

İKİTEKER

İKİTEKER.ORG | MOTOSİKLET E-ZİNE | PARA İLE SATILMAZ | AYDA BİR YAYINLANIR | MART 2003 | SAYI 03

bu sayıda

→ FJR1300. O bir canavar!

Serdar Genç

→ Lastik hakkında herşey II

Halil Karabulut

→ Akü II

Bora Yurtören

→ Kask alırken...

Emre Odabaşı

→ Honda Varadero / KTM 950 Adventure

Sinan Özgen

→ Şirince

Atilla Karasu

→ ve daha fazlası...

!

İstanbul Uluslararası

Motosiklet Fuarı 13-16 Mart 2003

İstanbul Lütfü Kırdar Rumeli Sergi Salonu

Sizin hikâyeniz Yamaha FJR1300. Nam-ı diğer Canafar'ı takdimimdir!

Romantik bir öykü bu, bir o kadar da gerçek...

Biz O'nunla çok iyi iki dost olmayı öğrendik. Birbirimizi tanıdıkça, her türlü hava ve yol şartlarında seyahat edip, karşılıklı dertleşip birbirimizi daha iyi anlamaya başladığımızda, bu dostluk daha bir anlamlı hale geldi. Bunu ikimizde biliyoruz. Aşağıda okuyacağınız romantik, bir o kadar da gerçek öykü, benimle Canafar'ın öyküsüdür..

Ha, bir de efsanevi TDM850 var, O ayrı...

Yamaha TDM850 kullanıyordum daha öncesinde. Kendimi her zaman zaman uzunyol sürücüsü olarak gördüm, turing motorlara yakın hissettim. Konfor ve sağlamlık, güç ve rahatlık ön plandaydı benim için. TDM 850 bunu fazlasıyla verdi bana. İki kişiyle yüklü uzun yolculuklarda gayet başarılı idi, sadece rüzgar rahatsızlık veriyordu uzun yolculuklarda ve yüksek hızlarda. Seviyordum O'nu. Taaki, Canafar'la karşılaşana kadar. Gerçi, O'nun (FJR 1300) hakkında çok şey okumuştum, araştırmıştım. Ama derler ya: - görmek, dokunmak başka şey diye. İnsanoğlu nankördür işte, unutturur, bırakır gider eski sevgilisini, bir anda kapılır gider bir başkasının peşinden...



➤ Yamaha TDM850 - Efsane...

İşte FJR 1300, nam-ı diğer Canafar... O'nunla gerçek anlamda ilk tanışmamız geçen sene İstanbul Motorsiklet Fuarı'nda oldu O gün, kızımınla beraber gitmiştik fuara ve biraz korkarak binmişim O'nun üzerine. Çok ilginçtir ki, o gün fuarda üzerine binip fotoğraf dahi çektiğim o motor, daha sonradan bizim canafar oldu çıktı.

İlk görüşte aşk gibi bir şeydi bu... Gerçekten de çok etkilenmişim. Satın almak istedim, fakat fiyatı insanı ürkütecek derecede pahalı geldi bana ilk anda. Hem ilk aşkımı (TDM 850) satmam gerekiyordu, ayrıca bütçemde de epeyce bir ayarlama yapmam lazımdı. Neyse, kısmet deyip giriştim işe...

İkiterker posta grubuna TDM 850 için satılık ilanını verdiğimde, içim biraz buruktu, ama O'nu (FJR 1300) düşününce bir mutluluk kaplıyordu içimi...

TDM 850 2 hafta içinde satıldı, ardında iki damla göz yaşı bırakarak gitti. Bir ıslık çalsam belki de dönüp gelirdi, kim bilir???



➤ Yamaha FJR 1300 - O bir canafar.



➤ FJR1300 - Fuar boyunca belki de yüzlerce binen insan oldu üzerine, ama kısmet banaymış. Şimdilerde garajında misil misil uyuyor.

Büyük bir heyecan kaplamıştı içimi, iş ciddiye binmişti .Daha yeni yeni anlıyordum bunu. Bir an düşündüm ne yapmalıyım diye? Telefonla Daytona Motor'u (Yamaha Yetkili Satıcısı-Kuruçesme İstanbul) aradım, ellerinde tek bir FJR olduğunu, fuarda sergilenen motorun kendi showroom'larında hala durduğunu öğrendim. Gidip gördüm O'nu. Diğer motorların arasında sessizce yatıyordu, birden göz göze geldik... İşte oradaydı ve beni bekliyordu. Heyecanlanmıştım, sıkı bir pazarlık sonrası alıverdim O'nu... İşte almıştım, bir FJR 1300'üm olmuştu artık...

Motorun 2 gün içerisinde hazır olacağını söylediler. O iki gün geçmek bilmedi. Sonunda bir öğle vakti Kuruçesme Daytona'da motoru teslim aldım. Dışarıda bekliyordu beni. Mayıs güneşinde bir o kadar daha parlak ve kırmızı geldi gözüme. FJR1300, 2001 yılında piyasaya çıktığında siyah, gümüş ve metalik mavi renkleri vardı. 2002'de siyah yerine kırmızı vardı renk kataloğunda, siyah renk kullanılmayacaktı artık.

İlk marş ve ilk çalıştırma... Gerçekten de çok güzel bir sestir bu. 4 silindirden gelen tok ve sportif bir ses... Hafif bir gaz verdim, güzel bir cevap geldi O'ndan. Devir saati şöyle bir 3,000 devire kadar çıkıp tekrar düştü.



➤ FJR 1300 elektrikli ön cam - Motoru stop ettiğinizde ön cam park pozisyonuna geliyor.



➤ FJR Gösterge Paneli - Gece görünüşü.

Üzerine binip 1.vitese taktığımda hafif bir gaz vermayla kalkiverdi yerinden... Trafik yoğundu, 2 dedim sonra 3 ve 4. Vites aralıkları çok güzeldi ve sorunsuzca geçiyordu. Direksiyon o kadar hafifti ve komutlarıma o kadar güzel yanıt veriyordu ki bu kadar iri bir motordan beklemediğim bir şeydi bu. Motor gaza dokunmayla hemen istediklerinizi yerine getiriyor, elinizin altındaki korkunç gücü size hissettiriyordu. Gerçekten korkunç bir güç, gaza dokunmayla altınızdaki makinenin ivmelenmesinin verdiği hazzı anlatmak çok zor. Bunlar ilk intibalar tabii... İlk benzinciye girmek üzere sağ sinyali mi verdiğimde, gösterge panelindeki detaylar ve işçilik daha bir güzel gözüktü gözüme.

11,000 devir, 8,700 devirden sonra elektrik kesiyor motor. Km kadranı 300km/h son sürat gösteriyor. Sağdaki dijital göstergede benzin, hararet, saat, km sayacı ve trip-metre bulunuyor. Radyatör fanı, motor ısısı 4. bara (gösterge 6 barlık) geldiğinde çalışmaya başlıyor. Ayrıca yağ ikaz lambası, motor teknik problem uyarı ışığı, uzun-kısa hüzmeye far ikaz lambaları da mevcut. Gidonun sağ el tutma yeri yanında fren hidroliği haznesi bulunurken aynı şeyden sol tarafta da var. Bu da debriyaj hidroliği haznesi.. Gidon yükseltme kısımları, sürücüyü dik oturma ve uzun yolda büyük bir konfor sunuyor..

Motorda hızlanmak çok kolay, en üst viteste dahi esneklik inanılmaz derecede. Bilhassa otoban sürüşlerinde 5. vitese atın ve orda unuttuğunuz vites. Yavaşlarsanız bile gaza küçük bir dokunuşla, 145HP'lik makine, 4-5 saniye içinde muhteşem torkuyla yüksek süratlere çıkarıveriyor sizi. Boşuna demiyorum O bir Canafar diye... Bu arada sadece meraklıları için söylüyorum Canafar'ın 0-100km/h hızlanma süresi 3.2 saniye. Bir kere hiç unutmuyorum, 2. Köprü girişlerinden çıkışta 1. viteste biraz gaza fazla dokundum, ön tekerlek kalkıvermişti... Çok nazik ve hassas davranmak lazım sağ elinizin altındaki güce...

Minimum bakım gerektiren, sarsıntısız ve yumuşak bir sürüş sağlayan şaft sistemi 180/55 ZR17 ölçüsündeki kalın arka lastiğe gücü

Elektrikli, hareketli ön cam kullanıcıya uzun yolda çok yardımcı oluyor. (Solda) 1. resimde en üst pozisyon, 2. resimde ise en alttaki durumu görüyorsunuz.

En alt ve en üst durumlar arasında 18cm'lik bir uzaklık bulunuyor. Üst pozisyon, 175cm'ye kadar olan sürücüler için mükemmel bir koruma sağlarken, 175cm üzerindeki için biraz eğilmek gerekiyor.

Çelik depo dizaynı, motorda sürüş anında depo üstüne yatmayarak kolaylaştırıyor. Depo üstüne yatık olarak, ön cam kalık pozisyonda 230km/h üzerindeki süratlerde bile kaskınızın vizörü açık seyahat edebilir, hiç rüzgar sesi duymazsınız .



➤ Saft sistemi ve sol egzost susturucusu - Yandan görünüş...

kesintisiz olarak iletiyor. Zincirli motorlardan farklı olarak, kalkışlarda patinaj daha az seviyelerde, bir de motor kompresyonu (vites küçültmelerde) sırasında arka tekerlek çok daha az kayıyor, daha yumuşak bir yavaşlama sağlıyor. Eh tabii, bilhassa uzun yolculuklarda sık sık yapmanız gereken zincir yağlama ya da gerdirme derdiniz yok, ama ara sıra TDM850'nin zincirini yağladığım günleri özlemiyorum dersem yalan olur... Hey gidi günler heyyy... (TDM'si aklına gelir...)

Çift katalitik konvertörlü 4-2-1-2 egzoz sistemi Egzost sisteminin dörtten ikiye birleştiği yerde birer adet katalitik konvertör (toplam 2 adet) var. Bu gelişmiş emisyon kontrol sistemi sayesinde FJR 1300, motorsikletler için 2003 senesinde bir çok Avrupa ülkesinde uygulanmaya başlayan EU-2 şartnamesindeki değerlerden daha düşük emisyon değerlerine sahip.

Motor üzerindeki susturuculardan hiç bir ses duymuyorsunuz, rölantide çalışırken spor bir araba çalışması sesine benzeyen tok bir ses var sadece. Otomatik jikle ilk çalıştırmada devreye giriyor ve 1-2 dakika içinde motorun ısınmasıyla devreden çıkıyor. Gaza dokunduğunuzda, selenin tam altındaki hava filtresinden hava geçişinin (hava emiş) sesini duyabilirsiniz.

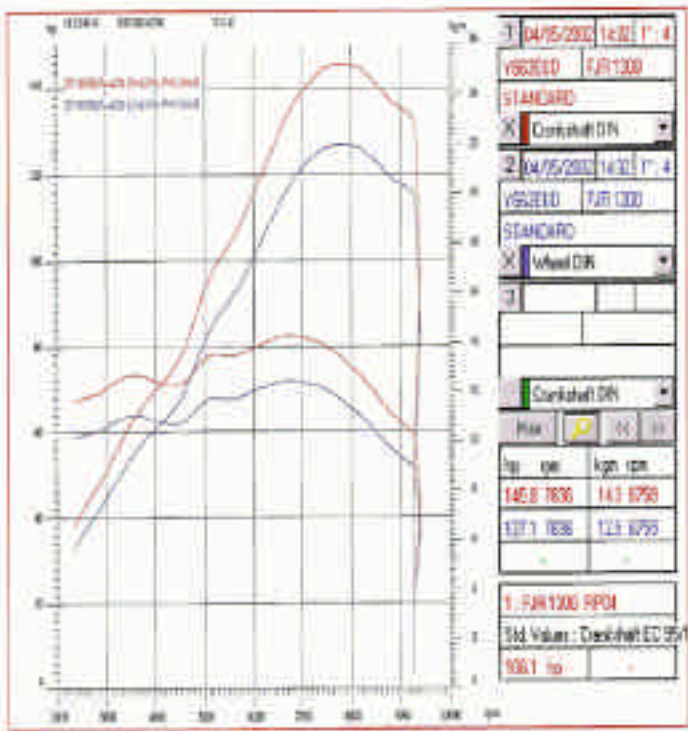
Elektronik ateşleme ve enjektör sistemi çift ve 3 kademeli katalitik konvertör sisteminin kullanılmasına imkan vererek Canafar'ın çok



➤ Hirolik Debriyaj - Uzun ömürlü yumuşak ve kolay bir kullanım sağlıyor.

daha çevreci olmasını sağlamıştır. Ülkemizde şu an için uygulanmayan, ya da kağıt üstünde olan EU-2 emisyon oranları (2003 yılı itibarıyla bir çok Avrupa ülkesinde yürürlüğe girmiştir.) konusu, 2001 yılında üretilmeye başlanan bu motorda gündeme alınmış ve üretiminde bu normlara dikkat edilmiştir.

Hava endüksiyon sistemi FJR1300'e - zaten çok düşük olan - egzost emisyonunu daha da düşürmek için hava indüksiyon sistemi monte edilmiştir. Bu sistem üstünde, motor harareti, motor devri, gaz kolu durumu ve egzost gazındaki oksijenine göre hava geçişini ayarlayan bir hava kesme sübapı vardır. Bütün bilgiler sistem üstündeki sensörler vasıtasıyla bir beyine (elektronik işlemci) iletilir, bu beyin de motorun çalışma şartlarına göre hava geçişini ayarlar. Bu sistem sayesinde optimum ateşleme oranları sağlanmakta, sarsıntısız bir motor çalışması ortaya çıkmaktadır. Verilen gaza, her hava şartı ve rakımda anında cevap verebilme ve minimum yakıt tüketimi hedeflenmektedir. Orta ve alt devirlerde ivmelenmenin büyüklüğü hava indüksiyon sistemiyle yakından ilgilidir. Sınıfındaki en yüksek torklu motor: 7.000 devirde 13.7kg-m tork, 8.500 devirde 145HP güç veren, 4 zamanlı, tek sıralı, 4 silindirli, 1298cc, DOHC (üstten çift eksantrikli), su soğutmalı ve sınıfında en yüksek torku üreten bu makine , alt ve orta devirlerdeki büyük gücüyle FJR1300'ü her şartta mükemmel performans veren bir motor haline getiriyor. Motorun boyutları dikkate alındığında (1.3 litre 16v) ara hızlanmalarda Canafar'ın bu kadar atak olamayacağını düşünüyorsunuz ister istemez. Ama öyle değil. Son vitesteyken bile ara hızlanma son derece hızlı, sollamalarda vites küçültmekle vakit kaybetmenize gerek yok. Eğer vites düşüp gaza dokunuyorsanız, elciklere biraz daha sıkı tutunun, bacaklarınızla depoyu biraz daha sıkın. Hele artçınız varsa, bu tip durumlardan önce (vites küçültmeler ve ani hızlanmalar) onunla haberleşin, ne bileyim kolu-



➤ Dinamometre ölçümleri

Dinamometre'deki ölçümlerde FJR1300 krank milinde 145.8hp'yi görüyor. Tabii ki bütün motorlarda katalog değerleri ölçümleri krank miline göre yapılıyor, arka tekerleğe iletilen güç farklı oluyor .

Yapılan ölçümde, FJR1300'de arka tekerleğe iletilen güç 127.1 HP olarak saptanıyor. Aradaki fark 18.7hp saft ve diğer aktarma organları arasındaki kayıp olarak tanımlanabilir.

Zincir tahrikli motorlarda durumu tam olarak bilemiyorum ama şaftlı motorlardan daha az güç kaybı olduğunu biliyorum.

FJR'nin bakım gerektirmeyen şaftı uzun yolculuklarda yağlama gerektirmese de yağ tapalarını zaman zaman kontrol etmek de fayda var. İlk zamanlarda hafif bir terleme yapmıştı ama sonradan kesmişti benimki. 1.000 km ilk bakımda motor yağı ile beraber değişmişti saft sisteminin yağı. 10.000km'de bir değişmesi gerekiyor.



➤ FJR 1300 motoru - 1,298cc, sıralı 4 silindir ve 16 sübap, elektronik ateşleme ve enjektörlü yakıt sistemi

Yeni, 1.298cc, tek sıra, 4 silindirli motor: FJR1300, 1.298cc ile 'Super Sport-Touring' sınıfında şimdiye kadar üretilmiş en büyük hacimli ve en fazla torku olan motoru üretti. (Canafar adı da burdan geliyor.) Daha kompakt ve yumuşak çalışma özelliklerinden dolayı 4 silindirli, tek sıra motor tipi tercih edilmiş. Üstten çift eksantrik milinin karşısında iki tane dengeleyici (balancer) bulunuyor, bunlar motorun titreşimini minimuma indiriyor ve şase üzerinde hiç bir vibrasyon etkisi oluşmuyor. Tabii bu kadar büyük hacimli bir motorun yakıt sarfiyatını da merak ediyorsunuzdur. Normalde, şehir içinde 5.8-6 lt/100km, 120-180km/h arasında 7lt/100km, 180km/h + hızlarda ise 7,5-8lt /100km gibi değerler buldum. Size sunduğu performans ve güce değiyor doğrusu...1300 cc bir makine için hiç de fena değil bence..



➤ FJR1300 depo üstü çantası - 40x40x24cm



➤ Çanakkale Şehitliği - 27. Alay, 5. Bölük'ün Anzak çıkartması sırasında gösterdiği kahramanlıkları Canafar saygı duruşunda bulunarak andı.

na falan dokunun böyle bir harekete hazırlıklı olsun. Çünkü, gerçekten olağanüstü torku vücudunuzda hissediyorsunuz, müthiş bir güç sizi motorun üzerinden alıp aşağıya çekmeye çalışıyor.. Artçınız bu gibi durumlarda sırt ağrılarından şikayetçi olabiliyor. Ama zamanla buna alışıyor ve sizde gaz koluna daha nazik davranmaya başlıyorsunuz. Fakat, hiç bir zaman gerektiğinde kullanmak üzere (ani hızlanma, araç sollama, tehlikelerden kaçma) sağ elinizin altında müthiş bir gücün olduğunu unutmayın...

Canafar'ın frenlerine gelince. Bence, ABS olmadan da çok güzel bir kavrama ve yavaşlatma var. Burda şunu hemen söylemekte fayda var. ABS 2003 modellerde opsiyon olarak sunulmaya başladı. Önde çift disk, 298mm, arka tek disk 282mm çapında. Frenlerin şekilleri ve kaliperlerin diskle olan bağlantıları R1'den alınma. Ön ve arka diskler arasındaki çap farkı dikkatinizi çekmiştir. Büyüklükleri, diğer motorlarda olduğu gibi çok da farklı değil. Arka frenle yavaşlama mümkün, ama panik frenlemelerde kitlenip kızakla-

ma yapıyor. Dolayısıyla düz çizgide, kuvvetli ön fren yavaşlatma, destek olarak arka fren kullanılmalı. Artçınız varsa arka frenin yavaşlatma kabiliyeti doğal olarak artıyor. Yağmurlu havalarda, kaygan zeminlerde daha bir dikkatli olmak lazım.

Depo üstü çanta dışında opsiyonel olarak sunulan yan çantalar da çok fonksiyonel. Ayrıca bir aparat gerektirmeksizin motora monte edilmesi ayrı üstünlük, motora takılıp çıkarılması son derece basit. Kontak anahtarı ile kitleyip açabilmek de bu çantaların artıları arasında. Her ne kadar fabrikasyon verileri 10kg dan fazla yük ile 130km/h hızı geçmeyin diyorsa da, yaklaşık 15'er kg yük ile 270km/h saate kadar çıktım. **(Burada hızlı gitmeyi, hız yapmayı bir marifet sayıyorum gibi anlaşılmasın, insanın elinin altında bu kadar güçlü bir makine olunca ister istemez limitlerini bir görmek istiyor.)** Çantaların motorla uyumu ve aerodinamik yapısı gayet güzel, rüzgar sesi ve dengeyi bozacak herhangi bir etkisini görmedim.

Modern hafif şase teknolojisi: Yamaha mühendisleri, bu sınıfta daha önce hiç görülmemiş hafiflikte ve kullanımı çok kolaylaştıran alüminyum bir şase üretmişler. Kuru ağırlığı sadece 237kg olan FJR1300'ün gidon kontrolü oldukça yumuşak ve manevra yapması kolay. Ayrıca motosikleti ortaya ayağa almak için sürücünün harcadığı güç ve motosikleti iterek hareket ettirmek için gerekli kuvvet, sınıfındaki diğer motorlara göre oldukça az. Fakat, ilk önceleri motoru full dolu bir depo ile orta ayağa almak biraz zor olabiliyor. Biraz tecrübe kazandıktan sonra işin tekniğini öğrenip daha rahat hareket edebiliyorsunuz. Zaman zaman : - Bu motorda neden geri vites yok ki? diye hayflanıyorsunuz. Hele park ettiğiniz yer hafif meyilliyse. En güzeli motordan inip, gidon ve arka kısımdaki tutamaçtan tutup çekmek. Yanlış, bu durumda da dengeyi sağlamak zor. Hele düşürürseniz kaldırmak daha bir zor...



➤ Hafif alüminyum şase, toplam kuru ağırlığın 273kg olmasında önemli bir etken.



➤ FJR1300 - Önden görünüş.

Önden görünüş Farlar iki ayrı bölümmüş gibi görünse de yekpare, fakat uzun ve kısa hüzmelerde her iki far da ayrı ayrı kısa ve uzun olarak yanıyor. (Kısa hüzmeye ikisi de kısa, uzun hüzmeye ikisi de uzun yanıyor.)

Kuvars halojen 12V 60/55W ampuller gece yolculuklarında oldukça iyi aydınlatma sağlıyorlar. Hatta, uzun hüzmelerle şehirler arası yollarda yaklaşık 1km'den itibaren karşıdan gelen araç sizi ikaz edip kısa hüzmeli farlara geçmenizi istiyor.

Yüklü durumlarda farlarınızın ayarını yapmak istiyorsunuz, fakat ayar yapmak oldukça zor. 2003 modellerde bu zorluk ortadan kaldırılmış ve küçük bir düğme ile ayar yapma işi kolayca yapılabilir hale gelmiş.

Sonuçta, Canafar'ı size tanıtmak istedim. Artı ve eksilerini anlatmaya çalıştım. Umarım beğenmişsinizdir. Her türlü sorunuzu, eleştirilerinizi serdar.genc@csfb.com adresine gönderebilirsiniz. En son olarak söylemek istediğim şudur: Herkesin kendi motoru, kendine göre en iyisidir. O'nunla arkadaş, dost olmaya çalışın, O'nun hakkında daha çok şey öğrenin, araştırın, bir takım basit bakım ve tamirlerini kendiniz yapmaya çalışın. Göreceksiniz O'nu daha çok seveceksiniz, O da sizi... Konuşun O'nunla, merak etmeyin O size bir şey söyleyemese de sizi anlıyordur... Bir isim verin O'na ve en önemlisi sevin O'nu. Hem de çok.. **IKITEKER**

120/70 ZR 17 Metzeler Mez4J lastikler ısındıktan sonra çok güzel yol tutuyor, bilhassa virajlarda korkmadan yatabiliyorsunuz. R1 tip frenler ve hava soğutmalı delikli ön fren diskleri 298mm çapında.

FJR'de bir çok motorda olan, arka ve ön lastik jant çapları farklılığı yok. İki jant da 17" çapında, üç kollu ve döküm. Sadece lastik kalınlıkları farklı, arka lastik ölçüleri 180/55Z R17. Yanak genişlik ölçüsü arka lastikte daha dar. Makine tamamen kapalı durumda, grenajların konumu aerodinamik olarak tasarlanmış. Sadece yoğun trafik de sol bacağına motor sıcaklığı geliyor. Sağ tarafta bu belli belirsiz hissediliyor. Kış aylarında ya da soğuk havalarda sol tarafınızı kaplayan bu sıcaklık hoşunuza gidebilir... Ama yazın can sıckıcı oluyor..



➤ Canafar, arka plandaki YZF600-Thundercat ile dinleniyor.

FJR ve diğer Yamaha modellerinin fiyatlarını görmek için tıklayın. http://www.beldeyama.com.tr/www/fiyatlar/fiyatlar.php?k_id=12

Çeviri / Hazırlayan → Serdar Genç

İstanbul, 23/01/2003

FJR 1300 teknik özellikleri:

Motor Tipi: 4 silindirli, DOHC, tek sıra, su soğutmalı, silindir başına 4 süpaçlı.
Hacim: 1.298cc
Bore & Stroke: 79.0mm X 66.2 mm
Maks Güç: 145 hp / 8.500rpm
Maks Tork: 13.7 KG-M / 7.000rpm
Yakıt besleme: Elektronik yakıt besleme
Şanzıman: 5 Vites
Tahrik: Bakım gerektirmeyen şaft
Frenler: Ön - 298mm Çift disk / Arka - 282mm tek disk
Yakıt Deposu: 25 lt
Ağırlık (Kuru): 237 kg

Ağırlık (yağ ve full dolu depo):268kg.

Motor yağı: 4.9 Litre

Ön Süspansiyon: 48mm çaplı, tam ayarlı, 135mm alıştırma mesafeli teleskopik amortisör

Arka Süspansiyon: Elle ayarlanabilir, iki kademeli, 120mm çalışma mesafeli arka amortisör

Motorsiklet Uzunluğu: 2,195mm

Motorsiklet Genişliği: 760mm

Motorsiklet Yüksekliği: 1,402mm

Sele Yüksekliği: 805mm

İki Tekerlek arası uzaklık: 1,515mm

Ön Lastik: 120/70 ZR17

Arka Lastik: 180/55 ZR17

Araştırma Lastik hakkında herşey II...

Lastik-Çivi düellosunda kısa çöpü çeken lastik olur. Ancak çoğunlukla tamir yapmak mümkün olur...

Bir Motorcunun yaşamında lastik patlamasına pek sık rastlamayız(?). Ama yinede bir gün patlayacağı tutarsa, kesinlikle benzin istasyonundan ve lastik tamircisinden çok uzakta olduğunuzda patlar. Bu durumlarda, en yakın tamir yerine gidebilecek kadar tamir malzemesi taşıyorsanız şanslısınız demektir... Eğer lastik parçalanmamışsa veya çok büyük bir delik açılmamışsa, lastik spreyi veya basit lastik tamir malzemeleri tamirat için yeterli olur.

Çok önemli! Kuralına uygun olmayan şekilde, amatörcce tamir edilmiş lastiği mutlaka yenilemelisiniz!

İşe başlamadan önce yapılacak ilk şey, hava kaçağının yerini tespit etmektir. Çeşitli lastik tiplerine göre, tamir şekilleri de değişir.

Teker çıkarmadan tamir şekli

Eğer delik 2-3mm'den fazla değilse, bugünkü iç lastiksiz lastiklerde tekeri çıkarmadan tamir etmek mümkündür. En kolay şekli lastik spreyi kullanmaktır. Benzin istasyonlarında ve yedek parça satıcılarından kolayca temin edebilirsiniz.

Önce yabancı cisim çıkarılır, lastik spreyle doldurulur ve düşük hızda en yakın benzin istasyonuna (eğer lastikçi varsa) veya lastik tamircisine gidilir. Düşük hızda gidilmeli, böylece sprey içeriği eşit oranda lastikte dağılır ve içindeki materyal havanın çıktığı bölgeyi tıkar.

Dikkat! Düşük hızda gidin ve bir süre sonra hava basıncını kontrol edin.

Tamir seti ile biraz daha uğraşılı bir iş olacak. Önce yabancı cisim çıkarılır. Delik **Reibahle** ile hazırlanır ve yapıştırıcı uygulanır. Ardında bir lastik yerleştirilir ve lastik gaz kartuşu ile doldurulur. Kolay eksilen karbondioksit gazı ilk benzin istasyonunda taze havayla değiştirilmeli.

Tekerlek sökülerek tamir

iç lastikli (şamriyel miydi?) bir lastik tipi kullanıyorsanız tekeri sökerek tamirat yapmalısınız. Bu iş sırasıyla:-tekerin sökülmesi, lastiğin ve iç lastiğin de-montajı demektir.Bu arada lastiğin janttan de-monte edilmesi genellikle sorundur.Bu iş için güç, yetenek ve en önemlisi manivela ya sahip olmanız gerekir. Bundan sonrası ise daha kolaydır ve yeterli deneyiminiz yoksa bile bisiklet lastiği tamir etmekten farklı sayılmaz. (Bisiklet lastiğini tamir etmişsinizdir değil mi?) Zarar gören noktayı gözle tespit etmeniz mümkün değil-



➤ Enduro tipi Motosikletler genellikle iç lastiklidir. Havanız söndüğünde teker sökülecek demektir.



➤ İlk yardım: lastik spreyleri vb. lastiği içten tıkarlar. İç lastiksiz lastikler için tamir seti.

se lastiği şişirin ve su dolu bir kabın içine bastırın.Hava kabarcıkları size patlağın olduğu noktayı gösterecektir.İç lastiğini kuruldıktan sonra tamir başlayabilir.Öncelikle motosiklet için olan tamir seti kullanmalısınız. (Acil durum için bisiklet tamir seti kullanılabilir). Tamir setlerinde yapıştırıcı, zımpara kağıdı ve tamir lastikleri ile kullanma talimatı bulunur.

Zımpara kağıdı ile zarar gören noktayı hafifçe zımparalayın sonra yapıştırıcıyı sürün ve birkaç dakika bekleyin.Uygun Tamir lastiğini hazırladığınız noktaya elinizle bastırarak yapıştırın.Yanınızda yedek iç lastik bulundurmanız zaman kazanmanızı sağlar.

İç lastiği takmadan önce mutlaka dış lastiğin içini yabancı cisim ve hasar açısından kontrol edin yoksa ikinci bir deliğe hazırlanın.Patlaklardan uzak kalmanız için, hafif iç lastik yerine özellikle üretilmiş ağır iç lastik kullanmalısınız. Özellikle Enduro alanında (daha az hava basıncı ile kullanım olduğundan)ince kardeşlerine göre daha kaba olan iç lastikler tercih edilmelidir. **IKITEKER**

Çeviri / Hazırlayan → Halil Karabulut



➤ İç lastik tamir seti: Manivela, yedek iç lastik ve tamir seti.



➤ Bir basınç ölçer, pompa veya gaz kartuşları yanınızda olmalı.

Araştırma Akü II... Test, Şarj ve Bakım / Saklama Teknikleri

Öncelikle nasıl test edeceğimiz kısmını anlatayım. Kimyasal olarak veya elektriksel ölçüm kullanarak bir akünün durumu hakkında fikir sahibi olunabilir. Kimyasal test dediğim hidrometre kullanarak elektrolitin özgül ağırlığına bakılmasıdır. Bu sistem tabii ki kapakları olmadığı için bakımsız akülerde uygulanamıyor, onları da voltajlarına bakarak ölçeceğiz. Önce her iki metot için de kullanılabilecek bir tablo vereyim:

Akü Durumu	Elektrolit Bomesi	Akü Voltajı (12V aküler için)
%100 kapasitede	1.265 (4 top)	12.7V
%75 kapasitede	1.225 (3 top)	12.4V
%50 kapasitede	1.190 (2 top)	12.2V
%25 kapasitede	1.155 (1 top)	12.0V
Değişecek	1.120	11.9V

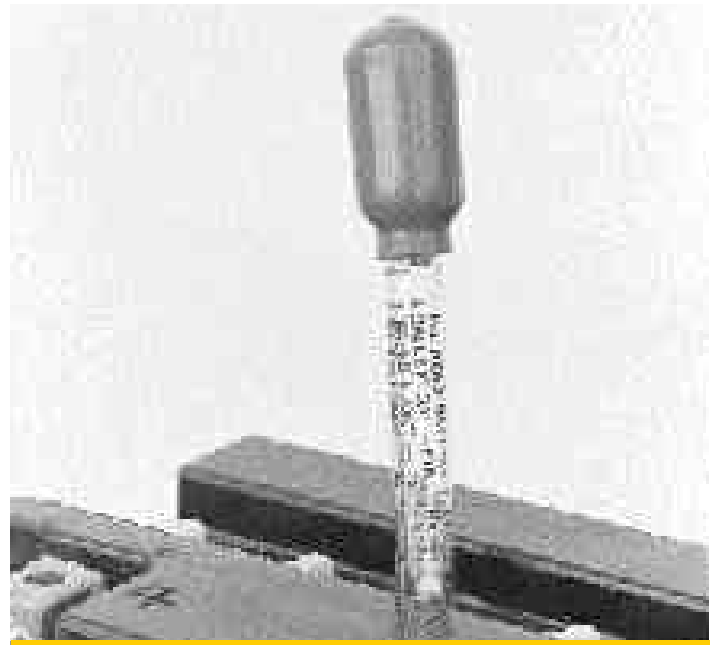
Bir akünün ne durumda olduğunu anlamak için öncelikle üreticisinin verdiği değerlere göre tam bir şarj edilmesi gerekir. (Genelde akü üstünde şarj amper değeri ve süresi yazar) Şarj işlemi bittikten sonra sanayi ustalarının yaptığı gibi hidrometreyi veya voltmetreyi hemen aküye dayamayacağız. Önce "yüzey şarjı" denilen aldatıcı durumu bertaraf etmek için ya aküyü en az 12 saat dinlendireceğiz ya da aküyü bir yüke tabi tutacağız. İkinci seçenek daha kolay ve bu iş için motorun uzun farları açık vaziyette 3-5 dakika (tabii bu arada motor çalışmayacak) beklemek yeterli. Sonra vakit geçirmeden voltmetre ile voltaj yada hidrometre ile bome ölçümü yapıp yukarıdaki tablo ile kıyaslamak akü durumu hakkında yeterli fikir verir. (Bu arada hidrometre dediğim şey içinde renkli toplar olan küçük bir cam şişecik. Tepesinde bir lastik pompa var, alt ucuna da bir hortum bağlı. Hortumu akü gözlerinden birine sokup lastik pompa ile cam şişeye elektrolit çekip kaç topun yüzdüğüne bakıyorsunuz.)

Gelelim nasıl şarj edeceğimiz kısma. Akü şarjı önemlidir ve akünün durumuna göre farklı metotlar gerektirir. Üreticiler akülerin üzerine şarj amper ve sürelerini yazarlar. Genelde "normal" ve "çabuk" şarj diye 2 ayrı değer olur. "Çabuk" şarjı unutup, bir aküye bu işlemi uygulamak sadece ve sadece acil durumlarda kabul edilebilir ve bir kere uygulamak bile o aküye mutlaka ömrünü azaltacak şekilde zarar verir. "Normal" şarj ise genelde akü amper kapasitesinin 1/10'u değeri ile şarj etmektir. Mesela 14 amperlik bir aküyü 1.4 amper ile şarj etmek gibi. Ancak bu şarj değeri akü normal durumda (yani voltajı 12V'un üzerinde) ise geçerlidir. Eğer lambaları açık unutmak gibi bir sebepten tam deşarj olmuş (10 V ve daha aşağı akü voltajı) ise ona başlangıçta biraz daha kibar davranmak gerekir.

Doğru akü şarjı 3 evreli bir işlemdir.

Bunları 1., 2. ve 3. faz olarak adlandırıp açıklayalım.

1. Faz Akünün "bitik" yani 10V'un altına düştüğü durumlarda geçerlidir. Bu durumda bir aküye kontrolsüz şarj verildiğinde akü kutupları arasından hem aküye, hem de şarj cihazına zarar verebilecek kadar yüksek akım geçer. Dolayısı ile başlangıçta şarj akımının normalin de altında bir seviyede sınırlandırılması gerekir. Normal şarj akımından kasıt akünün amper kapasitesinin 1/10'udur. 12V, 14A standart bir motor aküsünü örnek verecek olursak normal şarj akımı 14A/10=1.4A olmalıdır. Başlangıç şarj akımı ise bu değer yarısıdır, yani aynı akü için: 1.4A/2=700mA. Bu çok sınırlı şarj akımı akü voltajı 12V'un üstüne çıkana kadar uygulanır, sonra 2. faza geçilir.



➤ Resim 1 -

2. Faz Voltajı 12V'un altına düşmemiş veya 1. Faz uygulanarak 12V'un üzerine çıkarılmış aküler için geçerlidir. Burada şarj akımı yukarıda açıklanan normal akımdır. Aküler bu faz sırasında şarj oldukça daha az akım geçirme eğilimi gösterirler. Burada 2 çeşit şarj sistemi geçerlidir, sabit akım şarjı (Constant Current Charge) veya sabit gerilim şarjı (Constant Voltage veya Trickle Charge). Sabit akım şarjı daha kaliteli ve profesyonel şarj aletlerinin yaptığı şarjdır. Aküden geçen akım şarj miktarına göre azaldıkça şarj voltajı yükseltilecek akım seviyesinin normal şarj değerinde sabit kalması sağlanır. Bu çeşit şarjda şarjın bitip bitmediğinin takibi elektrolit bomesinin ve akü voltajının sık sık kontrolü ile olur. Eğer elinizde hidrometre veya voltmetre yoksa akü üreticisinin verdiği normal akım altında şarj süresi geçerlidir. Bu şarj sistemi en sağlıklı ve çabuk şarjı sağlamakla birlikte hataya, yani aşırı şarja da çok açıktır, dikkat edilmesi gerekir. Diğer sistem olan sabit gerilim şarjı ise piyasada bulabileceğiniz amatör şarj cihazlarının hemen hemen tümünün uyguladığı sistemdir. Burada aküye verilen akım değil, gerilim yani voltaj sabittir. İşleme normal şarj akım değeri ile başlanır, ilerleyen süre içinde akü şarj oldukça şarj akımı kendiliğinden düşer ve bu durum seri bağlı bir ampermetre ile takip edilebilir. Yine hep örnek verdiğimiz 12V 14A'lık motor aküsü için şarj akımı yaklaşık 200mA seviyesine düştüğünde 2. faz tamamlanmış olur. Bu sistemde şarj süresi sabit akım şarja göre daha uzundur. Aşağıdaki tablo sabit gerilim (trickle) şarj metodu için yaklaşık şarj sürelerini saat olarak gösteriyor.

3. Faz Tamamen şarj edilmiş aküler için geçerlidir ve şarjı tamamlama ve aküyü muhafaza için kullanılır. Burada şarj voltajı akü nominal voltajının (13.5V) altına düşürülerek bu voltajda akünün geçirebildiği kadar akım akmasına (örnek akümüz için 150mA civarı) izin verilir. Bu şekilde akü kullanılabilecek kadar şarj cihazına bağlı kalabilir, herhangi bir aşırı şarj tehlikesi yoktur, akü devamlı tepedolulukta kalır ve sülfürizasyon oluşmaz.

Aküyü kullanmadığımız zaman nasıl saklayacağız? Tabii ki ideal metot "trickle" kapasiteli bir şarj cihazına bağlı olarak tutmak ama bu mümkün değilse kesinlikle motordan bağlantısı kesilecek çünkü kontak kapalı bile olsa, saat, ECU, vs donanımlar çok düşük de olsa aküden akım çekeceklerdir. Bu tür küçük yüklere parazitik akım denir ve aküye normal kullanımdan çok zarar verir. İkinci koşul ise sıfırın altına düşmeyen ama soğuk bir yerde saklamak. So-

Başlangıç

şarj durumu	10Ah	12Ah	14Ah	16Ah	18Ah
%75	15	16	18	20	24
%50	25	30	35	40	48
%25	40	45	50	55	66

ğuk, akünün içindeki kimyasal reaksiyonu yavaşlatarak kendi kendine bitme süresini uzatır. Akü kutuplarının bir yere değmemesine özen göstererek, rutubetten korumak üzere deliksiz kalın bir naylon torbaya sarmak ve buzdolabına (buzluğa değil) koymak iyi bir seçenek olabilir. Tabii bir de buzdolabında akü olmasına itiraz eden de olmaması lazım. Saklama ısısının 0°C altında olmaması gerektiğini bir kez daha hatırlatayım. Unutmayın ki akü şarj kaybettikçe içindeki elektrolit suya dönüşmeye başlar, dolayısı ile full şarjlı bir akü -40°C derecede bile donmazken, boş veya boşa yakın bir akü 0°C derecede civarlarında donabilir. Normal aküler oda sıcaklığında (25°C) hergün şarjlarının %0.5 - %1.0 arasını kaybederler. Bakımsız tip, sealed tip akülerde bu değerler %0.15 - %0.3 arasındadır. Bu rakamlardan yola çıkarak akünüzü ne kadar zaman şarjsız tutabileceğinizi kendiniz hesaplayın. Hesap yaparken akünün boşalma zamanını değil de %50 kapasiteye düştüğü zamanı bulmaya çalışmanız gerekir. Sıcaklık 35°C'ye çıktığında bu değerler iki katına çıkar, 55°C'nin üstü şarj görmeyen bir akü için ölümcül kabul edilir.

Akü bakımı da bu bölümde son konumuz. Bakımlı ve bakımsız tip aküleri anlatmıştım. Aslında her ikisi de bakım ister ama farklı şekilde. Her iki tip için geçerli olan bakım aküyü temiz tutmak, kutup başlarında oluşabilecek oksidasyonu oluşturduğunda temizlemektir. Oksidasyon iletkenliği azaltacağı için hem aküden akım çekilmesini hem de şarjı negatif etkiler. Oksidasyonu temizlemek için biraz karbonat eklenmiş sıcak su ve fırçalama ile yapılır. Temizledikten sonra bir miktar WD-40 sıkmak veya ince bir tabaka iletken olmayan gres sürmek ileride oksidasyon oluşumunu azaltır. Vazelin de işe yarar ama alet çantasında vazelin taşımacı motorcu şakalarına maruz kalmaya sebep olabilir. Kutup başına kesme şeker eritmek vs. gibi "sanayi ustası" metotları kocakarı ilacı gibidir, işe yarayıp yaramayacağı Allahın hikmetine bağlıdır ve motorda bir karınca kolonisi sahibi olmak gibi yan etkiler yapabilir. Bunların dışında bakımlı tip akülerde elektrolit seviyesinin sık sık kontrolü gerekir. Akü kasasının yapısına bağlı olarak değişmekle birlikte genel kural elektrolitin elektrodları tamamen örtecek, yaklaşık 1 cm de üstünde kalacak seviyede olmasıdır. Elektrolit eksilmişse sadece saf su takviyesi yapılır. Asla ve asla dışardan saf asit veya elektrolit solüsyonu eklenmez. Unutmayın akünün asidi buharlaşmaz, ya sıvı haldedir, ya da şarjla geri dönecek şekilde elektrodlara yapışmış vaziyettedir. Dışarıdan ilave edilecek saf asit veya elektrolit karışımı içerinin solüsyon değerini bozacaktır.

Yeni bir akü alırken...

Akünüz öyle ya da böyle ömrünü tamamladı, artık şarj tutmuyor, 30 saat uğraşp ful şarj ediyorsunuz beş dakikada iki marş çevirme ile

bitiyor. Artık yeni bir akü alma zamanı gelmiş demektir. Eh artık işin ilmini yapmış sayılırsınız, yeni akü alırken nelere dikkat etmek gerektiğini az çok biliyorsunuz ama bir liste her zaman işe yarar:

1) Akü kuru alınır. Yani asidi konulmamış olarak alınır. "Abi, biz bunların asidini koyup şarjlı vaziyette hazır bekletiyoruz" yaklaşımına itibar etmeyiniz. Akünüz sizin önünüzde paketinden çıkarılınsın ve asidi kuralına uygun şekilde konulup, uygun şarja bağlansın. Gerekirse ertesi gün tekrar gelip teslim alın ama "hazır" aküye güvenmeyin.

2) Yerine uyan en büyük Ah değerine sahip akü alınır. Diyelim motorun üstünden çıkan eski akü 12V 12Ah. Siz aynı yere uyan 12V 14Ah akü buldunuz. Tereddütsüz alın. Ekstra 2Ah size fayda getirir, zarar getirmez. (Tabi abartmamak koşuluyla, yerine uyuyor diye gidip 60Ah akü alırsanız motor bunu şarj etmekte zorlanacaktır.)

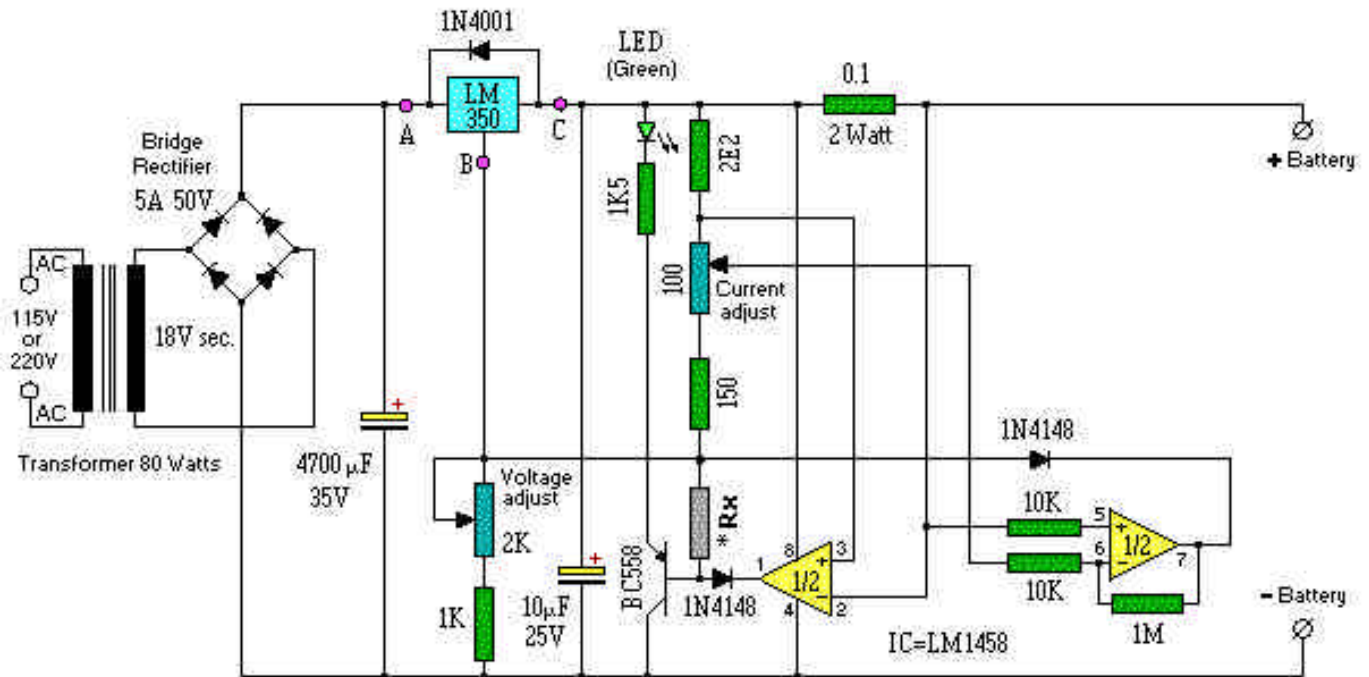
3) Fiyat farkı sizi zorlamıyorsa mutlaka bakımsız tip akü alınır. Eski akünüz bakımlı tip olsa bile yeni aküyü bakımsız tip tercih edin. "Abi senin motor 5 yaşında, bunun orijinali bu, o senin istediğini yeni modellere takıyoz" gibi bir şey yoktur, akü aküdür.

4) Akü, akücüden alınır. İş akü olan bir yerin sirkülasyonu da fazla olacağı için eski tarihli, ya da asidi konulmuş bile olsa bekletilmiş akü alma ihtimaliniz düşük olacaktır. Bu kurala uymak arabalar için daha kolay ama malesef bizde motor akülerini genelde akücüler değil, motorcular ya da tamirciler satıyor. Bu durumlarda ilk 3 madde daha önemli.

En son olarak da şunu belirteyim, bu yazıyı başından sonuna okuyup anladıysanız aküler konusunda Türkiye'de ki satıcı-tamirci sıfatındaki insanların %99'undan daha bilgilisiniz demektir. O yüzden yeni akü alırken bir yanlışlık görüyorsanız kendinize güvenin ve isteğinizde ısrarlı olun, "Abi biz hep böyle yapıyoz, daha şikayet gelmedi.", "25 yıllık ustayım şarjı senden mi öğreneceğim?", "Abi bi problem olursa biz burdayız, merak etme!" v.s. tarzı yıldırıcı yaklaşımlara pabuç bırakmayın. En kötü ihtimalle aküyü paketinde alıp asidini doldurup ilk şarjını kendiniz yapmak zorunda kalırsınız. Bu da problem değil çünkü bunu yapmak için tek eksiginiz olan kaliteli bir şarj cihazı sahibi olmak artık çok kolay:

Kendi Şarj cihazını kendin yap!

Aşağıda iki adet şarj cihazı uygulaması var, bunları yapmak için parçaları tanıyacak kadar elektronik bilgisi, lehim yapma becerisi, ve biraz da bu işlere merak lazım. İster bunlardan birini uygulayın,



İpucu Kask alırken...

İlk motorumu satın aldığım da motoru teslim almaya gitmeden önce kask temin etmemin iyi olacağını söylemişlerdi. Daha önce hiç motor malzemesi almadığım için ilk aklıma gelen yer olan Sirkeci'ye gittim ve oradaki satıcıları dolaşmaya başladım. Hemen hepsi motorumun ne marka, model ve renk olduğunu sorup, şöyle bir kafama bakarak, raftan bir tane kask çıkardılar ve kafamdan geçiyorsa bunun uygun olduğunu söylediler. Görünüşü ve fiyatıda seçimimde önemli rol oynadı. Hepsi birbirinin benzeri görünmesine rağmen fiyatları oldukça değişiyordu. Daha önceden bilgilim olmadığı için bende, vardır bir keremeti deyip, ucuzuna kaçmadan orta fiyatlı görünen (300DM) ve kafamda rahat olduğunu düşündüğüm bir çenesi açılan modeli aldım. Çok iyi bir alışveriş yaptığımı düşünüyordum. Motora binmeye başladığımda ilk 10 dakikadan sonra alımda iz yaptığını farkettim. Geri götürüp durumu söylediğimde zamanla açılacağını ve daha rahat oturacağını söylediler. Kafama da uyan başka model o anda ellerinde olmadığından tekrar geri alıp kullanmaya devam ettim. Kullandığım 4 ay boyunca aynı yerden vurmaya devam ettim. Bir çekiç ve havan tokmağı yardımıyla yaptığım çalışmalar sonucunda oldukça rahatlamıştı ama bu seferde kafamda sallanmaya başlamıştı. Bu arada diğer malzemeleri alırken gördüğüm kaskları denerken aslında oldukça farklı kriterlere dikkat etmek gerektiğini ve ilk aldığım kaskın ucuz ve basit bir model olduğunu ve hepsinden önemlisi benim kafama uygun olmadığını anladım. Neden başından farklı alternatifler olduğunu ve gerçekten nelere dikkat etmem gerektiğini söylemişlerdi ki? (Belki de kendileri de bilmiyorlardı...)

Seçimimizi yaparken

- Öncelikle kafa çevremizi ölçmemiz gerekir. Bu ölçü kaşlarımızın hemen üstünden geçip kulaklarımızın üzerinden arkaya dolayan çizginin uzunluğudur. Birkaç defa ölçüp en uzun çizgi baz olarak alınmalıdır. Sonuç yetişkinler için 53 cm ile 64 cm arasında çıkacaktır ve 53-54 xs(extrasmall), 55-56 s (small) , 57-58 m(medium), 59-60 l(large), 61-62 xl(extra large), 63-64 xxl(extra extra large) olarak seçilir. Piyasa da xxl ve xs size'lar pahalı markalar dışında bulunması zordur ya da özel sipariş etmek gerekir.

- Alacağımız kaskı kafamızda denememiz gerekir. Bunun için kaskı çene bantlarından başaşağı tutarak baş parmaklarımızı bantların iç kısımlardan bastırıp kaskı iki yana doğru esneterek kafamıza geçiririz. Doğru kask kafaya boşluk olmadan tatlı bir sıkılıkla oturan ve belirli bölgelerden noktasal basınç uygulamayan modeldir. Eğer noktasal olarak hafif bir sıkma varsa bu bizi yanıltabilir ve daha sonra bu sıkı yer gevşediğinde diğer tarafların kafamızı yeterince tutmadığını farkedebiliriz. Bu noktasal baskı bölgeleri uzun süreli kullanımda baş ağrılarına da sebep olabilirler.

- Her markanın iç kesimi farklıdır ve herkeze uymalıdır diye bir kural yoktur. Kafa şeklinize uyan kask beğendiğinizden farklı bir markada da olabilir.

-Diğer bir ölçüm de kaskı kafanıza geçirdikten sonra kafanızı sabit tutarak kaskı önce çenenize doğru ve daha sonra sağa sola dairesel ek sende hareket ettirmeye çalışmaktır. Kask aşağı doğru oynatıldığında kaşınızın üzerine inmemelidir. Sağa sola oynatıldığında da boşluk olmamalıdır. Bu denemeyi yaptıktan sonra alt çene bandını kapatıp (çenenizle aradaki boşluğun 1- 2 cm den (baş parmak kadar) fazla olması gerekir) çekerek kaskın kafanızdan çıkıp çıkmadığını kontrol edin. Eğer çıkma eğilimi gösteriyorsa kask büyüktür. Bu şekilde geniş gelen kask hem sürüş sırasında içeri fazla hava ve gürültü alacaktır hemde kaza sırasında kafanızdan fırlayabilecektir. Çenenize değmesini de söylemeye gerek yok herhalde.

Piyasada çeşitli malzemelerden yapılmış kasklar mevcut. Bunlar enjeksiyon plastik, fiberglas ve fiberglas kompozit kasklardır.

- Enjeksiyon plastik modeller en hafif , ucuz ve dayanıklılıkları en az olanlarıdır. Isıya ve petrol bazlı sıvı ve buhara karşı duyarlıdırlar. Benzin, aseton veya benzeri likitlerin buharında bile kaldıklarında dıştan

Kalite Kontrol Etiketleri kaskın geçtiği testleri gösterir. Normalde bir üretim bandından çıkan kasklar darbe dayanıklılık, soğuk ve sıcak ısılara dayanıklılık, çene bağlarının/klipslerinin ve vizör mekanizmasının sağlamlığı, vizörün optik ve darbe özellikleri, kaskın asitlere ve kimyasal sıvılara dayanıklılığı konusunda testlere tabi tutulurlar. Avrupa'da standart kodu ECE22.05, İngiltere'de BS6658.1985, yarış kaskları için ACU (Auto Cycle Union)'dır. ABD'de zorunlu onay etiketi Department of Transportation DOT FMVSS2 8'dir.

Snell Memorial Foundation

<http://www.smf.org/stds.html> issuing Snell M2000 ise özel sektöre ait güvenlik testleri yapan bir kuruluştur.

fazla bir iz belli olmasada molekül yapıları bozulacak ve darbe dayanıklılıkları çok azalacaktır. Kaskın dikey eksenini boyunca geçen kalıp izi çizgisinden plastik oldukları anlaşılabilir. Üzerine direkt boya uygulandığında da yapıları bozulacağından ya sabit renkli ya da sticker ile motiflendirilmişlerdir.

- Fiberglas modeller özellikle katmanları elle işlenmiş olanlar çok daha pahalı kasklardır. Kaza sırasında veya sert bir yüzeye çarptıklarında darbeyi daha iyi emerler fakat yüzeylerinde çatlaklar oluşabilir. Boyanabilirler. Kevlar karışımı olanların darbe dayanıklılığı artırılmıştır.

İç malzeme olarak bütün kasklarda polystyren köpük kullanılmıştır ve darbenin sönmülendirilmesi açısından büyük önem taşır. Üreticilerine göre çeşitli yoğunluklarda olabilir.

Renk seçimini yaparken kıstas olarak sadece motorunuza uyum veya sizin zevkiniz değil trafikte görünür olmakta önemli olmalıdır. Dolayısıyla açık ve florasan renkler tercih edilmelidir.

Belki hiçbirimizin dikkat etmediği bir noktada kaskın üzerinde veya iç kısmında veya broşüründe verilmiş olan güvenlik enstitülerinin onaylarıdır. Bunlardan en güncel ve sıkı denetimden geçirilmiş olanları DOT veya TÜV onaylı olanlardır. SNELL onayı ise özellikle çeneden açılabilen kasklarda gereklidir.

Kaskların teorik ömürleri model ve kalitesine göre üretim tarihinden itibaren 2-5 yıldır. Bu tarihleri geçmiş veya kaza sonrasında yüzeyinde ciddi bir iz görünmeyen kasklar Amerika veya Almanya gibi ülkelerde test ettirilip kullanabiliyor. Yurdumuzda böyle kurumlar olmadığı için tek test yöntemi yapacağımız bir kaza olacaktır ki bu da bence yeni bir kask almaktan daha pahalıya malolabilir. Ciddi darbeye maruz kalmış veya yüzeyinde çatlak oluşmuş kasklar kullanılmamalıdır.

Yine çoğumuzun yaptığı bir yanlış, yedek bir kaskın motor üzerinde sürekli dolaştırılmasıdır. Bu şekilde yolun darbelerini alan kafada taşınmayan kaskın rijitliği zayıflar ve kullanılması tavsiye edilmez.

İç döşemenin ve süngerlerinde belirli bir darbe absorbe özelliği vardır. Bu zaman içinde ezilerek incelmisse darbeyi kafatasımıza daha fazla iletacaktır.

Aerodinamiklik

Bazı kasklar için tanıtımlarında rüzgar tüneline test edilmiş olduğunu okuruz. Bu test özellikle enduro kullanıcıları için kaskın motorun hızını kesip kesmemesini belirlemez. Yine sadece konfor amaçlı olarak gürültü seviyesinin düşük olması demek değildir. Testler göstermiştir ki 65 km üzerinde, artan hızla beraber, rüzgarın kaska uyguladığı basınç boynumuzu kalıcı olarak zedeleyecek boyuta çıkabilir. Vizörsüz chopper veya kros kaskları bu nedenlerle süratli kullanımlar için uygun değildir. Yine aynı şekilde bu hızlar ve üzerinde ses seviyesi konfor sınırı olan 75-80 db nin çok üzerine (105-110 db) çıkmaktadır. Bu en üst sınıf aerodinamik seri üretim kask için bile 100 db altına pek inmez. Dolayısıyla motorunuzda eğer rüzgarı tamamen kesebilen çok geniş ve yüksek bir tur camı kullanmıyorsanız, 15 dk dan fazla sürecek her sürüş için kulak tıkacı kullanmak gerekir. Siz fark etmesenizde yapılan araştırmalar göstermiştir ki, ilk 5 seneden son-

Kask seçimi

Uzmanlar kask seçimindeki en önemli özelliğin kaskın kafaya iyi oturmasının olduğu konusunda hemfikirdir. Yeni bir kask yüzlerce dolar değerinde olduğundan kaskınızı almadan önce başınıza iyi uydüğundan emin olmanız gerekir. İlk adım başınızı ölçmektir. Başınızın ölçüsünü/bedenini biliyor olsanız bile tekrar kontrol etmekte fayda vardır. Bunu yaparken bir arkadaşınızdan bir mezura ile yardım etmesini isteyin. Başınızın çevresini kaşınızın 2.5 santim üzerinden ve en geniş olduğu yerden ölçün. Emin olmak için birkaç defa ölçün. Eğer ölçümünüz bedenlerin arasında kaldıysa en yüksek yakın rakama yuvarlayın. Şimdi sıra kask denemektir. Renk veya desen konusunu şimdilik kafanıza takmayın, ilk amacımız kafanıza en iyi kaskı bulmaktır. Kaskın önü size bakacak ve üstü aşağıya gelecek şekilde kaskı çene bağlarından tutun. Parmaklarınızla kaskı dengeleyin ve baş parmaklarınızı çene bağlarının iç tarafına doğru kaydırın. Şimdi kaskı kenara doğru hafif açarak başınızın üzerinden kaydırın. İyi oturmasını sağlamak için öne veya arkaya hafifçe oynatmanız gerekebilir. Eğer kaskın bedeni size uygunsa giyerken hafifçe zorlanmalı. Maalesef çoğu motorcu genelde kendine büyük kask seçmekte, o yüzden ilk başta kask biraz sıkı geldiyse bu büyük ihtimalle sizin için doğru kasktır. Kaskı hiç giymeme durumu dışında kesinlikle daha büyük bir kask denemeyin. Şimdi bir aynada kendinize bakın. Kask kafanıza tam olarak düzgün bir şekilde oturmalı, ne öne ne de arkaya eğilmelidir. Tam kapalı bir kaskta gözleriniz açıklığın tam ortasında olmalı ve açıklığın üst bölümü hemen kaşlarınızın üzerinden başlamalıdır. Aynaya baktığınızda başınız ve kask arasındaki boşlukları da kontrol edin. Yanak ve ka bölgesinde kaskın iç yüzünün gereğinden fazla bir basınç yapmadan derinize sıkı bir şekilde temas ediyor olması gerekir. Şimdi de kafanızı içinde sabit tutarak kaskı ellerinizle oynatmaya çalışın. Kask çok fazla direnç göstermeden kafanızın etrafında oynamamalı. Aslında kafanızın derisi bile kaskla beraber oynamalı.

ra yüksek gürültü seviyeleri öncelikle 10000hz üzeri sesleri duyamamıza daha sonrasında (30 sene) kalıcı işitme rahatsızlıklarına neden olmaktadır. Kullanacağımız kulak tıkaçları gürültü seviyelerini 20-25db düşürecektir.

Günümüzde yurdumuzda çok çeşitli kask markaları ve modelleri mevcuttur. Fiyat olarak bazı markalar(distribütörler) haricindekiler yurtdışından getirtmeye deymeyecek farklılıklardadır. Enduro için hangi kaskın uygun olduğu bence tamamen sizin kişisel zevkinize bağlıdır. Genelde tam kapalı kasklar en iyi korumayı sunarlar. Çeneden açılabilen kasklar molalarda , motor üzerindeyken durup birisiyle konuşmanız gerektiğinde veya trafikte çok yavaş sürüşlerde açık olarak kullanılabilmesi nedeniyle (üreticiler darbe dayanıklılığının azalması nedeniyle kesinlikle tavsiye etmiyorlar) tercih sebebi olabilirler. Ancak bunların mekanizmalarının ve kilitlerinin de muhakkak metalden yapılmış olmasına ve ek parçalardan dolayı yaklaşık 300 gr daha ağır olduklarını göz önüne almak gerekir. Plastik mekanizma ve kilitler kısa sürede aşınacak ve darbe anında kaskın açılabilmesine sebep olacaktır. Kaskların özellikle vizörleri kısa sürede çizilebileceğinden satın alırken bunların yedek olarak bulunup bulunmadığını da öğrenmek lazım. Yurdumuzda bulunan markalardan en kaliteli ve yedek parçası bulunabilenler arasında Arai, Shoei, Nolan, Schubert sayılabilir. Motor kazalarında kafaya darbe gelme ihtimalinin %80 olduğunu düşünürsek, kask seçiminin motora binerken en önemli güvenlik önlemi olduğunu düşünerek yapılması gerekir. Bu nedenle fiyat ve estetik kaygılardan çok yukarıda saydığım kriterler baz alınmalıdır.

Arai Bütün modelleri tam kapalı modellerdir. Fiber ve kompozit malzemenle üretilmiştir. Vizörleri alete ihtiyaç olmadan kolayca değişebilir. Çok konforlu bir oturumu vardır (birçok yabancı yayında en konforlu kask seçilmiş). Hemen bütün modellerde iç döşemesi çıkartılabilir. Prestijli bir japon markası olduğundan fiyatları oldukça yüksektir(600-1500 dm). Dış dekorları daha çok racing motorlarla uyumlu olduğundan enduro kullanıcılarında fazla kullanımı yok. Vizörlerinde buğu önleyen kaplamalar kullanılmamış. Ek olarak nefesin cama gelmesini engelleyen (breathguard)parça veya cama yapışan buğu önleyici folyo satın alabiliyorsunuz. Basit fakat çok etkili havalandırmaya

Unutmayın ki kasklar da şapka gibi açılır ve başınıza zamanla alışır, bu yüzden ilk başta hafif sıkı gelen bir kask sizin için aslında uygun bir kasktır. Bu arada başınıza basınç yapan yerlere dikkat edin. Eğer kask kafanıza tam oturuyorsa basınç başınızın etrafında eşit olarak dağılmış olmalıdır. Çene klipslerinin/bağlarının iyice sağlam bir şekilde sıkıca bağlı olduğunu kontrol edin ve "roll-off" testini uygulayın. Kaskın üzerinden arkasına doğru elinizi uzatın kaskı ensenizin olduğu yerden (arka ucundan), başınızı da mümkün olduğu kadar sabit tutarak öne doğru itmeye çalışın. Kendinize acı vermeden kuvvetlice çekin. Eğer kask başınızdan çıkıyorsa veya yerinden çok oynuyorsa kask sizin için çok büyük demektir. Kaskı çıkarmadan önce basınç noktalarını tekrar düşünün. Basıncın çok fazla olduğunu hissettiğiniz yerler var mı? Unutmayın ki başta şiddeti az olan bir basınç motorun üzerinde 1 -2 saat gittikten sonra eziyet veren bir başağrisine dönüşebilir. Kaskı çıkarırken aynaya yakın olun ve basınç noktalarının işaretçisi olan kırmızı noktalara bakın. Eğer bu kırmızı noktalardan bulursanız kaskı tekrar takın ve bu bölgelerde ekstra basınç hissedip hissetmediğinizi kontrol edin. Kafanıza uyan kaskı bulduğunuz zaman, aynı kask modelinin bir küçük ve bir büyük boyunu deneyin ve bu testlerin hepsini tekrarlayın. Son kararınızı vermeden önce, kaskı tekrar giyin ve herhangi bir kaskı noktasını kaçırmadığınızdan emin olmak için 10 dakika kadar başınızda tutun. Kask üreticileri insan kafasının şekli ve boyutları konusunda değişik fikirlere sahiptir. Eğer başınıza uyan kaskı bulmakta zorluk çekiyorsanız başka marka kaskları veya aynı üreticinin değişik modellerini deneyin. Sabırlı olun ve yukarıda belirtilen tüm adımları ve testleri uygulayın, sonunda sizin için uygun kaskı bulacaksınız.

<http://www.mcnews.com/mcnews/articles/helmet.htm>

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

sahiptir. <http://www.araihelmet-europe.com>

Shoei Yine çok eskiden beri kaliteli üst sınıf kasklar üreten bu japon marka da geniş bir ürün gamı mevcut. 2000 yılına bir de çeneden açılabilen modellerle giren markada vizörlerde modeline göre buğu önleyen kaplamalar bulunabiliyor. Oturma konforu ve havalandırma açısından da oldukça iyi. Vizörleri kolay değişebiliyor. Fiyatlarının özellikle yurdumuzda yüksek olması başarısını biraz gölgeyor. (Çeneden açılabilen modeli Syncrotec yurtdışında 900DM iken yurdumuzda 700\$'a satılıyor) <http://www.shoei-europe.com>

Nolan Çok çeşitli model, kalite ve fiyatta kaskları olan eski bir italyan üreticisi. Genel olarak orta ve üst sınıfta modelleri var. Düşük modelleri (plastik olanları) sürekli kullanımda tavsiye edilmez. (N40 ve altındakiler). Özellikle N70 ve N100 modelleri Enduro kullanıcıları için estetik ve konfor açısından fiyatıyla karşılaştırıldığında çok cazip modeller. Her türlü aksesuarı piyasada bulunabiliyor. <http://www.nolan-it.com/Home.asp>

Schubert İsmi BMW ye kask üreterek duyurmuş olan bu alman markasında alternatif bir ürün. Özellikle çeneden açılır modeli vizörden bağımsız çalışan güneşliğiyle numaralı gözlük kullanıcıları için iyi bir alternatif. İç döşemesi çıkartılıp yıkanabiliyor. Satın alırken vizörlerinde hata olup olmadığını kontrol etmekte fayda var (Kendimde kullandığım için biliyorum buğu engelleyici kaplamasında ve güneşliğinde hatalar olabiliyor) Yurtdışıyla aynı fiyata satılıyor. Konforu iyi, yedek parçası bulunuyor. <http://www.schubert.com/index2.htm>

Bu markaların dışında piyasada yaygın olan **Caberg** marka kasklar <http://www.caberg-helm.com/ing/home.html> oldukça albenili olsa da kalitesi düşük (Enjeksiyon plastikten yapılmış ve çenesi açılan modellerde mekanizmaları da plastik; düşük modellerde oturduğu ve izolasyonu zayıf) Fiyatı gözönüne alındığında tercih edilebilir (???)

İKİTEKER

Yazan → Emre Odabaşı

İpucu Kulak Tıkaçları

İlk kez geçen haftalarda yaptığımız Bozcaada gezisinde kulak tıkaçı kullandım. Zaten niyetim vardı. Tesadüf Cuma akşamı Emre, ben ve Turgay aynı gemiye binince henüz yolculuğun motosikletli kısmına başlamadan önce böyle birşey aklıma geliverdi. Gemide Turgay'a yanında fazla tıkaç olup olmadığını sordum. Çıkardı verdi bir çift. Teşekkür ederim. Nasıl takılacağını uygulamalı olarak gösterirken karşımızda oturan adamın surat ifadesini görmeliydiniz. Neyse, indik gemiden, yola hazırlanıyoruz. Zaten gürültüden çok ışıktan rahatsız olurum. Işığın fazlasından olduğu kadar azından da çok etkilenirim. Anlayacağınız, arabayla bile gece yolculuk etmekten nefret etmekten öte büyük ızdırap duyarım ve çok çok yorulurum. Bunun üstüne bir de motosikletin ve rüzgarın gürültüsü eklince... Makina zaten vibrasyonlu, selesi uzun yol için değil.

Tıkaçları taktım, çıktık yola, amanın o da ne? Altımdaki o tek silindirdirli canavar gitti, sanki Emre'nin dört silindirdirli Fazer'e binmiş gibiyim. Normalde 5500-6000 devir çevirdiğim zaman yerinden kopup parçalanacakmış gibi sesler çıkaran Domi sessiz sakin bir to-

uring sanki. Meğer kaskta ne çok rüzgar gurultusu oluyormuş. Meğer ancak gece yatağımda iken hissettiğim ve çok sevdiğim sessizliği motosikletin üzerindeyken hissetmek ne güzelmiş. Gece karanlığıymış, pehhh. Özellikle rüzgar sebebiyle oluşan gürültü olmayınca dikkatimi çok daha fazla ve zorlanmadan yola verebildim.

Turgay'ın son derece başarılı liderliği ve kullandığı Honda Afrika Twin'in de yine son derece başarılı aydınlatması da tabii ki karanlığın olumsuz etkisini azalttı. Ama asıl etkiyi yapan ilk kez kullandığım kulak tıkaçlarıydı.

Demem odur ki;

- 1- Meğersem beni yoran motosikletin vibrasyonu değil gürültüymüş.
- 2- Bu gürültü en çok kasktaki rüzgâr sesinden oluyormuş.
- 3- Motorumun devri yükseldikçe gittikçe artan ses beni çok tedirgin edip sürüşe konsantrasyonumu engelliyormuş.

Ben ki uykusuzluğa, karanlıkta araç kullanmaya ve gürültüye karşı bu kadar hassas biri olarak yorulmadım, bu meret fevkalâde mühim bir hadise. Herkese tavsiye ederim. **İKİTEKER**

Yazan → Taner Eraslan

İpucu Muayene sayfası biten motor için ne yapılır?

1- Öncelikle bir vergi dairesine gidip (motorlu taşıtlar olması şart) "Aracın borcu yoktur" kağıdı ve muayene ücretinin yatırıldığına dair belge alınacak, borçlar ve ücret yatırılacak. Para açısından umulmadık cezalar çıkabildiğinden tedarikli gidilmesi tavsiye olunur.

2- Muayeneye gitmeden önce bir trafik şubesine uğramanız ve şubelerin bahçesinde bulunan gerekli kağıtlar ve plaka satan Şoförler Cemiyeti barakalarından Ek-1 belgesi alıp ruhsata bakarak 1 adet doldurmanız gerekiyor, fiyatı 250 bin TL. Belge muayene istasyonlarında yok, boşuna önce istasyona gitmeyin. Ek-1 belgesi karışık görünmekle birlikte, sadece ön yüzde yer alan ruhsatınıza ait bilgileri doğru yerlerine yazarak doldurmanız yeterli.

3-Simdi muayeneye gidebilirsiniz, doldurduğunuz Ek-1 belgesi, ruhsat, muayene ücreti belgesi ve "Borcu yoktur kağıdı" ile, "Özel Muayene" bölümüne gitmeniz gerekiyor, zaten burada da sıra olmuyor. 1 milyon TL mecburi bağış var... Bir de şunu belirtmek istiyorum, muamelecilerin "motoru götürmeye gerek yok"una kanmayın, bu tür bir muayene muhakkak sahtedir ve motorun mutlaka götürülmesi gerekmektedir.

4-Motorunuzun ruhsatının çıktığı, dosyasının bulunduğu Trafik Şubesine gitmeniz gerekmektedir. Örneğin, benimki Bostancı'daydı, Merdivenköy Muayene İstasyonu'ndan oraya gittim. Burada 15 milyon TL verip bir adet boş ruhsat sayfası almanız gerekmektedir. Dikkat etmeniz gereken konu, yeni yazdırırken orijinali ile harfi harfine uyusması [yanlış olursa Tipex ile düzelttirin].

5-Arşivden dosyanızı alarak gösterecekleri (tarif edecekleri) memura gidip işlemizi yaptırın. Ruhsat sayfanızı soğuk damgaya verin, damgadan çıkışı en iyi ihtimalle (makinaya girip üstü de kaplanıyor) yarım saat.

6-Yeni ruhsatınızı güle güle kullanın. **İKİTEKER**

Yazan → Sinan Özgen 2002 / İstanbul

İpucu XT600 üzerine bazı notlar...

XT600 motosikletimin tüketimi üzerine yaptığım ölçümler belki dikkatinizi çeker. Motorumu aldığımdan beri 5280km kullanmışım:

- Bu esnada tam tamına 262,05lt benzin koymuşum.
- Ortalama tüketim 100 km'de 4.96lt.
- 25/10/2002'de 10.000km bakımını yaptırdığımda hava filtresini değiştirmeyi ihmal etmişim. 13.000km'de hava filtresini degistirene kadar geçen sürede ortalama yakıt tüketimim 4,94lt. Yani değişim hiç yok.
- 3.000km'de hava filtresi ve lastikleri değiştirdikten sonra 1256km'de 59,75 lt yakıt tüketmişim. Yani ortalama tüketim 100km'de 4,74lt'ye düşmüş. Bu da %4.5 daha az tükettiği anlamına geliyor. %4.5'luk ekonomi benim motorum için 10.000km'de 23lt benzin tasarrufu demektir, bugünkü fiyatla 31.240.000 TL yapar (Ocak 2002).

Sonuçlar:

- 1- Hava filtresi değiştirmek iyidir.
- 2- Eğer filtre pahalı ise değiştirmek yerine biraz fazla yakmak tercih edilebilir.
- 3- XT600 gerçekten az yakar, çok kaçır. **İKİTEKER**

Yazan → Bülent Berksan



➤ Yamaha XT600

Test Honda Varadero XL1000... (≤ 2002)

Piyasaya çıktığı yılda yaptığı satış patlaması sonrasında XL1000 Varadero başarılı bir kariyeri sürdürmektedir. Bu yılda da (2002) yeni bir zafer kazanmış gözükmetedir (Fransa'da bu motorun satış adetlerinin ikici olan BMW 1150GS'in iki katı kadar olduğundan bahsediyor). İri boyutu, estetiği, ağırlık, yüksek sele, yüksek fiyat gibi etkenler bile bu zaferin önüne geçememiş, motorun başarısı herkesi şaşırtmıştır. Spor model VTR1000'den alınıp torku yükseltiletilen motosikletin asıl silahı olan ikiz V motoru Varadero'yu kanatlandıran etkenidir. Zafer boşuna değildir, bu ne sağlıklı, ne karakterli motordur böyle! Tartışılmaz sürücü koruması ve sihirli konforu, Honda'nın bu modelini iyi bir yol motoru haline getirmektedir. Başka hangi motosiklet 180km ile giderken motorun üzerinde bir (I) sekinde (dik bir pozisyonda) oturmaya ya da kolları kasmadan kırık bir vaziyette rahatça gidonun üzerinde tutmaya, yolcunun da rahat bir şekilde arkasına yaslanmasına izin verebilir?



Bunların yanında, rahat, konforlu ve sert olmayan uzun oynama paylı süspansiyonları yüzünden Varadero bir viraj şampiyonu değildir. Yüksekliğine rağmen, şehirçi ya da şehirdışı küçük yollarda inanılmaz bir kullanım kolaylığı sunar. 120km/s gibi hızlarda dahi motor rahatlıkla çizgi üzerinde tutulabilir. CBS fren sistemi ile hareket halindeki güvenliği, HISS (Hırsızlara karşı Savunma Sistemi'nin başharfleri) ile de park halindeki savunma sistemi unutulmamalıdır. Arazideki kros (Tout-Terrain) kabiliyeti sifıra yaklaşırsa da, kros arazisine gelinceye kadar katettiği yollarda son derece başarılıdır. Maalesef ki Varadero şu an piyasada kalan tek karbüratörlü GT-trail (konforlu enduro) olmasının bedelini benzin pompasının başında uzun süreler harcararak ödemektedir.

Varadero 2003 için MotoMag Dergisi'nin ilk izlenimi (test değildir): iyi yolda giden teknolojik geliştirmeler yapılmış, ancak benzin tüketimini düşürmek için bu kadar beklemeye gerek var mıydı? Fiyatının artmış olmasına rağmen orta sehpanın hala opsiyonel olması da bizce motorun büyük bir eksisi. Enjeksiyon kullanılarak benzin tüketimi düşürülmeye çalışılmış ve Euro 2 egzost normlarına uyum sağlanmış. **İKİTEKER**

Moto-Journal'den çeviren → Sinan Özgen

Teknik Özellikler

Motor 2 silindirli V motor, 4 zamanlı, su soğutma, zincirle hareketli
2 kam mili, silindir başına 4 süpap, 996cm³, 95hp 8500dev/dak, 9.9mkg
6000dev/d., 5vites, zincirli.

Şasi Taşıyıcı motor, çelik borulu tüp şasi, klasik ön çatal 175mm, mono arka amortisör 155mm, 296mm çaplı 3 pistonlu çift ön fren diski 256mm çaplı 3 pistonlu arka fren diski, CBS, 19" ön, 17" arka lastik,

Benzin Kapasitesi 25lt, **Sele yüksekliği** 845mm, **Yaş ağırlık** 257kg

Performans verileri Max hiz: 207km/s, 400m, sıfırdan kalkış: 11.9sn

130km/s sabit hızda tüketim: 6,4lt/100km.

Fransa Fiyatı 10.593 €

Artılar

+ Motor, Zirvedeki konfor düzeyi, Surucu koruması

Eksiler

- Onemli yuksek agirlik, Sele yuksekligi, Fiyat, Benzin Tuketimi

Test KTM 950 Adventure

İyice yükseltilmiş tasarımı ile bu KTM'yi görmeden geçmek mümkün değil. Daha yakından bakılacak olursa, motor herşeyiyle bir dayanıklılık abidesi gibi: Bu kategoride bir motosiklet için olabildiğince düşürülmüş bir ağırlık (198kg), sınıfında yer alan diğer motorlarla kıyaslanamayacak kadar büyük yerden, yükseklik ölçüsü (boş 316mm) ve 25 lt'lik bir benzin deposu. Bu sonuncusunun sağladığı menzil ise yeterince uzun. Şasi özelliklerinden geri kalmayan, Dakar için tasarlanmış iki silindirli V motoru 98hp üretiyor. Gösterge tablosu olabilecek bütün verileri içinde barındırıyor an-

cak motorun tasarımı ile karşılaştırıldığında göstergeler biraz sıradan kalıyor. Motor sportif karakterini inkâr etmiyor. Kullanılan donanımın kalitesinin yüksekliğine rağmen işçiliğinde bir düşüklük farkedilmekte. Avrupa'da piyasaya iki versiyon olarak sürülmüş olan motorun baz versiyonunda sele yüksekliği 880mm iken, süspansiyon çalışma mesafeleri ve selisi daha yüksek olan S versiyonunda 920mm'dir. S versiyonu Turuncu-Siyah renk ile sunulurken baz versiyon Gri-Siyah'tir. Motosikletin hafiflemesini sağlayan en önemli etken ise ona yarışçı karakterini veren ve sadece 56kg gelen iki silindirli motorudur. **İKİTEKER**

www.motomag.com'dan çeviren → Sinan Özgen



Teknik Özellikler

Motor İki silindir V 75° , hava soğutma, 4T, silindir başına 4 süpap, 942cm³ (100 x 60mm)

Maks. Güç 98ch, 8.000dev/dk,

Maks. Tork 9,8m.kg 6.000dev/dk, elektrikli marş, zincirli, 6 vites.

Şasi Çelik boru şasi,

Ön fren 2 disk Ø 300 mm

Arka fren 1 disk Ø 240 mm,

Ön/Arka lastikler 90/90 - 21" / 150/70 - 18",

Şasi 26,6°, iki lastik arası 1570mm,

Yerden yükseklik 316mm,

Sele yüksekliği 880mm (S= 920mm),

Benzin Deposu 25lt rezerv dahil,

Kuru Ağırlık 198kg

Haftasonu kaçamağı Şirince

Üzerine çok yazılar okuduğumuz, her şeyi ile köy olarak kalabilen ender yerleşimlerden biri olan Şirince, uzun zamanlardır gezi listemizdedi. Öyle ya, burada yaşamış insanlar romanlara konu olmuş, üzerine öyküler yazılmış, hakkında üretilmiş söylenceler yıllar ötesinden süzüle süzüle bugünlere ulaşmış bir köyümüzdü Şirince... Gezmemiz, görmemiz, tanımamız gerekirdi Şirince'yi... Biz de öyle yaptık!... Havası kapalı sayılabilecek bir Kasım 2001 sabahında, Transalp'ımız ile yola çıktık... Sabah serinliğinde uykumuz açılıncaya kadar Yenikapı hızlı feribot iskelesine gelmiştik bile... 2 saatlik mükemmel bir yolculuk sonrasında 09.00 gibi Bandırma'ya indik.. Yolda fazla vakit kaybetmeden bir etapta İzmir ve takiben Selçuk'a vardığımızda ancak öğle vakti olmuştu.. Selçuk ilçesinin, eteklerine yaslandığı dağa çıkan yolu 8 km. takip ettiğinizde yeryüzü cenneti bir dağ köyüne ulaşırsınız...

Zeytin, şeftali, mandalina ağaçlarıyla çevrili bu dağ köyünün adı da, kendisi gibi "Şirince"*...

Varışımızı takiben, süratle daha önceden rezervasyon yaptırdığımız "Şirince Evleri"ne ulaşmak, yüklerimizi indirmek ve biraz soluklanmak hedeflemiştik, ancak mümkün değil!... Şirince köyünün birbirinden ilginç mimari örnekler sunan evleri arasına sıkışmış daracık sokaklarında yürürken, bir nostalji krizine girdiğimizi anladık... 1907 yılında, hala hiç bozulmamış Arnavut kaldırım ile döşeli sokaklarında koşturarak, çocukluğunun ve belki de tüm yaşamının en mutlu günlerini geçiren Manoli Aksiyotis** gözlerimizin önüne geldi... Manoli'nin duygularını ne de güzel kaleme almıştı Dido Sotiriyu, ve de ne güzel anlatmıştı Şirince'yi:

"...Şu yeryüzünde cennet diye bir yer varsa, bizim Kırkıca, o cennetin parçası olsa gerekti... Ormanlarla kaplı dağlı bir bölgedeydi köy... İki katlı bir evi vardı köyde herkesin... Ayrıca ceviz, badem, elma, armut, kiraz, ağaçlarıyla, sebze bahçeleriyle çevrili yazlık bir evi vardı... Ve hiç kimse bahçesini çiçeklerle donatmayı ihmal etmezdi. Gece gündüz kırlarda keman, kemençe, dümbelek, santur sesleri yankılanır, ağaçların gölgesinde, halk oyunları birbirini kovalardı... Rüzgarın öpücükleri, ay ışığının okşayışlarıyla hızlanan ince, zarif vücutlar, gökyüzüne doğru sıçır dururdu güneş doğunca-ya dek.Bahçelerde de türküsüz çalışma diye bir şey yoktu. ...Ve dağlar taşlar nağmelerimizle yankılanır, inlerdi....."

Evet yeterdi bu kadar!... Biraz dinlenmemiz, kendimize gelmemiz gerekti.. Hemen, "Şirince Evleri" nin irtibat bürosu olan şirin mi şirin bir köy dükkanına geldik.. El emeği işlerin sergilendiği dükkanın kapısında karşıladı bizi, Müjde... Müjde ve ablası, Şirince Evleri'nin her şeyi... Müjde, Sevan/Müjde Nişanyan'ın Küçük Oteller Kitabı'nda, Şirince Evleri'nin tanıtımında yazdığı "Üç güzeller" in en küçüğü... Ortanca "Güzel", evlenerek köyden ayrıldığı için, evlere ikisi göz kulak oluyor... Evlerin Sahibi, Ahmet Koçak... Turizmci. İki tane virane evi alarak, aslına birebir uygun restore etmiş, içine "olmazsa olmaz" üniteleri de, - evlerin özelliklerini bozmadan - yerleştirerek, turizme açmış... Çok da iyi etmiş!.. Evin biri, Köyün merkezinde... Altın yaprak isimli bu ev, müthiş güzel bir taşra konağı.. Biz, Kara Dut evindeki dört odadan biri olan "Gelin Odası"nda kaldık... Bu ev de diğerinin 50m yanında... 1900'lerde 1800 hane olan köy, şimdilerde 200 hane kaldığı için küçülen Şirince'nin kenarında kalmış... Ev, müthiş bir zevkle ve estetik düşüncelerle döşenmiş... Penceresinden seyredebilen panoramik köy manzarası sizi daha başlangıçta alıp, bir yerlere götürüyor...

Biraz dinlendikten ve evin güzelliğinden kendimizi kurtardıktan sonra, kendimizi dışarı attık.. Her birinden ayrı Tat aldığımız, daracık sokaklarının tamamını gezdik... Kapılarının hiçbirinde kilit bulunmayan ve çoğu da açık bırakılmış evlerini gördük... Tamamı Selanik ve Manastır göçmeni olan halkının dünya tatlısı insanları ile

konuştuk... Kapılarının önünde yaptıkları el işlerini izledik, yiyecek ve içeceklerini tattık... Akşamın nasıl olduğunu farketmeden geçen günün ardından, Nişanyan'ların, Köyün en yüksek noktasındaki misafir konağına ulaştık.. Müjde ve Sevan Nişanyan, dokuz yıl önce İstanbul'u terk ederek, (Çok da iyi ederek!) Şirince'ye yerleşen iki turizmci, yazar... Köyü, "Köy" halinde tutabilmek, arazi yağmacıları ve rant avcılarına karşı koruyabilmek için olağanüstü bir uğraş vermektedir.. Köyü gördüğünüzde, başarılı olduklarını da hemen anlıyorsunuz. Köyde de herkes tarafından sevilmekte, bu başarılı çift.. Ancak, bütün yaptıklarının bedelini de - Ülkemizde olağan olduğu üzere - Selçuk Cezaevi'nde yatarak ödüyor, Sevan Nişanyan... Evin şirin terasında ikram edilen çaylarımızı, köyün tepeden görünüşü eşliğinde içerek, havayı kararttık ve evden ayrıldık... Gece, Ali Usta'nın, oğlu ve eşi ile birlikte işlettiği ev lokantasının, şömineli kapalı terasında, kendi elleriyle yaptıkları, gözleme, zeytinyağlı dolma ve salataları yiyecek, karnımızı doyurduk ve evimize döndük...

Sabah, şiddetli bir yağmur ile güne başladık... Burada herşey güzeldi... Yağmurda ıslanarak köyde atılan son bir turun ardından, Müjde'nin bizler için hazırladığı, neredeyse kuş sütünün de bulunduğu muhteşem kahvaltı sofrasında aldığımız lezzetleri, yaşamımız boyunca unutmamız mümkün değil... Kahvaltıdan sonra, deli gibi yağın yağmurun altında, evimizin bahçesine girdik... Üzerinde taşıdığı, hatta taşıyamadığı her biri yumruk kadar iri mandalinalar nedeniyle, dalları yere değen ağaçtan yolluk meyvamızı da topladık.. Nasıl da güzeldi o mandalinalar?... O ağaç, o bahçe, ev, köy ve insanlar... Evet, İnsanlar!.. İşin en zor kısmına gelmiştik; Güzel sözler, gülüşler, vedalar ve hüzneler... İnşallah bir daha ki seferel..

Evet sevgili Dostlarım, 1924 mübadelesine kadar Rum yerleşimi olan, karşılıklı çok acıların yaşandığı, gidenlerin yüreklerini bıraktıkları, gelenlerin ise, baştan beğenmeyerek, 1600 haneyi sökülüp, Selçuk'a taşıdığı, yaşlıların hala, "vatanım" dediği Selanik'i, Manastır'ı sayıklayarak benimseyemediği, her taşı buram buram tarih kokan ŞİRİNCE, bizleri çok etkiledi... Köyde gezerken yüreğimizi değişik duygular kapladı... Sürekli hüznlendik...

"Keşke" dedik, eskiyi geri getirebilsek?..

Yazımı, halen Yunanistan'da, Olympos Dağı'na yaslanmış bir Ege kıyı kasabası, Platamona Beldesi'nde yaşayan Sinop-Ayancıklı "Baba Yorgo'nun*** evindeki bir söyleşide söylediği bir sözleyle, bitirmek istiyorum:

"...Bak şu bahçenin güzelliğine!.. Şu şeftaliye, şu eriğe, şu çiçeklere bak!.. Hepsi birlikte güzel... Bir ülkenin içinde ne kadar din, dil, ırk varsa, o kadar zenginliktir bu!.. Budur sana, Sinoplular'a, Ayancıklılar'a ve Türkler'e son sözüm: Tek meyveyle bahçe olmaz!.."

Sevgiler sunarım.

***Şirince:** Tarihi boyunca çeşitli isimleri olmuştur. Son yüzyıldaki isimleri sırasıyla; Kırkıncı, Çirkince, Şirince'dir.

****Manoli Aksiyotis** Anadolu Rum Köylüsü 1914-18 aralığında Anadolu'yu Rum istilasıyla birlikte Elen üniformasını sırtlamış, Yunanistan'a iltica etmiştir. Bölük pörçük anıları Dido Sotiriyu tarafından kitaplaştırılmıştır. "Benden Selam Söyle Anadolu'ya..."

*****Baba Yorgo** 1906 Sinop-Ayancık doğumlu Anadolu Rum köylüsü... Ailesi ile köyünü 1920'de terk ederek, İstanbul'a, daha sonra 1924'de mübadele ile gönderilerek, Platamona'ya yerleşiyor... (Kemal Yalçın) "Emanet Çeyiz" **IKITEKER**

Şirince Evleri [232] 8983099
Ahmet Koçak [532] 2470413
Nişanyan Evleri [232] 8983209

Yazan → Atilla Karasu

Kasım 2001, Çengelköy / İstanbul

Deneyim İki zamanlı scooter'ların yağlama özellikleri üzerine...

2 zamanlı 150cc'lik bir scooter üzerinde 18.000km yapmış biri olarak, bana göre eksileri:

- Performans yüksek olduğu için yakıt tüketimi çok yüksek, bunun yüksek olmasının bir diğer sebebi ise yakma performansının çok verimli olmaması. Yakıt tüketiminin bir 4 zamanlı ile karşılaştırılması mümkün değil.

- Yağ çok önemli, eğer çevreci bi tutumunuz ya da idealiniz yoksa, kurye arkadaşlar gibi litresi 500.000 TL'ye yağ koyup, kokuta kokuta gidirsiniz. Bu tür kalitesiz yağlar, ucuz ve genellikle yarı sentetik yağlardır. Çevreye birey olarak verdiğiniz zarar bir yana, mineral yağın pis kokusundan ötürü kendiniz de rahatsız olmaya başlarsınız çünkü motorunuz kokar (bir Honda KinetiC'im vardı, leş gibi yağ kokuyordu). Eski Java Ceylan'ları hatırlayın, acayip duman ata ata giderler ya, yakından baktığınız zaman egzost uçlarının pis bir yağ ile kaplandığını görürsünüz, varın silindiri siz tahmin edin. Uzun lafın kisası, bütün bunları yaşamamak için ben full sentetik kullanıyorum. Litresi 10 milyon TL civarında... Nerede 500 bin, nerede 10 milyon... 1litre yağ ile 1000-1200km gidiyor, pahalı mı, ucuz mu bilemiyorum artık. Yağın önemli olduğu bir diğer konu da bu motorların soğutmasının da önemli bölümünü yağın üstlendiği, kalitesiz yağ koyarsanız motor çabuk bitebilir, çünkü yağlama ve soğutma çok verimli olmaz.

- Hafif ve ucuz olmaları için genelde hava soğutmalı yapırlar ki, bu da yağlama sistemi dışında onların çabuk bitmesi için bir başka sebep oluşturur, su soğutmalı olanları daha uzun süre dayanabilirler.



➤ Amasya -Yesilirmak.

Fotoğraf → Sinan Özgen

- Yağlama sistemi farklı olduğundan, ya otomatik beslemeli tip yağ deposu, ya da direkt benzine karıştırma ile yağ kullanılır. Direkt benzine karıştırdığınız oranı tam olarak bilmelisiniz, az koyarsanız motor biter, çok koyarsanız etrafı çok pisletir, bu değerli sıvıyı da boşa harcamış olursunuz. Eger yağlama deposu ayrı ve de yağ pompalı bir sistemse, bu pompaya çok dikkat etmelisiniz, bakımları tam olmalı, aksi takdirde motor yağsız kalır ve birkaç kilometre içinde piston şişer. **İKİTEKER**

Yazan → Sinan Özgen

İKİTEKER 03

Bu sayıda emeği geçenler

- **Nam-ı diğer Canafar'ı takdimimdir!** Serdar Genç
- **Lastik hakkında herşey... II** Halil Karabulut
- **Akü II. Test, Şarj ve Bakım / Saklama Teknikleri** Bora Yurtören
- **Kask alırken...** Emre Odabaşı
- **Kulak Tıkaçları** Taner Eraslan
- **Muayene sayfası biten motor için ne yapılır?** Sinan Özgen
- **XT600 üzerine bazı notlar...** BülentBerkhan
- **Honda Varadero XL1000 /KTM 950 Adventure** Sinan Özgen
- **Şirince** Atilla Karasu
- **İki zamanlı scooter'ların yağlama özellikleri üzerine...** Sinan Özgen

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 04

Gelecek sayıda

- **Scottoiler** Ateş Erim
- **Lastik hakkında herşey... III** Halil Karabulut
- **Akü III** Bora Yurtören -Timuçin Kanatlı
- **Taşucu gümrük rezaletleri üzerine** Atilla Karasu
- **Motor testleri** Sinan Özgen
- **Aprilia V2 100cc ROTAXmotorların yağ değişimi** Sinan Özgen

Motosiklet Teorisi # 13

OLAMAZ! DEVİRDİK MOTORU.

DD'nin yazdığı motosiklet teorilerini okumak için tıklayın...

www.ikiteker.org