

# İKİTEKER

İKİTEKER.ORG | MOTOSİKLET E-ZİNE | PARA İLE SATILMAZ | AYDA BİR YAYINLANIR | HAZİRAN 2003 | SAYI 06

## bu sayıda

- **Motosiklete Giriş** Donald Duck
  - **Avrupa Turu** Seçkin Şahin
  - **Benelli** Serdar Genç
  - **Karbüratör** Timuçin Kanatlı
  - **Karenaj** Turgut Çırpanlı
  - **Slime** Sinan Özgen
  - **Sahibinden '57 BMW (Bölüm II)** İbrahim Mehter
- ve daha fazlası...



Kapak Fotoğrafı → Sinan Özgen - Barcelona

# Eğitim

## Motosiklete Giriş

**Malumunuz, sevgili Reşat Arbaş (Nam-ı diğer Donald Duck) her hafta yeni bir bölümü ile www.ikiteker.org'dan "Motosiklet Teorileri" yazı dizisini sunuyor. Geçen haftalarda yayınlanan "Motosiklete Giriş" yazısını özellikle motosiklete yeni başlayanları doğru yönlendirmek adına dergimizde de yayınlamaya karar verdik. İlginize...**

**Donald\_Duck bildirdi: "Uzun süredir motosiklete yeni başlayan, başlayacak olanlardan gelen sorular ve bu konudaki kapsamlı bilgiye ulaşımın son derece kısıtlı olması beni düşündürüyor, üzüyordu. Sonunda bu konuya el atmaya ve "Motosiklete Giriş" başlıklı bir yazı döşenmeye karar verdim. Beğenmeniz ve işe yaraması umuduyla..."**

**Yeni motorculara...** Bir süredir "Motosiklet Teorisi" adı altında derlediğim bir yazı dizisi sürdürdüğümü biliyorsunuz. Bu dizinin amacı yeni başlayanları bu dünyanın teorisi, felsefesi ve boyutlarıyla tanıştırmak olduğu gibi tecrübeli, bilgili motosiklet sürücülerini de pratik dünyanın dışındaki evrene taşımaktır.

Biliyorsunuz dizi sürüyor, karşılıklı yazışmalar ve bilgi alışverişi ile daha da zenginleşip serpiliyor... Ancak bu arada motorla yeni tanışanlar, heveslenenler, hiç motora binmemiş ve bu maceraya atılmak isteyenler de var aramızda. Sayıları azımsanmayacak boyutta ve aslında Motosiklet Teorisi" yazılarına oldukça ilgi gösteriyorlar.

Dolayısı ile yeni bir konuya girmem gerekiyor, ki oldukça çetrefilli, "Motosiklete Giriş" diyorum buna. Burada bu işe nasıl başlamak lazım, neler yapılmalı, antrenman teknikleri konularına sadece kısaca değineceğim ve yeni başlayanların özellikle "Motosiklet Teorisi"nin yayınlanmış bütün bölümlerini okumalarını, anlamalarını, anlaşılmayan şeyleri sormalarını ve devamını [www.ikiteker.org](http://www.ikiteker.org)'dan takip etmelerini isteyeceğim.

**Nasıl başlanır?** Motosiklet bir gün ansızın insanın kanına giriverir ve kendinizi gelip geçen motorlara bakarken, dergilerde resimlerini karıştırırken, TV de yarışlarını izlerken bulursunuz... Bu sihirli anı hiçbir zaman hatırlayamazsınız, hatırladığınız anda daha eski bir anı canlanacaktır zihninizde motosiklet aşkı ile ilgili.

Bu aşka mağlup düştünüz ve artık bir motosiklete atlayıp kanatsız bir uçuşa geçme, yuvadan, kafesten çıkma arzusu ile yanıp tutuşuyorsanız pek iflah olma şansınız yoktur. İllaki bu dünyaya düşeceksiniz. Bizler de dilimiz döndükçe elinizden tutmaya çalışacağız. "Biz" diyorum çünkü yeni motorcuların elinden tutmak tüm motosiklet camiasına düşen bir görev.

Önce bazı kavramlar üstünde duracağım, ki birincisi bunun bir "Spor" olduğudur. Yani hiç bilmeden sahaya çıkıp tenis, beyzbol oynayabilir misiniz? Kurallarını incelemeden, felsefesini bilmeden Yağlı Güreş, Aikido ya da Judo minderine çıkabilir misiniz? Tabii ki hayır. Bu sporun en egzantrik tarafı bir sahası, minderi olmayışı ve olayın spor bilinciyle uzaktan yakından ilgisi olmayan diğer insanlar arasında geçmesidir ki biz bu ortama "trafik" diyoruz.

İkincisi öğrenme eğrisinin gösterdiği dalgalanmalardır. Başlangıçta çok zor gibi gelir, sonra çok kolaylaşır bir den, sonra zorlaşır ve böyle bir zikzak gider. Ta ki düz bir çizgiye ulaşana kadar. Ve hiç bitmez. Bugün en usta sürücüler bile hala bir taraftan motosiklet kullanmasını öğreniyor, hiç şüpheniz olmasın. Ve bu sizi korkutmasın, bu sporun en güzel tarafıdır.

Üçüncüsü, motosiklet sürüşünün bir "mücadele" oluşudur. Fizik kurallarıyla, kendi vücut ve zihninizin sınırlarıyla, öğrenme ve motor kabiliyetinizle\*, makineyle, tüm anlamıyla çevre ve doğa koşullarıyla mücadele.

larla mücadele.

Dördüncüsü ise "genç" ve fiziksel-mental olarak tam sağlıklı olmanız gerekliliğidir. Gençlik görel bir kavram doğal olarak, ben 25 yaşında ihtiyarlar ve 75 yaşında gençler tanıyorum. Motosiklete başlamak için asgari yaş sınırı diye bir şey yoktur.

**Başlamadan önce gerekli olan şeylere gelelim.** Bisiklete binmesini bilmeniz gerekiyor... Otomobil kullanmasını da bilmeniz gerekiyor. Bu yalnızca benim kanaatim değil tabii, ABD'de ve batılı birçok ülkede ciddi motosiklet okullarının hiçbirine bisiklete binmeyi bilmeyeni ve otomobil ehliyeti olmayanı almazlar.

Bisiklet motosikletin anası, otomobil de babasıdır. Ailesi ile iyi bir dostluk kurmadan kızları (ya da oğulları) ile nişanlanmayı aklınızdan bile geçirmeyin.

Bununla birlikte şunu da bilin ki motosiklet "motorlu bisiklet" değil, "iki tekerlekli otomobil"dir. Yani bisiklet ve otomobil kullanmasını bilmek bu şeytan icadını kullanabilmeniz için yeterli değildir, tamamen yeni bir dünya ile karşı karşıyasınız.

**O zaman sıra geldi bir motosiklet seçmeye...** "Motosiklet Teorisi" dizisini okumakta iseniz, bu işin mekaniği hakkında epey bilgi sahibi olmuştunuzdur. Motosiklet, kendi başına ayakta duramayan, eksik bir makinedir. Onun tamamlayıcı parçası sizsiniz. İkiniz ortak tek bir makine oluşturursunuz. Otomobil tecrübesinden tamamen farklıdır. Otomobildeki sesini bile duymadığınız, çok meraklı değilsiniz nerede nasıl çalıştığından haberiniz olmayan makine burada bacaklarınızın arasındadır. İçi ağızına kadar benzin dolu bir tank dizleriniz arasında, ön tekerleğe bağlı tamamen ortada bir mekanizma ellerinizdedir. Bir yandan vites değiştirmek, arka ve ön freni zamanında ve uygun basınçta kullanmak, bir yandan da maalesef dümdüz ufuktan ufka uzanan yollar henüz inşa edilmediği için sağa sola dönmek zorundasınız.

İşte mücadele daha burada, mental düzeyde başlar. Daha başka türlü bir mücadeleye ihtiyacınız var mı? Cevabınız "evet" ise hemen gidip 250cc üstünde kocaman gösterişli bir motor seçin... Hele "ölüme meydan okuma" gibi bir merakınız var da pahalı bir intihar planlıyorsanız 600cc'den başlayan "super sport" bir motosiklet sizin için biçilmiş kaftandır.

Bu su katılmamış gerçekleri özellikle sizi ürkütmek için yazıyorum.

İlk seçeceğimiz motosiklet her şeyden önce hafif ve kıvrak olmalıdır. Boyu-posu size uygun olmalıdır. Bunları nasıl anlayabiliriz; şöyle. Motora oturun, hop bir dakika, bir dakika... Motora nasıl oturulacağını anlatmadım daha değil mi? Anlatayım...

Motor yan destekte olmalıdır... Orta destekte ise, bilen birine söyleyin indirsin. Motorun sol yanına yanaşın, uzanıp elciklerden tutun ve sağ elcikteki levreyi (ön fren) dört parmağınızla sıkın. Şimdi dikkat, özellikle motor biraz yüksekse motora sağ bacak atılarak Malkoçoğlu gibi binilmez. Seleyi varsa yan çantaları, arka stop lambasını filan çezebilir, hatta kırabilirsiniz. Şöyleki, sağ ayağınızın topuğu kıcınıza degecek gibi dizinizi bükün. Şimdi "dizinizle" binin. Ayaklarınızı yere basın, motor düz bir yerde tabii ve freni bırakın... İsteddiğiniz kadar sırtabilirsiniz.

Bindiniz... Her iki ayağınızın tabanı yere tam basıyor mu? Basmıyorsa aynen inin... Basıyorsa iyi... (Şimdi motorun vitesi boşa olsun-tabii ki motor çalışmıyor) ayaklarınızın topuğunu yerden kaldırmadan dizlerinizi açarak (yerden güç alıp dizlerle iterek) motoru yavaşça geriye itin. Bacaklarınız dümdüz ileri uzanmış, ayak topuklarınız yerde olsun. Şimdi yine dizlerinizi kırarak motoru öne çekip başlangıç pozisyonuna gelin. Bu hareketi dört beş defa tek-

\* "Motor kabiliyeti" insan psikolojisi ve tip ta kullanılan bir tabir. Sahip olduğunuz bilgiyi mekanik bir duzenege uygulayabilme yeteneğinizdir. Paten, Ucak, Bisiklet, Kayak, Otomobil vb. Araçları kullanabilmek için bu "ham" yetenege sahip olmanız ve usanmadan tekrarlayıp geliştirmeniz gerekir.

rarlayın... Kollarınızdan güç almadan, ıkınıp sıkılmadan rahatça yapabiliyorsanız mesele yok. Boyu size uygun ve yeterince hafif demektir. Birden fazla motor varsa hepsinde deneyin, hangisinde en kolay yapabiliyorsanız o sizin motorunuz olmaya aday adaydır. :)

Gelelim motorun hacmine, gücüne... 50cc'den başlamak üzere bütün motosikletler (scooterlar da dahil olmak üzere) size trafikte yetecek güç ve hızı sağlayacak yetenektir. O yüzden aman "50HP'den aşağı olmasın, bu 25, öbürü 35, o zaman 35HP alalım" filan gibi bir kaygıya kapılmayın. Bu kaygı yarının problemidir ve yarın sizden 10,000km uzaktadır. Kaba bir ölçütle, alacağınız motosiklet 250cc'den büyük olmamalıdır. Bununla beraber 125 ya da 250cc "başlangıç motosikleti" değildir, ömür boyu zevkle kullanabileceğiniz, her işinizi görebilecek bir makinedir.

Scooter (örneğin Vespa) da bir motosiklettir, üstelik otomatik vitesli ve kullanması öğrenmesi en kolay, en ucuz makinelerden biridir. Günlük kullanımınıza uygun olabileceğini düşünüyorsanız, hiç endişelenmeden bir scooter edinip motor dünyasına kestirmeden girmeniz mümkündür.

Scooter yolunu seçmediğimizi varsayıp, devam ediyoruz...

**Sıra motosikletin tipine geldi...** Burada konfor ve hakimiyet bir numaralı tercih kıstasıdır. Dedik ya hani motosiklet sürüşü bir mücadeledir diye, siz motosikletin bir parçası olacaksınız diye; işte hakim olabilmemiz için, bir parçası olabilmemiz için önce doğru dürüst bir oturma pozisyonunuzun olması lazım.

Motorda temel olarak üç oturma tarzı ve bu tarzlara göre birkaç ana model vardır. (Örnek olarak verdiğim modeller başlangıç için değil, motorun tipi hakkında bilginiz olsun diye verilmiştir)

1) Ayaklarınız oturduğunuz yerin gerisinde; Ağırlık: Ellerde ve seledede. Amaç: Kısa süreli gezi, sportif, aktif sürüş tarzı, sürat yarışları. Kategori: Sport, Super Sport, Racing, Drag Örnek: BMW R1100S, Yamaha YZF-R6, Honda CBR600RR

2) Ayaklarınız oturduğunuz yerin altında; Amaç: Orta-Uzun süreli gezi, konfor, sportif geziler, mukavemet yarışları. Ağırlık: Ellerde, seledede ve basamaklarda. Kategori: Touring, Sport Touring, Dual Sport/Dual Purpose/ Enduro, Kros, Motard, Street(Cadde), Standart, Gezi Örnek: BMW K1200RS, R1150R-RT; Yamaha TDM850, TT600; Kawasaki KLR 650, Honda Goldwing, Nighthawk, KTM serisi endurolar.

3) Ayaklarınız oturduğunuz yerin önünde; Ağırlık: Seledede. Amaç: Orta-kısa mesafe gezi Kategori: Gezi, Cruiser, Chopper Örnek: Harley-Davidson, Indian, Yamaha Roadstar/Royal Star, Kawasaki Vulcan, BMW R1200C

Tabii ki bu amaç/kategori tanımları genel kullanım-tasarım ölçütlerine göredir. Bir racing motorla dünya turu yapabilir, bir Harley Davidson'la kıvrımlı bir yolda bütün Sport Bike'çıları utandırabilirsiniz. Ama bu istisnalar yine de bizim sıralamamızı değiştirmez.

Gördüğünüz gibi bu tarzların içinde başlangıç motorundan beklediğimiz özellik sadece 2 numaralı tipte, "Ayaklarınız oturduğunuz yerin altında" tipinde mevcut. Çünkü bu tiplerde ağırlığınız üç kontrol noktasına dağılıyor, fiyat olarak en ulaşılabilir ve amaç olarak bizim hedefimize nişan almış vaziyettedir.

Demek bir enduro ya da standart/cadde turu motor seçeceğiz, 250cc'den büyük olmayacak, ayaklarımız yere basacak, tarif ettiğim deneyi yapar, başarılı ve konforlu hissedeceksiniz kendinizi... İşte aday motor.

Diğer istediğimiz özellik hesaplı olması. Yani iyi bir ikinci el ya da kesenizi zorlamayacak bir sıfır motor olacak bu. Garanti süresi dolmamış bir ikinci el, yani en az bir-iki sezon hiçbir mekanik so-

run çıkarması söz konusu olmayacak bir kullanılmış motor idealdir.

Burada değinmek istediğim bir başka motor daha var ki o da kros motorudur. O da 2. tarza giriyor. Ancak bu motorları üzerlerinde ışık, sinyal, korna vb. Teçhizat olmadığından ve lastikleri asfaltta son derece az tuttuğundan normal trafikte kullanamazsınız. Muhakkak arazide kullanmanız, bir taşıyıcı ile parkura gidip gelmeniz, özel tekniklerini bir hocadan öğrenmeniz gerekir. Biraz meşakkatli bir yol ve genel motosiklet meraklısına tavsiye etmiyorum. Ama, motosiklet öğrenmek ve ileride rahat etmek için bir numaralı yol olduğunu da bilin. Özellikle otomobil tecrübesi olmayan yaşça gençler için bulunmaz bir spor, harika bir eğlencedir.

**Pekala, bir motor edindik.** Ve parkura çıkmak için heyecalanmaya başladık. Daha durun bakalım motosikletin en önemli parçalarını daha almadık... Tam kapalı bir kask, çizme ve eldivenler motosikletin parçasıdır. Bunlarsız motora binmeyi aklınızdan geçirmeyin. Daha gerisi var tabii kulaklık, ceket, pantolon, böbrek koruyucu vs. vs. Ama temel kuşam bu üçüdür. Tam kapalı bir kask, motosiklet çizmesi veya bilekleri de koruyan iyi bir bot ve eldivenler size başlangıç antrenmanları için yeterlidir.

Sigortaya sıra geldi... En azından mecburi trafik sigortası yaptırıcaksınız. Bunsuz motora dokunmayın bile. Sıfır aldıysanız, tam teşekküllü kazık bir sigorta motorun bir parçası olarak edinilecek... Motorun fiyatını düşünürken bunu da göz önüne almalısınız.

Herşeyinizle hazırsanız sıra binmeye geldi demektir. Bu iş için en sağlam yol, bulabiliyorsanız bir eğitim kursuna yazılmak, kapalı pistte tüm incelikleri bir hoca nezaretinde öğrenmek ve ehliyet almaktır. Bu imkân yoksa, bir bilen arkadaşınız size başlangıçta yardımcı olacak çaresiz. Kendi motorunuzla veya kendi motoruyla.

Bir kurs bulamadığınızı ve ikinci şıkka mahkum kaldığınızı varsayıyorum. "Kocadan Hoca Olmaz" Donald sözünü unutmayın. :) Eş dost panik ve endişe içinde size neye nereden başlayacağınızı anlatmakta güçlük çekecektir muhtemelen. Çünkü bilmek ve öğretmek arasındaki fark gece ve gündüz gibidir. Kısa sürede sinirler bozulabilir...

İşte o yüzden şu aşağıdaki "**Temel Donald Kursu**"nu hazırladım... Aynen takip etmeniz büyük fayda görüyorum... :)

Asfalt, trafiği olmayan 30x80m gibi bir boş alan buluyorsunuz... Motor tecrübesi olan sabırlı arkadaş(lar)ınızla berabersiniz. Kendinizi cin gibi hissediyorsunuz, sabah saat 8-9 gibi... Birinci gün...

1) Motora binin ve çalıştırmadan yukarıda tarif ettiğim testi birkaç kez yapın. Bu sizi ağırlığa hazırlayacak.

2) İnin, şöyle biraz çömelip kalkın, kollarınızı yana açıp sağa sola dönerek azıcık ısının.

3) Şimdi motora binin, motor boşta (vites), çalışmıyor. Arkadaşınız sizi arkadan yürüme hızında itiyor, siz ayaklarınızı basamaklara alıyorsunuz, sırtıyor ve birşeyler anlamaya çalışıyorsunuz. Yaklaşık 50m.

4) Dönün, aynen geriye...

5) Tekrar 3 ve 4 ve 2.

6) Motoru çalıştırın, vites bo=ta. Debriyajı sonuna kadar sıkın ve 1'e takın vitesi. Şimdi yavaşça debriyajı bırakmaya başlayın. Motor harekete geçmeye ve aynı zamanda da bayılmaya başlayacaktır. Azıcık gaz verip, bayılmamasını sağlayın ama debriyajı hiçbir zaman tamamen bırakmayın. Oldu mu? Debriyajı yine sıkın. Yine yavaş yavaş bırakın, azıcık gaz verin biraz yürür gibi oldumu yine debriyajı sıkın. Böyle böyle debriyajın "kavrama noktası"nı anlayacaksınız. Bunu arkadaşınız sıkılana kadar, siz ve cümle alem mukemmel olduğuna inanana kadar yapın...)



Bütün bu denemeler sırasında motor daha 1m bile gitmemiş olsun. Amaç mesafe katetmek değil.

7) Motoru "Engine Cut-off Switch" (Acil Stop Düğmesi) ile stop edin. Sağ eliniz ön frende, sağ ayağınız arka frende, sol ayağınız yerde iken sol elinizle kontak anahtarını kapatın ve inin.

Motoru stop ettirmek için daima acil stop düğmesini kullanmayı alışkanlık haline getirin. Bu düğmeyi kullanmak için sadece sağ el başparmağınız yeterlidir, diğer kontrollerden elinizi çekmeniz gerekmez ve günün birinde gerçekten acilen stop ettirmeniz gerektiğinde sağ el başparmağınız bu hareketi otomatik olarak yapacaktır. Kısa bir mola verin.

8) Şimdi yine binip motoru çalıştırın. Bunun için motor stop ettirme tekniğini aynen tersinden yapın ve "Bunu alışkanlık edinmem lazım" diye söylenip durun. Şimdi deminki çalışmayı her seferinde motor 2-3m gidecek şekilde tekrarlayacaksınız ve arka frenle motoru durduracaksınız. Hızınız yürüme hızından da yavaş olacak, sol ayak yukarı alınmayacak ve debriyaj hiçbir zaman tamamen bırakılmayacak... 50m gidiş-dönüş... yallah :)

9) Tekrar 8 ve mola...

10) Şimdi yine aynı çalışma, bu kez artık debriyajı tamamen bırakıyorsunuz ve sol ayağınızı da yukarı, basamağa alıyorsunuz. Yürüme hızında 10-12m gidip arka frenle duruyorsunuz, sol ayağınızı yere basıyorsunuz... Sonra bir daha... 50m git gel, git gel... Kendinizi konforlu hissedene kadar.

Duruşlara dikkat edin, sol ayak yerde, debriyaj sıkılı, vites 1'de, sağ ayak arka frende basılı, gözler ileride... Daima gözler ileride. Motorunuz nereye bakarsanız oraya gider. Mola.

11) Şimdi heyecan verici bir deneyim olarak motoru kaldıracacağız, 15-20m gittikten sonra debriyajı sıkıp 2. vitesine alacağız. 50m işareti ön ve arka freni beraber kullanıp duracağız. Vitesi boşa alacağız, döneceğiz (bu dönmeler hep motorda oturur vaziyette ve yürüyerek yapılıyor) Yine kalkıp geriye geleceğiz ve bunu sırtımdan süratimiz ağıryana kadar tekrarlayacağız.

12) Yemek molası... Daha erken mi? O zaman yukarıdakileri yeterince yapmadınız demektir. Acıkana kadar... Şaka bir yana bu yukarıdaki çalışma 3.5-4 saat sürmeli. Kendinize zaman verin.

13) Moladan sonra 11 numarayı birkaç kez yineleyin... Ve gelelim viraj dönme talimlerine.

14) Şimdi motoru aynen yukarıda tarif ettiğimiz gibi kaldıracaksınız, 20-25m filan gittikten sonra yaklaşık 15-20km/h hıza ulaşacaksınız, başınızı sola çevirecek ve gaz vermeyi hiç kesmeden, hatı biraz artırarak sol elciği ileri doğru tatlı bir basınçla iteceksiniz.

15) İşte buuu... Kontra tekniği ile sola dönmeyi öğrenmiş bulunuyorsunuz.

16) Motorun üstünde duruş çok önemlidir. Daima relaks olacak, dirsekler ve omuzlar gevşek olacak, kesinlikle kasılmayacaksınız. Başınız dönme yönüne çevrili, gözleriniz gideceğiniz yere bakıyor, yere paralel ve gaz vermekten korkmuyorsunuz. Dizleriniz benzin tankında, vücudunuzu sağa sola yatırmıyorsunuz. Hızınızı 15-20 km/h civarında tutuyor ve vitesi değiştirmekle uğraşmıyorsunuz. Hep 1'de.

17) Başa dönün, birkaç kez daha, iyice rahatlayana kadar yapın.

18) Aynı şeyi sağa yapacağız. Dikkat edeceğimiz nokta sağ el aynı zamanda gaz verirken, aynı zamanda da ileri doğru elciği itiyor olacak. Kulağa geldiği kadar zor değildir. Cümle eş dost bıkmış-usanana kadar tekrarlayın. Bu günlük bu kadar yeter... Büyük bir olay başardınız, eve gidip güzel bir duş alın, [www.ikiteker.org](http://www.ikiteker.org)'a bağlanın ve deneyimlerinizi sevincinizi paylaşın.

19) 2. gün çok daha kolay olacak çünkü artık durup kalkmasını, oturmasını, dönmesini biliyorsunuz. Şimdi dünkü dönmeleri bir iki defa sağlı sollu tekrarladıktan sonra, aynı dönüşleri bu kez işin içine 2. vitesi de sokarak yapacaksınız. Ta ki pürüzsüz olana kadar.

20) Şimdi çapı 25-30 m olan birbirine mesafesi en az 15m olan iki daire çizeceğiz yere. Küçük işaretlerle, tebeşirle olabilir. Ve burada "8" çizeceğiz. 2. vitesinde, devamlı gaz vererek, hızı sabit tutarak bir sağa bir sola, bir sağa bir sola... Ta ki pürüzsüz, kusursuz güzelliğe ulaşana kadar. Aslansınız, yaparsınız... :)

21) Mola... Öğle yemeği...

22) Bir iki 8 daha yapıp, gelin... Şimdi 90° dönüş öğreneceğiz. Motoru kaldırıp 20-25m gidin ve durun. Vites birde, debriyaj sıkılı, sol ayak yerde, sağ ayak ve sağ el frende. Başınızı 90° sola çevirin gidonu da o tarafa döndüğü kadar çevirin ve motoru kaldırın. 20m filan gidip yine durun yine sola... Kolay değildir...2000 defa yapın... Şaka... Birkaç kez tekrarlayın, şimdi sağa. Sağ daha zordur çünkü sağ ayak yukarıdadır, ama korkmak yok. Tekniğe güvenin. Durdüğünüzde motoru sağa sola yatırmadan, sakın sakın... Uzunca bir mola verin.

23) Şimdi yavaş hızda dönmelere, U dönüşüne geldi sıra. Bu en zordur ama kendinize güvenin, bu badireyi de atlatacaksınız. 30-40m uzağa bir kola kutusu koyup etrafına tebeşirle 15m çapında bir daire çizip, gelin. Çıkış noktanıza da aynı şeyi yapın. Şimdi o daireye teğet olacak şekilde oraya kadar gidecek, "yeterince" yavaşlayacak, yaklaştığınızda vitesi 1'e alacak, başınızı tam sola döndürecek, sele üzerinde kıcınızı sağa (yani ters yöne) biraz kaydırıp, gidonu sola kırıp, gazı kesmeden, asla ve katiyen ön freni kullanmadan tatlı tatlı gaz vererek döneceksiniz.

24) Yukarıdaki tarifi iyice anladığınızdan emin olana kadar 10 kere okuyun. Bu tekniğin adı "Counter Balancing-Tersine Dengeleme"dir. Kontra viraj tekniğini kullanamayacağınız çok yavaş hızlarda bu teknikle dönülür.

25) İyice öğrendiğinizden emin olana kadar tekrarlayın. Şimdi de sağa dönüş yaparak tekrarlayın. Ama bu tekrarlar 5-6'yı geçmesin. Yorularak birşey öğrenilmez. Önünüzde günler, haftalar, aylar hatta yıllar var ve kovalayan yok. Doğru dürüst bir temele kurmadığınız yapı ileride muhakkak bir yerlerinden çatlar. Bunun trafikteki karşılığına "kaza" diyoruz.

26) Biraz da fren çalışıp, günü bitireceğiz. Kaldırın motoru, 2. vitesine takın, yaklaşık 50m'de ve 20-25km/h hızda her iki freni de kullanıp, lastiklerin hiçbirini bloke etmeden nizami bir şekilde durun. 4-5 defa tekrarlayın.

27) Daha sonraki günlerde artık kendiniz yalnız olarak çalışmaya devam edebilir, bu yukarıdaki teknikleri bol bol dener, cilalarsınız. Arada düşük hızda "Tersine Dengeleme" tekniği ile slalom yapmaya çalışın, çok faydasını görürsünüz.

Hiçbir zaman hız denemesine girişmeyin. Kontra viraj tekniğini 25-30km/h civarında hızlara kadar deneyin.

Yorulduğunuz anda bırakın çalışmayı ve biraz dinlenin. Ve çalışma sırasında bol bol su için. Yorgunluk "Motor Sinir Sistemi" için demirden bir kapı gibidir. Kapandı mı yaptığınız çalışmanın hiçbir faydası olmaz ve muhakkak bir kaza yapar, motoru düşürür yaralanabilirsiniz.

Ehliyet sınavına hazırsınız... Bomba gibisiniz, girdiniz sınava ve aslanlar gibi ehliyeti de aldınız artık.

Trafikte çıkmak için hazır mısınız? Trafikten uzak sakın bir Pazar günü sabahını seçin. İyi bildiğiniz bir parkur olsun, yanınızda cep telefonu yola koyulun. Ben o günü hatırlıyorum, bir gün evelden bisikletle parkuru dolaşmış nerede ne yapacağımı, neyle karşılaşabileceğime bakmıştım. Aynı yapımanızı tavsiye ederim. Hiç ol-

mazsa otomobille bir dolaşın ve ilk gün, daha önceden planlamadığınız şeyler yapıp bir çuval inciri riske etmeyin. İlk sürüşlerinizde süreyi daima kısa tutun ve her gün üstüste binmeyin.

Yolunuz açık olsun... :)

**Dikkat** Yukarıda anlatılanlar benim kişisel bilgi birikimim ve tecrübelerimin dostça paylaşılması amaçlıdır. Hepsini tarafımdan denenmiş ve işe yarar bulunmuştur. Bu sizin için de aynı olacak anlamına gelmeyebilir. Bu bilginin kullanılmasında tüm sorumluluk sizindir.

## İpucu Bir Avrupa Turu'nun ardından en çok sorulan sorular

### 1. Yunanistan, İtalya, İspanya ve Fransa' da pansiyon tarzı küçük konaklama yerlerinde gecelik ortalama ne kadar ücret ödemek gerekir?

Öncelikli olarak bunu belirtmeliyim ki bu ülkelerin hiç biri, özellikle İtalya, kendini ucuza satmıyor. Konaklama yerlerinin tamamının asgari bir standardı var, bu standart ise otel odalarında WC, TV ve klimanın bulunması, çoğu otel iki yıldızdan başlıyor, fiyatları ise Yunanistan ve İspanya' da 40-50, Fransa' da 55-60, İtalya' da 60-70 eurodan başlıyor. Çadırlarda, konaklayacak kişi başına 8-15 euro ayrıca çadır için yine 6-10 euro talep ediyorlar.

### 2. Önceden rezervasyonlu mu gittiniz, çat kapı yer bulunuyor mu?

Önceden rezervasyon yaptırmak, yaptığımız turun ruhuna aykırıydı, biz her gün mümkün olduğunca çok yol gitmek ve çok yer görmek düsturunu ile seyahat ettik, her günün sonunda tükendiğimiz yerde konakladık, Lars Ulrich gibi "wherever I may roam/where I lay my head is home" dedik.

Rezervasyonumuz olmadığı gibi, otel rehberimiz de yoktu, olsa da bir işe yaramayacakmış zaten, dilini anlamadığımız insanlara otel adresi soramazdık. Bir iki kez sormak zorunda kalınca da çok zorluk çektik.

### 3. Türkiye ile mukayese edince lokantalar bakımından (yüzde olarak) bu ülkeler ne kadar daha pahalı?

Çok daha pahalı, yaklaşık olarak iki katı diyebilirim. Fast Food' lar biraz daha yakın fiyatta, bunlarda mönüler 5.5 eurodan başlıyor. Lokantalarda çorba, salata 3-4, en ucuz yemek 7-8 eurodan başlıyor, pizza 9-10, kahve 2.20-3.00, sandviç 3-5 euro gibi.

### 4. Avrupa'da duyduğum kadarıyla otoyollar çok pahalı, otoyola girmeden parasız devlet yollarında seyahat etmek güvenli mi?

Evet, otoyollar gerçekten de çok pahalı, hatta diyebilirim ki Türkiye ile en büyük fiyat farkı kendini otoyollarda gösteriyor.

Devlet karayolları otobanlardan daha kalabalık olduğu için, hırsızlık, gasp vs. olaylara karşı daha güvenli ama trafik kazası ihtimali de elbette daha yüksek.

### 5. Parasız devlet yollarını kaybolmadan kolayca bulabilir miyiz? (Biliyorsunuz Türkiye' de bazen istemeden kendinizi otoyolda bulursunuz)

Parasız devlet yolunu kolaylıkla bulursunuz biz sadece Fransa' ya ilk defa girdiğimizde zorluk çektik onun nedeni de bu ülkede otoyolların mavi, parasız karayollarının ise yeşil tabelalarla işaret edilmiş olması. Bir diğer özellik de her iki renk tabelanın da üzerinde otoban işareti bulunması, mavi tabelanın üzerindeki otoyol işareti, o yolu takip edince tekrar otobana çıkabileceğiniz anlamına geliyor, yoksa doğrudan otobana girdiğiniz değil.

ze attır, anlamadığınız, aklınızın yatmadığı şeyi yapmayın. Yazarın ve www.ikiteker.org'un bilgi iletiminden başka bir amacı ve sorumluluğu bulunmamaktadır. Motosiklet kullanımı uzun bilgi birikimi, teori ve pratik çalışmayı gerektiren, hayati risk de dahil olmak üzere ciddi riskler taşıyan bir aktivitedir. Bu sorumluluğun bilincinde olmak bir numaralı motosiklet kullanma kuralıdır. Sevgilerimle...

**IKITEKER**

→ Reşat Arbaş (Donald Duck)

Bu arada tüm seyahatimiz boyunca Türkiye' den aldığımız 1:3.000.000 ölçekli Avrupa haritasını kullandık ve aradığımız her yeri bulduk. Eğer düşünmeden para harcayacak imkanlara sahipseniz her ülkenin karayolları haritasını ayrı ayrı almanızda fayda var, daha rahat yol bulacağınız kesin.

### 6. Şehirleri gezerken motorunuzu nerede bırakıyordunuz? Otopark fiyatları ne kadar?

En büyük rahatlıklardan biri şehirlerde motosiklet kullanımının teşvik edilmiş olması. Gittiğimiz her ülkede ve istisnasız her şehirde motosikletler için parasız özel park yerleri ayrılmıştı. Üstelik bu park yerleri, şehirlerin en merkezi yerlerinde genellikle tarihi ve turistik eserlere de yakın olarak konuşlandırılmış.

Motorun aksine arabaları, merkezi yerlerde, ücretli park yerleri dışında park etmek pek mümkün değil. Eğer motorla değil de araba ile gitmiş olsaydık her büyük şehirde günlük 10-15 euro kadar park ücreti ödemek zorunda kalabilirdik. Park ücretleri saat başına 1.5-2.00 eurodan başlıyor, 4-4.5 euroya kadar çıkıyor.

### 7. Şehir merkezlerinde motosikletler için kısıtlama var mı? Her şehre motosikletle girebildiniz mi?

Hemen hiçbir kısıtlama yok. Hatta Roma gibi, pek çok tarihi sokakların sadece yayalara ayrılmış olduğu şehirlerde bile bazen yaya bölgelerine girme gafletini gösterdik ve sorun olmadı. Bir de Avrupa şehirlerinde yolun en sağ şeridi genelde otobüs ve taksi trafiğine ayrılmış, hep bu nispeten açık şeritleri kullandık ve Bilbao' da bir defa ikaz edilmemiz dışında otobüs yollarını kullandığımız için ya dırganmadık bile.

### 8. Benzin istasyonları ve mağazaların çalışma saatleri bakımından sorun var mı, varsa nelere dikkat etmek gerekir?

Evet, bu konu biraz sorunlu. Avrupa' da bizim gezdiğimiz ülkelerde çalışma saatleri oldukça kısa. Birçok dükkan, bu arada bankalar öğleden sonra 14.00 de kapanıyor, öyle ki öğleden sonraları ortalık bazar günü gibi sessizleşiyor, otomat makineleri olmayan, küçük benzin istasyonları da aynı şekilde akşam erken saatlerde kapanıyor. Ancak marketler, turizme yönelik dükkanlar, fast-food restoranları vs. Türkiye ile benzer çalışma saatlerine sahip.

### 9. İtalya'nın güneyi hırsızlık olayları bakımından anlatıldığı kadar tehlikeli mi? Diğer ülkelerde güvenlik ne durumda?

İtalya'nın güneyi de dahil olmak üzere gezdiğimiz tüm Akdeniz Ülkelerinde kendimizi özellikle İstanbul' dan daha güvende hissettik. Yola çıkmadan önce yabancı devletlerin kendi vatandaşlarına turizm uyarısı yaptıkları siteleri gezmiştim. Bir Amerikan sitesinde, İtalya için "çok dikkatli olun, arabınıza biner binmez kapıları kilitleyin, arabada asla görünür şekilde eşya bırakmayın, yolda seyahat halinde iken dahi silahlı soyguna maruz kalabilirsiniz" biçiminde gerçekten korkutucu uyarılar vardı, kendime "arabaya binen kapıları kilitleyecekse, biz motora binince neyi kilitleyeceğiz" diye sormuştum, ama endişelerimiz tamamen yersiz çıktı, istisnasız her ülkede gece geç saatlerde motor kullandık, İtalya'nın güneyini, batı sahilinden doğu sahiline gece yarısından sonra geçtik ve hiçbir sıkıntı yaşamadık. Sokaklara park edilmiş arabaların, motorların durumu, gece geç saatte yalnız gezen kadınlar vs. ortamın güvenliği hakkında hemen bir fikir veriyor.

### 10. Kuzey İtalya ve Fransa iklim bakımından Türkiye ile mukayese edince nasıl? Ağustos sonu itibarıyla kalın giyecekler, uyku

### tulumu veya yağmurluklara ihtiyaç olur mu?

Kuzey İtalya, Kuzey Yunanistan, Fransa, İspanya coğrafik olarak bizim Karadeniz kıyılarımızla aynı enlemler. İnsanda önce onların güney sahilleri bizim güney sahillerimiz kadar sıcak olacakmış gibi bir intiba oluyor ama gerçek durum öyle değil. Bu ülkelerin sahillerinde iklim, bizim güney sahillerimize nazaran daha serin ve çok daha bol yağış alıyor. Bir benzetme yapacak olursak bu bölgelere yaz bir ay geç gelip bir ay erken bitiyor. Ağustos ayında çadırda kalmak isterseniz yazlık uyku tulumlarında üşüyebilirsiniz. Diğer yandan kalın giyecekler, yaz aylarında Türkiye karayollarında bile yüksek rakımlı yerlerde şart.

Motor kıyafetleriniz eğer gore-tex veya cordura malzemeden yapılmış ise ayrıca yağmurluğa ihtiyacınız olmaz ama ne kadar kaliteli olursa olsun botunuz için su geçirmez kılıf mutlaka alın.

### 11. Türk olduğunuz için hiç zorluk yaşadınız mı?

Hiç sorun olmadı. Aksine birkaç yerde sempati ile karşılandığımız dahi söylenebilir. Ama yine de Yunanistan' da ufak yollu bir tedirginlik yaşadık, hatta Atina' da motorumda TR çıkartmasının olmasını dilerdim, her ne kadar medeni de olsalar aralarında fanatiklerin var olduğu tartışmasız, bu yüzden her şeye hazırlıklı olmakta fayda var.

### 12. Ferry Boat biletini nereden aldınız, hangi sınıf aldınız, yine aynı sınıf bilet mi alacaksınız? Güvertede uyku tulumu olmadan seyahat mümkün mü?

Feri biletini Yunanistan İgoumenitsa' dan aldık. Augidiumos Lines ile seyahat ettik, bu firma hem motordan ücret almıyor hem de yolcu ücretleri daha düşük. Feri' nin kalitesi de gayet iyi. Yola çıkmadan önce internet sitelerine girip rezervasyon formu doldurmuşum ama bürolarına varınca rezervasyonumun yapılmadığını gördüm. Faks daha etkili olabilir.

Biz, pulmanda seyahat ettik, güverteden sonra en ucuz sınıf pulmanlar ve gayet konforlu. Güverteden bilet alırsanız mutlaka uyku tulumu ve mat gerekir, güverteye erken gidip bacaların önünde ve rüzgar almayan bir yere kurulmakta büyük fayda var.

### 13. Motoru feribota yüklemek sorun oluyor mu? Çantaları üzerinde bırakmak riskli mi? Ne kadar önce hazır olmak gerekir?

Yüklemede hiçbir sorun yok, izdiham söz konusu değil, sıraya da girmeyin. Feribot yolda sarsılmadığı için motorun devrilmesi pek mümkün değil. Motoru, içeri girince feribotun araç hangarının kenarındaki boruların yanına götürün, bağlamanız için ip verecekler, motoru orta sehpa alıp bağlıyorsunuz. Bağlarken motorun öne kayarak sehpadan düşmesi ihtimaline karşı önlem almanız yeterli, ben, hem bağladım hem de araçlar için ayrılmış lastik takozlardan iki tane bulup tekerlerin altına yerleştirdim. Bir diğer tavsiyem feribota bindikten sonra üzerinizi değiştirip, ayakkabı dahil rahat

bir şeyler giymeniz, dilerseniz feribotta duş imkanı da var.

Biz, depo üstü çantayı yanımıza aldık zaten içindeki eşyalara ihtiyacımız vardı. Diğer kilitli çantaları motorun üstünde bırakmanın hiçbir riski yok. Feri harekete geçtikten sonra motorun yanına gitmenize izin verilmez.

### 14. Yeşil sigorta dışında motoru çalınmaya karşı veya kendinizi kazaya karşı sigorta yaptırdınız mı, ne kadar ücret ödediniz? Sigorta bakımından neler tavsiye edersiniz?

Motoru çalınmaya veya kazaya karşı sigorta yaptırmadım. Çünkü bunun için önce kasko sigortası yaptırıp sonra ek prim ödemeniz gerekiyor. Yani motorunuzun değerinin % 12-13 ü kadar bir prim ödemek durumundasınız. Kendimizi kazaya ve hastalanmaya karşı sigorta yaptırmaya kesin niyetliydik ama teminatlar şirkete göre o kadar çok fark ediyor ki kafamız karıştı ve biz karar verene kadar yola çıkma günü gelmişti. Ancak araştırmalarıma göre 40-50 euro gibi bir rakam ödeyerek bir ay süreli seyahat sigortası yaptırabilirsiniz, hatta bunu yurt dışında da yaptırabilirsiniz.

Yeşil sigortanızı güçlü sermayeye sahip, iyi bir şirkete yaptırın çünkü primi devlet belirlemiş, kime yaptırsanız aynı parayı ödeyeceksiniz. Bu arada yeşil sigorta primleri 15-30 gün gibi dönemlerle alınıyor, yani 16 gün için 30 gün üzerinden prim ödemelisiniz ve gerçekten 16 gün yurt dışında kalacaksınız bence 15 günlük sigorta yaptırsanız da olur çünkü kaza yapmadığınız sürece Schengen bölgesine girdikten sonra kimse ne sigorta soruyor ne de uluslararası ehliyet ama 16 ncı gün kör talih karşınıza çıkar da kaza yaparsanız, yandığınızın resmidir.

### YOLCULUK ÖNCESİ MASRAFLAR

**Uluslararası Ehliyet** 105.000.000.-TL. (bir yıllık)

**Triptik** 53.000.000.-TL. (bir yıllık Avrupa için)

**Yeşil Kart (Sigorta)** Motor için 15 günlük 78, 30 günlük 105 euro (Avrupa için)

**Vize** Schengen ülkeleri için 1 aylık vize 26 milyon, Yunanistan Elçiliği 5 günde verdi

**Seyahat Sigortası** 55 milyondan başlıyor ve minimum 3-4 milyarlık tedavi masraflarını karşılıyor (Avrupa için)

**Kur** (03.06.2003 itibarıyla) 1 Euro 1.664.052.-TL

**İKİTEKER**

→ Seçkin Şahin, Ankara

## Araştırma Benelli'nin Hikâyesi

### Başlangıç

Benelli 1911'de Pesaro İtalya'da kuruldu. Dul Teresa Benelli 6 oğlunun meşguliyetleri ve geleceği için böyle bir yer açmayı uygun görmüştü. Onların adına, aile parasının büyük bir kısmını kullanarak "Benelli Mekanik Atölyesi" adı altında ilk amacı otomobil ve motorsiklet tamir etmek ve bir takım yedek parçaları üretmek olan küçük Benelli atölyesini açtı.



1920'de ilk motor üretildi. Bu, 75 cc, tek silindir, iki zamanlı ve bir

bisiklete monte edilmiş bir motordur. 1921'de ilk motorsiklet üretilirdi. İlk üretilen motor bu motorsiklette 98 cc ye büyütülmüş haliyle kullanıldı. İki yıl sonra, özellikle yarış için güçlendirilmiş ve değişiklikler yapılmış haliyle bu motor kardeşlerden Tonino tarafından ya-



➤ 1970'lerin Benelli Tornado'su - 650 cc, 4 zamanlı, 2 silindirdir, 50HP ,hava soğutmalı, 5 vitesli, 190km/h son sürati olan motorsiklet...



rişta kullanıldı. Yarıs ile beraber Benelli'nin olağanüstü gücü ve dayanıklılığı, başarı ve memnuniyeti beraberinde getirmesi ve firmanın sıradışı üretim kapasitesi gözler önüne serildi.

Tonino Benelli 175cc şaftlı motoruna binerek 1927, 1928, 1930 ve 1931'de 4 kez neredeyse üst üste İtalya'da şampiyon oldu. 1932'de geçirdiği ciddi bir motorsiklet kazasından sonra spor kariyerine son vermek zorunda kaldı.

### Başarı

Benelli firması 2. Dünya Savaşında tamamen yerle bir edildi. Fakat kardeşler isteklerini ve tüm bağlılıklarını korudular ve firma büyük başarılarla imza atmak üzere tekrar kuruldu. 1939'da Benelli ile Ted Mellors çok zor olan bir yarış, Tourist Trophy'yi kazandı.

1960' larda unutulmaz Tarquinio Provini ve Renzo Pasolini Benelli ile sayısız başarıya imza attılar. 1969'da Kel Carruthers 250cc Dünya Şampiyonasında zafere ulaştı.

1962'de Benelli ve Motobi (sonradan Guisepe Benelli tarafından kardeşler arasında anlaşmazlık yüzünden kurulmuştu, fakat aile içi problem bitince yeniden Benelli'ye dahil olmuştur.) 550 çalışanıyla günde 300 motorsiklet üretir hale gelmişti.

### Problemler

Birkaç yıl sonra, piyasaya Japonların girmesi, Avrupa'lı üreticileri zora soktu ve 1971'de Benelli Arjantin'li bir yatırımcı olan Alejandro De Tomaso tarafından satın alındı. Moto Guzzi de aynı kişi tarafından bir sonraki yıl satın alınmıştır.

Bu dönemde motorsikletin tasarımı ve yeni bir sürü modelin yaratılması safhaları ilgi çekicidir. Unutulmaz 750cc, daha sonra 900cc sıralı 6 silindirli bir makineye dönüşmüştür. Fakat ne yazık ki, bunlarla beraber pazarda kalite ve kaliteli üretim konusunda iyi bir yer edinemediştir. Pazar payı daralmış, başarı grafiği hızla düşmüş, hayal kırıklığı yaşamaya başlamış ve şansını kaybetmiştir.



➤ Tornado TRL 900 LE'nin çıplak halı

### Yeniden Canlanış

Bütün bunların yanında Benelli ismi onu sevenlerin kalbinde her zaman yerini korumuştur. 1989 yılında sanayici Giancarlo Selci tarafından umutlar Pesaro'da tekrar yeşermiştir. Fakat 1995'e kadar



➤ Tornado TRL 900 LE



➤ Tornado TRL 900 LE motoru

zayıf bir üretimle devam edilmiş ve firma Andrea Merloni tarafından bu yıl satın alınarak üstün bir marka olarak hayatına devam etmektedir.

**Proje** Tornado TRE 900 LE'nin karakteristik yapısı bir yol motoru üzerine kurulmuştur. Soğutma radyatörü selenin altında yapılandırılmıştır, arka kısımda iki havalandırma kanalı ve soğutma fanı bulunmaktadır. Bu yenilikçi düşüncü, motorun şase ön kısmına daha fazla yaklaşabilmesine olanak sağlamış, ağırlığın optimum dağılımına ve düz bir çizgide sürüş kullanımına olanak sağlanmıştır. Motor şasenin ayrılmaz bir parçası olmuş ve bu sürüş karakteristiğini olumlu ölçüde geliştirmiştir. şase Molibden çeliğinden tamamen el üretimi olup, çok dayanıklıdır. Arka çatal şaseden bağımsız olarak ayarlanabilmekte ve vibrasyonu önemli ölçüde azaltılmaktadır.

4 zamanlı, sıralı 3 silindir, su soğutmalı, öne doğru 15°'lik açıyla yatık, dengeleyici çift krank milli 900cc'lik motor. Zincir tahrikli makine silindir başına 4 süpaplı ve 11,500 devirde 140HP güç veriyor. 8,500 devirde 100Nm tork üretiyor. 6 ileri vites makineye uzun yolda sessizlik ve son süratte rahatlık sağlıyor. şase iki parçalı olup, ön taraf molibden çeliğinden, arka çatal ise güçlendirilmış alüminyumdan üretilmiştir. Süspansiyon sisteminde önde ve arkada Öhlin amortisörler kullanılmış ve arka tek amortisör yükseklik ayarlı olarak üretilmiştir. Jantlar özel üretim Marchesini marka olup, önde



➤ Titanyum Plaket





➤ Hava kanalları

Dunlop 120/70x17, arkada 180/55x17 lastikler kullanılmaktadır. Ön- de çift 320 mm disk, 4 piston kaliperli, arkada 220mm tek disk, çift piston kaliperli Brembo fren sistemi kullanılmıştır. İki tekerlek arası uzaklık 1419mm ve sele yüksekliği 810mm'dir. Kuru ağırlığı 185 kg'dır.

Benelli'nin amacı gayet açıktı. İdeal sportif motosikletler üretmek. Bu amaca Tornado Limited Edition' la ulaşıldı. Bu sıradışı motosiklet kendi sitili ve sunduğu teknik özelliklerle yüksek performans isteyen motosiklet severlerin her ihtiyacına karşılık verecek yeterliliktedir.

Teknoloji ve yaratıcılık, el yapımı bu makinede olağanüstü bir karışımı ortaya çıkardı. Karenaaj ve depo karbon fiberden yapıldı, jantlar Marchesini alüminyum alaşım, titanium egsoz, Öhlins süspansiyon sistemi, magnezyum motor parçaları makineye inanılmaz bir güzellik kattı. Bütün bunlar daha hafif ve daha yüksek performanslı bir motor yaratılmasında etkili oldu.

Bütün Tornado Limited Edition motosikletler şaseye çakılmış titanyum plaketter ile numaralandırılmışlardır. Bu özel versiyona sahip olmak gerçekten çok zor ve bir o kadar da ayrıcalık. Karbon fiberden üretilmiş depo üzerinde efsanevi markanın amblemi yer alıyor.

Yaratıcılık, tasarım ve yaratılan karakter: İşte Benelli'nin ardındaki formül. Zor beğenen motosiklet sürücülerinin bile ihtiyaçlarına cevap veren, üç silindirli gelişmiş teknolojiyi kullanan bu makine, hafifliğin, gücün ve kolay sürüş hakimiyetinin modern zamanlardaki temsilcisi adeta. Üç ayrı renk seçeneği mevcut, alev kırmızı, beyaz-yeşil ve beyaz-gümüş..

Cesaret gerektiren, yaratıcı teknik bir çözüm, gerçekten etkileyici Benelli Tornado'da. Alışılacelmedik bir biçimde radyatör sele altına konuşlandırılmış durumda, kuyruk kısmında bulunan iki hava kanalı



➤ Alev kırmızı , Beyaz-Yeşil ve Gümüş renkleri



➤ Tornado TRL 900 LE

sarı fanlar ile alçak süratlerde sıcak havanın dışarı gönderilmesinde büyük rol oynuyor. Bu tür bir yapı başka hiç bir motosikletin üretiminde kullanılmamış olduğundan, herkesin ilgisini çekmekte ve motosiklet literatüründe Benelli Radyatör Tasarımı olarak yerini almaktadır.



➤ Gösterge paneli

Üretim kalitesi, detaylara olan dikkat ve üstün işçilik Tornado'da standarttır. Gösterge Paneli detaylı motor devir saati ve likit kristal ekran, kolay okunabilir ve fonksiyonel....



➤ Tornado TRL 900 LE

Benelli'nin tamamen elde üretilmiş modeli olan Tornado TRE 900 LE 34,000 EUR'luk satış fiyatıyla da eşsizliğini kanıtıyor gibi....

**İKİTEKER**

**Kaynak [www.tornadobenelli.com](http://www.tornadobenelli.com)**

➔ **Serdar Genç**



# Araştırma Karbüratör

## SIKICI AMA GEREKLİ UYARI

Aşağıdaki tüm bilgi,yorum ve tamir-bakımlar kendi tecrübe-  
rimdir. Yazıda geçen firma ve kuruluşları bağlamaz. Bilgiler yol  
gösterme amaçlıdır. (Sorumluluk kabul etmem yani bi' yerleri  
bozarsanız) "Ben bu işin kitabını yazdım" da demiyorum. Hataları  
mı veya eksiklerimi gösterirseniz sevinirim. Lütfen beni Le-  
man'daki 'Öğreten Adam' durumuna düşürmeyin, bilgi paylaşıldığı  
zaman işe yarıyor. Tek amacım budur. Yazılar, Ateş Erim  
üzerinde denenmiş, kayda değer bir yan etki görülmemiştir.  
(Yardımlar için teşekkürler...)

## İçindekiler

- 1- Karbüratör çalışma prensibi
- 2- Parçalar (slide, membran, ana meme, pilot meme,  
iğne, venturi, emisyon tüpü, şamandıra, jikle kanalı, kelebek)
- 3- Kim nereyi kontrol ediyor?
- 4- Bakım (karbonmonoksit ayarı, senkronizasyon, rölanti ayarı)
- 5- Tamir (kurşunsuz benzin için dikkat, su geldi, tıkanı, temizlik,  
fazla yakıyor, gitmiyor, taşıyor)
- 6- Performans (Rejet işlemi, Dynojet, FactoryPro)

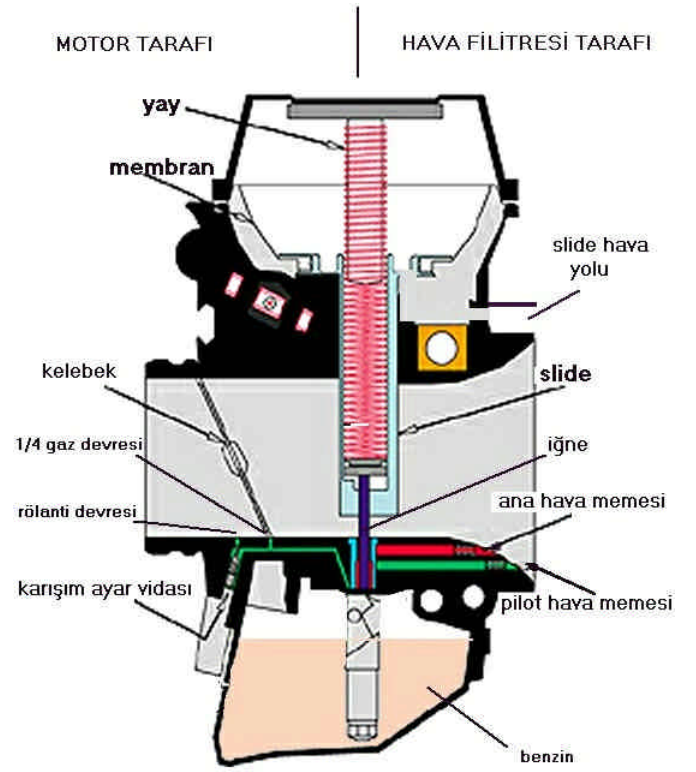
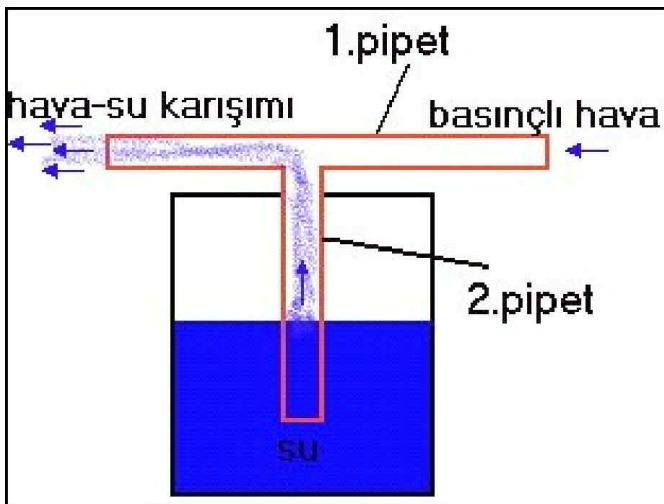
**Karışıklığı önleme için** Açıklamalar motosikletlerde "en çok" kul-  
lanılan CV (constant velocity veya bazen CD constant depression da  
deniyor) tip karbüratörler içindir. Kafaların karışmaması için bazı  
ayrıntıları bilerek atladım, gerekli olanlarını daha sonra ekleyip  
açıkladım.

## 1 - Karbüratör Çalışma Prensibi

Karbüratör, 1847 yılında Frederik Carburator tarafından icat EDİL-  
MEDİ. Karbüratör - karbürasyon yani karıştırma anlamına geliyor.  
En basit anlatımı ile yakıt (ki, bundan sonra adı benzin) ile havayı  
karıştırmak. Ama nasıl? Su ve zeytinyağı gibi değil. Deodoranttan  
veya cam-sil'den sıkılmış gibi (ki, bundan sonra adı "pülvarize-ato-  
mize") bir karışım.

İlkokulda (yoksa orta mıydı?) basit bir deney yaptırmışlardı: Su do-  
lu bir bardağa boyu bardaktan biraz daha uzun bir pipet koyun, dı-  
şarıda kalan kısmın tam ucuna 90° açı ile başka bir pipeti cikletle  
yapıştırın. Yapıştırdığınız 1. pipete hızla üflediğiniz zaman pipetle-  
rin birleşim noktasından hava suyla birleşip çıkıyor. Hem de atomi-  
ze. Allah Allah'tı. Sudan 30km uzaktan üflüyordum ve diğer taraf-  
tan su, yukarıya çıkıyordu.

İşte, karbüratör de benzer şekilde içinden hızla havanın geçtiği  
(venturi - ilerki bölümde açıklayacağım) bir pipet ile benzinin için-  
de, venturiye 90° açıyla bağlanmış ikinci pipetten (emisyon tüpü ve  
meme - yine ilerki bölümde açıklayacağım) oluşuyor.



Tabii ki motorun çok çeşitli çalışma şartları (Soğuk/Rölanti/Hızlan-  
ma/Yüksek Devir) için değişik miktarlarda hava ve yakıtı ihtiyaç ol-  
masından dolayı bu pipet çiftlerinin sayısı ve yardımcı elemanları  
artmıştır.

## 2 - Parçalar

Pipete yavaş üflediğiniz zaman su, diğer pipet içerisinde yeterince  
yükselmiyor değil mi? (buyrun size rölanti durumu) Çok hızlı üf-  
lerseniz artık karışım atomize olmaktan çıkıyor mu? (buyrun size yük-  
sek devir durumu) Aynı miktarda üfleseniz bile bardaktaki su azal-  
dıkça karışımındaki su miktarı azalıyor mu (burdan yak: sabit seviye  
kabı, şamandıra) Aynı miktarda üfleyin, sudaki pipeti daraltın, ka-  
rışımındaki su miktarı azaldı mı? (benzin memesi) Aynı miktarda üf-  
leyin, üflediğiniz pipeti daraltın, karışımındaki su miktarı arttı mı?  
(hava memesi)

Buraya kadar iyi gidiyordu sanırım ama kafa karıştırma zamanı  
geldi. Motora kim üflüyor?

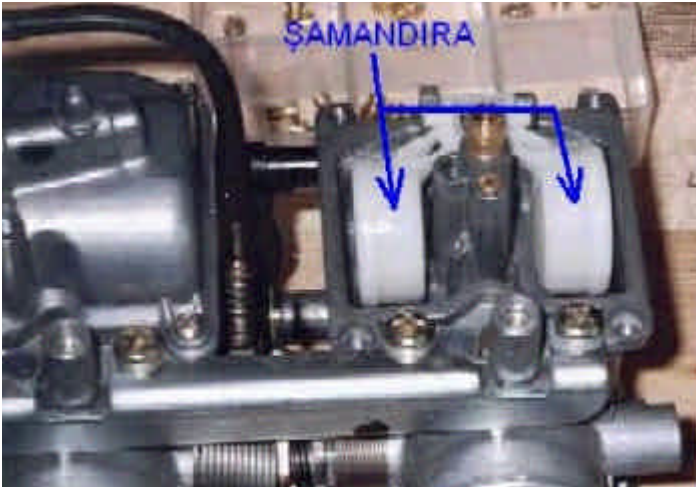
Haydaaaaaa, karıştı hakat di mi? Yok yok,örnek yanlış değil. Sa-  
dece hava motor içine "üflenmiyor", motor havayı "emiyor". Hayal  
etmek kolay diye hep üfleyin dedim. Tersini yapın, değişen birşey  
yok. Motor "emme" zamanında, piston hızla aşağı inerken, oluş-  
turduğu vakum ile dışarıdan hava "emiyor".

Artık "üfleme"yi "emme", daha doğrusu "vakum" ile, "su"yu "ben-  
zin" ile, "bardak"ı "seviye kabı" ile değiştiriyoruz.

## Şimdiiii.. Neler öğrendik?

Vakum sabitken "karışımı" (yani hava-benzin oranını) sabit tutmak  
istiyorsak, benzinin "kap" içerisinde hep aynı seviyede olmasını  
sağlamamız gerekiyor. Bu nasıl yapıyor: Benzinin, karbüratör  
içerisine girdiği noktada bir "şamandıra iğnesi" var. İğneyi benzin gi-  
riş noktasına ittiğinizde benzin gelişini kapatıyor. İğnenin hareketi  
de direkt olarak şamandıra tarafından sağlanıyor. Benzin seviyesi  
azalınca, şamandıra aşağı iniyor ve içeri benzin giriyor. Bu iş, tuva-  
letlerdeki sifon rezervuarından hiç farklı değil. Benzin miktarı art-  
tıkça şamandıra yükseliyor, iğne girişi tikiyor ve benzin gelişini ke-  
siliyor. Bu işlem, kap içerisindeki benzin seviyesini sabit tuttuğundan  
dolayı "sabit seviye" ünvanını hak ediyor ve ona artık "sabit seviye  
kabı" diyoruz.

Sabit seviye kabındaki benzin miktarını şamandıra yükseklik ayarı  
ile;



**Düşük tutarsak** Karışımdaki benzin miktarı azalacak (su, pipetlerin birleşim noktasından uzaklaştı)

**Yüksek tutarsak** Karışımdaki benzin miktarı artacak (su, pipetlerin birleşim noktasına yaklaştı)

**Abartırsak** Taşacak (bardak bitti, masa battı, tamir bölümüne bakınız)

Bu yüzden her karbüratör tipi için bir "fabrika" değeri vardır. 16.5mm gibi.

Motorun daha fazla güç almak istiyorsak "iş anlarını" sıklaştırmamız gerekiyor. Bu, motor devrinin yükselmesi (sonsuz kadar değil elbet) anlamına geliyor. Daha çok "iş anı" doğal olarak daha çok "emme anı" anlamına geliyor. Bu da, daha çok "karışım", dolayısıyla daha çok hava, daha çok benzin demek. Bu durumun kontrolümüz altına olmasını sağlamak için motora giren hava ve benzin miktarını kontrol etmemiz gereklidir. "Kelebek" bu işi bizim için yapıyor. Motor içerisine girecek hava miktarını, 1. pipetin kalınlığını, çapını değiştirerek kontrol edebiliriz. Biz gaz açınca, yani kelebek açıldıkça, pipet içine daha paralel hale geliyor ve pipetin çapı büyümüş, hava miktarı artmış oluyor.

Burada sorulması gereken birkaç soru var:

**Soru 1)** Benzin içerisindeki pipetin çapı sabitse, 1. pipetten geçen hava miktarının artması ile karışımdaki benzin miktarı azalmayacak mı?

**Cevap** Kızmayın ama benzinin içerisindeki pipetin çapı da sabit DEĞİL. Azzz sonra... (Kafalar karışmasın diye!)

**Soru 2)** Motor rölantide çalışırken hiç gaz açmıyoruz ki! Havayı nasıl alıyor motor?

**Cevap** Siz öyle sanın. Kelebek hem bir miktar "pozitif" açık, hem de hile yapıp rölanti pipet çiftini kelebeğin "arkasına", kelebek ile motor arasına koymuşlar. Ayrıca hava alabilsin diye kelebeğin "önüne", kelebek ve hava filtresi arasına bir hava kanalı koymuşlar. Artık gerçekleri açıklamanın vakti geldi: Kelebek "önündeki" hava kanalının dış ucundaki (filtreye bakan) açıklığa (delik işte yahu) "rölanti hava memesi" deniyor. 2. pipetin yani sabit seviye kabındaki ucun dışındaki deliğe de "rölanti benzin memesi" deniyor. Kelebek açık olmasa bile dışardan havayı ve dolayısıyla benzini çeke-



biliyor. Bu miktarlar da kelebeğin pozitif açıklığı yardımı ile motoru rölantide çalıştırıyor.

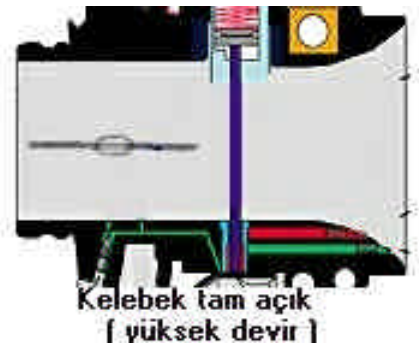
### 3) Motorumdaki karbüratör sayısı silindir sayısından fazla?

**Cevap** Onlaar... Onlaaar... Yedek... Değil tabii ki. "Dar alanda hava daha hızlı hareket eder" düsturu ile bazen silindir başına iki karbüratör kullanılabilir. Bu, özellikle tek silindirli motorlarda "yumuşak" bir kullanıma olanak sağlar.

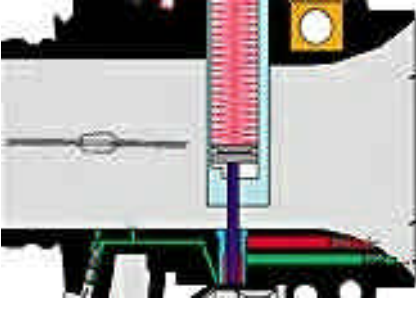
Evet arkadaşlar, bir gerçeği daha açıklıyorum: Bu adamlar "jikle" pipet çiftini de kelebeğin "arkasına" koymuşlar. Jiklelediğimiz zaman tamamen kapalı olan 1. pipetin kalınlığı değişiyor. Bu arada benzin içindeki 2. pipet kalınlığı (ya jikle memesi işte) rölanti memesinin onyüzbin katı kadar filan. Peki neden bu kadar çok benzin veriyoruz? E motor soğuk. "Sağol çok iyi açıkladın". Motor soğukken kelebek "arkasındaki" elemanların hepsi de soğuk. Manifold soğuk, emme subapları soğuk. Bizim "karışım" amca silindirine girinceye kadar gidip "soğuk" manifold duvarlarına, sübaplara yapışıp kalıyor, içeriye az karışım kalıyor. Bu yüzden biz, motor sıcakken olduğundan daha fazla benzini olan (ki bundan sonra biz bu duruma "zengin" diycez) karışım yolluyoruz. Yanma kabiliyeti daha az olduğu için de devri biraz yüksek tutuyoruz ki vuruntu, sarsıntı olmasın. Ama bazen de abartıyoruz bu sefer de "boğuluyor" yani karışım yanma kabiliyetini kaybediyor. Biz de bu yüzden biraz bekliyoruz, uçsun benzin, kurusun buji. (minik açıklama: motor sıcakken de karışım amca gidip manifolda, subaplara çarpıyor. Ama anında buharlaşıp yine silindire doluyor)

**İşin en karışık kısmına geldik: "Slide-iğne-membran-emisyon tüpü"** Size önce biraz yalan söyleyeyim (valla bana hep öyle yaptılar: ilkokulda "2'den 5 çıkamaz" dediler, ortaokulda "çıkarmaz" dediler: "-3 ama -3'ün karekökü yok" dediler, lisede "var" dediler, üniversitede "var ama öyle değil" dediler, "gerçek hayatta da işine yaramaz" dediler.)

Ana pipet takımı kelebek önünde. (Bu yalan değil) Gazı açtık, kelebek istediğimiz kadar açıldı (yalan), 2. pipetin benzin içindeki ucunun çapı yani "ana meme" sabit. (doğru) İsteddiğimiz karışım silindire gitti. Gazı biraz daha açtık, 1. pipet büyüdü, 2. pipet sabit... Burada sorun çıktı. Teoriye göre karışımdaki benzin miktarının azalmış olması (daha doğrusu havanın artmış olması) gerekli (ki bu duruma artık "fakir" diycez). Kelebek açıklığı ile karışım sanki "fa-







kır"leşiyor. Bunu önle-  
menin yolu basit. 2. pi-  
petin kalınlığını arttır-  
mak . Yani "Ana me-  
me"yi büyötmek. As-  
lında ana meme, mo-  
torun en yüksek dev-  
rinde , kelebek tam  
açıkken doğru karışım  
oranını sağlayacak  
çaptadır. Pipetlerin  
birleşim noktasında

(tam kelebeğin önü ) yukarıdan konik bir iğnenin pipete girdiğini düşünün. Kelebeği açtıkça iğnenin yükseldiğini, pipete hem daha az hem de daha ince kısmının girdiğini düşünün. Böylece, gaz kelebeğinin açıklığının artması ile 1. pipetin çapı arttı, iğne yukarı çıktı daha ince kısmı 2. pipette, 2. pipetin de çapı artmış oldu. Yaşasın oldu, karışım oranımız "sabit" oldu.

### Peki bu iğnenin otomatik hareketi nasıl oluyor? Meşhur Slide ile...

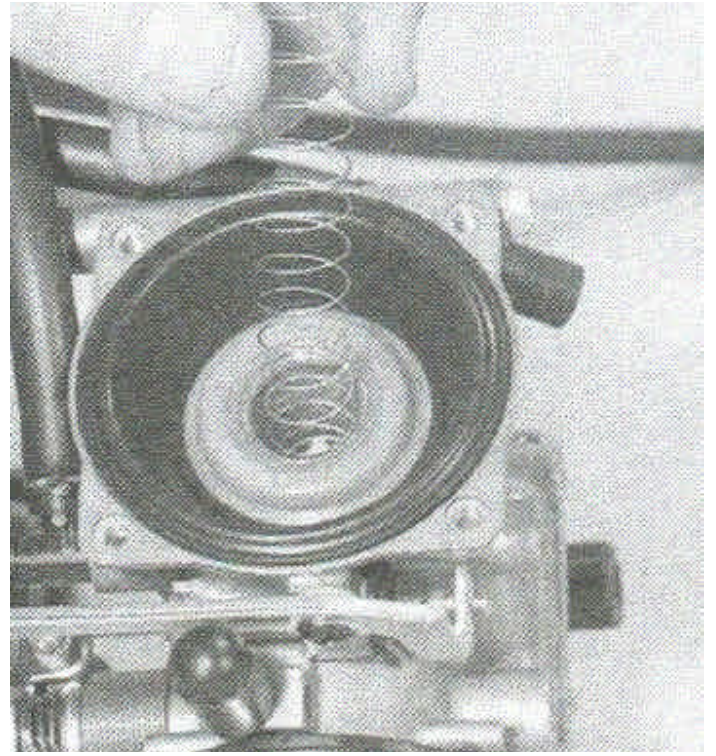
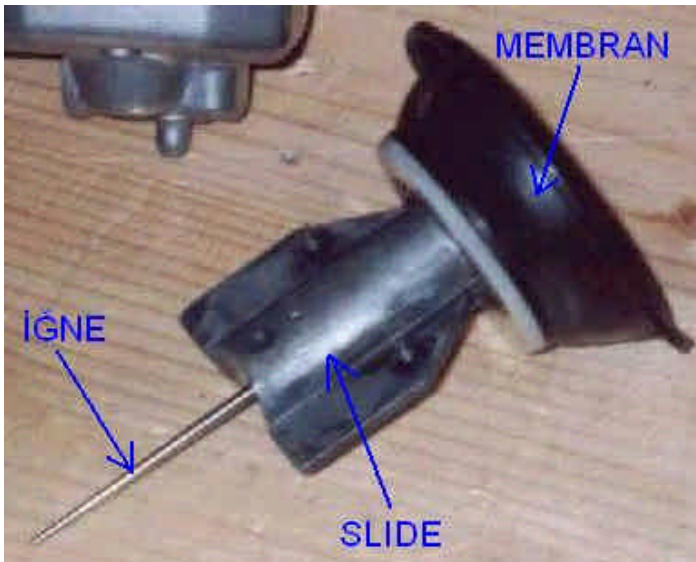
Slide kelebeğin önünde bir duvar. Ama hareketli. Yukardan bir yay ile aşağıda durmaya zorlanıyor. En altta durduğunda kelebeğin önünü %80 gibi oranda kapatıyor. Gaz kelebeği açılınca %20'lik açıklıktan hava hızla içeri girmeye çalışırken bizim "duvar" ın bağlı olduğu "membran"ı şişiriyor, membran yay kuvvetini yenebilecek kadar şişince, "duvar"ı yukarı kaldırıyor (ki bu yüzden kayma anlamında "slide" adını alıyor). Peki iğne-slide ilişkisi ne ? "Sadece arkadaşlar". İğne, "slide"a bağlı. Yani slide tam pipetlerin birleşim noktası üstünde. Kelebek açıldıkça, slide iğneyle birlikte yukarı kalkıyor, duvar küçülüyor, 1. pipet büyümüş, iğnenin 2. pipetin içinden çıkması ile 2. pipetin de çapı büyüyor (konikti ya iğne). Böylece aslında gazı açmakla motora girecek havanın miktarını tamamen kontrol edemediğimizi üzülerek öğrenmiş olduk. Bu sistem, giren havanın hızını sabit tuttuğu için sabit hız (CV = constant velocity) olarak anılıyor. Bazen de kolaylık olsun diye Constant Vacuum, sabit vakum diye anılıyor. Bu noktada iki soru var:

- Ne işe yarıyor bu duvar?
- Arabalardaki "kapatma pompası" motorda neden yok?

Şekle bir bakalım: Motor düşük devirde iken gazı sonuna kadar açtınız. Bir an için slide'ı unutun. Kelebeğin önünün tamamen açık olduğunu (arabadaki gibi) varsayın. Motora giren hava miktarı birden bire o kadar arttı ki, ana memeden benzin gelemeden karışım yanmaz derecesine kadar fakirleşti. Sonuç: Stop. Araba karbüratörlerinde ise bu ani kelebek açılmalarında içeriye bolca benzin gönderen minik bir pompa, "kapatma pompası" vardır.

### Motorda niye mi yok?

- Mekanik karmaşa yaratıyor
- Çabuk arıza yapıyor
- Fazla benzin harcatıyor
- Motor sert tepki veriyor



Bunun yerine slide'a dönelim: Slide, yayın etkisi ile sabit duruyor. Gazı sonuna kadar açtınız. Teoriye göre 1. pipet birden büyüdü. Ama slide kütük gibi duruyor yerinde. Pipetin kalınlığı, onun izin verdiği kadar. Ama slide altından geçen hava hızlanmaya başladı. Hızlanan hava "slide hava yolu" vasıtası ile membranı şişiriyor, slide yukarı kalkıyor, motor devir kazanıyor. Böylece ani olmayan fakat sabit karışım oranlı ivmelenme elde ediyoruz.

(Meraklısına not "Ben hemen hızlanacağım" diyenlere: Dellorto, CV karbüratörlerin ebatlarında "slide"sız "kapatma pompası" karbüratörler sunuyor motosikletler için )

### 3 - Kim nereyi kontrol ediyor?

Üç benzin memesi, 3 hava memesi var, hatta memelerin biri göreceli olarak değişken. Hangisi hangi çalışma koşulunu kontrol ediyor?

1. pipet takımı jikle durumunu kontrol ediyor.
2. pipet takımı rölanti civarı
3. karışık takım rölanti üstünden en yüksek devre kadar.

Tabi "devir rölantiyi geçti abi ben artık çalışmıyorum" diye bişey yok. Sadece etkisi gittikçe azalıyor.

Şöyle:

Karbon ayar vidası	rölantiden - 2000 rpm
Pilot meme	1100 rpm - 3400 rpm
İğne	1500 rpm - 5000 rpm
Ana meme	4500 rpm ve yukarısı

### 4 - Bakım

#### Karbonmonoksit ayarı (CO veya zenginlik ayarı) -Fakat bizim ustalara sorarsanız "hava ayarı"

Rölanti pipet takımını hatırlıyorsunuz. Pipetlerin birleşim noktasının çapı da sabit değil (bi yalanımız daha ortaya çıktı). Konik başlı bir vida ile bu çap değiştirilebiliyor. Dolayısı ile rölanti durumunda içeriye gidecek karışımın oranı değiştirilebiliyor. (Kelebeğin bir miktar "pozitif" açık olduğunu unutmayın). Deliğin çapı büyüdükçe (vidayı gevşettikçe) içeri giren karışım zenginleşiyor. (gördüğünüz gibi bu ayarın havayı ayarlamakla bir ilgisi yok) Bu ayar ve sağlanan karışım motorun rölantiden 2000 devir civarına kadar çalışmasını etkiliyor. Kelebek daha çok açıldığı anda 1. pipetimiz o kadar büyümüş oluyor ki, artık oradan çıkan karışım iyice fakirleşmiş oluyor.

Yeri gelmişken pipet çiftleri arasında görev dağılımı ve geçişlerin





nasıl olduğuna bakalım: Bir yalanı daha açıklayayım: Rölanti pipet çiftinin 2. pipeti (benzin içinde olanı) 1. pipete 2 noktadan bağlı. Yani yukarıda bir "U" yapmış durumda. (ana şekle bakın ,yeşil devre) 2. birleşim noktası, çapını değiştirdiğimiz noktadan daha [2-3 katı] büyük. Peki neden oradan gitmiyor karışım içeriye? Madem bizim ayar noktasından büyük? Çünkü o nokta kelebeğin tam "önünde" Yani kelebek biraz daha açılmalı ki, oradan karışım akabilsin içeriye. Tabii ki 2. pipetin benzin içindeki çapı sabit (pilot meme-rölanti memesi), 1. pipetteki birleşim noktalarının (ayarı yaptık, sabitledik) çapı sabit, 1.pipet çapı , kelebek açıldıkça büyüdü, demek oluyor ki, kelebeğin belli bir açıklığından sonra elde ettiğimiz "karışım" işe yaramaz şekilde fakir olacaktır. Kaba bir tabirle etki alanı 3400 devir civarına kadardır. Bu noktadan sonra, içeri giren havanın hızı ile membran şişecek, slide iğne ile birlikte yukarı kalkacak, ana pipet takımından "karışım" takviyesi başlayacaktır. Kelebek daha açılırsa, slide daha yukarı kalkacak, konik iğne pipet birleşim noktasında çıktıkça daha çok .... böyle gidiyor.

#### Rölanti ayarı

Kelebeğin rölantide bir miktar açık (pozitif açıklık) olduğunu biliyoruz. Rölanti ayarı ise bu pozitif açıklığın değiştirilmesinden ibaret. Biraz daha açar ve zenginlik ayarı ile karışımı da desteklersek rölanti yükselir. Bu yüzden ki rölanti ayarı karbonmonoksit ayarı ile birlikte yapılır.

#### Senkronizasyon ayarı (bizim ustaların pek bi hoşuna gidiyo bu ayar çok zormuş gibi havalara girip bi dolu para alıyolar ya!)

Birden fazla karbüratörü veya kelebeği olan motorlarda tüm kelekelerin "pozitif" açıklığının eşit yapılmasından başka bir şey değil. Aslında tüm kelekelerin (veya karbüratörlerin) kendi rölanti ayar (pozitif açıklık ayar) vidası var. Yapılan işlem bu vidalarla kelebek konumlarının eşitlenmesi. Rölanti ve civarı (daha doğru değışle hani U yapan pipet takımımız) kelebeğin küçük hareketlerine çok duyarlı olduğu için (deliklerden biri kelebeğin tam önündeydi ya) bu ayar yanlış yapıldığında bu pipet takımının görev alanı bitimine denk gelen 3400 civarına kadar motor hoplayıp zıplayabilir. Gazı sabit tutsanız bile keçi gibi (çok bindim ya keçiye ordan biliyorum) hoplayıp zıplar.

Konu anlaşıldığına göre yalanı ortaya çıkarayım: Aslında tüm kelekeler aynı oranda açılmış olmuyor. Gerek karbüratörlerin, gerekse motorun subap vs. gibi kısımlarının mekanik farklarından dolayı aralarında bir miktar farklar oluyor. Bu yüzden karbüratörler tezgahıyken "hepsini 1mm eşit açıp takalım" olmuyor. Ölçüm, kelekelerin "arkasından" kelebek ile motor arasındaki bölgenin vakumunun ölçülmesi ile sağlanıyor. Kelebeğin açıklığının değiştirilmesi ile bu vakum değeri değışecektir. Tüm kelekelerin arkasındaki vakum değerleri eşitlenirse tüm mekanik dengesizlikler sistemden çıkarılmış olunur. 1. pipetin çapını değıştirdiği içindir ki bu işlem rölanti ayarı ile birlikte yapılıyor. Kendi vakum ölçerini kolayca yapabilirsiniz. Karaköy de -760mm lik vakum saatleri var 6 milyon civarı. Bir de esnemeyen hortum bir miktar. Ayarı kolay ve çabuk yapayım dersiniz kelebek başına bir saat almanız gereke-

cektir. Yoksa ha babam sök tak yapacaksınız. bu arada, her kelebeğin arkasında, bu işe özel bir çıkış ayrılmıştır. genelde üzeri lastik bir tapa ile kapanmıştır.

#### 5 - Tamir

**Su** En çok karşılaştığımız durum ki adamlar bunu düşünmüş. Genelde her karbüratörün sabit seviye kabını boşaltmak için bir vidası vardır. Dışarıdan kolay ulaşılabilir bir yerde , kabın en altına doğru bir yerde. Öncelikle benzin deposunda su kalmadığına emin olun. Gerekliyorsa depoyu da boşaltıp adam gibi benzin alın. Su, benzinden ağır olduğu için sabit seviye kabının dibinde toplanır. Seviyesi çok yükselirse memelerden yukarı gitmeye çalışacaktır benzin gibi. Ama benzinden daha yoğun olduğu için o delikten geçerken hem çok yavaşlayacak hem de yanıcı olmadığı için motor kapaklanacak ya da tamamen duracaktır. Rölanti memesi, ana memeden baya bir yukarıda duruyor. Su buraya ulaşamadığı sürece, motor rölantide gayet sağlıklı çalışabilir. Ama devri hızla yükseltmeye kalkınca kiiynkkkk!

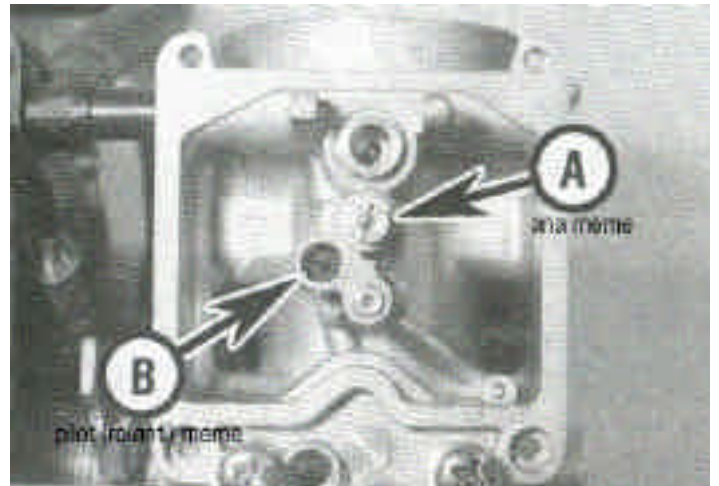
Depo musluğu OFF durumunda iken sabit seviye kaplarının tahliye vidalarını açın (Dikkat akan benzin ne sıcak egzost borularına ne de zincire gelmesin) ve karbüratörleri boşaltın. Vidaları sıkın, depo musluğunu açın, birkaç saniye arayla birkaç kez marşa basın (bu da ne? bazı depo muslukları motor vakum yapmadığı durumlarda benzin akışına izin vermez. Biz de vakum yaptırarak musluğa). Tedbir olarak bir kez daha boşaltın karbüratörleri. İri bir ihtimalle düzelmiştir. (deponuzda başka su yoksa)

**Soru** Depodaki suyu yok ettiğini iddia eden katıklar var. İşe yarıyor mu bunlar?

**Cevap** Motor durma noktasına geldi ise hayır. Ama yukarıdaki gibi temizlik yaptıktan sonra kullanmakta fayda var. Veya belli belirsiz oluşuyorsa, şüpheleniyorsanız kullanmakta zarar yok. Sadece motorunuz katalitik konvertör içeren bir egzost sistemine sahipse, ürünün üzerinde konvertöre zararlı olmadığını açıklayan uyarıları olsun.

**Tıkanı, Pislik** Çoğu sistemde, depo çıkışında bir, karbüratör girişinde bir tane daha filtre olur. Pislikler bu filtrelerden geçebilecek kadar küçük olsalar bile, benzinden daha ağır olmalarından dolayı sabit seviye kabı içerisinde dibe çöküp yavaş yavaş salınırlar. Canları sıkılırsa birleşip voltranı oluştururlar ve gidip benzin memelerini tıkayabilirler. Su örneğinde olduğu gibi kapları boşaltmak sorunu çözebilir. Mümkün ise filtreleri değiştirmek veya plastik işler temizlemek yerinde olacaktır. Yine belli belirsiz , temizlik yaptık isek veya şüpheleniyorsak karbüratör temizleme kimyasallarını depoya atabiliriz.

**Temizlik** Tüm karbüratörü dağıtın, parçaları temizleyin, toplayın. Bitti. Üstünde temizlik olacak iş değil bana göre. Kelekeler ve ventüri (1. pipet) temizlenecek. Sabit seviye kabı temizlenecek, ana memeler temizlenecek, hava kanallarının açık olup olmadığı kontrol edilecek. Kelebek mili yukarı - aşağı ve sağa sola oynatılıp boşluk olmadığına emin olunacak (yoksa her gaz verip bıraktığınızda farklı rölanti devri ile çalışır motorunuz). Şamandıra seviyesi kontrolü, şamandıra iğnesi kontrolü yapılacak. Slide rahatça çalışıyor



mu? Membranda çatlak, patlak olmasın. Karbonmonoksit vıdası temiz mi? O-Ring'i sağlam mı? Yok "ben yapmam, tırsarım bozarım" diye düşünüyor olsanız bile, usta karbüratörü temizlerken yukarıdakileri yapıp yapmadığına dikkat edin. Yapmıyorsa alın en büyük anahtarı elinize vurun kafa... Şaka tabii, uyarın. Yaparken seyredin. Bir dahaki sefere belki kendiniz yaparsınız.

**Fazla yakıyor** Karbüratörü temizleyip hava filtresine hiç bakmadıysanız deminki anahtarı alıp kendi kafanıza vurun. Hava girişi tıkanırsa hem haddinden fazla benzin içeri gidecek hem de motorun performansı düşecektir. Hava filtresi temizlik periyotlarını kaçırmayın. Pipetin 2. kısmı büyük olursa haddinden fazla benzin ile yakıt tüketimi artacaktır. Yani:

- Ana meme çok büyük
- Pilot meme çok büyük
- Benzin seviyesi çok yüksek
- veya hava filtresi tıkalı
- Jikle hatalı çalışıyor

**Ancaak** Fazla yakıt tüketiminin tek sorumlusu karbüratör değildir. Hatalı ateşleme sistemi, subap ayarı hatası... Uzar da gider. Benim sıraladıklarım sadece karbüratör ile ilgili olanlar.

**Gitmiyor** Hava haddinden fazla gidiyor veya benzin haddinden az gidiyorsa performans düşecektir. Haddinden fazla hava, emme sistemindeki kaçaklardan oluşabilir. Haddinden az benzin ise pipetin 2. kısmı dardır. Yani

- Ana meme çok küçük
- Pilot meme çok küçük
- Benzin seviyesi çok düşük

Slide çalışmazsa ne olur? Ana pipet çifti çalışmayacak. Bu da membranın delik, karşı yayın çok sert, slide in sıkışmış olması nedeni ile olur.

**Yine ancaak** Düşük performansın tek sorumlusu karbüratör değildir. Hatalı ateşleme sistemi, subap ayarı hatası... Uzar da gider. Benim sıraladıklarım sadece karbüratör ile ilgili olanlar.

**Karbüratör taşırıyor** Şamandıra iğnesi, gelen benzinin seviyesi, sabit seviye kabı contasına gelmeden durdurmuyorsa, benzin, bu conta arasından veya pipet birleşim noktasından dışarıya akmaya başlayacaktır. Bunun sebepleri:

- Hatalı ayarlanmış şamandıra seviyesi
- İğne veya yuvası üzerinde kamp kurmuş pislikler, tortular
- Aşınmış iğne veya iğne yuvası
- Delinmiş şamandıra (yüzeyimiz zavallı)

**Kurşunsuz benzin için dikkat!** İğnenin ve memelerin benzin içinde çalıştığını biliyoruz. Isı, sürtünme ve kurşunsuz benzin bileşiminin bu parçalara zarar verildiği biliniyor. Hatta performans kilitlerinde özellikle iğneler, titanyumdan yapılıyor. Motorunuz 1985 modelden eski ise zaten kurşunsuz benzin kullanmayı aklınızdan bile geçirmeyin.

## 6 - Performans

Yukarıdaki konuları hiç okumayıp direkt buraya geldiyseniz aferim size. Ventüri ne demek? Rölanti devresinin kaç çıkışı var, yerlerini çizerek ve cümle içinde kullanarak açıklayın.

Motorun güç üretebilmesi için "doğru" miktarda benzin ve hava karışımını sıkıştırıp ateşlemesi gereklidir. "Ne ka ekmek o ka küfte" prensibi burada da geçerlidir. Ekmeği veya kıymayı çok tutarsanız yediğiniz "şey" köfte olmayacaktır. Çok benzin, çok güç demek DEĞİLDİR. Benzinin gereğinden fazla olması, karışımın "yanmaz" noktasına gelmesine, biraz öncesi de performans kaybına yol açar. Çok hava, yine aynı şekilde sonuçlar verir. Bu yüzden güç artırılacaksa, benzin ve hava aynı anda arttırılmalıdır. "Filtreyi çıkar, ver benzini, uç" da yanlış. Yanmış gazlar hızla uzaklaştırılmazsa silindirin içinde havanın girebileceği yer azalır. "sök susturucu" da o zaman" da yeterli değil. Mekanığın ve fiziğin sınırları var. Buradan ilerisi apayrı bir konu. Burada anlatmak istediğim tek başına ne

"bağırın bir susturucu", ne "süper hava filtresi" ne de "orjinalinin iki katı benzin memesi" birşey kazandırmayacağı gibi, genelde çarlar bile.

Baştan anlaşalım "Abi adamlar koca fabrika, motoru onlar yapmış. Sen daha mı iyi biliyorsun, senin bu yaptığını onlar bilmiyo mu ki yapmıyo?" ve benzeri şeyleri kabul etmiyorum çünkü;

- 1- Her seri üretimde detay hataları vardır
- 2- Motor hem Sibiryada hem de ekvatorlarda çalışacak şekilde üretilir
- 3- Normal benzinden - süper benzine her tipi kullanılabilmesini isterler
- 4- Yürürlükteki emisyon normlarını uygulamak zorundadırlar
- 5- Motorun tutumlu olmasını isterler
- 6- Maliyetin düşük olmasını isterler

Ben de,

- 1- Üretim aşamasında parça ve malzeme farkları göz önüne alınarak motor, aslında üretebileceğinden daha düşük güçlerle üretilir. Ben de yaptığımız bu toleransları lehime çeviririm
- 2- Sibiryaya hiç gitmeyeceksem, oraya özgü koruma ve kısıtlamaları iptal ederim (ekvatoru sökmüyorum belki giderim )
- 3- Ben hep süper benzin alabilirim, normal benzine özgü koruma ve kısıtlamaları iptal ederim
- 4- Öhm... Gak ve de guk.
- 5- Azıcık fazla yakabilir. Aslında doğru bir uygulama ile bu bazen daha tutumlu motor bile demek olur.
- 6- Yüksek performanslı parçaların pahalı olduğunu kabul ediyorum.

Performans arttırımı, kısıtlamaları, korumaları kaldırmak veya gizli potansiyeli karbüratör vasıtası ile kazanmak için TEK koşul:

## Silindire giren hava ve benzin miktarını birlikte artırmak.

Sadece benzini, sadece havayı arttırmak belki bazen biraz, çoğu zaman da hiçbir fayda sağlamadığı gibi daha da kötü yapacaktır. Öncelikle hava girişini rahatlatmak gerekiyor. Yüksek akışkanlığa sahip iyi bir hava filtresi başlangıç olabilir. Girişi küçük olan hava filtre kutusunu girişini genişletmek veya çok uzun olan hava alma noktasını kısaltmak gerekebilir. Burada dikkat edilecek şey, yağmur, su birikintisi, çamur gibi koşullar. Güneşli havada çok iyi performans gösterecek bir delik, yağmurda sorun çıkartmasın. Daha sonra biraz daha fazla benzin verelim ama nasıl?

- Benzin ana meme büyütülebilir
- Benzin pilot memesi büyütülebilir
- Slide üzerindeki iğne daha incesi ile değiştirilebilir veya mevcut inceltiler.
- Slide karşı yayı yumuşatılabilir

Motorun belli bir çalışma bölgesinden hoşnut değilseniz sadece o bölgeyi etkileyen elemanları kurcalayın. Örneğin 2000 - 3500 civarını motor isteksiz ise (aha pat diye burayı okumaya başlayanlar bilmedi. Ama tümünü okuyanlara bakın.. Zehirli) pilot meme ve iğne ile oynayarak bu sorun giderilebilir.

Örnek vermezsek olmayacak:

## a- Motor 1800 - 3500 Devir bölgesinde isteksiz

Pilot memeyi büyütebilirim ama ne bir büyük meme var elimde, ne de matkap vs. kullanarak orjinalliği bozmak istemiyorum. Daha kolay bir yöntem var. İğnenin konik (peki peki tam konik değil, kademe kademe inceliyor) olduğunu biliyorum. Daha da inceltsem? Ya olmazsa? Orjinalliği bozulmasın. O zaman şöyle: İğnenin slide ile birlikte hareket ettiğini biliyoruz. İğne, slide içinde yerçekimi etkisi ile aşağı doğru duruyor. Aslında boşta. Üzerinde bir segman ile slide üzerindeki delikte duruyor. Kürdan düşünün (Kaliteli bişi olsun). Uç tarafında bir sıkı geçme pul olsun. Sabit bir yükseklikten pulu tutun. Alt ucunun ana pipet takımı birleşim noktasına giriyor olsun. Üst uçtaki Pulu aşağıya alınca ne oldu? Birleşim noktasına kürdanın daha ince kısmı giriyor artık. Delik çapı büyüdü sanki di mi? Slide biraz yükselmiş etkisi yarattık. Slide hiç hareket etmedi ama biz iğneyi "yukarı kaldırmış" olduk. Şimdi ana pipet takımı çalışmaya daha büyük açıklıkla başlayacak. Büyük deyince, 0.6mm yukarı kaldırmaktan bahsediyoruz. Genelde iğnelerin üst kısmında 4-7 arası yükseklik ayar çentikleri var. Segmanın yeri değiştirilerek

daha zengin - daha fakir karışımlar elde edilebilir.

### b- 5000 devirden sonra yürümüyor

Öncelikle,

- 1- Motorun max. güç üretme devrini geçmediğinizden emin olun. Yani motor 4800 devirde max. gücünü üretiyor ise daha fazla ısrar etmenin manası yok
- 2- Hava girişi yeterli mi?
- 3- Motorun diğer tüm aksamaları özellikle ateşleme nin sağlam olduğuna emin miyiz?

Bunlar tamam ise, ana memeyi büyütme sorunu çözecektir. Ne kadar büyük? Egzostu, susturucuyu standart tutarsak %20'den fazla büyütme doğru olmayacaktır. Egzost da yüksek akışlı bir tip ile değişse %35'e kadar yükseltilebilir.

### c- Motor ani gazlara geç tepki veriyor

Ana pipet takımı geç devreye giriyor di' mi? Yani iğne, dolayısıyla slide geç yukarı kalkıyor. Çözüm karşı yayların yumuşatılması,

### d- 98 Tiger, 97 Tiger'dan düşük performanslı

98 senesinde Triumph, kullandığı karbüratörün markasını değiştiriyor. Özellikle alt devirler resmen "ölü". 4500 devirden sonra iyi. Hava filtresi yüksek akışlı bir tiplerle değişti (ve alt devirler daha da kötü oldu doğal olarak) Slide iğneleri 0.8mm yukarı kaldırıldı. Şamandıra yüksekliği 1mm yukarı kaldırıldı. Pilot meme 0.38mm'den 0.40mm'ye büyütüldü. Ana meme 0.98'den 1.05mm'ye büyütüldü.

Hava filtresi kutusu girişi 36mm çaptan 42mm çapa çıkarıldı.

### e- Motor 6500 devirde kapaklanıyor

Sanki elektrik kesiliyormuş gibi veya benzin bitmiş gibi. Elektrik sorunu yok. 6500 devirde ya çok fakir ya da çok zengin olmuş olmalı. 1.10mm olması gereken ana meme, yuh boyutları ile 1.48mm. Ana meme 1.10mm (110 meme deniyor pratikte) ile değiştirildi.

**Dynojet , FactoryPro kitler** Bu firmalar çeşitli karbüratör ve motorlar için karbüratör performans kitleri üretiyor.

**Stage 1 kitleri** Yüksek akışlı hava filtresi / standart egzost

**Stage 2 kitleri** Yüksek akışlı hava filtresi / yüksek akışlı egzost

**Stage 3 kitleri** Tamamen açık hava filtresi (filtre kutusu yok) / yüksek akışlı egzost

**Stage 7 kitleri** Her karbüratöre bir hava filtresi / yüksek-yarış tip egzost

Bu kitler içerisinde ana memeler, pilot memeler, slide yayları ve iğneler içeriyor. Stage 1 kitleri kolaylıkla uygulanabiliyor. Stage 2 ve Stage 3 kitlerinde karbüratöre (slidelara) delikler açmak gibi mekanik işlemler gerektirebiliyor. **IKITEKER**

Hörmetler...

→ **Timuçin KANATLI (ElektroAmele)**  
**TIGER 900 (Abbas)**

## Araştırma Slime nedir, ne değildir?

İngilizce bilenler için [www.slime.com](http://www.slime.com), son derece açıklayıcı ve güzel bir site. Slime denilen maddenin pek çok araç için üretilmiş çeşitleri var, bisikletinki, motorunki, arabanınki ayrı...Lastik patlamadan lastiğe yerleştiriliyor, yeşil bir sıvı şeklinde olup, bizim kullandığımız gazlı lastik tamir tüplerine benzemiyor. Lastik patladıktan sonra değiştirilmesi gerekmiyor. Uygulaması için biraz sonra açıklamasını göreceksiniz (Timuçin sandım kendimi).

Biz motor kısmını ele alacak olursak, o da ikiye ayrılıyor:

- 1-Inner tube, yani iç lastiği olan motorsiklet lastikleri için kullanılan madde, üzerinde "Inner Tube" ibaresi var.
- İç lastikli tipin alüminyum jantla kullanılması tavsiye edilmiyor.
- 1/8inç boyutundaki delikleri tamir edebiliyor.
- Tekrar uygulamaya gerek kalmadan, tek patlaktan fazlasını tamir edebiliyor.

### İç lastik uygulaması için:

- Tüpün ağzını kesip hortumunu takın,
- Uygulanacak lastik indirilmeden önce lifte alınmalı,
- Lastik subabının ağzı paketteki anahtar ile açılıp hesaplanan madde kadar doldurulmalı, süpape kapatılmalı,
- Lastik orijinal verilere göre şişirilmeli (ne eksik ne fazla)

**Hesap** 45mph/75kmh'den fazla hıza sahip araçlar için (bir de 45'den az için olan hesap var ama onu yazmıyorum): Yükseklik(inç)\*Genişlik(inç)\*.065=gereken madde miktarı

### 2-Tubeless lastikler için Slime

Uygulaması ve hesabı iç lastikli tiplerle aynı olan bu ürün, 1/4inç'lik yaraları tamir edebilmektedir.

### Motoru özel sorulara cevaplar

- Lastiğe inç olarak hesaplanacak YükseklikxGenişlikx.065 formülü ile elde edilecek sayı kadar madde konulmalı (45mph'den fazla hızlı motorlar için)
- Eğer motorunuzun lastiklerinde balans problemi veya bir takım

arızalar mevcutsa, bunlar giderildikten sonra madde uygulanmalı. Slime maddesi çok fazla ya da az konulmamalı, yukarıda bahsedilen hesaplarda elde edilen kadar madde ile doldurulmalıdır. 60-75mph (100-120km/s) üzerindeki hızlarda balans problemi yarattığı tespit edilmiştir. Bu hızların üzerisi için kullanımı tavsiye edilmemektedir.

### Genel Sorulara cevaplar:

- Kullanım süresi, 3 yıl tavsiye ediliyor.
- Eksi 30°ye kadar donmaz(anti-friz de içeriyor), ancak o dereceden sonra donduğu tespit edilmiş.
- Zehirli, yanıcı, patlayıcı, zarar verici değildir. Etkin kullanım süresi lastiğe konulduğunda 3 yıldır, ancak lastiğin pratik ömrü (2-4 yıl) boyunca kullanılabilir.Yapışkan değildir ve yapıştırıcı ihtiva etmez.
- Başka ürünlerle birlikte kullanılması (diğer onarıcılar) tavsiye edilmez.
- Yazım burada sona eriyor. Sitede dolaşmama rağmen, lastiğin patladığını nasıl anlıyoruz sorusuna yanıt bulamadım (bir tek, sitede bir slime kullanıcısı, Amerika'daki dev kaktüslerden birinin üzerinden geçtikten sonra, lastiğinde 20 kadar yeşil (madde yeşil) nokta gördüğünü ancak lastiğinin inmediğini yazmış, tubeless de olabilir de, iç lastiklilerde gözükür mü bilmem). Sanırım anlayamıyoruz veya anlamamak için dua ediyoruz :), buna gerek kalmaması da güzel bir şey tabii. Siteyi dolaşırsanız göreceksiniz ki, kitlerden oluşan pek çok Slime ürünü var, slime iç lastikler, slime hafif iç lastikler(daha çok bisiklet için) vs, vs. Türkiye'de bunlardan hangilerinin bulunduğunu öğrenmek için Yeşil Bisiklet/Kızıltoprak-İstanbul'a ya da Mustafa Aygün veya Taner Eraslan'ın tarif ettiği ancak benim kayda geçirmedığım yerlere sorabilirsiniz. Teoride görüldüğü kadarı ile harika birşey bu slime, kullanıcı olarak bir tek Cem Kitapçı'nın mailini hatırlıyorum, Afrika Kitası dahil her yeri bu sıvı ile dolastığını, lastiğinin bir kere dahi olsun patlamadığını yazmıştı. Bir kere de ben serviste lastiği patlamış bir Pegaso görmüştüm, baştan aşağı Slime'in yeşil sıvısıyla kaplanmış ancak lastik yine de inmişti, lastiği sökelim derken de motorun bütün bütünü tekerleği bu sıvıyla bulanmıştı. Problem iç lastikteki deliğin yırtık boyutlarında olmasıydı. Tabii bu arada piyasada satılan daha ucuz fiyatlı "Lastik Zırhı" türevi malların da varlığını unutmamak lazım. Alaattin Balta kullandığı lastik zırhından çok memnun olduğunu söylemiş ve hatta bir çok kimse-nin önünde bir test bile yapmıştı. **IKITEKER**

**Kaynak: Uğur Saner'in bir maili**

→ **Sinan Özgen**



# Araştırma Karenaj

Merhaba,

**Öncelikle şu grenaj kelimesi konusunda, ukalalık olarak düşünülmeceğini umduğum bir düzeltme yapmak istiyorum. Daha önce mevzuu açıldıysa kusuruma bakmayın.**

Kelime aslen fransızcadaki "Caréner" fiilinden geliyor. Caréner, önceleri denizcilikte gövdede tadilat yapma anlamında kullanılan bir fiil iken, bu kelimedden türetilen "Carénage" (karenaj okunur) daha sonraları "gövdeye aerodinamik profil verme" anlamında da kullanılmaya başlanmıştır. [kaynak: Micro Robert fransızca sözlük]

Grenaj ise, "grenleme" demeye gelir ki Allah korusun, motorunun gövde plastiklerinin "tanecikleme" anlamına da gelen "grenleme"sini kimse istemez sanırım!

Grenaj mi, karenaj mı sorusu hayati bir önem taşıyor ama hikayesini bilmekten de bi zarar gelmez. Dileyen istediği kelimeyi kullanmakta özgür elbette, bunca yıllık "grenaj" yani..

Konumuza dönersek, bir kimya mühendisi olmasam da bir Endüstri Ürünleri Tasarımcısı olarak plastik vb. malzemelerle de ilgilendiğim için, kısmen de olsa bildilerimi aktarmak istedim.

Motorsikletlerdeki plastik karenajlar ya termoset yada termoplastik esaslı plastiklerden imal edilirler.

Termosetler yeniden kullanılamayan plastiklerdir (recycle edilemezler)- Fiberglas, karbon-fiber elyafı kompozitler vs... bunlara yazının sonunda kısaca değineceğim)

Termoplastikler ise farklı isimlerle anılır ve hammaddelerine göre çok farklı özellikler gösterirler. Günlük hayatta kullandığımız plastik ürünlerin çoğu termoplastiktir.

Termoplastikleri, arka yüzeylerindeki damgalara bakarak kolayca ayırt etmek mümkündür. PE-polietilen, HDPE High Density Polyethylene olarak da yazılabilir, PMMA polymethylmetacrilate, PC-PolyCarbonate veya ABS (fren sistemi ile bir alakası yok ve açılımı çok uzun... -tamam, su an hatırlayamadım, ama illa da isterseniz bulurum) vs.. gibi plastikler motorsiklet karenajlarında yaygın olarak kullanılan plastik türleridir.

PP Polypropylene, PS Polystyrene, LDPE Low Density PE, PVC, PET gibi daha bir çok plastik türü vardır.

**HATIRLATMA** Ola ki kullandığınız plastik ürünleri veya ambalaj atıklarını geri dönüşüm amacıyla toplama gibi medeni bir faaliyet içindedir ya da en azından bu konuda ileriye dönük planlarınız vardır diye ekliyorum, lütfen bu malzemelerin iç yüzeylerindeki bu kısaltmalara dikkat edin ve farklı tür plastikleri asla beraber toplamayın. Farklı plastiklerin birbiriyle karışmaları durumunda, yeniden kazanılan plastiklerden elde edilen hammadenin kalitesinde büyük kayıplar oluyor. Oysa en baştan sağlıklı bir ayırım yaparak bunun önüne geçmek mümkün..

Evet, bizim sokakta da hala hepsi yine aynı çöp arabasına atılıyor ama allahtan hurda kağıtçılar, tenekeçiler, camcılar falan var, onlara yarıyor hiç olmazsa..

Herneyse, bu plastik malzemelerle bir kaç kez karşılaşan biri, bir süre sonra dikkatle baktığı takdirde kolaylıkla bunları yüzeylerinden de tanıyabilir. Bunun için aşağıda sayacaklarımın da faydası olacaktır.

**1. PE'ler** Enjeksiyon kalıbından renkli olarak çıkar, (Kawasaki

KLR, Yamaha XI vb motorlarda...) Parça çizilmesine rağmen altından başka bir renk, astar vb gözükmüyorsa bu plastik büyük olasılıkla PE'dir. PE, karenaj plastikleri içinde en esnek olan malzemedir. Örneğin Kros motorlarının karenajları da PE dendir. PE'nin elastik deformasyon limitleri çok yüksektir, PE parçalar eğilip bükülseler de, biraz gayretle eski hallerine döndürülebildikleri için bi nevi "hafızalı" plastik denilebilir. Ancak yüzeyleri daha opak, parlaklıkları daha düşüktür. Güneşten daha çabuk etkilenirler ve renkleri solabilir. Kolay çizilirler. Genelde her parça tek renk olur. Degradasyon gibi grafik etkiler ancak stickerlar vasıtası ile kazanılabilir. Bildiginiz Naylon leğen malzemesi işte!

PE plastik yüzeyine sonradan atılan boyayı tutmaz, PE parçaların çizilen yerleri pleksiglasçıda yaptırılacak bir polisajla parlatılmaz. (denedim, yandı)

**2. Enjeksiyon kalıbından renksiz çıkan ve bunun üzerine spreyle boyanan karenajlar** (Transalp, Dominator, vb.) Olur da karenajınız çizilirse, ve çizimin altında beyaz astar gözükmüyorsa, bu malzeme yüksek ihtimalle ya ABS ya da PMMA'dir. PMMA, ABS'ye ve PE'ye göre darbe ve küçük çizilmelere karsi daha dayanıklıdır. PC'ye karenajda hiç rastlamadım ama ön camda, kask vizöründe veya far camlarında sıkça kullanılır. Oldukça berrak olabilen bir malzemedir.

Tüm bu malzemelerin esnek deformasyon sınırları PE'ye göre daha dardır, dolayısıyla daha kırılğandır. Ancak bu malzemelerin de yüzey parlaklıkları ve görünüşleri PE'ye göre daha kaliteli bir efekt verir.

**3. Karbon fiber elyaf veya fiberglas'tan (camelyafından) imal edilen kompozit plastikler** Bunlar, görece daha az sayıda üretilen özel üretim motorsikletlerde kullanılır veya kozmetik modifikasyon yapmak isteyen meraklılara dolar/euro bazında kit olarak da satılır. Karbon fiberler, diğer bir çok plastiğe göre daha hafif uygulamalara imkan verebilir. Ancak imalatı fiberglas kadar kolay değildir ve hammaddesi daha pahalıdır, dolayısıyla daha çok dolar, çok euro!

Karbon fiber ayrıca bildiğiniz gibi kasklarda da kullanılan bir malzemedir ve impact resistance'ı diğer plastiklere göre çok yüksektir. (F1 yarış otomobillerinin sasi ve karoserlerinde -yanlıca dememek için- çok yüksek oranda karbon fiber elyafı kompozitler kullanıldığını da ekleyeyim... 300'le giderken bir duvara bindirdiğinizde güvenebileceğiniz daha iyi bir malzeme yok. Aman, yine de Allah korusun!!! :)

Fiberglas ise, eski ve daha düşük performanslı bir teknolojidir. (Bildiginiz Anadol karoser malzemesi işte!) Az bir miktar esnekliği olsa da kırılğanlılığı çok yüksektir. Kaliteli motorlar arasında pek de kullanılırlığı kalmamıştır (kaza sonrası tamirat durumları hariç!!) Ancak Jawa ve MZ'lerin değişmez touring "Karenaj" malzemesidir.

Karenaj konusunda elimden geldiğince yardımcı olmaya çalıştım, umarım bir faydası dokunur. **İKİTEKER**

→ Turgut Çırpanlı/KTM 640/istanbul  
turgut7@excite.com

[www.ikiteker.org](http://www.ikiteker.org)

# Deneyim

## Sahibinden '57 BMW

"Bir (?) restorasyon hikayesi, bitmeyen şarkı!"

**Geçen sayıdan devam:** Tükan işi de tamam olduktan sonra olay, kick start'taki arızanın sebebinin bulmak ve elektrik tesisatını elden geçirmeye kalmıştı. Şanzımanı "indirebilmek" için arka çamurluğun, arka çamurluk için arka tekerleğin, arka tekerlek için arka amortisör ve şaft bağlantısının sökülmesi gerekiyordu. Tüm bunları söktükten sonra "madem öyle, işte böyle" gibi anlamsız bir söz sarfedip motoru tamamen sökmeye ve yeniden boyatmaya karar verdim; vermez olaydım...

Motoru sökmek kolay ama söktükçe eksik ve arızalı kısımlar ortaya çıkıyor. Bir de üzerindeki boyayı kazımak ve düzgün bir şekilde boyatmak lazım. Herneyse, öncelikle şanzıman arızası tesbit edildi: Şanzımanda bir sorun görünmüyor ama o da ne? Şanzıman kapağında bulunması gereken ve kick start ile şanzıman dişli grubunun arasında yer alan dişli ve saplaması yok! Aslında var: motoru bir saat boyunca çalıştırmak için deli gibi tekmelersen dişli, saplaması ile birlikte yerinden çıkıp şanzımanın içine düşebiliyor... (#@allah→#kahrı@#bela&&&hmfffff.....) Neyse ki dişlilere zarar gelmemiş.

Şanzımandaki sorun giderildi ama boyanın kazınması, eksik parçaların tesbit edilip temini, bu arada tüm bunları yapabilmek için para kazanmak zorunluluğu (İŞ, İŞ ve yine İŞ!), para kazanmanın değişik yollarının denenmesi (Milli Piyango, Sayısal Loto, Beş artı bir, ömür artı bir, binin yarısı beşyüz ama o da bende yok!) sermayenin daha fazla kediye yüklenmemesine karar verilmesi ve yine İŞ....

Tükan'ı tuttuktan sonra (Nisan 2002) havaların ısınmasıyla birlikte restorasyona başlamak niyetindeydim ki Kütahya Şenliği'ne bile gelmemi engelleyen işim beni Mayıs ayında Ankara'ya sürükledi. Eylül gibi İstanbul'a döndüğümde (tamam, arada İstanbul'a geldim ama fırsat buldukça kamp ve gezilere gittiğim için restorasyon yat-tı) gazetedede bir başka ilan gördüm:

"SAHİBİNDEN '67 BMW, çift silindir, 5.90, beşik amortisör. Tel:



05....." Dejavu dedikleri bu olsa gerek.....

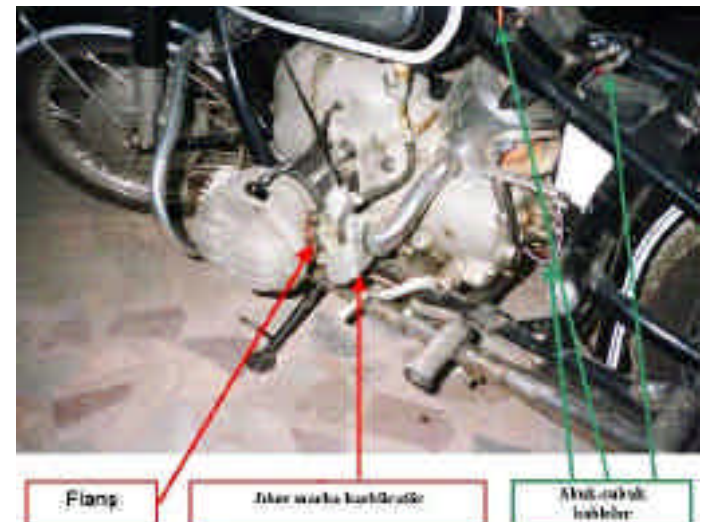
Tek değişiklik, ilk motor ile bunun arasında 10 yaş fark olmasıydı. Olsun, ne farkeder ki? Hemen motoru görmeye gittim: Bu sefer yolumuz Küçükçekmece'ye düşmüştü. Motorun karbüratörleri yoktu ve koltuğu orijinal değildi. Bir de eksoz susturucularını kesmişler....

Elimdeki BING ve MIG karbüratörleri Küçükçekmece'ye götürdüm, motora taktık... Çalıştı!!! Sıkı bir pazarlıktan sonra ikinci restorasyon projemin süjesine kavuştum. (Biliyorum, çok edebi konuştum ama bu kadar düzgün bir makine bulunca ne söylediğimin farkında değilim)

Öncelikle işe karbüratörlerle başladım: BING'ler sonuç vermedi. MIG'ler ise epeydir yatmaktan kireç bağlamışlar. MIG'ler temizlendi ve takıldı, ancak onlar randıman vermediler; zira çok deforme vaziyetelermiş. Sonuç: Sirkeci'deki parçacıardan iki adet "Jikov" marka karbüratör alındı. "Jikov" diye ukalalık ettiğime bakmayın, bunlara halk dilinde "jawa karbüratörü" denilmekte. Evet, 350 cc. Jawa motorsikletlerde kullanılan karbüratörler, ufak birer flanş ilavesi ile benim motoruma uydular.

Aman Tanrım, o da ne? Bu Jikov'lar benim Japon yapımı MIG'lerin aynısı... Japonlar mı Çekoslovaklar'ı yoksa Çekoslovaklar mı Japonlar'ı taklit etmişler? Çek'ler ve Slovak'lar "Siz de Çekoslovakyalılaştıramadıklarımızdan mısınız?" diye sorulmasından sıkıldıkları için mi ayrıldılar? Yoksa bu MIG'ler de Çekoslovakyalılaştıramadıklarımızdan mı?

Neyse, bu kadar geyik yeter. Nerede kalmıştık? Evet, tornacı Ömer Usta'ya yaptırdığım flanşlar iş gördüler. (Not: Oto Sanayi Sitesi'nde bir atölye tutarsanız bir çok parçayı ucuza temin edebilir, olmayan parçaları, eğer şanslıysanız, zanaatkâr ve hatta sanatkâr bir usta bulup yaptırabilirsiniz) Tornacı Ömer Usta flanşları yaptı ama









# Test Aprilia Caponord ile 100.000km

Caponord Rally Raid ile Pegaso Tuscany'nin Tibet yolculukları öncesinde İtalya'da yapılan basın toplantısı Aprilia için tarihi bir anahtar değişimine de sahne oldu. Massimo Ferrara adlı motosiklet kullanıcısı satışa sunulan ilk Rally Raid'in anahtarını alırken, törene geldiği önceki Caponord'unun kilometresi de yüzünü gösteriyordu.

Tahminen İtalya'da pek az motorcunun 31 yaşındaki Ferrara'dan daha fazla kilometresi vardır. Orta İtalya'da yer alan küçük bir şehir olan Civitanova Marche'den gelen bu motorcunun çoğunlukla Aprilia üzerinde yapılmış kilometrelerini listesi şu şekildedir:

- Tuareg Wind 125 ile 20.000km
- Etx 350 ile 35.000km
- Bir Pegaso 650 ile 95.000km
- Bir başka Pegaso ile 35.000km
- Caponord ile 100.000km

"Ben arabayı sadece iş amaçlı kullanıyorum. Onun dışındaki bütün hayatım motor üzerinde; genellikle her sene en az üç uzun seyahat yapmaya çalışıyorum ki bunlardan sonuncusu Norveç'e yaptığım 13.000km.'lik seyahattir. Caponord ile seyahat etmek benim için fantastik bir macera; boşa harcayacak fazla param olmadığından da çadırda kalıyor, kendi yemeğimi kendim yapıyorum. Bazı zamanlar yolu paylaştığım başka motorcu arkadaşlarım olsa da onlar genellikle dağ manzaraları ve deniz için durduklarından, bu



➤ Capo'lar...

duruşlar bana vakit kaybı imiş gibi geliyor, devam ediyorum. Aprilia Caponord'umu asla değiştirmek istemem, sadece bir başka Caponord'la değiştirim diyordum ki Rally Raid çıktı. Bu araç benim fantastik maceralarımın devamını sağlayacak, ilk olarak Patagonia'ya gitmeyi düşünüyorum."

Ferrara kendisine sorulan bir kaç soruyu da şu şekilde yanıtladı: "En güzel yol? Norveç'ten Norvick'e giden E6. En garip-enteresan ülke? Fas, sizden büyük her türlü araca, sağdan ya da soldan geldiği farketmeden kesinlikle yol verme gerekliliği yüzünden. Kaza yapmadan bunca kilometre yapma sırrı? Limitleri geçmemek ve diğer insanların davranış biçimlerine dikkat etmek." **IKITEKER**

Kaynak [www.aprilia.com](http://www.aprilia.com)

➔ Çeviren: Sinan Özgen

# Test Honda Varadero

**Sahil Yelkencisi (Direkt tercüme olunca böyle acayip kelimeler çıkabiliyor.)**

**Not: Bu yazı Emre Odabaşı tarafından Motorrad dergisinden çevrilmiş, yayımlandığı [www.ikiteker.org](http://www.ikiteker.org)'nin posta grubundan alınmıştır, teknik veriler ise INMOTO dergisindedir.**

Adını Küba'daki bir plajdan alan Japon Seyahat endurosusu, Portekiz kıyısındaki bir Pazar partisine de uygun geliyor. Öncelikle ciddi bir yenilemeye uğramış Honda Varadero 1000'de nelerin değişmediğinden başlayalım. Plajdan alınmış ismine rağmen kimsenin onu kumda kullanmak isteyeceğini sanmam. Sebebi gayet açık. Üretici kuru (boş) ağırlık olarak 220kg veriyor. Buna yağ, radyatör suyu ve 25lt benzinde eklenince çeyrek tonu geçiyor. Böyle bir kütleli gevşek zeminde kullanmayı ise ancak Paris-Dakar profesyonelleri başarabilir.

Yeni tasarım edilmiş çantalar, tanıtım sırasında bize verildi, halbuki eski modelde piyasaya sürülene kadar çantalarını görmek mümkün olmamıştı. Daha sonrasında bunun sebebinin çantaların takılmasıyla şasede oluşan esnemeler ve buna bağlı olarak yüksek tempoda oluşan salınımları ilk günden fark ettirmemek olduğu anlaşıldı. Yeni modelde motorun destekleyici olarak monte edildiği şase çok daha stabil. Bu tür salınımların artık oluşmayacağı uzun otoban sürüşleriyle de kanıtlandı. Çantasız olarak yer yer 220km. süratlere ulaşıldı (tabii göstergeye göre) ve motor çok stabildi.

Rahatsız edici olan tek şey ise dar ve yüksek ön camın arkasındaki yüksek rüzgar gürültüsü. Sürücü ancak eğildiğinde bundan kurtulabiliyor. İki yükseklik kademesine ayarlanabilen ön camı, daha az eğilmek gerektiğinden en yüksek kademedeki kullanmamıza rağmen,



➤ Honda Varadero

men, Honda kısa bir cam opsiyonu da sunmalı. Böylece sürücü hiç bir türbülans ve gürültü yaşamadan seyahat edebilir.

Otobanda enjeksiyon ve Almanya için özel olarak katalitik konverter ile donatılmış motor son derece düzenli ve vibrasyonsuz bir çalışma göstermekte. Motorun şaseye sabitlenmiş olmasına rağmen hissedilen vibrasyon çok az. Bu motorun orta veya üst devirlerde kullanılması ile değişmiyor. 2000 devirden itibaren düzenli bir devirlenme var. Alt devirlerde düzenli çalışmasını sağlayan yüksek volan ağırlığı, yine düşük devirde ani gaz verme sırasında motorun hızlı devirlenmesini biraz frenliyor. Bu şekilde Varadero Atlantik

### Maksimum Hız

Gerçek Hız	211,8 km/s
Göstergede OkunanHız	223 km/s
1.vites 7300 dev/dak	68,7 km/s
2.vites 7300 dev/dak	104,9 km/s
3. vites 7300 dev/dak	136,6 km/s
4. vites 7300 dev/dak	160,5km/s
5. vites 7300 dev/dak	182,2km/s
6. vites 7300 dev/dak	206,9km/s

### Hızlanma

Mesafe(metre)	Zaman(sn)	Hız(km/s)
0-400	11"9	179,7
0-1000	23"2	197,2
Hız(km/s)	Zaman(sn)	Mesafe(m)
0-50	1"6	9,9
0-100	3"6	53,6
0-150	7"3	185,6
0-200	19"2	777,7

### Tekrar Kavrama (50km/v. ve 6.vites)

Mesafe(m)	Zaman(sn)	Hız(km/s)
0-400	13"6	155,6
0-1000	25,5	195
Hız(km/s)	Zaman(sn)	Mesafe(m)
50-100	5"9	123,3
50-150	12"7	358,3
50-200	26"1	1033

### Tüketim

Limitte Kullanım	8,3km/l
Şehir Dışı	18,7km/l
Ekonomi	28,6km/l
90 km/s Sabit hız	24km/l
120km/s Sabit hız	19,3km/l

### Fren Mesafeleri

Gerçek Hız(km/s)	Durma Mesafesi(m)
60	13,8
100	38,9

### Vibrasyon (3 vites, gaz kolu 2/3 açık)

M/s2	Media	Picco
Elde	8,3	77,7
Ayakta	11,1	83,3
Soglia fastidio	20	100

### Devir Takometresi Şaşması

Gösterdiği ölçü	Gerçek Ölçü
3000	2910
6000	5875

### Ağırlık

5l. benzin ile gerçek ağırlık	261kg
Önde [%46,1]	120,4kg
Arkada [%53,9]	140,6kg

### Ses Üretim Ölçümleri

20metreden klakson	80,5db(A)
Hızlanma, 7metre uzaktan	
(gaz kolu 2/3 oranında açık)	87db(A)

### Dönüş Çapı

Çap	5,3metre
-----	----------

### Hız Takometresi Şaşması(km/s)

Gösterdiği ölçü	Gerçek Ölçü
50	47,3
100	96
150	144,6
200	192

### Ölçümlerin Yapıldığı Meteorolojik Şartlar:

Sıcaklık 12 C, Basıncı 1010mb, Rölatif Nem %59, Rüzgar Hızı 0,5m/sn

### Yakıtın Özellikleri:

Isı 11°C, ağırlığı 735g/l

### Güç Ölçümleri:

#### Maksimum Güç (Yola Aktarılan):

63,41kW (86,16CV) 7300dev/dak

#### Maksimum Tork (Yola Aktarılan):

92,21Nm (9,40kgm) 6000dev/dak

### Güç Ölçümlerin Yapıldığı Meteorolojik Şartlar:

Sıcaklık 17 C, Basıncı 1011mb, Rölatif Nem %55, Sapma CE 95/1=1,006

Ölçümler ROBBY MOTO Engineering tarafından yapılmış, INMOTO'dan alınmıştır.

boyunca bütün yollarda kuzeye Setubal'a doğru keyifle ilerliyor. Bu sürüş boyunca yüksek kalitede yürür takım özellikleri de göz dolduruyor. Daha sert ve direkt amortisörleri sayesinde eskisine göre çok daha iyi bir yol tutuşu var. Konfor olarak 155mm'lik oynama payına sahip ön amortisöre rağmen eskisinden biraz daha zayıf gibi. Asfalttaki uzun dalgalanmaları hemen hiç hissettirmemesine rağmen arka arkaya gelen sık ve kısa bombelerde yeterince iyi reaksiyon gösterememesinin nedenlerinin sert amortisörler mi, yoksa başka bir değişiklik mi olduğunu ileride yapılacak detaylı bir test ortaya çıkaracaktır.

Direksiyonda az da olsa hissedilen bu tür küçük darbeleri yumuşatmanın bir yolu da direksiyonu daha hafif kavramak. Böyle stresiz fakat aktif bir kullanımı, yeni dizayn edilmiş ve arkadan da kavrayan sertliği çok iyi ayarlanmış selesi de destekliyor. Bütün bu özellikler Varadero sürücüsünün yarım günlük bir etapta 400km. gittikten sonra bile yorgun olmamasını sağlıyor. İlk sürüş yorumumuz şöyle denilebilir: 'plaj, kumsal, kum vs... Varadero harika bir tur aracı'.

### 24 saat süren yeni Varadero testinden çıkardığım sonuçları merak eden arkadaşları bilgilendirmek amacıyla sizlerle paylaşmak istedim. Burada yazdıklarım sadece kişisel fikirlerimdir:

- Enjeksiyon sistemi tork eğrisini çok düzeltilmiş alt devirlerde oldukça iyi bir torka sahip, 8 binden sonra bir miktar zayıflıyor. Büyük vites düşük sürat olduğu halde çok çabuk hızlanabiliyor.
- Ön panel oldukça şık olmuş.her aç ve ışıkta rahatça okunuyor.
- Benzin sarfiyatı tam olarak hesaplamasamda eskiye oranla inanılmaz iyileşmiş. Eskiden tempolu kullanımda 200km'de biten benzin limitlerde kullanımda bile 300km rahatlıkla gidiyor.
- Eskiye oranla daha sert bir süspansiyona sahip. Bence iyi olmuş, eskisi biraz fazla yumuşaktı. Ama yinede kafa frende aşağıya doğru basıyor.
- Ön cam eskisi gibi grenajla aynı hızda başlayarak yukarı çıkmıyor. Grenajın ikiye parmak içinde başlayarak daha ince bir ön cam var. Bu da 160 sonrası kafada oluşan oynama eğilimini ortadan kaldırmış.
- Far düğmesi yok, motor çalışınca farlar sürekli yanıyor.
- Yeni şanzıman aralıkları bana göre iyi oturmuş, uzun üç ve dörde sahip.
- Sanki motor daha da sessizleşmiş.
- Vibrasyon adında bir şey hiç kalmamış.
- Altıncı vites ekonomisi vitesi olarak kullanılmamış diğer viteslerde-

ki gibi onda da güç var.

Sonuç: Daha agresif kullanım zevki verebilen ama uzun yol konforu daha da arttırılmış, AZ YAKAN keyifli bir makina olmuş. Bütün yazdıklarım aradaki farkları merak eden arkadaşları bilgilendirmek amaçlı yazılmıştır. Sevdiğimle. **Irfan Kesici**

**Dün akşam Honda'nın test için ayırdığı Varadero'yu Mototaş'ta test ettim. İş çıkışı gidebildiğim için çok fazla kullanım zamanım olmadı. Genel izlenimlerim çok kısaca aşağıda: Parkur, Kızıltoprak, Köprü istikametine E5, E6 otopan bağlantısı, gişelerden geçiş ve otopan, Kurtköy'den dönüş.**

4000 devirde net 120km/h 6. viteste titreşimsiz ve rahat bir gidişi var. Üzerindeki yol bilgisayarından gördüğüm kadarı ile bu değerlerde 20km/litre gibi bir yakışı var. Motora oturma gayet dik. Yola hakimsiniz. Ayna açılı güzel arkayı iyi görüyorsunuz. Motorda Transalp'e nazaran daha az titreşim var. Yanlız hızlanırken biraz. Hız arttıkça benzin tüketimi de artıyor. Benim hatırladığım kadarı ile 140km/h 15-16km/lt gibi bir değerdi.

Hızlanması gayet güzel. Fakat 140'ı geçince çok rüzgâr yedim. Belki benim boyum (185cm) buna sebebi. Dik oturuş sebebi ile biraz öne yatmak pek pratik değil. Sanırım ön rüzgarlık camının açısı ayarlanabiliyormuş. Bu şekilde bu çözülebilir.

Oturma pozisyonu çok rahat ve uzun yola hazır. Açıkca iş çıkışı yorgunluğa rağmen Ankara'ya dek gidebilirdim... Göstergeler gayet okunaklı ve net. LCD ekran da kolay okunuyor. Dönüşte Kızıltoprak'ta biraz trafiğe de girdim. Bana trafikte çok ağır ve hantal gelmedi. Tabii Transalp kadar aralara girmek istemedim.

Sonuçta test bitti geri döndük. Bu testten sonra benim Transalp'in güçsüz ve yavaş kalacağını bekliyordum. Şaşırtıcı şekilde hiç de öyle hissetmedim. Belki daha alışık olduğum içindir bilemiyorum. Tek hatırlatmak istediğim, makinenin güçlü ve ne olursa olsun iri olduğu. Son olarak, bu organizasyon için Honda'ya ve Mototaş'a teşekkürler. Bilinçli seçim için ve satış için en iyi metod bu. Herkese iyi günler. **Burak Cedetas**

**IKITEKER**

→ Emre Odabaşı

# Test Honda VFR 800 VTEC - mükemmelliğe daha yakın

Piyasaya çıkışından 16 yıl sonra biraz demode olan görünümünden yola çıkan Honda, VFR 800'ü bu defa daha şık ve daha seksi bir hale sokmuşlar. Daha önceki versiyonundan esinlenerek teknolojik olarak daha ileride tasarlanan Aprilia Futura'nın yaptığı gibi bu defa tersi olmuş ve Honda Futura'ya benzer bir motor ortaya çıkartmış... Görünüşteki bu değişim beraberinde bir takım teknolojik yenilikler de getirmiş. Mekanığın modernizasyonu ve VTEC (değişebilir subap zamanlaması ve elektronik kontrolü) adaptasyonu buna örnek olarak verilebilir. Bu sistem silindir başına sadece iki subapın 6800dev./dak.'dan önce açılmasını kısıtlayarak düşük ve orta devirlerdeki torku optimize etmeye çalışıyor. Bunun üzerinde ise silindir başına dört subap da maksimum gücü verebilmek için vargüçleriyle çalışıyorlar. VTEC'in çalışması motorun klasik çalışma ısığının kesilmeye başlaması ile öncelikle kulak sayesinde ayırt edilebiliyor. Motor düşük devirlerde bile gaz komutlarına çok duyarlı, en düşük devirde bile gaz açmayı keyifli hale getiriyor. Sadece VTEC'den bahsediyor gibi olduk ancak Honda'nın getirdiği bir diğer eğlenceli yenilik de vites kutusundaki ilk üç vites oranının kısaltılmış olması. 7000dev/dk varması ile birlikte, VFR yeni bir melodi çalmaya başlıyor, zincir tahriki ile diğer iki subapı da devreye sokarak daha da güçleniyor, bu devrin altına düştüğünüzde ise iki subap tekrar geldikleri yere geri dönerek uyumaya başlıyorlar. VTEC sayesinde Honda motorda tüketimi de düşürmüştü. 7000dev./dak'ın altında 100km'de 1,5 litre kadar düştüğünü söyleyebiliriz. Eskiden olduğu gibi fren yine güçlü, yeniden uyarlanan Dual CBS sürücüyü sert frenajda daha da güven veriyor. Opsiyonel olarak sunulan ABS'ye ise söyleyecek olumsuz bir lafımız olmadı.

Her ne kadar VTEC sistemi motoru homojen hale getirirse de uzun yolda rakipleri ile karşılaştırıldığında VFR hacim eksikliğinin eziyetini çekiyor. VTEC'e rağmen biraz geri kalan torku, tek kişi iken kabul edilebilir seviyede olsa da valizler ve ikinci kişi eklendiğinde aynı keyfi veremeyebiliyor. Yine de düşük devirlerde motorun sürücü-

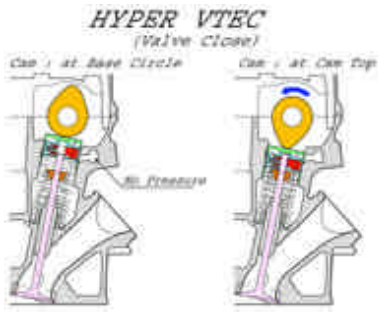


➔ Honda VFRgösterge paneli

nün gaz isteklerine verdiği cevap sihirli bir şekilde güçlü (aslında sihir değil VTEC söz konusu olan). Valiz olmadığı ya da valizin olduğu unutulmadığı takdirde kompaktlığı sayesinde şehir içinde çok kullanışlı. Hızlanma da ise rakipsiz olduğunu elde ettiğimiz rakamlar ile söylemek mümkün. Bir uzun yol motoru olarak kullanıldığında ise konfor olarak ne yazık ki rakiplerinin gerisinde kalıyor. Sürücü selesi sert, yolcu selesi ise ince tasarlanmış, 200km. sonra popoda karıncalanmalar belirlemeye başlıyor.

Yeni Honda VFR (2002'den itibaren) kullanımı kolay, rakiplerinin çoğu gibi kaliteli ve dayanıklı bir motor. Çok ararsanız elbette ki bazı olumsuz yanlar bulmak mümkün. Ön siperliğin korumasının düşük olması, biraz sert olan sele, bazen yetersiz ve sert kalan süspansiyonlar, vibrasyon, dönüş çapının geniş olması gibi. Ama en önemli eksisi bizce satış fiyatı (Fransa 11.700Euro). Her zaman güvenilir, homojen, 1986'dan beri çizgisini korumuş olan VFR'nin kariyerindeki iki büyük değişiklik 1998'de eklenen enjeksiyon-800cm3 olması ve 2002'deki VTEC olmuştur. Her rötüs VFR'yi biraz daha mükemmel hale getiriyor. **IKITEKER**

➔ Moto-Journal'den çeviren ve derleyen: Sinan Özgen



## Honda VFR 800 VTEC

### Motor Özellikleri

90 derecelik V4 motor, silindir başına 4 subap, 781,7cm<sup>3</sup>, 4 zamanlı, su soğutmalı, zincir aktarmalı, 6vites.

### Şasi Özellikleri

Kafes şeklinde alüminyum şasi, ön çatal 109mm. oynama payı, ayarlanabilir tek arka amortisör 120mm oynama payı, 3 pistonlu 296mm çaplı çift ön disk, üç pistonlu 256mm çaplı tek arka disk, sele yüksekliği 805mm, 22l benzin deposu, kuru ağırlık (ABS'siz) 213kg, yola çıkmaya hazır ağırlık 251,2kg

Gerçek Maksimum Hız	239km./s
Göstergede Görülen Maksimum Hız	255km/s 10.600dev./dk
0-100km/s	3"3-47m
0-200km/s	11"7-421m
200m.duruştan depar	7"3-165km/s
400m.depar	11"3-199km/s
1000m.depar	21"3-227km/s
60'dan 90km/s.'e (6.vites)	3"5-75m
90'dan 130km/s.'e(6.vites)	5"2-160m
130'dan 160km/s.'e(6.vites)	4"0-162m
Depo	22lt
Rezerv	5lt
130km./s. Sabit Hızda Tüketim	5,5lt/100km
Maksimum Tüketim	7,6lt/100km
Test boyunca Ortalama Tüketim	6,6lt/100km
Ortalama Menzil	275km Rezerv öncesi 336km Rezerv Dahil
Anahtar Teslim Fiyat (Fransa)	11700 Eur 12300 Eur (ABS dahil)
Yan Çanta Dahil Fiyat( Fransa)	Givi ile 12.272 Eur (ABS'siz)
Honda Çantaları ile	12.646 Eur (ABS'siz)

+Sasinin güvenilir homojen davranışı

+Hiper güce sahip frenaj(ABS'siz versiyonda bile)

+Motor karakteri

-Koruma

-Dönüş çapı

-Fiyat



# Gezi Kazdağları, Ayvalık, Cunda, Bergama

**Bir değişiklik istiyor insanın içi, şehirden kaçmak, sakinliğin içine... Uzun süreden beri gitmek istiyordum Ege'nin kuzeyine, aklim orada kalmıştı. Geçen sene, arkadaşım Ceyda Vatan ile araba sürerek, Assos'a gitmiş, Altınoluk'ta endüroları görerek imrenmişim. Endurom yoktu, olsundu, motor(larım)um vardı ya. Ceyda'nın konforunu düşünerek, uzun yolda onun için daha rahat olacağına inandığım Kawasaki EN500 ile gitmeye karar verdik (benim için asla rahat değil, çok yaşa scooter). Ceyda'nın stratejik otel araştırmaları sonucunda, Cunda Adasına gidilen yol üzerinde Lale Adası mevkiinde, 4 yıldızlı bir otelde karar kılındı. Eee o kadar tatile gidiyoruz, bari sefamız olsun diyerek bu tercihi yaptık, fiyat nisbeten ucuzdu.**

Bir gece önceden (Perşembe) yan çantalarımı hazırladım, Cuma yola çıkabileceğimiz için şanslıydık, bir gün kazanıyorduk, tek dezavantajı yol arkadaşımız yoktu. Sabah 5'te hırsız gibi motorun üzerini açtım, çantaları yükledim, Ceyda'yı da alarak, 7:00 Bandırma feribotuna yetiştik, ama o da ne, yer yoktu, olsundu, oturmayı verirdik, heyecanımız zaten oturmamıza pek imkan vermiyordu. Feribotta, yere değil, parlak barlardan oluşan raflara bellikleri yerleştirip oturduk, kahvaltı ne yapacağımıza ilişkin derin sohbetler ve stratejik planlamalarla geçti, saat 9:30'da Bandırma'daydık. Yolculuğun niye uzun sürdüğü anlaşıldı, hava güneşli ancak kuzeyden saatte 40km hızla esen ve de bıçak gibi kesen bir poyraz fırtınası vardı. Bandırma'nın içinden ana yola çıkış için bir takım düzenlemeler yapılmış, gayet düzgün bir yoldan anayola çıkıp, daha önce görmediğimiz Biga yolunu tercih ettik. Kendi kendimize konuştuk bu yol boyunca; "iyi ki scooterla gelmemişiz" dedik, öylesine bir rüzgar var ki, sanki bizi durduruyor, onun yarattığı duvara yaslanıp viraj alırmışçasına açılı gidiyoruz o güzelim yolda. Biga'ya yaklaşırken jandarmanın yaptığı rutin trafik kontrolünde biz balak-lavalarımızla tam bir eşkiya formundaydık. O güneşli ama buz gibi havada asker "Ya deli misiniz, bu havada ne işiniz var buralarda" diyerek bize çıkıştı, "Kolay gelsin" dediğimizde de "Pek de kolay değil" diye serzenişte bulundu, soğuktan üşüyen ellerini üniformasının içine sokmaya çalışarak. Bu arada aksilik bu ya sağ aynam sürekli gevşiyor ve yukarı dönüyor. Yolculuğun sonuna kadar çözemediğimiz bir sorun oldu bu. Sonraları umursamadım artık.

Biga'dan Çan'a indikten sonra, yine hiç görmediğimiz bir rotaya çevirdik burnumuzu; Çan'dan Yenice tarafına saptık. Yeşilin binbir tonu, sonsuz maviliğin içinden çıkıp bizi sarıyordu. Hamdibey'e doğru sapıp Kalkım'a geldikten sonra Kazdağlarına tırmanmaya başladık. Tırmandığımız yollar dağ yolları olmasına karşın, asfalt ve son derece düzgün yollardı. Ancak ortalama hızımız son derece düşük olduğundan, yolculuk uzadıkça uzadı. Olsundu, diyemeyece-

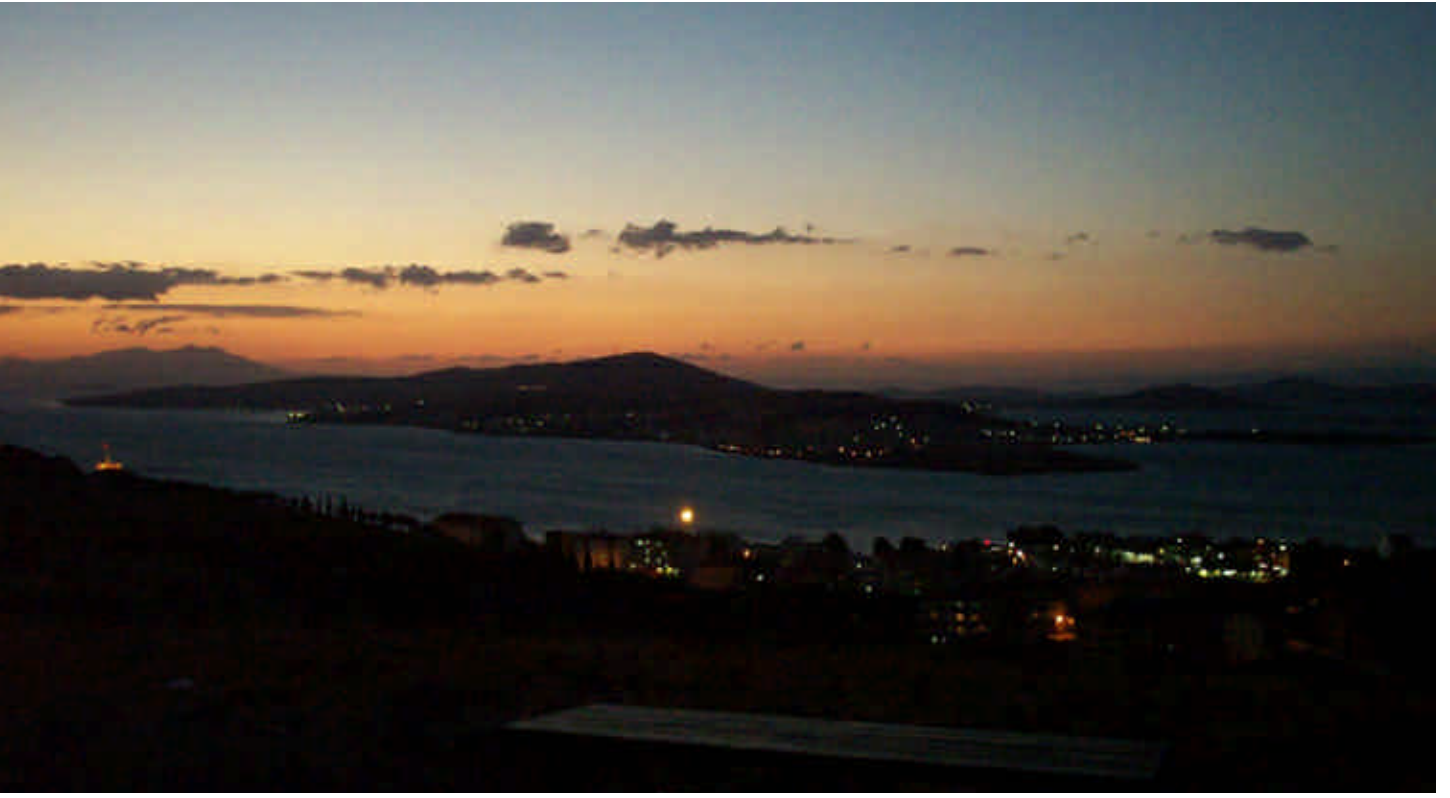


ğim bu sefer çünkü yorulduk ve acıktık. Bu bölgede karnınızı doyurabilecek ve benzin alabilecek hiç bir yer yok. En son Kalkım ve civarında benzin almanız gerekir.

Sonunda 1000 çeşit yeşil arasında bir zirveye vardık, bizden daha yukarıda bir tepe yoktu etrafımızda, yaklaşık 40km. kadar güneybatımızda Edremit, daha doğrusu körfez'deki denizin parıltısı görünüyordu. "Kara Göründüüü" diyerek bizim için yiyecek demek olan Edremit'e inmeye başladık. İndikçe, buz gibi hava ısındı, tam girişte yer alan Puch marka motorlu bisiklet tamircilerinden birinin önünde durarak aynamız için anahtar sorduk. Amerikan versiyonu olan ayna vidamıza ne 18 ne de 19 oluyordu, demekki inçti ölçüsü... "Ben de o takımlar da var ağabey" dedi tamirci çocuk gururla, gitti içeriden getirip gıcır gıcır inç anahtarlar takımını, aynayı sağlaştırdı, "Bizde de 3 tane Kawasaki Racing var" dedi gururla, Puch'ların içinde onu küçük görmeyelim diye [yoktu aslında böyle bir şey, minnettardık büyük motoru olmasa da], biz de ikram ettiği çayı dönüştürüp içeceğimize söz vererek, en doğru kararı verdik; "Nerede yemek yiyelim" diye çocuğa sorduk.

Cumhuriyet Lokantası Edremit'in tam göbeğinde, şehrin işi bilen insanların geldiği bir lokanta. Garsonlar hiç üşenmeden menüyü sayıyor, porsiyonlar abartılı, fiyatlar normal-ucuz. Karnımız doyduktan sonra, rotamız Ayvalık, son 50km, son derece düzgün asfalt bir yol. Ben 10 yıl evvel gitmişim, daracık bir yoldu bu Ayvalık yolu, şimdi gördüm ki zeytinlikleri kesip genişletmişler. Ayvalık girişinde, bir ortaokul-lise öğrencisine "Lale Adası Mevkii neresi oluyor" diye soruyoruz, çocuk bizden uzaylı görmüşçesine korkup-şaşıp, titreyerek "A.a ağabey burası Ayvalık" diyor. Biz de onu o kaldırımında bırakıp, benzinciye giriyor ve Lale Adası'nın, Cunda'ya geçmeden önceki ada olduğunu öğreniyoruz. Cunda, Lale'ye bir köprü ile, Lale'de karaya, doldurma bir yol ile bağlantılı. Yol'un solu ve





sağı deniz, hatta bir de sağı kuzey ve Kazdağlarına bakıyor, korkunç fırtına peşimizi bırakmıyor, yola taşan dalgalar arasından otelimize varıyoruz, günün toplamı 287km. Belki çok değil ama dağları aşip, yoğun rüzgarda gelmek çokmuş gibi hissetmemize sebep oldu sanırım. Saat 16:00 civarında lobiye girdiğimizde, görevlilerin gözleri yerlerinden fırladı, "Bu havada motorla, bir de İstanbul'dan mı geldiniz?" diyerek, ucuz olduğu için tercih ettiğimiz(iyi ki) kara tarafı (Batı) odalarından birini bize verdiler. Son derece huzurlu ve lüks bir odada dinlendik, akşam yemeğinden sonra yat...madıkkkk. Oteli keşfe çıktık, o da nesi zemin katta kapalı ve olimpikcik boyutlarda bir havuz keşfedildi, üstelik salon klimalarla ısıtılıyordu, sıcak suluydu, ve henüz otel boş olduğundan bomboştu. Son derece rahat bir şekilde 2 saate yakın yüzüldü, keyif yapıldı. Gün sona erdiğinde aklımda yeşillikler arasında akıp giden yollar ve sürekli gevşeyen aynam vardı.

Cumartesi sabahı, iyi bir kahvaltıdan sonra, aynen devam eden rüzgarla birlikte Bergama'ya doğru esmeye karar verildi. Kahvaltı masasında Ceyda ile haritayı inceleyip Kozak yolu üzerinden gitmeye (haritada biraz toprak gözükmesine rağmen) karar verdik. Kozak yoluna saptıktan sonra "Bergama 60km" tabelasında kilometre telimiz koptu. Olsundu, varsın kopsundu, buradan itibaren yolumuzu tabelalar ve harita vasıtası ile ölçtük. Kozak yolunun haritada gözükente alakası yoktu. Örneğin hiç bir köyün içinden geçmiyordu ve toprak kısmı yoktu. Yeni bir yol olduğunu anladığımız bu güzergahı size tarif etmeye çalışacağım;. güzel bir asfalt yol, milyon çeşit çam ağacının, yeşilin, yarların, vadilerin, suların arasından geçerek(sular maalesef şimdilik az veya kuru), Bergama'ya



çıkıyor. Hasılı bu yol hayatımda gittiğim en güzel yoldu diyebilirim. Gidin görün, bu 60km'yi yapın.

Bergama ne zamandır görmek istediğimiz antik kent. Meşhur bir Amerikalı mimarın gördükten sonra mimarlık yapmaya karar verdiği şaheser. Bu güzel yoldan çıkınca, Bergama Akropolü'nün (tepede yer alan eski şehir) tepesi karşınıza dikiliyor, önünüze açılan ovaya hakim bir şekilde ortada duruyor. Güneye doğru yönlendiğinden, rüzgar yok tepede, üstümüzdekileri çıkarıp, aşağıya, ovaya bakarken, oturuyoruz mermer basamaklara, o dik anfitiyatro'da sonra da daha yukarıda tapınakta...Yerleşim ve planlama harika, güneş enfes, sıcaklık yüksek. Aşağıya indiğimizde görüyoruz ki Bergama'nin içi de güzel. Şehrin içinde iki tarihi nokta daha var, Kızıl Avlu'daki tapınak birinci durak, ardından turistlerin talan ettiği lokanta da doyurduğumuz karınlarımız, ve saat 17:00 civarında yettiğimiz ikinci durak Hijyen kelimesinin doğduğu Asklepion Sağlık Merkezi. Yalvar yakar 20dk izin alıp geziyoruz, ören yerinin girişindeki satıcılar toparlanıyorlar dönüşümüzde, birer çay içiyoruz. Biz giyinirken bize çok imrendiklerini söyleyip nazar değmesin diye nazar boncuklu bir anahtarlık hediye ediyorlar. Ayvalık'a dönüşümüz, günbatımına yakın, Dikili üzerinden sahil yolunu kullanarak oluyor(daha güvenli bulduk, karanlık tehlikesi açısından). İkinci günün akşamı otelin otoparkında yer yok herkesler gelmiş...Yemek sonrası biraz dinlence, sonrasında, o da ne aşağıda havuzdan baska sauna ve Türk Hamamı da olduğunu keşfediyoruz. Hepsi gürül gürül çalışıyor. Ardından havuz sefası geliyor tabii ki...

Pazar günü sabahı hava bulutlu, ama olsun rüzgâr yok... Önce Ayvalık'ın içinden geçip kutlamaları seyrediyoruz (29 Ekim, bir gün önceden), sahili takip edip, Şeytan Sofrası'na çıkıyoruz. İçilen çaylar süresince güneş bizi ısıtıyor. Midilli'nin yakınlığına şaşırıp, aşağı indik, çok bozulmuş Sarımsaklı'da bir tur atıp, Ayvalık'ın içinden geçerek, Cunda'ya yol aldık. Cunda'ya geldikten sonra, merkeze inmeden, Patricia tabelasını izleyerek sağa doğru devam ettik. Bizi gören, yürüyüş yapan genç bir çift "Harley'leri arıyorsanız, onlar ileri doğru gittiler" deyince, ben "Bunlar Harley'den ne anlar, buralara gelenler olsa olsa endurocudur" diyerek vurduk kendimizi toprak ada yollarına. 5 dakika sonra Harley'den anladıkları anlaşıldı, hırlayıp gürleyen, aralarına gri bir Burgman'ı alan grupta, düd düd ve bip bip lerle karşılıklı geçtik. Yeni yerler keşfetme adına, yolun sonunda kilise var diyen bir iki kişiye uyarak devam ettik.

"Dün gece doğdu" dedi eşeğin üzerinde oturan çoban. Siz hiç 8





saatlik kuzu gördünüz mü? Biz gördük, Ceyda kucağına bile aldı. Motorun kaçtığı soruldu, çok da bi para da etmiyor ama, biz ne bilelim çobanın nazarının degeceğini...Toprak yola devam ettik, Ankaralı iki araba ile karşılaştık. Ben güvenlice bir cepte durdum, karşımdaki ısrar etti, "hayır gel burada daha uygunu var" dercesine..Gittim, durdum ama durduğum yer pek tekin olmayan kaba çakıllı bir nokta, arabalar geçti, kalkış yapmaya çalıştım, dengem bozuldu, devrildik durduk yerde. Bu motoru ilk defa yerde gördüm. Üzücü birşey. Çok şükür ikimizde de birşey yok, Ceyda yere aniden oturduğu için biraz canının yandığını söylüyor, kendime çok kızgınım, "niye kendi bildiğim yerde beklemedim" diye. Motorun yattığı yer biraz eğimli, ve bilinen kaldırma teknikleri işe yaramıyor, çevrede de kimse yok, arabalar kaçtılar resmen...Yani sizin anlayacağınız, motor kalkmıyor. Ben sinirleniyorum, Ceyda bana kızıyor, "ne diye sinirleniyorsun, kaldıracamız işte" diyerek. Son bir çabayla ite kaka kaldırıyoruz. O da ne benim ayaklığım kırılmış, başka bir yerinde bir şey yok ama hadi arka fren neyse ben nasıl geri döneceğim bir yere basmadan. Zaten terse yakın döndüğü için karburatörler de boşalmış zor çalıştı meret, ter basıyor insanı. Hava bulutlu, keyfimiz kaçtı, tek tesellimiz bize bir şey olmaması. Ceyda, yanımdaki bantla, çevreden bulduğu dalları kırık ayaklığa sararak ilkel bir atel yapıyor. Valla taşıyor, oh bee, geri dönüyoruz, Cunda'nın içine. Aaa o da ne Cunda'nın içinde Mototaş'ın minibüsü. "Onlardan gelecek hayır şurda dursun diyerek kaynakçı arıyoruz, günlerden Pazar, her yer kapalı. İşiniz çok mu acil diyor, birisi, kolsuz amca, bütün imkanları seferber ediyorlar, 1960'larda BMW kullanan, çok bira içmiş, tersane kaynakçısı amca, çakmak gözleri ve makinesi ile geliyor. Ayaklığı ve parçasını söküyorum, adam soyle bir bakıyor "Kaynamaz bu, pik döküm, aliminyum alaşımlıdır, erir" diyor. Denemeler onun dediğini haklı çıkarınca eskisinden daha sağlam bir L yapıp, ayaklığın motordaki boşluğuna vidalıyor. Dönünce, yenisiyle değiştirdim ama, bu amcaninkini ne olur ne olmaz diye saklayacağım, sağolasın kaynakçı amca...

Keyfimiz biraz kaçtı ama balık yiyelim diyoruz. Saat 16:30 civarı bütün lokantalardan geri çevriliyoruz, hepsinin iç mekanı rezervasyonlu, biz de dışarıda oturmak istemiyoruz. Sonunda bir tanesi bizi kabul ediyor, hava hafif karanlık, deniz çupramızı yiyip söz verdi-



ğimiz gibi 18:00'da kalkıyoruz.

Pazartesi günü, tatilimizi uzatmaya karar verdik, çünkü Cundayı dolaşamadık. Yol da kalabalık olur diyerek, Salı dönelim dedik. İyi ki de demişiz. Hava çok güzeldi. İyi bir kahvaltıdan sonra, eski Cunda sokaklarını dolaştık. Dün kalabalıktan giremediğimiz Bay Nihat'ın yerine giderek o enfes mezelerden yedik. Tam yemek esnasında, İstanbul'dan bir arkadasım ki, 1976 model R90/6 BMW kullanır (BMW den başka motora motor demeyen bir kişi) ve onun arkadaşları içeri girdiler. Dünya küçük, çok sevindik, onlar araba ile gelmişler, yedik içtik, hemen arkadaki Has Ada Zeytincilikten, "nasıl götüreceğiz" diye düşünüp bir türlü alamadığımız zeytin ve tüberlerini alıp onlara vererek İstanbul'a yolcu ettik.

Son gün 30 Ekim Salı sabahı, iyi bir kahvaltıdan sonra çıktık yola. Bu sefer daha kısa olan Balıkesir yolu üzerinden geldik. Ulusoy'da iyi bir yemekten sonra iyice dinlenip, sevimsiz Susurluk yolu üzerinden feribota ulaştık.

Yolculuk boyunca tahminen 1000km yol yaptık, 100km'de ortalama 4.5lt benzin yaktık, bir km teli, bir ayaklık zayı ettik. Ayaklık değişti, km. telini de iyi ki koparmışız, çünkü eskisi hatalı gösteriyormuş onu farkettilik. Çok eğlendik, çok yerler gördük, 163 adet fotoğraf çektik, motorumuzla gurur duyduk, bizi kendinden kaynaklanmayan sorunlar dışında problemsizce taşıdı. Hatta "Süpperrr Tenere, süpperrr, süpperrrr" bile dedik. Otele bir sürü kazık attık, çünkü öğrendik ki bizim habire şalterini açıp açıp sormadan kaçak(mış) girdiğimiz sauna ve hamam ücrete tabiiymiş...[onlar bilmiyor tabii] En kısa zamanda, daha kalabalık gitmek dileği ile...

Suppperrr Tenere iyi bir motor olabilir ama Kawasaki de fena değildir. **IKITEKER**

→ **Sinan Özgen Ceyda Vatan**  
**Aprilia SR150 Kawasaki EN500**

**Kasım 2001/İstanbul**





# Haber Eralp Terem dünyaevine girdi.

**10 Nisanda gün aldıktan sonra ben başladım yağmur yağmasını diye dua etmeye.. Çünkü motosikletle gelin konvoyu yapmak benim 13 yıllık hayalimdi. Ama yağmur yağarsa olmayacaktı...**

Neyseki büyük gün gelip çatığında yağmur adına tek damla olmadığı gibi çok güzel bir hava vardı. Daha önceden davet ettiğim herkesin özellikle motorlarıyla gelmesini rica ettim. Yaklaşık 70 kişiden onay aldım motosikletle gelebilecek olan. Nikâh dairesine gidip sıramızın gelmesini beklerken tek tek motorcularda düşmeye başladı... Bende bir sevinç oluştu tabii... Bir an önce nikâh faslı bitsin de yola koyulalım diye... Neyse, derken ismimiz okundu ve nikâh salonuna çağırıldık. Masaya oturduk ki bir sürpriz... Şişli Belediye Başkanı Mustafa Sarıgül nikah memurumuz oluvermiş.. Nikâh yaklaşık 3- 4 dk sürdü...

— "Kabul ediyor musunuz?"

— "Evet" muhabbeti geçtikten sonra, dışarıda kutlamaları kabul ettik.. Ben tabii bir an önce bitse de motorumuza binsek diye hayıflanıyorum ama kutlamaların arkası bitmek bilmiyor. Onu da atlattık ve geçtik motorun üstüne... Konvoy oluştu... Bir baktım 28 motosiklet var... Bir çok arkadaş Anneler Günü olması sebebiyle bizi ekmiş... Anneler Günü'nün gazabına ugramışız... Olsun 28 motor da çok güzel... Koyulduk Dolmabahçe'den, Beşiktaş, Etiler, Bebek, Rumelihisarı Kale Çay Bahçesi yoluna... Yolda gördüğümüz tepkiler mükemmeldi. Korna çalanlar "Aferin!" diye bağırıyorlar, şaşkın bakışlar.. Rüya gibiydi... Çok güzel bir gün geçirdik. Nikâhımıza gelen tüm ikiteker kullanıcısı arkadaşlara çok teşekkür ediyorum. Sevgilerle...

→ Elif - Eralp TEREM  
'95 TA



# İpucu BMW R11XX serisi kronik arızaları

**Arıza** Ateşleme Sensörü (Krank müşürü).

**Zamanı** Klasik arızalardan birisi, 45-50 bin km arası.

**Parça numarası** 12,11,2306,137.

**Fiyatı** 263,55 Euro + KDV (+ İşçilik)

**Araz belirtisi** Tık diyip kalıyor. Motor hariç herşey çalışıyor.

Sebebi: Ön göğüs kapağının kenarlarındaki conta, eskime ve kuruma sebebinden dolayı, tazyikli su ile yıkamadan ve/veya çok fazla yağmurlu havada kullanmaktan dolayı içeri su sızıyor. Elektronik bir parça olan sensör sudan etkilenip çalışmıyor.

İlk seferlerinde, eğer şanslı iseniz, birkaç saat bekeleyince ,(su kuruyunca) motor çalışabilir.

**Yapılacaklar** Arıza bir kere olunca kesinlikle parçayı değiştirmek gerekiyor.Tamiri ve ikinci eli yok.Olsa bile orijinali ile değiştirmek gerek.

**Önlemler** Tazyikli su ile yıkama yapmamak veya ön göğüse su tutmamak.

**Arıza** Benzin Pompası

**Zamanı** Her zaman olabilir.

**Parça numarası** 16,14,1341,231

**Fiyatı** 212 Euro + KDV (+ İşçilik)

**Araz belirtisi** Önceleri sesli çalışma, sonraları tıkanıklık ve gaz ye-

mekte zorlanma.Kampalarda tıkanıp kalma, devire bağlı olmaksızın gaz yememe.

**Sebebi** Benzinin tamamına yakın kısmının bitmesine az kala, benzin pompasının sıvı dışında kalması ve pompa motorunun yeteri kadar soğuyamaması. Aşırı ısınma sonucu kömürlerin çok fazla aşınması. Yani genelde sürücü hatası.

**Yapılacaklar** Motor durmuyor yolda bırakmıyor, fakat süründüyor. Benzin akışını rahatlatacak karad sürdürmek için, geçici olarak geri dönüş hortumunu bir kelepçe vasıtası ile kademeli olarak sıkımak.

**Önlemler** Benzin ışığınız yanmadan (veya yanar yanmaz) benzin alın

**Arıza** Ön Amortisör Keçeleri

**Zamanı** Her zaman olabilir.

**Parça numarası** 31,42,2311,988

**Fiyatı** Çifti 18 Euro + KDV (+ İşçilik)

**Araz belirtisi** Motorun ön tarafında gereksiz bir yumuşama, bakılınca ön borularda yağ sızıntısı.

**Sebebi** Hatalı parça kullanmak veya çukurlara gereğinden hızlı ve sert girmek.Telelever sayesinde pek farkedilmese de ön taraf borularının sonuna kadar çok hızlı kapanması.

**Yapılacaklar** Keçelerin derhal değişmesi gerek.

**Önlemler** Çok hızlı olarak çukurlardan ve ön fren sıkılı olarak tümseklerden geçmemek.

→ Rahmi Barutçu

## ÖZÜR ve DÜZELTME

İkiteker e-zine Mayıs sayısında yayınlanan "İkitekerler Yatmaya Karar Verirse" yazısı Kubilay Türkmen'e aittir ancak kapakta Bora Yurtören adıyla çıkmıştır. Zafer Yangın'a ait "Suzuki XF650 Freewind Sürüş İzlenimleri" yazısı isimsiz olarak yayınlanmıştır.

Düzeltilir, özür dileriz.

## İKİTEKER 06

**Bu sayıda emeği geçenler**

- **Motosiklete Giriş** Donald Duck
- **Avrupa Turu** Seçkin Şahin
- **Benelli** Serdar Genç
- **Karbüratör** Timuçin Kanatlı
- **Karenaj** Turgut Çirpanlı
- **Slime** Sinan Özgen
- **Sahibinden '57 BMW (Bölüm II)** İbrahim Mehter
- **Aprilia Caponord ile 100.000km** Sinan Özgen
- **Honda Varadero** Emre Odabaşı
- **Honda VFR** Sinan Özgen
- **Kazdağları** Sinan Özgen
- **BMW R11XX Serisi Kronik Arızaları** Rahmi Barutçu

**Fahri Editör** Sinan Özgen [sinanozgen@icqmail.com]

**Editör** Bora Yurtören [borayurtoren@hotmail.com]

**Tasarım ve Uygulama** Hidayet Gürdal [hido70@hotmail.com]

**Yayınlayan** Egemen Ergel [egemen@ergel.net]

İKİTEKER e-zine [www.ikiteker.org](http://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 07

**Gelecek sayıda**

- **Mille R** Sinan Özgen
  - **Aprilia Caponord** Sinan Özgen +Bora Yurtören
  - **Ducati Multistrada** Bora Yurtören
  - **Motorlarda Elektrik Sistemi** Timuçin Kanatlı
  - **Off-Road Sürüş Teknikleri** Cem Mercan
  - **Büyük Enduro sınıfı Motorların Karşılaştırması** Bora Yurtören + Sinan Özgen
  - **İran** Orkan Güngör
- ve daha fazlası...

ikiteker e-zine'e katkılarınızı bekliyoruz.

**Gezi, Anı, Test, Deneyim, İpucu, Fotoğraf vs. İstedığınız konuda yazın ve gönderin.**

**Yazılarınızı MS Word, fotoğraflarınızı JPG formatında gönderebilirsiniz.**

[www.ikiteker.org](http://www.ikiteker.org)