

İKİTEKER

İKİTEKER.ORG | MOTOSİKLET E-ZİNE | PARA İLE SATILMAZ | AYDA BİR YAYINLANIR | NİSAN 2003 | SAYI 04

bu sayıda

→ **Scottoiler**
Ateş Erim

→ **Lastik hakkında herşey III**
Halil Karabulut

→ **Taşucu g mr k rezaletleri zerine...**
Atilla Karasu

→ **Aprilia V2 1000cc ROTAX motorların yağ değişimi**
Sinan Özgen



Araştırma Scottoiler

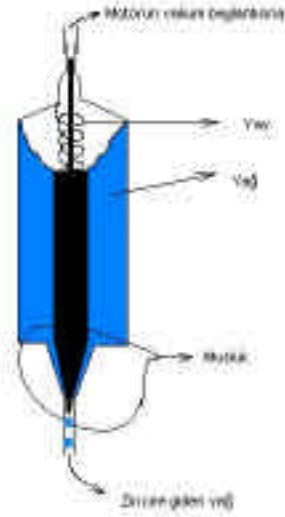
Hepimiz, motosikletlerin tahrik zincirlerinin belli aralıklarla yağlanması gerektiğini biliyoruz. Pek çoğumuz da bu işi hazır zincir yağlarıyla yapıyoruz. Sprey şeklinde satılan bu hazır yağlar, aslında kolaylıkla uygulanabiliyor. Fakat bu yağların en k t tarafı, ya zamanı geldiğinde yağlamaya şeniyoruz/unutuyoruz, ya yanımızda yağ t p n taşımadığımız için zamanında yağlayamıyoruz ya da benim gibi paranoya yapıp vaktinden çok nce yağlayıp etrafı batırıyoruz.

Scottoiler firması, bu problemleri ortadan kaldırmak amacıyla bir otomatik zincir yağlayıcı çıkartmış piyasaya. Bu yağlayıcının geçmişi 20 yıl önceye dayanıyor. Otomatik yağlayıcının çalışma prensibini, motor çalıştığı müddetçe zincire belli aralıklarla yağ damlatmak olarak özetleyebiliriz. Tabii bu özet oldukça basite indirgenmiş ve otomatik yağlayıcıya biraz da haksızlık edilmiş bir tanımlamadır. Yağlayıcının çalışma prensibini yazının ilerki bölümlerinde bulacaksınız.

Nasıl çalışır?

Pekii, nasıl çalışıyor bu alet? Motorun çalıştığını nasıl anlıyor mesela... Yoksa bunda da bir 'beyin' mi var?

Demim de söylemişim ya, aletin beyni RMV denilen parça. Motorun çalıştığını anlayan/zincire gönderilecek yağın debisini ayarlayan, hatta yağı kendi içinde barındıran şey hep bu RMV unit. RVM unit'in içinde kabaca 'musluk' diyebileceğimiz bir düzeneğe bulunmakta. Bu musluk, motor çalışmazken üzerindeki yayın baskısıyla tamamen kapalı duruma geçerek, park halinde yağın akmasını sağlıyor. Motor çalıştığında, motorun emme manifoldundaki vakum, yayın baskı kuvvetini yenerek musluğun bir miktar açılmasını, dolayısı ile de yağın, hazneden zincire doğru akmasını sağlıyor.



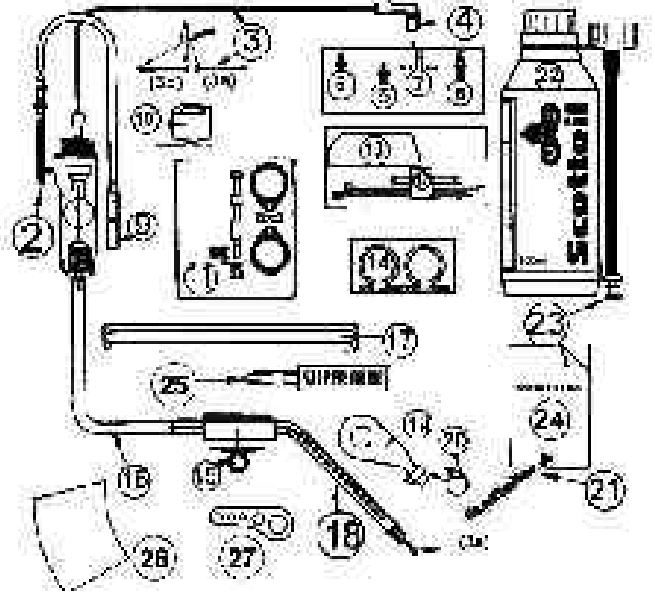
Ayrıca (yanda basit resimde çizemediğim) bir de ayar düzeneği ile, musluğun açıklığı kontrol edilerek yağın debisi ayarlanabiliyor. Orjinal resim aşağıdaki gibidir.

Yukarıdaki fotoğrafta RMV unit görülüyor. En üstteki siyah hortum, motorun vakum bağlantısıdır. Onun altındaki tırtıklı parça, yağın debisini ayarlayan düzeneğdir. Altındaki rakamlar, yaklaşık olarak dakikadaki damlama sayısını gösteriyorlar. Kuru havalar için 2 damla / dakikanın uygun olduğu belirtiliyor. Sağdaki siyah hortum (üzerinde beyaz bölüm olan) yağ doldurma hortumudur.

➤ Scottoiler düzeneği

Not: Normalde bu hortumun ucunun boşa olması gerekiyor. Fakat benim aldığım set, touring kit olduğu için, RMV unit, yanındaki bir depoya bağlanarak kapasitesi artırılmış durumda. Orada görülen beyaz parça, hemen arkasındaki sarı hortum ile RMV unit'in yağ doldurma hortumunu birbirine bağlıyor. Sarı hortum da, touring kit'in yağ deposundan geliyor.

En alttaki hortum ise, yağı zincire taşıyan hortumdur. Bu hortumun devamı, aşağıdaki fotoğraflarda görüldüğü gibi yağı zincire ulaştırılmaktadır.



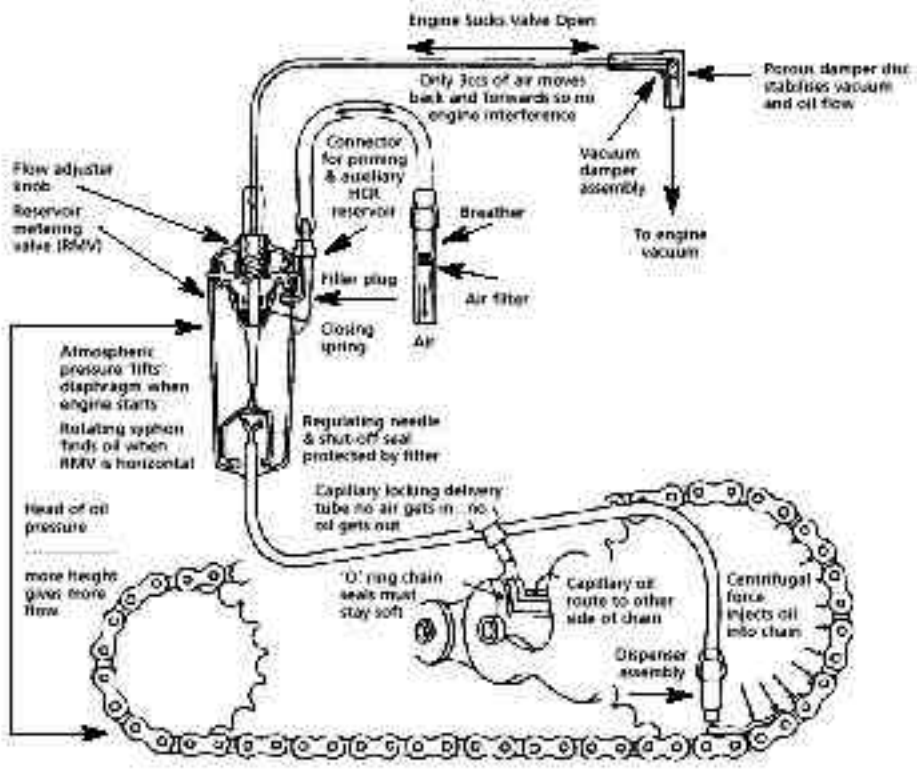
➤ Scottoiler Universal Kit'in içinden çıkanlar

RMV Unit'in vakum bağlantısı için setin içinden aşağıda görülen 4 parça çıkıyor. Bu parçalardan birisi mutlaka sizin motorunuza uyuyor(muş). Hangi parçanın size uygun olduğunu bulmak için <http://www.scottoiler.com/partslst.htm> adresine bakılabilir. Ben baktım, BMW R11XX haricinde J nerdeyse tüm motorlar için bir çözüm var.

Scottoiler tomatik zincir yağlayıcı, Universal Kit ve Touring Kit adlarıyla iki tip olarak satışa sunulmuş. Çalışma prensipleri tamamen aynı. Sadece yağ kapasiteleri farklı. Zaten esas işi yapan, RMV (Reservoir Metering Valve) Unit denilen parça. Kitlerin içinden çıkan diğer parçalar, RMV Unit'in çalışması ve yağı zincire ulaştırması için gerekli yan parçalar.

Universal kitin içinden aşağıdaki parçalar çıkmaktadır:

- 1) Reservoir Metering Valve unit (RMV)
- 2) Filler Plug (rubber) including female Luer
- 3) Vacuum tubing (black 1.5m x 4mm o.d.)
- 4) Vacuum Damper Assembly
- 5) M5 brass screw-in Spigot
- 6) M6 brass screw-in Spigot
- 7) Tee connector (natural nylon)
- 8) Universal Spigot assembly (incl. M5 nut & washers)
- 9) Breather including male Luer
- 10) Adhesive Tape
- 11) RMV Bolt On Clamp set (assembled)
- 12) Tie-wraps (2 releasable for RMV cradle & 2 short)
- 13) RMV Mounting Cradle (tie-on)
- 14) RMV Mounting Sleeves (2 glue-on)
- 15) Dispenser Mounting Sleeve (2 glue-on)
- 16) Delivery tubing
- 17) Delivery tube Conduit (black 30cm glue-on)
- 18) Dispenser Assembly (with injector)
- 19) Dispenser Plate (stainless steel)
- 20) Dispenser Plate Clip
- 21) Stickers (3)
- 22) 500ml Scottoil
- 23) Filling/Priming tube
- 24) Fitting/Operating Instructions & Parts List
- 25) Loctite Superglue
- 26) Sandpaper
- 27) Stainless Steel Mounting Plate



➤ RMV ünitesi

➤ Scottolier

Aşağıdaki fotoğrafta benim kullandığım Honda Africa Twin'in vakum bağlantısı görülüyor:

kitin içinden çıkan yağın üzerine gene kitin içinden çıkan doldurma hortumunu takıp aşağıdaki resimde görüldüğü gibi RMV unit'i dolduruyorsunuz.

RMV Unit'i doldurmak oldukça kolay. Eğer universal kit almışsanız,

Yok eğer touring kit almışsanız, o zaman doldurma işlemini şöyle

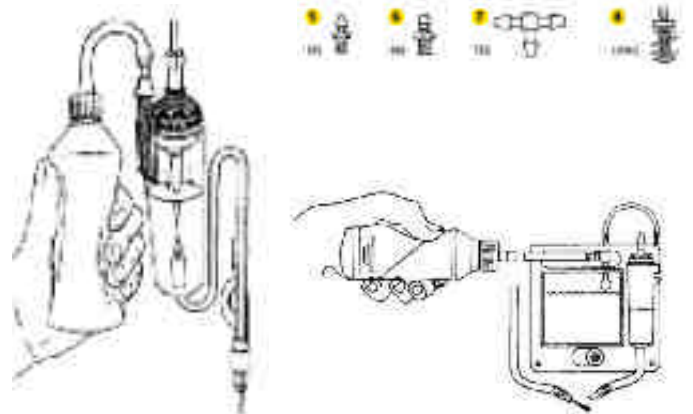


➤ Zincire bağlantı

➤ Zinciri yağlama işlemi



➤ Bağlantı parçası



➤ Touring Kit doldurma işlemi ve bağlantı parçaları



➤ Scottailer setinden çıkan yağ

yayıyorsunuz:

Yukarıdaki fotoğraflarda setin içinden çıkan yağ ve touring kit'in doldurulması görülüyor:

Touring kit, touring kit deyip duruyorsun, ne menem bişeydir bu dersiniz, işte şöyle bir şey:

Bu alet aracın plakasının altına monte ediliyor. Tabii önce plakayı sökmek gerekiyor J.

Üstteki fotoğrafta sol taraftaki hazne 350 ml kapasiteli HCR (High Capacity Reservoir)'dir. Sağdaki kısımda ise RMV unit var. Fakat önünde plastik tutucusu olduğu için görünmüyor.

Aşağıdaki fotoğraf, touring kit'in sağdan görünüşüdür.



➤ Scottailer Touring Kit



➤ HCR ile RMW arasındaki bağlantı hortumu



➤ Doldurma işlemi

Aşağıdaki fotoğrafta da HCR ile RMV arasındaki bağlantı hortumu ve HCR doldurma hortumu görülüyor:

Aşağıdaki fotoğrafta da scottoiler'in montajı bitmiş hali görünüyor.

Daha detaylı bilgi ve online satış için <http://www.scottoiler.com> veya Scottailer (Scotland) Ltd, 2 Riverside, Milngavie, Glasgow G62 6PL T: 0141 955 1100 F: 0141 956 5896 adresine başvurulabilir.

Haa! En aşağıdaki de benim meraklı çırak. Sormak istediğinin bir şey olursa pisi pisi demeniz yeter. Olayı baştan sona büyük bir dikkatle izledi. **İKİTEKER**

Hazırlayan → Ateş Erim

İstanbul, 2003



➤ Scottailer Touring Kit sağdan görünüş



➤ Meraklı Çırak / Ekleme: (Crisosity killed the Cat / Merak kediyi öldürür)

Araştırma Lastik hakkında herşey III

Lastik ısı ve yer tutuşu

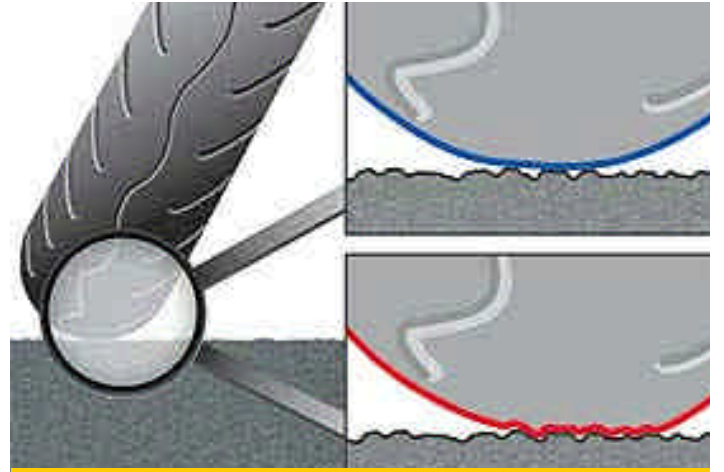
Tutunma

Havanın birkaç derece soğuk olması ve motoru birkaç derece fazla yatırmak halinde kendi arka tekerinin onu sollaması her motosiklet sürücüsünün başına gelebilir. Yeterli kullanım ısısının olmaması sadece yarış lastiklerinde değil tur lastiklerinde de yatış anında veya virajlardaki ivmelenme ve frenlemede yer tutuşunu azaltır. Modern lastiklerde de elastikiyet ısınmaya bağlı olarak değişir. Isınmış olan elastik lastik yol yüzeyinin girintilerine iyice tutunur. Soğuk ve sert bir lastik karışımı daha az tutunur ve lastik daha çabuk kayabilir (Bkz. Şekil 1a). Sıcak lastiğin yer tutuşunun fazla olmasına bir neden daha: Lastiğin sürtünme katsayısı ısı artınca artış gösterir. İçerisindeki Harz ve yumuşatıcılar ısınma ile lastik yüzeyinde konsantre olur ve yüzey özellikle süper-spor ve yarış lastiklerinde yapışkan hale gelir. Isıya bağlı olarak sadece yer tutuşu değil başka sürüş davranışlarında da değişim olur. Özellikle süspansiyon ve elastikiyet ile ilintili konularda. Süper-spor ve yarış lastiklerinde karışım özellikleri nedeniyle soğuk halde iken lastikler çok sertleşmiş olur. Soğuk iken yeterli dengeleri olmaz devrilecekmiş gibi olurlar ve süspansiyonları bazen rezalettir. Soğuk karkas o kadar serttir ki yol yüzeyindeki tüm yükselti dengesizlikleri ve dikey oyuklar olduğu gibi gidona ve yürüme takımlarına aktarılır. Bu durumları azaltmak için normal cadde lastiklerinin karışım oranları çok geniş ısı aralığına göre yapılırlar ve 5°C'den itibaren yeterli elastikiyete ulaşır ve 90°C sıcaklığa kadar çözülmeden ve çabuk erimeden dayanır. Maksimum tutunma ise, ısı aralığı dar olan süper-spor lastiklerden azdır.

Isı hissi

Diyagramda (Şekil 1b) görüldüğü gibi yarış lastikleri cadde lastiklerine oranla iyi tutunma sağlamak için çok ısınmaya gereksinim duyuyor. Bu lastikler günlük kullanım için uygun değil.

Bu lastiklerin yapımında esneklik, dönme sesi, erime davranışı ve lastiğin ısınması göz önünde bulundurulur. Çok profilli yüzeyler **durch die erhöhte Walkarbeit des Gummis** nedeniyle daha hızlı ve güçlü ısınır. Alet olmadan lastik ısısının yeterli olup olmadığı şu



➤ Şekil 1a Soğuk lastikler (mavi) asfaltta tutunma açısından sıcak ve elastik lastiklerden (kırmızı) daha az tutunurlar. Bu nedenle ön-ısıtma yapılması gerekiyor.

şekilde ölçülür: Çok basit elinizi lastiğin üzerine koyun. Bu şekilde yaklaşık bir sonuç alabilirsiniz. Yaklaşık olarak 5km sürüşten sonra yanaktan yanağa ılık bir ısı hissedilir. Kabaca 20-25°C. Tur ve cadde spor lastikler için tatminkar bir tutunma erişilmiştir (Bkz. Diyagram). Yaklaşık 35°C epeyce ısınmış hissini verir ateşli bir alın gibi ve bu değer çoğu cadde lastikleri için maksimum tutunma için yeterlidir.

50-60°C'de ise insan hissine göre epeyce sıcaktır el değdiğinde refleks olarak geri çekilir.

Şimdi tur ve cadde-spor lastikler zor virajlara hazırdır (Bkz. Şekil 1b).

Yarış lastiklerinde ve slicks'ler de henüz tüm tutunma rezervi bitmemiştir. Bu lastikler ancak 60-65 dereceden sonra çalışmaya başlar ve ekstrem koşullarda 100 hatta kısa süreli olarak yüzeyde 200°C'leri görürler.

Karşılaştırmalı Lastik Isıları

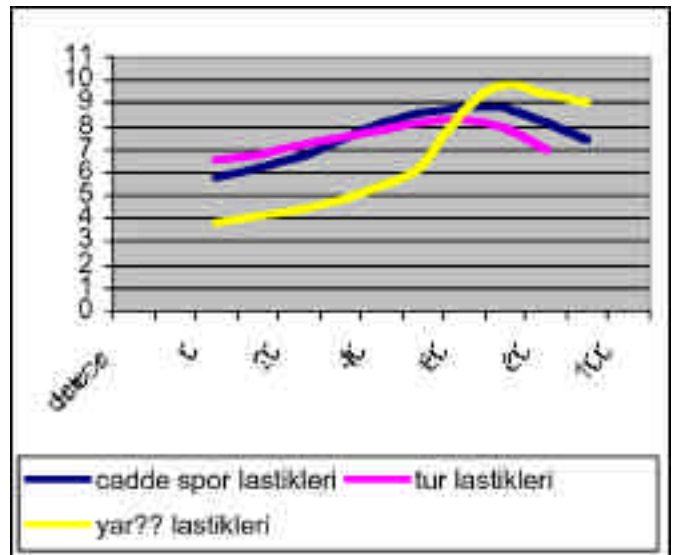
Tablodan anlaşılacağı gibi hız, yol seçimi ve sürüş şeklinin lastik ısısını nasıl etkilediği görülebilir. Doğal olarak ısıtma sürüşünün süresinde hava ve zemin ısısı da etkilidir.

Yaz ayları gibi 40°C cadde yüzey ısısı ölçülen günlerde birkaç kilometre sonra lastiğin ısınması tamamlanmış olur. Sıkıntılı olan ise serin-soğuk mevsimler ve yüksek rakımlı dağ yollarıdır. Bu koşullarda sadece havanın serinliği değil caddenin düşük ısısı da lastiğinin ısısını çekecektir.

Dikkat edilmesi gereken bir nokta: Düz sürüşlerde lastiğin sol ve



➤ Metzeler Tourance



➤ Şekil 1b

Otoyol 120 km/s 6 km sonra	Sol yanak	Orta	Sağ yanak
Ön lastik ısı derecesi	22	26	22
Arka lastik ısı derecesi	26	30	26
Otoyol 160 km/s 6 km sonra			
	Sol yanak	Orta	Sağ yanak
Ön lastik ısı derecesi	27	30	27
Arka lastik ısı derecesi	32	41	32
Virajlı karayolu orta hızda 20 km sonra			
	Sol yanak	Orta	Sağ yanak
Ön lastik ısı derecesi	32	35	32
Arka lastik ısı derecesi	34	38	34
Yavaş bir yarış pisti turu (yaklaşık 1.55 dakika)			
	Sol yanak	Orta	Sağ yanak
Ön lastik ısı derecesi	25	25	28
Arka lastik ısı derecesi	27	27	30
Yavaş bir yarış pisti turu (yaklaşık 1.45 dakika)			
	Sol yanak	Orta	Sağ yanak
Ön lastik ısı derecesi	30	26	33
Arka lastik ısı derecesi	32	30	37
ç hızlı yarış pisti turu (yaklaşık 1.38 dakika)			
	Sol yanak	Orta	Sağ yanak
Ön lastik ısı derecesi	35	29	40
Arka lastik ısı derecesi	43	39	48

sağ yanakları sürekli kullanılan ortasına göre daha serin olur bu da yatışlarda yol tutuşunun azalması demektir. Uzun süreli düz hatta kullanımdan sonraki ilk virajlara yavaş girin, temponuzu ve yatış açınızı yavaş-yavaş arttırın.

Metzeler Karoo Hakkında bazı yorumlar www.ikiteker.org e-posta listesinden alınan g r şler:

Tamamıyla çelinc yapmaya yönelik bir lastik. Asfaltta kullanamazsınız. Bir ara Emre Odabaşı'nın XRV750'sine takmıştım. Her çelinc sonrası çıkarıyorduk. Saygılarımla.

Mahmut Kocur

...

Karoo'nun offroad'u büyük endurolar için iyi. Asfaltta gürültülü ve konforsuz virajı ve frenajı asfalt lastiklerine göre tabii ki kötü, ama %50 offroad uyumlu bir lastik için her bakımdan yeterli özellikte ve büyük endurolar için en başarılı offroad lastiği. Alternatif Continental TKC 80 asfaltta biraz daha konforlu, fakat arazide biraz daha zayıf. Ama tur için fazlasıyla yeterli. Karoo yaklaşık 5000 km dayanıyor, TKC ise 8-9000 km. Yurt dışında bunlara alternatif 2-3 marka/model daha var ama Türkiye ye gelmiyor, gerekte yok zaten...

Emre ODABAŞI / İstanbul

...

Enduro 3 kuru toprakta iş yapar, bence TKC 80 en iyisi. Ya da Mitas da bir alternatif var, ben KTM'de günlük hayatta kullanıyorum. E09'du sanırım modeli. www.mitas-barum.de de modelleri görebilirsiniz. Fiyatlar için de Fanmoto'yu arayabilirsiniz. T: 212 2850888 Liste fiyatından min. %20 indirim iste. Metzeler içinde şu anda Daytona motor peşin fiyatına kredi kartıyla 6 taksit yapıyor. T: 212 2656065 Conti TKC 80 için Taurus motor- Mahmutbey T: 242 3238720 EMOK üyesiyim dersen %13 indirim yapar. Bütün firmalara benim adımla verebilirsin hatta indirimleri de benim bildirdiğimi söyle, yalanlayamazlar.

Emre Odabaşı

...

Karoo toprakta, çamurda ve karda çok çok iyi... Hatta farkı anlattım sana, kendini çok iyi hissediyor insan. Lakin asfaltta ve özellikle ıslak asfaltta inanılmaz kötü. O yüzden 7 ay önce kaza geçirip motoru kırdım. Uzun yol gürültüsünü şöyle tarif edebilirim. Tek başıma gittiğim yolda iki motor sesi oluyor. Kondağı kapatıp motoru salınca uğultuyu çok net duyabiliyorsun. Eğer toprakta ani gazlarla yere şekiller çizmek istiyorsan dişler kopabiliyor, onun dışında asfaltta uzun yol yapınca (500 - 600 km) lastiğin yavaşça eridiğini hissediyorsun. Bir de gazı fazla açıp kalkınca kesinlikle patinaj yapmıyor, tek teker gitmeye başlıyorsun.. Önerme konusunda birşey diyemem. Ben Tourance ile dönüşümlü kullanıyorum. "Tercihlerini düşün" derim. Bu arada son süratini bayağı bir düşürüyor. 170-190'la giderken titremeyen motor 130'da şerit değiştirmeye başlayınca paşa paşa 120'ye düşüyorsun.

Gökhan

...

KAROO, benim çelinc dostum... Ancak bazı yerlerde artık yetmiyor. Ama bizim girdiğimiz yerlere girmeyeceğini düşünerek, ve de asfaltta yol yapacağını düşünerek "Alabileceğin en iyi OnnRoad/Off-Road lastiğidir" diyebilirim. Ha bunun yanında MT21 Pirelli de var ancak onu bulabilir misin, bilemiyorum. Yalnız KAROO'nun Offroad özelliği daha ağır basıyor. Çünkü anayolda yüksek gürültü, şiddetli titreşim gibi özellikleri çok fazla. Bir de makinanın ağırlığı ve kullandığın yerle ilgili olarak arka lastiğin aşınması oldukça fazla. 9-10 bin gibi bir sürede arka lastik kullanılamaz hale gelebiliyor. Ama yol tutuş, bu lastiğe göre oldukça başarılı. (Çok güvenme ama) Tatlı bir kaydırma yaparak, virajı eğlenceli hale getirebiliyor. Toprak ve çamurda ise oldukça başarılı. Eğer MT21 alacak olursanında KAROO gibi üstün özelliklerinin yanında arazi performansının daha iyi olduğunu kullanan arkadaşlardan duydum. DOT özelliği ile yola da gelebilen bir lastik. Bunlar dışında alternatifin TKC 80. Ancak onun yol özelliği diğerlerine göre biraz daha fazla. Tabii toprak ve çamur özelliği daha düşük.

Zafer Yangın Suzuki XF650

İKİTEKER

Hazırlayan → Halil Karabulut 2003

Anı Taşucu G mr k ve Ferry Rezaletleri Derlemesi...

Selam Arkadaşlar...

Daha yeni başladık!... Bundan sonra, mesajlarımı okumadan silmeniz bile ciddi vaktinizi alacak! Zira yağmur gibi g ndereceğim... Evet.. Tahmin ettiğiniz gibi buradaki iş yoğunluğum yok denecek kadar az... Hatta part time fason iş bile almayı, ciddi olarak d ş nmeye başladım... Şaka bir yana, yolculuğumun, muhteşem Taşucu finalini de, yolculuk planlayan arkadaşlara ışık tutması açısından yazmayı bir borç biliyorum... Zira, b ylesine d zensiz ve başıbozuk bir liman y netimini, Hukuk tanımaz bir belediyeyi, bu denli iş bilmez (ya da çok iyi bilir!) g mr k personelini ve g mr k polisini, b ylesine rezil bir ferry işletmesini ve yolculuğunu bırakın T.C. sınırları dahilinde, d nyanın en geri kalmış lkelerinde dahi bulamazsınız... İlk girişimi 1983 yılında yaptığım Kıbrıs'a , bu g ne kadar 7-8 geçiş daha yaptım.. Bunların bir kısmı yine araçlı olduğundan hep buradan yapıldı.. Ancak, bırakın en k ç k bir uygulamanın dahi iyileştirildiğini g rmek, her geçişimde bir nceğini aradığım bir s recin sonucunu da yaşadık!...

Evet, Arkadaşlar... Kıbrıs'a araçla, motorla geçmek, ciddi bir fiziksel gücü gerektiriyor ve hatta Taşucu'na varmadan önce tüm sinirlerinizi aldırmanız, (nasıl yapacaksınız?) işlemler ve yolculuk sırasında, durup dururken katil olmanızı önleyecek ciddi bir öneri... Zaten Taşucu'ndan aracı ile Kıbrıs'a geçme kararı ile ilçeye gelen insanların tümü, araçları ile ciddi bir km yapıp gelmiş yorgun insanlar... Üstüne bitmek tükenmek bilmeyen işlemler ve berbat bir yolculuk, insanların sabır ve hoşgörüsünü çok zorlayan bir durum... Evet bu giriş sonrası , gümrük ve yolculuk maceramı anlatayım...

Kıbrıs'a ferry, cumaları hariç hergün 24.00'de ... Ben Fergün ferry işletmesinin telefonunu bildiğimden daha İstanbul'dayken, telefonla bilgi alıp, pazarlığımı da yapmıştım... (firma iki tane olduğundan tutturabildiğine götürüyorlar.)

- Motor ve yolcu ücreti ne kadar kardeş?
- Motor 30 milyon yolcu 18 milyon abi...
- Aaaa çok pahalı... valla gitmem..(?)...
- Abi hele gel bişeyler yaparız...
- Tamam... Senin adın ne?
- Bora...
- Tamam Boracığım... Kaçta orada olalım?
- Abi dokuz buçuk onu geçirme.. yükleme yapıcaz... (???)

Bu diyalogdan üç gün sonra 18 Temmuz'da yola çıktım ve 22:00 gibi Taşucu'na vardım. (Yolculuğum malum!..) Turşu gibi Taşucu'na geldik zaten küçücük bir yer, ana baba günü... Daracık yollarda koca koca tırlar beklemeye... Havadaki nem dayanılmaz boyutlarda... Suyu içmeniz ile atmanız bir oluyor... Ben doğru Ferry yazıhanesine gittim.

- Bora kim Bora?..
- Benim abi...
- Ha Boracığım, hani senle konuşmştuk.. Şu benim işlemleri yapiversek... Bileti de biraz uygun yapacaktın?..
- Abi tamam da.. Bu iki şirket anlaştı... ortak oldular.. Fiyat bile arttı ama ben sana söylediğim gibi 30+18 milyon yapıcam... Bir de altı buçuk milyon liman harcı vereceksin... Askere yarı fiyat... Sivil-ler 13 milyon veriyor...
- Bora o altı buçuğu hayatta vermem.. Bak elimde kapı gibi Bakanlar Kurulu kararı var... Görevli giden Askeri personelden hiçbir

harç alınmayacak diye..

- Abi... sen bilirsin... şimdi verme... ama paşa paşa alırlar... Burada her gün ne kavgalar oluyor bir bilsen... Daha vermeden giden olmadı... Taşucu Belediyesi bu kararı tanımıyor...
- Tamam... sen bunu alma... Ben onların canlarına okurum.. Öyle şey olur mu?...

"Bu diyalog sonunda bilet alınır... ve hatta gelen zamdan (?) etkilenilmemesinin gizli keyfi bile yaşanır... Triptik işlemi de önceden olduğu için işler bitmiştir bile... Biraz sonra binip gidilecektir..." filan diyorsanız yanılıyorsunuz. Zira macera daha yeni başlıyor. Saat 22:00... 22:30... 23:00... 23:30... Liman çakılı özel araç, tır, insan dolu hiçbir kıpırdama yok... Limanın gümrüklü kısmına bakıyorum.. orası da tır dolu... Daha onlar çıkacak da biz gireceğiz... Allah Allaaah!!.. Ne oluyor yahu? O zaman niye erkenden getirdiler? Filan diye söylenirken tecrübeli olduğu anlaşılan bir vatandaş ile bir diyalog kurulur...

- Abi içerdeki tırlar, Kıbrıs'tan dönüş yapan subayların eşyaları... Daha gümrükçüler muayene yapıyor... Bitince çıkacaklar, siz gireceksiniz...
- Eee niye bu kadar uzun sürdü? Bu gemi buraya akşam 18.00'de gelmedi mi?
- Tamam da abi gümrükçüler mesaiyi 24:00'den sonraya atınca çift ikramiye alıyorlar... Onun için biraz yavaş bakarlarsın... Her gün böyle...
- Yuh olsun be... Ulan böyle şey olur mu?
- Abi daha bu bişey değil.. Polislere 24:00 geçince ikramiye mikramiye yok... Onun için polislere gümrükçülere çok kızıyorlar... Onlarda kayıt esnasında işi uzatıp biz nasıl olsa kalmışsınız siz üstelik ikramiyelisiniz, daha çok kalın diye işi ağırdan alırlar.. Evrakı tam kaşeleyecekken kaşeleri bozulur. On beş dakika onu yaparlar... (????)
- (La havle ve la kuvvete!!... Atilla sakın ol bu kadar da olamaz..) Tamam arkadaş... Sağ ol...

Saat 23:30 gibi motor olmanın da avantajı ile işlemlere bismillah dedik... Gümrük memurunun yanına belgelerimizle gittik... Bir kısaca kontrol... Tabi eksik var...

- Liman harcı makbuzunuz yok beyefendi... girişteki vezneden makbuz alacaksınız...
- Memur bey... ben subayım... görevli gidiyorum.. Bakın elimde Bakanlar Kurulu kararı ve bir sürü emir var...
- Tamam da belediye bunu kabul etmiyor.b. Ödeyeceksiniz... İster-seniz müdürümüzle konuşun..
- Peki... (müdüre gidilir) Müdür Bey... Bakın durum böyle, böyle...
- Komutanım çok haklısınız ama... çare yok vereceksiniz...
- Arkadaş ben bunu ödemiyorum.. Gemiye de biniyorum.. Ne gerekiyorsa yapın...
- Komutanım, bindirmezler... Bindirmeyiz... Gereksiz uzatmayın... Bunu bütün subaylar ödüyor... Geçen bir komutan kavga çıkardı... Ödemedi... Burada kaldı... Parası olmayan izin dönüşü erleri bile almıyorlar... Birkaç gündür jandarmada evinden para bekleyen er-ler var...

Bu son laf üzerine tabi "paşa paşa " ödedik. Evet arkadaşlar. Taşucu belediyesi limana bir gişe açmış. Deli Dumrul köprüsü gibi her geçenden 13 milyon liman harcı tahsil ediyor. Askerden yarı ücret. Üstelik hiç insafı da yok. Parasız eri de bırakabiliyor. Tabi gücünü kanundan alıyor. Uygulamayı sonlandırmak için Bakanlar Kurulu karar almış ama uymuyor. Şu anda mahkeme sürecinde-ler...

Her neyse motoru kapıdan soktuk. Siz gidin polise geçiş yapın dediler. Diğer taraftan polis bankolarının bulunduğu salona geldik.. Aman yarabbim!!.. Salon ana baba günü. Bankoların önü kuyruktan yıkılıyor!... "Atilla sakın ol!" dedik kendi kendimize." Seni alma-dan herhalde gidemezler..." Kuyruğa geçtik... Artık zaman duygusu biraz dumur oluyor... Belki beş dakika sonra belki de yarım saat sonra şükür Allah'a sıra geldi... Polise evrakları uzattık... Kağıtların boş tarafına da dolu tarafına da uzun uzuun bakıp , artık iş-

lem yapmaya karar verdiği esnada.. U da ne?... Elindeki kaldırım taşı gibi makenizmalı kaşeleme aleti adamın elinde dağılmasın mı? Güler misin? Ağlar mısın? Yoksa sabaha mı bırakırsın... Masanın üstüne bir tane yay bir pim ve kaşenin basıldığı lastik yazılı kısım yayıldı kaldı... Amcamın canı çok sıkıldı(?)... Başını iki yana salladı ve kalktı gitti. iki- üç dakika sonra elinde bir tornavida ile geldi.. Başladı dağılanları toplamaya.. Ben de bu arada "Amcamım, hazır dağılmış şöyle elinle lastiği kağıdın üstüne bastırırsen de iş görür" filan diyim diye düşündüm. Hemen vazgeçtim, hem kafasını karıştırmayayım hem de işin sonunu bir alayım diye bekleme kararı verdim... Bu arada zaman gürül gürül akıyor... Saat bir oldu ve dışarıya araçtan ve tırdan yıkılıyor!... Neyse, kaşe bir sonraki bozulmasına dek, tamir oldu. Kağıtlarım onaylandı ve polis faslını bitirdik. Bir yarım saat daha, gümrük memuru giriş kayıt sırası, muayene memurunu saklandığı delikte bulma arayışları, bulunmasını müteakip hiç görülmeden muayene yapılması ve Allah'ıma şükürler olsun yarabbim!.. Geminin kapısı...
— Arkadaş ,benim lastik patlak... Motoru aşağıya indirmeyelim, şu boş yerde bağlayiverelim, ben de yardım edim?!...
— Olmaz... Yasak... Asansörle aşağıya inecek..
— Ama aşağıda kalırım, sabah çok zorlanırsınız.. Bak şurası çok müsait.
— Olmaz dedik ya? Aşağı indireceğiz..
— Ulan senin.*!!!!*.....

(Film kopar, bir gümrük memuru ve kaptan kılıklı bir herif gelir, iş tatlıya bağlanır, ama benim teklifimde olmaz, biraz daha dipte merdiven altında bir yere motor bağlanır!!..) Motorun bağlanmasından sonra, süratle, sırf bu berbat gemi yolculuğu için, motoruma yüklediğim bir adet plaj şezlong minderini, bir adet uyku tulumu ve bir adet yastık (levet yastık!), özenle motordan alarak ve güverteye çıktım... İnsanlar genellikle benim gibi tecrübeli olmadıkları için, yorgun argın bu pis geminin neresinde ve nasıl sabahı edeceklerinin şaşkınlığı ile sağa sola koştururlarken, güvertenin, henüz işgal edilmemiş en havadar ve en mutena köşesine, plaj minderimi açtım... Herkesin şaşkın, ama böyle bir şeyi düşünmemiş olmanın verdiği pişman bakışları altında, uyku tulumumun içine girdim. Yastığımı da başımın altına aldığımda saat sabaha karşı 02:30'du ve daha tırları yüklenmesine henüz başlanmamıştı...

Tabii nasıl uyuduğumu tahmin edebilirsiniz... Sabah 08:00 gibi güneşin yakmasıyla birlikte uyandığımda, bütün güverte, bulabildikleri kağıt, kumaş veya gazete parçaları üzerinde, yorgunluktan ve uykusuzluktan artık baygın düşmüş insanlarla doluydu... Tabii bu görüntü, çok rahatsız edici ama manzara bu... Yolcu salonu denilen salona koydukları, kolçaklı yatmayan son derece dar ve alçak koltuklarda ancak dik bir konumda oturabilirsiniz.. Kaldı ki kapasite yetersiz... numara yok... geç kalan başının çaresine bakıyor... (benim gibi)

Saat 08:45-09:00 gibi Girne limanına yanastık... Yol ve gümrük macerası bitti... Sonuç olarak bu yolculuğu yapacaklara önerilerimi özetlersek:

- 1- Triptik mutlak İstanbul'da yaptırılacak..
- 2- Güvertede yatmak için malzeme getirilecek, ancak eliniz biraz çabuk tutulacak, yoksa serilecek yer de bulamayabilirsiniz..
- 3- Kolay kolay sinirlenilmeyecek, sakin olunacak, her olaydan mutlu olunmaya çalışılacak,
- 4- Mümkünse Adana, Mersin gibi yakın illerde konaklanıp, gece 23:00 gibi gelinecek
- 5- Gemideki su ve yiyecek ihtiyacı yanınızda olacak
- 6- "Bunlar da ne ki?" diyenlere, daha da fazla ızdırap, sefillik çekmek ve macera yaşamak istiyorlarsa, yine her gece Mersin'den 20:00 de kalkıp tam 12 saat sonra Magosa'ya varan "BOZCAADA" ferry tavsiyesinde bulunulacak!!...

Arkadaşlar, Kıbrıs'a araçla gelmek maalesef böyle!.. Ancak girişte biliyorsunuz pasaport gerekmiyor, Nüfus kağıdı yeterli... Yurtdışı harcı yok ve Kıbrıs mutlak görülmesi gereken bir yer. "Biz ne zorluklar yaşamışız, bunlar bizi yıldırılmaz." diye düşünüp buraya mutlak bir gezi planlamalıyız... Triptiğe ve kalıcı hiçbir belgemize K.K.T.C damgası basılmıyor... Yani ilerdeki Yunanistan çıkışlarına bir engel yok... Ben gezi planı, kamp veya kalma yerleri ile ilgili altyapıyı oluşturmaya başladım bile...
Hepinize sevgiler sunarım..

Yazan → Atilla Karasu Temmuz 2002 / G zelyurt
536 5202222

Deneyim Aprilia V2 1000cc ROTAX motorlarının yağ değişimi hakkında bazı bilgiler...

Aşağıda adı geçen kaynakta ratladığım bilgiler ilgimi çektiği için çevirip sizlerin bilgisine sunmayı istiyorum. V2 1000cc. motorlar, bilindiği zere Aprilia'nın Caponord, RSV Mille, Mille R, Futura ve SL Mille(Falco), Tuono, Mana modellerinde kullanılmakta olan Avusturyalı motor reticisi Rotax kaynaklı bir motor serisidir. Bu motorların yağ haznesi motordan ayrıdır ve motora sağlam bir plastik hortum ile bağlantı yapılmıştır. Aşağıda yer alan fotoğraflarda model olarak kullanılan motor SL Mille(Falco)'dir. Vidaların tork değerleri ise Aprilia RSV Mille kitapçığından alınmıştır.

Öncelikli olarak sıcak motor yağı insan derisinde yanma gibi yavaşsalsal tehlikeler oluşturabileceğinden, boşaltma işleminin motor ilikken yapılması tavsiye edilir:

-Yağ tankının altında kolayca bulunabilen bir noktada olan "yağ boşaltma 1.vidası" sökülerek tankta bulunan yağ bir kaba alınır. Bu

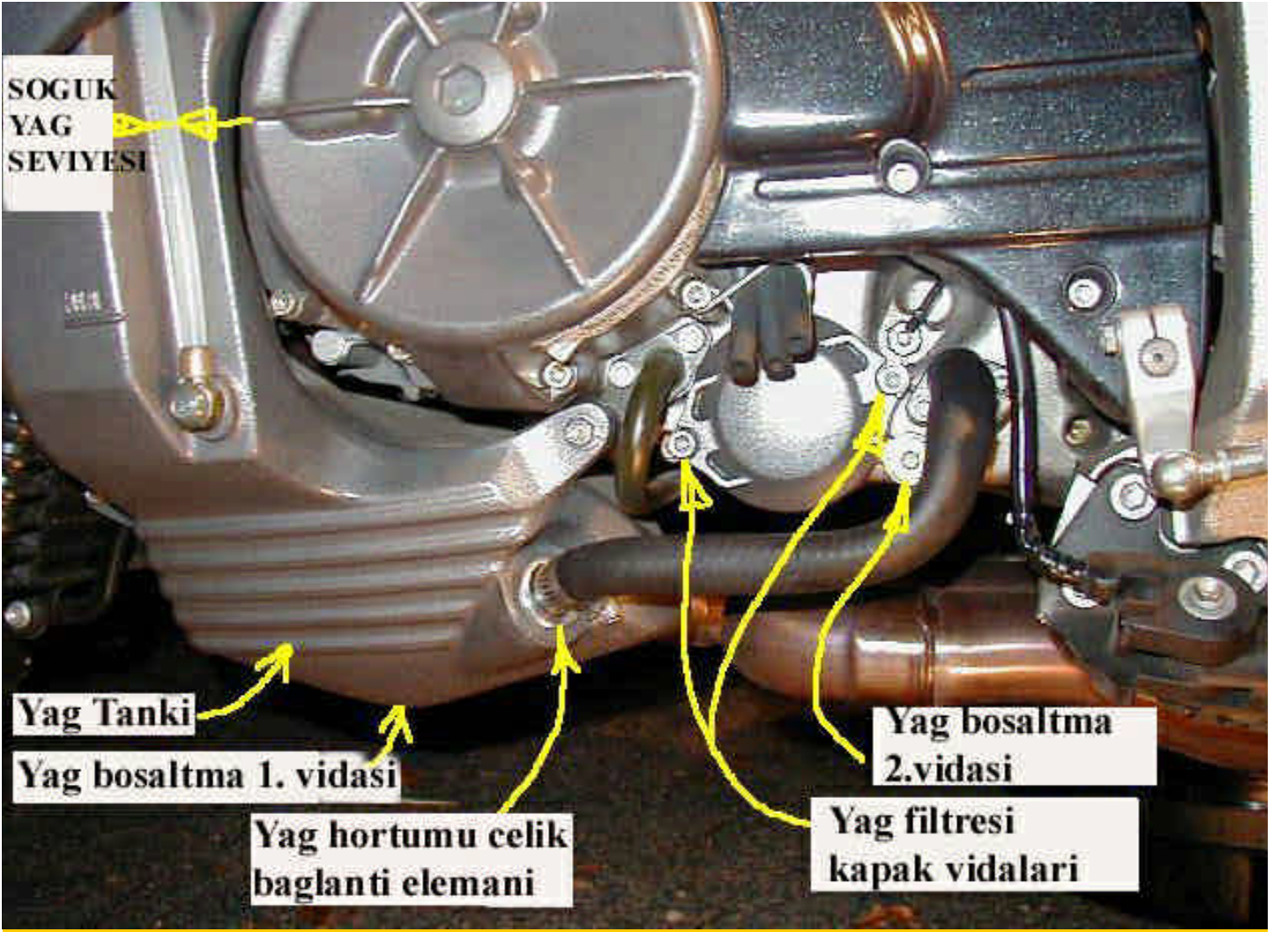
vidanın tekrar sıkılması 1,5kg'lık bir torkla yapılmalıdır.

-Motor gövdesinin üzerinde yer alan "yağ boşaltma 2.vidası" fabrika çıkışında çok sıkılmasa da zaman içerisinde sürekli sıcaklık görmesi yüzünden bloğa kaynarçasına yapışabilmektedir. Bu yüzden motor yeni ise baştan bir allen anahtarı ile gevşetilip tekrar torkunda sıkılması önerilir (1,2kg.). Eğer çok sıkışmış ise bir hava tabancası ile açılması tavsiye edilir. Vidayı kırmamak burada en dikkat edilmesi gereken noktadır. Mıknatıs özelliğine sahip olan vida, üzerine metal parçalarını toplar. Tekrar yerine takılırken temizlenmesi tavsiye olunur.

-Yağ filtresi kapağının arkasında Champion tarafından üretilen ve Aprilia tarafından 14 USD'ye(ABD fiyatıdır) satılan bir yağ filtresi bulunmaktadır. Filtre sıkışmış olabileceğinden dikkatlice yerinden çıkarıp, içine yağ doldurduğunuz yeni filtre elemanını yerine takınız. Kapaktaki o-ring tekrar kullanılabilir. Her yağ değişiminde, maliyeti arttırsa da yeni filtre kullanılması önerilir. Filtre 3kg.'lık tork ile sıkılacaktır.

-Yeni koyulacak motor yağı, motor yan ayakta iken konursa; resimde görülen "Soğuk Yağ Seviyesi"ne kadar doldurulmamalıdır. Mümkünse motor birisi tarafından dik tutulurken yağ konması ve de yağ ekledikçe süzülüp yağ deposuna inmesinin beklenmesi önerilir.

-Kullanıcı manueli motor yağ seviyesinin motor sıcakken (15-20 dakika kullanılmış ve stop edilmiş motor ile) ölçülmesi gerektiğini söylerken, internet canavarı olan kullanıcılar soğukken ölçülmesinin, yağ depoya süzülüp için daha doğru sonuç verdiğini söylüyorlar. Bu satırların yazarı ise; motorda olabilecek 50cc. yağ artışı



➤ LSMille motoru

ya da eksisinden çok daha önemli şeyler olduğunu, bunun için en-

dişe duyulmaması gerektiğini belirtmiş.



➤ LSMille motoru

• The owner's manual says oil change interval is first 600 miles, then every 4500 miles (2300 miles if you race the bike).

• The owner's manual says to use 15W-50 weight oil.

• I've been changing my oil every 3000 miles, and using 15W-50 Mobil 1 (synthetic) since the 3,000 mile mark. In my opinion, the engine was not broken in fully by 600 miles by far, so I used regular non-synthetic oil at the first service. Lately (7,500 miles), I've been experiencing some clutch slippage in 2nd gear, so I'm going to try a different oil.

• Update July 2001: I replaced my clutch at 7,500 mi and have been using semi-synthetic ever since. Motul 3100 last year and Torco semi-synth this year. 11,500 miles and no clutch slippage yet, although it is harder than ever to get it into neutral now with the Torco oil.

D z g n frenajda dikkat edilmesi gerekli nokta:

OMM ARA eğitiminde Paolo Volpara; fren konusunda eğitimli bir sürücü ile eğitimsiz arasındaki farkı "fren esnasında dahi ileriye (ufka) bakan sürücü önüne bakana oranla daha iyi fren yapacaktır" biçiminde açıklamıştı. Örnek olarak verilen abartılı fotoğraftaki sürücünün gözlerine dikkat edilirse motoru durdurduğu halde hala ufka delici bakışlar attığı gözlemlenebilir. **IKITEKER**

Çeviren → Sinan zgen

Kaynak → http://www.geocities.com/sl_mille/oil.html

Şimdi gezi zamanı!



Fotoğraf ↗ Sinan Özgen

İKİTEKER 04

Bu sayıda emeği geçenler

- **Scottoiler** Ateş Erim
- **Lastik hakkında herşey III** Halil Karabulut
- **Taşucu g mr k rezaletleri zerine** Atilla Karasu
- **Aprilia V2 1000cc ROTAX motorların yağ değişimi** Sinan Odabaşı

Edit r 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 05

Gelecek sayıda

- **Bu sayının içeriği hen z tamamlanmadığı için yayınlamayıyoruz.**

ikiteker e-zine'e katkılarınızı bekliyoruz.

**Gezi, Anı, Test, Deneyim, İpucu, Fotoğraf vs.
İstediğiniz konuda yazın ve g nderin.
Yazılarınızı MS Word,
fotoğraflarınızı JPG formatında
g nderebilirsiniz.**

www.ikiteker.org