-50km'lere düşürerek, kasabadan insan gibi geçiyordunuz. Başarılı bir uygulama ama bizim memlekette çalışır mı, bilmem. Çalışsa bile iki günde kursunlara hedef olur ve parçalanır herhalde :))

Selanik'e kadar yüzümüzden gülümseme eksik olmadı. Selanik'ten sonra yine otabana daldık ve Larissa'ya doğru devam ettik. Saatte maksimum 120-130km hızla ve sıcak



— Hello mate! (Grubumuzun İngiliz'i II)

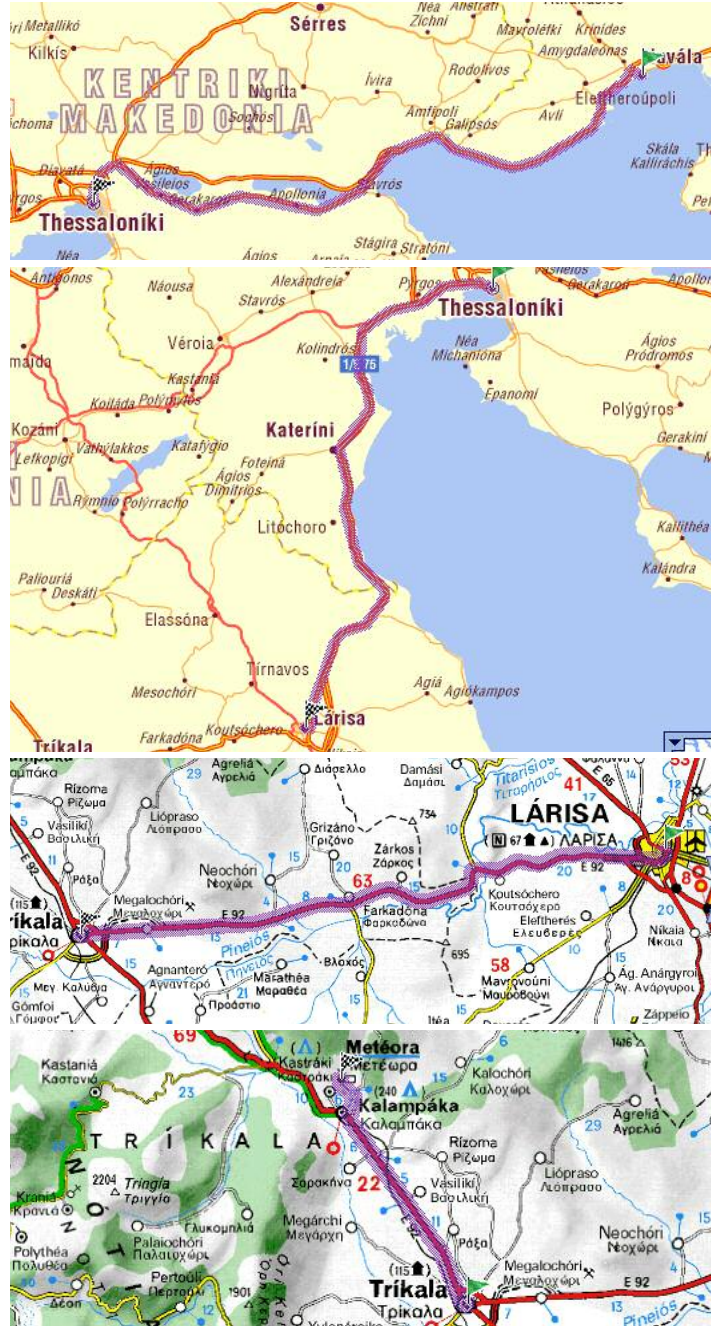


Mola verdiğimiz yerdeki kayıklar fotoğraf malzemesi olarak hazırlanmış, eminim!



Giyinip, hazırlanmak yerine poz veriyorlar, iyi mi?

bir havada yol çok da eğlenceli gelmiyordu. Bu arada Selanik sonrası girdiğimiz paralı otayolun sonundaki gişelerdeki memur hanımın inisiyatif kullanarak bize para ödemeneden geçebileceğimizi söyledi. Biz de komalarımızla selamımızı verip, teşekkür ettikten sonra devam ettik. Larissa'dan sonra Trikala'ya döndük. Larissa-Trikala arasındaki benzin istasyonunda öğle yemeği molası verdik. Orada da güzel bir salata eşliğinde (ya da yorgun ve aç olduğumuz için bize öyle geliyordu) Souflaki (kuzu şiş sanırım) ve patates kızartmalarını midelere götürdük. Trikala'dan sonraki durduğumuz Kalampaka'ydı. Bu küçük kasabanın içinden geçerek dar, virajlı ve giderek yükselen rakımlı bir yoldan





— 1000 basamak mı, motorla çıkalım biz oraya aaabi!

Meteora Manastırları'na vardık. Günlerden Pazar ve tatil olduğu için, manastır önündeki otopark tur otobüsleri ve otomobillerle doluydu.

Otelden ayrılmadan önce, kahvaltıda Paolo bize, Meteora'nın "Göklerde duran" anlamına geldiğini ve neden bu ismin verildiğini sormuştum. Ben de atlamıştım hemen "Gökyüzüne yakın olmak, Tanrı'ya yakın olmak anlamına geliyor herhalde" diye... Beni doğrulamıştı ama pek de öyle değilmiş. Buraya gelen papazlar, saldırılardan korunmak amacıyla inşa etmiş bu binaları. Yaklaşık 700 yıl kadar önce...



— Gülümseyin kızlaar! Sizi motora bindiricem...



— Hristo Dayııı, akşama müsaitseniz size gelceez, duyuyon muuu?



— Abi, bak Tanrı'nın ışığı bizi çağırıyor...

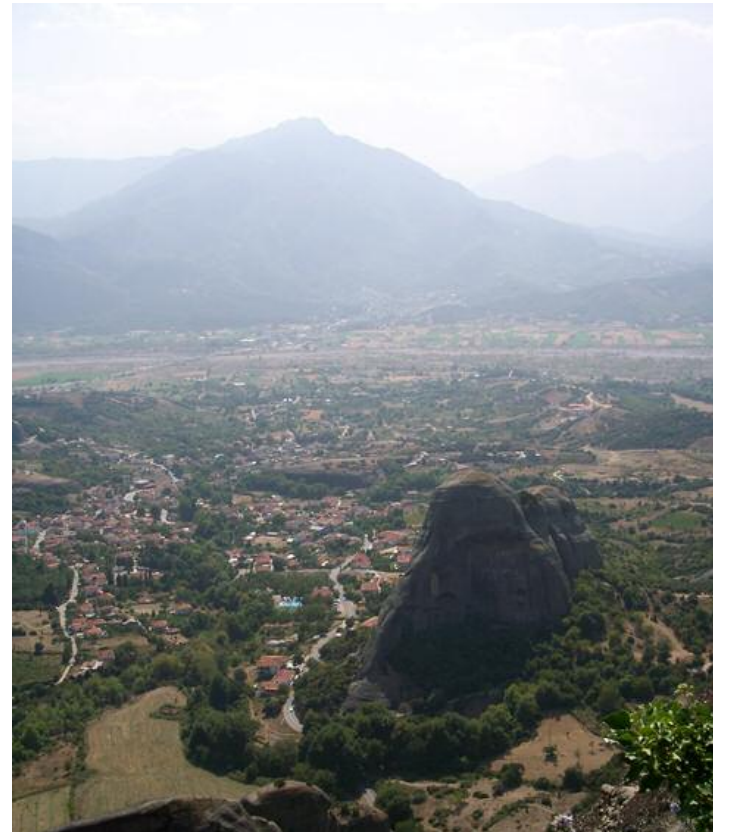
— Ne ışığı len, tepeye çıkan koridor o koridor, allahın... Tövbe, tövbe!

Evet, terlemiş ve susamış bir şekilde Meteora'ya vardıkdan sonra, Paolo bize bir rehberi edasıyla 1 saatimizin olduğunu ve istersek manastırı gezebileceğimizi söyledi. Biz de soyunup, dökündük. İçecek bi şeyler aldıktan sonra kendimizi manastırın basamaklarına vurduk. Bi'yerlerde 1000 basamakla çıkıldığı yazıyordu ama bana o kadar da uzun gelmedi. İçeri girdikten sonra, keşiş abilerimiz 2'er Euro karşılığında bize "Hoşgeldiniz" deyip, içeri buyur ettiler. Peri bacası kılıklı kayalık oluşumların üzerine manastır inşa edersen, orada nasıl yaşayacağını da düşünmek gerekir, değil mi? Keşiş abilerimiz de manastırı buna uygun inşa etmişler haliyle. İçeride kendi şaraplarını ve ekmeikleri üretip, mutlu mesut Tanrı'ya dua ediyorlarmış. Biz oradayken çoğunluğu Slav ırkının orijinal dışı örneklerini barındıran Sırbistan'lı bir öğrenci grubu da vardı ve biz hangi manzaraya bakmamız gerektiği konusunda derin bir ikileme düştük haliyle.

Manastırda turistlere yönelik küçük ikonalar ve dini temalı resimler satılıyor. Fiyatlarına baktım da oldukça usturuyluydu valla. Tepeden Kalampaka'ya da bi göz attıktan sonra aşağı indik ve yavaş yavaş Igoumenitsa'ya doğru yola çıkmak için hazırlıklara başladık.

— Aaabi, içerdeki duvar resimlerini gördün mü?

— Ne resmi oğlum, sen asıl merdivenlerdeki sarışını gördün mü?



Kalampaka

— Hehehe! Görmek mi, resmini bile çektim be...

Tekrar Kalampaka'ya indikten sonra rotamız Metsovo üzerinden Ioannina (Yanya oluy-or) ve oradan da Igoumenitsa'ydı. Aslında Trikala'dan Igoumenitsa'ya giden bir otoyol var olsa da hepimizin isteği daha eğlenceli bir yoldan Igoumenitsa'ya ulaşmaktı. Hem zaten feribot gece 00:00'da hareket edecekti. AH ve ağır işçi Kangoo, haritada da görülen sarı-kırmızı çizgili otoyoldan gitti. Biz de haliyle ve içimizde GS kullananlar olsa da Galatasaraylı olmadığı için önce mor (harita 1), daha sonra da kırmızı-yeşil çizgili (harita 2) yol üzerinden harekete geçtik. Paolo'nun yol hakkındaki açıklaması son derece basitti. "Bol bol viraj dönücez".

Yol gerçekten de inanılmazdı. Bazı bölümlerde yol kalitesi kötü olsa da (mıcır ve dizel kalıntıları) döndüğümüz viraj sayısını, süreki alçalıp-yükselen rakımı unutmak mümkün değil. Yolun ilk bölümünde yoğun bir kamyon trafiği vardı ama Ioannia'dan sonrası inanılmazdı. "Dön baba, dönelim" şeklinde, benzin molaları hariç sürekli motor kullanarak, akşam 21:00 civarı Igoumenitsa'ya vardık.

Limana girişimizi yaptıktan sonra motorlarımızı parkedip, liman binasına daldık. İçeride bilet satış ve idare ofisleri dışında yiyecek, içecek ve bir sürü ıvır-zıvır mağazası vardı. Hemen pizza ve biraları söyleyip, yayılma moduna geçtik. Biradan bir yudum alınca,



Mola...



Motorlar da dinleniyor...



Igoumenitsa Limanı



Meteora'dan buraya kadar olan yolun eğlenceli ama bir o kadar da yorucu olduğunu farkettim. Gerçekten yorulmuştuk ama değmişti. Yol boyunca kimsenin kaza geçirmemiş olması da mutluluk vericiydi. Arada bir gidış-geliş tek şeritli dağ yollarında tırların arasından önlerine geçmeye çalışırken yüreğimiz ağzımıza gelmişti ama olsun, sonunda herkes sağ-salim buraya kadar gelmişti.

Bu arada size Brezilyalı rehberimiz Maurizio Fernandes'den de bahsedeyim biraz. Kendisi çocukluğundan beri motor üzerindeymiş. Şans eseri tanıştığı Ron Ayres'le Moto Touring işine girmiş. Güney Amerika ve Güney Afrika'da 20-30 günlük uzun turlar organize etmiş ve bizzat görev almış. Ha, bu arada. Bir de Dakar Rallisi'ne katılmışlığı da var. Üstelik derece alamasa bile bitirmeyi başarmış. Dünyanın öbür ucunda yaşadığı için, bizim memleketten haberi yoktu ve yol boyunca Türkiye'den, Yunanistan'dan, motosikletten, şundan, bundan vs konuşup-durduk.



— Bitmişiz be aabii!



— Maestro anlatıyor, bize de dinlemek düşüyor...



Bari Limanı



— Hadi beyler, toparlanın, gidiyoruz...



Limandan çıkmaya çalışırken...

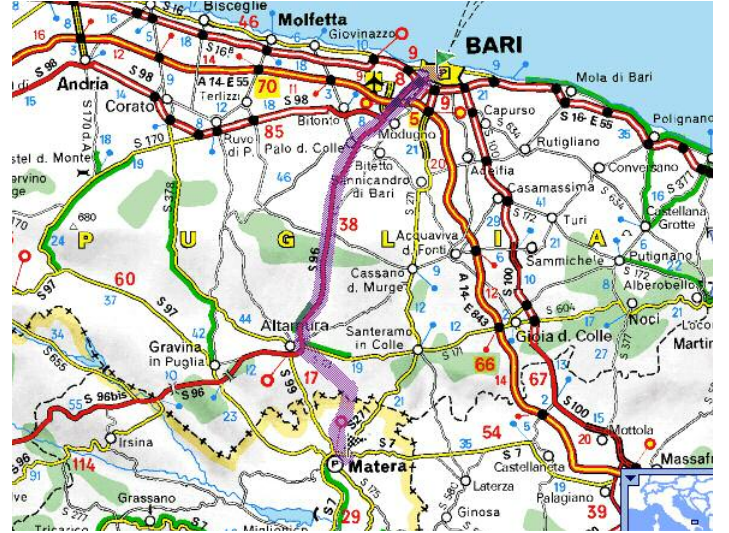
Bira ve yemek sonrası feribot bekleme evresine geçtik. Dışarı çıkıp, merdivenlere yayıldık. Gemilerin biri gelip, biri gidiyordu ama hiçbirisi bizimki değildi.

Gece neredeyse 01:00 civarı bizim feribot (Blue Horizon) limana yanaştı. Hemen sıraya girdik. Bu arada limanda beklerken birkaç motosiklet daha gördük tabii. Örneğin 3 haftadır Yunanistan'da olan BMW R1150GS'li bir italyan çift, Sanırım K serisi motoru olan bir alman vs. vs.

Biletlerimizi gösterip, feribotun üst katına çıktuktan sonra, görevliler motorları demir korkuluklarla otomobillerin arasına sokmamızı istediler. Biz de denileni yaptık tabii. Motorları orta sehpaye aldıktan sonra onlar gergili kayışlarla bi güzel bağladılar. Abiler işlerini biliyorlar tabii. Bu arada tır şoförlerinden mi kaynaklanıyor nedir, gemi personelinin hepsi 3-5 kelime Türkçe biliyordu. Onlarla yaptığımız kısa muhabbet sonrası minik kamaralarımıza çıkıp, üstümüzü değiştirdik ve bi şeyler yemek ve içmek için lobiye indik. Yemek, espresso, sigara derken saat sabah 02:30'u buldu ve hepimiz kamaralarımıza döndük. Bu arada kamara dediğime bakmayın, 2m2'lik bir alan, 4 yatak ve minik bir duş-tuvalet. Bu arada yalnızca koltuk bileti alıp, oralarda uyumak da mümkün. Tanıştığımız italyan çift öyle yapmıştı mesela. bu sefer horlutuları umursamadan sabaha kadar harika bir uyku çektim. O kadar yorulmuşum ki...



Blue Horizon



3. Gün > 12 Eylül 2005, Pazartesi

Sabah uyanıp, kendimi kamaradan dışarı atıp, güverteye çıktığımda kara çoktaan görünmüştü. Hemen duş alıp, toparlanma evresine geçtik tabii. Güverteye çıkıp, birkaç resim çektiirdikten sonra geminin limana yanaşmasını izledik ve ardından motorların başına indik. Bu arada sevimli italyan çiftle de fotoğraf çekirtmeyi unutmamak tabii. Bizim 2 günde Yunanistan'ı geçmemize bir anlam veremediler tabii ki :))

Tüm grup ve ağır işçimiz AH ile Kangoo'muz da limana inince, toparlanıp, BB'nin önderliğinde limandan ayrılarak kendimizi şehir dışına çıkartmaya çalıştık. Limanda tırların arasından yola çıkmak neredeyse yarım saatimizi aldı. Bu arada PV, liman çıkışındaki ışıklarda trafik polisi tarafından kask takmadığı için uyarıldı :))

Günlerden Pazartesi ve sabahın körü olduğu için trafik, klasik İstanbul trafiği gibiydi. İtalyanlar da korna kullanma konusunda bizim kadar heyecanlılar bu arada.

Bari'ye inip de, gümrük vs gibi sorunlarla uğraşmadan direkt İtalya'ya giriş yapmak harika bir duygu. Sanırım biz motorcular için AB'nin en güzel tarafı bu!

Neyse, bir yarım saat kadar sonra grup halinde şehirden çıkmayı başardık yönümüzü Altamura'ya çevirdik. Altamura'ya gelmeden bir benzincide durup, sandviç ve meyve suları ile karınımızı doyurup, motorları da fulledikten sonra kendimizi tekrar yola vurduk. FZ6 Fazer'in bugünkü meraklısı HT idi. Onun F650GS'sini ben aldım ve yola devam ettik. Altamura'ya kadar olan yol yine otoban tadındaydı. Planımız yine akşama doğru Roma'da olmak ve bu yüzden İtalya'da da bir takım turistik faaliyetlere girişmeye karar vermiştik. Altamura'dan sonra İtalya'daki ilk uğrak noktamız Matera'ydı.

Bu arada size İtalya yolları hakkında kısa bir bilgi vereyim: İlk dikkatimi çeken yanından geçtiğimiz küçük şehir ve kasabaların hepsinin yolun sağında veya solunda konumlandığıydı. Yani bizim memleketteki gibi İstanbul'dan Antalya'ya giderken 40 ilçe ve şehrin içinden geçmiyorsunuz. Eğer yol üzerinde bir kasabaya uğramak istiyorsanız, sapıp o yönde gidiyorsunuz. Bu yüzden anlamsız bir trafik ve kaos yaşamıyorsunuz. Yollar son derece güzel işaretlenmiş haliyle. Benzin istasyonları gelişigüzel açılmamış. Belli mesafelerde benzin istasyonları var ve bu istasyonlar size yol üzerinde duyuruyor. Bu arada benzin istasyonları da tam teşekküllü denilebilir. Hepsinde kocaman bir market ve harika atıştırmalık sandviç, kek benzeri şeyler var. Zaten herkes molalarda sandviçleri götürüyor.



UNESCO tabelası

Matera'ya da ana yoldan ayrılarak ulaştık. Şehir yüksekte konumlanmış gibiydi. Çevresinden dönerek virajlı ama kısa bir yoldan içeri giriyor sonra da şehrin içine iniyorsunuz. Şehrin tam ortasında kentin antik bölümü yer alıyor. Çevresi de modern kent dokusu ile çevrilmiş. Antik kenti Kudüs veya Mardin'e benzetebiliriz sanırım çünkü tüm binalar taş işçiliği ile yapılmış. Antik kentin en yüksek noktasında Katedral, çevresinde ve aşağısında da konutlar bulunuyor. Son derece sıkışık bir yapılaşma ve hemen hemen tüm bölge restorasyon ve renovasyon faaliyeti içinde. Zaten UNESCO bölgeyi Dünya Mirası Listesi'ne almış.

Matera'ya BB liderliğinde 5 kişi girdik. Kendisi daha önce burayı ziyaret ettiği için dardacak ara sokaklardan antik kente ulaştık. PV ve diğer grup yola devam ettiği için onlarla burada buluşamadık. Paolo bizimle olsaydı eminim, kentin tarihi ile ilgili bir takım bilgiler verirdi ve ben de sizinle paylaşabilirdim.

Bazilika'dan antik kente doğru son turistik bakışlarımızı atıp, yine o sıcakta ve full ekipmanlı olarak, şehir meydanına indik ve orada kısa bir espresso molası verdik. Mola verdiğimiz nokta küçük bir kent meydanıydı. Ortada güzel bir havuz ve karşısında yanılmıyorsam belediye binası vardı. Bu küçük kent meydanına bakarken yaşadığım şehir olan İstanbul'daki tüm meydanların nasıl öldürülüp, otoparka veya yollara kurban edildiğini düşünüp, hayıflandım tabii.

Moladan sonra yine daracak sokaklardan yan çantaları sağa-sola vurarak :) önce geniş



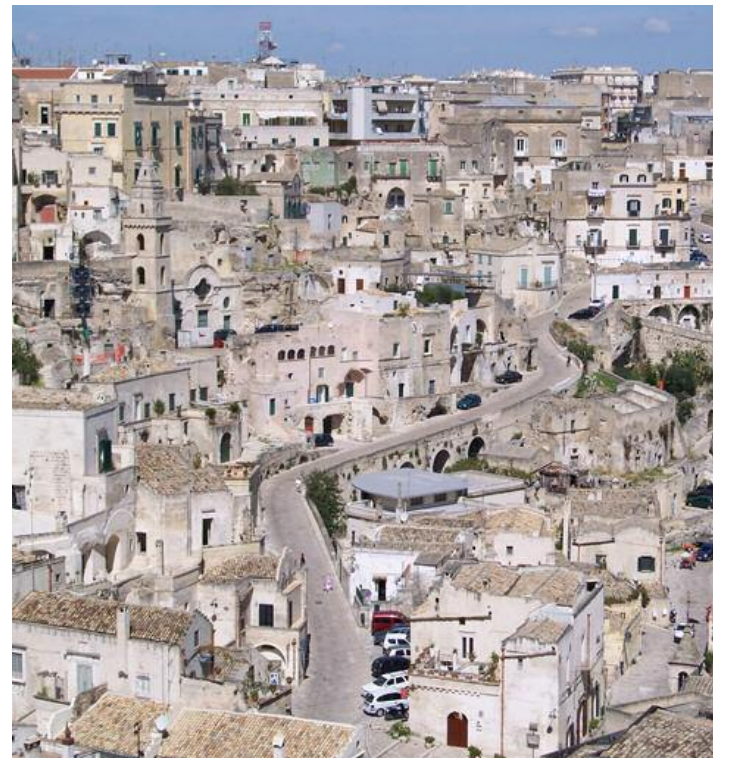
Bazilika



kent yollarına, oradan da sağa-sola sorarak şehir dışına kendimizi attık. Matera'dan çıktuktan sonra grup yeniden bir araya geldi ve Potenza'ya doğru gaz açtık. Sanırım Matera-Potenza arası da, İtalya'da yaptığımız yolun en güzel kısmıydı.2, bazen 3 şeritli, kaliteli bir asfalt üzerinde hızlı virajlarla örülmüş muhteşem bir yoldu. Bu yolda Fazer'la takılmak çok zevkli olurdu eminim ama F650GS ile gazlamak da oldukça heyecan vericiydi. Yolun bu kısmında arkamızda Paolo olmadığı için herkes gaza yüklendi ve zevkten dört köşe bir şekilde Potenza'ya ulaştık. Potenza çevresindeki bir benzin istasyonunda benzin alıp, tıknırken, herkes birbirine yolun ne kadar zevkli olduğundan bahsediyordu. HT ile yine motorlarımızı değiştikten sonra tekrar tam grup olarak yola koyulduk. Bundan sonra hedef her 200km'de bir benzin molası ile durmaksızın Roma'ya kadar gitmekti.



Ironbutt'lar :))



Antik Kent



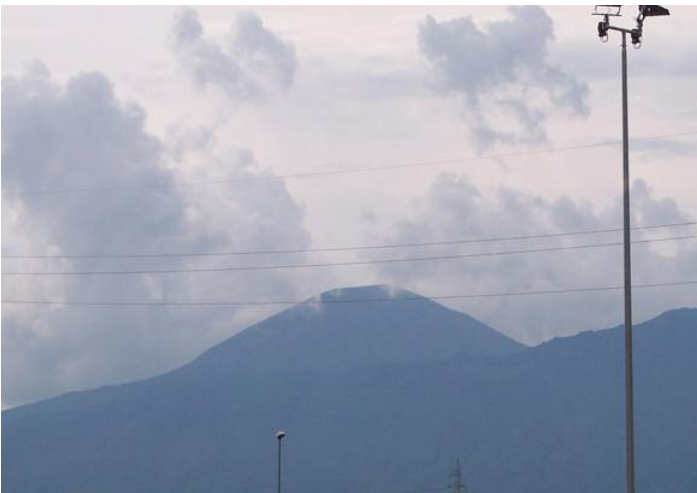
Soldan Napoli-Salerno, sağdan ver elini Caserta-Roma...

Potenza'dan Salerno yönüne, oradan da Caserta'ya kadar uzanan yol da farklı coğrafyalardan geçtiğimiz için oldukça zevkliydi. Bu sefer yol üzerinde ilerlerken her zamanki grup akışı içinde yol aldık. Caserta sonrası ise tamamıyla boşa geçirilmiş bir öğleden sonrası gibiydi. Saatte 100-120km hızla, dümdüz ve kalabalık bir otobanda yol almak hiç zevkli değildi doğrusu.

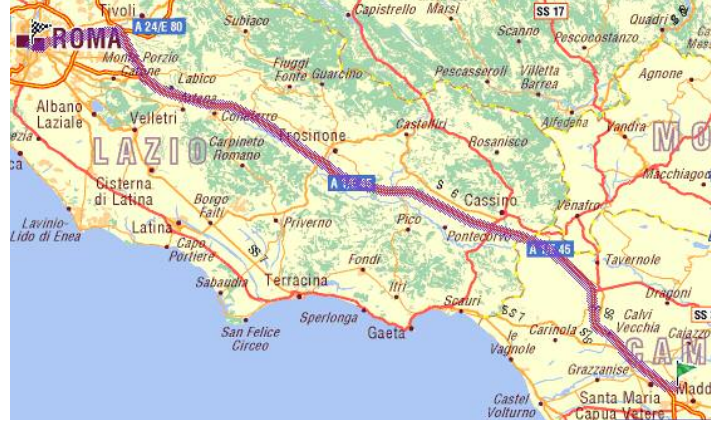
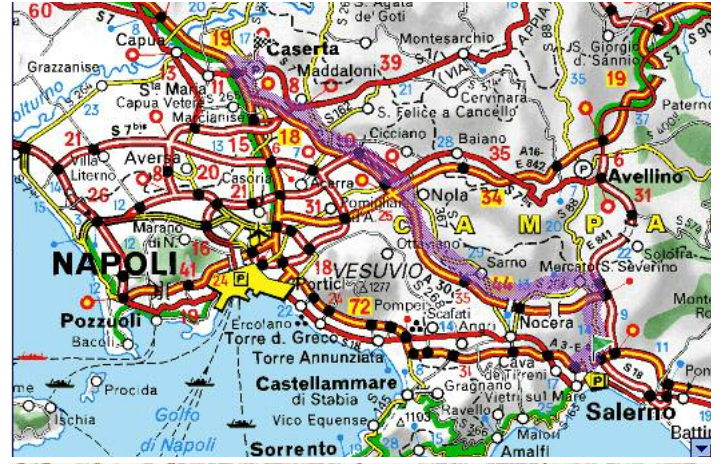
Evet Otobanı bitirip, para ödemek için gişelerde sıraya girdik. Önümde yer alan BB, makineyi şöyle bir yoklayıp, "Boşverin, devam edelim" dedi. Bu arada grubun bazı üyeleri ise, otoban ücreti 12EUR'yu çoktan ödemişlerdi bile. Otoban çıkışı sağa çekip, verdiğimiz küçük molada parayı ödeyenler biraz sinirlenmişti haliyle :))

Evet, 3 günlük yol sonrası İstanbul'dan yola çıkıp, Roma'ya varmıştık. Birbirimizi kutladıktan sonra, sapaklardan birine dalıp, Roma'nın çevreyollarından birine girdik. Neredeyse akşam saati geldiği için yollar tıkkış-tıkkıştı. Bu yolda trafik nedeniyle biraz oyalandık ama sonunda şehre girdik. Tabii şehre girmemizle ortalıkta gezinen commuter, scooter, naked bike, sportbike sayısı bir anda patladı. Her ışıkta sağımızdan, solumuzdan geçen scooter'lar, üstümüze başımıza bakıp, sonra da yollarına devam ediyorlardı. En komiği de özellikle kırmızı ışıklarda, en önde sıralanan onlarca marka ve modeldeki scooter'ın, ışık yeşile döndüğünde deli gibi yola fırlamalarıydı. Eh, bizim şehrimizde bu kadar motosiklet olmasa da yoğun kent trafiği konusunda az-çok deneyimimiz vardı. Hemen ortama uyum sağladık tabii. Ama R1200GS'lerimiz yan çantaları nedeniyle biraz ağır kaldılar. Şehir içinde de biraz debelenip, otelin bulunduğu sokağı aramakla geçirilen bir yarım saat sonunda mutlu sona ulaştık. Hemen motorlarımızı garaja sokup, bir an önce otele yerleşmek için lobiye fırladık. Lobide sanırım akşam yemeği için cicilerini giymiş olan, orta yaşlı büyük bir amerikalı grup, yaydığımız kokulardan rahatsızlıklarını belli ederek, çevremizden uzaklaştılar :)) Zaten bir süre sonra da otobüsleri geldi ve lobi bir anda boşaldı. Kapı önünde verdiğimiz sigara molaları sonrası nihayet otele giriş işlemlerimiz tamamlandı ve kendimizi odalarımıza attık. Önümde horultusuyla 120dB'lik ses çıkarabilen oda arkadaşım DM ile geçireceğim 2 gece kalmıştı sadece.

Kalan 2 günümüzü ise motorsuz ve gayet turistik bir şekilde Roma sokaklarını arşınlayarak geçirdik. Aşk Çeşmesi, İspanyol Merdivenleri, Coliseum gibi klasik turistik nokta-



İtalyanca Vesuvio, Türkçe Vezüv diye anılan meşhur yanardağ...



lara uğradık. Havalı İtalyan markalarının butiklerini ziyaret ettik. Akşamları da güzel İtalyan yemekleri eşliğinde şaraplarımızı yudumladık ve Çarşamba öğleden sonra THY uçağıyla grup halinde memleketimize döndük. **İKITEKER**

Hidayet Gürdal / İstanbul / Eylül 2005



Küçük bir hatırlatma: İtalya'da tüm kapalı alanlarda sigara içmek yasak!



Dünyanın en sıkıcı otoban yolu bitti şükür!

İpucu Giyim Jargonu

Analin Deri (Aniline Leather) Yüksek kaliteli ve popüler bir deri cinsi. Renklendirme esnasında derinin üzerindeki delikler boya ile kapanmadığından hava geçirgenliği korunur. Aniline deri renklendirilirken kullanılan yöntem sayesinde boya tamamen deri tarafından emilir, maddenin nefes alması engellenmemiş olur.

AZO Dye (boya) Bir boya cinsi. Terleme ile birleştiğinde zehirleyici etki yaptığından Avrupa Topluluğu içinde kullanılması yasaklanmıştır.

Buffalo Leather: Karakteristik özelliği kalın, yapılı ve doğası gereği düzensiz yüzeyli veya pürüzlü olmasıdır. Piyasada kalitesi artırılmış nubuk derisi olarak da karşımıza çıkar. Gerek kendine has güzelliği gerekse karıştırılmayacak yapısıyla beğeni toplayan bir deri cinsidir.

Cambrelle Polyester bazlı bu kumaş cinsi özellikle çizme/bot kullanımı için geliştirilmiştir. Terin kısa sürede ayaktan uzaklaştırılıp bot yüzeyine gönderilmesini sağlar.

Chrome Tanning Derinin chromium tuzları kullanılarak işlenmesine verilen isim. Modern deri fabrikalarının hepsi bu yöntemi kullanarak deriyi işler. İşlem sonucu deri tere, ısıya ve yağmura dirençli hale gelir.

ComforTemp® Bir İsviçre firması olan Scholler® tarafından her mevsim giysiler için geliştirilen yüksek teknoloji ürünü astar. Sıradan pasif astarların aksine ComforTemp vücut sıcaklığına tepki verebilmektedir (Phase Changing Material, PCM). Sıcaklık arttıkça fazla ısıyı kendi üzerinde depolayan astar, ortam sıcaklığı düştüğünde enerjiyi geri bırakır.

CoolMax® DuPont® tarafından üretilen bir cins kumaş. Motor sporlarında oldukça fazla kullanım alanı bulmaktadır. Polyester fiberden yapılan kumaş (Dacron), sıradan ipliklere göre %20 fazla yüzey alanına sahiptir. Böylece üstünde biriken terin daha hızlı buharlaşmasını sağlar.

Cordura® DuPont® tarafından geliştirilmiş ekstra dayanıklı bir kumaş. Özellikle yırtılmalara dayansın diye tasarlanan Cordura sıradan naylondan 4 kat, pamuklu kumaştan ise 20 kat daha dayanıklıdır. Karakteristik özelliği pürüzlü üst yüzeyidir. Cordura'nın erime sıcaklığı yaklaşık 210°C derecedir.

İnek Derisi (Cowhide) Bildiğiniz inek derisidir. Piyasada en çok kullanılan deri çeşididir. Motor giysilerinde kullanılan inek derisinin kalınlığı 1.1 ile 1.4mm arasındadır.

Denier 9000m uzunluğundaki ipliğin gram olarak çektiği ağırlığın birimidir. 500D Cordura® kumaş demek, kullanılan ipliğin 9000 metresi 500 gram çekiyor demektir.

Dynatec Çok yüksek ergime sıcaklığına (290°C) sahip yüksek dayanıklılıkta bir kumaş cinsi. Cordura® ve Dynafil TS70 fiberlerinin birleştirilmesi sonucu ortaya çıkmıştır. Sıradan polyamide kumaşlardan hem hava koşullarına dayanma hem de yırtılma açısından daha başarılıdır.

Flexothane Su geçirmez ve nefes alabilen bir materyal. Genelde yağmurluk üretiminde kullanılır. Sıradışı özelliği ekstra elastik olmasına rağmen su geçirmemesidir.

Gore-Tex® Her hava koşulunda motor kullanmamızı sağlayan maddenin adı. Dış kumaş katmanının hemen altına görünmeyecek şekilde yerleştirilen Gore-Tex® mem-



branı sayesinde giysi su ve rüzgar geçirmez olurken aynı zamanda da nefes aldırır. Bunun nedeni 1 santimetrekare içine yerleştirilen 1.4 milyar gözenektir. Terleme sonucu oluşan su buharı gözeneklerden dışarı çıkabilirken ters yönden gelen su içeri giremez (detay merak edenler için, su damlasının yüzey gerilimi ile alakalı birşey). Gore-Tex®'i rakiplerinden ayıran en önemli özellik, fabrikadan çıkan her kumaşın istisnasız teste tabi tutulmasıdır. Bu sayede Gore-Tex® kullanılan kıyafetlerde 5 sene gibi uzun garantiler görülür.

Impregnation (emdirme) Kumaşı yağmura karşı dirençli kılama işlemi. Tekstil veya deri olsun, yağmur altında ıslak hale gelirse ağırlaşır vücut ısısını çalmaya başlar. Bunu engellemek için kumaşa su itici madde emdirilir. Genelde sprey olarak satılan su iticiler (silikon bazlı olmamalı), kumaştaki ipleri sarıp su tutmalarını engeller. Aynı zamanda kumaş yüzeyini tamamen kaplamayarak kıyafetin nefes almasına imkan tanır. Zaman içinde etkinliğini kaybeden (mesela yıkandıktan sonra) su iticiyi düzenli aralıklarla tatbik etmek lazımdır.

Insulation (yalıtım) Polyester bazlı vatkamısı katmana verilen genel isim. Tüm giyim eşyaları, eldivenler ve botlara uygulanabilir. Piyasada yalıtım malzemesi üreten pek çok firma vardır. Örnek olarak, DuPont Thermolite ceket/pantolon için kullanılırken 3M'in Thinsulate katmanı eldivenlerde kullanılır. Hepsinin ortak özelliği yapısal olarak çok ince fiberler kullanmaları, böylece geniş alana yayıldıklarında gövde ısısını muhafaza etmeleridir. Kaliteli üretilen yalıtım malzemeleri defalarca yıkansa da yapısal bozulmaya uğramaz.

Kanguru Derisi (Kangaroo Leather) Sert ve dayanıklı olmasına rağmen yumuşaklık ve esneklik sunan bir deri çeşidi. Yapısal olarak çok ince ve sık bağlardan oluştuğu için oldukça ince kullanılsa da sıradışı koruma sağlar. Bu özellikleri yüzünden eldiven üreticilerinin gözdesidir.

Keprotec® Kevlar ve başka fiberlerden oluşan oldukça sağlam bir cins kumaş. Yüksek yırtılma ve kullanım direnciyle dikkat çekiyor.

Kevlar® DuPont® tarafından geliştirilmiş, yırtılmaya aşırı dirençli bir tür aramide fiber. Kumaş olarak veya dikim ipliği olarak kullanılır. Eşit ağırlıktaki çelikten yırtılmaya karşı 5 kat daha dirençli olmasıyla dikkat çekiyor. 450°C'lık ergime sıcaklığı sayesinde sürtünmeye karşı üstün koruma sağlıyor. Kurşun geçirmez yeleklerin ana maddesini oluşturuyor.

Deri (Leather) İşlenmiş hayvan postunun genel adı. Deri birbirine çok yakın duran ince fiberlerden oluşur, bu sayede hava geçirmezdir. Full-grain olarak adlandırılan derilerin üst katmanı özellikle sert ve dayanıklı olacak şekilde işlenmiştir. Bundan bir düşük kalitede skived (kaytarmış) leather denen deriler bulunur. Bunlarda üst katman komple

Deri bakımı İyi bakılan deri uzun yıllar sizinle kalır. Her daim deri yanında verilen bakım klavuzuna uymak gereklidir. Özellikle ıslanmış deriyi asla ve asla yüksek sıcaklık altında kurutmayın. Deriyi kuru temizlemeye verecekseniz öncesinde korumalarını sökün. Nubuk veya velour cinsi deri kıyafetiniz varsa, hafif nemli bir bezle üzerinden geçin. Sonra da uygun sprey ile su geçirmezlik uygulayın. Bu cins derilere asla yağ bazlı maddelerle temizlik veya koruma uygulamamalısınız.

ışlenmez, bölgesel olarak sertleştirme yapılır. Kaytarmış deriler daha ağır hissettirse de full-grain korumasını sunamaz.

Deri pantolonlar Motorcunun en iyi dostudur. Deri ceketler gibi pek çok değişik cinsi vardır. Satın alırken dikkat etmeniz gereken, deri pantolon zaman içinde bollaşır, esner ve daha yumuşak hale gelir.

Nappa Leather Yumuşak ve doğal halinde bırakılmış deri için kullanılan terim. Yeni kullanılan işleme teknikleri sayesinde artık yüzeyi daha düzenli ve daha yumuşak olabiliyor.

Nikel Paslanmaya dirençli metal kaplama maddesi. Genelde düğme ve fermuar bağlantılarında kullanılır. Bazı ciltlerde alerji yaptığından Avrupa Topluluğu yasalarına göre cilde temas edecek noktalarda kullanılması yasaklanmıştır.

Nubuk Deri (Nubuck Leather) Kendine has tipik kadifemsi ve biraz sert yüzeyi olan deri cinsi. Üst katmanındaki tüyler hafifçe grileştirildiğinden karakteristik bir görünüşü vardır. Zaman içinde hoş bir parlaklık kazanır.

Nylon DuPont tarafından keşfedilen, bugün ise polyamide kumaşlara verilen genel isim.

Oxford Nylon Dayanıklı hale getirilmiş naylon. Parlak bir görüntüsü vardır. Yağmurluk yapımında kullanılır.

Pentachlorophenol (PCP) Tekstil kıyafetlerin uzun süreliğini sağlamakta kullanılan bir madde. Herhangi bir kıyafette kullanıldığında kg başına 5mg'ı geçmesi kanunla yasaklanmıştır.

Pittards Çok yüksek kaliteli, genelde tüylü koyundan elde edilen deri. İşlenirken kullanılan özel yöntemler sayesinde su itici, rüzgar geçirmez ve leke tutmaz özelliğe sahiptir. Boyandıktan sonra bile esnekliğini koruması sayesinde özellikle eldiven yapımında kullanılır.

Korumalar Kıyafetlerde kullanılan EU onayı almış her koruma EN 1621-1 numaralı Avrupa standardı testini geçmelidir. Testin yapıldığı yöntemi 5kg'lık ağırlığın koruma üstüne 1 metre yukarıdan bırakılması şeklindedir. Koruma altına yerleştirilen sensöre iletilen enerji miktarı 35KN'den fazla olamaz.

Ripstop Kumaşın çeşitli bölgelerine yerleştirilen yırtılmaya karşı dirençli katmanlara verilen isimdir. Böylece giysinin yırtılma direnci artırılır.

Tekstil Bakımı Deri bakımında söylediklerimize ek olarak makinede yıkayıyorsa yumuşak deterjan kullanılmalı, yumuşatıcı asla konmamalıdır (su geçirmez katmanı tıkar). Kurutma sırasında düşük devir seçilmelidir. Kuruması için askıda bekletilmelidir. Yıkama sonrasında yağmur korumasının etkili kalması için uygun sprey ile su itici tatbik edilmesi tavsiye olunur.

RIRI İsviçre'de üretilen, iki parçalı elbiseleri birbirine tutturmakta kullanılan fermuarlarda kullanılan ideal yapım malzemesi. Yüksek kaliteli kıyafetlerde kullanılan RIRI imha edilmesi neredeyse imkansız olarak adlandırılır.

Scotchline® 3M tarafından geliştirilmiş, üzerine gelen ışığı kaynağına geri gönderme yeteneğine sahip kumaş. Gece kullanımında yansıtıcı katmana sahip giysi 30 metrede fark edilirken Scotchlite'a sahip giysi 180 m'den görülebilir.

Serafil Almanya'da üretilen süper polyester bazlı iplik. Yırtılma ve kullanım koşullarına aşırı dirençlidir aynı zamanda da esnemesi çok azdır. Bu sebeplerden yüksek kaliteli tekstil ve deri elbiselerin dikiminde kullanılır.

Sheltex Yüksek performanslı membrandır. İster tekstil ister deri kıyafetleri hava geçirgen, rüzgar ve su geçirmez hale getirmekte kullanılır.

Stromcuff Gore-Tex® tarafından geliştirilen kol manşeti. Özel labirent sistemi ve elastik bandı sayesinde mükemmel kuruluk sağlar.

Taslan Yumuşak ve hacimli naylon kumaşlara verilen genel isim. Naylon ipliklerin buhara tabi tutulması sonucu elde edilir.

Velcro Fastener Bir tur tutturma sistemi. Çok kullanışlıdır. Doğada örnekleri görülebilir (asmanın etrafındaki maddelere tutunması). Yıkama esnasında tüm tutturucuların kapalı olmasına dikkat etmek gerekir aksi halde kumaşa zarar verebilirler.

Velour Leather Albenili ceket ve pantolon yapımında kullanılan deri çeşididir. Biraz pütürlü yüzeye sahiptir.

Windchill effect Kıyafet tarafından rüzgardan korunmayan gövdenin maruz kaldığı etki. Ortam sıcaklığı +10°C derece iken 50km/s hızla esen rüzgarın vücüt üzerinde hissettirdiği sıcaklık -2°C derecedir.

Z liner Membranların tipik kullanımını anlatan terimdir. Z liner elbisenin iç ve dış katmanları arasına gevşek halde eklenir. Dikiş yerleri contalar ile kaynaklanarak su geçirmezlik sağlanır. Basit üretim tekniğine rağmen su geçirmez katman dış etkenlere karşı yeterince korunarak kıyafetin su geçirmezliği sağlanmış olur. Bu yöntemdeki asıl amaç dikiş sayısını azaltıp su geçirmezliği sağlamaktır. **İKİTEKER**

İlker Eryılmaz / Brüksel / Aralık 2005

İKİTEKER 25

Bu sayıda emeği geçenler

- > Yeniler İlker Eryılmaz
- > Kawasaki Z750 Bülent Berksan
- > Honda CRF450X Oray Orkun Cellek
- > BMW R1200RT İlker Eryılmaz
- > Dolomitler Sinan Özgen / İlker Eryılmaz
- > Bir Solukta Yunanistan-İtalya Hidayet Gürdal
- > Giyim Jargonu İlker Eryılmaz

Fahri Editör Sinan Özgen sinanozgen@icqmail.com

Editör 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 26

Gelecek sayıda

- > Bu sayının içeriği henüz belirlenmemiştir.

ikiteker e-dergi'ye katkılarınızı bekliyoruz.

Gezi, Anı, Karşılaştırma, Test, Çeviri Deneyim, İzlenim, İpucu, Fotoğraf vs. İstedığınız konuda yazın ve gönderin.

Yazılarınızı MS Word, fotoğraflarınızı JPG formatında gönderebilirsiniz.