

İKİTEKER

İKİTEKER.ORG | MOTOSİKLET E-ZİNE | PARA İLE SATILMAZ | AYDA BİR YAYINLANIR | SUBAT 2003 | SAYI 02



bu sayıda

→ Yamaha FRJ1300
Serdar Genç

→ Yamaha FJR üzerine
bir modifikasyon
Sinan Özgen

→ Lastik hakkında herşey
Sinan Özgen

→ Bandit 600 / Aprilia RSW
Sinan Özgen

→ Yunanistan Gezi Notları
Atilla Karasu

→ Motor alımında bazı tüyolar
Bülent Berksan

→ Motor için giysi seçimi
Emre Odabası / OMM Giysi Rehberi

→ Akü (Bölüm I)
Bora Yurtören

→ Son Çelinç Macerası
Taner Eraslan

!

**İstanbul Uluslararası
Motosiklet Fuarı 13-16 Mart 2003**
İstanbul Lütfü Kırdar Rumeli Sergi Salonu

Kemal Merkit Euro Plaza'da ikitercilerle buluştu:

Dakar Rallisi'ne katılan tek Türk olan ve motosiklet kategorisinde 23., maraton sınırında da 6.'lığı elde eden Kemal Merkit, Türkiye'yi dünya platformunda layıkıyla temsil ettiğine inandığını söyledi. Kemal Merkit, Euro-Plaza Otel'de ikitercilerle düzenlediği basın toplantısında, Dakar Rallisi'nde iyi bir performans gösterdiğini belirterek, "Yarış öncesi hedefim, 20 gün içinde finişe ulaşmaktı. Dünyanın bu önemli rallisinde, katıldığım motosiklet kategorisinde 23. sırayı elde ettim. Her geçen yıl artan deneyimimle önümüzdeki yıllarda daha iyi derecelere alacağım inanıyorum" dedi. Her zaman için Türk Bayrağını dalgalandırmak hevesinde olduğunu belirten Merkit, "1 Ocak'ta Marsilya'dan start alan ve 167 motosikletin katıldığı yarış, 97 motosiklet tamamlayabildi. Ben sağ elimdeki sakatlığa rağmen 65 saat 25 dakika 27 saniye ile 23. sırayı aldım. Bu da bana mutluluk verdi, Zaten Dakar Rallisi'nde önemli olan şey yarışı tamamlamaktır. Dereceye ise sonra bakılır. Çünkü çok zor parkurlarda mücadele ediliyor" diye konuştu. Motosikletinin performansının yeterli olduğunu, daha iyi bir motoru olsa dahi yine 20'li sıralarda yer bulacağını söyledi. Bunun sebebi olarak da ilk 20 pilottan bir çoğunun asıl mesleğinin yarışmak olduğunu, yılın neredeyse her gününü antrenman yaparak geçirdiklerini belirtti. Europlaza'da yapılan toplantıya, Merkit'in sponsorlarından olan Demaks üç adet KTM modeli getirerek toplantıya renk kattı.



Paris-Dakar rallisi motosiklet kategorisinde ise zafer Fransız Richard Sainct'in oldu. Sainct son etapta 6. olmasına rağmen genel klasmanda 53 saat 24 dakika 32 saniye ile 1999 ve 2000 yıllarından sonra Dakar Rallisi'nde üçüncü kez zafere ulaştı. İkinciliği yine bir diğer Fransız Cyril Depre, üçüncülüğü ise İtalyan Fabrizio Meoni kazandı. Son etapta ise birinciliği İsveçli Per Gunnar Lundmark elde etti.

DİKKAT! Trafik hız limitleri düşürüldü:

Ayrıntılı haber için; www.ikiteker.org

Bolu Trafik Bölge Müdürü İbrahim Taşlı, motorlu taşıtların hız sınırlarının azaltıldığını söyledi. Bolu Trafik Bölge Müdürü İbrahim Taşlı, motorlu araçların hız sınırlarının azaltıldığını açıklayarak, "Motorlu taşıtlar için hız sınırları Resmi Gazete'de yayımlanan kararlarla azaltıldı. Fakat ceza limitlerinde bir değişiklik yok" dedi.

Yüzde 50 olan eski hız sınırı yüzde 30'a, yüzde 30 olan hız sınırı da yüzde 10'a indirildi. Sürücüler artık Trafik Kanunu'na göre belirlenen hız limitini yüzde 10 oranında aşınca radara yakalanacaklar" dedi.

Dergimiz OMM bülteninde...

Sizlerden gelen katkılarla oluşan sanal dergimiz OMM bülteninde de haber olarak yer aldı. Sanal dergimiz için "piyasada var olan firma reklamı içerikli dergilerden farklı olarak, gerçek hayattan ve gerçek motorculardan haberler içeren sanal bülten" yorumu yapılarak sürekliliğinin devamı istenmiş.

OMM ARA seminerleri sona erdi:

OMM ekibinin özgün anlatımları ile oluşturulmuş teorik sürüş seminerleri, Ocak ayının her perşembesi sırasıyla Borusan/Kuruçeşme, Euro Plaza Hotel (2 defa), Borusan/İstinye'de yapıldı. Ortalama katılımın 150-200kişi/seans olduğu toplantılar, motor sürücülerinin sürüşe bakış açısını geliştirme amacı taşıyordu. Ana fikir ise "Motosiklet kullanmak bir düşünme yoludur" idi.

OMM YoS (Year of Saddle) ödülleri sahiplerini buldu:

"Eyerde Bir Yıl" ödül sıralaması aşağıdaki şekildedir:

Sıra	Katılımcı	Motor	Km
01	Rahmi Barutçu	BMW	35,092
02	Timuçin Kanatlı	Triumph	27,956
03	V. Selim Demirel	BMW	26,285
04	Kenan Vural	BMW	23,500
05	Sinan Ozgen	Aprilia	23,108
06	Cevdet Basacık	BMW	20,700
07	Tunc Baruönu	BMW	20,330
07	Fuat Domaniç	Yamaha	20,322
08	Yakup İçgören	BMW	16,134
09	Yavuz Doğan	BMW	15,547
10	Taylan Kalkavan	BMW	13,800

Dergi için yazı yazmaya ne dersiniz?

Arzu ettiğiniz bir konuda yazı yazıp katkıda bulunabilirsiniz.

Tek yapmanız gereken yazınızı "MS Word" formatında

www.ikiteker.org adresine göndermek...

Not → Buradaki haberler, genel olarak www.ikiteker.org sitesinden derlenmiştir. Bilgi göndermek için sitemizi kullanınız.

Gündüz Hakan Savaşer'den bir "Paris-Dakar" Yorumu:

Özellikle son 5-6 etapdır yorumcular Meoni'den büyük bir çıkış bekliyorlardı. Son 5 etap daha çok kum ve sert zemin düzlüklerden oluşuyor. Bu zeminde Meoni'ni kullandığı (LC8 çift silindirli 950cc) KTM, rakiplerine göre son süratde fark atıyor. İlk üçdeki diğer iki KTM 660 Rally'ye göre daha güçlü. Gerçi bi çok yorumcu da bu sene LC8 makinaya pek güvenmiyor. bunun sebebi de geçen sene aynı motorun Dakar'ı kazanmış olmasına rağmen bu zaferin KTM fabrika desteği sayesinde alındığı. LC4 makina ise kendini bir çok kez kanıtlamış ve gelişimini tamamlamış durumda. Buna ek olarak fabrika desteği de alıyorlar. Durum böyle olunca Meoni LC8 ile bu güne kadar pek varlık gösteremedi. Etap dereceleri 1.lık ile 10.luk arasında gidip geldi.. Fakat 13. etapta 1.liğe yerleşmesi tekrar herkesin gözlerini Meoni'ye -dolayısıyla- LC8'e çevirdi. Aslında günlük takip ettiğinizde ilk üç sıra oldukça çekişmeli geçiyor.

Otomobil sınıfında ise Belçika'lı BMW X5'cilerin 12. etapta ki kazası ile yarışı bırakmaları herkes için büyük üzüntü kaynağı. Liderliğe baştan beri "vantuz gibi" yapışan Mitsubishi Pajero-Evo'ların arkasından "azimle" gazlayan dizel X5 herkesin gönüllerinin şampiyonuydu... Bu arada otomobilde lider durumdaki Stephan Peterhansel Dakar'ı 4 kez (yoksa 6 mıydı..) motosikletle kazanmış bir zat-ı muhterem... Tabi bir de eski kaşar ari vatanen var ki... aman birader.. ben diyeyim 40 siz deyin 50 yaşında, hala ilk için arkasından "kuduz gibi" gazlıyo... Valla millet bir ara BMW X5'den çok Vatanen'den korkmaya başlamıştı...

Yeni Keşfedilmek için bekleyen koskoca bir dünya için üretildi:

Yepyeni bir sınıf: Supersport Touring Yamaha FJR 1300

Sonunda, Yamaha müşterilerinden kendine gelen ve gelmeye devam edecek ısrarlara dayanamayı yeni bir sınıf,yeni bir motorsiklet yaratmaya karar verdi. FJR 1300'ün öyküsünü, ana hatlarıyla projenin yaratıcısıyla Hiroshi Komatsubura (Yandaki fotoğraf), Japonya Iwata'daki Yamaha Motorsiklet Fabrikasında bir çok modelin proje sorumlusu olarak çalışmış, şu an itibarıyla Yamaha'nın İspanya'daki fabrikasında görev yapmaktadır) yapılmış bir röportajı aktararak paylaşmak isterim sizlerle.



Hiroshi Komatsubura (Yandaki fotoğraf), Japonya Iwata'daki Yamaha Motorsiklet Fabrikasında bir çok modelin proje sorumlusu olarak çalışmış, şu an itibarıyla Yamaha'nın İspanya'daki fabrikasında görev yapmaktadır) yapılmış bir röportajı aktararak paylaşmak isterim sizlerle.

FJR 1300'ün geliştirilmesindeki esas hedef/amaç neydi?

-Çok basit bir cevabı var bunun. Amaç gerçek spor bir sürüş ve ciddi bir turing makinenin yaratılmasıydı.

Bu çok genel bir cevap, bunu biraz açabilir misiniz?

-Evet, ilk önce spor bir sürüş için gerekli ekipmanı tasarladık, hafif ve alüminyum şasi, kolay bir sürüş karakteristiği ve yüksek tork üreten sürücüsüne yolcusuyla ve yan çantalarıyla beraberken dahi



➤ FJR şasesi - Alüminyum. Sağlam, sürüş geometrisine yardımcı ve en önemlisi gerçekten hafif.

spor bir sürüş sunan bir motordur bu. İlk başlarda zorluklar yaşadık, bir çok detayla ilgilenmemiz gerekiyordu ve bir çok test yaptık. Her şeyden önce, düz bir çizgide, kontrolden çıkmadan makineyi dengede tutan, aynı zamanda virajlı dar yollarda üstün bir kullanım kolaylığı sunan yapıyı kurabilmek gerekiyordu. Hedefimiz gerçekten küçümsenmeyecek derecede büyüktü makine, sürücü ve yolcu, yan çantalar ve yüklerle beraber 250km/h ve üstü hızlarda düz çizgide kalmayı başarmalıydı. Aynı zamanda, tali yollarda virajlarda ve dar alanlarda üstün manevraları kolayca yapabilmeli hızlı ve atak olmalıydı. Bu gerçekten zor bir işti...

Ortaya çıkan sonuç tatmin edici miydi?

-Doğal olarak, bu projede bulunsam da ,sonuçta ortaya çıkan neticeden kolay memnun olabilecek bir kişi değilim. Projede birlikte





➤ FJR 1300 - İki kişi için kullanım kolaylığı ve konfor sunan eğlenceli bir makine...

çalıştığım kişilerle, ürün sorumlularıyla bir çok fikri tartıştık. Sonuçta FJR 1300 gerçek turing makineler arasında ulaşılammış bir yere geldi. Makineyi hız sınırı olmayan otobanlarda dilediğiniz gibi , gerçekten yüksek hızlarda kullanabilir ve O'nun düz bir çizgiden ayrılmadan bir Shinkansen Treni (Japon hızlı treni) gibi gittiğini görebilirsiniz. Otobandan ayrılp, virajlı ve dar yollara saptığınızda FJR'nin bir metamorfoz geçirdiğini görüp gerçek bir spor makineye dönüştüğünü hissedeceksiniz. Virajları ne kadar kolay ve hızlı alabildiğini gördükten sonra spor bir makine kullandığınızı düşleyebilirsiniz.



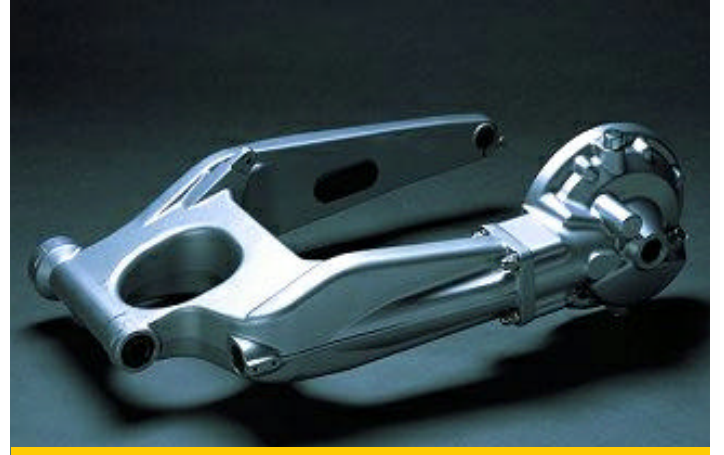
➤ FJR Gösterge Paneli - Düşük devir yüksek hız.

Bu sonuca ulaşmada kullanılan temel elemanlar nelerdi?

-Her şeyden önce,birinci olarak ağırlık .FJR 1300 kendi sınıfında en hafif motorsiklettir. Kuru ağırlığı (su, yağ ve yakıt hariç) 237kg'dır. Bir kaç yıl öncesine kadar bu ağırlık Super-Sport kategorisindeki motorlar için telaffuz ediliyordu. İkinci olarak, şasinin dizaynı ve sürüş geometrisine olan katkısını sayabiliriz. En son teknolojiyle özel olarak üretilen lastikler, bizim büyük bilgi birikimimiz ve tecrübemiz şasinin motorla oluşturduğu 26 derecelik yaklaşma açısı ve 109mm'lik uzunluğu ile dengeli bir sürüş yaratıldı ve tabii ki motor... Düşük devirlerden yüksek devirlere kadar her anda büyük tork üretebilen 4 silindri ve güçlü bir makineye ihtiyacımız vardı. Efsanevi R1'in motor üretiminden gelen tecrübemiz yepyeni 145HP gücü sadece 8,000 devirde üretebilen, 1300 cc ve 6,000 devirde nefes kesen bir tork olan 125.5 NM verebilen bir makine yaratmada bize çok yardımcı oldu. Bu, şu anlama geliyordu: FJR 1300'e yolcu-nuz ve tam yüklü olarak gönül rahatlığıyla binebilir, 5. viteste dahi inanılmaz bir ivmelenme, düşük hızlardan yüksek süratlere kısa zamanda ulaşabilme gücünü hissetme...

Bu, aynı zamanda tali, dar ve virajlı yollarda motorun gücünü ve esnekliğini görme açısından da önemlidir. Sadece gazı verin, motor gerisini kendi halletsin...

Daha çok sportif ve eğlenceli yanlarından bahsettiniz.



➤ Şaft - Konforlu ve güvenli bir sürüşe yardımcı oluyor.

FJR 1300'ün Turing özellikleri nelerdir?

-Evet,doğru. Sele oturma pozisyonu ve konforu ,sürücü ve yolcu için uzun yolculuklarda kendini daha çok hissettiriyor. Şaftlı bir motor ve opsiyonel yan çantalar, gösterge panelindeki bir çok yardımcı detay uzun tur yolculuklarında hayatı kolaylaştıran etkenler arasında. Bunun yanında en çok çaba harcadığımız şeylerin başında aerodinamik testler geliyor. Düşük sürtünme katsayısı, yüksek hızlarda aynı çizgide güvenli sürüşü, rüzgardan minimum etkilenmeyi beraberinde getiriyor. Bu konuda gayet ciddi çalışmalarımız oldu, küçük model motorsikletlerle rüzgar tünellerinde bir çok test yaptık.



➤ Kolayca ayarlanabilir, mono arka amortisör sürüş dinamiğini artırıyor.

Teknik Çözümlerin önceliklerine nasıl karar verdiniz?

-FJR 1300 'u planlayan ekibin büyük çoğunluğu bizzat motor kullanıcısıydı. Biz,aynı sınıfta bir çok makineyi alıp Avrupa'da 1 haftalık bir tura çıktık. Bu, bir çok motorcunun yapmak istediği güzergahta tipik bir Avrupa turuydu. Hollanda'dan başlayıp sırasıyla Almanya, İsviçre, Avusturya, İtalya ve Fransa. Bütün motorları otobanda Almanya'da yüksek hız limitlerinde kullandık.Alp'lerde virajlı ve dar dağ yollarına saptık ve şehir içinde yoğun trafikte kullandık. Bu hepimiz için çok büyük bir deneyim olmuştu. Ekip,mühendisler, tasarımcılar, Japon ve Avrupa'lı ürün sorumlularından oluşuyordu. Tur sonunda, sürücüler kendileri için önemli faktörleri hız -esneklik, rüzgardan, yağmurdan korunma,sürüş konforu, sportif yapı ve diğer konular olarak sıraladılar. Bütün bunların sonucunda, nasıl bir çözüm bulacağımızı, nelere dikkat ederek keyifli ve eğlenceli bir turing makine üretebileceğimizi anlamış olduk. Hepimiz ortak bir noktada hem fikirdik: Turing makinelerde sürüş keyfi ve konforu artırılmalı.. Ve sonuçta,eminimki motorsiklete gönül vermiş kişiler bizim yeni turing makineyi beğenecekler ve keyfini çıkaracaklardır. **IKITEKER**

Çeviri/Hazırlayan → Serdar Genç



➤ FJR 1300 - Denemek isteyenler...



Oneri Yamaha FJR 1300 hakkında faydalı bir modifikasyon

Hepimizin ara sıra dergilerde ya da internette rastladığı böyle basit ancak faydalı bilgiler muhakkak vardır. Lütfen siz okuyucular da bu tür bilgilere rastladığınız takdirde, bunları birer word dosyasına yazıp dergiye gönderin, herkese lazım olabilir.

FJR, güzelliğine ve gücüne rağmen Türkiye’de çok rağbet gören bir motor değil maalesef. Bir internet sitesinde rastladığım bu bilgi, çok az sayıdaki FJR kullanıcısının yanısıra, bu satırların yazarı gibi mekaniğe meraklı okuyucuların da ilgisini çekebilir.

Bu motorda kullanıcılara saçma gelen noktalardan bir tanesi de elektrik ayarlı ön camın, motor stop edildiğinde en alt pozisyona inmesidir. Bazı kullanıcılar bunu çok gereksiz bulmakta, bu sistemin iptal edilmesi ile motora tekrar bindiklerinde onlar için doğru olan ayarı bulmak için uğraşmamayı arzu etmektedirler. Bu bağlamda, www.micapeak.com’da yer alan bir tekniğe göre bu sistem şu şekilde devre dışı bırakılabilir:

Göstergelerin sağ tarafındaki paneller söküldüğünde, göstergenin sağ yanında fotoğrafta daire içine alınmış bir soket göreceksiniz. Elinizin biraz zor gireceği bu kısımdaki soketi yerinden çıkarma işlemi biraz sabır isteyen bir işlem.

İnce uçlu bir tornavida yardımıyla, soketin klipsini açarak rahatlıkla yerinden çıkarabilirsiniz.

Bu işlem gerçekleştirildiğinde, motor stop edilse bile ön cam yerinde kalmakta, camı ayarlamaya yarayan elektrik motorunun işleminde bir problem yaşanmamaktadır. Bilgilerinize sunulur.

İKİTEKER

www.micapeak.com’dan çeviren: Sinan Özgen

Araştırma Lastik hakkında herşey...

Lastik yanaklarındaki onca sayı ve harfler ne demek? Lastik cinsinin, deseninin, lastik karışım oranlarının, lastik hava basıncının ve ortam koşullarının sürüş üzerindeki etkileri nedir? Lastik patladığında ne yapacağız?

Bu Köşede lastik konusunda akla gelebilecek her konuyu bulacaksınız. Lastik konusunda paylaşmak istediklerinizi ve deneyimlerinizi bildirerek gelecek sayılara katkıda bulunabilirsiniz.

Lastik tanımlamaları

Her lastik kimliğini açıkça teşhir eder. Sadece yanaklardaki harf ve sayıların anlamlarını bilmek gerekiyor.

İlk iki sayı lastik genişliğini milimetre cinsinden ve lastik yüksekliğini genişliğe oranlı bir sayı olarak verir.

180/55 (Bkz. Resim 1) demek; 180mm genişlik ve genişliğin %55’i, yani 99mm yükseklik demektir.

Takip eden harfler hız endeksini ve yapım şeklini tanımlar.

Z (Bkz. Resim 1) 240 km/h’nin üzeri hızı sembolize eder (parantez



7 Show için güzel ama peki ya cüzdan? Birkaç saniye sonra lastik bitiyor. Ne çılgınlık ama...

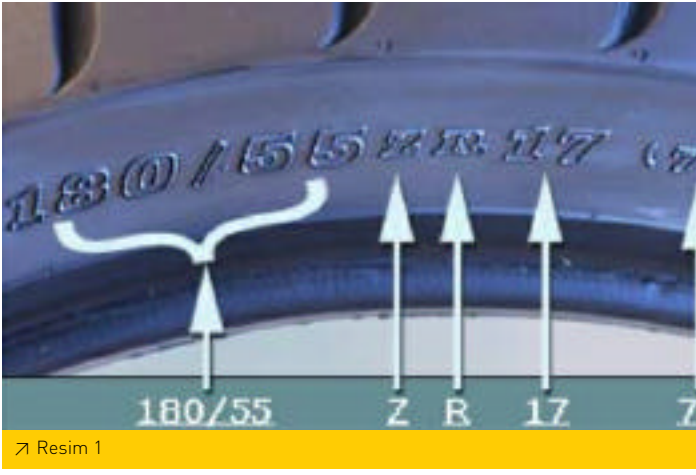
içindeki harf bu tanımlı güçlendirir).

R (Bkz. Resim 1) Radyal lastik olduğunu gösterir.

B Çelik kuşaklı radyal lastik.

Hız endeksinden sonra harf yoksa Çapraz bezli lastik demektir.

17 (Bkz. Resim 1) sayısı lastik çapını inç cinsinden gösterir. Bu



durumda lastik çapı 432mm demektir. (1 inç 25,4 mm'dir.)

Parantez içinde taşıma kapasitesi ya da yükleme indeksi belirtilmiştir **LI** (Bkz. Tablo 2) örneğin buradaki **73** sayısı **365 Kg**'a karşılık gelmektedir.

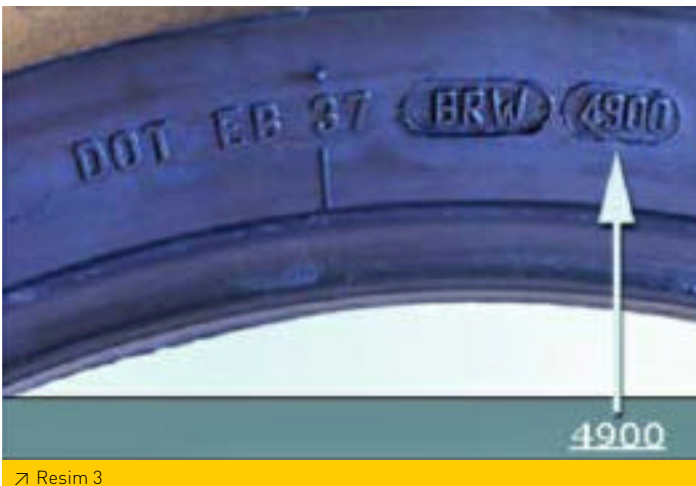


Takip eden **W** (Bkz. Tablo 1) harfi hız sınırını verir. Buradaki örnekte hız sınırı **270 km/h**.

Üreticinin tip tanımlaması daha küçük bir harfle gösterilir. Bu örnekteki **P** (Bkz. Tablo 2) özel harfi lastiğin hangi marka ve model motosikletler için uygun olduğunu gösterir. Örneğin Almanya'da sürücü ehliyetinde bu bilgi belirtilmiş olmak zorundadır.

Lastiğin üretim tarihi de yanakta belirtilir. **DOT** işaretinin ardındaki özel yerde belirtilen **4900** (Bkz. Resim 3) 2000 yılının 49. haftasını göstermektedir.

Son olarak; **TT (Tube Type)** iç lastikli, **TL (Tubeless)** iç lastiksiz



Taşıma Kapasitesi Load index LI	Lastik Taşıma Kapasitesi (kg)	Taşıma Kapasitesi Load index LI	Lastik Taşıma Kapasitesi (kg)	Taşıma Kapasitesi Load index LI	Lastik Taşıma Kapasitesi (kg)
17	73	37	128	57	230
18	75	38	132	58	236
19	77,5	39	136	59	243
20	80	40	140	60	250
21	82,5	41	145	61	257
22	85	42	150	62	265
23	87,5	43	155	63	272
24	90	44	160	64	280
25	92,5	45	165	65	290
26	95	46	170	66	300
27	97,5	47	175	67	307
28	100	48	180	68	315
29	103	49	185	69	325
30	106	50	190	70	335
31	109	51	195	71	345
32	112	52	200	72	355
33	115	53	206	73	365
34	118	54	212	74	375
35	121	55	218	75	487
36	125	56	224	76	400

Tablo 1

Hız sembolü / maksimum hız (km/saat)									
B	C	D	E	F	G	J	K	L	M
50	60	65	70	80	90	100	110	120	130
N	P	Q	R	S	T	H	V	W	
140	150	160	170	180	190	210	240	270	

Tablo 2

demektir. **IKITEKER**

Kaynak: Motorrad internet sitesinden çevrilmiştir.

Çeviren → Halil Karabulut

Motorlu Maarif Takvimi

Motoru parkettiğiniz zaman zemin meyilli ise onu yukarıya, her zaman viteste ve ön tekerleği sola, yani yan destek tarafına kırıp öyle bırakın. Sağa kırıp bırakırsanız rüzgardan ya da bir başka aracın hafif dokunmasından kolayca devrilebilir.

DD

www.ikiteker.org

Test Bandit 600 N/S

95 yılında ortaya çıkan 600'lük Bandit, kullanıcıya ailesidenmişçesine gibi yakın gelen bir görüntüye sahip bir motor olarak tasarlan-

GSX-R motoru ner zaman için yağ ve hava ile soğutmuş olup çok büyük değişiklikler yapılmamış, sadece son viteste bazı değişiklikler uygulanmıştır. Motor 4,000 devirin altında pek hissedilmemekte, 4-6,000 arası daha bir varlık göstermekte, asıl gücünü ise 6-10,000 devir arası vermektedir. Ara hızlanmaları iyileştirilen motorun 2000 öncesi modellere göre 90-130km/s arası en yüksek vitesteki hız-



mıştı. Uzun zaman değişmeyen tasarımı 2000 yılında cesitli iyileştirmeler ve yarım kareyaj eklenmesi, şasi de ufak yenilikler ve biraz daha açılı benzin deposu ile çok da değişmeden hayatını sürdürmektedir. Kareyajlı versiyon olan S'te, daha önce eksik olan sürücü koruması iyileştirilmiş olmakla beraber yüksek hızlardaki gürültü seviyesi artmıştır. İyi bir koruma sunan S versiyonunun kardeşi olan N versiyonundaki değişiklik sayısı fazla değildir. Sonuçta kimse kazanan bir takımda değişikliğe gitmez (Çok satan demek istiyor). Bandit N, Fazer'den sonra 600cc sınıfında Fransa'da en çok satan motordur. 4 sıralı silindire sahip 4 zamanlı eski versiyon

lanması 2 saniye geliştirilmiştir. Şasi ve yürüyen aksam üzerindeki iyileştirmeler daha nettir: Daha konforlu süspansiyonlar, kuvvetlendirilen ancak son güçlü baskıyı hissettiremeyen fren sistemi, harekete reaksiyon verme hızını biraz zayıflatmıştır. Buna rağmen zaten çok satan motorun yapılan iyileştirmeler sonucu kullanım olarak daha çekici hale geldiği ve güvenilirlik kazandığı inkâr edilemez. **IKITEKER**

Moto-Journal'den Ceviren → Sinan Özgen
Fotografılar → motorcycle.com/mo/mcsuz/00bandit/index.html



Teknik veriler:

Motor: Sıralı 4silindir, 4 zaman, yağ ve hava soğutma, 2 kam, silindir başına 4 süpape, 599cm³, 78HP-10500dev/dk, 6mkg-9500dev/dk, 6vites, zincirli.

Şasi: Çelik boru şasi, klasik ön catal 130mm, tek arka amortisör, 290mm çaplı 4 pistonlu 2 ön disk, 240mm çaplı 2 pistonlu tek arka disk, arka ön tekertelek 17", sele yüksekliği 780mm, kuru ağırlık 204kg (S: 208kg), yola çıkmaya hazır yaş ağırlık 226kg, Fransa fiyatı: 6282 € (N), 6707 € (S)

Artılar

- + Güçlü motor
- + S versiyonunda daha iyi sürücü koruma olanağı
- + Kolay ve eğlenceli kullanım

Eksiler

- Motor torku eksikliği
- 160km/s'in üzerindeki hızlarda vibrasyon fazlalığı
- Fren gücü eksikliği

Test verileri

Max. Hız 200km/s (N), 206km/s (S)

400m hızlanma: 12.7sn (N)

130km/s sabit hızda tüketim: 6.5lt, 100km'de (S: 5.4lt)

Test Aprilia RSW 500 V2... Yolda kullanılması yasak!

Dergilerde, kullanıcıyla çoğu zaman alakasız, çok uzak diyarlardan motor yazıları-testleri yayınlanır. Kendimize uzak hissederek okumayız. Bu motor da ulaşılması ve satılması imkânsiz bir motor gibi gö-



ründü size, değil mi? HAYIR! Aprilia Racing Departmanı, Grand Prix yarışlarında RS3 ile 4 zamanlıya geçmesinin sonrasında, 500cc'lik iki zamanlılarını internet üzerinden satışa çıkarttı. "Koleksiyon yapan motor tutkunlarına" ibaresi ile sadece internetten satışı yapılan bu motor için Aprilia ile temasa geçmek gerekiyor. www.aprilia-shop.com Bu motorlar 1999 ve 2000 yıllarında Harada ve McWilliams tarafından binilen orijinal ancak çalışır ve yürür durumda olan motorlardır. Satışı için imzalayacağınız uzun "koşullar listesi" motorun sürüş karakteri hakkında da bilgi vermektedir.

Buna göre; "Bu motorların her biri numaralı ve tektir, kısıtlı sayıda dırlar, Aprilia özgünlükleri konusunda bir belge vermektedir. Ya-

rışan motorlar oldukları için homologe değildirler. Dolayısıyla trafiğe çıkmaları söz konusu değildir. Bu motorlar karakterleri gereği sert ve özel birer prototip olup, Aprilia kullanımları sonucu oluşacak hiçbir arızadan sorumlu tutulamaz ve yedek parçalarını sağlama konusunda hiçbir garanti vermez. Araç kimin olursa olsun, kullanıcının yaptıklarından Aprilia sorumlu değildir. Teknik özellikleri ve parçaları kullanıcı tarafından da gizli tutulacaktır. Araç tamamen Aprilia tasarımı olup, kullanıcısı kim olursa olsun bunu bu şekilde deklare etmek zorundadır. Bu aracı alanlar bu şartlar için bir sözleşme imzalar." **IKITEKER**

www.aprilia-shop.com'dan ceviren → Sinan Özgen



Teknik Özellikleri

Motor: 2 zamanlı 90 derecelik su soğutmalı V motor, 500cm³, 140HP'den daha fazla 11750dev/dk, 6vites.

Yürür Aksam: Köprülerle güçlendirilmiş alüminyum şasi, upside down ohlins altın seri 42mm ön çatal, arka masa tamamen karbon, ohlins arka amortisör, 290mm çaplı çift karbon disk ön fren, 190mm 4 pistonlu çelik tek disk arka fren, 17" arka-ön magnezyum jantlar, 110kg.

Artılar

- + Sıra dışı bir motora sahip olmak için mükemmel bir fırsat
- + Koleksiyon için en değerli parçalardan biri
- + Pistteki performansı

Eksiler

- Yolda kullanımı mümkün değil
- Konfor
- Tahmini fiyatı
- Parça temini ve motor ömrü konularının belirsizliği
- Amatör ellerdeki tehlikesi

Gezi Yunanistan (Anakara) Gezi Notları

Hiçbir ticari turizm organizasyonunun, önceden planlanmış bol "ekstra" destekli ve alınan hizmete göre bol bedelli organizasyona dahil olmadan, kendi aracınızla veya sırt çantanızı alarak genel ulaşım araçlarıyla yapabileceğiniz ve müthiş keyifler alabileceğiniz Yunanistan turu ile ilgili derlediğim notları aşağıya çıkarıyorum. Yunanistan'la ilgili yazabileceğim en özet bilgi herhalde şunlar olabilir...: "Yunanistan'ın hemen her yerinde bol dostluklar görürsünüz... Hiçbir şekilde kandırılmayacağınızdan emin olarak, iç rahatlığı ile her tesisinden istifade edebilirsiniz... Gezecek, görecek çok yerler keşfedebilir, insanları ile kolayca diyalog kurabilir ve hiç yabancılık çekmezsiniz... Bence, yurt dışına açılmak isteyen her gezgin, işe Yunanistan ile başlamalı, plansız ve organizasyonsuz gezi ve keşif tatlarını burada yakalamalı, yakın tarihimizde sürekli sorunlar yaşadığımız bu insanları ve top-rakları tanımalıdır diye düşünüyorum....

EDİTÖRÜN NOTU: Türk Lirası fiyatlar 1999 fiyatlarıdır, 2003 için adı geçen yerlere başvurulması önerilir.

Gerekli Belgeler:

Uluslararası ehliyet ve Triptik belgesi (4. Levent Ayazağa Oyak Sitesi yolunda Turing otomobil kurumu veriyor.İkisi de yaklaşık 150 milyon TL)

Uluslararası sigorta (Yeşil Kart)zorunlu trafik poliçeniz ile birlikte herhangi bir sigorta şirketi merkezi yapıyor. (Turing'de veya kapıda da yaptırabilirsiniz.) Fiyatı 15 günlük (minimum) 100-105 Euro...

Tabii ki pasaporta vize. İlk çıkanlar mutlaka Yunanistan konsoloslüğundan alması gerekir.(Konsolosluk: Galatasaray – İST. Tel: 212 245 05 95 İlgili: Yorgo) Ancak daha önce SCHENGEN ülkesine çıkanlar veya Yunanistan'a herhangi bir zaman çıkmış olanlar herhangi bir SCHENGEN Ülkesinden alınan SCHENGEN vizesi ile de çıkabilirler. Yunan konsolosluğu genelde zor ve çok az süreli (seyahat süresi kadar) vize veriyor ve 30 USD gibi bir ücret alıyor. Başka bir konsolosluktan uydurabilenlerin dikkatine...

Ayrıca özel bir not; Eğer yeşil pasaport sahibi iseniz; bir yıl süreli, multi çıkışlı ve ücretsiz Schengen vizesini İspanya konsoloslüğundan alabilirsiniz.(İspanya Konsoloslugu: 1. Levent Karanfil Aralığı Sokak 16 İstanbul Tel: 0212 270 74 14

Gümrük

Tabii ki İpsala'dan (Kipi) çıkılacak. Belgelerini yaptırmadan gidenler tamamını (vize hariç) burada yaptırabilir. Tabii bolca zaman sarf ederek

Çıkışta bir problem (genelde) yaşanmıyor. Yunan gümrük polisi ve memurları da eski olumsuz tutum ve suratsız davranışlarını terk etmiş görünüyorlar.

Eğer kamu görevlisi iseniz (ve hele ki benim gibi askerseniz) Selanik'e kadar, Yunan sivil polisince, tampon tampona ve çaktırmadan (!) takip edilir ve kontrol altında tutulursunuz, şaşırmayın. (sizin için bir anlamda güvence)

Yol ve Gezi ayrıntıları

Genelde yolları çok iyi. Yolda sürpriz yumurtalara ve çukurlara hemen hiç rastlamazsınız.

Trafikte motosiklet sürücüsüne saygı ve hoşgörü üst seviyede. (Zaten şehirlerde neredeyse çoğunlukta.)



➤ Meteora /Sinan Özgen 2002

Yunanlılar genelde dost ve sıcak yaklaşıyorlar. Ancak özellikle 15-25 yaş gurubundan çok az da olsa bu yönlü yaklaşım görmeyebilirsiniz.

Selanik'e kadar pek otoyol yok, ancak Selanik – Atina arası otoyol ve 70-80 km'de bir 50cent (1/2 euro) ücret alıyorlar. (Motosiklet için tarife 20cent... 1/5euro... Ancak, büyük bir hoşgörü ile motosikletlileri durdurmuyorlar ve işaret ederek ücretsiz geçiriyorlar..)

Toplum yapıları, yaşam biçimleri, ilişkileri, çarşı ve pazarları genelde bizimle büyük bir benzerlik içerisinde. Greek alfabeli yazılarını ve birbirlerine saygılı sürücülerini görmesiniz kendinizi Türkiye'de zannedebilirsiniz.

Osmanlı'nın izlerini ve Türk varlığını, KOMOTINI (Gümitcine) ve XANTHI (Iskeçe) de yoğun olarak görebilirsiniz.

ALEXANDROPOLI (Dedeoğaç) şirin bir şehirleridir. Ancak Selanik'e kadar en çok oyalanabileceğiniz yer KAVALA'dır. Kavala'da oteller pek kaliteli olmamakla birlikte Ocyannis Hotel'de kalabilirsiniz...

Selanik (İzmir'e çok benzetirim) oldukça büyük ancak düzenli bir şehirleri. Kaledeki eski Türk mahallesi, beyaz kule, Atatürk'ün evi gibi klasikler dışında iyi bir alışveriş, gezi ve eğlence merkezi. Sahildeki (KORDONBOYU) kafelerin canlılığı ise müthiş!...

Çarşıdaki Modiano pasajındaki balık ve et pazarını, satıcılarını mutlaka geziniz, görünüz, aynı tarihi pasajda "İzmir'in yeri"nde eski İzmir fotoğrafları, anıları ve özlere arasında Uzo'nuz ve eğer şanslıysanız bir buziki sanatçısı veya rebetin seslendireceği rembetiko ezgileri eşliğinde güzel mezelerini tadınız. Bu arada yaşlı bir Rum laternacısına* rastlarsanız bahşiş çanağına birkaç euro bırakınız.



Plaka /Sinan Özgen 2002

*Laterna: Fransızların "sokak piyanosu" dedikleri kolla çevrilerek çalınan tamburalı bir müzik aleti..19.yy. ikinci yarısında İstanbul'da çok moda olmuş, ancak gramofonun bulunması ile giderek kaybolmuştur. Yunanistan'da halen sıkça karşılaşılı bilinir...[A.K.]

Her tür müziğin icra edildiği, içinde bağımsız bir çok cafe ve taverna bulunan MYLOS gençlerin uğrak yeri olan bir müzik kompleksi... [Andreou Georgiu 56 Tel:525968]

Yunanlıların müthiş güzel pasta ve böreklerini tadabilirsiniz. Ayrıca hemen hepsi birer aile işletmesi olan, salaş ancak son derece temiz masaları sokak aralarına serpiştirilmiş OUZERI'lerde nefis mezeler ile birlikte güzel şaraplarını içerek akşamı karşılayabilirsiniz.

Selanik'in NEA KRINI semti, deniz kenarında hoş kafe ve bahçelerin bulunduğu bir bölge...

Selanik'te TSIMISIKI St. de bolca ucuz otel bulabilirsiniz. (Örnek: Hotel Atlas Tel: 537046)

Kalambaka bölgesindeki METEORA** mutlak görülmesi gereken bir yer. Çıkılması olanaksız dimdik kayaların en üstündeki manastırların uzaktan görünüşleri müthiş. Dönerek ve doluşarak yukarı çıktığınızda ise manzara muhteşem... Burada çok uygun ve çok sayıda pansiyon ve küçük otel bulabilirsiniz.

**METEORA :Ana Karanın tam ortasında, bin yılların aşındırmasıyla oluşan kalker kayalıklarının üzerinde kurulmuş altı adet manastır.. Manzara son derece mistik ve büyüleyici..Keşişlerin öldükten sonra "osteofilakio"larda (kemik saklama yeri) toplanan dünyevi kalıntıları, manastırlarda sergileniyor.. Meteora'da 1300lerden yana, bir manastır cemaati yaşıyor.. En büyüğü, 300 m.lik bir kayalığın üstünde kurulu Russanu Manastırı... Bölge, tümüyle Dünya Kültür Mirasları listesinde... [A.K.]

Meteora'ya eğer "Çeyrek Challenge" yaşayarak gitmek isterseniz,

VERIA - KUZANI yolunu seçin. Zira yol son derece dık iniş çıkış ve virajlarla dolu. (en son gittiğimizde, dört tekerlikli makinanın tüm fren balataları burada tükendi!) Ancak bu yolu tercih ederseniz OLYMPOS dağının doğal güzelliklerini kaçırmamış olursunuz. (Tatlı su endurocuları LARISA üstünden çok rahat gidebilir.)

Meteora'dan Larisa üstünden dönerseniz, şirin bir kıyı kenti olan Volos'a uğrayabilirsiniz. Ancak Volos'u es geçecekseniz, TRIKALA - LAMIA yolu (Atina için) çok daha kısa...

Biz gitmedik, ancak antik DELPHI kenti LAMIA'dan sonra ve arkeoloji meraklılarına önerilir.

Atina'ya yaklaştığınızı, süratle artan trafik yoğunluğu ve bu yoğunluğa rağmen çok süratli akan trafikten anlayabilirsiniz.

Sürücüler son derece hızlı... (yola aniden çıkan, iki ve dört ayaklı canlılar, sürücüler gibi riskler olmadığı için). Bu nedenle trafikte kesin olarak hata ve kural ihlaline yer yok.

Atina, diğer tüm Yunanistan'dan çok çok farklı. Öncelikle bolca kaybolacaksınız! Tepenizde asılı duran Akropolis'e bile giderken birkaç kez yanlış yollara girmek, bu nedenle "Küçük Atina" turları atmak hele ki otomobile gittiyseniz etrafınızda sivrisinek gibi vızıldayan her cins yüzlerce motosikletten yol almaya çabalamak doğaldır. Hemen sinirlenmeyin!... Zira şehrin otomobil trafiği de tam anlamıyla korkunç!... İstanbul'u arayabilirsiniz.

Pire'de Türk limanı, (MICRO LIMANO) kumkapı işi balık lokantaları ile meşhurdur. Akşam, tavernaların personelinin, bizlerin hiç de yabancı olmadığı şekilde ve üstelik Türkçe, hararetli davetlerini alır, müşteri kapma çabalarına tanık olursunuz. Ancak, Yunanistan genelinde hemen hemen sadece burada kazıklanma (özür!) riskiniz vardır. Burada oturmaya kararlı iseniz peşin pazarlıkta yarar görürüm.

Plaka semti şehrin en otantik semtidir ve AKROPOL'ün hemen altındadır. Zaten şehrin kalbi de burada atar. (Eminönü - Karaköy gibi)

Plaka; Geceleri Buzuki seslerinin yükseldiği çok şirin Greek Tavernaları ile doludur. Ancak çok ticari bir yapı sergiler. Gelen her turist grubu tur liderlerince buraya getirilir. Bu sıralarda da Atina Türk turistler tarafından işgal altında olduğundan Türklere şirinlik olsun adına bol Türk müziği dinleyebilirsiniz. (Özellikle ; "Üsküdar'a gider iken..." şarkısı...)

Özgün Greek müziği ve Rembetiko dinlemek isterseniz turistlerin gittiği yerlerden kaçınınız. Bu konuda PALEA MARKIZA ve REBETADIKO PARKO (Konstantinopleos 2 Tel:3428345) önerilebilir.. Ancak sadece hafta sonları çalışırlar...

Bence AKRAPOL'u uzaktan seyretmek, eğer arkeoloji ile ilginiz yoksa çok daha güzel. En azından keseye ziyan açısından!... Ciddi bir para alıyorlar ve Atina'yı biraz yüksekte seyretmekten başka pek bir şeyi yok. (Uzaktan ne görüyorsanız o!... üstelik 12 Euro ...)

GLYIFADA, Atina'nın sayfiye semti...Hoş ve hareketli sokakları, lüks mağazaları ve bolca otelleri var. Özellikle kış sezonunda buradaki otellerde rezervasyonsuz ve uygun fiyata kalabilirsiniz. (Hotel Avra G.LAMBRAKI St. 5 Tel:8946711 ve Hotel Congo Palace... Avra'nın hemen yanında)

Glyifada'yı biraz geçerseniz VULIAGMENIS semtinin çok hoş görünümü ile karşılaşsınız... POSIDONOS 17'deki IMROZ TAVERNA'ya mutlaka gidiniz. Muhteşem lezzetteki mezeleri, işyerinin sahibi Riga'nın elinden çıkma... Riga, İstanbul, İstanbul iken, meyhane kültürünü yerleştiren isimsiz kahramanlardan bir vatandaşımız...Güler yüzlü kızı Maria ile birlikte mütevazı tavernalarında dostlarını ağırlıyorlar... (Meraklısına: isterseniz rakı da var!...)

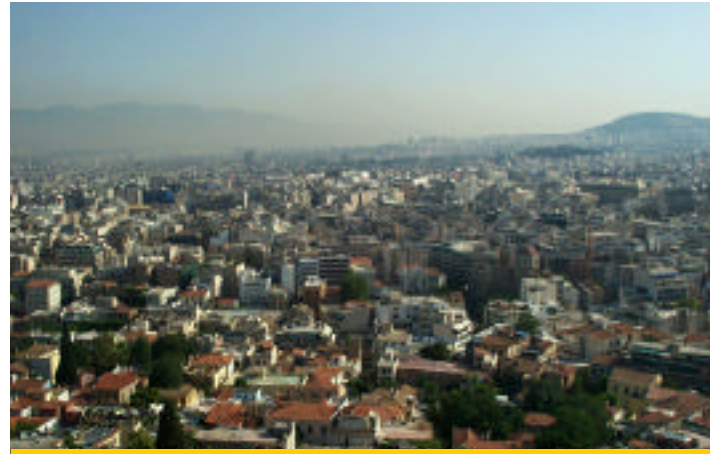
Eğer ilgi duyuyorsanız, 6-7 Eylül olaylarının*** İstanbul'umuzdan

koparttığı güzel insanlarla tanışabilir , içlerindeki, ölünceye kadar kaybetmeyeceklerini gözlediğim İstanbul ve Türk insanı sevgisini görebilir, yaşayabilirsiniz...Yaşı 70'leri aşmış bir motorlu araç tamircisi olan güzel insan VASİL usta, Türkçe bilmeyen oğlu LAKIS ile birlikte Twingo' muzun tükenen balatalarını bulmak için çırpınışları, hiç bir bedel kabul etmeden aracımızı onararak bizleri yolcu etmeleri unutulmaz anılardır. (VASİL – LAKIS ustalar Agias Varvaros 118 Tel: 985 03 96 Citroen – Peugeot Yetkili Servisi)

***6-7 Eylül olayları: İstanbul'da, azınlıkların ekonomide söz sahibi olarak, gelir ve yaşam standartlarının toplumun diğer kesimlerine göre çok yüksek olmasının toplumda yarattığı genel kanı ve fisıltı gazetesinin süratle yaydığı "Selanik'te Atatürk'ün doğduğu ev bombalandı" yalan haberinin kışkırtmasıyla, 6 ve 7 Eylül 1955'te özellikle Rum ve diğer azınlık vatandaşlarımızın yoğun olduğu semtlerde, azınlık mallarına, gayri menkullerine yoğun saldırı ve yağmalama yapıldı. Güvenlik güçlerinin hiçbir tepki gösteremediği ve çok süratli gelişen olayların sonucunda, İstanbul bir savaştan çıkmış görüntüsü verirken, bu tarihlerden itibaren Rum ve azınlık nüfusunda Yunanistan'a göçler ile büyük düşüşler olmuş ve bu olaylar, tarihimizde bir kara sayfa olarak kalmıştır. İlgilenenlere, olaylardan geniş bir kesit ve portreler sunan Yılmaz KARAKOYUNLU'nun "Güz Sancısı" romanını okumalarını salık veririm.(A.K.)

Ticari de olsa illa PLAKA'da oturacağım diyorsanız SYMPOSIUM tavernayı önerebilirim. Tabi sahibi YORGO ile bir ön pazarlık yaparık... (Mnsikleous 24 B PLAKA)

Atina ve çevresi için, Stadiou 10'daki RİKA TRAVEL size enformas-



➤ Akropol'den Plaka'ya Bakış /Sinan Özgen 2002

yon sağlayabilir. Çalışanı göç etmiş vatandaşımızdır. (Bayan MARİA 321 81 29)

KORINTHOS, Atina'ya 77 km mesafededir. Eğer antik Korinthos kenti ile ilgili değilseniz, kanaldan 100m yukarıdaki 20 m'lik bir demir köprü üstünden Korinth kanalını seyretmekten başka bir özellik yok. Ama illa gidecekseniz otoyoldan LOUTRAKI sapağından çıkacaksınız, kaybolmayın. **İKİTEKER**

Yazan → Atilla KARASU Çengelköy 18 Kasım 1999
Fotoğraflar → Sinan Özgen

İpucu Alım-Satımla ilgili bazı önemli tüyolar :-)

1) Satıcılara tavsiyem noter satışı gibi basit bir işlemi yapmadan motorunuzu ASLA teslim etmeyiniz. Unutmayın noterden satış ve kaletnamesi vermekle ile Noterden kat-i satış yapmak arasındaki fark imam nikahi ile resmi nikah arasındaki fark kadar büyüktür.

2) Aynı şekilde alıcının da noter satışından evvel para vermemesi (Kaporo hariçinde) en uygun olanıdır. Borcu yok kagidi alırken motorun ceza ve vergi borcu olup olmadığı ortaya çıkıyor. Bu sebeple alıcı pazarlık ederken parayı noter satışı esnasında vereceğini belirtmeli ve borcu yoktur kagidinin alınmasını satıcıdan talep etmelidir. Bu sayede varsa borç ve cezaları satıcı öder. 20 günde ödenmeyen maktuzlu trafik cezaları 3'e katlanıyor ve üzerine yasal faiz isliyor. Karsınıza milyarlara varan cezalar çıkabilir.

3) Bana göre muayene masraf ve mesuliyeti de satıcıya aittir. Parayı bir yana bırakırsak motor kayıtlarında sizi uğrattırarak bir hafta var ise bu muayenede ortaya çıkacaktır. Bu sebeple ideal muayenesi yoksa bunu yaptırmasını satıcıdan talep etmektir (İsteyenin bir yuzu kara vermeyen zenci). Gözünüzü korkutmayayım ama , son aldığım 2 motoru da temiz ve iyi niyetli arkadaşlardan alma ve motorlarda ciddi bir sorun olmamasına rağmen muayenede sorunlar çıktı ve ben uğrasmak zorunda kaldım.

4) Sahte muayene: Muayeneleri sahte olan bir ruhsati siz anlayamazsınız ama muayeneye gittiğinizde en iyi ihtimalle ruhsatlara el konuluyor ve çok uzun bir uğraşı vermeniz gerekiyor. Bununla karsılan arkadaşlarımız oldu. Bu da noter satışından evvel muayene yapılması için önemli bir sebep.

5) Prensip olarak motoru gördüğünüz gün almayın. Araya 1 gece süre koyun. Salim kafayla iyice düşünün. Pazarlık ve anlaşma saf-

hasında isteyecek ve soracaklarınız konusunda bir on hazırlık yapın. Hangi noktada vazgececeğinizi tam olarak belirleyin.

6- Teknik hususlar: (Sahsi tecrübelerim);

a Birkac yasında olmasına rağmen yedek anahtarı olmayan (yada kayıp olan)

b Dosyası (Fatura , diğer belgeler , manuel) olmayan

c Takım çantası eksik yada olmayan

d Servis kartesi yok yada kase edilmemiş

e Sahibinin ruhsat sahibi olmadığı ve-veya tam olarak kacıncı sahibi olduğunu bilmediği

f Size söylenenden baskaca eksikleri olduğunu sonradan tespit ettiğiniz Bu maddelerden birkac tanesi motorda söz konusu ise uzak durun derim. **İKİTEKER**

Yazan → Bulent Berksan/2002/İstanbul

Motorlu Maarif Takvimi

Lastiklerin basıncına her hafta bakıyorsunuz, değil mi?
Lastikleriniz tubless ise, yanınızda tubless lastik tamir seti var mı?...

Bu CO2 tüplerinin genellikle işe yaramadığı gözleniyor,
unutmayın, yanınıza bir bisiklet pompası alın.

Düşük lastik basıncıyla kullanmayın motoru...

Sağlığınıza aykırıdır."

DD

www.ikiteker.org

İpucu Motor için Giysi Seçimi

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

Hepimizin altında minimum değeri 2 milyardan başlayan motorlar var. Bu rakam 8-10 milyarlar kadar çıkabiliyor. Eğer bu parayı verip de sonra benim 50-100 milyona aldığım kıyafet ve malzeme de 500 milyonluk malzeme kadar iş görür ne gerek var diyorsanız o zaman siz bu kadar para vererek zevk almak için yaptığınız bir işin zevkini de öldürüyorsunuz demektir. Üstelikte parayla ölçülemeyecek bir değer olan sağlığınıza ve hatta hayatınıza tehlikeye atarak. Bence yerinde kullanılmamış bir 100 milyon da yeterince fazla bir para. Zaten işe yaramasaydı bu pahalı malzemeleri üretenler çoktan iflas etmişlerdi çünkü hiç kimse aynı hatayı iki kere yapmak istemez ve ciddi üreticiler herkes bir kere olsa bana yeter mantığıyla gitmedikleri için bugün halen aynı malı aynı değerden satabiliyor.

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

Giysiler ve özellikleri:

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

- 1- Hava şartlarından etkilenmememizi sağlamak. Bu durum rüzgar, yağmur olabildiği gibi güneşte olabilir.
- 2- Bizi olası bir kaza anındaki darbe ve sürtünmelerden korumak.

Motorunuza bindiğinizde görünmez olursunuz, en azından etrafınızda bulunan ve yola çok dikkat etmeyen bir çok sürücü için!

İşte bu durumda siyah iyi bir seçim değildir – ceket ve kaskınızdaki parlak renkler aslında sizin görünür olmanızı sağlar!

Motosikletler iki tekerlekli ve dar olduklarından yoğun trafikte görülmeleri daha zordur. Diğer sürücü sizi fark etse bile, sizi olduğunuzdan daha uzakta olarak algılayacaktır ve daha yavaş gittiğinizi düşünecektir!

<http://www.safetycouncil.bc.ca/>

Kaynak: OMM'in Giysiler üzerine hazırlanmış Özel Bülteni'nden alınmıştır.

"Ter iyi bir şey değildir, hele fazlası hiç değildir. Vücudunuz çok terliyorsa, bu onun bütün enerjisini serin kalmak için harcadığını gösterir, halbuki siz bu enerjiyi başka şekillerde kullanabilirsiniz. Eğer ter çabucak buharlaşmazsa vücut sıcaklığınız artar ve daha fazla terlersiniz. CoolMax® kumaşlarında kullanılan özel olarak üretilmiş DuPont fiberleri teri vücuttan uzaklaştırıp süratle buharlaşacağı giysi yüzeyine tasirlar. Aynı zamanda özel tasarımı fiberler ıslakken bile yüksek nefes alma özelliği sağlarlar. Nefes alma özelliği (kumaş meraklıları tarafından hava geçirgenliği olarak da adlandırılır) isiyi düzenleme etkisini daha da artırır. Kuru kalırsanız rahat edersiniz, sonuçta enerjiniz ve dayanıklılığınız artar."

www.dupont.com/coolmax/html/

Kaynak: OMM'in Giysiler üzerine hazırlanmış Özel Bülteni'nden alınmıştır.

3- Sürüş anında rahat hissetmemizi ve böylece yol, motor ve çevre ile ilgilenmemizi sağlamak.

Giysi seçerken aşağıdaki hususlara dikkat etmeliyiz.

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

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

Giysileri giyinme sırasına göre 4 ana grupta toplayabiliriz.

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

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

Sentetikler İç giysi olarak özel üretilmiş sentetik kumaşlar (Polypolyene, Capilene, Coolmax®, vs) ilk versiyonlarında konfor açısından pamukla karışık olarak dokunmuşlardır. Hava şartlarına göre çeşitli kalınlıkları bulunur. Yeni versiyon sentetiklerde ise liflerinin farklı işlemlerden geçirilmesiyle eskilerde bulunan koku yapma gibi dezavantajları ortadan kaldırılmış ve nemin kumaş tarafından emilmeden hızla buharlaşması sağlanmıştır.

- Orta kat giysileri Bunlar günlük kullandığımız şort, tişört, ince pantolon, uzun kollu tişört ve gömlek gibi giysilerdir. Orta katın amacı temel bir ısı izolasyonu sağlamaktır. Sıcak ve ılıman havalarda tek başlarına da giyilebilirler. Seçerken rahat, hafif, ve dayanıklı olmalarına öncelik vermek gerekir. Pamuk, nylon, sentetik veya yün liflerden imal edilebilirler. Pamuklu kumaşlar iç giysilerde bahsi geçen avantaj ve daha da çok dezavantajlara sahip olduklarından yalnızca ılık havalarda (kısmen çabuk kuruyabildiğinden) kullanımı tavsiye edilir. Nylon lifleri hafif ve sağlamdır. Emiciliği yoktur. Bazı sentetikler ve pamuklularla bu avantajlarını değerlendirmek için beraber olarak da imal edilirler. **Sentetikler** İç kat giysilerinde de kullanılan kumaşların farklı kalınlıklarda imal edilmiş olanları orta kat giysisi olarak da kullanıma uygundur. Yün iyi bir doğal ısı izolatörüdür. Soğuk havalarda uygundur. Tüylenebilir, hacimli ve ağır olması dezavantajlarıdır.

Satin almadan önce düşünün. Hepimiz biliyoruz ki Internet'ten veya kataloglardan satın almak en kolaydır ancak almayı dü ündü ünüz malzemeyi almadan önce mutlaka denemelisiniz. Arkada larınıza dani in ve rahatlık, uygunluk ve bedenler hakkında bilgi alın ve deneyin. Aldığınız malzemenin size uymaması durumunda geri iade edilebilece inden emin olunuz. Diğer sürücülerle konusun, dergileri okuyun, ve Internet'teki tüketici raporlarına göz gezdirin. Her şeyden önce gerçek ihtiyaçlarınızı iyi belirleyin ve bir süre için bile olsa "imajınızı" unutun.

Satin alırken düşünün. Serinkanlı olun ve kararlarınızı tarafsızca değerlendirin. Yüklüce bir miktar para harcayacaksınız dolayısıyla ne yaptığınızı ve niye yaptığınızı bilmenizde fayda vardır. En son modayı takip etmek gereksizce para harcamanızı sebep olabilir. Almakta olduğunuzu değişik şartlarda uzun bir süre giyebilecek misiniz? Hemen satın almak zorunda değilsiniz, değişik seçenekleri değerlendirin, değişik bedenleri deneyin, indirimleri takip edin ve tecrübe edin.

Motorun üstündeyken alın. Almayı düşündüğünüz malzemeyi motorun üzerinde oturarak deneyin. Yeni ceket ve pantolonunuzla motorunuzun üzerine oturduğunuzda omuzların, kolların ve bacakların daha değişik bir konum aldıklarını farkedebilirsiniz. İyi bir motor kıyafeti genel olarak askıdayken güzel görünmez ve buna paralel olarak, eğer aynada iyi görünüyorsanız seleye oturduğunuzda rahat edemeyebilirsiniz. Eldivenlerinizi alırken deri ve elleriniz arasında hava kalacak bir bedeni seçmeye özen gösterin. Bot seçerken kisin giyeceğiniz kalın çorapları da düşünün. Kaskınızı seçerken bedeni konusunda hassas olun. Genel olarak eğer sadece bir parmagınızı kask ve kafanızın arasına sigdirabiliyorsanız bedeni iyidir anlamına gelir. Kaskı basınızdayken oynattığınızda kaşlarınız da oynamağalıdır. Ceketinizi seçerken, motordayken arkanızı da koruyacak ve kapayacak uzunlukta olmasına dikkat edin ve pantolonların botun içinde veya dışında giyilebilme özelliğine özen gösterin. Yağmur yağarken eldivenleriniz ceketinizin kollarından içeride olmalıdır, ceket ve eldiveninizin bu özelliklere sahip olduğunu kontrol ediniz.

Dayanıklı ve kaliteli malzeme alın. Motor kıyafeti her zaman mayıyla uyusmaz. Dolaplar dolusu malzeme ve giysi yanlış kararlar verdığınızın isaretidir. Sadece iyi bir kışık ve iyi bir yazlık sete ihtiyacınız vardır. Motorsiklet sporunun değişik dallarında yapıyorsanız bunlara göre ek malzeme ihtiyacınız da olacaktır: off-road veya pist yarışları için değişik malzeme almanız gerekir. Her şartta ilke aynıdır: İyi kaliteyi iyi bir fiyata alın ve uzun süre kullanın

Hatalarınızı kabul edin ve duruma göre önlem alın. Eger yanlış bir alım yaptıysanız hatalarınızı kabul edin ve sözkonusu malzemeyi kullanmayın. Yetersiz kıyafetle motor sürmek sizin ve dostlarınız için istenmeyen olumsuz sonuçlar doğurabilir.

Kıyafetinize iyi bakın (binmeden önce, binerken ve sonrasında). Kaliteli malzeme aldıysanız onu korumak isteyeceksiniz. Malzeme ve giysileriniz için kuru ve iyi havalandırılmış bir yer

seçin. Kaskınızı çantasına koymadan önce çizikleri önlemek amacıyla mutlaka temizleyin. Vizörün temizliği konusunda tavsiye vermeyin çünkü hayatınız ona bağlıdır. Botlarınızı devamlı temizleyin, kendi kendilerine kurumalarını sağlayın ve her bin kilometrede bir cıtalayın. Deri ve tekstil ürünü giysilerinizi ve eldivenlerinizi havalandırılabilen bir dolapta asın Kıyafetlerinizin üstündeki sinek ve diğer lekeleri sünger ve basit bir sabun kullanarak çıkartın ve kurutun. Her zaman içlik giyin; kisin termal bir içlik, yazın da serin tutan bir içlik hem yıkanması kolay bir malzemedir hem de kıyafetlerinizin içten korunmasını sağlayacaktır.

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

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

Tüm motor malzemeleri bu işi yapanların ihtiyaçlarına göre geliştirilmiştir. Dünyayı yeniden keşfetmeye gerek yok eğer bu ürünler motora eskiden beri binen kişiler tarafından denenmiş ve kullanılıyorsa bizimde yapmamız gereken onların tecrübelerine saygı gösterip ihtiyaçlarımıza ve kesemize göre bu malzemeleri almamızdır. Türkiye piyasasında özellikle İstanbul'da sirkeci piyasasında dünyada gelişmiş ülkelerde adı bile duyulmamış bazı ürünler var. Bunları pazarlayanların da savundukları taraf genelde aynı : Niye aynı işe yarayan bir mala daha fazla para vereceksin ki ? . Bunu söyleyenler aslında bana 'bütün dünya aptal bir akıllı ben varım sende benim gibi akıllı ol, pahalı malları yapanlar ve satanlar, satın alanları kazıkıyor,' demek istiyorlar sanki. Bu tür bir satıcının samimiyetine ve malının kalitesine güvenmek yanlış olur diye düşünüyorum. Ama adam şunu savunabilir. 'Benim malımın özellikleri bu fiyatı da bu' işine geliyorsa al. O zaman en azından bu adamın size karşı dürüst olduğunu düşünebilirsiniz. Bu malların bir kısmının gerçek değeri satış bedellerini çok altında ve görüntüleri dışında diğer bilindik mallarla bir benzerlikleri yok. Ne yazık ki ülkemizde bu malların güvenlik standartlarına uygunluğunu denetleyecek bir kurum da yok. Bu yüzden biz canlı denek olarak bunları test edip onaylıyoruz yada tam tersi.

Kaynak: OMM'in Giysiler üzerine hazırlanmış Özel Bülteni'nden alınmıştır.

- Isı dengeleyici katman Bunlar iç ve orta kat giysilerinin yeterince sıcak tutamadığı hava şartlarında kullanılır. Sıcak, hafif, kabarıklık olmayan, ter ve fazla vücut ısısını dışarı atabilecek şekilde seçilmelidir. Yünlüler, fleece (yani bildiğimiz adıyla polar) en çok kullanılan kumaşlardır. Yün yukarıdaki özelliklerinin dışında aynı zamanda ıslak olmasına rağmen ısı izolasyonu fazla bozulmayan bir kumaştır. Kuruma süresi uzundur. Polar kumaşlar günümüzün en popüler ısı tutucu giysileridir. Çeşitli kalınlıklarda imal edilirler. Hafif ve ince gözenekli yapıları ıslak olsa bile konforlu bir sıcaklık sağlar. Ateşten bir naylon torba gibi çok çabuk etkilenirler ve çipçip lak tende ciddi yanıklar bırakabilirler | Bu söylediğim kampta ateş başında sıçrayan kıvılcımlarla veya motorun eksozuna değdiğinde hemen anlaşılabilir). Normalde rüzgar geçirgenlikleri çok fazladır

ama ama bu sayede de çok iyi bir ventilasyon sağlarlar. yeni teknolojilerle bu gereken şartlarda kumaş içine entegre edilmiş membranla (Gore® Windstopper) ortadan kaldırılmıştır. Bu ürün normal bir polar kumaşa göre 2,5 kat daha rüzgara karşı dirençlidir ve hemen hemen aynı nem geçirgenliğine sahiptir. Ama bir su geçirmez katman olarak düşünülemez.

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

Bayanların gözüyle:

Bir bayan motosikletçi olarak kendinize uyan bir kıyafet ararken ümitsizliğe düşmeniz normaldir. Bizi yanlış anlamayın, erkek motorcularla bir alıp veremediğim yok fakat benim bedenim erkeklerinkinden farklı. Belki de benim yaşadığım bölgeye has bir tecrübe olabilir fakat bana her zaman en küçük erkek bedenlerini öneriyorlar (Hiç küçük yapılı bir erkekle aynı vücutta sahip bir kadın gördünüz mü?). İşin daha da kötüsü bunlar süet 'chaps' (koyboyların giydiği türden) veya motorun üzerinde sizi koruma özelliği bir ipek pijama kadar olan pembe renkli moda deri kıyafetler şeklinde oluyor. Tanıdığım diğer motorcu bayan arkadaşlarım da benzer tecrübeler yaşadıklarını söylüyorlar. Konu kasklara gelince sorun biraz çözülüyor zira hepimiz aşağı yukarı benzer kafa ölçülerine sahibiz. Ceketler sahip olduğumuz en önemli şeylerden biri olan göğüslerimize göre yapılmamış olabiliyor veya pantolonlar çok uzun veya erkek kesimine göre dikilmiş olabiliyor. Botlar ise bacak uzunluğumuzun ayak bileklerimize olan oranını hesaba katmıyor. Aynı şekilde eldivenler de problem oluyor, her zaman parmak uçlarının

da boşluk kalıyor. Kendime "iyi bir şekilde korunmuş durumda miyim?" sorusunu sormak zorunda kalıyorum ve cevabın da her zaman hayır olduğunu hissediyorum.

Unisex terimi bu tecrübelerimden dolayı benim için anlamını kaybetti. Artık bu terimin erkekler için tasarlanmış ama bayanlara da uyan kıyafet anlamına geldiğini biliyorum. Bu terim sayesinde üreticiler ekstra işlem yapmadan müşteri bazlarını arttırmış oluyorlar. Mevcut modellerin renk ve tasarımlarına baktığınızda çok çeşitli olduğunu görürsünüz. Ancak kıyafetlerin tarzlarının ve bedenlerinin bayanlar için niye çeşitlilik göstermediği ise beni hep şaşırtmıştır. Eğer kendinize özel kıyafet yaptıracak kadar zengin değilseniz motorun üzerinde babanızın bahçivan tulumunu giymiş gibi olursunuz. Bu sayede bazı üreticilerin bayanlar için de özel kıyafetler üretmesi dileğiyle. www.totalbikebits.com/tbb_modern/female_riders/clothing.htm

Kaynak: OMM'in Giysiler üzerine hazırlanmış Özel Bülteni'nden alınmıştır.

Farklı koşullarda kullanılmak üzere üç ana guruba ayırabiliriz.

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

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

Su geçirmez, nefes alabilen kumaşlar Kesinlikle su geçirmez olup aynı zamanda içeride oluşan vücut nemini buhar olarak dışarı atabilirler. Fiyatları kalitelerine göre değişebilir. Farklı üreticiler tarafından farklı ticari isimlerde üretilirler fakat bunlardan en çok bilinen ve en kaliteli olanları Goretex® ve Sympatex®'dir. Goretex bu özellikteki zarı ilk olarak istenilen nitelikte üreten Gore firmasının imalatıdır. Çok ince dokuda (mikron seviyesinde) üretilmiştir.

Üzerindeki delikler su moleküllerinden daha ufak fakat su buharı moleküllerinden daha geniş bir yapıdadır. Dolayısıyla diğer su geçirmez olarak bilinen kumaşlar en fazla 3 psi basınca kadar özelliğini korurken, Goretex® 65 psi ye kadar dayanabilmektedir. Sıcak havanın(buharın) genleşerek elbiseden dışarı çıkması prensibiyle çalışan bu sistemin geçirgenliği, vücut ısısının dış ortam sıcaklığına yakın olduğu ortamlarda azalır. Dolayısıyla çok sıcak havalarda fonksiyonunu tam olarak yerine getiremez.

Bu döngüyü daha basitleştirmek gerekirse derimizin işlevi gibi düşünebiliriz. Vücudumuzun içerisinde bulunan su yalnızca vücut sıcaklığının dengelenmesi gerektiğinde ter (buhar halinde) olarak dış yüzeye çıkarlar. Fakat aynı şekilde biz denize girdiğimizde veya banyo yaparken derimizin içerisine su girmez.

Rüzgar geçirmezliği de aynı küçük gözenekli yapıdan dolayı çok iyidir. Goretex® ve benzeri zarlar asla bir ısı izolasyonu sağlayan malzeme değildir. Çoğu zaman kumaşın iç kısmına lamine edildiklerinden giysiye dışardan bakıldığında görülemezler. Çok ince ve hassas yapıda olduklarından dış etkilerden korumalı olarak 2 ayrı şekilde imal edilmiştir.

- 2 katlı Goretex® Burada zar dış kumaşa lamine edilmiştir. İç yü-

Kumaşlar

Montların üstündeki kumaşlar, CORDURA denilen bir malzemeyle yapılır. Genelde bu malzemeler, sürtünmeye karşı mukavemetli malzemelerdir. Ancak yağmur geçirmezlik özelliği yoktur. Esas is tamamen bu kumaşın altında bulunan Gore-Tex® katmanında bitiyor. Bu malzeme su geçirmezliğinin yanında halk arasında nefes alma özelliğine sahip denilen hava sirkülasyonu yapabilen bir ince naylonumsu bir malzemedir. Bir mont aldığınızda (yada başka bir malzeme) içerden dışarıya sırasıyla:

1. iç astar, ki bu sizin Goretex katmanı ile teninizin temasını engeller ve dışardan gelen soğukun vücudunuza temasını engeller.
2. Gore-tex®, H2Out, Waterproof denilen ikinci katman. Burada Goretex® sadece bir marka ve genelde adı "SELPAC" gibi kalır. Oysa diğer saydıklarım da aynı malzemenin akrabaları. Yalnızca üretim firmaları farklı. Bu katmanlar, tenin dış yüzeyle hava temasını kesmeden dışarıdan içeriye su girmesini önler.
3. Ve son kat olan Cordura ya da başka malzemeler... Bunlar

eğer darbelere karşı koruyucu tarzı kıyafetlerde Cordure-Kevlar gibi malzemelerden yapılıyor. Burada Kevlar biraz pahalı olduğundan Cordura'nın belirli yerlerinde özellikle düşmelerde ilk sürtünmelere karşı kalacak yerlerde bölgesel kullanılabiliyor. Kevlar'ın Cordura'ya göre çok büyük sürtünmeye, yanmaya vs. darbelere karşı mukavemeti vardır. (Örneğin: 120 km süratle düşen bir motorcunun montunun Cordura olan kısımları parçalanırken, bölgesel kullanılan Kevlar kısımlarında sadece ufak belli belirsiz sürtünme izleri vardı. Onlarda yıkamadan sonra geçer.

Kevlar malzemeleri genelde orduda, itfaiye de kullanıyorlar. Birde bu malzemelerin üstüne su kaydırıcı özellik kazanması için bir tabaka sürülür. Zamanla yıkamaların ve dış etkilerin etkisiyle bu tabaka gider ve artık sadece su geçirmezliği alt kısımdaki tabakalar sağlar. Yani bu demektir ki arkadaşlar, siz aslında Gore-Tex® - H2Out - WaterProof katmanını görmüyorsunuz. Yani yırtılan Gore-Tex® katmanı değil. Eğer öyle olsa onun tamiri mümkün değil bunu bilirsiniz. Siz sadece üst katmanını yırtıyorsunuz... Üst katman yırtılırsa su geçirmezlik devam eder unutmayın. Yeter ki alt kısımdaki su geçirmez katmana birsey olmasın.

Yazan → Zafer Yangın

Goretex'in rutubet atma özelliğinin diğer markalarla karşılaştırılmayacak kadar iyi olduğu. O yüzden içinde Goretex olmayan pantolon vs. yağmur geçiriyor ama terletiyor.

Yazan → Bora Yurtören

zeyde ise mekanik teması engelleyen koruyucu bir astar tabaka vardır. Daha yumuşak ve konforludur. Fakat sağlamlığı dış yüzey kumaşına bağımlı olduğu için daha dayanıksızdır.

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

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

Sympatex® ise aynı prensiple çalışmasına ve su geçirmezlikte benzer başarıyı yakalamış olmasına rağmen nefes alabilirlikte çok az da olsa farklılıklar gösterdiğinden pazarda ikinci sırada olmaktadır kurtulamamıştır. Fakat eldiven ve ayakkabılarda kullanılan tek parça membranlar sayesinde daha ucuz bir işçilikle imal edilebilir

olup kullanan tirmaların işçilikten doğan hatalarını minimuma indirmiş ve fiyat/performans açısından iyi bir noktaya ulaşmıştır.

Diğer aynı özellikte olan ve farklı ticari isimlere sahip nefes alabilir/sugeçirmez membranlar ise üretici firmaların teknolojileri ve kalite kontrol ciddiyetleri ölçüsünde bu guruptaki sıralamalarda yerlerini almışlardır.

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

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

Yazan → Emre Odabaşı/2000

Genel Ürün Katalogu	Aerostich	www.riderwearhouse.com
İç Giyim ve Termal	Aerostich	www.aerostich.com/riderwearhouse.store
Polar	Aerostich	www.riderwearhouse.com
Giyim	Aerostich and Darien	www.riderwearhouse.com
Kask	AGV	www.agv.it
Deri	Alpinestars	www.alpinestars.com
Bot	Altberg	www.altberg.co.uk
Kask	Arai	www.araihelmet-europe.com
Giyim	AXO	www.axo.it
Deri	BKS	www.bksleather.co.uk
Vücut Koruması	Bohn	www.bohnarmor.com
Polar	Cabelas	www.cabelas.com
Kask	Caberg	www.caberg-helm.com
Deri	Crowtree	www.crowtreeleathers.co.uk
Giyim	Dainese	www.dainese.com
Bot	Daytona	www.daytona.de
Genel Ürün Katalogu	First Gear	www.intersportfashions.com
Genel Ürün Katalogu	Frank Thomas	www.frank-thomas.co.uk
Güneş Gözlüğü	Gargoyl	www.gargoylesinc.com
Genel Ürün Katalogu	Hein Gericke	www.hein-gericke.de
Eldiven	Held	www.held-biker-fashion.de
Deri	Kushitani	www.kushitani.com
İç Giyim	LDC	www.ldcomfort.com
Giyim	Motoport	www.motoport.com
Eldiven	Nankay	www.performancemotorcycleparts.com
Kask	Nolan	www.nolan.it
Kask	O'Neal	www.imotorcyclestore.com
Polar	Polartec	www.polartec.com
Genel Ürün Katalogu	Polo	www.polo-motorrad.de
Giyim	Rukka	www.rukka.com
Kask	Shark	www.shark-helmets.com
Kask	Shoei	www.shoei-europe.com/en/
Kask	Shubert	www.schubert.de
Bot	Sidi	www.sidisport.com
Yağmurluk	Spada	www.harpersraceshop.co.uk/itmidx31.htm
Giyim	Spidi	www.spidi.com
Kask	Suomi	www.suomy.com
Çorap	TechSpun	www.techspun.com
İç Deri		www.extremeracing.co.uk
İç Deri		www.underleathers.com
Kulak Tıkacı		www.earplugs.gb.com
Kulak Tıkacı		www.earplugco.com
Fog City		www.modernworld.com/fogcity/motorcycles.html

Araştırma AKU (Bölüm I)

Bu yazıda motorun selesinin altında genelde varlığını unuttuğumuz aküleri anlatacağım. Yazı genel olarak aküleri ele almakla birlikte spesifik olarak motorlarda kullandığımız 10-16 amper kapasiteli küçük akülere yönelik olarak yazılmıştır.

Akü nedir?

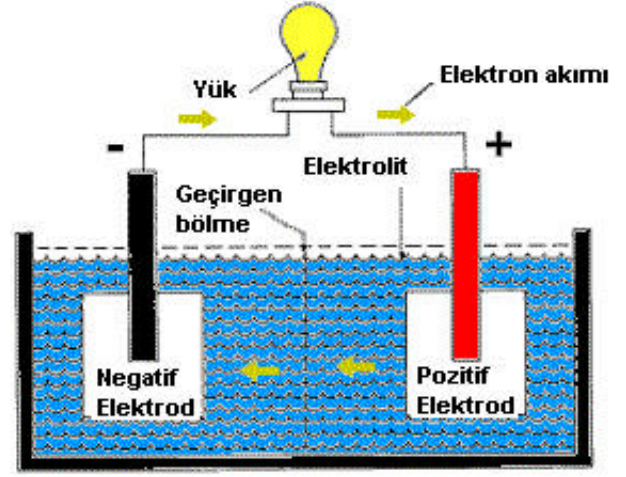
Akü, yada uzun adıyla akümülatör, kimyasal enerjiyi elektrik enerjisine dönüştüren bir düzendir. Bu bakımdan aynı normal bir pil gibidir, yani genel inanın tersine, elektrik depolamaz, üretir. Bildiğimiz pilden tek farkı, aküde elektrik üretmek için kullanılan kimyasal reaksiyonun geri çevrilebilir olmasıdır, yani pilde reaksiyon sonlandığı zaman, elektrik üretimi biter, aküde ise bazı koşullarla sınırlı olmak üzere, kimyasal işlem geri çevriliyerek baştan başlatılabilir.

İçindeki malzemelere göre sınıflandırıldığı zaman birden çok "akü" tipi olmasına rağmen bu yazıda bizi en çok ilgilendiren, yani motorlarımızda kullandığımız, kurşun-asit tip aküleri inceleyeceğiz.

Biraz sıkıcı teorik bilgi: Kurşun-Asit akünün içinde ne var ve nasıl çalışır?

Kurşun-Asit akü, içinde iki elektrod (kurşun dioksit, PbO₂ ve metalik kurşun, Pb) ve elektrolit olarak da su ile dilüte edilmiş sülfirik asit (hacim olarak %64 su, %36 H₂SO₄) bulunan akü tipidir. İcadı 1860 yıllarında Raymond Gaston Planté tarafından yapılmıştır. (Allahtan Raymond abi şöhret meraklısı değilmiş ve icadına yaptığı işi anlatan bir isim vermiş, yoksa bugün "Akü" yerine "Gaston" da diyebilirdik.) Kurşun-asit aküler icadından günümüze kadargençen 100 yıldan fazla sürede performans, ömür, ve güvenilirlik açısından birçok teknolojik değişim geçirmesine rağmen temel prensipte aynı kalmıştır. Kısaca anlatmak gerekirse, düzener sülfirikasit solüsyonu içerisine batırılmış iki kurşun elektrod arasında oluşan elektron akımıdır. Bu akım, akü içinde elektriksel olarak izole fakat kimyasal olarak geçirgen bir bölme ile durdurulur ve dolayısı ile elektrodlar arasına bağlanacak dış yükler tarafından kullanılabilir bir hale gelir.

Şekilde de görüldüğü gibi akü dışındaki elektron akımı, yine yaygın inanın tersine, pozitif kutupdan negatif kutuba değil, tam ters yöndedir. Şekilde gördüğünüz basit bir kurşun-asit "hücre" dir. Her kurşun-asit hücre yaklaşık 2.15V elektrik üretir. Elektrodların boyutları voltajı etkilemez, birim zamanda oluşan elektron akımını arttırdığı için akım değerini, yani "amper" i etkiler. 12V olarak kabul ettiğimiz motor akülerimiz 6 adet hücrenin akü kutusu içerisinde seri bağlanması ile oluşur ve yaklaşık 13V elektrik üretir. Bir hücrede oluşan kimyasal reaksiyonu, kim kimden elektron alır, kim verir, iyonik solüsyon falan filan şeklinde uzun uzun anlatmayacağım ama aküyü sağlıklı kullanmak için bilinmesi gereken kısım şöyle: Reaksiyon devam ettikçe sülfirik asit'in içindeki sülfür elektrodların yüzeyine yapışarak bir kurşun-sülfat tabakası oluşturmaya başlar ve bu da yüzeyi aynı boya gibi kaplayarak elektrodların elektriksel iletkenliklerini yavaş yavaş azaltır. Sülfirik asit de "sülfürünü" kaybettiğinde suya dönüşmeye başlar. Teorik olarak, yeterli süre geçtiğinde elimizde su içine daldırılmış üzeri kurşun-sülfat kaplı elektrodlar kalır ve bu düzener de elektrik üretmez. Yani akü "bitmiştir". Burada şarj dediğimiz işlem devreye girer ve elektrodlara dışarıdan elektrik vererek yüzeylerindeki sülfürün ayrılıp yeniden elektrolite karışması sağlanır, "su" tekrar sülfirik asit haline gelir, kurşun elektrodların yüzeyleri temizlenir ve akü yeniden elektrik üretebilecek hale gelir. Bu yüzden hidrometre ile ölçülen elektrolitin "bomesi", yani özgül ağırlığı, akünün şarj durumunun göstergesidir. İşin teorisi bu kadar. Aslında oldukça komplice bileşenleri var bu şarj-deşarj olayının. Yeri geldikçe yavaş yavaş anlatacağım. Bir de son yıllarda duyduğumuz "Kalsiyum" akü terimi var bunu da açıklıyayım. Aküde hep kurşun plakalardan bahsettik, saf kurşun çok yumuşak ve dolayısı ile sarsıntılara vs. dayanıksız olduğu için aslında akülerde kurşun alaşımları kullanı-



➔ Akü

lıyor. Eskiden tercih edilen kurşun-antimony alaşımıydı fakat bunun bir takım dezavantajlarının ortaya çıkması üzerine kurşun-kalsiyum alaşımı tercih edilmeye başladı. Kalsiyum akü tabiri de buradan geliyor. Kalsiyum aküler antimony akülere oranla aşırı şarja daha, ancak tamamen boşalmanın yaratacağı tahribata karşı biraz daha az dayanıklı oluyorlar.

Kaç tip kurşun asit akü var, farkları nedir?

Temelde bütün kurşun-asit aküler yukarıda anlatılan şekildedir. Ancak, farklı yaklaşımlarla farklı gruplara ayrılırlar. Bu yaklaşımların ilki kullanım amacı, yani aküden beklenen iş. Bu duruma göre iki temel grup var:

- 1) Cranking, yani Marş aküleri
- 2) Deep-Cycle, yani UPS, ışıldak vs. aküleri

Marş akülerinde elektrodlar daha ince ve daha çok kurşun plakadan oluşuyor ve ani yüksek akım isteklerine daha iyi cevap veriyorlar. Deep-Cycle akülerde ise plaka sayısı daha az ancak plakalar daha kalın. Bunlar da sürekli sabit akım çekişine daha iyi cevap veriyorlar. Bir de yapıları gereği Deep-Cycle aküler tamamen boşaltılmanın yapacağı hasara karşı biraz daha direçtiller. Motorlarımızda marş aküsü kullanıyoruz, bunun yerine aynı amper-saat değerinde fakat deep-cycle yapıda akü kullansak, motor çalışmakta biraz nazlandığı zaman 3-4 marşa basışta akünün canını alırdık, ancak gece park lambalarını açık unutursak sabaha aküyü boşalmış bulma ihtimali daha az olurdu. İki grup arasında şarj metotları bakımından da farklılık var, Marş aküleri, sağlıklı sayılmasa da, mecbur kalındığında herhangi bir uygun voltaj kaynağı ile biraz da volt-amper bilgisi yardımı ile şarj edilebiliyorlar, ancak deep cycle aküler şarj kriterlerine çok hassaslar ve bunlar mutlaka uygun şarj düzenekleri ile şarj edilmek istiyorlar. Aksi halde tek bir yanlış şarj ile ömürlerinin %80'nini kaybetmeleri mümkün.

Bir yaklaşım da aküleri elektrolit yapısına göre sınıflandırmak. Bu yaklaşımda ise üç ana akü tipi var:

- 1) Wet-cell tip
- 2) Gel-cell tip
- 3) Absorbed Glass Mat (AGM) tip.

Motorlarda şu anda yaygın olarak kullandığımız aküler 1. kategori yani wet-cell. Bu tip akülerde elektrolit sıvı halde. Bunların da iki tipi var, **Bakımlı** (Maintenance type veya Flooded deniliyor) ve **Bakımsız** (Maintenance-free veya Sealed deniliyor).

Bakımlı akülerde kullanılan elektrolit bildiğimiz sülfirik asit ve su karışımı olduğundan normal çalışma ve şarj sırasında bir miktar hidrojen ve oksijen üretimi oluyor, bunu tahliye edebilmek için her hücrenin bir havalandırma deliğine ihtiyacı var. Bu havalandırma çıkışı yüzünden özellikle sıcak havalarda elektrolitte su kaybı oluyor ve yine her hücrenin üstünde yer alan bir kapaktan gerektiğinde saf su takviyesi yapılıyor. İki de bir su takviyesi yapmamak için bu akülerde elektrolit seviyesi plakaları örtecek kadar olması ye-



➤ Bakımlı tip akü

İkinci tip wet-cell aküler ise bakımsız olanlar, Bunlarda da elektrolit yine sıvı halde ancak akü üreticilerinin yıllarca para yatırdığı ar-ge çalışmaları sayesinde ürettikleri katkılar, elektrod kompozisyonlarındaki düzeltmeler, mekanik düzenekler vs. sayesinde akü normal kullanımında hiç gaz üretmiyor, daha doğrusu ürettiği hidrojen ve oksijenin su olarak birleşebilmesini sağlayan düzeneklere sahip, dolayısı ile tam kapalı bir kutu içerisinde üretilebiliyor (Sealed adı buradan geliyor). Artık piyasada bulabileceğimiz kaliteli marka akülerin hemen hemen tümü bu tip. Yeni alındıkları zaman yanında kapalı şişelerde elektrolit sıvısı ile birlikte geliyorlar, dolumu ve kapatılması kullanıcı tarafından yapılabiliyor. Dolum sonrasında %80 şarjlı hale geliyorlar ve 3-4 saatlik bir şarj ile %100 kapasiteye çıkıyorlar. Hatta çok acil durumlarda, tavsiye edilmese de, hiç ekstra şarj yapılmadan kullanmak bile mümkün. Bakımlı akülere oranla daha pahalılar, ancak bakım gerektirmemesini bir yana bırakın, özellikle motorun devrili bir alet olduğu düşünülürse yatınca sağa sola asit akmaması gibi bir özellik bile parasına değer. Ekstra elektrolit içermemeleri sayesinde daha küçük yapıda olmaları da artı bir özellik.

Gel-Cell tip aküler genelde motorlarda kullanılmadığı için burada çok detaylı anlatmayacağım ancak şöyle bir geçerseniz, öncelikle bunlar genelde deep-cycle tip oluyorlar. Sadece "sealed" tip üretiliyorlar, bakımsız wet-cell akülerden biraz daha pahalılar. Gel-Cell akülerde adı üstünde şekilde, elektrolit jel halinde bulunuyor, yani bu aküler baş aşağı bile dursa akma kokma yapmıyorlar. Daha önce söylediğim gibi spesifik şarj aletleri gerektiriyorlar.

AGM akülerde ise iç yapı aynı piller gibi neredeyse tamamen katı malzemeden oluşuyor ve güvenliği en yüksek aküler sınıfında oluyorlar. Akü konusunda en pahalı ve en son teknoloji bunlar oluyor. Hem marş hem deep-cycle tip üretiliyorlar. Fabrikasında kapatıldıkları için güvenlikleri en yüksek seviyede, hatta UPS, FedEx gibi şirketler bunları taşımaya kabul ediyorlar. (Bakımsız wet-cell aküler dahil, elektroliti içinde olan hiç bir aküyü taşımazlar) Çeşitli üreticiler bunları Dry-Cell veya Valve-Regulated olarak da adlandırıyorlar. Marş tipi olanların şarj metotları da wet-cell'e uyum sağladığı için yavaş yavaş motorlarda kullandığımız bakımsız wet-cell aküleri bunlarla değiştirmeye başlayacağız, hatta yeni motorların içinden çıkmaya başladılar bile..

Akülerin kapasite değerleri

Akülerin üzerinde bazı değerler yazar. Bunlar voltaj (V), amper-saat kapasitesi (Ah) ve soğuk marş akımı (CCA, bazı akülerde sadece A) şeklindedir. Voltaj değeri bizim ilgilendiğimiz motor akülerinde, en büyüğünden en küçüğüne, hiç değişmez, 12V'dur. Amper saat kapasitesi akünün potansiyel gücünü gösterir. Tamamen boşalana kadar ne kadar süre kaç amper sabit akım çekilebileceğinin göstergesidir. Örnek verecek olursak 14Ah kapasiteli bir aküden tamamen boşalana kadar 1 saat 14A, veya 2 saat 7A, veya 14 saat 1A çekilebilir. Daha da canlı bir örnek verecek olursak, diyelim kontağı kapattınız ve farlar yanık kaldı. 2 tane far ampülü var, tanesi 55W'dan 110W eder, 2 park lambası var 5'erden 10W, üç tane 3W'lık gösterge aydınlatma ampülü olsun 9W. Toplam 129W etti, bu da 12V altında $129/12=10.75A$ eder. Yani 14 Ah'lık full şarjlı yepyeni bir akünüz olduğu düşünülürse yaklaşık 1 saat 15 dk sonra artık tekrar şarj edilebilse bile hiçbir zaman eskisi gibi olmayacak kadar ölü bir akünüz olur. "Farlar yanıyor abi" ne kadar fayda-

lı bir cümle değil mi? Son olarak, her akünün üzerinde yazmamakla birlikte bir de CCA yani soğuk marş kapasitesi vardır ki bu da $-18^{\circ}C$ ($0^{\circ}F$) dış ısı sırasında 30 saniye boyunca aküden toplam kaç amper çekebileceğinizin değeridir. Akü teknolojisinin yaklaşık 150 yılda en çok ilerlediği alan belki de budur.



➤ Bakımsız (Sealed)tip akü

Akü ömrü ne kadardır ve aküyü ne bozar?

Normal bir akünün ömrü kalitesine bağlı olarak 2 ile 4 sene arasındadır. Bu süreler içinde bozulan ve artık şarj tutmaz hale gelen akü normal ömrünü tamamlamıştır ve eceliyle ölmüştür. Fakat bir de cinayete kurban giden aküler var ki burada onlardan bahsetmek istiyorum.

1) Yanlış şarj: Akü sadece ve sadece normal kullanımda motor tarafından veya söküldüğünde akü şarj etmek için yapılmış cihazlarla şarj edilir. Bunların dışında akımı kontrolsüz voltaj kaynakları ile veya daha büyük aküleri şarj etmek için yapılmış şarj aletleri ile akü kapasitesinin üzerinde değerlerle şarj etmek veya motor üzerinde bozuk bir regülatör (konjektör) devresi aküyü öldürür. Doğru şarj tekniklerini yazının ilerleyen bölümlerinde anlatacağım.

2) Tamamen deşarj etmek: Akünün çalışma prensiplerini anlatırken normal çalışma sırasında oluşan kurşun-sülfat'dan bahsetmişim. Bu kurşun-sülfat normalde yumuşak bir tabaka halinde oluşur ve şarj işlemi ile de çözülür. Ancak akü voltajı 12V'un altına düştüğünde veya başka bir deyişle, elektrolit bomesi 1.225'in altına düştüğünde kurşun sülfat kristalleşmeye ve normal şarj işlemi ile çözülmemen katı bir tabaka oluşturmaya başlar. Tamamen deşarj olmuş akülerde bu tabaka kalıcı hale gelir. Bu duruma gelmiş bir aküyü tam olarak kurtarmak mümkün değildir. Sanayi ustaları yüksek şarj uygulayarak elektroliti kaynatmak metodu ile akünün bir miktar canını geri verdiklerini iddia etselerde bu "can" geçici olacaktır. Aküyü kaynatmadan desülfürizasyon işlemi yapan yüksek voltajlı pulse-charger cihazlar var, ancak çok pahalılar ve genelde yeni bir akü alıp onu bu duruma düşürmemek daha mantıklı.

3) Kullanmadan bekletmek: Akü içine elektroliti konulduğu andan itibaren artık rafta veya motorun üzerinde bekletilebilirlik özelliğini kaybeder. Mutlaka periyodik olarak şarj edilmesi ve yine periyodik olarak da kullanılması gerekir. Bekleyen akü sülfürizasyona maruz kalır, (Bkz. 2. Madde)

4) Kısa devre veya aşırı yük: Marş aküleri her ne kadar ani yüksek akım verebilme özelliğine sahip olsalarda bunu devamlı yapmayı sevmezler. Aküyü kısa devre yapmak veya çalışmayan bir motorun sürekli marşını döndürmek gibi kısa süreli aşırı akım çekişler akü içinde çok hızlı reaksiyona sebep olacağından aküye zarar verir.

Bunlar cinayete kurban giden aküler, bir de kazaya kurban gidenler var. Mesela aküyü düşürmek dış kabını çatlatabilir, içinde hücreler arası seri bağlantıların kopmasına hatta bir yada birden çok hücrenin kısa devre olmasına sebep olabilir.

Önümüzdeki ay:

- Akü nasıl test edilir?
- Nasıl kullanmadan saklanır?
- Akü bakımı nasıl yapılır?
- Yeni bir akü alırken nelere dikkat edeceğiz?
- Kendi akünü kendin şarj et: Basit bir akü şarj cihazı imalatı

İKİTEKER

Derleyen → Bora Yurtören / Ankara

Gezi Son Çelinc Macerası

25.01.2003 tarihli Çelinc Macerası...

Yılbaşında Gülen'le birlikte Çınarcık/Erikli Yaylası'ndaydık. Daha yukarıda Delmece yaylası var. Hani şu Onno Tunç'un uçağının düştüğü yer. Gülen dedi ki; "Siz neden çelinc için buraya gelmiyorsunuz?"

Aslında ilk planımıza göre Bülent'in Saroz Körfezi'ndeki evine gidecektik. Rota Tekirdağ'dan sonra dağlardan Şarköy vs. şeklinde olacaktı. Bülent'in haftasonu işi çıkınca "hadi arkadaşlar, var mısınız Delmece'ye gidelim? Hem oranın çamuru beterdir" dedim, herkes kabul etti.

Artık her çelinc'ta yeni bir aday adayımız oluyor. Bu sefer şanslı arkadaş Mert Volkan. Bu iş için sıfır kilometre DRZ400 aldı. Ama motor almakla iş bitmiyor, Mert henüz bunun farkında değil ama yakındır.

10:45 Yalova, Mert gemiye yetişememiş, bir sonrakiyle gelecekmiş. Adama bakın yaw, hem aday adayı hem de rahatlığa bakın, sabah 9:30 gemisini kaçırın adam nasıl çelincir olacak? Neyse bize ne, dadısı Atom Karınca (Kemal Aka) düşünsün. Mert bu gezide onun sorumluluğunda. Haaa, bu arada Kemal Aka da hala aday statüsünde.

Yağmur inceden yağıyor, yerler felaket kaygan, hele bir de cross lastik olunca iş iyice riskli hale geliyor. Önde ben gidiyorum, bir ara düzlükte bile patinaja düşünce hemen yavaşladım walla, aman diyim, daha ilk kilometrelerde sakatlık çıkarmayalım. İyi ki yavaşlamışım, yoksa düğün konvoyuna yetişmeye çalışırken hatalı sollama yapan bir dört tekerlekli uçak ile çarpışmaktan kurtulamayacaktım. Çınarcıkta alışverişi de tamamladık. Alışveriş dediğime bakmayın, peynir, ekmek, çikolata falan işte. Mert'in dadısı rica etti, "Yaw adam zaten yolda, birer çorba içinceye kadar gelir zaten." dedi. Za-

ten olmuş saat 13:00, karnımız da acıktı, yaw tamam çelincir acıkmaz ama dur bakalım, daha çelinc başlamadı. Neyse bulduk bir esnaf lokantası, kurulduk masalara, yedik yemeğimizi. Çelince mi giyoruzur gurme gezisi mi belli değil.

Artık ufak ufak yola koyulmanın vakti geldi. Geminin Yalova'ya yaklaşma saati geldi geçti Mert'ten hala ses yok, adamdaki rahatlığa bakın yahu. Çınarcık geride kaldı, Teşvikiye köyüne giden sapaktayız. Kemal kararsız, "acaba Mert'i bekleyip kendi keyfimin içine mi etsem yoksa elimden geleni yaptım, fazlasıyla bekledim deyip basıp gitsem mi?" Mert şansını kaybetti, artık cep telefonu şebekesinin dışındayız.

Teşvikiye köyünde kahveci Erol'a selam vermeden geçersen çok bozuluyor. Sıkı sıkı tembih ettim, bak dedim, biz bu gece yukarda kalacağız, ama yarın bu tarafatın inmeyebiliriz, sakın meraklanma dedim.

Veee saat 13:30 itibarı ile tekerlekler ilk çamuru gördü. Elbette buralar asfalt gibi bize. Delmece yaylasına varmamız çok sürmedi. Molalar dahil 1 saatte oradayız. Hani şu evvelki sene yılbaşında benim Domi'yi olduğu gibi yutan dere var ya, o zamanki halinden eser kalmamış, cılız mı cılız. Yıllardır buraya trekking yaptığım için en güzel yayla evinin hangisi olduğunu biliyorum. Hemen eşyaları boşaltıyoruz, Kemal hala Mert'i düşünüyor, acaba tarif ile burayı bulabilir mi diye. Bizden 1 saat süre istiyor, "Gidip Mert'i alıp geleyim" diyor. Tam 1 saat sonra dereye buluşacağız. Delmece yaylasından Narlık Çayırı'na giden çok karışık yollar var. Hepsini de avucumun içi gibi biliyorum ama tam beş defa oralarda kaybolduğumu düşünürsek bu sefer de sonuç değişmeyecektir. Neyse bu yollardan birine giriyoruz. Zaten tepenin arkasından dolanıp tekrar ana yola birleşiyor. Fakat orada bizi çok hoş bir sürpriz beklediğini de biliyorum. Yine evvelki sene yılbaşında dereyi geçmeye kalkmadan önce arkadan dolanıp yaylaya ulaşabilir miyim diye denerken motor çamura öyle bir saplanmıştı ki bir Toyota 4x4 beni ancak vinçle çekerek çıkarabilmişti.

Önümüzde hoş bir dere var, zemin kayalık, taşlık. Taşlar net görünmediğinden suyun tam ortasında irice bir taşta denk gelebilirsiniz veeeeee, KORay arkadaşımız her zamanki gibi önden gitme şerefini



➤ Fotoğraf: Alain Sarafyan

kımsese kaptırmıyor. Derenin tam ortasında birden yönünü değiştirip suyun akış yönünde ilerlemeye başlıyor. Sebebi tabii ki de belirsiz zemin. Ben derenin beri tarafında izleyici olarak kakkahadan kırılıyorum. Adam son anda yönünü düzeltmese köye kadar dere ya-tağından inecek. Ardından sırayla hepimiz geçtik ama baktık ortam o biçim fotoğraf veriyor. Hemen makinaları çıkardık. Hele bir de ya-nımızda movie çeken makina varken KORay kaçırır mı bu fırsatı . Adam zaten poz vermek için doğmuş sanki. Ben de iyice gaza getiriyoum, metrelerce su fişkirtiyor geçerken. Görütü verecem diye bir o yaa bir bu yana dereyi aşip duruyor.

Az ilerde, çok değil 100-200 motre ilerde ilk traktör izleri bizi karşı-lıyor. İz dediğime bakmayın, herbiri motoru nerdeyse beline kadar yutacak kadar çamurla dolu. KORay yine önde. Hani dev dalgalı denizlerde geminin burnu dalgalara batır batır çıkar ya, KORay'ın Af-rica ayne öyle, arkadan seyretmesi müthiş zevkli. Buradan da epey görüntü aldık. İnşallah hepberlikte izleme fırsatımız olur, burada anlatması zor walla. Ama Bülent'in yorumu fikir verir sanırım. "Gördünüz mü beni, kanaldan geçerken neredeyse belime kadar gömüldüm, sanki koltuğun kenarlarıymış gibiydi yer seviyesi"

Baktık Atom Karınca'yla buluşmaya 15 dakika kalmış, gidelim de-dik dereye. Gittik baktık adamlar yok, halbuki az önce XR400'ün se-si geliyordu? Meğer çoktan gelmişler, eve gidip eşyaları bırakmış-lar.

Şu hani az önce fotoğraf çektiğimiz dere vardı ya, aday adayımız Mert'i bir test edelim dedik. Adam gayet güzel gidiyor. Bu arada Ke-mal Aka'yı da bi doldurmuşum, amaç dereye tam gaz dalmasını sağlamak. Ne bilsin virajı dönünce karşısına dere çıkacağını, he-men arkasındayım, nasıl deli gidiyor, anlatamam, dereyi görmesiy-le arka fren abanması bir oluyor. Olmaz mı, ya derinse? Bir iki sa-niyelik hesaptan sonra dalıyor suya, ama KORay'ın düştüğü duruma düşmeyip doğru yoldan geçince bize gülme fırsatı olmuyor tabii. Eeee, ne de olsa bu işin eskilerinden.

Aday adayımız Mert gayet temkinli, zorlanmıyor ama makinanın hakkını da vermiyor. Durun bakalım, daha motoru yeni yeni tanıyor. Fakat yine de o cüssede bir adam, hem de sürekli iki kişi full yüklü Varadero kullanmaya alışık bir adam, hem de o motorla Yukarı Kav-run'a kadar çıkmış olan bir adam... Bence DRZ400 ile uçarcasına gitmesi gerekirdi. Dur bakalım, göreceğiz...

Şimdi ana yola geri dönmek yerine rotamız Narlık Çayırı, bol mik-tarda suyla çamurla dolu traktör izi, kanal var. Eğlenceli ama zor-lamıyor. Bir ara zemin iyice taş, kaya parçası falan oluyor, ben çok seviyorum öyle zemini, rodeo yapar gibi oluyorum. Sonra bir dere daha çıkıyor yolumuza. Bu kez öyle ha diyince basıp gidilecek cins-ten değil, harbi alengirli bir şekil sözkonusu. Bi kere taşların şekli tekerleklerin istediğimiz yönde dönmesine engel. İşi bilenler, mo-toruna güvenen, zorlayanlar geçiyor da benim gibiler derenin orta-sında kala kalıyor. Neyse iki kişi el atınca çıkamyacağımız yer var mı sanki.

Hava yavaş yavaş alaca karanlık olmaya meyillenirken Gemlik Kör-fezi'nin ışıkları görünüyor. Bu arada bir hatırlatma, Çınarcık nere-eee, Gemlik Körfezi nere, haritaya bi bakmakta fayda var. Burası görebileceğiniz en yapışkan çamur ile kum karışımı. Sis var. Zama-nında ne güzel yapmışım referans noktaları belirlemekle. Yolda çok çok küçük su kanalları var. Yolu oymasın diye yolun altından beton borudan akıyor. Yol da çökmesin diye kenarlarında taş örgüler var . Menfez mi deniyordu bunlara? Neyse, onlardan tam yedi tane ge-çince Narlık Çayırı'na gelmişsiniz demektir. Evet burası oarası ama Bülent ve KORay nerde. Ey gidi KORay hey, sen düşecek adam mıydın be? Diyorum size öyle bir çamur ki bu illet, ön tekere bir bulandı mı motoru yolda tutmak mümkün değil. Orjinalinde alçak olan çamurluk hepimizde sökülmüş durumda. Africa Twin ile benimkinin çatala destek olan U demirleri aynı. Benim Süleyman Mem-nun'dan yeni aldığım cross ön lastikler daha az çamur tuttuğundan sorun yaşamadım. KOR'ay o demiri de sökmek zorunda kaldı.

Narlık Çayırı enfes bir yer. Artık farları açmadan gidilemiyor. Çayı-



➤ Resim 3

rın içinde yılan gibi kıvrıla kıvrıla gezen bir su var. Hafızamda öyle kalmış ki; genişliği bir adımda atlanacak kadar az ama derinliği te-kerkeği yutar. Hele bir de sızlık şeklinde olunca aman dikkatli gidin arkadaşlar, düzlük diye gazlamayın sakın. Sunun dibindeyiz, geç-memiz lazım, derinliği hakkında hiçbir fikrimiz yok, herkes tedirgin, Mert'i sıkıştırıyoruz, geç bakalım, görelim çelincir ruhunu... Ohooo-oo , nerdee, meğer bir karış bile değilmiş .Şimdi sıra patikayı bul-makta, mevsimler değiştikçe zaten patika ortadan bir kayboluyor, bir çıkıyor, hele bir de sis varken, hava kararmışken... Ağaçların arasında ansızın kayboluveriyor. İniyorum, yürüyerek gidip bakıyo-rum, evet az ilerde tekrar patika devam ediyor. Tamam diyorum, gi-delim. Atom Karınca'nın içine sinmiyor, o da yürüyerek daha da ile-ri gidip bakıyor, yolda bir ağaç var, geçemeyiz diyor. Walla ne yalan söyleyeyim pek inanmadım ama sesimi de çıkarmadım. Zira patika-yı bulsak bile geçebileceğimiz şüpheliydi. Hava kararmıştı. Zaten geçmeye çalıştığımız yerden yürüyerek geçmek bile pek akıl işi de-ğil. Bir faaliyetin çelinc sayılabilmesi için "deli miyiz biz, burada ne işimiz var?" derirtecek birşey yapmamız gerekiyordu. Bunu da yap-mış olduk.

Narlık Çayırı'ndan Selimiye köyüne inen bir yol var, o da çok bozuk bir yol ama kısa sürede Selimiye'ye iniyor. Oradan da yine ana yol-dan Delmece Yaylası'na gideceğiz. Koray ön maşadaki U demiri söktü ya, rahatca gidiyor tabii, ben sökmediğimden üç metrede bir yerdeyim. Köye varınca yolu soruyoruz, tarif ediyorlar. Köylünün ya-pacağı tarif ne kadar anlaşılırsa... Koyuluyoruz yola, köylüler diyor ki, ana yoldan hiçbir tarafa sapmayın, dosdoğru gidin, traktör izle-rini takip edin. Biz de inanıyoruz bunlara. Az sonra yol ikiye ayrılıyor. Bakın sapak vr demiyorum , tam Y şeklinde iki yol ayrımına geliyo-ruz ve bilin bakalım traktör izleri hangisinde? Tabii ki ikisinde de traktör izleri var. sağdakinden gidiyoruz, zifiri karanlık, sis ve yola konsantre olma zorunluluğu navigasyon olanağını ortadan kaldırıyor. Bir saat sonra bir iki ev görünüyor, derken ta ta ta taaa, ay-nı köydeyiz. Ben aynı çanak anteni, Kemal aynı hurda minibüsü gör-düğü anda kopuyoruz gülmekten. Tekrar köylülerden uzun uzun yol tarifi alıyoruz. Görünüşe bakılırsa ikinci denememizde de pek umut yok.

Armutlu'ya inmeye karar veriyoruz. Yol bundan sonra asfalt, delice virajlı. Sahile indiğimizde Armutlu 22, Çınarcık 68 km. Saatlerdir ormandayız, bütün burnu dolayıp tekrar Çınarcık'a varıp oradan tekrar Delmece yaylasına çıkacağız. Benzin ikmali yapıp, sıvı tahli-ye işini hallettikten sonra bomboş virajlı asfaltta limitlere yakın gi-diyoruz. Biz köy kahvesinde çay içeren Kemal, Bülent, Mert ve Ala-in çarşıya gidip mangal kömürü, mazot (insan için) vs birşeyler alıp geliyorlar. Bu kez öyle hemen Delmece'ye varmak kolay değil, yük-seldikçe sis yoğunlaşıyor ve görüş mesafesi 5 metreye kadar düşü-yor. Uzun far, kısa far, sis lambası falan işe yaramıyor. Dümdüz yol-da nasıl S çizerek gittiğimizi görseniz, komedi filmi gibi. Sonra KO-Ray bir yöntem keşfediyor. Ayakta gidersen yol daha iyi görünüyor, ben de bir yöntem keşfettim, kendi farını kapatıp arkadakinin farı ile gidersen de yol daha iyi görünüyor. O kadar yavaş gidiyoruz ki ya-

nımızdan koşsan yetişirsin. Bu arada en büyük sıkıntıyı Kemal Aka çekiyor, farı önünü değil gökyüzünü aydınlattığından sürekli birinin dibinden gitmek zorunda. Yaylaya vardığımızda evi bulmakta biraz zorluk çektik ama tekrar kaybolmadık. Bu arada saat 22:00 falan oldu. Bülent Topçuoğlu sağolsun, ateş konusunda çok becerikli. Söylemeyi unuttum değil mi, evimizde şömine bile var. Dedik ya Delmece'deki en güzel ev bu diye. Bahçesinde tahta masa, tandir ocak. Alevler yükseldikçe millet şömineye doğru yaklaşma eğilimde. Aday adayı olduğu için aslında odun toplaması, ateşi yakması, uyku tulumuna girmiş bile. Üşümüş ve de yorulmuş. Bak sen? Daha dur, daha ne yaptık ki, şöyle bir turladık o kadar. Bu kadicik yolda yorulan, böyle havada hastalanan adam çelincir olamaz, haberin olsun. Sen varken 46 yaşındaki Bülent abimizi ateşle uğraştırmak yakışır mı çelincirliğe?

Alain, evini özleyen kıdemli, usta çelincirimiz. Erkenden o da girdi uyku tulumuna, iki dakika sonra da ben girdim. Yok be abicim, herkes kendi tulumuna...

Bülent abimiz zaten çalışkanlığıyla tanınır, hala ateş başında bir şeylerle uğraşiyor. Atom Karınca'da baktı ki kimseden umut yok, o da yattı. Zaten saat olmuş 01:00. Bir odada 6 kişiyiz. Sabaha kadar horlama sesleri, metan gazları birbirine karıştı.

Sabah ilk kalkan tabii ki yine Bülent abimiz. Ateş kaldığı yerden yanmaya devam ediyor. Kahvaltı sofrası kuruluyor. Sular kaynatılıyor. Çaylar, kahveler yudumlanırken ateşte kızarmış sucuklar mideye iniyor. Saat oluyor 12:00. Hava buz gibi soğuk, gece yağmur yağmış, yerler daha beter olmuş. Bizler yayla havasıyla dolmuş ciğerlerimiz. Turp gibiyiz.

Eşyaları toplamak, yüklemek, evi temizlemek, çıkış saatimiz 13:00. Geldiğimiz yoldan döner miyiz hiç? Hani Çanarcık'ta lokantadaki adam Hasanbaba'dan Delmece Yaylası'na giden bir yol var demişti ya. Demek ki dereyi geçince sağa değil de sola gidersek Çınarcık'a ineceğiz.

Valla nasıl oldu ben de bilmiyorum. Aslında dünkünden daha zor olması gerekiyordu çünkü yük vardı. Fakat nasıl olduysa, birileri arkadan itekledi mi nedir? Nasıl deli gibi gidiyorum anlatamam. Normalde tozunu yutturan Kemal Aka bile altındaki XR400'e rağmen

benim emektar Domi'ye yetişemedi. Uç beş viraj gidiyorum, durup arkadakileri bekliyorum. Hız denilince hemen öne atılan Alain'i, uzun düzlükleri hiç affetmeyen KORay'ı gaza getirip rekabet yaratmaya çalışıyorum ama nafilere. Gerçekten bana bişeyle roldü. Yaw bu cross lastikleri ne harika şeylermiş meğer. Arkada IRC, önde bilmemne. Bunca zaman Metzeler Enduro 3'lerle kimseye ayakbağı olmadan iyi gidiyormuşum walla. Bu arada yine sis var, görüş kısıtlı, uzun bir düzlük, 2. vitesin sonu yakın, 6500 rpm. ilerde viraj mı var, ne tarafa dönüyor, yol mu çökmüş, buz gibi rüzgar yüzümü bıçak gibi kesiyor, gözümünden akan yaşları silmek için elimi gidondan ayırmaya cesaretim yok. Yarış temposuyla gitmek çok güzelmiş. Hele sürekli lider gitmek pek büyük bir keyif. Basıp gidenlere duyurulur. Bir ara yer yer heyelan olmuş bir bölgeye geldik. Yolun ortasında koca koca taşlar, o hızla birden karşıma çıkınca asıldım frenlere, lastiklerimiz de iyi ya, durdum tabii, Atom duramadı. Ondan sonra tempoyu azıcık azalttım, az önce durdum ama tırtım doğal olarak. sonra dedimki kendi kendime, olm Taner, sen bu işin ustası, lider gidiyorsun, sana yakışmaz tempoyu düşürmek, korkma ver gazı...

Sonra upuzun sert zemin düzlükler, artık sis de yok. 3. vitesin sonu. Ara ara çamurlu bölgelerden nerdeyse hız kesmeden geçiyorum. Bu arada arkamda da tempo yükselmiş. Mert 90-100 giderken Atom yanından ok gibi geçmiş.

Böyleyken böyle... Geldik Hasanbaba'ya, piknik alanı, yanbaşınızda geyikler dolaşiyor, arada sadece tel örgü var. Biraz mola, sohbet, dinlenme derken tekrar asfalttayız. Ver elini Yalova. Bir kısım geldiği yoldan hızlı feribot ile Yenikapı'ya, bir kısmımız Topçular'dan arabalı vapur ile Eskişehir'a. Sonra da herkes evine.

Dur dur, bak neyi unuttum. Şimdi biz iki gündür dağ bayır çamur dolaşyoruz ya, üstümüz başımız motorlar falan felaket. Yalova-Termal kavşağında benzincide yıkama var. Alain ve Bülent "çamur bizim şanıımızdandır" diyerek motorlarını yıkamadılar. Kemal, Mert ve Koray ise motorlar bir yana kendilerini bile olduğu gibi basınçlı su ile yıkattılar. Hatta Mert'i araba yıkama fırçası ile köpük köpük yıkadılar. İşte böyle... **İKİTEKER**

www.challenge-team.com

Yazan → **Taner ERASLAN**

İKİTEKER 02

Bu sayıda emeği geçenler

- **Kısa Kısa** Sinan Özgen
- **FJR 1300** Serdar Genç
- **FJR üzerine bir modifikasyon** Sinan Özgen
- **Lastik nedir?** Halil Karabulut
- **Bandit 600, Aprilia RSW 500 V2** Sinan Özgen
- **Yunanistan Notları** Atilla Karasu
- **Motor alımında bazı tüyolar** Bülent Berksan
- **Motosiklet Giysileri** Emre Odabaşı, OMM Giysi Rehberi
- **Akü (Bölüm I)** Bora Yurtören
- **Çelincir** Taner Eraslan

Editör Sinan Özgen

Tasarım ve Uygulama Hidayet Gürdal

Yayınlayan Egemen Ergel

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

© Bu dergide yer alan yazı ve fotoğrafların tüm hakları sahiplerine ve markalara aittir.

Bu dergide kullanılan yazı ve fotoğraflar kesinlikle reklam amaçlı değildir.

İKİTEKER 03

Gelecek sayıda

- **Canafar, FJR 1300 Bir motorcunun gözünden kendi motorunun hikayesi** Serdar Genç
- **Lastik Patlamaları** Halil Karabulut
- **Motorla bir Hafta Sonu Kaçamağı-Şirince** Atilla Karasu
- **Kask seçimi** Emre Odabaşı
- **Motorun biten ruhsat muayene sayfası nasıl yenilenir?** Sinan Özgen
- **Motor tanıtım sayfaları** Sinan Özgen
- **Akü (Bölüm II)** Bora Yurtören

Motorlu Maarif Takvimi

Kaskınızın üstüne, görülür bir yerine
"KAZA HALİNDE KASKIMI ÇIKARMAYIN" yazın.
"Bir ihtimal" :) siz kaza sonucu bilinçsiz kalırsanız,
bu işi bilmeyen birileri bunu okuyacak,
kaskınızı çıkarmaya çalışırken boynunuzu zedelemeyecektir...
Evet düşük bir ihtimal ama... Ben yazdım... :)
Çünkü ömrümün sonuna kadar motora binmek istiyorum...

DD

www.ikiteker.org