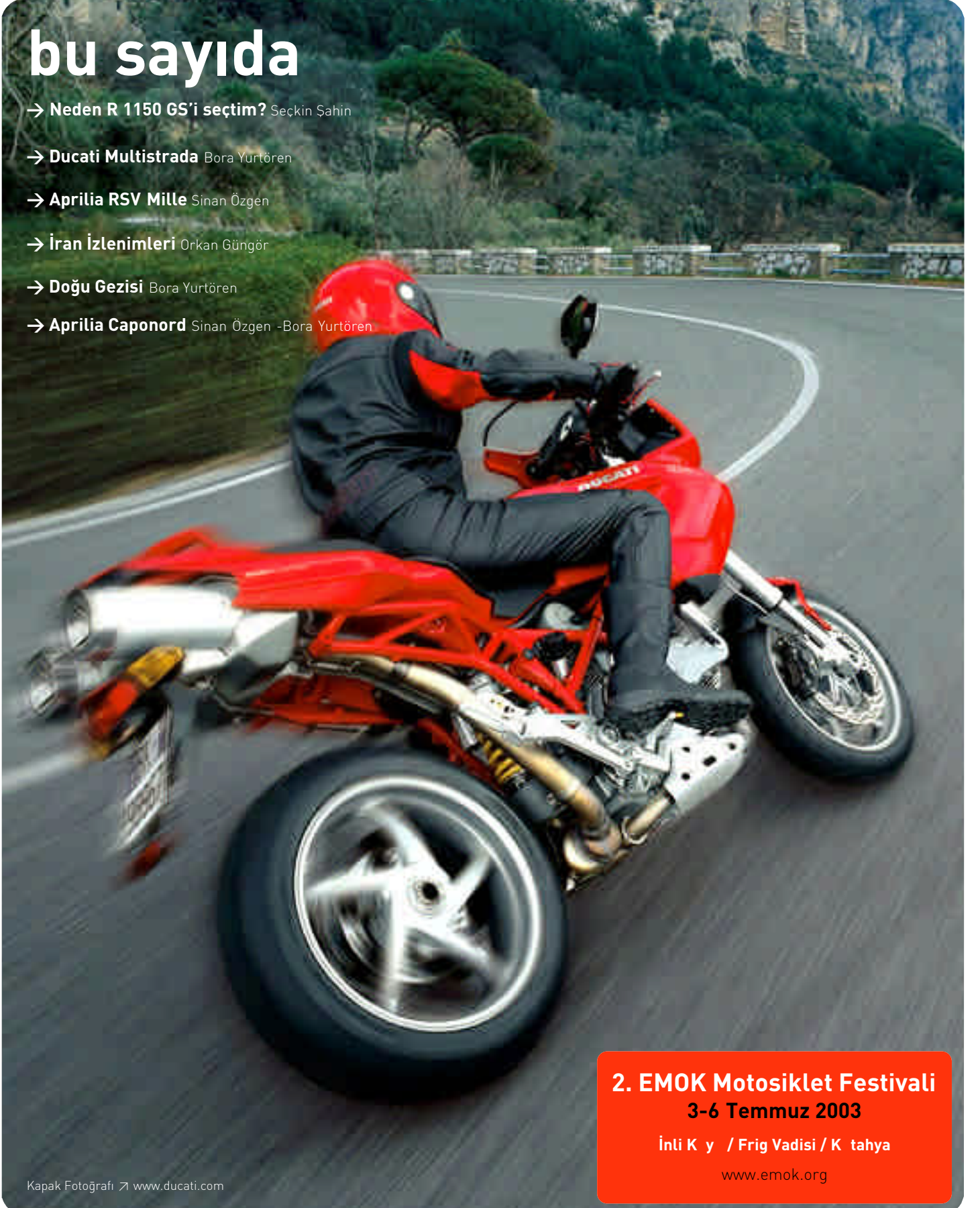


İKİTEKER

İKİTEKER.ORG | MOTOSİKLET E-ZİNE | PARA İLE SATILMAZ | AYDA BİR YAYINLANIR | TEMMUZ 2003 | SAYI 07

bu sayıda

- **Neden R 1150 GS'i seçtim?** Seçkin Şahin
- **Ducati Multistrada** Bora Yurtören
- **Aprilia RSV Mille** Sinan Özgen
- **İran İzlenimleri** Orkan Güngör
- **Doğu Gezisi** Bora Yurtören
- **Aprilia Caponord** Sinan Özgen -Bora Yurtören



2. EMOK Motosiklet Festivali
3-6 Temmuz 2003

İnli K y / Frig Vadisi / K tahya

www.emok.org

Deneyim Neden R 1150 GS'i seçtim?

İnizle nce motosiklet için neler d ş nd ğ m sonra da motorum hakkındaki fikirlerimi sizinle paylaşmak istiyorum.

Ben, motor kullanırken bu aletle aynı ruhu paylaştığımı, yek vücut olduğumu, bu makinenin bende eksik olanı tamamladığını hissediyorum. O benim sahip olmak istediğim güce sahip, beni kendi bacaklarımla asla olamayacağım kadar hızlı kılıyor, kendi fiziksel imkanlarımla ulaşamayacağım yerlere ulaşmamı sağlıyor ama bunu yaparken de bana bir makineden yardım aldığımı değil; bir şekilde fiziksel yeteneklerimin arttığını hissettiriyor.

İki teker üzerinde denge kurmak sihir yapmak gibidir, kimse gizemini bilmez. 200 km hızla viraj alırken sürücü, dizi yere sürtene kadar yatar, yine de düşmez, aksine yatınca değil yatmayınca düşer. Bu hissi yaşayabileceğim başka bir oyuncağım olmadı benim.

Motosikletin size yaşatacaklarını asla bir araba ile kıyaslayamazsınız. Araba ile bir yere giderken dışarıda hava ısınırsa klimayı, soğursa kaloriferi çalıştırıp evinizdeki ortamı sağlarsınız ama siz konfordan vazgeçmediğinizi düşünürken aslında içinde bulunduğunuz ortamı yaşamaktan vazgeçmişsinizdir. Dört teker üstünde, hiç arabadan inmeden 1.000km gezip gelseniz "nasıldı" sorusunun cevabı olmaz.

Halbuki motosiklette yol, ayağınızın altından akar gider ve küçük bir hareketle asfalta dokunup gerçekliği hissedersiniz, hava soğursa siz de soğursunuz, yağarsa ısınır, ısınırsa terlersiniz.

Araba kullanmak bir yanılısamadır, ne tekeri görürsünüz ne de motorun sesini duyarsınız, bir süre sonra her şey otomat devinimlerden ibarettir. Ama motosiklette sürekli motorun sesini dinler, ortamı duyumsar ve adrenalin salgıyorsunuz. Gücü döşemede bir yerlerde aramaz avucunuzun içinde hissedersiniz. Orhan Veli, kayığın küreklerini tutarken avuçlarında hissettiği şehveti yazmıştı, motorun gaz elciği de benim avucumu baştan çıkartan fetiş bir nesnedir.

Motor kullanırken beyniniz sürekli birtakım verileri değerlendirilmekten başka bir şey düşüneyecek kadar meşgul olur ve bu nedenle kısa bir turun ardından bile kafanızın boşaldığını, sorunlarınızdan uzaklaştığınızı hissedersiniz. Arkanızda yolcu varsa yolda onunla konuşamazsınız ama motor durunca tuhaf bir şekilde hep sohbet ederek gitmiş gibi hissedersiniz, artcınızla zamanı konuşarak değil yaşayarak paylaşmışsınızdır.

Peki ya BMW 1150 GS?

Her şeyden önce ben motorumu iki kere seviyorum çünkü o hem bir BMW, hem de boxer motorlu bir gelande-strasse.

BMW, yaklaşık 80 yıldır motosiklet üreten bir firma, üstelik ilk kurulduğu zamanlardan bu yana boxer motor üretiyor. Bir ruhu ve prestiji var. BMW kullanırken insanlar sizi yolda çevirip yıllar önce sahip oldukları sepetli, boxer motorlarından bahsedebilirler. Avrupa' yı motorla gezdiğim zaman gördüm ki caddelerde yeni model, çok fazla BMW motor yok. İtalya, Fransa gibi motora ve paraya boğulmuş ülkelerde bile sofistike güzelliğe sahip kızımızı bıraktığımız yerde insanlar etrafını çevirip, sağını solunu inceliyor, heybetini seyrediyorlardı. Onların telaffuzu ile "bi em vuu", gerçekten saygıdeğer bir marka.

Özellikle boxer motorlu BMW'ler, taklitsiz ve unique'dir. Sadece motoru ile değil, telli ve tubeless olan jantları ile de BMW tektir (Öhø, Caponord'da da var efendim... ukala editörün ilavesi). Telli cant, esnektir, darbelere mukavimdir, süspansiyon gibi yaylanır, zor temizlenir ama temizlenince de ışıl ışıl yanar, tubeless lastiğin yararlarını ise zaten biliyorsunuz. Motorumun bir başka özelliği te-

lelever e sahip olmasıdır, ön trene asılınca motor asla dalmaz, bu sayede artcınız sizin sırtınıza istemsiz tırmanışlar yapmayacağı gibi fren anında motor yere yakınlaşır ve güvenli bir şekilde durur. Ön çatalın yükseklik ayarını yapabilmek, arka amortisörü yüke göre sertleştirebilmek BMW için lüks değildir. Özellikle amortisör ayarı, yol tutuşunu müthiş etkiliyor. Arka tekerin bağlantısı da çok ilginçtir, şaftı saran kovan tekeri motora sabitler. Aslında her şey motor bloğuna sabitlenmiştir, şasesi olmadığı için ciddi kaza geçirip de toplanmış bir R 1150 GS, kazası örnekleri kadar stabil yol tutuşuna sahiptir. Şaft için yapmanız gereken tüm bakım 20 bin km de bir çok az masraf yapıp yağ almak ve saftın üstündeki delikten döküp altındaki delikten akıtmaktır. Arka teker tek taraftan bağlı olduğu için patlamış tekeri değiştirmek de tamir etmek de çok kolaydır. Pek çok motor için sonradan takılan aksesuarlar olan elcik ısıtma ve elektrik soketi R 1150 GS de standarttır. Bir de ABS var ki eğer "motorda ABS mi olurmuş" diyenlerdenseniz basın iptal düğmesine, lastikleri kaydıra kaydıra durdurun motorunuzu.

Motorumun teknik özelliklerini, kaç bastığını veya ne kadar yaktığını anlatmamı bekliyorsunuz değil mi? Onlar için detayı, nette bir tarama yapsanız, teknik özellikleri ile ilgili binlerce sayfa gelir karşınıza ama motorumu benim gözümde değerli kılan teknik verileri değil, yukarıda bir nebze anlatmaya çalıştığım üzere motorumun ruhu, kendisinden başka hiçbir motora benzemeyen özellikleri, dış görünüşü, boxer kafalarıdır.

Öte yandan teknik olarak da hiç kötü değildir, benzin sarfiyatı piyasadaki motorların tamamından tartışmasız daha iyidir, kimi 600-650cc motorlardan bile daha az yaktığı bir gerçektir. Üzerine 250km yük vurup Ankara-İstanbul otoyolunda tüm yokuşları 6. viteste, 150km süratle kolayca çıkabilirsiniz. Benim görebildiğim kadarı ile işçiliği de en iyi olan motorlardan biridir. Kontrol düğmeleri, gösterge paneli, kaynak yerleri, metal alaşımları hep birinci sınıftır. BMW, kolay kolay parça bozamaz ve paslanmaz ama bir de bozulursa, bu olay sahibinin havsalasına sığmayacağı için şikayetler ayyuka çıkar ve siz koparılan yaygaraya bakıp zannedersiniz ki BMW'ler ikide bir bozuluyor.

Ve en önemlisi ne yapar eder sizi yolda bırakmaz. Bir enduro da boxer motora sahip olmanız çok güven vericidir. Çünkü ne kadar eleştirilirse eleştirilsin dünyanın en az mekanik arıza çıkaran makinesidir. İlk tasarlandığı günden bu yana pek az değişikliğe uğrayarak üretilmiştir ve uzak destinasyonlara gidenlerin favori tercihidir. Tüm motorlar içinde en düşük devirde en yüksek torku, boxer motor üretir, bu sayede düşük hızlarda kolay toplar ve rahat edersiniz.

Peki hiç mi şikayetim yok? Evet var elbette, isterdim ki şehir içi trafikte sıkıştığım zamanlarda motor ısınmasın ama bunu isterken de off road şartlarında kolayca delinebilecek bir radyatör ve bozulma riski taşıyacak su devridaim sistemi konsun istemem ve "ya yardan ya serden vazgeç" deseler radyatörden vazgeçer motorumu şimdiki hali ile isterim, daha iyi rüzgar koruması sağlayan ön cam isterdim ki Adventure'e koydular, bir de sıcaktan kararmış manifolduna, egzoz borularına bakıp bazen üzülüyorum ama dışı ayna gibiy-





ken içinin paslanıp çürümesinden elbette iyidir.

Son olarak servis konusuna gelince. Türkiye’de satışı düşük olduğu için ithalatçı firma ne yazık ki motosiklet departmanını bir angarya olarak görüyor ve işi, elinin ucu ile tutuyor. Servislere gitseniz en eski elemanın tecrübesi bir iki yılı geçmez. İstinye’de sübaplarını 15-20 olarak ayarlamışlardı ve o halde 11.000km’lik bir tura gitmişim, neden sonra manual e bakınca gördüm 15-30 olması gerektiğini. İki büyük şehrin dışında sadece İzmir ve Fethi-

ye’de yetkili servis var. En büyük handikapsa yedek parça stoklarının olmayışı. Birkaç çeşit filtre, buji ve ufak tefek sarf malzemesi dışında her şey yurt dışından ismarlanır ve ismarladığınız parça gelene kadar siz sezonu kapamış olabilirsiniz. Garanti süresi 2001 yılı sonundan itibaren bir yıldan iki yıla yükseltildi ki bu süre Amerika’da 36 ay veya 36.000 mil olarak uygulanıyor. Servis masraflarını ise şöyle anlatayım, en son TEMMUZ 2002 ayında yetkili servise gittiğimde benim motor kilometrede 100 Lira benzin, 33 Lira servis masrafı yakıyordu ama bu rakam çok da abartılı değildir, örneğin Honda ile mukayese edecek olursak BMW nin 10.000 km servis ücreti 210 milyon iken sorduğumda Honda, 6.000km’de bir bakım yapıp 160 milyon aldıklarını söylemişti. Aynı şekilde parça fiyatlarını da parça ömürleri ile mukayese ederek hesaplamak gerekir. Fren balataları, yağı, lambası, bujisi vs. diğer motorlar ile hemen hemen aynı fiyattır. Ayrıca yetkili servis dışında da pek çok ustası vardır, şimdiki olgun ustaların çoğu sanatlarını Jawa’larda BMW lerde öğrenmişlerdir.

R 1150 GS hakkında şehir efsaneleri

1. Çok titreşimlidir.

Boxer motorda, sadece sıralı 4 silindirik motorlardan daha fazla titreşim vardır. Titreşimi ise ancak düşük viteslerin yüksek devirlerinde hissedersiniz. Yoksa uzun yolda overdrive olarak tasarlanmış olan 6. vites teslim edince motoru, ne ses kalır ne titreşim.

2. Parçası, servisi pahalıdır.

Parçanın gerçek fiyatını onun ekonomik ömrüne bölerek bulabilirsiniz. İkincisi, siz zaten motoru alırken an yakın rakibinden %15-20 fazla para ödeyeceksiniz. Bu farkı veren, sonradan ödeyeceği yedek parça fiyat farkını da peşinen kabul etmiş sayılır. Kaldı ki periyodik sarf malzemeleri, AB ile gümrük birliğimiz olduğu için çoğu zaman Japonlardan daha ucuz. Benim bujimin 3 katı fiyata buji alıp takan Kawazaki ZX 12 sahibi arkadaşım var.

3. Çirkin, bir şeye benzemiyor.

Zevkler ve renkler tartışılır. Bu motor, bir tasarım harikasıdır. İlk dinleyişte çok beğenip, üçüncü dinleyişte artık her ezgisini, her sağırtı güftesini ezberlediğiniz şarkılara benzemez. Gün be gün daha çok beğenir, yeni güzelliklerini keşfedersiniz. Ayrıca, orijinal olsun olmasın her türlü aksesuar da çok yakışır.

4. Boxer motor kafaları çok geniş, trafikte araba aralarından geçmez sağa sola kolayca çarpıp ve kırılırlar.

R 1150 GS, diğer tüm büyük endurolar gibi şehir içi motoru değildir. En azından İstanbul-Ankara da değildir. Yana çıkan boxer kafaları ise didon genişliğinden daha fazla çıkmış değildirler. Bu ne-

denle diğer motorların geçtiği her yerden 1150 GS de geçer, ancak bunların sağa sola çarpma ihtimalleri gerçekten vardır ama Hepco&Becker çok başarılı koruma demirleri (hatta orijinalinden bile daha başarılı) geliştirmiştir, bunlardan alıp takınca silindir kafasını çarpma endişesi sizin kafanızdan silinir. Hepco&Becker koruma demiri takılı bir GS’i yatarsanız sadece lastikler ve koruma demiri yere değer, ne elcik, ne çanta ne de başkaca bir parça zeminle muhatap olmaz.

5. Boxer motorda yazın ayağın, bacağın yanar.

Evet, yazın sıkışık trafikte silindir kafalarından epey bir sıcaklık yayıldığı doğru ama bu sıcaklığın şort giymediğiniz sürece size zararlı olmaz. Korunmalı pantolon ve botun içinde yakıcı bir sıcaklık değil ancak terletici bir sıcaklık hissedersiniz, kışınsa bunların yaydığı sıcaklık soğukla mücadelede çok yardımcı oluyor.

6. Kolay bozulur.

Yukarıda da belirttiğim üzere hiç de kolay bozulmaz. Hatta çok çok dayanıklıdır. Caddelerde 1950-1960 model boxer motor görmek sıradan bir iştir. Şu anda Yunus’ların bindiği R 80’ler 1995 model ve her biri en az 80-100.000km yol yapmış motorlar. Kim bilir kaç değişik sürücüsü oldu bunların ve hiç de iyi servis almıyorlar. Boxer motorun ne kadar dayanıklı olduğunu anlamak için üvey evlat muamelesi gören bu makinelerin sesine kulak vermeniz yeterlidir. Dilerseniz www.bmwgs.com adresine gidip biraz gezinin, orada insanlar 250-300.000 mil yapmış motorlarını anlatıyorlar. Sağlam ve dayanıklı olmalarının bir başka göstergesi de ikinci el pazarının güçlü olmasıdır. Kısa zamanda elden çıkarabileceğiniz gibi ne kadar yol yapmış olursa olsun belli bir pazarı ve değeri hep vardır.

Kolay bozulduğuna dair şayanın kaynağı şudur: Başka motorlara nazaran daha yüksek para ödemiş olan BMW sahiplerinin beklentileri de yüksektir. Bu yüzden es kaza bir arıza verse, sahibi ortalığı birbirine katar. Ayrıca piyasada çok fazla R 1150 GS olduğu için hakkında çok konuşulan bir motordur ve bu motorlar modifiye edilemeyeceği için tek konu arızaları üzerine geyik yapmaktır. Yani BMW lerin çok bozulduğu aslında BMW sahiplerinin yaydığı bir dezinformasyonundan ibarettir.

OK, bu kadar övdüğüm yeter, şimdi gidip BMW den paramı alayım :-}} Yok valla, para filan almış değilim, hatta bırakın para almayı, bu sene çıkacağım Avrupa turuna sponsor olmalarını talep etmişim zahmet edip cevap bile vermediler, kırgınım onlara.

Böyle yazdım, çünkü ben motorumu gerçekten çok çok seviyorum. Allah kimseyi motorundan ve sevdiklerinden ayırmasın. Kalın sağlıklı. **IKITEKER**

→ Y. Seçkin Şahin Ankara

BMW R 1150 GS-06 YSS 99



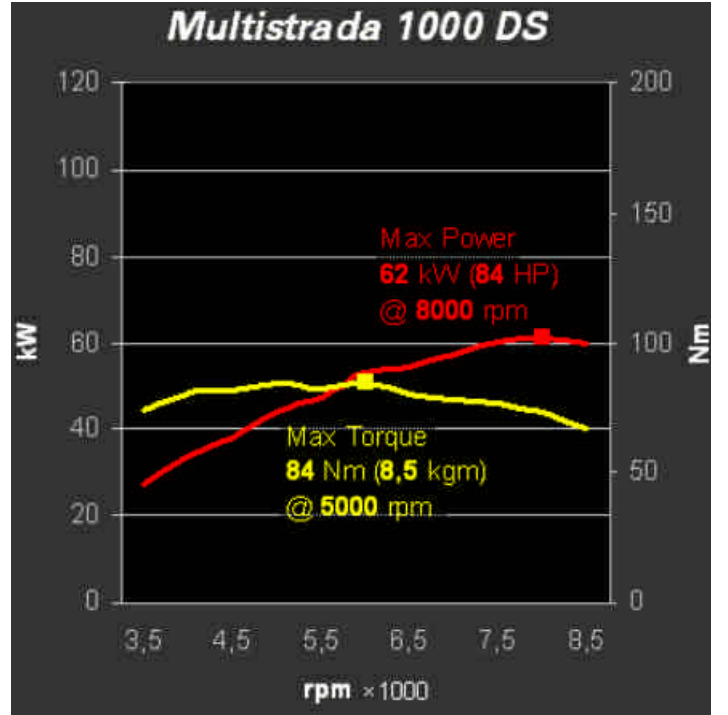
Test

Ducati Multistrada

Yeni nesil bir all-road motor doğdu. Ducati'nin yeni Multistrada 1000 modeli yollarda. Ducati bu modelde bir superbike'in performansını, bir b y k enduro'nun kullanılabilirliğini ve Ducati stilini birleştirmeyi deniyor. Ducati'nin Stratejik Planlama Müdürü David Gross, "Multistrada tamamen yeni bir motor sınıfı yaratıyor" şeklinde konuşuyor. "Bir speed motorun performansını ve tasarımını bir enduro'nun esneklik ve pratikliği ile birleştirdik. Yarattığımız gerçek bir 'Moto-Totale' oldu, Emilia Romagna'nın sokaklarında, tepelerinde, dağlarında ve otobanlarında doğdu ama d nyanın her yerindeki yolları parçalamaya hazır."

Bahsedilen Emilia Romagna, Ferrari'nin, Maserati'nin ve tabii ki Ducati'nin doğum yeri. Burada, Ducati fabrikasından pek de uzak olmayan bir yol var, "Paso della Futa" adıyla biliniyor, 50 km'lik çılgın virajlar, adrenalin pompalayan sert bir yol kaplaması... Motorcuların kutsal yolu sayılan bu yol Multistrada'nın da ilham kaynağı olmuş.

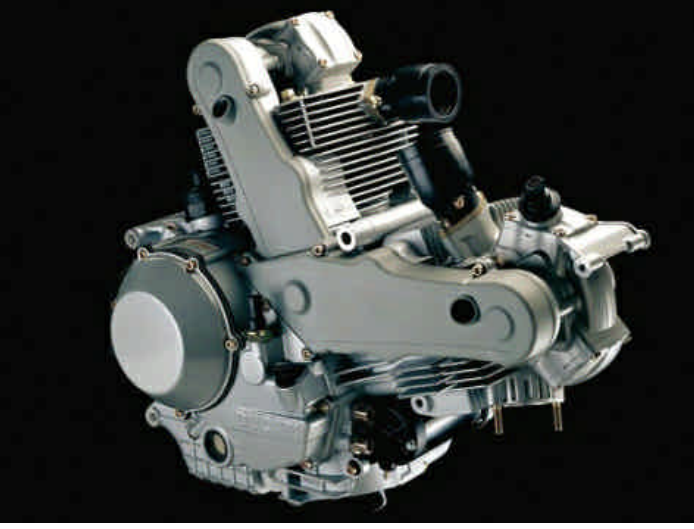
Ducati Tasarım Müdürü ve aynı zamanda Multistrada'nın da şef tasarımcısı Pierre Terblanche, "Performansının yanı sıra, Multistrada maceracıların da aradıkları herşeyi bulabilecekleri üstün bir araçtır." diyor. "Bu motoru yaratırken 70'li yılların standart, özel amaçlı üretilmemiş motorlarından ilham aldım. Böylece Multistrada'nın tasarımında öncelik hafiflik ve kompakt yapı üzerine oldu. Bu da kullanım kolaylığı, pratiklik ve gücü birlikte getirdi. Kullandığımız alüminyum döküm, paslanmaz çelik ve krom parçalar, Du-



cati kırmızısı ve metalik gümüş renk ile birleşince harika bir "mekanik" görüntü oluşturuyor."

Ducati bu motoru yaratırken kendi tasarım ve mühendislik olanaklarının yanısıra, FIAT, BMW ve Ferrari'nin de olanaklarından yararlandığı, Turin'de yerleşik İdea Enstitüsü'nün benzersiz CAD sistemlerini ve el yapımı modelleme teknolojisini kullanmış. 2002 yılı motorun prototiplerinin test edilmesi ve sonuçlara göre mükem-





melleştirilmesi ile geçmiş ve seri üretim 2003 yılı başında başlamış.

Hava Soğutmalı Motor

Hava soğutmalı bir motorun çok önemli tasarım ve uygulama üstünlükleri vardır. Bunların en önemlisi su soğutmalı bir motora göre daha basit yapılı ve küçük olabilmektedir. Radyatör, devirdaim pompası, hortumlar, soğutma suyu kabı yoktur. Motorun içinde su dolaşması için kanallar olmadığı için genel yapı daha küçük olabilir. Hava soğutmalı bir motorun bakımı daha kolaydır, bu da uzun dönemde maliyet masraflarını düşürür. Bütün bunların yanısıra ışıl ışıl parlayan soğutma kanatçıklarının motora kattığı güzellik de yabana atılmamalıdır.

1000TS Ducati'nin halihazırda kullandığı diğer hava soğutmalı motorları baz alsa da tamamen yeni bir L-çift güç ünitesi. Yenilik silindir kapağı ile başlıyor, "büyük patlama, kısa stroke" piston yapısı ile devam edip, motorun kalbine kadar sürüyor. Tasarımdaki hedef çok açık: Toplam gücü yükselt, orta devir güce ağırlık ver, mekanik basitleştir, motor ısısını azalt, güvenilirliği arttır, ve ağırlığı azalt.

Teknik bakış

Silindir kapakları ile başlayalım, ateşleme artık çift buji ile sağlanıyor, ekzantrik milini rulmanlarla sabitleme şeklindeki geleneksel yaklaşım yerini basınçlı yağ yataklarına bırakmış. Böylece hareketli parça sayısı azaltılmış ve daha iyi ısı dağılımı sağlanmış. Çift bujili ateşleme ile daha bütün yanma ve orta devirlerde daha çok güç elde edilmiş.

Emme ve eksoz valfleri arasındaki açının belirgin bir şekilde azaltılması Ducati'nin "Testa Stretta" isimli yeni ve küçük silindir kapağı teknolojisinin anahtarı. Bu teknoloji, yanma odasına daha iyi bir biçim verme olanağı sağlarken genel yapıyı da küçültüyor. Sonuç, daha kaliteli yanma, yüksek sıkıştırma ve daha çok güç. Bu yeni yerleştirme şekli, ekzantrik mili ve valfler arasında daha di-



rekt bir ilişki sağlarken, sürtünme ve valf elemanları üzerine binen yükü azaltarak güvenilirliği arttırıyor.

Krank mili de yeni bir şekle sahip, kütlesi daha merkezde ve yağlama portlarının yeri değişmiş. Böylece daha sağlam bir yapı, düşük titreşim ve yine güvenilirlik elde edilmiş.

Yağlama sistemi de yenilenmiş. 1000TS artık belirgin bir şekilde daha yüksek yağ basıncı ve hacmi ile çalışıyor, bu durum yeni tip bir yağ pompası ve yağ kanallarının tümüyle baştan tasarlanması ile sağlanmış. Güvenirlilik ve düşük motor sıcaklığı, soğutma kanatçıklarının sayısının arttırılması ve ideal şekilde yerleştirilmeleri ile sağlanmış. Debriyaj baskısı, volan ve balata tutucu kısım özel bir alüminyum alaşımdan yapılmış.

Şanzıman çıkış mili zincir dişlisi tarafında iki sıra rulman kullanılarak güçlendirilmiş ve dayanıklılık, sağlamlık kazanmış.

1000TS, yeni bir güce, sağlamlığa ve randımana sahip, yakıt enjeksiyonlu, hava soğutmalı, 1000cc'lik L-çift bir motor ve tüysiklet, saldırgan Multistrada için çok uygun.

Şase

Ducati'nin görmeye alıştığımız "Trellis" şasesi hemen göze çarpıyor. ALS 450 boruların kaynaklanması ile oluşturulan bu şase hem çok hafif hem de çok sağlam, dahice bir tasarımı var. Bu köşeli ve bol kaynaklı borular sağlamlıklarını hem malzeme özelliğinden hem de üçgen yapıdan alıyorlar. Çekme alüminyum şaselere oranla da çok daha hafifler. Dahası, Ducati'nin ekstra güçlendirilmiş motor bloğu da şasenin aktif bir parçası olarak görev yapıyor ve hem gelen yükleri absorbe ediyor, hem de ağırlıktan tasarruf sağlıyor ve yapısal sağlamlığa katkıda bulunuyor.

S spansiyon

Ducati'nin tasarım ekibi Multistrada için ellerindeki en iyi superbike süspansiyon sistemini seçmişler. Showa marka tam ayarlı ön





çatal yumuşak, hassas ve güvenli bir sürüş sağlıyor. Normalde superbike'larda kullanılan bu süspansiyona Multistrada'ya özel olarak ek 2.5cm hareket verilmiş ve toplam hareket mesafesi bozuk yüzeylerde kullanılabilir şekilde 16cm'e çıkmış. Arkada yeni, tek taraftan bağlantılı bir salıncak göze çarpıyor. Ducati Corse yarış motorlarında da kullanılan büyük aks taşıyıcı rulmanlar sağlamlığın garantisini. Arka süspansiyon yine Showa'dan, öhlins tipi tam ayarlı olmasının yanı sıra yay tansiyon ayarından bağımsız bir yükseklik ayar sistemi içeriyor, böylelikle sürücünün yol ve yük şartlarının gerektirdiği yay ön gerilim ayarını yaparken kendine uygun sele yüksekliğini bozması sağlanmış.

Frenler

Önde ve arkada bu işin en iyisi, Brembo "Series Oro" kaliperler kullanılmış. Öndeki dört pistonlu kaliperler yeni tasarım 320mm'lik diskleri tutuyorlar. Arkada ise 245mm tek disk çift pistonlu kaliperle kullanılmış. Önde ve arkada çelik örgü hidrolik boruları fren performansını artırıcı unsur. Sistemin tamamlayıcısı ise yine Brembo markalı hidrolik pompalarına bağlı yeni, düşük ağırlıklı, küçük, yerden tasarruflu hidrolik rezervuarları.

Jantlar ve Lastikler

Ducati tasarımcıları yepyeni ön ve arka jantlar yaratmışlar. Bir yandan agresif bir görüntü verirken diğer yandan yalınlık ve hafiflik ön planda. Diskler artık geniş jant göbeklerine direkt bağlı, böylece ek bir disk taşıyıcıya gerek kalmamış. Multistrada'nın pistte ve caddede test edilen performansının garantisini ise geniş ve üstün kavrayışlı spor tip lastikleri.

Sele, Benzin Deposu ve Karenej

Sele ve depo ilişkisine mümkün olduğunca ince bir yapı sağlamak üzere özel bir dikkat sarfedilmiş. Bu bölüm tek silindirik makinelerden alıştığımız kadar ince. Bir motor üzerinde sürücünün konforu birçok faktöre bağlıdır fakat öncelik daima gidon, sele ve ayaklıklar ilişkisindedir. Multistrada'da bu konuda büyük dual-

sport motorların dik, ayak önde oturma pozisyonu ile spor makinelerin eğik pozisyonu arasında bir denge kurulmuş. Ön karenejda rüzgar korumasına önem verilmiş. Ön cam alışıldığı gibi karenejda değil, gidon ve ön çatala monte edilmiş, böylece ön cam gidonla beraber döndüğü, dolayısı ile gidona bir sınırlama yaratmadığı için ön tekerleğin manevra kabiliyeti çok artmış.

Kumandalar ve gidon

Sürücünün konforu için yeni nesil, ergonomik ve eldivenle kullanıma uygun kontroller kullanılmış, gidon da yeni bir tasarım, içinde güçlendirici çapraz bağlantılar içeriyor.

G stergeler, lambalar, farlar, sinyaller

Yeni gösteye paneli oldukça büyük bir elektronik analog devir saati içeriyor. Yanındaki LCD ekran ise çok fonksiyonlu. Buradan hız (mil veya km), saat, motor sıcaklığı, benzin az uyarısı, ortalama hız, ortalama benzin sarfiyatı, servis zamanı uyarısı ve tripmetre bilgilerini görmek mümkün. Ön dönüş sinyalleri aynalara entegre edilmiş ve böylece hem ağırlıktan kazanılırken hem de daha "temiz" bir görüntü sağlanmış. Yeni tasarım tek ön far ise hem kısa hem de geniş açılı bir uzun hüzme sağlıyor.

Aksesuarlar

Ducati'nin tasarım bölümü sadece bu yeni motoru yaratmakla yetinmeyip Multistrada'ya özel aksesuarlar da hazırlamış. Yan çantalar, arka yük, uydu navigasyon sistemi, performans arttırmaya yönelik eklentiler, Multistrada ismine ve çizgilerine sahip motor gisileri ve daha bir çok aksesuar Ducati satıcılarında Multistrada meraklılarının ilgisini bekliyecek. **İKİTEKER**

www.ducati.com

→ Bora Yurt ren Ankara

Test Alternatif Seçim Aprilia RSV Mille

İlk büyük hacimli ürününü yaratırken, Aprilia teknoloji kartını oynamış gözüküyor. Büyük hacimli V2 motora sahip Mille'ye bakıldığında elektronik enjeksiyon, debriyaj sistemini koruyan ani vites düşürmelerde harekete geçen pnömatik sistem gibi konsantre bir teknoloji ürünü ile karşı karşıya olduğu anlaşılabilir. 60 derecelik V motor kullanıcıya çok geniş bir kullanım bandı sunmakta, torku ve gücü genel olarak tatmin edici. Görünüşü kadar ruhen de sportif olan motosikletin pozitif özellikleri arasında kumandalarının kalitesi, süspansiyonlarının konforu, motorun homojen davranışı gibi etkenler bir araya geldiğinde hiperspor motorun bir şehirci aracı olarak da kullanılabilirliği anlaşılıyor. Karenajının tasarımını ise yeteri kadar koruyucu biçimde tasarlandığından, uzun mesafeleri fazla yorulmadan katetmek mümkün olabiliyor. Karanlık nokta olarak arka süspansiyonun yoldaki küçük engellere karşı yetersiz kalması ve ön frenin sınırlı kullanım tarzında güçsüz kalması gösterilebilir. Çok güçlü ve kaliteli bir ön takıma sahip motorda, pilot arzuladığı kadar öne yüklenebilir, bu motorun gidisini kesinlikle bozmamaktadır. Ayrıca ön frenin şiddetli kullanımda güçsüz kalmasına çözümü Aprilia Mille R'da daha büyük fren kaliperleri kullanarak çözmüştür. Yani bu tür bir motoru pistte yarış amaçlı kullanmak istiyorsanız, biraz daha fazla ödeyip hem motoru hem de frenleri sınırlı kullanım tarzına yönelik bir motor almanız mümkün. Bu motor işçilik, sürüş kalitesi açısından iki silindireli japon rakiplerine göre mükemmel bir alternatif olarak gözüküyor. Ducati 998 ile karşılaştırıldığında hem daha ucuz, hem de sürüş pozisyonu onun kadar radikal değil, daha bir roadster tarzında... 2002 sonrasında motorun 5mm. şasinin içine alınarak kare-

najın yeniden gözden geçirilmesi ve iki beygir güç arttırımı gibi modifikasyonların yapıldığı Mille şu anda sınıfının en homojen ve en tatmin edici seçimi olarak gözüküyor.

Modifiye edilmiş pist yarışçısı: Aprilia RSV Mille R

Bir RSV Mille alın ve ona yarış ekipmanları ekleyin, hop, bir Mille R'iniz oldu... Modifikasyon menüsünde 3 şekilde ayar yapılabilen özel seri Öhlins Çatal ve amortisör kombinasyonu, daha hafif ve dayanıklı olan plastik benzin deposu, tek sele (bir yarışçıda ikincisine gerek olmadığından), alüminyum jantlar ve karbon çamurluklar bulunmaktadır. Her ne kadar İtalyan testleri CV olarak verildiği için güçsüz gözükse de daha önceki senelere göre 2 HP kazanmış ve kısıtlamasız versiyonda 130hp güç üretebilmektedir. Fransa'da baz versiyonu olan Mille'ye göre 3000 Euro daha pahalıya satılan motor, diğer modele göre üstün nitelikli parçaları ile daha üst bir çizgidedir. Nerede kullanılacağı kafalarda soru işareti yaratsa da, egzozundan çıkan sese aşık olanlar her çeşit yolda egzoz senfonisini çattırabilirler. Kullanımından zevk alabilmek ise ancak neresi için yaratıldıysa orada gerçekleşebilmektedir: pistte... **İKİTEKER**

→ Sinan zgen Almanya

RSVMille Akseuar ve Yedekparça Listesi

RSV Mille	Titanyum vida seti		8796050	312.58
RSV Mille	Karbon çamurluk		8796055	252.60
RSV Mille	Karbon çamurluk	arka	8791048	225.37
RSV Mille	Karbon kapak		8791058	161.26
RSV Mille	Depo üstü çanta		8792156	137.09
RSV Mille	Gidon amortisörü	Sach Boge	8795006	308.45
RSV Mille	Gidon amortisörü	Ohlins	8795031	882.08
RSV Mille	Ohlins Amortisör	Arka	8795032	1704.82
RSV Mille	Motor örtüsü		8796046	143.21
RSV Mille	Depo koruma		8796047	37.18
RSV Mille	Alüminyum ön jant	Mavi	8796196	941.41
RSV Mille	Alüminyum arka jant	Mavi	8796197	1197.07
RSV Mille	Karbon kuyruk		8796203	229.50

Aprilia RSV Mille

Artıları

- + Ön takım
- + Konfor ve ekipman
- + Motor

Eksileri

- Bazı detayların estetiği
- Dönüş çapı

Motor zellikleri

60 derecelik V motor, 4 zamanlı, su soğutmalı, 1000cc, zincir aktarmalı, 6 vites

Şasi zellikleri

Kafes şeklinde alüminyum şasi, 43mm upd (ters) çatal 120mm oynama payı, ayarlanabilir tek arka amortisör 120mm oynama payı, 4 pistonlu 320mm çaplı çift ön disk, tek pistonlu 220mm çaplı tek arka disk, sele yüksekliği 820mm, 20lt benzin deposu, yola çıkmaya hazır ağırlık 214kg

Fiyat İtalya 12.990E / Fransa 12.499E

Aprilia RSV Mille R

Artıları

- + Hafif ve manevra kabiliyeti yüksek şasi.
- + Konforlu ve dayanıklı süspansiyonlar.
- + Tatlı motor davranışı

Eksileri

- Fiyatı
- Farklı ve uç tasarımı

Motor zellikleri

60 derecelik V motor, 4 zamanlı, su soğutmalı, 1000cc, zincir aktarmalı

Şasi zellikleri

Kafes şeklinde alüminyum şasi, 43mm upd (ters) çatal 120mm oynama payı, ayarlanabilir tek arka amortisör 120mm oynama payı, 4 pistonlu 320mm çaplı çift ön disk, tek pistonlu 220mm çaplı tek arka disk, 18lt benzin deposu

Fiyat İtalya 15.700Euro / Fransa 15.500E





Aşağıdaki Tablo Mille R için yapılan testin sonuçlarını göstermektedir:

Maksimum Hız

Gerçek Hız	271,5km/s
Göstergede Okunan Hız	266km/s (mille 259)
1. vites 9200 dev/dk	101,6km/s
2. vites 9200 dev/dk	141,5km/s
3. vites 9200 dev/dk	177,4km/s
4. vites 9200 dev/dk	211,4km/s
5. vites 9200 dev/dk	240,3km/s
6. vites 9200 dev/dk	262,1km/s

Hızlanma

Mesafe(metre)	Zaman (sn)	Hız (km/s)
0-400	10"7 (10"8 mille)	211,9
0-1000	19,7	255,5

Hız (km/s)	Zaman (sn)	Mesafe (m)
0-50	1"5	10,3
0-100	3"0	45,5
0-150	5"7	131,8
0-200	9"3	309,6

Tekrar Kavrama (50km/s ve 6. vites)

Mesafe (m)	Zaman (sn)	Hız (km/s)
0-400	13"1	174,8
0-1000	23"1	246

Hız(km/s)	Zaman(sn)	Mesafe (m)
50-100	5"7	114,7
50-150	10"7	280,1
50-200	15"6	525,7

Fren Mesafeleri

Gerçek Hız (km/s)	Durma Mesafesi (m)
60	12,9
100	37,4

T ketim

Limitte Kullanım	7,8km/lt
Şehir Dışı	18,1km/lt
Ekonomi	20,1km/lt
90 km/s Sabit hız	19,1km/lt
120km/s Sabit hız	16,8km/lt

Ses retim ölçümleri

20metreden klakson	86db(A)
Hızlanma, 7metre uzaktan (gaz kolu 2/3 oranında açık)	89db(A)

Ağırlık

5l. benzin ile gerçek ağırlık	202,8kg
Önde (%50,5)	102,4kg
Arkada (%49,5)	100,4kg

Dinamik Çapı

Çap	6,3m
-----	------

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

Hız Takometresi Şaşması(km/s.)

Gösterdiği ölçü	Gerçek Ölçü
50	50
100	101,8
150	152,7
200	204

Devir Takometresi Şaşması

Gösterdiği ölçü	Gerçek Ölçü
3000	2785
6000	5497

Ölçümlerin Yapıldığı Meteorolojik Şartlar Sıcaklık 13 C, Basınç 1020mb, Rölatif Nem %49, Rüzgâr Hızı 0,5m/sn
Yakıtın Özellikleri Isı 12°C, özgül ağırlığı 741g/l

Ölçümleri

Maksimum Güç (Yola Aktarılan) 86,63W (117,71CV) 9200d/dk **(İlan Edilen)** 96 kW, 9500d/dk

Maksimum Tork (Yola Aktarılan) 104,67Nm (10,67kgm) 6650d/dk **(İlan Edilen)** 101Nm, 7250d/dk

Ölçümlerin Yapıldığı Meteorolojik Şartlar Sıcaklık 15 C, Basınç 1020mb, Rölatif Nem %55, Sapma CE 95/1=0,994

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

Gezi İran İzlenimleri

İranlı bir arkadaşım İran coğrafyasını bir kediye benzetmişti. Tehran (Tahran) bu kedinin tam ensesine denk düşüyor.

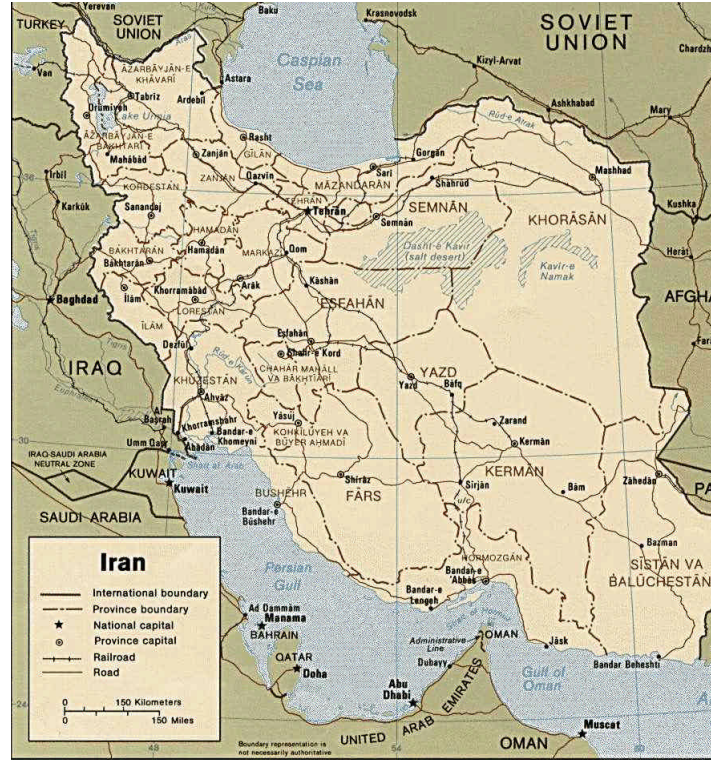
2 Mayıs akşamı Tahran Mihrabad havaalanına geceyarısı indik. Uçak yolcularını ana binaya taşıyan otobüsün iç kısmı kırmızı kadiyelerle kaplıydı. Bunu doğuda olmanın ilk keyifli belirtici olarak kayda aldım.

Tahran Kuzeyde Elbruz dağlarına dayanmış bir kent, dağların arkası Hazar gölü. Dolayısıyla Tahranlılar hem kayak hem de göl için ortalama 1.5-2 saatlik bir yol katederek istediklerine kavuşuyorlar. Ülkede uzun zamandır süregelen ithalat kısıtlaması nedeniyle ileri teknoloji ürünü mal ve hizmetler konusunda bir sıkıntı var. Ancak yine de mevcut şartlarda her şey gayet güzel ve tıkır tıkır işliyor. Şehir tertemiz ve inanılmaz güzel bir suyu var. Samarand dağından gelen bu güzel su nedeniyle şişe suyu/damacana olayı yok.

Tahranda kaldığımız 3 gün boyunca birbirini izleyen toplantılardan arta kalan zamanlarda birkaç gezi yapma olanağımız oldu. Şahın saraylarını gezdik (Sadabad denen yer, burada bir de pakt imzalanmıştı), Derwent'e gittik. Derwent dağın yamacında kurulu bir mesire yeri. Bizim Maşukiye-Sapancaya benzer bir tarafı var. Restoranların dış kısımlarında akşam şık kandiller yanıyor. Hava aydınlık, ısıtmaya da ihtiyaç yok ama kandiller harıl harıl yanıyor, dağlardan gelen doğalgaz sayesinde yanıyor. Enerji bol yani..Bunu benzin fiyatından da anlayabilmek mümkün. Sıkı durun litresi 130.000 TL civarında. Üstelik bu yakın zamanlarda % 30 zam yemiş hali imiş. Şehrin tam ortasında büyük bir spor kompleksi var, meydanlar ve bulvarlar gerçekten geniş ve ferah.. Ama.. aması var. Trafik bir felaket. Bunu öylesine söyleyemiyorum. Gerçek anlamda felaket. İnsanlar inanılmaz hızlı ve hırslı bir şekilde araç kullanıyorlar. Birbirlerine yol hakkı tanımama konusunda yemin etmiş gibiler. Bizim trafiğimiz Tahran trafiği yanında Londra trafiği gibi kalır denebilir. Bayan sürücüler aynı bizim bayanlarımız gibi, sadece Sümbül hanım tarzı zarif başörtüleri ayırıcı olabilir, yoksa kara güneş gözlükleri, kilitlemiş bir çene ve asla yol vermeme/geçiş hakkı tanımama konusunda ölümüne yemin etmiş olmaları tamamen bizimkilerle aynı.

Trafik polisleri var fakat ciddi şekilde müdahale edip akan trafiğin önüne pek çıkmıyorlar, trafik o kadar hızla akıyor ki bazen bulvarlarda ayrı yönlerden gelen 3 aracın birden kafa kafaya tokuştuğu oluyor. Tahran'da arabaya tokuşmak silah veya maket bıçağı çekmek için yeterli bir sebep değil, bu konuda bizden çok daha yüksek toleransa sahipler.

Trafiğin Çoruh gibi aktığı bu caddelerde satıcı çocuklar (bizdeki kadar çok olmasa da) görevlerini aksatmadan yerine getiriyorlar. Sekiz-on yaşlarında küçük bir kız elinde yanan mangal benzeri bir şeyle arabaya yaklaşıncaya garipsedim, ne olduğunu sordum araba-



dakiler "nazar" a karşı tütsü filan gibi bir şey olduğunu açıkladılar ama yine de tam anlayamadım.

"Benzin 130.000 TL olunca kimbilir ne biçim arabalar vardır" diyenler yanılıyor. Mevcut arabalar şunlar: kasası 405 Peugeot, motoru İran Hodro tarafından üretilen bir melez model, yine aynı şekilde Kia'nın lüçük kasalı bir modeli, İran Hodro'nun Paykan'ı ve ve bir diğer yerli araç olan Sayka. Bunları okuyarak değil duyarak not aldığım için yanlışlıklar olabileceğini peşinen belirteyim. Mevcut araçların % 99'u bu 3 modelden oluşuyor, arada bir Peugeot 206 gördüm, 1 adet BMW X5 1 adet de Mercedes. Hepsi o kadar.

Gelelim motorlara. Honda Türkiye pazarında Titan adıyla pazarladığı modeli İran'da başka bir isim altında pazara vermiş bu yüzden de bol miktarda Honda mevcut. Neredeyse motorların tamamı bu modelden ibaret, sadece 2 defa KLR benzeri hafif kros motora rastladım. Bu Honda motorlarla akan trafikte inanılmaz numaralar yapanlara tanık oldum. Önümüzdeki araçla 1 oto boyundan kısa mesafe aralığında duruyorduk, birden arı vızıltsı gibi motor sesini duydum, sol yandan gelen motor hiç frene basmadan şık bir makasla önümüzü kesip öndeki aracın sağından devam etti. Bizim kurye arkadaşlarda bile böylesine bir performans görmedim diyebilirim. Motorların temel özelliği mutlaka yüksek bir ön camları olması ve ön camda sadece vizöre denk gelen bölümde ayrıca bir pencere açılmış olması..Bazıları dirseklerini gidona dayayıp barda oturup aynadan kendini seyrediyor gibi o camdan dışarıyı seyrediyor. Daha abartılı bir model daha gördüm. Bu kez ön cam daha da yükseltilmiş ve arkaya doğru uzanan bir tente aracılığıyla yürüyen çadır formuna kavuşmuştu. Motorların bir diğer ortak özelliği arka tarafla-





rında bisiklet arkalığına benzer biçimde dizayn edilmiş bir arka koruma demiri/arka sele içermeleri. Bu sayede yan çanta olarak asılan heybe-torba vs. tekerlekten uzak tutuluyor ve istenen heybetli görünüş sağlanıyor.

Peki başka motor neden yok sorusunun yanıtını da hemen aldım. Bir zamanlar Mücahidin örgütünün devlet adamlarına yaptığı suikastlerde yüksek hacimli motorlar kullanılması nedeniyle 150 cc'den yüksek motorların kullanımı yasaklanmış yani 1000'lik motoru olan İranlılar bunları garajlarında saklıyor, öpüyor kokluyor ama binemiyorlarmış, çünkü görüldüğü anda polis tarafından el konulmuş. Dolayısıyla alınıp satılmaları da mümkün olamıyormuş. İranlı bir arkadaşım Tahran'da bu yasağın olmadığı dönemlerde Bağdat Caddesi benzeri bir motorcu kültürünün/geleneğinin olduğundan sözetti.

İnsanların temel yatırım aracı evler, hayat evlerde geçiyor. Eve sahip olan bir tanesine daha sahip olmak, daha güzel daha sık dekore etmek için uğraşıyormuş. Bu da evlerin metrekare fiyatlarını yaklaşık 2000 dolara vurduracak kadar yüksek bir talep yaratıyormuş.

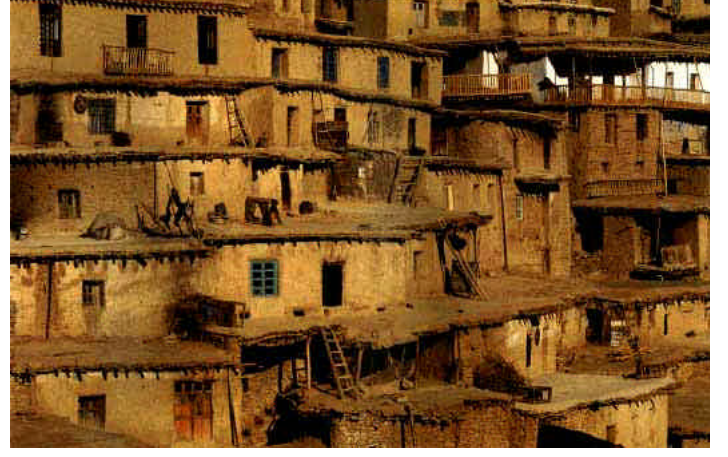
Tahranda bulunduğumuz ikinci akşam bizi Alighapo adında bir restorana götürdüler. Duvarlarda Rüstem Pehlivan'ın dev'i yenmesi ile ilgili resimler, üzerinde "Allah" yazılı koca muslukların takılı olduğu dev semaverler filan.. Rüstem Pehlivanla birlikte Şahname'den alınan diğer konulara ait resimler de vardı.. Bir ara bununla ilgili olarak konuşurken Şahname ile Bahname'yi karıştırdım ama Bahname içeriğini hemen hatırlayıp durumu toparlamak mümkün oldu.

Restoranda Muharrem ayının bitmesiyle birlikte müzik ve gösteri de başlamıştı. (Hemen belirteyim takvim olarak Hicri veya Miladi takvim değil Celali takvim kullanıyorlarmış, Ömer Hayyam tarafından geliştirilmiş olan bu takvimin bölümleri bugünkü burçlardan oluşuyor).



Farsça stand-up'dan bir şey anlamadım ama izleyenler yerlere yatıyorlardı. Müzik tabii ki evrensel. İlk açılış şarkısı "Ala gözlüm senden ayrı geceler, bilir misin uzun olur neyleyim" diye başlayan azeri türküsü idi ve çok iyi yorumlanmıştı. Geleneksel Fars müziği bizim Sanat Müziğine çok benziyor ve benzer enstrümanlarla icra ediliyor. Yegane içki olan alkolsüz bira eşliğinde bayanlı erkekli kalabalık bir topluluk o gece oldukça eğlendik.

İran sanatla içiçe geçmiş



bir ülke, hat ve resim sanatı oldukça popüler, bizim gördüğümüz anlamda billboard'lar yok, geniş bezlerin üzerine inanılmaz resim ve yazılarla süslü panolar yapıyorlar, resimler fotoğraf gibi. Behruz bu anlamda Mikelanj gibi bir büyük usta.. Müzelerde ilkönce onun adı geçiyor. "Hüner nezd-i İraniyen est" diyorlar. Yani "yetenek (sanatsal anlamda) İranlılara mahsustur, nokta" anlamına geliyor.

Sıra geldi yeme-içme konusuna.. Meyvenin her türlü, Siirt fıstığına benzer iri fıstıklar çok rağbet görüyor, salatalık meyve tabaklarında meyve muamelesi görüyor. Yemekten önce çaydan bahsetmeliyim. Tahmin edebileceğiniz gibi çayları muhteşem.. Renkleri açık fakat müthiş lezzetli. Bizim içmeye çalıştığımız sallama çayların buluşik suyu olduğuna karar verdim. Yemeklerde sofranın Şahi pilav yani "plo". Pilavı bizim gibi pişirmiyorlar, 1 gün önceden suya yatıyor, sonra süzüyorlaşmış, nişastası süzüldüğü için daha hafif oluyormuş. Tahranda bulunduğumuz süre içinde celo kebab (şiş kebab) cüce kebab (Tavuk şiş) tükettik, eminim çok daha geniş bir mutfak var ama biz kebabçı gezginler olarak sadece et ve pilavdan nasibimizi aldık. Kebabın üzerine portakala benzer turunç veya fındık büyüklüğünde yeşil limonlar sıkılıyor. Ayrıları muhteşem, içine reyhan (veya nane) koyuyorlar.

İnsanlar inanılmaz kibar ve alçakçönüllü, yüksek perdeden konuşmamaya, söz kesmemeye ve iyi dinlemeye özen gösteriyorlar. Konular hakkında yorum yaparken fikirlerini yekten söyleyip konuyu kapatmaktansa uzun uzun dinleyip, sorgulayıp fikirlerini tercihan en son aşamada ortaya koyuyorlar. "Buyrun, bu taraftan, merhaba" gibi jestlerde genelde iki ellerini birden kullanıyorlar. Bunda çok uzun dönemlerden bu yana süregelen, iki elin de boşta olduğunu ve düşmanca bir amaç güdülmediğini belirtmek için kullanılmış olan jestler etkili oluyor sanırım. Erkekler yapı olarak bize benziyor, kadınlar çok iri ve güzel gözlere sahipler. Bu satırları eşim de okuyacağı için daha fazla ayrıntıya girmek istemiyorum:) Son derece misafirperver insanlar, herhangi bir ikramı reddettiğinizde hafifçe geriliyorlar, "misafirperverliğini göstermek isteyene bu fırsatın mutlaka verilmesi gerekir" düşüncesinden kaynaklanıyormuş bu...

Bundan sonra gidecek olanlar için kısa bir s z l k hazırladım.. Buyrun...

Selamınaleyküm/selam Anlatmaya gerek var mı?

İnşallah Anlatmaya gerek var mı?

Müteşekkirem Teşekkür ederim.

Ab Su

Yek, dü, se, cihar, penc, şeş Tavla bilmeyen var mı?

Bagalaplo Baklalı pilav (en lezzetlisi)

Zerreskplo Safranlı pilav

Şirinplo Tatlı, kuruyemişlerle süslenmiş pilav

Mücevviz Authorised people anlamına geliyor, görüşmeler sırasında öğrendim.

Hüda Toro Bogose Allah canını alsın. (Tartışmalarda lazım olur diye özellikle not aldım)

Hiyer Hiyar. Genelde meyve tabağındaki küçük hıyarları böyle adlandırıyorlar, hem de kulağa hoş geliyor.

→ Orkan G ng r İstanbul

Gezi Doğu Gezisi

B l m l

Herşey İzmir'den Mete Ergenoğlu'nun 2001 Haziran başında EnduroClub e-posta listesine "Doğu'ya gezi planlıyorum, kalacak kamping bilen var mı?" diye attığı bir mesajla başladı. Ben de neredeyse iki senedir benzer bir gezi d ş n yordum ama Mete gibi tek başıma gitmeyi d ş necek kadar g z kara olmadığım-dan umutsuzca bir yol arkadaşı arayışı içindeydim. Hemen bir mesaj attım Mete'ye, "yol arkadaşı ister misin?" diye ve iki- ç mesaj sonra kaba hatları ile gezi planı hazırdı bile.

30 Haziran'da Mete Yamaha XT350'si ile İzmir'den Ankara'ya geldi, Polatlı'ya 1km kala kopan bir jant telinin lastiği de patlatması yüzünden Polatlı'ya kadar motoru itmek zorunda kalmasına rağmen keyfi yerinde görünüyordu. Üç haftalık iznin ilk haftasını Adana'da ailesinin yanında geçirmek istediği için motorunu bana emanet edip ertesi gün otobüsle Adana'ya geçti. Ben de bu bir hafta içinde kendi motorumu yola hazırladım. 7 Temmuz Cumartesi günü Mete Adana'dan döndü ve o günü motorunun kopuk jant telini yaptırmak ile geçirdik. Ertesi Pazar günü yol hazırlıkları, eksik kamp malzemesinin tamamlanması ile geçti ve nihayet bütün hazırlıklar bitti.

9 Temmuz Pazartesi, 1. g n, 325km, Ankara-Kayseri

Sabah motorları yükleyip benim evin önünden yola çıktık. Önce yükleme sırasında eksikliğini fark ettiğimiz ekstra file gergiler ve 2-3 kutu zincir spreyi için bir malzemeciye uğradık, eksiklerimizi tamamladık. Şaka yollu, bütün ısrarlarımıza rağmen bize malzeme sponsoru olmadılar. O saaten sonra başka sponsor aranmayacağı için paşa paşa paramızı ödedik ve gezimizin ilk noktası olan Elmadağ'a doğru yola çıktık. Yaklaşık 40km gittikten sonra benim bir Ankara'lı olarak Elmadağ ilçesi diye bildiğim yerin "Elmadağ Kayak Merkezi" olduğu ve daha başlangıçta rotanın epey dikna çıktığımızı fark ettik. Tarifile doğru yolu bulduktan sonra ilk kampa yerimiz olacak Kayseri'ye doğru Kırıkkale-Keskin-Akpınar-Kırşehir rotasında ilerlemeye başladık. Bu yol üzerinde gezi öncesi araştırmada pek fazla duracak, görececek yer tesbit edememiştik dolayısı ile Kırşehir'i de transit geçtikten sonra Kayseri yolu üzerinde durduğumuz Hacibektaş oldu.

Külliyenin yapımına 1275-1337 yılları arasında yaşamış olan ünlü düşünür ve gönül adamı Hacı Bektaş Veli zamanında başlanmış ve son haline 1895 yılında gelmiş. 1964 yılında da müze haline getirilmiş ve gerçekten çilehaneleri, türbeleri ve Hacı Bektaş'a ait eşyaların sergilendiği salonları ile çok etkileyici bir yapı. Ancak, bizim ziyaret ettiğimiz sıralarda çok yoğun bir çevre düzenlemesi yapılıyordu ve etrafa yığılmış inşaat malzemeleri yüzünden külliye girişi ve civarında motor parkedecek bile yer yoktu. Epey bir süre, üstündeki yükler yüzünden gözden uzak park etmeye çekindiğimiz motorlarımıza yer aradıktan sonra nihayet dükkanının önünde kendi motoru da olan bir elektrik tesisatçısına emanet edip müzeyi gezibildik. Müze çıkışında çevresini çocukların sarmış olduğu motorla-



rimıza atlayıp 90km ötede Kayseri'de bizi ağırlamak üzere bekleyen EnduroClub üyesi Kürşat Tosun ile tanışmak üzere yola koyulduk.

Kayseri'ye girdikten sonra yaklaşık on kere durup aldığımız telefon direktifleri ile "elimizle koymuş gibi" hava lojmanlarını bulduk ve Kürşat arkadaşımız bizi fotoğraflarımızı çekerek karşıladı. (Kürşat, nerede fotoğraflar?) Eşi Mualla'nın da bize katıldığı ve askeri lojmanlar içinde yenen keyifli bir yemekten sonra gece için kamp kuracağımız yere doğru Kürşat (KLR650A) ve Mualla liderliğinde üç motor yola çıktık. Yol üzerinde Kürşat bizi bir arkadaşının bağ evinde durdurdu. Ağaçtan topladığımız kayısılar ve kesinlikle dibi olmayan bir çaydanlıktan sürekli dolan çaylar eşliğinde uzun bir muhabbet sonrasında gece iyice bastırdı. O karanlıkta toprak ve taş yollardan [2 enduro doğal ortamlarına oynaya oynaya, benim gariban Magna ve ben ecel terleri dökerek hopuya zıplaya, inanılmaz bir Kayseri gece manzarası olan Kızıltepe'deki bir zülm bağına yani kamp yerimize geldik. Hakikaten durduğumuz noktadan tahminimizden çok daha büyük olduğunu gördüğümüz bütün Kayseri ayaklarımızın altında idi. Çadırlar kuruldu, biralar açıldı ve neredeyse sabaha kadar tepeden gördüğümüz şehrin ışıklarına karşı çok keyifli vakit geçirdik. Birara ateşe atacak odun aramak üzere bulduğumuz tepenin doruğuna bile tırmandık. Tepede hem daha da muhteşem bir manzara hem de tamamen kurumuş bir ağaç bulduk. Ankara'da yolculuktan önce aldığımız küçük balta ile ağacı bir heves kesmeye başladık ama bir süre sonra kimsenin kolunda hal kalmayınca ağacın yolunu kaybetmiş bir "Afrika Demir Ağacı" olduğuna hükmettik ve pes ettik. Yatma zamanı geldiğinde Mete çadırını Kürşat ve Mualla'ya verdi ve kendisi benim çadıra geçti. Sabah kalktığımızda ise Mete artık benim meşhur horlamamla tanışmıştı ve çadırda başlayan gecesini çadırdan mümkün olduğunca uzakta açık havada tamamlamıştı. Başta ekstra yük olur mu diye düşünmemize rağmen yola iki çadırla çıkmanın çok isabetli olduğuna böylece karar verdik.

10 Temmuz Salı, 2. g n, 361km, Kayseri-Gaziantep (Burç)

Sabah, çaylar kahveler içildi, bir yandan kamp topluyoruz ve bir yandan da ben gece tırmandığımız yolu ilk defa gün ışığında görüyorum! "Ben buradan bir chopperla çıkmış olamam!" dedim kendime. Yol filan yok ortada, bir ara bir keçi geçmiş oradan sadece o kadar. Sivri taşlar, gevşek taşlar, kum gibi bir toprak, çalılardan oluşmuş bayağı dik yokuş yukarı bir patika! Kısa bir denemeden sonra çıktığım gibi inemeyeceğim belli oldu. Asfalt için yapılmış ve biraz da kabaklaşmış lastiklerim her frende sadece kontROLSÜZ bir şekilde gittikçe hızlanarak kayıyorlardı. Alternatif olarak

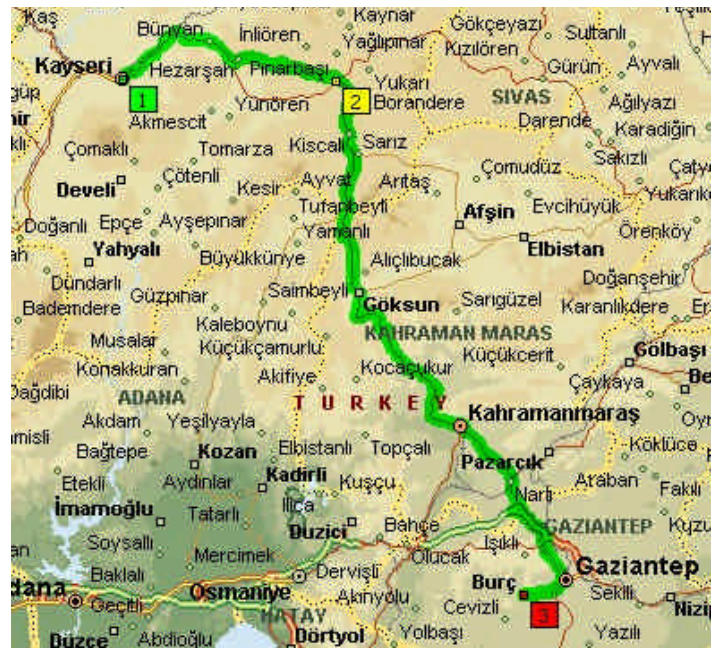
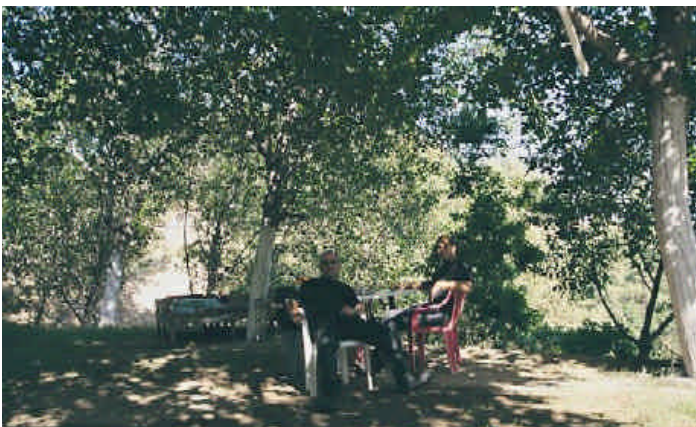




motoru frensiz bıraksam diye düşündüm ancak aşağıda hiç duracak yerim yoktu. Sonunda Kürşat ve Mete sağlı sollu benim motorun bagaj demirlerinden tutup fren görevi yaparak beni aşağı indirdiler ve bu yolculuğa bir chopperla çıkmamın doğruluğunu aşağıda kendi kendime sorgularken kamp yerine dönüp keçi bile geçmemiş başka bir taraftan aşağı iniverdiler! Neticede kazasız belsüz Askeri lojmanlara döndük, burada güzel bir kahvaltıdan sonra Mete'nin motorunun az da olsa altından biryerlerden yağ damlatma problemini halletmeye giriştik. Motoru alttan mümkün olduğunca söktük, yağlı yerlerini mazotla temizledik. Gördüğümüz bütün çatlamış bozulmuş contaları yenilerini şablonlayıp keserek değiştirdik ve nihayet öğlen saat oniki civarında Kürşat ve Mualla ile vedalaşıp ikinci gecemizi geçireceğimiz Gaziantep'e doğru yola koyulduk.

Bünyan-Pınarbaşı-Göksun rotasını takip ederek yaklaşık 280km'lik son derece sıkıcı bir bozkır yolculuğundan sonra Maraş'a 50-60km kala birdenbire irtifa yükselmeye ve çevremiz olağanüstü yeşillenmeye başladı. Bulduğumuz yer haritamızda Püren Geçidi olarak görünüyordu ve 1600m'deydik. Etraf, insanın kendi rahatlıkla Muğla civarında hissedebileceği şekilde çamlarla kaplıydı. Bu manzara içinde Kahramanmaraş'a doğru inişe geçtik ve etrafımızda alabalık lokantaları belirmeye başladı. Yorulmuş ve müthiş acıkmış bir şekilde kendimizi gözümüze kestirdiğimiz bir tanesine attık ve mola verdik. Burada, hayatımın ilk ve tek acılı balık izgarasını yanında acılı çoban salatasıyla yedim. Bütün acısına rağmen müthiş taze ve olağanüstü lezzetliydi. Bize servis yapan garsondan aldığımız tavsiye ve yol tarifi ile meşhur Maraş Dondurmasını yemek üzere şehir içine, Kıbrıs Meydanındaki Yaşar Pastanesine doğru yola koyulduk. Pastanenin önüne motorlarımızı park ettik ve sadece müthiş dondurma ile yetinmeyip bir porsiyon da karışık fıstıklı tatlıyı paylaştık. Pastanenin dondurma ustasıyla motorlar hakkında "kaç para / kaç basıyor" şeklinde başlayan uzun bir muhabbetten sonra neticede "çok tehlikeli aletler oldukları" ve "bu sıcakta araba duruken bunlarla gezmenin akıllı işi olmadığı" gibi tesbitlere müştereken (!) vardık.

Kahramanmaraş içerisinde daha iyi gezmek için artık vaktimiz kalmamıştı çünkü Gaziantep'de aslen Ankara'lı olup 7-8 sene önce Urfa'ya Birecik barajı inşaatının muhasebecisi olarak gidip daha sonrada Gaziantep'e yerleşerek kendi işini kuran ve dolayısı ile senelerdir görmediğim arkadaşım Ümit, bizi bahçe içindeki yeni



evinde konuk etmek ve kendi hazırladığı Antep usulü kebabları ikram etmek için bekliyordu. Antep'e mümkün olduğunca çabuk gidebilmek için Narlı tarafından otoyol'a girdik ve yaklaşık 45 dakikada Gaziantep'deydik Ümit'in evi Kilis yolundan gidilen Burç tarafındaydı dolayısı ile Gaziantep'i bir uçtan diğer uca geçtik ve beklemediğimiz kadar modern bir kent ile karşılaştık. Ümit'in evine vardığımızda saat 21:00'i geçiyordu ve sanırım bizi beklerken ailecek açlıktan ölme sınırına gelmişlerdi. Alelacele motorları garaja park ettik ve sofraya kurulduk. Daha yeni yemek ve üzerine de birsürü dondurma ve tatlı yememize rağmen kebab o kadar güzeldi ki patlayana kadar yedik. Bu arada öğrendik ki kebabı Ümit kendi hazırlamamış. Antep'de mahalle kasapları böyle sipariş almış, eti hazırlayıp, baharatlı terbiyesini yapıp, şişe dizip, evlere servis yaparlarmış. Ne diyelim, kasabın ellerine sağlık!

11 Temmuz Çarşamba, 3. g n, 100km, Gaziantep Şehir Merkezi

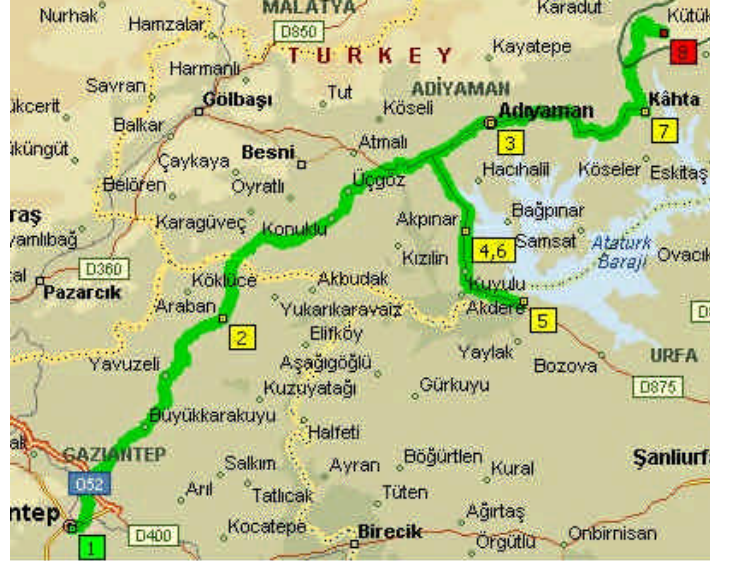
Rahat bir yatak ve deliksiz bir uykunun sabahında kahvaltıdan sonra Ümit'in kızları arkamıza binip yapacağımız Gaziantep şehir turunda rehberlik etmeye bizimle geldiler. Daha şehir merkezine yeni girmiştik ki gördüğümüz ilk trafik polisi bizi durdurdu. Gaziantep'de motor yasakmış! Daha doğrusu şehrin ortasından geçen 2-3 ana caddede yasakmış. Zor bela derdimizi anlattık, sadece bir gün için orada olduğumuzu, şehri gezmek istediğimizi ve ara yolları da bilmediğimiz için bize bir ayrıcalık yapmalarını istedik. Neticede "Biz bırakalım ama her kavşakta durdurulursunuz." Dediler. Biz de "İdare ederiz." dedik, teşekkür ettik ve aynen gazladık. Geçtiğimiz her kavşakta arkamızdan birtakım düdüklü çalındı ama durdurabilene aşkolsun. Motorları Beğendik Mağazasının kapalı garajına bıraktık, mağazanın ön kapısından çıkıp önce Antep'in meşhur "kaçakçılar çarşısına" (doğru dürüst bir adı da var bu pasajın ama böyle biliniyor.) gittik. Sıkı pazarlık sonucu yaklaşık 100 dolara (yani Ankara'da alacağım fiyatın yarısına) oldukça güzel bir diskman aldım. Daha sonra yürüyerek kısa bir "modern Antep" turu yaptık. Sıcaktan yeterince bunalınca motorları alıp Antep kale-





sine gittik. Kim tarafından ve ne zaman yapıldığı bilinmeyen bu kaleyi gördükten sonra kale civarında, eski Antep'in çarşısı kısmında dolaştık. Bakır işlemecilerini ve bir oklavacıyı seyrettik. Oklavacı ufacık dükkanında basit bir torna tezgahında çalışıyordu. Dikdörtgen prizma çubukları bir dakika gibi bir sürede muntazam oklavalar haline getiriyor, bitmiş eserini mumla cilalıyor ve iki ucuna eski taş plak kırıklarını kalem gibi kullanarak siyah çizgiler çekiyordu. Antep turumuz sırasında eski Antep'in olduğu yerde bırakıldığını, hemen yanına yeni ve modern Gaziantep'in kurulmuş olduğunu öğrendik. Bir sokak tezgahında neredeyse sırf yağdan oluşan meşhur "cartlak" kebabının tadına baktık ve nihayet Ümit'in evine dönüş yolunda da Real mağazasından yolculuğun devamında dinlemek üzere CD'ler aldık. Akşam Ümit'in mahalle kasabı yine hünelerini göstermiş ve kocaman bir tepsi içinde Antep'e mahsus olan enfes bir patlıcanlı kebab hazırlamıştı. Bu vesile ile her kasabın yanında bir de fırın olduğunu ve bu ikilinin evlere pişmiş yemek servisi de yaptığını öğrenmiş olduk!

12 Temmuz Perşembe, 4. gün, 299km, Gaziantep-Nemrut Dağı
Sabah Ümit ve ailesi ile vedalaşıp geceyi geçireceğimiz Nemrut Dağı'na gitmek üzere Yavuzeli - Araban - Besni rotasını takiben Adıyaman üzerinden Kahta'ya doğru yola çıktık. Adıyaman'a varmamıza az kala Atatürk barajı uzaktan görüldü ve bizde "Buraya kadar gelmişken barajın tümünü görelim, birde öğlen yemeğinde baraj balığı yiyelim" kararıyla rotayı Güney'e, Adıyaman-Urfa yolundaki Akpınar'a doğru çevirdik. Akpınar köyü haritada görüldüğü gibi baraj kıyısındaydı ancak köy kahvesinden başka durup oturacak, hele hele balık yiyecek bir yeri, hiç yoktu. Kahvede birer çay içtik ve köylülerden aynı yolun devamında bir köprüye geleceğimizi, orada küçük bir lokantada "bir ihtimal" balık yapıldığını öğrendik. Hemen köy çıkışında sonradan bütün gezi boyunca kanıksayacağımız Jandarma kontrollerinden ilkinde girdik. Önce yabancı zannedildik ama Türk olduğumuz anlaşılınca kısa bir ehliyet-ruhsat kontrolünden sonra yola devam ettik. Az sonra Şanlıurfa il sınırında bizi Fırat nehri karşıladı. Tarif edilen köprüyü ve lokantayı bulmuştuk. Motorları park edip 5 metre kare boyunda ve iki masalı lokantaya girdik ve av yasağı dolayısı ile balık olmadığını öğrenip, yiyecek tek şey olan tavuk da eceliyle ölmüş gibi durduğu için geri çıktık. "Hazır durmuşken bari Fırat'ı yakından görelim" diyerek köprü altına nehir kenarına indik ve hayatımızda gördüğümüz en berrak ve en mavi nehri doya doya seyredip resimledik. Yeniden yukarı çıktığımızda lokantacıyla konuşmamıza kulak misafiri ol-



muş bir kamyoncu 4-5km ileride Atatürk barajı şantiye bölgesinde TEAŞ lojmanları karşısında bize bir lahmacuncu tarif etti. "Eh, madem köprüyü geçince Urfa il sınırına giriyoruz biz de lahmacun yeriz." Dedik ve yola koyulup lahmacuncuyu bulduk; GAP lahmacun ve pide salonu (414 7212268) Dükkan sahibi olduğunu tahmin ettiğimiz "Hacı Dayı" ve sayamadığım kadar çok oğlu tarafından yer sofrasına buyur edildik.

bol acılı lahmacunlar ve soğuk ayran eşliğinde iki saat kadar ekonomik krizden başlayıp gittikçe dallanan bir muhabbet sonucu Türkiye'yi kurtardık. Nihayet geciktiğimizi bahane ederek bu hoşsohbet insanları bizi bırakmaya zor zor ikna edip Atatürk Barajı kompleksine doğru yola koyulduk. Barajın girişine halka açık park veya piknik alanı gibi bir seyirlik yer yapılmış, burada biraz oyalanıp baraj setinin ve barajdan bırakılan Fırat nehrinin oluşturduğu manzarayı seyredip havza kısmını da görmek üzere tesisten içeri girdik. Kontrol noktasında biraz dil dökmek zorunda kaldık ama neticede içeri girmek için izin korarıp setin kenarına kadar, yeni yapıldığı ve pek kullanılmadığı belli bir yolu takiben geldik. Burada dil dökmek işe yaramadı ve Nöbetçi Jandarmalar ne yaparsak yapalım bizi setin üstünden devam eden yola, yaya olarak bile, bırakmadılar. Resimlerimizi çekip, vedalaşıp ayrıldık. Barajı görmek için geldiğimiz yaklaşık 40km yolu aynen geri giderek tekrar Antep-Adıyaman yoluna girdik ve artık Nemrut'a olan yolumuza biraz da geciktiğimiz için Adıyaman'ı transit geçerek devam ettik. Kahta'ya vardığımızda artık hava kararmaya başlamıştı, acele edenlerin hep başına geldiği gibi kasaba içindeki Nemrut sapağını kaçırıp 5 km yanlış yönde gidip, 5km de geri döndükten sonra akşam için erzak alışverişimizi yapıp Nemrut Dağı Milli Parkı yoluna girdik. Yol Nemrut zirvesine 13km kalıncaya kadar önce asfalt sonra da düzgün parke taşı idi ve her taraf kamping, pansiyon vs. doluydu ancak 13km kala bu keyif bitti ve yol son derece gayri muntazam kesilmiş ve kaba döşenmiş parke taşı (kayası?) haline geldi. Mete'nin XT bu değişikliği hiç farketmedi bile ama benim gariban Magna 1. vitese kadar düşmeme rağmen, arka teker süspansiyonunun hareket kabiliyetinin az olması yüzünden, neredeyse zinciri koparacak gibi sesler çıkarmaya başladı. Geceyi zirvede geçirip sabah gün doğu-

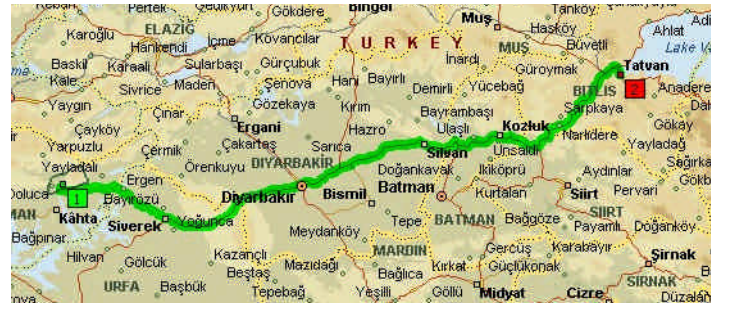




şunu kaçırmamak için yolun durumuna rağmen aşağıdaki tesislere dönme kararı almayıp, bir süreden beri ışıklarını gördüğümüz ve 2150m'lik zirvenin az altındaki tesise doğru devam ettik. Artık etrafımızda, takip ettiğimiz sürekli U virajlı yol müsveddesinden başka, insan eli ile yapılmış hiçbirşey görünmüyordu. Far üstünlüğü yüzünden ben önde gidiyordum ve Mete mecburen benim kaplumbağa hızıma uyuyordu, 12-13km'lik yolu gece karanlığında herhalde yarım saatten fazla zamanda çıkabildik. Bir ara bana artık bu rezillik hiç bitmeyecekmiş gibi gelmeye başladı. Direksiyona hakim olmaya ve motoru mümkün olduğunca yolun düzgün yerlerinden götürmeye gayret ederken elcikleri o kadar sıkışmışım ki, hedefe vardığımızda ellerimi gidondan zor ayırdım ve neredeyse motoru olduğum yerde deviriyordum. Çevredeki insanların yardımı ile zor dengeledim. Etrafta küçük bir dolışmadan sonra heryerin kaya olduğunu ve çadır kuracak bir karışık yer olmadığını dehşetle gördük. Zaten o kadar sert bir rüzgar esiyordu ki çadırların yerinde duracağı bile şüpheliydi. İmdamımıza tesis işletmecisi Vedat Ereğ (532 486 72 34) yetişti ve masaları kenara çekersek restoran bahçesinde rüzgardan bizi koruyacak bir duvar dibine çadır kurabileceğimizi söyledi. Restoran bahçesi dediğimiz yer de döşenmiş parça taşlardan oluştuğu için kazıkları zar zor çakıp çadırlarımızı kurduk. Kahta'dan aldığımız nevale ve restoran'ın barından temin edilen biralarla çabucak akşam yemeği işini halledip sabah gün doğmadan yarım saat önce kalkmak üzere saat kurup yattık.

13 Temmuz Cuma, 5. gün, 386km, Nemrut Dağı-Tatvan

Sabah 04:20 de uyandığım zaman gördüğüme inanamadım, otobüsler ve minibüsler gelmiş, akşam topu topu 4-5 kişi olduğumuz mekanda her taraf insan olmuştu. "Aydın gurubu buraya!" gibi bağırışmalar neticede Mete'yi de kaldırdı. Broşürlerden "kısa bir yürüyüşle" ulaşılabileceğini öğrendiğimiz, (M.Ö. 69-36 yıllarında hükümdarlık yapan Kommagene Kralı I. Antiochos'un yaptırdığı, 1881 yılında yol mühendisi Carl Sester tarafından keşfedilen, 1984 yılında restore edilen ve 1989'da Milli Park ilan edilen heykellerin yer aldığı) Doğu terasına doğru neredeyse yarım saat süren ve tamamı merdiven yukarı olan nefes nefese bir tırmanışın sonra meşhur gün doğumunu seyrettik. Malatya tarafından gelenlerin son derece düzgün görünen bir toprak yoldan, neredeyse Doğu terasının dibine kadar arabayla güle oynaya gelebildiklerini gördük. (Gideceklere tavsiye: Yolu bulabilirseniz Malatya tarafından gelin.) Batı terası ve Doğu terası heykellerini ve I. Antiochos'un mezarının içerisinde olduğu düşünülen ve bilindiği kadarıyla Türkiye'de hala açıl-



madan duran bu boydaki tek tümülüsü fotoğrafladık. Foto-safari-mizden sonra kahvaltı edip kamp toplamak üzere geldiğimiz yoldan geri restorana indik. Saat 10:30 gibi çıkarken beni zorlayan yoldan, bu sefer gün ışığında ve iniş olduğu için biraz daha rahat bir şekilde, inerek Kahta'ya girmeden az önce Narince istikametine dönerek buradan sonraki durağımız olan Tatvan'a doğru yola koyulduk.

Narince'den 17km sonra, yol bir noktada Atatürk barajının bir kolunun altında kalıyor ve buradan karşıda yolun devamına her 45 dakikada bir feribot çalışıyor. Biz iskeleye vardığımızda feribotun gelmesine yarım saat olduğunu öğrendik. İskele çukur bir noktada kaldığı için yaprak kıvılcıyordu ve tam öğle vaktiydi. Burada feribot beklerken herhalde bütün yolculuk sırasında yaşadığımız en büyük sıcağa maruz kaldık. Beklememiz sırasında daha sonra Van'a kadar durduğumuz hemen her yerde tekrar karşılaşacağımız Belçikalı, 50'li yaşlarda bir çift ile tanıştık. Karavan haline getirilmiş bir Volkswagen minibüs ile bizimkine benzer bir rotayı geziyorlardı. Arabalarının buzdolabından ikram ettikleri soğuk süt o sıcakta hakikaten iyi geldi. Sonunda feribot geldi, önce mahalli taşımacılık yapan Ford Transit minibüsler, sonra otomobiller, Belçikalılar ve en son motorlar sırası ile feribota bindik. Motor başına ikimilyon lira (2 motor = 4 teker = 1 otomobil şeklinde hesaplanıyor) ve 15 dakika süren bir tekne gezintisinden sonra karşı kıyıya ulaştık. Yaklaşık 30km'lik bozuk bir yoldan geçtikten sonra Siverek'de Urfa-Diyarbakır anayoluna bağlandık. Buradan Diyarbakır'a kadar olan 80km'lik yolda da korkunç bir sıcak yaşadık. Yer yer saatte 110km hıza kadar çıksak bile karşıdan gelen rüzgar serinletmek bir yana sanki birisi suratımıza pürmüz tutuyormuş gibi bir his yaratıyordu. Bir yandan da "İran benzinini" olduğunu tahmin ettiğimiz ve bütün bölge benzinliklerinde satılan tek şey olduğu için almak zorunda kaldığımız tuhaf sıvı özellikle Mete'nin XT'sini bayağı zorluyordu. Buralarda geziye gelecek insanlara tavsiyemiz mutlaka yanlarında oktan arttırıcı benzin katkıları getirmeleri ve hatta mümkünse yüksek teknolojlü enjektörlü makineleri buraya getirmemeleri yönünde. Antep'den Van'ın doğusuna kadar benzin durumu hoş değil.

Nihayet Diyarbakır'a vardığımızda sıcaktan, yorgunluktan posamız çıkmıştı ve açlıktan, susuzluktan gözümüz kararıyordu. Şehir içinde gördüğümüz ilk taksi durağından aldığımız tarif ve tavsiye ile oranın en meşhur lokantası olduğu söylenen Selim Amca'nın Sofra Salonu'nu bulduk (412 2221616). Lokantanın karşısında gözümüze kestirdiğimiz bir oto tamircisinin içine gölgeye motorları park edip hemen girdik ve EVET! Klimalı... serin. Salonunda bir yandan serinleyip bir yandan standart menü (2 adet haşlama içli köf-





te, 2 parça bumar dolması, ortaya tepsiyle gelen kişi miktarına göre büyüklükte kaburga dolması ve bütün bunların üstüne de yöreye özgü, ince irmikle yapılmış değişik bir irmik helvası yemeklerimizle sırayla gelmesini beklerken komiler bize su yetiştirmekte bayağı zorlandılar. Herhalde adambaşı iki litre su içmişizdir. Herşey gerçekten çok nefisti. Kayseri'yi geçtiğimizden beri yediğimiz herşeyin benim için çok acı olmasından sonra Batman Çayı üzerindeki acısız olması da ayrı güzeldi. Bir de daha önce başka yerlerde yiyip de pek birşey anlamadığım bumar dolması özellikle aklımda kaldı, meğer doğru yapılmış böyle güzel de olabiliyormuş.

Artık neredeyse akşamüstü oluyordu ve yeterince serinleyip, müthiş doymuştuk. Tatvan'a yolumuz uzundu. Bizim gibi iyice serinlemiş ve dinlenmiş motorlarımızı alıp Silvan-Kozluk-Baykan-Bitlis rotasından Tatvan'a doğru yollandık. Silvan'ı geçtikten az sonra Çatakköprü'de Jandarma kontrol noktasına geldik. Burada hem biraz dinlenip hemde yanbaşıımızda duran Batman Çayı üzerindeki meşhur Malabadi Köprüsü'nü gezdik. 1147 yılından kalma bu köprü hemen hemen hiç hasarsız günümüze kadar gelmiş. Giriş ve çıkışı demir parmaklıkla kapatılarak araç girmesi engellenmiş. Yaya olarak geziliyor. Köprü gezisinden sonra Jandarma barakasının gölgesinde askerlerle muhabbet edip çay içtik, mataramızı onların soğuk suyuyla doldurup tekrar yola koyulduk. Yaklaşık 130 km sonra Bitlis'e girdiğimizde artık hava kararmaya başlamıştı. Bitlis-Tatvan arası 20 km yolculukta, gün batımının kızıl tonları içinde önce Mete'nin Adıyaman'daki Nemrut Dağı'na göre kademeler halinde burada olduğunu sandığı, aslında tepesinde aslında sadece derin bir krater gölü olan Tatvan Nemrut Dağı ve sonrada muhteşem Van Gölü gözlerimizin önüne serildi.

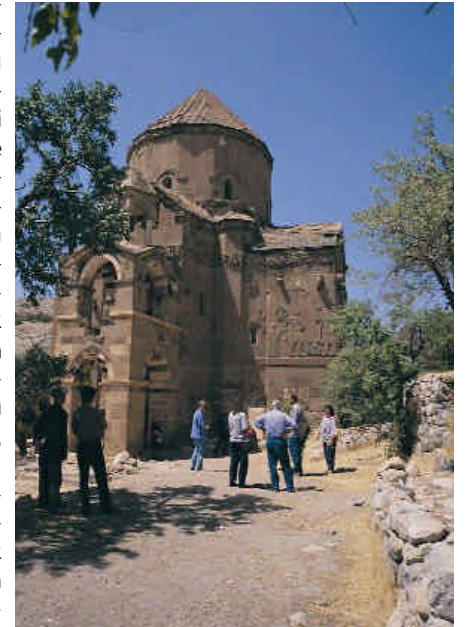
Tatvan'da Mete'nin İzmir'den ihtisas yaparken tanıştığı ihtisasını bitirince de Tatvan'a gönüllü tayin olan arkadaşı doktor Haluk Uçkan bizi bekliyordu. Tatvan girişinde polis bizi durdurdu. Ehliyet, ruhsat, nereden geliyorsunuz, nereye gidiyorsunuz? faslından sonra bitirici cümleyi söyledi: "Tatvan'a motorla girmek yasak!". Bir sürü dil döktük, "Bin kilometre yoldan geliyoruz" dedik, "Doktor arkadaşımız var burada" dedik ama hayır... yasak ve kesin yasak! "Ne yapacağız?", "Motorları burada bırakacaksınız, hastane ana caddenin taa öbür ucunda, 5-6km çeker.", "Taksi?", "Bu saatte buralarda bulamazsınız.", "Eee, ne olacak yani?", "Yürüyeceksiniz,



Yarım saatte varırsınız!" Bende ip kopma safhasına gelmişti, Mete Haluk'a gelip bizi alması veya bu inatçı adamı ikna etmesi için telefon etmeye girişti ve tam bu sırada polis kahkayayı patlattı ve biz boş boş bakarken: "İşte aradığınız hastane şurası, Haluk hoca da sizi bekliyor." Diyerek 100m ötedeki beyaz bir binayı gösterdi! Meğerse doktor Haluk bize bu tezgahı hazırlamış!!! Bize, soğuk duş etkili, bir harika karşılama töreni oldu. Polise yarım yamalak teşekküllü bir şeyler geveleyip hala şokun etkisinden kurtulmamış bir şekilde motorları çalıştırıp hastanenin park yerine girdik. Haluk, hala gülererek, bizi karşıladı, motorları hastanenin pek kullanılmayan kapalı parkına kilitleyip eşyaları Haluk'un arabasının bagajına yerleştirdik ve Haluk'un evine doğru yollandık. Normalde yalnız yaşayan Haluk'un anne ve babası da evdeydiler, onu ziyarete gelmişlerdi. Akşam annesinin yaptığı ezogelin çorbası ve patatesli tavuk yemeğinin acısı neticesinde Antep'li olduklarını da öğrendim. Acılı yemekler burda da yakamı bırakmamıştı.

14 Temmuz Cumartesi, 6. g n, 321 km, Tatvan-G zelsu-Tatvan

Sabah kahvaltısından sonra Haluk'la hastaneye gidip oradan Van Gölü'nün Güney kesimini gezmek üzere motorlara atladık. Yüklerden kurtulmuş ve rahatlamış bir şekilde Reşadiye yönüne ilerledik. Yol üzerinde durup gölün siğ bir bölgesinde ben fotoğraf çekerken Mete'de kumlu çamurlu bir enduro yapma ve hakikaten sodalı olup olmadığını öğrenmek için gölün tadına bakma (!) fırsatı buldu. Daha sonra bu gösteriyi seyreden bir kamyoncu grubunun ikram ettiği karpuzları mideye indirdik ve Reşadiye üzerinden Gevaş'a doğru ilerleyip Ahtamar veya yeni adıyla "Akdamar" Adası'nın karşısına geldik. Ada üzerindeki kilise, bölgenin sayılı tarihi eserlerinden olduğu için küçük motorlarla oraya sefer düzenleniyordu. Hemen iskelenin karşısındaki lokantanın gölge park yerine motorları bıraktık ve bir tekneye de biz atladık. 15 dakikalık tekne gezisi bizi adaya getirdi. Yolda tekneçilerden adanın romantik hikayesini dinledikten sonra bir - iki saat kadar 915-921 yılları arasında Ermeni Kralı I. Gagik tarafından Mimar Keşiş Manuel'e yaptırıldığını, ve dört kollu haç biçimindeki planıyla, detaylı taş işçiliği ve duvarlarındaki kabartma figürleriyle, Ermeni mimarlığının önemli yapıları arasında olduğunu öğrendiğimiz bu kiliseyi gezdik. Gerçekten de üzerindeki kabartma figürler müthiş bir işçiliği gösteriyordu. Bina yüzeyinden 4-5cm kadar çıkıntı yapan bu figürleri oluşturabilmek için taş oymacılarının bütün binayı 4-5cm kadar inceltmiş olması gerektiğini düşündük, çünkü motifler genelde tek tek taş bloklar üzerinde değildi, büyük çoğunluğu birden çok bloğun birleşmesinden oluşuyordu ve taş yeri-





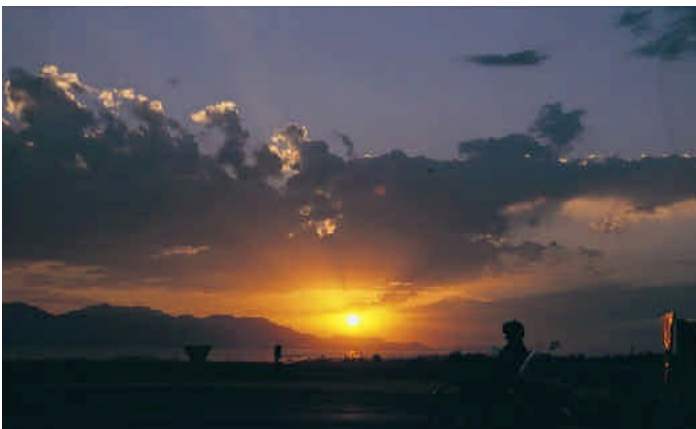
ne konmadan bu kadar kesintisiz yapılması imkansızdı. Kilise bahçesinde ve hatta bütün ada üzerinde yüzlerce badem ağacı vardı ve bilenenlerin bize söylediğine göre bahar aylarında bu ağaçlar çiçek açınca bütün ada pembe boyanıyormuş. Adanın Kuzeydoğu tarafından göl manzarı ise mükemmeldi. Bir göle baktığımızı bilmesek deniz zannederdik, o kadar mavi ve uçsuz bucaksız. Ada dönüşünde motorları park ettiğimiz lo-

kantada gölün sodalı suyunda yaşamayı başaran tek tür olan ve yörede "inci kefal" olarak tabir edilen küçük balıklardan oluşan bir öğle yemeği yedik. Bütün gezi boyunca yediğimiz en lezzetsiz şey olduğunu ve bildiğimiz kefal ile yakından uzaktan hiç bir akrabalığının olmadığını söylemeliyim. Yemek sonrasında gölün Güneydoğu köşesindeki kavşaktan Hakkari istikametine devam edip Güzel-su mevkiindeki Hoşap Kalesi'ne vardık.

16. yüzyılda Mahmudi Aşireti Bey'i Süleyman Bey tarafından yaptırıldığını öğrendiğimiz bu kalenin içerisinde zamanında iki cami, üç hamam, çeşmeler ve zindanlar bulunmaktaymış. Bugün, yapımında genelde harç olarak çamur kullanıldığı için, iç bölümde pek sağlam yapı kalmamış ancak zindanlar hala yerindeydi ve vaktiyle o sıcakta en mutlu yaşayanların bu serin zindanlardaki mahkumlar olduğunu düşündürdü bize.

Kale gezisinden sonra artık Tatvan'a dönme vakti gelmişti. Tam yola koyulmuştuk ki Mete ani bir hareketle motorunu sağa çekti. Kısa bir inceleme ve evet! İzmir'den gelirken olan yine olmuş ve arka janttan bir tel daha kopmuş sarkıyordu. Ancak bu sefer şanslıydık, lastik patlamamıştı. Kopup eğilmiş teli pense ile düzeltip vidalı ucundan söktük, Ankara'da bile zor bulduğumuz teli buralarda hiç bulamayacağımız için, "yapacak bir şey yok." diyerek ve bir-tane daha kopmamasını umarak yola devam ettik. Tekrar gölün Güneydoğu ucundaki kavşağa geldiğimizde telle uğraşıp vakit kaybettiğimiz için gün batıyordu ancak çok da güzel bir günbatımı manzarası vardı.

Resim çekmek için kavşak tabelalarının altında durduk. Ben uygun bir açı için elimde makina gezerken yanımıza bir kamyonet durdu. Van Turizm Geliştirme Derneği Başkanı Tacettin Ergioğuz bizi uzaktan görüp yolunu kaybetmiş turistler sanmış ve yardım etmek üzere gelmişti. Ben bu arada günbatımı resimlerini çekmişim ve



fırsat bilip makinayı Tacettin beyin eline verip bizi tabelaların altında resimlemesini rica ettik. "Tabelalarda çıksın" dediğimiz resimde netice pek tahmin ettiğimiz gibi olmadı ama kader. Tacettin bey fotoğrafçı değildi ama uzaklardan bizi görüp yanımıza gelerek yardımseverliğini ispatladı. Bununla da kalmayıp "Bu civara gelecek arkadaşlarınıza mutlaka numaramı verin, her konuda yardımcı olurum." Dedi. Bizde görevimizi yapalım: [546 2310974 - 432 2145233]. Artık hava bayağı karardığı için Tacettin beyle vedalaşıp acele yola koyulduk. Geldiğimiz yoldan Tatvan'a dönüyorduk. Van Gölü'nün Güneyindeki "İhtiyar Şahap Dağları'nı" aşip düzlüğe tekrar göl kenarına indiğimizde gece olmuştu. Burada herhalde sadece gece ortaya çıkan bir çeşit göl sineği ile tanıştık, hemde milyonlarcası ile! Kask camları, farlar sürekli durup silmemize rağmen sinekle kaplanıyordu. Hatta bir ara bir benzinlikte durup motorların önünü ve kaskları sabun ile yıkamak zorunda kaldık çünkü oldukça besili ve yağlı sineklerdi bunlar. Bir de sineklerle uğraşınca Tatvan'a geldiğimizde neredeyse saat 22:00 olmuştu. Haluk bizi Tatvan çıkışında bir lokantaya götürdü, gayet lezzetli kebaplar ve ızgaralarla öğlen yediğimiz "soda balıkları" yüzünden ekşiyen midelerimiz bayram etti. **IKITEKER**

Devamı önümüzdeki sayıda...

→ Bora Yurt ren Ankara



Test Aprilia Caponord ETV 1000

G neyde hissi yaratan Kuzeyli Sportif versiyonları olan RSV'lerde yeteri kadar deneyim kazandıktan sonra, Aprilia, Falco ve Futura ile roadster pazarında, Caponord ile de enduro-gt sınıfında yarışıyor. Motor olarak yine markanın her zaman tercih ettiği parlak özellikleri olan Rotax'ın 1000'lik V iki silindirli makina seçilmiş, düşük devirde daha çok tork ve güç için üzerinde çalışma yapılmış. Rakipleri olan Varadero ve V-Strom ile karşılaştırıldığında pek çok kalemde eşit performans değerleri gözlenirken maksimum hızda Caponord önemli bir fark atıyor. (202km/s V/Strom, 206km/s Varadero(eski)). (Ben hiç bu fikirde değilim, V-Strom tartışmasız bir şekilde büyük enduro sınıfının en hızlısı, burada 202 km/s diye bir hız uydurmuşlar ama ben 240 gördüm V-Strom üstünde. → BY) İlk başta köşeli tasarımı yüzünden bazı kimselerin hoşuna gitmeyebiliyorsa da direksiyona oturulduğunda bütün tartışmalar son buluyor. Büyük çizgisi ve 252 kg dolu ağırlığına rağmen üzerine oturduğunda rakiplerine oranla çok daha hafif ve manevrasının kolay olduğu görülebiliyor (Hakikaten doğru, hiç ağırlığını hissettirmiyor. -B.Y.) ayrıca motordan da çok rahat güç alınabiliyor. Sele ve süspansiyonlar biraz sert (Eee, hayır değil, V-Strom'un ve yeni Varadero'nun daha sert süspansiyonu var. → BY) ancak arazi için düşünüldüğünde bu özellikler pozitif dönüşebilir. Depo 25 litre olmasına rağmen iyi yerleştirilmiş ve çok büyük hissi vermiyor, sürücü oturduğu rahat. Yolcu yerleşimi ve konforu ise daha da iyi tek eksi olarak seleye yakın yerleştirilen el tutamaçlarının yolcu sıkıştırması söylenebilir, yine de elle kavrama açısından yerleşimleri optimum. İstekli bir motor sayesinde motosikletin yol üzerindeki davranışı mükemmel, özellikle bir ray üzerindeymişcesine seyrettiği büyük ve geniş açılı virajlarda bütün rakiplerinin önünde. (Yine hayır diyicem, V-Strom'un asfalt üzerinde virajı daha iyi. → BY) Rakipleri ile karşılaştırıldığında düşük devirlerde torku biraz eksik kalıyor ancak motor freni konusunda sahip olduğu pnömatik bir sistem ile debriyajı koruyan anti-patinaj sistemi sayesinde diğerlerine göre daha güvenli. (Ben de bu konuda tersini düşünüyorum, bu pnömatik sistem hakikaten vites düşüşlerde görevini mükemmel yapıyor, arka teker hiç kilitlemiyor ama yan etki olarak ilk kalkış biraz kasıtlı, ve motor freni, kompresyon 10.4:1 olmasına rağmen, çok etkili değil. → BY)

Sele yüksekliği açısından rakipleri ile karşılaştırıldığında 82cm ile en alçak seleye sahip, (V:Strom: 83cm, Varadero: 83.8cm, 1150GS: 84cm, Tiger: 84cm, ayrıca Caponord'un 80cm opsiyonel selesi de var. → BY) bu özellik çok rahat ve büyük dönme açısına sahip direksiyon ile birleştiğinde özellikle şehirli ve dururkenki manevraları çok kolay yapılabiliyor. Caponord, stressiz ve rahat bir sürüş, sakin ve konforlu yolculuk için ideal bir araç. Sürücüsü verimli ve aerodinamik yan çantalar ile orta sehpa gibi opsiyonları da arzu ederse alabilir. Rakipleri arasında en ihtişamlı ve içeriği fazlasıyla tamamlanmış olan bir kokpite sahip. Geceleri ışığı mavi yanan kontrol tablosunda klasik ve dijital göstergeler bir arada bulunuyor. Çok yönlü bir yol bilgisayarı, 3°C'nin altına düşüldüğünde uyarı veren buzlanma işareti, enjeksiyon arızasını işaret eden bir uyarı ışığı, tripmetre yine bu tabloda yer alan özellikler. Arka sele altında BMW'de olduğu gibi bir alet kutusu var. Ayrı olarak çıkabilen yolcu selesi istendiğinde takılmayarak yük taşımak mümkün, tabii yolda almak isteyeceğiniz biri olursa o zaman ne olur o bilinmez. Yolcu için ayrılan bölüm yeterli ve yolcu ayaklığı yüksekliği en iyi ayarlanmış motorlardan biri.

Çeviren'in notu: Bu motoru Kütahya'da 1150GS Adventure'un hemen sonrasında kullandım. Yukarıda yazanların paralelinde, kullanırken çok stres çektiğim ve ter döktüğüm ağır ve yüksek GS'in aksine bu motor çok hafif ve rahat geldi (kullanırken yolcum olduğu halde, GS'te iken yalnızdım). 1.77 olan boyum ile manevraları yapmak, yolcuyla bile kolay. Her ne kadar hidrolik kontrollü debriyajı son santimetrelerde kavrasa ve de motor torkunu biraz yüksek devirde verse de bu motorda daha küçük sınıf bir motor kullanıyor gibi bir his oluşuyor olması bir sürücü olarak benim için çok önemli. Ben şahsen motosiklet kavramında küçüklük, basitlik, hafiflik gibi konuların çok önemli olduğuna inanan birisiyim, motosikletin bisiklet gibi rahat kontrol edilmesini arzu ederim. Bu makineyi kullanırken bin cc olmasının konforunu ve de küçük sınıf bir makinenin verdiği rahatlığı bir arada hissettim. Yolcu konforu, yolcu-sürücü ilişkisi de test ettiğimiz kadarı ile fazlası ile yeterli. Belki bir shaft zincir yerine tercih edilebilirdi (yaaa, bence de. -B.Y.) ancak onun da ağırlığı arttırma ihtimali çok yüksek. Arazide nasıl bilemiyorum ama şunu söyleyebilirim ki araziye gidene kadar stressiz ve rahat bir yolculuk yapacağınız garantili. **İKİTEKER**

Kaynak Moto-Journal

→ Sinan zgen Almanya (Çeviri)

→ Bora Yurt ren Ankara (Yorumlar)



Aprilia ETV1000 Caponord

Artıları

- + Şasinin güvenilir homojen davranışı
- + Seleleri biraz sert olsa da sürücü ve yolcu için konfor
- + Motor karakteri, sakin ve her zaman yeterince torklu
- + Çok başarılı frenler → BY
- + Limuzin konforu → BY

Eksileri

- Bir parça eksik kalan bacak koruma
(Yok böyle bişey, sadece dere geçerken ayaklara su geliyor o kadar → BY)
- Köşeli tasarım (bu değer kişiye göre değişebilir)
- Mekanik gürültüsü fazla → BY

Motor özellikleri

60 derecelik V motor, 4 zamanlı, su soğutmalı, 1000cc, zincir aktarmalı, 6 vites

Şasi özellikleri

Paralel kafes şeklinde alüminyum şasi, 50mm Marzocchi ön çatal 175mm oynama payı, ayarlanabilir Sachs tek arka amortisör 185mm oynama payı, 2 pistonlu 320mm çaplı çift ön disk, 2 pistonlu 270mm çaplı tek arka disk, sele yüksekliği 820mm, 25lt benzin deposu, kuru ağırlık 215kg, yola çıkmaya hazır ağırlık 252kg

Fiyat Fransa 10.700E



Aprilia ETV 1000 Caponord

Gerçek Maksimum Hız 220km/s

G sterjede G r len Maksimum Hız 220km/s 8.200d/dk

0-100km/s 3"9-60m

0-200km/s 17"5-675m

200m duruştan depar 7"9-149km./s.

400m depar 12"3-178km/s

1000m depar 23"2-211km/s

60'dan 90km/s'e (6.vites) 6"0-129m

90'dan 130km/s'e (6.vites) 6"1-189m

130'dan 160km/s'e (6.vites) 5"1-205m

Depo 25lt Rezerv 5lt

130km/s Sabit Hızda T ketim 5,6lt/100km

Test boyunca Ortalama T ketim 6,2lt/100km

Ortalama Menzile 323km (Rezerv öncesi) 403km (Rezerv Dahil)

Anahtar Teslim Fiyat (Fransa) 10.700E



İKİTEKER 07

Bu sayıda emeği geçenler

- Neden R1150 GS'i seçtim? Seçkin Şahin
- Ducati Multistrada Bora Yurtören
- Aprilia RSV Mille R Sinan Özgen
- İran İzlenimleri Orkan Güngör
- Doğu Gezisi B l m l Bora Yurtören
- Aprilia Caponord Sinan Özgen +Bora Yurtören

Fahri Edit r Sinan Özgen sinanozgen@icqmail.com

Edit r Bora Yurtören borayurtoren@hotmail.com

Tasarım ve Uygulama Hidayet Gürdal [hg@drafineri.net](mailto:hgidrafineri.net)

Yayınlayan Egemen Ergel egemen@ergel.net

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

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

Bu dergide kullanılan yazı ve fotoğraflar kesinlikle reklam amaçlı değildir.

İKİTEKER 08

Gelecek sayıda (Şimdilik!)

- Doğu Gezisi B l m l Bora Yurtören

ikiteker e-zine'e katkılarınızı bekliyoruz.

Gezi, Anı, Test, Deneyim, İpucu, Fotoğraf vs.
İstediğiniz konuda yazın ve g nderin.

Yazılarınızı MS Word,
fotoğraflarınızı JPG formatında
g nderebilirsiniz.

www.ikiteker.org