

FREE LIFE

Aylık Off Road, Doğa ve Motor Sporları Dergisi



Güçlü yol arkadaşı
Mitsubishi L200

Şehirli bir 4x4:
Subaru Forester

Off-Road Sezonu açıldı
2005'in ilk mücadelesi

Honda CBR125R

4x4 kamyon; Desoto Safari

İpek Yolu Kamyonları

Enduro Yarışları

**Eyvah battık...!
Hadi vinçleyelim**

**1977 Adana-Edirne
28 Yıl Gecikmiş Bir Gezi
Raporu**

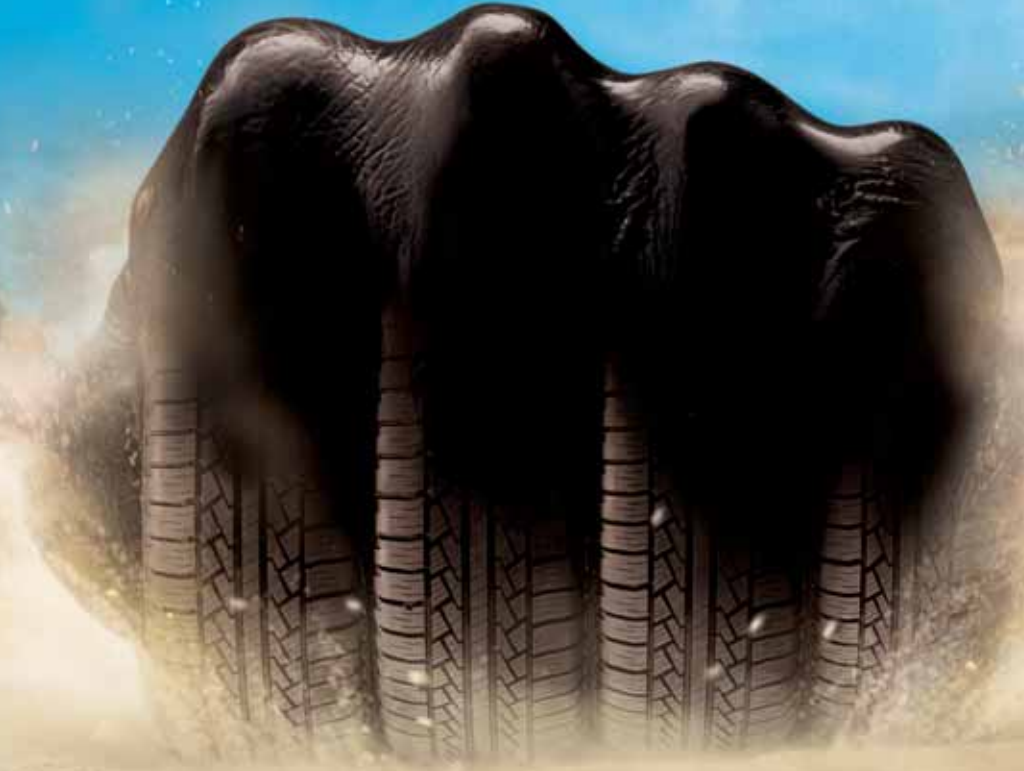
**Dev Kamyonların Atası:
Bigfoot**

**Daihatsu Genel Müdürü
Ali Haydar Bozkurt ile röportaj
Satışta "Sıfır Müşteri
Şikayeti" tekniği**

**İkinci El Motosiklet ve
4x4 Sayfaları**



KONTROLSÜZ GÜÇ, GÜÇ DEĞİLDİR



Yüksek performanslı bir arazi aracı kullanıyorsanız, tabii ki performanstan ve güvenlikden ödün vermek istemezsiniz. En zorlu yol koşullarında bile. Maksimum kontrol için tercihiniz hep Pirelli olmalı. En iyisi varken, daha azıyla yetinmeyin!

PIRELLI

CAR CLUB

%25 indirim
kuponu
CAR CLUB

Otomobilinizi Şımartın



MEKANİK
PERİYODİK BAKIM
KAPORTA
CAM KİLİT
YEDEK PARÇA
ELEKTRİK
AKSESUAR
BOYA
ŞASE
SİGORTA

Aracınızın servise götürülmesi, hasarlı aracınızın tamiri, boyası gözünüzde mi büyüyor. Kendinize ve aracınıza bir iyilik yapın, Car Club'a bir uğrayın. Mekanik, kaporta, elektrik, boya, yedek parça hizmetlerini veren bu özel "Kulüp"e girer girmez aracınızı güvenilir ellere teslim ettiğinizi fark edeceksiniz.

TOYOTA



HONDA

Tüm marka ve modellerde Türkiye'de 1 numara ve ilk...



Feyzullah Cd.Kumru Sk. No:9 Maltepe/İSTANBUL
Tel : (0 216) 352 0 274 - 383 6 670 Fax : (0 216) 352 0 274
www.dikmenoto.com

Car Club, bir Dikmen Oto İnşaat Turizm San. ve Tic. Ltd. Şti. kuruluşudur.

**İmtiyaz Sahibi**

Aso Reklam İletişim ve Yazılım Hizmetleri San. ve Tic. Ltd. Şti. adına
M. Nuri Erdem

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü ve Genel Yayın Koordinatörü

Gülen Eren
guleneren@4x4freelife.com

Editör

Ayşin Uysal
aysin@4x4freelife.com

Reklam Müdürü

Serdar Sarıbaş
serdar@4x4freelife.com

Art Director

Orhan Erdem

Abone Sorumlusu

İlker Veliçelebi

Yayın Kurulu

Ahmet Demirtaş
Bora Yurtören
Ercan Tütal
Erkan Birinci
Günizi Çakılcıoğlu
Gürsel Akay
Hakan Erman
Kemal Merkit
Mehmet Becce
Taner Eraslan
Turgay Avcı
Ümit Çukurel
Volkan Akkoç
Volkan Şekerci
Volkan Bilgir

Yönetim Merkezi

Halil Rifat Paşa Mah. Aydınliktepe Sk.
No:11 Okmeydanı - Şişli - İstanbul
Tel : (0212) 222 38 01 - 222 16 08
Fax : (0212) 220 65 80
e-mail: info@4x4freelife.com
http://www.4x4freelife.com

Ege Bölge Temsilcisi

Ajans FTV Ltd.
Atatürk Cad. 186/2 Alagil Apt. Kat.1
D.4 Alsancak - İzmir
Tel : (0232) 464 22 60
Fax : (0232) 464 34 33

Baskı

Saner Matbaacılık

Genel Dağıtım

Yaysat A.Ş.

Tüm yayın hakları Aso Reklam İletişim ve Yazılım Hizmetleri San. ve Tic. Ltd. Şti.' ne aittir.
Tüm reklamların sorumluluğu firmalara, yazarlardaki görüşler yazarlara aittir.
Distribütör firmalar araçlarının görünüm, donanım ve teknik özelliklerini değiştirme hakkını saklı tutar.

Online Abonelik İçin
www.4x4freelife.com

aso

Reklam İletişim ve Yazılım Hizmetleri
San. ve Tic Ltd. Şti.

■ B U S A Y I D A ■

**Güçlü yol arkadaşı
Mitsubishi L200**

2005 model 4x4 L200, farklı fonksiyonları bir arada toplayan bir model olarak gerek şehir içi aktivitelerinizde gerekse yol dışı maceralarınızda size güçlü ve güvenilir bir yol arkadaşı olmaya aday görünüyor.



16

İpek Yolu Kamyonları

İpek Yolu, hmm... evet, develer, baharatlar ve ipek balyaları değil mi? İnsanlar güneş altında, uçsuz bucaksız çöllerde kum tepeleri peşi sıra, bozkırlarda bir kanış ota hasret, tek sıra uzun konvoylar boyunca ağır aksak ilerliyorlardı değil mi?



22

Enduro'da iki ayrı yarış...

Türkiye Motosiklet Federasyonu, 2005 yarış sezonunu, 6 Mart tarihinde Bodrum'da BMK tarafından düzenlenen Enduro yarışı ile açtı. İki hafta sonra bu kez Ankara'da düzenlenen Enduro yarışı ikinci ayağında bir araya gelen motosikletçiler, Bodrum'la karşılaştırıldığında tamamen farklı karakterde, farklı parkurlarda koşulan bir yarışla karşılaştılar.



26

**Yapmak ya da yapmamak,
Bütün mesele bu!**

Extreme spor ne demektir? Sıra dışı olmayan, normal bir aktiviteyi, "normal" formatının dışında ve bilinçsizce kullanmak suretiyle vücuda getirmek, "extreme spor" yapmak mıdır? Elbette hayır!



28

**Şehirli bir 4x4:
Subaru Forester**

Şehir içinde "Yapmak zorunda olduklarınız" ile şehir dışında "Yapmak istediklerinizi" aynı anda karşılamayı sağlayan bir araç: Subaru Forester



30

**Satışta, "İlk görüşte aşk" ve
"Sıfır Müşteri Şikayeti" tekniği**

Bir arabanın satış stratejileri için hangi faktörler ön planda yer alır sizce? Teknolojik üstünlük, fiyat avantajı, çevreci olması, yakıt avantajları mı? Pekî tüm bunlara sahipse o araba, hangi strateji ön plana çıkar dersiniz?



Daihatsu Genel
Müdürü Ali
Haydar Bozkurt ile
yaptığımız röportaj

32

Eyvah battık..! Hadi vinçleyelim

Vincimi taktırdığım ilk gün, ormanda aşağı yukarı akşam saat sekize kadar uzanan bir batma macerası yaşamıştım. Kurtulduğum zaman da aklıma gelen ilk düşünce, "Neyse ki bugüne kadar böyle batmamışım" olmuştu. ...



1977 Adana-Edirne, Tek Silindir Planetle

28 Yıl Gecikmiş Bir Gezi Raporu

Adı: Abdullah
Soyadı : Karabulut.
1934 Gaziköy (Kozan-Adana) doğumlu.
Selanikli Kara Hasan'ın oğludur. Özbeöz dayım olur...



1 gün, 2 gece, 3 göl...

Bu hafta sonu gezisi ve kamp için belirlediğimiz yer İstanbul'a 2 saat mesafedeki Sülüklü Göl idi. Ama bir göle niyetlenmişken 3 göl gezdik; Sülüklü Göl, Sünnet Gölü ve Çubuk Gölü.



Keyifli bir Macera Yarışı

Türkiye'de ilk defa çetin kış koşullarında gerçekleşen Salomon Macera Yarışı sporseverlere unutulmaz bir hafta sonu yaşattı. Yarışmak hiç bu kadar keyifli olmamıştı...



2005 CBR125R

Atik ve adaleli stili ile hayat dolu yeni CBR125R, hız ve kolay kullanım performansı ile kullanıcılarının ruhlarına sesleniyor. Selesine oturur oturmaz insanın içini kaplayan heyecan, yolculuğun bitimine kadar sürücüsünün peşini bırakmıyor...



ANDOFF, Mahalli Yarış sezonunu açtı

Ankara Off-Road Kulübü 13 Mart Pazar günü Kurtuluş Kum Ocaklarında koşulan senenin ilk Mahalli Off-Road Yarışı ile bölgedeki Off-Road'culara güzel bir mücadele yaşattı.



2005'in ilk mücadelesi

...Artık öyle mi alışla gelmiş, kar kış altında diğer kulüpler pek de sıcak bakmıyorlar mıymış yarış hazırlamaya, ya da Off-Road'cuların dışındaki yarışçılar soğuk mevsimlerde ve meşakkatli iklimlerde yarışmıyorlar mıymış bilinmez. Ama bilinen o ki, daha cemreler düşmeden ilk düşen yarış hep Off-Road olurmuş...



Sizi her yere taşıyacak 4x4 kamyon; Desoto Safari

4x4 araçların her versiyonunu gördüğümüzü düşünürken DESOTO markası ile tanıştığımız ASKAM bize bir sürpriz hazırladı. Her çeşit arazi koşulunda yol alabilen ve 14 kişi taşıyabilen Desoto Safari.



Dev Kamyonların Atası: Bigfoot



ATA MOTO
İkinci El
motosiklet



76



ASKIN JEEP
İkinci El 4x4

78

Editör



Ayşin Uysal

Motor Sporlarında Cinsiyet Ayrımcılığı

Spor, yarışmak, hırs, rekabet etmek her iki cinsten de aynı hevesleri uyandıran insansal kavramlar. Her yarış kendinle ve karşındaki ile rekabeti gerektiriyor. Hem kadınlar hem erkekler, benzer koşullarda start alınan bir yarışta –ya da oyunda- karşındaki ile rekabet etmeyi, kendi sınırlarını zorlayıp diğer yarışçıların ilersinde yer almayı hayatlarında öncelikli hedef olarak seçebiliyorlar. Rekabetçi bir ruh erkek ya da kadın özelliği değil, bir insan özelliği. Rekabeti sevmeye bir renk bulsaydım, parlak turuncuyu seçerdim. Bu turuncu renk bir çok erkek ve kadının genlerinde baş köşeye oturmuş durumda.

Tıpkı etliye sütlüye karışmama, hayatın sivri taraflarındansa yumuşak pofuduk yönlerini tercih etme, sakın sakın kendi halinde yaşama gibi; yarışma ve rekabet etme keyfinin de kadınsal ya da erkeksel değil insansal bir renk olduğunda hemfikir olduğumuzu sanıyorum.

Bu ortak keyfi her iki cins, aynı ortamlarda yaşayamıyorlar. Kas gücü, akciğer kapasitesi, kilo/boy oranı, ağırlığa göre üretilen güç oranı ve ilave bir çok fiziksel etken, ana spor dallarında kadınların erkeklerden farklı klasmanlarda yarışmalarına neden oluyorlar. Erkek ve kadının farklı fizyonomilere ve farklı dengelere sahip olması bir çok spor dalında birlikte rekabet etmelerini eşitsiz kılıyor.

Ama bunun istisnaları da var.

Motor Sporları cinsiyet ayrımı gütmeyen ender sporlardan biri. İyi bir sürücü olmak için kas gücü değil; sadece doğuştan gelen ya da eğitimle geliştirilen teknik, kullanım stili, direksiyon hakimiyeti, yol konsantrasyonu, inatçılık gibi özellikler gerekiyor. Aracını ve kendini iyi tanımak, iki sistemin de –hem biyolojik hem de mekanik- kapasitelerini bilmek, bu iki sistemdeki değişiklikleri iyi algılamak, hızlı karar vermek ve üç boyutlu – ya da zaman/hız faktörünü de katmamız

gerekirse dört boyutlu- ortamda farklı değişkenlere hızlı uyum sağlamak iyi bir sürücünün olmazsa olmazları. Tabii ki bu saydıklarım yarış dışında, yolda da iyi sürücü olmak için gereken detaylar.

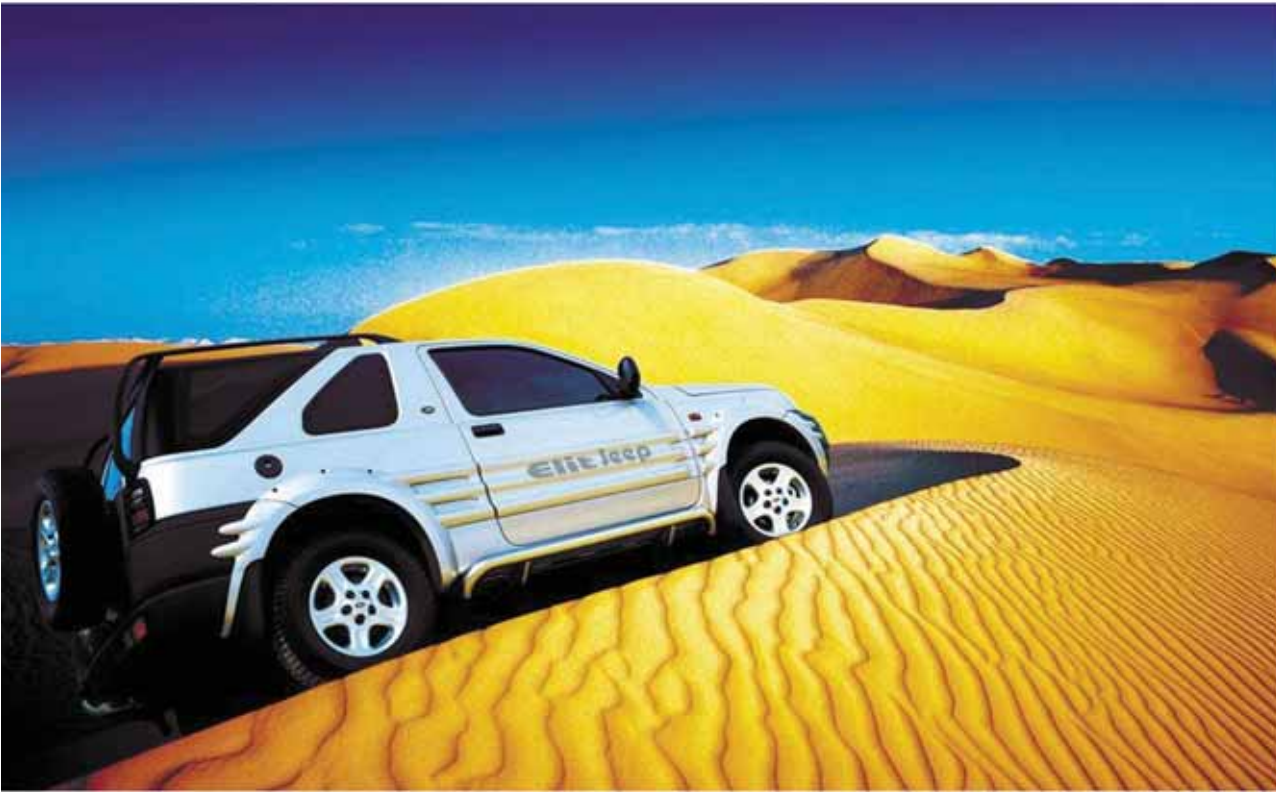
Hal böyleyken, hala Motor Sporlarının kadın sürücü, erkek sürücü ayrımı yapması bana çok anlamsız geliyor. Öyle ya, kategori sadece cinsel kimliğe göre yapılacaksa hak geçmesin diye, farklı tercihlere göre farklı kategoriler açılması da gerekmez mi? Türkiye’de bu “farklı tercihler”in bilinen bir çok alt dalı olduğunu düşünürsek zor bir iş.

Türkiye’de hala farklı Motor Sporları branşlarında kadın yarışçılar klasmanı açılardursun, bir başka cinsiyet ayrımcılığı da Amerika’dan geldi önüme. Üstelik bu kez cinsiyet ayrımcılığı yapanlar kadınlardı.

St. Lois, Missouri’de sadece kadın sürücülerin dahil olabildiği bir Off-Road Kulübü’nün sitesine girdiğimde her meslek grubundan kadınla karşılaştım. Ortak ilgi alanları Off-Road ve arazi araçları. 20 yaşında yeni ehliyet almış genç kızlardan, 70 yaşında dinç teyzelere kadar kadınlar hafta sonları ellerindeki 4x4’lerle yeni parkurlar deniyorlar, kendi aralarında –sadece kadınların katılabildiği- yarışlar, geziler yapıyorlar. Biraz araştırınca bu tarz “Sadece kadınlara açık” Motor Sporları kulüplerinin çok yaygın olduğunu keşfettim Amerika’da. Aralarında çok eğleniyor gibi görünüyorlardı, ama beni yine de rahatsız etti. Ayrımcılık ayrımcılıktır. Kim yaparsa yapsın. Ne sadece erkeklerle açık ne de sadece kadınlara açık Motor Sporları Kulübü fikri hoşuma gitmiyor.

Ama zihnimin derinliklerinden yaramaz bir düşünce illa ki bilinç düzeyime çıkmak için hamle yapıyor: Keşke buralarda da, bir araya toplanıp sadece kadınlara açık Off-Road Kulübü kurarak beni rahatsız edecek kadar çok kadın olsaydı.

Bir 4x4 sahibi olmanın en kolay yolu...



İkinci El'de kalite ve güven.

 **Elit Jeep**

Fahrettin Gökay Caddesi
Kadıköy Evlendirme Dairesi Karşısı
Ortaklar İş Merkezi No:71
Ziverbey - Kadıköy / İSTANBUL

Tel : 0(216) 449 09 99 (pbx)
: 0(216) 346 50 49
Fax : 0(216) 337 12 55
e-mail:iletisim@elitauto.com

www.elitjeep.com

%100 kabus'la sonuçlanan uyku çeşidi: Direksiyonda uyuyakalma...



Ottawa'da Trafik Kazalarını araştırma Vakfının verilerini değerlendiren ve Toyota tarafından desteklenen Yol Güvenliği Raporuna göre her beş sürücünden biri direksiyonda "uyuduğunu" itiraf ediyor.

Yol Güvenliği, telefonla tesadüfi seçimlerle sürücülerini arayıp, belirli sorular sorarak genel bir araştırma yapan bir kamu çalışması. Bu yıl 1209 sürücü üzerinde yapılan araştırmada elde edilen sonuçlar zaten bilinen gerçeklerin altını bir kez daha, üstelik korkutucu rakamlarla çiziyor.

Araştırmaya katılan sürücülerin % 48'i yorgunken de araç sürmeye devam ettiklerini itiraf ediyorlar ve araştırma sonuçları son 12 ayda yaklaşık 4.1 milyon sürücünün direksiyon başında bir an ya da daha birkaç dakika boyunca uyuyakaldığını ortaya koyuyor. Raporun sonuçlarına göre uyuyakalma durumu en çok öğleden sonra ve gece saatlerinde oluyor.

Erkek sürücüler kadın sürücülerden daha çok uyuyakalıyorlar. Uyuyakaldıklarını söyleyenlerin çoğu, gece 8 saatten daha az bir uyku ile yola çıktıklarını belirtiyor. Yapılan detaylı araştırmalar bu sorunu yaşayanların %78'inin tek bir araca sahip olduğunu, %62'sinin saatte 88 kilometrenin üzerinde hız yaptığını, dörtte üçünün erkek olduğunu söylüyor. Sürücülerin ortalama yaşı 23, kazaların en sık yaşandığı saat gece yarısı ile sabah 7 arası. 45 yaş ve üstü sürücülerde ise gece geç saatler/sabah erken saatler kazaları daha yüksek oranda, buna

ilaveten öğleden sonra kazaları içinde en yüksek averaja sahip olan kesim 45 yaş ve üstü sürücü grubu. Birden fazla işe sahip olanlar, gece vardiyasında çalışanlar, gecede 6 saatten az uyuyanlar, uyku ilacı kullananlar ve uzun mesafede araç sürenler arasında kaza riskinin arttığı görülüyor.

2004 yılında Kanada'da bitkinlik ve yorgunluk sonucu ortaya çıkan yaralanmalı kazaların sayısı 2.000 olarak listeleniyor. Amerika Birleşik Devletlerinde yorgunluk sonucu oluşan hasarlı ve yaralanmalı kazaların sayısının 100.000 olduğu, bu kazaların sonucunda 40.000 yaralı ve 1.550 ölüm vakası olduğu belirtiliyor.

Bu riskten korunmak için ilk yapılması gereken şey uyanık olmak. (Hem direksiyon başında uyanık olmak tabii ki hem de tehlikeye karşı uyanık olmak.) Olası tehlikenin farkında olmak ve ilk belirtiler ortaya çıktığında bunun geçici bir durum olmadığını ve gözlerinizi kırıştırıp o an kendinize gelseniz bile az sonra tekrar ortaya çıkacağını bilmek, korunmanın ve güvenliğin ilk adımı. Gerisi her sürücünün bildiğini tahmin ettiğimiz detaylar.

Yola dinlenmiş çıkın. Uzun yolculuklarda belirli aralarda durup, arabadan inerek dinlenin. Uyarıcı ilaçlar ya da uyku ilacı almışsanız araç başına geçmeyin. Alkolün adını bile anmıyoruz tabii ki. Ve kendinize fazla güvenmeyin. Herkesin bir limiti vardır. O limiti deneme yanılma yöntemi ile bulmaya kalkışmayın.

Uzmanlar araştırdı ve sonuca ulaştı: Şerit değiştirmek daha hızlı gitmenizi sağlamıyor



Trafik her zaman diğer şeritte daha hızlı mı akıyor? Toronto Üniversitesi'nde yapılan bir araştırmaya göre cevap: Hayır!

Dr Donald Redelmeier tarafından, bilgisayarlı simülasyon sistemi ile iki şeritli dur-kalk trafik içinde gitmeye çalışan denekler üzerinde yürütülen çalışma sonucunda, şerit değiştiren ve sabit şeritte giden deneklerin hedeflenen noktaya aynı zamanda geldikleri belirlendi. Yandaki şeridin daha hızlı gitmesinin sadece bir göz yanılması olduğunu belirten uzmanlar, "Otobanda giderken, yanından geçilen araçları algılayan gözler bu bilgiyi beyne o şeridin devamlı aktığı şeklinde iletirler." diyor, "Bu durum, bu araçların hızlı gittikleri yolunda yanıltıcı bir illüzyon olarak beyne gider." Sonuçları değerlendiren Dr. Redelmeier, devamlı şerit değiştirmenin gidilecek yere daha hızlı varmak için bir çare olmadığını, tam tersine kaza riskini artırdığı için gidilecek noktaya varamama olasılığını çoğalttığını vurguladı.

Hummer H3 Avrupa pazarına giriyor

Geneva Motor Show'da Hummer 3'ü tanıtan General Motors, bir sonraki hedefinin Hummer'i bir dünya markası yapmak için gerekli girişimlerde bulunmak olduğunu belirtti. 2005 yılının son yarısında 2006 Hummer 3'ü Avrupa pazarında satışa sunacak olan GM, 2003 yılında sınırlı sayıda kuruluşa Hummer'ın Avrupa, Orta doğu ve Asya'daki satışları için yetki verdiklerini, ve o tarihlerden bu yana artan ilgi karşısında bu kararı aldıklarını belirtti. Geçen senelerde 3.5 litrelik 5 silindir motor ile satışa sunulan Hummer, 2005 sonunda dizel motor seçeneği tüketicinin karşısına çıkacak.

KONFORSA KONFOR, GÜÇSE GÜÇ, FİYATSA FİYAT!

Büyük Bahar Kampanyası*
18.960 YTL'den
başlayan fiyatlar**
+
500 YTL indirim veya
12 ay %0 faiz

Servis ve yedek
parçada çok
ekonomik,
işletme maliyeti çok
düşük, donanımı çok
zengin, performansı
çok güçlü turbo dizel
pick-up'lar en uygun fiyat
ve ödeme koşullarıyla
Tata yetkili satıcılarında...



EURO 3
STANDARTI

2 YIL
SINIRSIZ KM
GARANTİSİ

ACİL YOL YARDIMI
0212
233
66 23
GÜN 24 SAAT

4x2 Tek Kabin Orj. Kasa



4x4 Çift Kabin



4x2 Çift Kabin



4x2 Tek Kabin Yerli Kasa



*Bu kampanya 31 Mayıs 2005 tarihine kadar geçerlidir. **4x2 Tek Kabin orijinal kasa için tavsiye edilen anahtar teslim fiyatıdır.

İSOTLAR
GRUP

Ankara Asfaltı Yakacak Yanyol Üzeri
İsotlar İş Merkezi No: 27 Kartal - İstanbul
Tel: 0 216 452 45 75
Fax: 0 216 451 63 77

www.tata.com.tr

ADANA İsotlar 0 322 429 70 50 **ANKARA** Aydınliktevlr Aska 0 312 517 33 66 - Mamak Aska 0 312 598 02 62 **ANTALYA** Özkuur 0 242 346 54 57 **BURSA** Er-Vip 0 224 452 98 68 - Bostancı 0 224 271 63 04 **DIYARBAKIR** Uğur 0 412 251 72 25 **ELAZIĞ** Er Oto 0 424 237 33 55 **ERZURUM** Er-Vip 0 442 235 21 51 **ESKİŞEHİR** Eker 0 222 228 00 37 **ISPARTA** Özkuur 0 246 223 57 88 **İSTANBUL** Avcılar Pay 0 212 593 88 80 - Bostancı Naz 0 216 380 48 02/06 - B.Çekmece Reyhan 0 212 863 58 00 - Esenler Efe 0 212 611 97 94 - Kartal İsotlar 0 216 309 08 60 - Ümraniye Naz 0 216 364 64 00 **İZMİR** Kotas 0 232 265 05 05 **KAYSERİ** Tapınc 0 352 332 30 67 **KOCAELİ** İzmit Naz 0 262 335 40 75 **KÜTAHYA** Uğureller 0 274 224 73 35 **MUĞLA** Bodrum Özerler 0 252 317 19 07 - Milas Özerler 0 252 513 63 16 **SAMSUN** Asal 0 362 447 44 51 **ŞURFA** Gülel 0 414 316 13 28 **TEKİRDAĞ** Başol 0 282 263 01 44 **TRABZON** Genel Paz.0 462 321 19 43
Mesin Ltd.Sti., Tata pick-up'ların model, fiyat, özellik, aksesuar ve renklerinde değişiklik yapma hakkını saklı tutar.

Türkiye Goodyear Off-Road Şampiyonası ikinci ayağı ANDOFF tarafından 3 günlük bir yarış halinde organize ediliyor.

25 – 27 Mart tarihleri arasında Çankırı ve Ilgaz bölgelerinde koşulan yarış Cuma günü 14.00’de start alan 2 etaplık bir seyirci parkuru ile başladı. İlk günkü Özel Eptan sonra 70 km uzaklıktaki Ilgaz dağına transfer olan ekipler, Cumartesi ve Pazar günleri de tamamen karla kaplı orman yollarında toplam 7 etaplık hız ağırlıklı bir parkurda yarıştılar. Tamamen karlar altında koşulacak bu “Beyaz Off-Road” yarışının ardından Pazar akşamı Yarışçılar 20.30’da düzenlenen Ödül Töreni ile kupalarına kavuştular. Yarışla ilgili ayrıntılı haberleri gelecek sayımızda size sunacağız. Bilgi için www.andoff.net adresine göz atabilirsiniz.

Gümüş rengi in, kahverengi out

Kaliforniya’da J.D Power Tüketici Merkezi tarafından yapılan bir araştırmada 2004 yılında satılan tüm araçlarda en tercih edilen rengin %24.1 ile gümüş olduğu saptandı. Kuruluşun “top ten” listesinde en alt sırayı ise % 7 ile kahverengi aldı. Satılan araçlarda tercih edilen renk grupları şöyle: %24.1 gümüş, %16.7 siyah, %12.7 mavi, %11.8 beyaz, %10.5 gri, %10.3 kırmızı, %5.7 yeşil, %4.3 bej, %2.6 altın rengi, %7 kahverengi.

Amerika Subaru’nun Ürün planlama ve Tasarım bölümü başkanı Ron Will, bu eğilimi normal bulduğunu, çünkü koyu renklerde aracın şeklini görmenin zor olduğunu, metalik ve açık tonlarda ise aracın tasarımının tam anlamı ile ortaya çıktığını söylüyor. Ancak renk tercihlerinin de bir trend olduğu ve her trend gibi değişime hazır olduğu da vurgulanıyor. Toyota’nın Ürün planlamacısı Cynthia Leighton, şirketin araştırmalarına dayanarak gelecekteki alıcıların gümüş rengini tercih etmeyeceklerini iddia ediyor. Araştırmalara göre 2005 ve 2006 yılında eğilim, gümüş rengi dışında, yine metalik renklere doğru olacak ve en çok aranan renkler, metalik mavi, yeşil ya da pembe olacak

Bu arada Otomobil üreticileri, bütçelerin de renk seçimine etkisi olduğunu belirtiyor. Otomobil üreticileri daha düşük fiyatlı araçlarda tüketicinin parlak ve göz alıcı renkleri tercih ettiğini ancak aracın fiyatı arttıkça daha muhafazakar renklere kaydığını belirtiyorlar. Tabii ki “özel” pahalı ve kırmızı renkli spor arabalar bu görüşün tamamen dışında yer alıyorlar.

D-MAX, Anadolu’da 22 Isuzu Yetkili Satış Bayisinde Test Ediliyor



İngiltere’de 2004 yılının pick-up’ı seçilen Isuzu D-Max’in 4x4 ve 4x2 test araçları Mart ayından itibaren İzmir’den Van’a, İstanbul’dan Hatay’a kadar 22 Anadolu Isuzu Yetkili Satış Bayisinde düzenlenen deneme sürüşlerinde meraklılarıyla buluşuyor.

Türkiye pick-up pazarının en yeni üyesi Isuzu D-Max, Mart ayından itibaren 22

Anadolu Isuzu Yetkili Satış Bayisinde yapılacak test sürüşleri sayesinde, D-Max pick-up tutkunlarıyla buluşmayı planlıyor.

“Overdrive” özelliği ile diğer pick-up’lardan ayrılan D-Max, hem yolda hem Off-Road kullanımında sergilediği başarılı performansı test etmeleri için, araç kullanıcılarını en yakın Anadolu Isuzu bayisinde teste davet ediyor.

Üretim serüvenine 1985’lerde Çelik Montaj adıyla kamyonet ve motosiklet üretimi yaptığı dönemlerde başlayan Anadolu Isuzu, halen Gebze Şekerpınar’daki tesislerinde Japon standartlarını hedef alarak hafif kamyon, kamyonet, midibüs, pick-up gibi ticari araçların üretim ve pazarlamasını gerçekleştiriyor.

İzmir Oto Drag’ta Sezon Başladı

İzmir Otomobil Kulübü tarafından ve Toyota Akdemir ana sponsorluğunda, Pirelli, Hilton, Şifa Hastanesi co-sponsorluklarında, üçüncü kez organize edilen İzmir Oto Drag Şampiyonasının 1.etabı 20 Mart Pazar günü Pınarbaşı yarış pistinde gerçekleşti. Uzun bir aradan sonra tribünleri dolduran binlerce kişi, havanın da güzel olmasının etkisiyle yarışçıları yalnız bırakmadılar ve gün boyunca alkışlarıyla yarışçıları motive ettiler.

Toplam 48 kişinin start aldığı şampiyona 5 sınıf üzerinden yapıldı. Bu sene ilk defa 2’şer kez seeding turu atan araçlar yaptıkları en iyi derecelere göre startta kalkacağı araçla eşleşti. Böylelikle araçların güçleri arasında denge sağlandı.

Kategori 1 de

Burak Akbulak Peugeot Quicksilver ile birinci Tayfun Yıldız Rover ile ikinci Diler Demirtaş Hyundai Accent ile üçüncü

Kategori 2 de

Ali Alper Özüçer Peugeot 106 ile birinci Mehmet Rifat Karaman Peugeot 106 GTİ ile

ikinci

Bilal Arguç Peugeot 106 GTİ ile üçüncü

Kategori 3 de

Ayhan Sulak Renault Clio RS ile birinci Önder Aksoy 96 model Fiat Coupe ile ikinci Atakan Uysal Hona Civic Typer ile üçüncü

Kategori 4 de

10 kapı numarasıyla Aydın Yavuz BMW M3 ile birinci

21 kapı numarasıyla Mehmet Köseoğlu BMW 3.0 ile ikinci

38 kapı numarasıyla Bünyamin Sancak 74 model BMW ile üçüncü

Kategori 5 de

Philip Pariente Subaru WRX ile birinci Erkan Erdallı Seat Cordoba ile ikinci Vedat Şahin Chevrolet Camaro ile üçüncü oldular.



Yazarlarımızdan EMOK (Enduro Motosiklet Kulübü) üyesi Hakan Erman, 26 Şubat tarihinde Deniz ile hayatını birleştirdi.

Davetlilerden çiçekleri ellerinde değil gönüllerinde getirmelerini dileyen motosiklet tutkunu genç çifte, güzel bir yolculuk diliyoruz.

Siz de şahitsiniz değil mi?

Biz birbirimizi çok sevdi.

Birlikte kurulan hayalleri daha yakın, yaşanan hayatı coşkulu bulduk.

Yolda tanıştık, birbirimize yolda açıldık, hep tek izli yollardaydı uyumu, yeni bir bakışı bulmamız, artık bir olmaya karar vermemiz...

E, madem öyle, yolu uzatıyoruz.

Hayalinizi şimdi gerçekleştirin...

Otomobilinizin sürüş kalitesini artıran, yakıt tasarrufu sağlayan, mükemmel balans özelliği olan CMS, bugün dünyanın önde gelen otomobil markalarının da tercihi... Türkiye'de ISO/TS 16949:2002 Kalite Yönetim Sistemi Standartı Belgesi ve ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi Belgesine sahip, otomobilinizin performansını artıracak kadar kaliteli CMS'nin modellerinden birisi mutlaka sizin hayalinizdeki bir tasarımdır...

Şimdi CMS'ye en uygun fiyatlarla sahip olmanın tam zamanı.

CMS Jantlarda %20 indirim başladı!



CMS BÖLGE BAYİLERİ:

EGE BÖLGESİ:

Aydın (0256) Aygün İnş. Oto. San. ve Tic. Ltd. Şti. 513 00 00 / 512 60 93 • Kemal Alper 226 00 26 **Antalya (0242)** Akın Lastik Tic. San. Ltd. Şti. 334 29 42/43 • Ant-Las Antalya Last. ve Petrol Ürünü. 325 06 41/325 55 27 • Direkçi Turizm Tic. Ltd. Şti. 515 11 12 / 515 17 24 • Mehmet Alp 322 52 07 • Yasıncı Ticaret 345 52 52 / 345 85 86 **Denizli (0258)** Kandemirler Rot Balans Ltd. Şti. 371 13 27 / 371 99 92 • Yılmaz Oto Lastik San. Tic. Ltd. Şti. 371 12 38 **Isparta (0246)** Küçüktütüncü Otom. San. Tic. A.Ş. 218 11 10 / 218 25 29 **İzmir (0232)** Ata Lastik Oto. Tur. İnş. Gıda Paz. San. Tic. Şti. 365 88 24 / 365 78 07 • Başaran Lastik A.Ş. 433 78 68 / 433 78 76 • Batı Lastik Tic. ve San. A.Ş. 458 88 88 / 458 85 85 • Doğan Güneş Oto Las. Ser. Tic. Ltd. Şti. 486 41 09 / 462 02 16 • Parkfit Servis Oto Hizmetleri Tic. Ltd. Şti. 278 17 02 • Poyraz Otomotiv San. ve Tic. Ltd. Şti. 251 95 00 / 433 76 21 • Saylam Otomotiv Yed. Parç. Tic. ve San. Ltd. Şti. 462 22 22 • Sever Oto. San. ve Tic. Ltd. Şti. 458 59 92 • Yavuz Öndüzen Balans Ltd. Şti. 486 85 99 • Vatos Otomotiv 479 67 85 • Yüksel Hakan Oto. San. Tic. Ltd. Şti. 254 02 22 / 237 40 52 **Manisa (0236)** Ganibaba Otomotiv Tic. ve San. A.Ş. 414 42 09 / 414 42 11 **Uşak (0276)** Hunter Rot Bal. Jant ve Lastik Tic. Ltd. 223 74 53 / 231 18 15 **Muğla (0252)** Koçer İnşaat 214 19 99 • Deniz Otomotiv 413 20 40 / 41 • Seçkin Otomotiv Tur. Tic. Ltd. Şti. 413 05 39

GÜNEY ANADOLU BÖLGESİ:

Adana (0322) Adana Lastik Tic. 435 95 62 / 431 39 31 • Kartal Oto Lastik Ticaret 227 33 15 / 227 33 17 **Aksaray (0382)** Başerler Oto. Tic. ve San. A.Ş. 215 10 68 / 215 34 79 **Dişarbakır (0412)** Oto Elif 237 87 09 / 238 24 01 **Gaziantep (0342)** Bazoglu Lastik Ticaret 232 10 19 / 231 32 00 • Cetindag Otomotiv 321 33 41 **Hatay (0326)** Belli Oto. Las. San. Tic. Ltd. Şti. 755 55 33 / 755 55 22 • Boğa Otomotiv San. Tic. Ltd. Şti. 615 05 60/61/62 • Remzi Urhan Oto. San. ve Tic. Ltd. Şti. 221 38 79 / 221 41 12 **Kayseri (0352)** Aksoy Oto. Lastik San. Tic. Ltd. Şti. 331 24 19 / 331 24 20 • As Oto Ydk. Prc. Las. Tic. Ltd. Şti. 331 11 80 • Tahtasakal Müh. Oto. Ltd. Şti. 331 11 33 • Inciroglu Oto. San. Tic. Ltd. Şti. 311 40 11 **Konya (0332)** Oto Pabuç San. Tic. Ltd. Şti. 236 09 36 / 236 88 82 **Malatya (0422)** By-Las Mot. Araç. ve Las. Tic. A.Ş. 323 94 99 / 323 75 25 • Lider Şahinler Mot. Arç. Oto. Las. Ltd. Şti. 326 09 55 / 326 42 14 **İçel (0324)** Başar Oto. Mam. Tic. Ltd. Şti. 238 66 43 / 238 51 92 • Öz Anadolu Otom. İnş. Tic. Ltd. Şti. 336 64 64 **Nevşehir (0384)** Dirioç Ticaret 213 15 06 / 23 98 **Sivas (0346)** Galip Devci 222 32 49 **Şanlıurfa (0414)** Saraç Oto Las. San. ve Tic. Ltd. Şti. 313 21 06 / 315 99 21 **Van (0432)** Tomsan Otomotiv 212 05 73 / 215 61 91

KUZEY ANADOLU BÖLGESİ:

Ankara (0312) A. Kadir Özcan Otom. A.Ş. 309 08 90 • Aykaç Oto. Las. İnş. Tur. San. Tic. Ltd. Şti. 353 93 00 (9 hat) • Bilal Yüksel Oto. Sis. Tur. 278 30 98 / 99 • Bakırlar Oto. San. ve Tic. Ltd. Şti. 341 66 43 / 341 47 12 • Çiftçi Ticaret 342 48 36 / 37 • D.M.A. Otomotiv Ltd. Şti. 311 34 23 • Gürilas Oto Las. San. ve Tic. Ltd. Şti. 384 60 60 • Güngörler Petrol Ürün. Ltd. Şti. 342 51 26 / 341 51 13 • Herko Ulaşım San. ve Tic. Ltd. Şti. 342 50 56 / 57 / 341 53 60 • Özcanlar Lastik San. Tic. Ltd. Şti. 384 34 10 • Tunahanlılar Oto. Las. İth. Pz. Ltd. Şti. 312 20 30 / 312 50 72 • Yıldız Lastik San. ve Tic. Ltd. Şti. 342 51 16 / 17 • Zeki Altın Oto. İnş. Turizm San. ve Tic. Ltd. Şti. 342 09 80 **Erzurum (0442)** Eserrmak Mak. Otomotiv Ltd. Şti. 242 72 22 / 23 **Giresun (0454)** Yıl-Bir Koll. Şti. 216 18 43 **Rize (0464)** Rilas Otomotiv San. Paz. Ltd. Şti. 214 97 11 / 12 **Samsun (0362)** Bora Özman Otomotiv Tic. Ltd. Şti. 228 40 00 **Trabzon (0462)** Ak Oto. İth. ve İhr. Tic. Ltd. Şti. 325 45 67

MARMARA BÖLGESİ:

Sakarya (0264) Engin Pekşen Ticaret 276 67 30 / 276 67 31 **Balıkesir (0266)** Kadioğlu Koll. Şti. 714 61 91 **Bursa (0224)** Cevat Yalimoğlu A.Ş. 249 12 30 / 249 12 31 **Çanakkale (0286)** Emek Otomotiv Tic. ve San. Ltd. Şti. 712 11 34 / 712 10 61 **Düzce (0380)** Tevekel Oto San. Tic. Ltd. Şti. 514 46 88 / 524 60 14 **Eskişehir (0222)** Sarar Otomotiv San. Tic. A.Ş. 227 65 65 / 227 55 55 **İstanbul (0212)** Baykara Mot. Araç. Mam. Tic. Ltd. Şti. 521 45 69 / 523 84 13 • Dinçbay Last. Oto. San. ve Tic. Ltd. Şti. 615 33 30 / 615 33 17 • İnci Servis ve Lastik Paz. A.Ş. 547 37 47 • Kardeşler Las. ve Yed. Par. San. Ltd. Şti. 286 11 98 / 99 • Metin Lastik Oto Yed. San. Tic. Ltd. Şti. 235 55 96 / 250 91 78 • Özkan Otomotiv Ticaret 550 27 07 / 515 33 64 • Salim Oto. İnş. Tic. Ltd. Şti. 501 31 80 • Şan Lastik Tic. ve San. Ltd. Şti. 637 41 14 / 15 • Ünsallar Lastik Tic. ve San. Ltd. Şti. 441 41 01 / 441 38 12 • Vatan Otomotiv San. ve Tic. Ltd. Şti. 635 22 55 • Yazgan Mot. Araç. Las. Tic. Ltd. Şti. 591 38 19 / 593 20 74 • İlçe Oto Ltd. Şti. 282 39 69 **(0216)** Ayko Oto. San. ve Tic. Ltd. Şti. 306 47 02 • Gümüşkemer Ticaret A.Ş. 385 46 96 • Gök Otomotiv ve Las. Tic. Ltd. Şti. 345 36 90 / 345 08 53 • Mutlu Lastik ve Jant Ürünleri 611 56 63 • Mirsan Oto Lastik ve Tic. A.Ş. 416 62 08 • Özgü Oto. Mamul. Tic. Ltd. Şti. 416 62 18 / 372 04 62 • SK Otomotiv Ltd. Şti. 469 43 80-81 **Kırklareli (0288)** Sezgin-İş Akü Las. San. Tic. Ltd. Şti. 417 34 09 / 417 94 09 **Kocaeli (0262)** Has Lastik Satış ve Tamir İşleri 335 55 65 / 335 41 15 • Sakarya Oto Las. San. Tic. Ltd. Şti. 335 41 41 **Tekirdağ (0282)** Demirciler Oto. Paz. San. Tic. Ltd. Şti. 651 64 63 / 651 33 44 • Karaevli Ticaret 262 05 15 / 261 15 75



CMS®

www.cms.com.tr

İSOFF, Nisan ayında iki yarışla Off-Road seyircisinin karşısına çıkıyor

2005 sezonunda açılışı Türkiye Off-Road Şampiyonası ilk yarışı ile yapan İSOFF, bu sene koşulacak 8 Ulusal yarıştan dördünü organize edecek. Resmi yarış takvimindeki yarışların dışında Mahalli Yarışlara da start veren İSOFF, ilki 2-3 Nisan'da koşulacak 3 aylık bir mahalli yarış takvimini de açıkladı.

3 Nisan Pazar günü Büyük Çekmece Wattabe'de koşulacak ilk yarış için araçlarda Ulusal Şampiyonada geçerli güvenlik donanımları aranıyor. 2004 Ulusal Şampiyona'da ilk üçe giren pilot ve co-pilotlar Mahalli Yarışlarda start alamıyorlar. Ulusal Yarışlardaki kıyasıya rekabetin dışında kalmayı tercih eden ve ilk kez Off-Road yarışlarına katılmak isteyen yarışçı adaylarına açık olan Şampiyona, 3-4 Aralık tarihinde

koşulacak son yarış ile tamamlanıyor.

Bu arada Mart ayında yapılacağı ilan edilen Goodyear Wrangler Cup'ın ilk başlama tarihinin elde olmayan bazı nedenlerle Mayıs ayına kaydırıldığını belirten İSOFF Yarış Komitesi, geçen sene 3 aylık bir Şampiyona olan Wrangler Cup'ın bu sene 5 ayağa çıkarılmasının planlandığını ve kesin takvimin Nisan ayında ortaya çıkacağını belirtti.

Nisan ayında iki yarışla Off-Road seyircisinin karşısına çıkacak İSOFF 9-10 Nisanda Mahalli, 23-24 Nisanda Türkiye Goodyear Off-Road Şampiyonası 3. Yarışını organize edecek. Yarış yeri ve parkurlar konusunda ayrıntılı bilgi almak isteyen yarış severlere İSOFF sitesine uğramalarını tavsiye ediyoruz. www.isoff.org.tr

Kuryenet İstanbul Mahalli Karting Şampiyonası, Tuzla'da 1. Ayak yarışı ile başladı

Kuryenet sponsorluğunda, İstanbul Motorsporları Kulübü (İMK) tarafından 20 Mart Pazar günü organize edilen ve Karting sezonunun ilk yarışı olan Kuryenet İstanbul Mahalli Karting Şampiyonası 1. Ayak yarışı, Tuzla Karting Pisti'nde start aldı. Toplam 11 kişinin kayıt yaptırdığı yarışmada Seeding turları ile sıralamanın belirlenmesinin ardından pistteki yerlerini aldılar.

Mini kategoride toplam dört pilot yarışı ve Emre Şentürk birinciliği elde etti, JICA kategorisinde birinci Canberk Yavaş olurken, Formula A kategorisi birincisi Hüseyin Kar oldu.



Uluslararası Volvo Adventure proje yarışmasına; Türkiye'den 15 okul, toplam 25 proje ile katılıyor.

Gençler arasında çevre bilincini geliştirmeyi ve gençlerin yaşadıkları doğa ve çevre için pratik projeler üretmek, uygulamalarını amaçlayan Volvo Adventure'a Türkiye bu yıl ikinci kez katılıyor.

10 ve 16 yaşlar arasındaki gençler için internet üzerinden düzenlenen proje yarışmasında, okul ve gençlik grupları; enerji, ulaşım, su, biyolojik çeşitlilik ve çevre temalı yerel bir konuyu çevre projesi olarak ele alıyorlar.

Bu yıl 44 ülkeden toplam 167 projenin katıldığı Volvo Adventure'a, Türkiye,

İstanbul'daki 15 özel okulda hazırlanan 25 proje ile ikinci kez katılıyor. Bu sene katılan okullarda Bio-dizel ve Bio-gaz üretimi için farklı tekniklerden yararlanma, zararlı egzoz gazının azaltılmasıyla ilgili projeler, düşük ısılarda Bio-dizel probleminin çözümü ve Güneş otomobilleri gibi, otomotiv dünyasını yakından ilgilendiren konu başlıklarına da yer veriliyor.

Uluslararası Volvo Adventure yarışmasının sonuçları, 7-11 Mayıs 2005 tarihinde Göteborg'da açıklanacak ve dereceye giren okullara ödülleri verilecek. Bu sene Birleşmiş Milletler Çevre Programı ile ortaklaşa düzenlenen Volvo Adventure yarışmasının birincisi, Birleşmiş Milletler Çevre Programı dahilinde her yıl çocuklar ve gençler için düzenlenen konferansa katılma hakkı kazanacak. Konu ile ilgili detaylı bilgiyi ve okulların projelerini www.volvoadventure.org adresinden izleyebilirsiniz.

Petrol Ofisi'nden iki yenilik

Petrol Ofisi, kurşunlu süper benzinin yerine kullanılabilir, çevreye ve insan sağlığına duyarlı, daha yüksek oktanlı, "Süper Extra" süper benzin, ilk etapta Türkiye akaryakıt tüketiminin en yoğun olduğu iller olan; İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa ve Antalya'da belirlenen istasyonlarda, 8 Mart 2005 günü piyasaya sundu.

Yine aynı tarihlerde başka bir ilke imza atan Petrol Ofisi, tüketicilerin araçlarından inmeden kredi kartı ile ödeme yapabilecekleri "Auto Express Ödeme Sistemi" ile bireysel kullanıcılara da akaryakıt alımlarında kurumsal alıcılara aynı kolaylıktan faydalanma şansı tanıdı.

Uydu bağlantısı ile çalışan sistemde, kullanıcılar hangi kredi kartlarını kullanmak istediklerini belirtip bu bilgileri Petrol Ofisi akaryakıt istasyonlarından ücretsiz temin edecekleri karta işletecekler. Bundan sonraki tüm akaryakıt alımlarında sadece bu kartı pompanın başında okutmaları yeterli olacak. Kopyalanması olanaksız bir sistemle son derece güvenli bir alışveriş sağlayan kart ile tüketicilerin, tüm Türkiye'de 1000'in üzerinde Petrol Ofisi istasyonunda araçlarını terk etmeden benzin almaları mümkün olacak.

Mobil 1 ile 16 ayda devr-i alem...

Mobil 1'in Ekvator'dan Singapur'a yolculuğu tamamlandı...



"Dünya Çevresinde Yolculuk" adı altında, Parkinson hastalığını tanıtmak ve maddi destek sağlamak amacıyla yapılan bu organizasyonun en büyük sponsorlarından biri olan ExxonMobil, 16 ay süren ve 66,000 kilometre yol kat edilen yolculukta kullanılan Land Rover araçlarının motor ve vites yağlarını ve şanzıman katkılarını temin etti.

Peru'daki Sechuran çöl kumullarından Sibiry'a'daki buzlu Tierra del Fuago'ya kadar, dört kıtada ve 30'dan fazla ülkede gerçekleştirilen yolculukta -58'lere varan derecelerde bile araçların korunmasını ve motorlarda korozyon oluşmamasını sağlayan Mobil 1 zorlu bir sınav vermiş oldu.

Sunnyvale, Kaliforniya'da bulunan Parkinson Enstitüsü'nde tamamlanan "Dünya Çevresinde Yolculuk" projesindeki LONGITUDE isimli gezi ekibi, 16 ay boyunca farklı ülkelerde Parkinson hastalığı ile ilgili bilgiler verdi.

Ziyaretiniz bize onur verir...



Toyota Satış, Servis, Yedek Parça, Sigorta ve 2.El konularında ihtiyacınız olduğunda yanınızdayız.

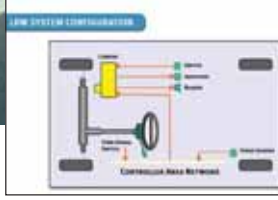
Sonkar Otomotiv, Toyota Yetkili Satıcısı olarak 1993 yılından bu yana Toyota Müşterilerine satış ve satış sonrasında hizmet vermektedir. Tüm vizyonunu **dünyanın en mutlu otomobil kullanıcılarını yaratmak** üzerine oluşturmuştur.

Sonkar Otomotiv A.Ş. 6400m² kapalı ve 2000m² açık otopark alanına sahip dünyanın en modern plazalarındandır. Sorunsuzluğu ve kalitesiyle adını kanıtlamış bu mükemmel otomobilleri beğeninizle sunarken sizlere **dünya standartları üzerinde** hizmet vermenin gururunu taşıyoruz.



Londra Asfaltı Havaalanı Kavşağı
Sanayi Cad. No:50
34530 Çobançeşme - Yenibosna - İstanbul
Tel : (0212) 652 50 00 pbx
Faks : (0212) 652 28 12
Servis Randevu: (0212) 639 53 14 / 4 hat

SONKAR®



Şeridimde gidiyordum ki...

Yol işaretleri neye yarar? Tabii ki aralarında kalıp düzgün bir şekilde, başka şeritlere ve başka araçların yoluna taşmadan yol almamıza yardımcı olur. Eminim hepiniz hep şeridinizde gidersiniz. Ama bazı durumlarda, sürücü aşırı yorgunsa, hatta uyuklamışsa, ya da cep telefonu ile konuşuyorsa, kaldırımda giden birine takılmışsa gözleri, gazete okuyorsa ya da yanındaki ile derin bir sohbete dalmışsa, farkında bile olmadan şeridinden dışarı taşabilir. Yapılan araştırmalar tam da bu yukarıda saydığımız nedenlerle yapılan şerit ihlallerinin trafik kazalarının en önemli nedenlerinden biri olduğunu gösteriyor.

Özenli ve dikkatli sürücülerin bile bazen konsantrasyonları bozulabilir, göz-beyin-el kontrollerinde tutarsızlık yaşanabilir; hata yapabilir, dengemizi bir an için kaybedebiliriz. Tabii bu durumda aracımız da dengesini kaybeder. Otomobil üreticileri yıllardır işte bu durumu engelleme ve bizim yol şeritlerinin dışına taşmamamızı sağlayacak sistemleri tasarlamaya çalışmakla meşguller.

Bu konuda iddialı bir çalışma yürüten Mercedes Benz test aracına uyguladığı elektronik bir sistemle, monitörler kanalı ile gelen araçları ve yol durumunu gözleyip, sürücünün kararını beklemeden, en uygun durumda sinyal vererek şerit değiştiren ve hedeflediği aracı geçince şeridine geri dönen, üstelik tüm bu işleri yaparken sürücünün en ufak bir müdahalesine gereksinim duymayan bir sistem geliştirdi. Kulağa bilim kurgu gibi geliyor değil mi? Pek haksız değilsiniz, böyle bir sistemin bizim kullandığımız araçlarda uygulanmasına daha çok yıllar ve sayısız zorlu denemeler var. Ama sürücü gerektirmeyen araçları bir yana bırakırsak, sürücünün işini kolaylaştıran sistemleri

geliştiren ve araçlarına adapte eden otomotiv firmaları da var tabii. Infinity 2005 ve 2006 modellerinde sürücülerin işine çok yarayacak elektronik bir sistemi uyguladı. Şerit ihlali uyarı sistemleri Infinity 2005 FX35, FX 45SUV ve 2006 M45'de fiyata dahil kolaylıklar listesinde yerini almış durumda.

Infinity Şerit İhlal Uyarı Sisteminde, dikiz aynası altına monte edilmiş ve yolu devamlı gözleyen ufak bir kamera kullanılıyor. Kamera gördüğü şeridin tipini, aracın şeride uzaklığını ve hız/yaklaşma değişimini hesaplayıp araç içi bilgisayara iletiyor. Verileri inceleyen bilgisayar programı, bu verileri hafızada yer alan değerlerle karşılaştırıp aracın doğru bölgede olup olmadığına karar veriyor. Eğer sonuç, aracın gereken şeritte gitmediği ya da yanındaki şeride beklenmeyen bir hızda yaklaştığı yolundaysa sürücü sistem tarafından uyarılıyor. Bu uyarı görsel olarak kontrol panelinde ve –dalgin ya da uyuyan sürücüler için- sesli olarak alarm sesi ile sürücüye ulaşıp onun anında gerekli düzeltmeleri yapabilmesine olanak tanıyor.

Tabii ki bu sistemin çalışmadığı istisnai durumlar da var. Sürücünün kendi isteği ile şerit değiştirirken ya da park ederken devamlı uyarı tonuyla karşılaşmasını engellemek için sistem bazı opsiyonlar getirmiş. Kamera herhangi bir şerit çizgisi algılamıyorsa sistem aktive olmuyor. Aracın hızının saatte 60 kilometrenin altında olduğu durumlarda da uyarı verilmiyor. Sürücü ayrıca isterse sistemi manuel olarak devre dışı bırakabiliyor. Ancak araç tekrar harekete geçtiği an sistem otomatik olarak tekrar start alıyor. Şerit değiştirmek için sinyal verildiği durumlarda da sistem devreye girmiyor. Her şey bir yana, sırf sürücülerin sinyallerini doğru olarak kullanmalarını sağlamak için

bile bu sistemi tüm araçlara adapte etmenin gerekliliği tartışılmaz gibi görünüyor. Şu anda bu sistem sadece Infinity'lerde uygulansa da yakında diğer araba modellerinde de aynı sistemin yer alacağını ümit ediyoruz.

Continental Temic de buna benzer bir sistemi geliştiren bir diğer firma. Continental Otomotiv'in bir kuruluşu olan bu firma, aracınızın, önündeki araç ile planlanan mesafeyi korumasını sağlayan bir radar kontrol sistemi geliştirmiş durumda zaten. Cadillac STS ve XLR'lerde kullanılan bu sistemin yanı sıra Continental mühendisleri, istek dışı şerit değiştirme durumlarında sürücüyü uyarın bir sistemin de deneme aşamasında olduğunu söylüyorlar.

Continental Otomotiv Sistemleri bu kadarla da kalmıyor. Onlar da bilim kurgu olayına bir miktar dahil oluyorlar. Yaptıkları açıklamalara göre gelecekte geliştirilen zeki araçlar, park yapılacak alanları ölçecek ve otomatik olarak park edecek, trafik ışıklarını izleyip ışık değişikliğinde sürücüyü uyaracak. Ayrıca potansiyel kaza durumunu önceden algılayıp emniyet kemerlerini ve air bag'leri aktive edebilecek.

Peki tüm bu elektronik sistemlere gerçekten gereksinimimiz var mı? Eğer her an tüm dikkatini yola ve olası tehlikelere veren tam donanımlı bir sürücüysek, sanırım yok. Pek o kadar da güvenmiyor musunuz yoksa kendinize? Doğrudur. Hata insanlara özgüdür ve bir parça destek fena olmaz. Peki destek olur mu bu sistemler? Kesinlikle. Elektronik sistemlerin giderek ufaldıkları ve ekonomik boyutlarda satıldıkları bu dönemde hayatımızı kolaylaştırmak için tüm alanlarda onlardan faydalanmamak için bir sebep göremiyorum.

Tavanınızı açın,
eğlenceli sürüşün
tadına varın!



Mercedes-Benz yanıp sönen fren ışıklarını standart olarak araçlarına eklemeyi planlıyor

Mercedes-Benz, Ar-Ge departmanı ve mühendisleri tarafından yapılan araştırmalar sonucunda arkadan çarpmalı kazaları azaltmak için yeni bir yöntem geliştirdi. Sorunu, sürekli yanan fren lambası yerine kullanılacak, yanıp sönen fren lambaları ile çözmeyi planlayan Mercedes öncelikle S Sınıfı Mercedes'lere adapte edilecek sistemin daha sonraki aşamada CL Serisi araçlarda kullanılacağını açıkladı.

Mercedes Mühendisleri ani fren durumunda, halen kullanılan devamlı yanan fren lambalarına oranla, yanıp sönen fren lambaları kullanıldığında, arkadaki sürücünün reaksiyon zamanının 0.2 saniye kısaltıldığını ortaya çıkardılar. 80 Km/saat hızda bu durum, fren mesafesini 4.4 metre kısaltıyor, 100 Km/saat hızda ise kazanılan mesafe 5.5 metre oluyor. Ortaya çıkan bu rakamlar Mercedes'in bu yeniliğinin günlük hayattaki olumlu etkisini hemen ortaya koyuyor.

Honda Mühendisleri Dizel ve Hibrid motorların sadece kısa vadeli çözümler olduklarını söylüyor



Benzinli araçların hem tüketicilere hem de çevreye yüksek maliyetler getirdiği fikri giderek tırmanıyor. Bu tırmanışın sonucu olarak dizel araçlar ve hibrid araçlar daha popüler olmaya başladılar. Dizel araçlar özellikle Avrupa piyasalarında yükselen bir trende sahipler. Hibrid araçlar ise Kuzey Amerika'da kendilerine önemli bir yer elde ediyorlar. Bir çok otomotiv firması hem bu teknolojileri hem de uzun vadede günlük kullanıma girme olasılığı yüksek farklı teknolojileri araştırmak ve bu teknolojilerle uyumlu yeni araçlar tasarlamak için yıllardır kolları sıvamış durumdadır. Honda mühendisleri yeni teknolojiler konusunda umutlu, dediklerine bakılırsa dizel ve hibrid araçların pazardaki yükselişi sadece kısa vadeli.

Honda'nın Ürün tasarımcısı Laurent Aebi, dizel araçlara en fazla bir 10 yıl daha veriyor. "Sonrasında hibrid araçlar pazarda önemli bir yer edinecekler. Ancak her iki teknoloji de yakıt hücreli araçların ya da sadece elektrikle çalışan araçların karşısında

silinecek." şeklinde iddiasını belirtiyor.

Geneva Motor Show'da enerji kaynağı olarak hidrojeni kullanan bir elektrik motoru ile çalışan yeni yakıt hücreli aracı FCX'i sunan Honda, emin adımlarla yeni teknolojinin günlük hayata adaptasyonu için uğraşıyor.

Petrol bazlı yakıtların %98'i ulaşım amaçlı kullanılıyor. Dünyada günlük gereksinim 80 milyon barel ve sadece Amerika'da gelecek 20 yılda talebin %50 artması öngörüülüyor. Tabii ki bu arada petrol üretiminin de düşebileceği varsayımını unutmamak gerek.

Avrupa'da satılan araçların %50'si dizel. Son 20 yılda hızlı bir büyüme olduğunu belirten uzmanlar 2010 yılına dek satılan araçların %56'sının dizel olacağını bekliyorlar. Tabii ki tüm tüketiciler de nefeslerini tutmuşlar ve birbiri ardı sıra ortaya çıkan yeni teknolojileri izliyorlar. Görünen o ki önümüzdeki 10 yıllarda en azından enerji cephesinde büyük atılımlar gerçekleşecek.

Mazda, Japonya'da Hidrojen İstasyonu açıyor



Elektrikle ve hidrojen gücü ile çalışan araçlar tasarlanıp denenmeye devam ederken, Mazda bu konudaki araç geliştirme çalışmalarını hızla ilerletiyor. Kuruluşun hidrojen gücü ile çalışan araç geliştirme departmanındaki araçlar için Hiroşima'daki genel merkezinin yakınlarında bir hidrojen depolama ve dolum tesisi açan Mazda, Şubat ayında hizmete giren bu istasyonda kuruluşun hidrojenle çalışacak şekilde geliştirilen test araçlarına yakıt servisi verecek.

2004 yılında Japon yetkililerden gerekli izinleri alan kuruluş hem petrol hem hidrojen ile çalışan Mazda R8 deneme aracını araç trafiğine açık yollarda test etme iznini aldı. Mazda hidrojen yakıtlı araçlarını iki yıl içinde tüketicinin karşısına çıkartmak istiyor.

Hidrojen-güçlü BMW H2R prototipi Los Angeles Show'da görücüye çıktı

10 ay gibi kısa bir sürede BMW mühendisleri tarafından tasarlanan ve geliştirilen test aracı, BMW H2R, ulaşılan maksimum hız, akselerasyon ve mesafe gibi başlıklarda hidrojen yakıtlı araçlarla ilgili 9 ayrı rekor kırdı. BMW, 6 litre V12 motoru esas alınarak geliştirilen araç 285 Beygir gücünde. Dünyada genel olarak yükselen temiz enerji kullanımı kriterlerine paralel olarak tasarlanan araç yakın bir gelecekte tüketicinin karşısına çıkmayı hedefliyor.



Çağdaş mekanlarda
Çağdaş yaşam için...

AUDIO®



Audio Elektronik San. ve Tic. Ltd. Şti.

Esenehir Mah. Baraj Yolu Cad. No: 10
81260 Ümraniye - İstanbul / TÜRKİYE
Tel: +90 216 527 46 71 Fax: +90 216 527 46 80
e-mail: info@audio.com.tr
www.audio.com.tr



Audio, off-road'u ve
doğa sporlarını destekliyor.

Güçlü yol arkadaşı

Mitsubishi L200





2005 model 4x4 L200, farklı fonksiyonları bir arada toplayan bir model olarak gerek şehir içi aktivitelerinizde gerekse yol dışı maceralarınızda size güçlü ve güvenilir bir yol arkadaşı olmaya aday görünüyor.

Mitsubishi güçlü ve dayanıklı 4x4 aracı Pajero ile özellikle Off-Road yarışlarında başa güreşen bir marka olma özelliğini korurken, 4 çeker araçları bu çok tanınan modeli ile sınırlı kalmıyor. Şehirli 4 çeker Mitsubishi Outlander'in yanı sıra, şehir içinde ve arazide zor koşullarda yol almaları gerekenler, ağır iş yapmak için güçlü bir araç arayanlar ve farklı arazi koşullarında rahatlıkla yol almak için yüksek performanslı bir 4 çeker araç arayanlar Mitsubishi Pick-up'ı tercih ediyorlar. Mitsubishi'nin 2005 yılında çıkardığı L200 tüm bu özellikleri ve fazlasını içinde barındıran güvenilir bir yol arkadaşı.

Modeller

Kamyonetin güçlü imajıyla binek aracın konfor ve sıklığını bir araya getiren Mitsubishi L200; tek kabin Magnum, çift kabin Magnum 4 x 2 Special ve çift kabin Magnum 4 x 4 Turbo I/C modeli olmak üzere üç tip olarak kullanıcıların beğenisine sunuluyor.

L200 tek kabin pikap; yüksek taşıma kapasitesi, geniş yükleme alanı ve üç tarafa açılan kasa yan kapaklarıyla ideal bir araç olarak ticaretle uğraşanlara hitap ediyor.

L200 çift kabin, kusursuz performansı, beş kişilik yolcu kapasitesi ve ergonomik kabin içi ortamıyla ve sağladığı yüksek konforla hem iş hem de özel kullanıma yönelik bir araç olarak dikkat çekiyor.

Yüksek teknik ve ekipman seviyesine sahip olan L200 Magnum serisi ise 4x4 koşullarında aracını kullanmak isteyen maceracılar hitap ediyor.

Konfor

Mitsubishi, L200 serisinde ergonomik ve estetik kabin içi dizaynıyla maksimum konfor sağlıyor. Tek kabin modeli hariç, L200'de standart olarak sunulan donanımlar estetiğin yanı sıra konfora da verilen önemi

vurguluyor. Elektrikli camlar, merkezi kilit, yükseklik ayarlı direksiyon, dijital saat, AM/FM bantlı radyo kaset çalar, ön konsol cebi, klima, elektrikli ve krom kaplı aynalar, bardaklık, devir saati, arka cam rezistansı, gümüş rengi ön ve arka tampon ve alaşım jantlar hem daha keyifli ve konforlu bir kullanım hem de daha estetik bir görüntü sağlıyorlar. Mitsubishi L200 Magnum çift kabin 4x4 Turbo Intercooler pikap tipinde, yukarıdaki özelliklere ek olarak; Multimetre (İnclinometre, Termometre, Voltmetre), 4 hoparlör, çift renk gövde ve yan basamaklar bulunuyor.

Performans

L200 serisinde, bildiğimiz güvenilir Mitsubishi teknolojisiyle tasarlanan ve her ihtiyaca cevap verebilecek şekilde dizayn edilen iki tip motor kullanılıyor. L200 Tek Kabin Magnum ve Çift Kabin Magnum serilerinde, 77 PS güç, 158 Nm tork üreten

4D56 dizel motor kullanılırken, L200 Çift Kabin 4x4 Magnum modelinde, 100 PS güç, 240 Nm tork üreten 4D56 Turbo I/C dizel motor kullanılıyor. L200 Magnum 4x4 Turbo I/C serisinde yukarıdaki özelliklere ek olarak, arka diferansiyel kilidi ve ağır hizmet tipi süspansiyon özellikleri bulunuyor.

Güvenlik

L200 serisinde sürüş güvenliği aracın gelişmiş teknolojik özellikleri ile sağlanıyor. Ağır yük ve yol koşullarına uygun güçlü süspansiyon sistemi, aracın üstün yol tutuşu ve dengeli sürüş kabiliyetini artırırken, önde bulunan havalandırmalı disk ve arka tekerleklerde etkili olan oransal yük algılama valfi, yüksek frenleme kabiliyeti ve güvenlik sağlıyor. Ayrıca Magnum çift kabin 4x4 serisinde , sürücü ve yolcu hava yastığı, ABS fren sistemi bulunuyor.





L200 MAGNUM TEKNİK ÖZELLİKLERİ

MODEL	TEK KABİN	ÇİFT KABİN	
ÖLÇÜLER VE AĞIRLIKLAR	L200 TEK KABİN	L200 MAGNUM 4X2 SPECIAL	L200 MAGNUM 4X4
Uzunluk	mm 5.000	5.100	5.100
Genişlik	mm 1.738	1.695	1.775
Yükseklik	mm 1.585	1.610	1.800
Dingil mesafesi	mm 2.950	2.950	2.960
İz genişliği	mm 1.450	1.450	1.465
	mm 1.435	1.435	1.480
Yük Alanı İç Uzunluğu	mm 2.358	1.500	1.500
Yük Alanı İç Genişliği	mm 1.666	1.470	1.470
Yük Alanı İç Yüksekliği	mm 378	400	400
Yere En Yakın Mesafe	mm 190	190	235
Boş ağırlık	kg 1.425	1.470	1.750
Yüklü ağırlık	kg 2.550	2.570	2.830
Oturma kapasitesi	kişi 2+1	1+4	1+4

MOTOR

Tip	4D56 Dizel	4D56 Dizel	4D56 Turbo Dizel
Silindir hacmi	cc 2477	2477	2477
Maksimum güç (EEC net)	57(77)/4200	57(77)/4200	73(100)/4000
kW (PS)/rpm			
Maksimum tork (EEC net)	158 /2500	158 /2500	240/2000
N-m (kg-m)/rpm			

YAKIT SİSTEMİ

Yakıt besleme sistemi	Dizel Enjeksiyon	Dizel Enjeksiyon	Dizel Enjeksiyon
Yakıt tankı kapasitesi	lt 69	69	69

PERFORMANS

Maksimum hız	km/s 142	142	142
Tırmanma Kabiliyeti	Tan 0,3	0,3	0,7
Minimum dönüş yarıçapı	m 5,8	5,8	6,4

AKTARMA SİSTEMİ

Tip	4X2	4X2	4X4
-----	-----	-----	-----

ŞANZIMAN

Tip	R5M21 (5 İleri Manual)	R5M21 (5 İleri Manual)	5 İleri Manual
Vites oranları	1 4.330,00	4.330,00	3,92
	2 2,36	2,36	2,26
	3 1,51	1,51	1,36
	4 0,83	0,83	1,00
	5 0,83	0,83	0,83
	Geri 4,14	4,14	3,93

DİREKSİYON

Tip	Hidrolik	Hidrolik	Hidrolik
-----	----------	----------	----------

SÜSPANSİYON

Ön	Wishbone, bağımsız, helezon yaylı, Ağır şart tipi	Wishbone, bağımsız, helezon yaylı, Ağır şart tipi	Wishbone, bağımsız, helezon yaylı, Ağır şart tipi
Arka	Rijit Eliptik Yaprak Yaylı Makas	Rijit Eliptik Yaprak Yaylı Makas	Rijit Eliptik Yaprak Yaylı Makas

FRENLER

Ön	Hava Kanallı Disk Vakum Takviyeli , Çift Devreli Hidrolik	Hava Kanallı Disk Vakum Takviyeli , Çift Devreli Hidrolik	Hava Kanallı Disk Vakum Takviyeli , Çift Devreli Hidrolik
Arka	Kampana, LSPV (Yüke Göre Otomatik ayar Valfi)	Kampana, LSPV (Yüke Göre Otomatik ayar Valfi)	Kampana, LSPV (Yüke Göre Otomatik ayar Valfi)

LASTİKLER VE JANTLAR

Lastikler (Ön ve arka)	185 R 14 C 8 PR	225/70 R15	265/70R 16
------------------------	-----------------	------------	------------

L200 MAGNUM EKİPMAN LİSTESİ

DİŞ	L200 TEK KABİN	L200 MAGNUM ÇİFT KABİN 4X2 SPECIAL	L200 MAGNUM ÇİFT KABİN 4X4
Far yükseklik ayarı	STD	STD	STD
Sis Lambası	ARKA	ARKA	ARKA
Hız ayarlı Silecekler	STD	STD	STD
Anten	STD	STD	STD
Ön Izgara	Siyah	Krom	Krom
Dış Aynalar	Siyah	Elektrikli,Isıtmalı ve Krom	Elektrikli,Isıtmalı ve Krom
Basamaklı Arka Tampon	Düz	STD	STD
Arka Cam Rezistansı	STD	STD	STD
Gövde rengi tampon	Siyah	STD	STD
Çift Renk Gövde	-	-	STD
Yan Basamaklar	-	-	STD
İç			
Elektrikli ön ve arka camlar (sıkışma önleyici sistemi)	-	STD	STD
Klima	OPS	STD	STD
Devir Saati	STD	STD	STD
Yağ İkaz Lambası	STD	STD	STD
Yakıt Seviye Göstergesi	STD	STD	STD
Kapı Açık Uyarı Lambası	STD	STD	STD
Multimetre	-	-	STD
Bardaklık	STD	STD	STD
AM/FM Radyo Kaset Çalar	STD	STD	STD
CD Çalar	-	-	STD
Sürücü Hava Yastığı	-	-	STD
Yolcu Hava Yastığı	-	-	STD
Elektrikli ön ve arka camlar (sıkışma önleyici sistemi)	Ön / STD	STD	STD
Merkezi Kilit	STD	STD	STD
Kapı İçi cepler	STD	STD	-
Koltuk Döşemeleri	Vinil	Kumaş	Kumaş
Ayarlanabilir koltuk Başlıkları	STD	STD	STD
Bardaklıklı ön konsol kutusu	STD	STD	STD
Sürücü ve yolcu için aynalı güneşlikler	STD	STD	STD
Kargo kancaları ve rulo tipi kargo bölümü koruyucusu	STD	STD	STD
GÜVENLİK ve EMNİYET			
ABS+EBD	-	-	STD
Sürücü ve yolcu ön hava yastıkları	-	-	STD
Sürücü ve yolcu yan hava yastıkları	-	-	STD
Önlerde kuvvet limitörlü, ön gergili emniyet kemerleri	STD	STD	STD
Arka 3 noktadan emniyet kemerleri	STD	STD	STD
Arka kapılarda çocuk kilidi	STD	STD	STD
Yan kapılarda darbe çubukları	STD	STD	STD
İmmobilizer	STD	STD	STD
ŞAŞİ			
Ön koruyucu destek	-	-	STD
Arka diferansiyel kilidi	-	-	STD
Arazi Sürüş Sistemi	-	-	STD
Ağır hizmet tipi süspansiyon	STD	-	STD
Çift akümülatör	STD	STD	STD
Yüke göre otomatik fren ayar sistemi	STD	STD	STD
STD :Standart		OPS:OPSİYON	





İpek Yolu Kamyonları

İpek Yolu, hmm... evet, develer, baharatlar ve ipek balyaları değil mi? İnsanlar güneş altında, uçsuz bucaksız çöllerde kum tepeleri peşi sıra, bozkırlarda bir karış ota hasret, tek sıra uzun konvoylar boyunca ağır aksak ilerliyorlardı değil mi? Yanlarında sadece ipek ve baharat vardı, gerektiğinde takas yaparak hayatlarını koruyacakları. Ve zaten sadece ipek ve baharat yüzünden hayatları tehlikedeydi.

Geçmişti bu tabii.

Hem, durun bir dakika, kamyonlar nereden çıktı?





Sakin olun. O bahsettiğimiz İpek Yolu eskilerde, silik anılarda yaşıyor. Avrupa ile Çin arasında ticaret artık deve yükü ile değil internet kanalı ile işliyor. Yol duruyor tabii ki. Maceracılar İpek Yolu'nun adının çekiciliğine dayanamayıp o uçsuz bucaksız çorak çölleri aşıyorlar yine. Ama şimdiki konvoylar da farklı, yoldaki tehlikeler de. İpek Yolu sadece eskiye, o günkü değerlere, o zamanki yaşantılara ulaşmak için bir kavram artık.

Renault Truck işte bu kavramı kullanarak Çin ile Avrupa arasında tekrar bir köprü kurmayı hedefliyor. 2 Nisan'da Lyon'da start alacak 8 adet Renault Trucks kamyonu Pekin'e kadar o eski yolu takip edecekler, üstelik yanlarında o eski yük ile. İpek yolu 2005 için özel tasarlanmış motiflerle süslenen Lyon ipeğinden yapılmış tablolar, geçtikleri yollarda, bir dostluk simgesi olarak kent yöneticilerine sunulacak.

Yol uzun. Türkiye, İran, Türkmenistan, Özbekistan, Kazakistan, Kırgızistan, Çin ve

Moğolistan aşıllacak, tüm bu rota boyunca katılımcılar tam 20.000 km yol kat edecekler. Katılımcılar kim mi diye merak ediyorsunuz, tabii ki size bazı kervan beylerinin, eski haramilerin adlarını vermek isterdim ama gerçeğe dönelim, heyecan verici isimler var ekibin içinde. Paris – Dakar'a defalarca katılmış Elisabete Jacinto, ünlü yarış pilotu Jean-Lois Schlessler ve Rene Metge.

Kapadokya peri bacalarından, Ağrı dağından, Lut gölünden, Karakum çölünden ve Taklamakan ile Gobi çölllerinden geçecek olan bu çağdaş seyyahlar içlerindeki macera ruhunu doyururken, Renault Trucks da özellikle Afrika kıtasındaki bir çok organizasyonuna farklı mekanlarda bir yenisini eklemiş ve eski bir geleneği yeniden canlandırmış olacak.

Hem Çine gitmişken belki de orada kurulan yeni Renault Truck Şubesine de bir uğrama şansları olur ekibin, kim bilir...





Enduro'da iki ayrı yarış...

Yazı: Ahmet Demirtaş
Fotoğraf: Bahadır Atay

Türkiye Motosiklet Federasyonu, 2005 yarış sezonunu, 6 Mart tarihinde Bodrum'da BMK tarafından düzenlenen Enduro yarışı ile açtı. İki hafta sonra bu kez Ankara'da düzenlenen Enduro yarışı ikinci ayağında bir araya gelen motosikletçiler, Bodrum'la karşılaştırıldığında tamamen farklı karakterde, farklı parkurlarda koşulan bir yarışla karşılaştılar. Gelin bu yarışları, keyifli yönleri, farklı detayları, olağanüstü olayları ve olağan sonuçları ile birlikte okuyup değerlendirelim.

Türkiye Enduro Şampiyonasının 1. ayağı 6 Mart Pazar günü BMK tarafından Bodrum Turgutreis'de koşuldu. Bodrum hem sezonun ilk yarışına ev sahipliği yapma hem de yeni pistini görücüye çıkarma heyecanını birlikte yaşadı. Gerçi bellerine kadar çamura gömülmüş yarışan motosikletçilerin bu heyecanın ne kadarını paylaştıkları ayrı bir tartışma konusu. Katılan 22 yarışmacıdan bitirebilen 13'üne inanılırsa oldukça keyifli bir yarış yaşadı motosikletçiler, izleyen tüm seyirciler de aynı fikirde olduklarına göre çoğunluğun dediklerine kulak asmaktan başka yapacak bir şeyimiz yok gibi görünüyor.

Antrenman günü güneşli bir havada yarış parkurunda toplanan katılımcılar, kuru zemini inceleyip, sağlam toprakta kırıcı bir yarışa hazırladılar kendilerini. Gerçi yer yer, farklı zamanlardaki yağışları iyice çekmiş ve doymuş dolgu topraktan oluşan zemin; birkaç motosikletçiye şimdiden kötü bir oyun oynamış gibi görünüyordu. Depolarına kadar çamura gömülmüş motosikletler insan gücü ile çıkartılmadığı için gelecek olan vinçleri bekleyerek mahzun mahzun batık gemiler gibi dikiliyorlardı sağda solda. Yarışçılar her an

kendi başlarına da gelebilecek bu tehlikeye kaçamak bakışlarla göz atıp, tehlikeli alanların ve batıkların açıklarından geçerek tamamladılar antrenmanlarını. Aynı akşam harika bir sağanak yağış Bodrum'u –ve tabii ki tüm parkuru- ıslattı. Yarış sabahı 10.00'da toplanan yarışçılar bir önceki günden tamamen farklı bir parkurla karşı karşıya geldiler. Ve çamur adamlar olarak bitirecekleri yarışa start aldılar.

17 kilometre uzunluğunda, dağlar arasında yer alan parkur önce 5 tur olarak tasarlanmıştı, ancak aşırı yağış ve çamur sonucu tur sayısı üçe düşürüldü. 4 kategoride 22 motosikletin start aldığı yarışta, start noktasında bile jantlarının yarısına kadar çamura gömülmüş olarak bekleyen motosikletçiler, ilerleyen dakikalarda yarı bellerine kadar ıslanacakları su geçişlerine de hazırlıklı olmak durumundaydılar. Birer dakika ara ile start alan motosikletçiler çamurlu parkuru bitirip, kayalık bir dağa tırmanmak ve tırmanmaktan da zor bir inişi gerçekleştirmek zorundaydılar. Bir sonraki engel balçık rampaları. Çoğu motosiklet ve motosikletçi

buralarda pes etti. Bir çok motosiklet özellikle debriyaj sorunları ile yarışı terk ederken, bir çok motosikletçi kondisyon eksikliğinden kaynaklanan fiziksel problemlerle yarış dışı kaldılar. Bazı yarışçıların birden fazla motosiklet bitirdikleri bu aşırı zorlayıcı yarışta bazı yarışçılar da finiş görebilmek için akıl almaz çarelere baş vurdu.

Derin su geçişlerinden birinde düşen yarışçılardan biri, yetişemediği motosikletine çıkmak için iri bir taştan yararlandı mesela. Bu tuhaf bir durum olmazdı tabii; yarışçı taşı suyun içine yerleştirip, motosiklete tırmandıktan sonra aynı suyun içinde taşı gizli bir tehlike olarak bırakmasaydı... Hemen tüm yarışçılar aynı taşta tosladılar yarış içinde, unutup iki kere çarpına bile rastlandı. Yarışçılar, "Kamil'dir, ne yapsa yeridir" mantığı ile bu yarışçıya kızmak yerine olayı beklenen sürprizlerden biri olarak görme eğiliminde oldukları için sorun yaşanmadı. Sadece bir sonraki yarışta Kamil'in yeni sürprizinin ne olacağı spekülasyon konusu oldu.

Yarışa katılan 3 ATV'den sadece biri finiş



gördü, ama öyle bir yöntem uyguladı ki, “Yarış sırası elde olmayan olanaklarla zorunlu tamirat” kategorisinde kupa almaya hak kazandı. Tabii öyle bir kategori açılsaydı. Zafer Karakaya inişte sivri kayalara takılıp lastiklerini doğrayınca yarışın bittiğini düşünmüştü bir an. Ama Zihni Sinir fikirleri yarışçıların bir numaralı kurtarıcılarıdır her zaman. Bali ile ıslattığı paçavraları yarı lastiğinin yanakların içine tıkayan yarışmacı hem finiş gelmeyi başardı hem de “İlhan Tıkacı” isimli yeni bir lastik tamir yönteminin ilk uygulayıcısı oldu.

Sonuçta Bodrum yarışı motosikletçiler tarafından genelde hem aşırı çamur nedeni ile çok zorlayıcı hem de kayalık zemin nedeni ile aşırı kırıcı bir yarış olarak nitelendirildi. Yarışlara katılım sayısı, profesyonel olarak katılan kişiler dışında amatörlerin sayısı ve bütçeleri göz önüne alındığında bu derece kırıcı bir yarış şeklinin herkes için uygun olup olmadığı soru işaretleri uyandırdı zihinlerde. Daha fazla yarışçının finiş görmesini sağlayacak ve daha az motosikletin kırılmasına yol açacak daha insaflı parkur seçiminin katılımı arttırabileceği konuşuldu.

Hitit Motor Sporları kulübü tarafından düzenlenen Ankara yarışında yarışçılar tamamen farklı bir parkur yapısı ile karşılaştılar. Eski motokros parkurunda koşulan yarış 1960'lara nostaljik bir gönderme ile “Le Manse” tarzında koşuldu. 29 yarışçının motosikletlerinden 20 metre uzakta, ayakta bekleyip, start verildiğinde koşarak motosikletlerine ulaşip binneleri ve hareket etmeleri, özellikle seyirciler için keyifli görüntülerdi.

Hıza uygun bol şıganlı parkur yarışçılarına zevkli bir yarış yaşattı. 5 turluk 2 etap üzerinden koşulan yarışta yan yana gelen ve birbirlerini centilmence sıkıştırarak yol isteyen yarışçılar heyecanlı seyirciler tarafından alkış yağmuruna tutuldu. Bir ara kar yağsa da hem yarışçılar hem seyirciler güzel organize edilmiş parkurda keyifli bir yarış yaşama şansını elde ettiler.

Katılan tüm yarışçıların finiş gördüğü bu yarış daha görsel oluşu, yarışçılara daha az masraf çıkartması ile olumlu puanlar aldı.

Sonuçta senenin bu ilk organizasyonlarında start alan motosikletçiler farklı parkurlarda yeteneklerini deneme şansı elde ettiler.

SINIF E3 - A											
SIRA	NO	YARIŞCI	MARKA	KULÜBÜ	BODRUM BMK	ANKARA HMK	İSTANBUL EMOK	ANKARA HMK	HAYRABOLU HPSK	İSTANBUL MMK	TOPLAM
1	99	KEMAL MERRİT	KTM	EMOK	25	25					50
2	43	KUNTER KUŞÇU	KTM	BMK	20	20					40

SINIF E3 - B											
SIRA	NO	YARIŞCI	MARKA	KULÜBÜ	BODRUM BMK	ANKARA HMK	İSTANBUL EMOK	ANKARA HMK	HAYRABOLU HMSK	İSTANBUL MMK	TOPLAM
1	47	AHMET DEMİRTAŞ	KTM	WATTABE	0	25					25
2	24	SELÇUK BERTAS	KTM	HMK	0	20					20
3	67	PAULO ANTUNES	HONDA	HMK	0	16					16

SINIF E2 - A											
SIRA	NO	YARIŞCI	MARKA	KULÜBÜ	BODRUM BMK	ANKARA HMK	İSTANBUL EMOK	ANKARA HMK	HAYRABOLU HPSK	İSTANBUL MMK	TOPLAM
1	3	KUTLU TORUNLAR	KTM	EMOK	20	25					45
2	12	PAUL LUCIEN LEBBINK	YAMAHA	BMK	25	20					45
3	6	FIRAT ŞAHİN	KTM	WATTABE	16	16					32
5	76	AHMET YUĞAYOĞLU	HONDA	MSK	0	13					13
4	22	KEMAL KANTAR	HONDA	HMK	13	0					13
6	23	HÜSEYİN NEZİROĞLU	YAMAHA	MMK	0	11					11
7	70	BURAK GÜZELÖĞÜ	HONDA	HMK	0	10					10

SINIF E2 - B											
SIRA	NO	YARIŞCI	MARKA	KULÜBÜ	BODRUM BMK	ANKARA HMK	İSTANBUL EMOK	ANKARA HMK	HAYRABOLU HPSK	İSTANBUL HMK	TOPLAM
1	8	ALTIN HAN DERİNDAG	RTM	HMK	20	13					33
2	33	İBRAHİM AYBARIS KÜÇÜK	YAMAHA	HMK	16	16					32
3	28	NEDİM FİNANŞER	HUSABERG	MMK	0	25					25
4	45	YILMAZ YILDIRIM	HONDA	BMK	25	0					25
5	93	MURAT ÖRÖK	HONDA	HMK	0	20					20
6	72	SİTKİ TUĞCU	YAMAHA	HMK	0	11					11
7	38	AHMET AĞAOĞLU	HONDA	WATTASE	0	10					10

SINIF E1 - A											
SIRA	NO	YARIŞCI	MARKA	KULÜBÜ	BODRUM BMK	ANKARA HMK	İSTANBUL EMOK	ANKARA HMK	HAYRABOLU HPSK	İSTANBUL MMK	TOPLAM
1	1	ŞAKİR ŞANKALAYCI	KTM	HMK	25	25					50
2	13	UMİT SALKIM	KTM	MMK	20	20					40
3	61	KEMAL BÜYÜKBİHAİR	YAMAHA	MMK	0	16					16
4	51	UMİT DİRİN	SUZUKI	HMSK	0	13					13

SINIF E1 - B											
SIRA	NO	YARIŞCI	MARKA	KULÜBÜ	BODRUM BMK	ANKARA HMK	İSTANBUL EMOK	ANKARA HMK	HAYRABOLU HPSK	İSTANBUL MMK	TOPLAM
1	50	CIHAN NURCAN	KTM	HMK	0	25					25
2	68	HAKAN KİTAÇCI	YAMAHA	MMK	0	20					20
3	60	CIHAN GÜLER	HUSQVARNA	HMK	0	16					16

SINIF ATV											
SIRA	NO	YARIŞCI	MARKA	KULÜBÜ	BODRUM BMK	ANKARA HMK	İSTANBUL EMOK	ANKARA HMK	HAYRABOLU HPSK	İSTANBUL MMK	TOPLAM
1	80	ZAFER KARAYA	YAMAHA	EMOK	0	25					25
2	62	MAHMUT AKOLKE	POLARIS	HMK	0	20					20
3	55	TAYFUN AKIN	KANUNİ	WATTABE	0	16					16

TMF GP SONUÇLARI												
SIRA	NO	YARIŞCI	MARKA	KULÜBÜ	SINIF	BODRUM BMK	ANKARA HPSK	İSTANBUL EMOK	ANKARA HPSK	HAYRABOLU HPSK	İSTANBUL HPSK	TOPLAM
1	1	SAKİR ŞANKALAYCI	KTM	HMK	E1	A	25	25				50
2	3	KUTLU TORUNLAR	KTM	EMOK	E2	A	13	25				38
3	99	KEMAL MERRİT	KTM	BMK	E2	A	16	16				32
4	12	PAUL LUCIEN LEBBINK	YAMAHA	BMK	E2	A	25	16				41
5	43	KUNTER KUŞÇU	KTM	BMK	E2	A	11	13				24
6	8	PIRAT SAHİN	KTM	WATTABE	E2	A	16	7				23
7	13	UMİT SALKIM	KTM	HMK	E1	A	3	11				14
8	51	KEMAL BÜYÜKBİHAİR	YAMAHA	MMK	E1	A	0	0				0
9	45	YILMAZ YILDIRIM	HONDA	BMK	E2	B	0	0				0
10	31	UMİT GİRİN	SUZUKI	HMSK	E1	A	0	0				0
11	23	KEMAL KANTAR	HONDA	HMK	E2	A	0	0				0
12	47	AHMET DEMİRTAŞ	KTM	WATTABE	E2	B	7	0				7
13	76	AHMET YUĞAYOĞLU	HONDA	MSK	E2	A	0	0				0
14	85	ZAFER KARAKAYA	YAMAHA	EMOK	ATV	ATV	0	0				0
15	23	HÜSEYİN NEZİROĞLU	YAMAHA	MMK	E2	A	0	0				0
16	81	PIRAT NUR	HONDA	BMK	E1	B	5	0				5
17	70	BURAK GÜZELÖĞÜ	HONDA	HMK	E2	A	0	4				4
18	9	ALTINHAN DERİNDAG	KTM	HMK	E2	B	0	0				0
19	28	NEDİM FİNANŞER	HUSABERG	MMK	E2	B	0	0				0
20	93	MURAT ÖRÖK	HONDA	HMK	E2	B	0	0				0
21	53	İBRAHİM AYBARIS KÜÇÜK	YAMAHA	HMK	E2	B	2	0				2
22	47	AHMET DEMİRTAŞ	KTM	WATTABE	E2	B	0	0				0



Yapmak ya da yapmamak, Bütün mesele bu!

Yazı ve Fotoğraflar: Volkan Şekerci
volkansekerici@ 4x4freelife.com

Extreme spor ne demektir? Sıra dışı olmayan, normal bir aktiviteyi, “normal” formatının dışında ve bilinçsizce kullanmak suretiyle vücuda getirmek, “extreme spor” yapmak mıdır? Elbette hayır!

Skydiving (Serbest paraşütçülük), gökyüzü sporları (yamaç paraşütü ve yelken kanat vari sporlar), dağ bisikleti, şehir icraatları (roller blade vs.)...

Yukarıda adı geçenler ve bunların türevlerinin dışındakiler, kendi çaplarında haylaz sporlar haline getirilebilirler ama asla “extreme spor” olamazlar...

Herkes extreme sporlardan bahsetmeye, extreme sporları telaffuz etmeye ve hatta hiç alakası olmamasına rağmen irdelemeye başladı... Bu olayı anlatma ve paylaşma isteğim, geçtiğimiz ay içerisinde, bir firmanın “Extreme Sports Merkezi” adıyla duyurduğu

mekanın faaliyetine katılma isteğimle başladı. Gerçek anlamda böylesi bir merkez ülkem şartlarında çok sağlam bir olay olacağı için ve şahsımın da doğa sporlarının yanı sıra extreme aktiviteler konusunda bayağı girişimci bir potansiyele sahip olmasından dolayı, büyük bir hevesle gittim görüşmeye. Ama orada gördüğüm ve duyduğum birkaç alakasız söz, extreme sporları, üzerine basa basa ve hatta “bold” karakterlerle yazma isteğimi de beraberinde getirdi...

Extreme spor demek sıradan bir sporu, bilinçsizce ve bilgisiz bir macera ruhuyla yapmak ve bu şekilde adrenalin yüklenmek değildir.



Extreme olmak ya da olmamak:
Extreme spor, kullanılan ekipman, ortam ve kişilerin farklı boyutları da işin içine katarak bir aktiviteyi adrenaline bağması durumudur (bana göre). Genel tanımca da hemen hemen benzerlik gösterir...Yani extreme spor demek sıradan bir sporu, bilinçsizce ve bilgisiz bir macera ruhuyla yapmak anlayışı değildir. Bir arabayı kullanmak çok normal ve hatta çok da rutin bir işlemken bunu otoyolda 200 km/h bir hızla yapma durumu extreme spor olarak değer kazanmaz. Çünkü bunun için de bir teknik altyapıya, teknik donanım ve teknik yardıma ihtiyacınız olacaktır. Ve bunu da otoyollarda değil, kurtarılmış alanlar olan pistlerde yapmanız zorunludur. "Arabamı

şu hızla kullandım"; "Köpekbalığı olan denizlerde ticari dalışlar yaptırdım/yaptım" olayı değildir...

Extrem spor dediğimiz şey, yapıldıktan sonra, spor yorumcularına ihtiyaç duymadan da ne kadar başarılı olduğu görülebilen spordur.

Extreme sporcular. Yani olayın esas kahramanları: Yıllarını extreme (gökyüzü, kara ve deniz) sporlara vermiş yüzlerce insan var. Bu insanların bu sporları yaparken sarf ettikleri efor ve adrenalin, ciddi bir bilgi birikimiyle kullanılıyor. Filmlerde görüldüğü, macera kanallarının sunduğu kadar yüzeysel değiller tüm bunlar.

Extreme sporlar ülkemizde yeni yeni popüler olmaya başladı. Henüz yapay tırmanış duvarlarının bu kadar ortalarda olmadığı dönemlerde (o dönemde kayaya giden adama birkaç tahtası eksik gözüyle bakılıyordu ki sadece 5 yıl öncesinden bahsediyorum), buldukları sınırlı finansmanlarla kayaya gidip, günlerce tırmanan adamlardır extreme sporcu kategorisindeki adamlar. Ya da adını hala bilmediğim (eğer okursa beni bulsun!) bir roller blade tutkunu elemanın canla başla indiği asfalt yoldan yukarı ter içinde koşturması ve eski yara-berelelerini gururla göstermesidir olayın özü.

Ya da ayaklarını topraktan kesme halidir. Yani fizik kurallarıyla bir süreliğine yarışmaktır da. Sıra dışı sporların tanımı büyük ve tartışılması saçma bir konu esasen. Çünkü bir şey "ya vardır ya yoktur". İki tezat arasında benzerlikler bularak farklı bir kavram yaratamazsınız. Ne günümüzün normal sporlarını ticari amaçlarla sıra dışı olarak modifiye ederek, ne de kendinizi extreme sporlara vakıf bir insan gibi göstererek.

Extreme sporlar; Fiziksel kurallarla oynamaktır. Oyunun kahramanı olmaktır yani anlamca. Yapıldıktan sonra sadece spor yorumcularına ihtiyaç duymadan da başarılarından bahsedebilmektir aynı zamanda (futbolu kastediyorum).

Rüzgara dokunmadıkça, suların içinde ciddi bir çaba sergilemedikçe ya da çamurlu ve yolsuz rotalarda 4x4'leri kullanmadıkça, extreme'likten bahsetmek komik olur...

Patrick De Gayardon şöyle demişti: "Orada olmadan asla bilemezsin"
Biz oradaydık ve oradayız!

"Ve bazen de sağ omuzdaki meleğin sesini dinlemektir (13 Mayıs!). Tıpkı, şimdi ve sonsuza kadar olacağı gibi..."



Şehirli bir 4x4: Subaru Forester

Şehir içinde “Yapmak zorunda olduklarınızı” ile şehir dışında “Yapmak istediklerinizi” aynı anda karşılamayı sağlayan bir araç: Subaru Forester

Şehir içinde tüm koşullarda güvenli ve rahat bir sürüş istiyorsunuz. Tabii ki yağışlı havalarda, kaygan yollarda, sert virajlarda yola sağlam tutunmak, yolu güçlü kavramak ve aracınızı kolay kontrol etmeyi amaçlıyorsunuz. İleri bir teknoloji ile üretilmiş, esnek bir güce sahip, süspansiyonu ve ağırlık merkezi ile dengeli, yumuşak bir sürüş yaşatan bir aracı hayal ediyorsunuz. Bu araç size şehir içi kullanımda hem güç hem prestij vermeli. Ama aynı zamanda şehir dışı kaçamaklarınızda da sizi tamamen farklı bir dünyaya götürebilmeli.

Tercihiniz tüm bu başlıklarsa, Subaru Forester uygun bir seçim olabilir.

Fuji Heavy Industries-Japonya tarafından geliştirilen tüm Subaru Modelleri, Impreza 1.6, Impreza WRX STi, Legacy Forester ve Outback Subaru'nun geliştirdiği aynı standartlara sahipler. Simetrik Sürekli Dört Çeker teknolojisi, konfor, estetik, güvenlik ve dört çeker teknolojisi (AWD), yüksek motor performansı, geliştirilmiş güvenlik özellikleri ile sorunsuz bir otomobil olma özelliği

taşıyan Subaru modelleri arasında SUV segmentinde yer alan Subaru Forester, şehir dışı kullanıma uygun yapısı ile kullanıcının farklı dünyalarına uzanan bir araç niteliğini taşıyor.

Her türlü ihtiyaca cevap verecek şekilde tasarlanmış olan Subaru Forester, geniş iç mekanı, panoramik bir görüş sağlayan yüksek sürüş konumu ve geniş camları, yüksek performans sağlayan yatay boxer motor teknolojisi ile yüksek yol tutuşu sağlayan simetrik sürekli dört çeker teknolojisi (AWD) ve sınıfındaki en güçlü motor hacmi ile; kullanıcıya hem şehir içinde hem şehir dışında spor otomobil kullanma zevki yaşıyor.

Şehir içi ve arazi şartlarında başarılı sürüş performansı ile dikkat çeken Subaru Forester, düşük ağırlık merkezi, uzun hareket mesafeli süspansiyonu, yerden ekstra yüksekliği ile her çeşit arazide kullanım rahatlığı sağlıyor.

Subaru Forester; çok yönlü kullanım özelliği ile hafta sonu outdoor yaşantısına uzanmayı seçen kişilerin hayatını kolaylaştırıyor. Beş kişilik geniş iç mekan ve tüm ekipmanları içine alabilecek bagaj kapasitesi, kullananların özgürce her istedikleri yere güvenli seyahat etmelerini sağlıyor. 2.0X

25 ps, 2.0XT177 ps motor seçenekleri, M/T ve A/T şanzıman opsiyonları ile satışa sunulan Forester'lar teknolojinin güvencesi ile şehir içinde ve şehir dışında araç sürmek isteyenlerin tercih ettikleri bir marka olarak öne çıkıyor.

Symetrical AWD, Subaru'ya özel simetrik sürekli dört çeker teknolojisi

Subaru marka otomobilleri farklı kılan AWD (All Wheel Drive) teknolojinin binek otomobillere uyarlanması. Tüm Subaru otomobiller Simetrik Sürekli Dört Çeker Teknolojisine sahip.

Simetrik Sürekli Dört Çeker Teknolojisinin sağladığı en önemli yarar yüksek yol tutuş ve aktif güvenlik. Bu teknoloji ile Subaru normal yol şartları dahilinde her tekerleğe eşit güç dağılımı sağlıyor. Değişen yol koşullarına uygun olarak; tekerlerde ağırlık oranları değişebildiği ve farklı oranlarda güç dağılımı gerekebildiği için bu sistem her türlü durumda çekiş sistemi, ağırlık ve güç dağılımını dengeliyor. Özellikle; virajlarda veya kaygan zeminlerde, Subaru otomobiller Simetrik Sürekli Dört Çeker özelliği ile diğer binek otomobillere kıyasla yüksek sürüş güvenliği sağlıyor. Yapılan araştırmalar Simetrik Sürekli Dört Çeker teknolojisi ile sürücü hatalarından meydana gelmesi

Model	2.0 X			2.0 XT			
	5 MT D/r	E-4AT	5 MT	E-4AT			
Ölçüler	Boy	4.450					
	En	1.735					
	Yükseklik	1.590		1.585			
	Dingil Mesafesi	2.525					
	İz genişliği ön	1.495					
	İz genişliği arka	1.485					
	Min yerden yükseklik	190		195			
Motor	Net ağırlık	1.360	1.375	1.440	1.460		
	Tip	Yatay Boxer, sıvı soğutmalı, 4 silindirli, katalitik konvertörlü, benzinli SOHC/16 Sübaplı			Yatay Boxer, sıvı soğutmalı, 4 silindirli, katalitik konvertörlü, benzinli, turbo DHC/16 Sübaplı		
	Silindir çapı x p.stroku mm	92.0x75.0					
	Silindir hacmi cc	1.994					
	Sıkıştırma oranı %	10.0		8.0			
	Yakıt sistemi	Çok noktadan enjeksiyonlu					
	Yakıt tankı kapasitesi	60					
	Performans	Max çıkış (DIN) kW/PS/ rpm	92 (125) / 5.600		130 (177) / 5.600		
		Max tork (DIN) Nm /Kgfm/rpm	184 (18.8) / 3.600		245 (25.0) / 3.200		
		Max hız (en yüksek vites) Km/St	180	168	202	195	
Yakıt tüketimi Lt/100 km/st		11.5	11.5	13.1	13.4		
Şehir içi		6.8	6.6	7.4	7.4		
Şehir dışı		8.5	8.4	9.7	9.7		
Ortalama							
CO2 Emisyonu g/km							
Şehir içi		274	272	311	319		
Şehir dışı		163	159	186	178		
Elektrik	Ortalama	204	200	232	230		
	Akü (EU Standart) V-AH	12-48	12-52	12-48	12-52		
Transmisyon	Alternatör V	12-90					
	Debriyaj	DSPD	T/C	DSPD	T/C		
	Transmisyon oranları						
	1. Vites	3.454	2.785	3.454	2.785		
	2. Vites	2.062	1.545	1.947	1.545		
	3. Vites	1.448	1.000	1.366	1.000		
	4. Vites	1.088	0.694	0.972	0.694		
	5. Vites	0.871	-	0.738	-		
	Geri Vites	3.333	2.272	3.333	2.272		
	Son vites küçültme oranı %	4.111	4.444	4.444	4.111		
Şanzıman	Direksiyon	Dişli çubuk mekanizmalı					
	Süspansiyon Ön	Bağımsız McPerson, helezonik yaylı					
	Süspansiyon Arka	Bağımsız, çift salıncaklı, helezonik yaylı					
	Min Dönüş yarı çapı m	5.7					
	Frenler ön	Hava kanalcıklı disk					
	Frenler arka	Kampana		Disk			
	Lastikler	205 /70R15		215 /60R16			



olası tehlikeli durumların da %33 oranında azaldığını ortaya koyuyor.

BOXER Motor

Subaru otomobillerinde diğer araçlardaki klasik yaklaşımların tersine, karşılıklı yatay motorların tamamen doğrusal tahrik mekanizması kombinasyonu tercih ediliyor.

Silindir ve pistonların yer düzlemine paralel olarak konumlandığı Boxer motorda sağ/ sol parçalar eşit ağırlığa sahip. Motordan şanzımana, transmisyondan diferansiyel şaftına ve arka diferansiyele kadar tüm parçalar, hiçbir kıvrım ya da sapma olmaksızın yanal simetrik bir düzende sıralı olarak ve ideal bir ağırlık dağılımı sağlayacak şekilde yerleştiriliyorlar.

Yanal simetrik yerleşim; denge ve performans açısından önem taşıyor. Subaru Boxer motorlar, sıralı veya V-tipi motorlardan daha yumuşak bir çalışma ve daha fazla verim sağlıyor. Motor ömrü çok yüksek olan Boxer motor; aynı zamanda sessiz çalışma ve kabin içi minimum ses, titreşim oluşması özelliği taşıyor. Pistonların yukarı aşağı hareketi yanal titreşime karşı koyduğundan daha az titreşim açığa çıkarıyor. Aracın genel tasarımı sayesinde motorun şasinin içinde daha alta yerleştirilmesi mümkün olduğundan

bu durum ağırlık merkezinin yere daha yakın olmasını sağlıyor. Ağırlık merkezinin konumu savrulmaları engelleyerek, yüksek yol tutuşu sağlıyor. Subaru, Boxer motorlar seçeneği ile yüksek yol tutuş özelliğini garantiye alıyor.

Şanzıman

Hidrolik kontrolü sistemine sahip, elektronik kontrollü 4 vitesli otomatik şanzımanda akıllı aktif tork sistemi sayesinde tork dağılımı elektronik olarak kontrol ediliyor, sürüş koşullarına anında uyum sağlamak için ön ve arka tekerlekler arasında otomatik olarak ayarlanıyor. 5 vitesli düz şanzımanda ön ve arka tekerlekler arasında optimum tork dağılımını sağlayan LSD (sınırlı kaydırmalı diferansiyel), kompakt bir merkez diferansiyel dişlisi ile tamamlanıyor.

Süspansiyon

Subaru Forester'in süspansiyonu, yerden yüksekliği fazla bir araçta aranan tüm özellikleri içeriyor, sarsıntıyı ve titreşimi en aza indirgeyerek dengeli ve konforlu bir sürüş sağlıyor. Ağırlık merkezinin alta olması kasıslı yollarda yüksek sürüş performansı sağlıyor, en keskin virajlarda ve araç tam yüklü iken bile tam kontrol hissi veriyor.

ABS Fren

Forester'da dört tekerleğe takılı kompakt sensörler yardımı ile çalışan ABS, kilitlenmeyi anında algılayıp güvenli frenlemeyi ve direksiyon hakimiyetini sağlıyor. Elektronik fren kuvveti dağıtım sistemi ile güçlendirilen ABS arka tekerlek frenleme gücünü kontrol ederek yük koşullarından kaynaklanan fren mesafesi değişimini en aza indiriyor.

Yeşil Teknoloji

Çevre koruma ve Enerji Tasarrufu alanlarında çalışmalar ve denemeler yapan Subaru, yakıt tasarrufunu arttırmak için ağırlığı azaltıp aerodinamik özellikleri geliştirirken, emisyonu en minimal seviyelere çekmeyi hedefliyor. Geri dönüşüm teknolojileri konusunda da çalışmalarını sürdüren Subaru çevreci bir firma olarak sorumluluklarının farkında olduğunu gösteriyor.



Daihatsu Genel Müdürü Ali Haydar Bozkurt ve Pazarlama Müdürü Kanat Kale ile yaptığımız röportaj

Satışta, “İlk görüşte aşk” ve “Sıfır Müşteri Şikayeti” tekniği

Röportaj: Ayşin Uysal
ayşin@4x4freelife.com



Daihatsu Genel Müdürü Ali Haydar Bozkurt

Bir arabanın satış stratejileri için hangi faktörler ön planda yer alır sizce? Teknolojik üstünlük, fiyat avantajı, çevreci olması, yakıt avantajları mı? Peki tüm bunlara sahipse o araba, hangi strateji ön plana çıkar dersiniz? Hemen söyleyeyim: Daihatsu'nun satış stratejisi “İlk görüşte Aşk”a dayanıyor. Görülen o ki Daihatsu'lara hemen aşık olanların sayısı hızla artıyor. Tabii her aşk gibi, ilk ani hoşlanma duygusu zaman içinde, partnerinin mükemmel özellikleri karşısında güven ve saygıya dönüşüyor.

Peki başka bir soru: Tüketici olarak Satış sonrası ve Müşteri Hizmetleri, araba alırken ne kadar önemlidir sizce? Çok mu? O zaman sizi hemen bilgilendirmem lazım. Daihatsu, Müşteri Şikayetleri Departmanı olmayan bir firma. Şaşırdınız mı? Ben de şaşırmıştım duyduğumda. Daihatsu konusunda fikirleriniz mi değişecek. Orada durun ve neden Müşteri Şikayeti Departmanları olmadığını bir dinleyin önce: Hiç ihtiyaç duyulmamış.

Daihatsu 100 yıllık bir geçmişe sahip köklü bir Japon firması. İşe 1907'de gemiler için dev motorlar üretmekle başlamış, derken üç tekerlekli ilk otomobilini Japon tüketicilerin beğenisine sunmuş. Önce, Japonya'nın ülke gelenekleri ve gereksinimlerinden kaynaklanan “ufak” arabalar üretirken, dünyada değişen ihtiyaçlar ve öncelikleri sezen kuruluş “kompakt” araçlar üretmeye yönelmiş. Motor tasarlamaktan gelen

teknolojik birikimi ve deneyimi, dünya pazarını iyi koklayan tasarımcılarla birleşince ortaya giderek yükselen bir satış grafiği ve giderek gelişen bir imaj çıkmış. Daihatsu, şimdi üyesi olduğu Toyota Grup ile birlikte Dünya Liderliğine uzanan bir otomotiv firması. Türkiye Daihatsu ekibi de tüm enerjisini, bu hedefe uygun yapılanma ve ön çalışmaları tamamlamaya vermiş.

Daihatsu Genel Müdürü Ali Haydar Bozkurt ve Pazarlama Müdürü Kanat Kale ile yaptığımız röportajda Daihatsu'lar kadar, Akdeniz ülkelerindeki Pazar yapısından otomobil alım kriterlerine uzanan geniş bir yelpazede sohbet etme şansı buldum.

Akdeniz Ülkelerinin, uluslar arası yöneticilerin kabusu olduğunu bir kere daha öğrendim. Piyasanın kendine özgü kuralları ve ani değişimleri, yöneticilerin beklenmedik sorunlara karşı hızlı ve yaratıcı çözümler



üretebilmelerini gerektiriyor. Biz Akdenizliler bu konuda zaten şerbetliyken, uluslar arası firmalardaki yöneticiler için bu pazarın zor bir sınav olarak algılandığını ve bu sınavı aşan yöneticilerin farklı pazarlarda daha kolay organizasyon yapabildiklerini öğrenmek beni şaşırtmadı. Daihatsu'da beni şaşırtan şey ekibin arabalarına duyduğu koşulsuz güven oldu. Görülen o ki arabalar da bu güvene ihanet etmiyorlar.

Ayşin Uysal: İnsanlar alacakları arabaları nasıl seçiyorlar?

Ali Haydar Bozkurt: Bu günlerce konuşulabilecek bir konu. Çünkü satın alma kararına etki eden faktörler aslında ekonomik, sosyolojik ve psikolojik boyutları ile ciddi bir araştırma konusu. Üstelik bu faktörler zamana bağlı olarak da değişiyor. 10 yıl önce tercihte rol oynayan nedenler farklıydı, şimdi farklı.

AU: Alıcılar akılcı olarak, kendilerine gereken özellikleri alt alta sıralayıp, teknolojisi, fiyatı, benzin sarfiyatı şöyle olan bir otomobil mi istiyorum diye geliyorlar? Yoksa duygusal davranabiliyorlar mı satın alma kararında?

**Daihatsu'nun satış stratejisi :
"İlk Görüşte Aşk"**

AHB: İnsanların satın almak istediği araçla iletişimi çok önemli. Türkiye'de araba ailenin bir ferdi gibi algılanıyor. Bir çok insan var arabasına isim veriyor. Aracının bir kişiliği var, arabası ile konuşan, kaza yaptığı zaman arabasına, 'bir şeyin var mı?' diye soran var. Böyle duygusal bir ilişki var araba ile arasında. Karar aşamasında o duygusallık da devreye giriyor diye düşünüyorum.

AU: O zaman aracın dış görünümü ve genel çizgileri ön plana çıkıyor.

AHB: Tüketici artık çok bilinçli, her kriteri

dikkate alıyor, inceliyor, ama işin gerçeği dış görünüş satın almada en önemli faktörlerden biri.

AU: Galiba olay tam da hayalindeki kadını tarif eden adama benziyor. Hemen herkes dış görünüş önemli değil, önce dürüst, fedakar, uyumlu olsun der, halbuki illa da güzel bir kadınla evlenir. İlk görüşte aşk, öncelikle güzellikle ilgili sanırım.

AHB: Tam da buna yakın geliyor olaylar. İlk görüşte aşk satın almada en önemli faktör. Daihatsu da araba almak isteyenlerle o duygusal bağı en iyi yakalamış kuruluşlardan biri.

AU: Siz hangi Daihatsu'ya aşkıyorsunuz?

AHB: Şu an Terrios kullanıyorum. İşin gerçeği tüm modelleri çok seviyorum. Hani hangi çocuğunu en çok seversin diye sorarlara ya, öyle bir durumum var. Mesela, ailenin en küçüğü dediğimiz Cuore'miz var. İçi çok ferah ve şehir içinde o kadar rahat kullanılıyor ki, çoğu zaman kendi arabamı bırakıyorum, burada Cuore test araçlarımız var, eve onla dönüyorum.

AU: Daihatsu ile yollarınız nasıl keşitti?

AHB: 1967 doğumluyum. İşletme mezunuyum. 29 yaşında profesyonel çalışmaya başladım. Kısa bir ihracat firması deneyiminden sonra 1997 yılında Opel Türkiye'de otomotiv sektörüne geçtim. 6 yıla yakın bir süre burada farklı görevlerde bulundum. Satış Sonrası Hizmetleri Bölge Müdürlüğünde başladım. Bizim sektörde işin satış sonrası bölümünden gelmek bir ayrıcalık. Sonra Filo Satışlar Müdürlüğü yaptım, son olarak da İş Geliştirme Müdürlüğü görevini sürdürdüm Opel'de. 2003 Nisanında Daihatsu Türkiye'ye Genel Müdür olarak transfer oldum.

AU: Daihatsu Türkiye'de birkaç seneden beri faaliyet gösteriyor ama dünyada neredeyse 100 yıllık bir geçmişe sahip bir kuruluş, değil mi?

AHB: Evet, 2007'de 100. yılımızı kutlayacağız. Daihatsu 1907'de öncelikle motor üreten bir firma olarak başlamış Japonya'da. 1930 yılına dek sadece motor üretmiş. Şimdi de çok ağır iş makinalarında, büyük gemilerde Daihatsu motorları kullanılıyor. Ve Daihatsu motorun varsa korkma der gemiciler.





AU: Sonra Daihatsu dev motorlardan kompakt araçlara geçiş yapmış. İlgili çekici bir çizgi. Hangi aşamalardan geçmiş?

AHB: 1930'da Daihatsu'da ilk araç üretimine başlanmış. 1967'de Toyota ile ortaklık şirketin hayatında bir dönüm noktası olmuş. Toyota %51 ile Daihatsu'nun yönetimine katılmış, Daihatsu, Toyota Grup firması olmuş. Toyota 95'de Amerika'da prestijli yeni bir marka çıkarmak için Lexus'u da katmış çizgisine. Marka konumlaması açısından bakıldığında zaman zaman Lexus ile üst sınıfa, Toyota ile orta sınıfa, Daihatsu ile kompakt sınıfa hitap etmeyi amaçlamış. Daihatsu bugün Japonya'da ciddi bir pazara sahip, yılda 600.000'e yakın araç satıyor. İhracat rakamları ise bunun yaklaşık yarısı kadar. Ancak geçtiğimiz yıl yeni bir stratejik karar aldı Daihatsu. Buna göre, Daihatsu'nun dünya ülkelerindeki yaygınlaşmasına,

dünya markası olmasına yönelik yeni stratejiler oluşturuldu. Şu an Dünyada 141 ülkede operasyonu var Daihatsu'nun, ama bu ülkelerdeki satışların yükselmesine yönelik stratejilere göre, ürün yelpazesinin dünya ülkelerinin ihtiyaçlarına göre şekillendirilmesi, genişletilmesi yönünde kararlar var.

AU: Her ülkeye uygun aracın çıkartılması, ya da mevcut modellerin ülke şartlarına uygun adaptasyonları mı söz konusu?

AHB: Şu an onların zaten çalışmaları yapılıyor, Japonya'da toplanıyoruz hangi ülke ne tarz bir araca ihtiyaç duyuyor, bu veriler toplanıyor, geliştiriliyor, çizimler yapılıyor, prototipler üretiliyor. Hangi araçların hangi ülke şartlarına uyum sağlayacakları konuşuluyor. Mesela Türkiye için dünya ülkelerinde 30 yıldır satılan Delta ticari

modelimizi getirdik, Mayıs ayında yeni Sirion aracımız gelecek.

AU: Sirion özellikle Avrupa'daki satışlarınız ve yeni imajınız için anahtar konumda değil mi?

AHB: Sirion yeni start alan bir proje. Daihatsu'nun gerçekten sınıf atladığını gösteren bir ürün. Tam donanımlı, 4 airbag'li B segmenti bir araç. Zaten önümüzdeki yıl başından itibaren tüm dünyaya sunulacak yeni modellerle ve her yıl en az 2-3 ilave modelle Daihatsu'nun dünyada gelişme süreci izlenebilecek. Gelişme sürecinde pazarın ihtiyaçlarına göre kendi stratejilerimizi belirliyoruz. Daihatsu dünyadaki genel ihtiyaçlara göre model seçimi yapıyor, biz de Daihatsu Türkiye olarak buranın ihtiyaçlarına göre taleplerde bulunuyoruz. Bu talepler Daihatsu merkezde gerçekten ciddi bir şekilde dikkate alınıyor. Yeni ürünlerde bunun etkilerini görebiliyoruz. Zaman içerisinde ürün gamı çok geniş olacak, şu an bulunmadığımız segmentlerde, ürünlerimiz pazarda görülecek. Ticaride olsun, binekte olsun her yıl ilave edilen yeni ürünlerle kısa sürede farklı bir yelpaze ile ortaya çıkacağız.

AU: Türkiye'de kompakt araç pazarında sorun yaşadınız mı? Türkiye geleneksel olarak geniş, hatta ihtiyacından daha geniş alanlara talep gösteren bir tüketici kitlesine sahip. Hem arabalarımız hem evlerimiz bunun göstergesi. Daihatsu nasıl karşılandı bu piyasada?

AHB: Biz de tabii ülke olarak değişiyoruz. Avrupa'dan gelen her yenilik bize doğru akıyor, hem de 10 yıl geriden akıyor, artık birkaç ay geriden tüm yenilikler bizim yaşam alanımıza giriyorlar. Avrupa'da geçtiğimiz yıl B Segmentinin pazar payı artması %7 civarındaydı. Türkiye'de de bu artış yaklaşık %5 oldu. B Segmenti gelişmeye devam ediyor. Bizde eskiden şöyle bir durum vardı, çamaşır makinesi alacağınız zaman, diyelim 3 programlı var, 20 programlı var. Tüketici gidip olmuştuk 20 programlı olsun deyip, fazla para ödeyip çok programlıyı seçerdi, sonra da gidip sadece 2 programını kullanırdı. Artık ekonominin ve eğitimin getirdiği sonuçları yaşamaya başladık, tüketici artık daha bilinçli bir şekilde neye ihtiyacı olduğunu doğru tespit ediyor önce. Kullanamayacağı, ihtiyaç duymayacağı şeye para ödememeyi kural olarak benimsemeye başladı son birkaç yıldır Türk tüketicisi, bilinçlendi. Mesela B segmentindeki yükselmenin tipik nedenlerinden birisi budur. Bundan dolayı Daihatsu'nun Türkiye'de satışları iyi gidiyor. Avrupa'daki büyüme buraya mutlaka yansıyor. Yakında Avrupa'daki büyüme seviyeleri ile Türkiye'deki büyüme seviyeleri birbirine daha çok yaklaşacaktır.

AU: Şu an Türkiye'de en çok talep gören aracınız hangisi?

AHB: Terrios.

Ufak araç değil kompakt araç

AU: Zaten Dünyada da genelde büyük arabalardan ufak arabalara doğru bir kayma var.

AHB: Şehirleşme ile çok yakın ilgili bu olay. Şöyle düşünelim, İstanbul'da arazi taşıtı olsun, binek olsun büyük bir araçla, Taksim meydanına gittiğinizi düşünün, bir de kompakt bir araçla. Parkı kolay, trafikte kullanımı kolay, sizi daha az yoruyor, bütün bunları üst üste koyduğunda tüketici gerçekten bunları dikkate almaya başlıyor. Mesela bir çok kullanıcı için birinci arabayı, artı bir çok kullanıcı için ikinci arabayı. Çok büyük araçları olanlar da şehre giderken, sıkışık trafikte bulunacağı durumlarda kullanmak için kompakt bir araca ihtiyaç duyuyor. Bu tip aracın avantajını yaşamak istiyor. Benzin tüketimini düşünüyor. Bunların hepsi satın alma kararını etkileyen faktörler olarak lehimize işliyor.

AU: Bir de satın almada moda faktörü var. Bu aralar Dünya'da arazi aracı moda. Ama ilk başta sırf moda olduğu için, gerçekten ağır arazi şartları için üretilmiş 4 çekerlerle şehir içinde dolaşanlar, artık bu modanın daha yumuşatılmış şeklini, SUV'ları tercih ediyorlar. Moda şekil değiştiriyor.

AHB: Dünyadaki trend çok değişir tabii. Ama arazi aracı sınıfı da kendini o şekilde geliştiriyor ki, öyle farklı ürünler geliştiriyor ki, modanın geçmesine izin vermiyor. Arazi taşıtları biraz yumuşatıldı tabii, SUV segmenti ortaya çıktı. Binek araçlardaki tüm konfor ve teknolojik üstünlükler SUV'lara yansıtıldı. Benim şahsi fikrimce SUV modası öyle çabuk geçip gidecek bir akım değil. SUV segmentini, Off-Road mantığında tutmadıkları, devamlı konfor yükledikleri için, ilave teknoloji yüklendiği, tasarım olarak geliştiği için, hep cazip bir şeyler çıkıyor. Beğenilere ve ihtiyaçlara göre kendini modifiye etmesini ve tüketicide heyecanı canlı tutmayı başaran bir segment.

AU: Bu segment biraz kafa karıştırıcı, 4x4 arazi araçları, SUV araçlar, 4x4 binek araçlar hepsi birbirlerine karışmış. Öyle ki bazen tüketici teknik özelliklerini okumadan neyin ne olduğunu kolay kolay algılayamıyor.

Arazi araçlarının hepsinin 4 çeker özelliği var ama 4 çeker araçların hepsinin arazi aracı özelliği yok

AHB: Tabii bir Audi Quattro 4 çekeri alıp araziye çıkma şansı yok. Bu segmentte kendi içinde de sınıflamalar, bölünmeler var. Türkiye'deki satış haritasına ve coğrafi konuma baktığımızda, biz ağırlıklı olarak, dağlık, karlı yerlere satış yapmıyoruz. Büyük satışların döndüğü büyük pazarlarda, büyük illerde müşteri seçimine göre aslında birinci amaç, aracın 4 çeker özelliğinden öteye, hani arabanın o "arazi aracı" dediğimiz görüntüsü var ya, bu görüntü. Bu tip arabaya

binmek istiyor tüketici. Başta konuştuğumuz duygusal bağ devreye giriyor burada. Kullanıcı biraz bilinçlenince de 4x4 özelliğinin ve bu özelliğin araca kattığı kontrol kolaylığı ve sürüş güvenliğinin farkına varıyor ve bu özelliği kullanmaya, talep etmeye başlıyor. Bugün şehirde binek amacı ile 4x4 araca binen bilinçli tüketiciler, onun yol güvenliği ile ilgili performans özelliklerini ön planda tutuyorlar.

AU: Bir de yüksekte oturmayı seviyorlar.

AHB: Evet bu hem bayan hem erkek sürücüler için geçerli, güvende hissediyorlar, yüksekte olunca. Hem böyle bir psikolojik yaklaşım var; bir de yükseklik, trafikte seyrederken önünüzde birkaç aracın ötesini görebilmek gibi bir avantaj sunuyor. O nedenle tercih ediliyor.

AU: Sizin üretiminiz Japonya'da 3 tekerlekli araçlarla başlamış. Sanırım araçlarınızın boyutları Japonya'nın gerçeklerinden de etkilenmiş. En azından ilk başta.

AHB: Tabii Japonya ülke olarak fazla alanı olmayan bir ada ülkesi. Japonların hem evleri hem arabalarında, mekanı en efektif şekilde kullanma mecburiyetinin izleri görülüyor. Araçtaki her yeri en uygun şekilde kullanmak, çevre bilinci, enerji tasarrufu, vergi avantajı gibi konular da üst üste gelince kompakt araç Japonya için vazgeçilmez olmuş. Daihatsu'nun da teknolojik deneyimi fazla. Motor üretiminden gelmesinden kaynaklanan deneyimini, en fazla gücü üreten, en minimal yeri kaplayan motorlar üretmede ve kompakt araç üretmede yönlendirmiş. Çok düşük hacimli motorlarda iyi güçler üretmeyi başarıyor. Bugün motor güçlerimize baktığı zaman bir çok insan şaşırıyor. 1.3 motor 102 beygir motorumuz var, 1 litre - 59 beygire çok şaşırıyorlar ama, 1 litre - 75 beygirimiz geliyor. Turbolarda 1.3 motorda 130 beygirimiz var. Japon anlayışı bugünkü şartlar için çok yararlı bir sonuç getirmiş: Her şeyi en verimli şekilde kullanmak. En ufak yerde en büyük gücü sağlamak.

Bugünde yaşıyıp geleceği hayal eden bir sektör. Hep 10 yıl sonrasında yaşayan bir sektör

AU: Biraz önce farklı segmentlerde farklı modellerle tüketiciyi şaşırtacağınızın ip uçlarını verdiniz. Daihatsu'nun çizgisi hep kompakt araçlar mı olacak gelecekte de?

AHB: İlave yeni ticari araçlar var. Sedan araç talebimiz var, dizel motorlu araç talebimiz var. Bunların hepsinin üzerinde çalışılıyor. Önümüzdeki yıllarda hepsini teker teker göreceksiniz. Bunlar daha geçtiğimiz yıl başlatılan bir stratejinin sonuçları, biliyorsunuz biz karar verip düğmeye bastığımızda, aracın üretim bandından çıkması 2 yıl. Yani bugün şu arabayı yapalım dedinizde 2 yıldan önce banttan o arabayı alamıyorsunuz. Şimdi biz bu çalışmaların sonuçlarını 2006'dan itibaren görmeye



Pazarlama Müdürü Kanat Kale

başlayacağız. Çünkü 2003 sonunda, 2004 başlarında start verildi bu çalışmalara, 2006'da gelecek yeni anlayışa uygun araçlarımız başlayacak, 2007'de de devam edecek. Her yıl böyle 2 ya da 3 yeni araçla, ilave modellerle bizim pazarımızın da ihtiyacına uygun farklı segment araçlarımız olacak.

AU: Hep bir kaç yıl sonrasında yaşıyorsunuz. O dönemin sosyal, ekonomik şartlarını, trendlerini şimdiden tahmin edip bilmediğiniz bir geleceğe yönelik araçlar tasarlıyorsunuz ve üretmek için düğmeye basıyorsunuz. Ticari anlamda bundan büyük cesaret yok sanırım.

AHB: İşte Otomotivde en büyük sıkıntılardan biri bu. 2 yıl sonrasını, 4 yıl sonrasını düşünüyorsunuz, bir de o arabayı çıkarttıktan sonra aracın yatırım dönüşümü vardır, bu da 5-6 yıldır. Yani üst üste koyduğunuzda 10 yıl sonra o araba pazarda beğenilecek mi? Uygun olacak mı genel çizgilere? Bunların hepsini düşünmek durumundasınız. Deneme yanılma şansınız yok.

AU: Çok zor karar. Toplum 10 yıl sonra neye ihtiyaç duyacak? Ekonomik yapı ne düzeyde araçları almaya uygun olacak? Psikolojik olarak insanlar araba kavramına ne yükleyecekler? Satın alma kararları neye göre değişecek? Hangi değer, kaç gram katılacak arabaya?

AHB: Bütün bu etkenlerin dizayn stüdyoları tarafından hassas bir şekilde dikkate alındığını söyleyebilirim. Bu departmanlarda çok sayıda kişi çalışıyor. Bu işte en iyi beyinlerin fikir ürettiği, ciddi bir mühendislik, teknoloji ve know-how'ın döndüğü, kolay kolay da kimsenin içeri adım atmadığı bölgeler bu departmanlar. Çok yüksek seviyede gizlilik vardır. Başka departman müdürleri giremez yani içeri.



AU: Doğru ama, bir de bakıyoruz farklı firmaların yeni çıkan tüm modelleri nedense birbirine benziyor. Telepatik bir bağlantı mı var arada, laf taşıma mı yoksa aynı verilerle yönlendirilen ekipler aynı sonuçlara mı varıyorlar?

AHB: Tabii bakılan kriterler var. O dönemin sosyo ekonomik kriterleri ne olacak, aile yapısı ne olacak, eğitim, gelir nasıl olacak hep senaryolar tasarlanıyor. Bugün de piyasada dolaşan arabalar zaten 8 sene önce dizayn edilmiş arabalar. Baktığınızda birbirine çok yakın olduğunu görüyorsunuz. Sonuçta tüm ekipler o dönem yapılmış araştırmaları, raporları kullanıyorlar, aynı kaynaklardan yararlanıyorlar, benzer şekilde akıl yürütüyorlar.

Tüm arabalar birbirine benziyor. Gelecekte ne olacak?

AU: Ama bu durumun bir sakıncası var, tüketici olarak bir şikayetimi dile getireyim: Tüm arabalar birbirine benziyorlar. Bazen yanımdan geçen bir aracın hangi marka olduğunu anlamam için öndeki amblemine bakmam gerekiyor.

AHB: Evet, özellikle aerodinamik zorunluluklar da araba tasarımlarını belli bir yöne doğru çekti. Bu da bazen farları ya da radyatör ızgara şekilleri hariç onları birbirinin aynı forma getiriyor. Benim fikrim bu

yaklaşımın da ilerleyen yıllarda değişeceği, araçların daha çok kişilik kazanacağı, birbirlerinden farklılaşacağı yönünde. Çünkü beş aşağı beş yukarı hepsi aynı yakıt ekonomisini, konforu, standart güvenlik donanımlarını, satış sonrası hizmetleri sunuyorlar. Araba alan kişiler alacakları araçla daha özel bağlar kurmak istiyorlar. Bu bağ için arabanın dış görünümü çok önemli.

AU: Daihatsu'nun 2004 satış rakamlarının 1 milyona yaklaştığını biliyorum. 2005 hedefiniz de bu 1 milyonu geçmek.

AHB: Aslında Grup olarak 2010 yılı için önümüzde net bir hedef var. Şu an biliyorsunuz Toyota Grubu olarak, Dünya ikincisiyiz, Ford'u geride bıraktık, önümüzde GM var. Şimdi GM'i zorlamaya başladık, 2010 yılında grup olarak Dünya birinciliğini yakalamayı hedefliyoruz. Stratejilerimiz hep bu hedefe yönelik. Bu hedefe ulaşmada Daihatsu'nun ciddi bir katkısı olacak. Çünkü Toyota zaten bir çok pazarda yer alıyor. Lexus biliyorsunuz Amerikan pazarı ağırlıklı, dünya liderliğini taşıyacak, etkileyecek kadar büyük volümü yok. Volüm Daihatsu'dan gelecek, bundan dolayı Daihatsu'nun önü açık, yani 5 sene sonra Daihatsu'nun dünyada ulaşacağı rakamlar şu demektir, yerel marketlerin dışındaki marketlerdeki satışların artması demektir. Bunun için ne gerekiyor? Müşterinin talep göstereceği ürünlerin pazarlara sunulması gerekiyor. Bu anlamda

da biz, biraz heyecanla bekleme sürecindeyiz. Tabii ki Türkiye'de beklerken çok fazla şey yapıyoruz, hazırlıklarımız sürüyor, Eylül 2003'de başlayarak 1.5 senedir yeniden yapılanma sürecine girdik. Türkiye içindeki her anlamda organizasyonumuzu yeniden yapılandırıyoruz. Distribütörlüğümüz, bayi ağımız, çalışma anlayışımız bütünüyle değişiyor, çalışanlarımız geliyor, değişiyor, hizmet ve kalite standartlarını yeniden oluşturuyoruz, eğitimlerimiz başladı. Tüm bu hazırlıklar, birkaç sene içinde satışlar hedeflediğimiz noktaya geldiğinde, bunu kaldıracabilecek, müşteriye doğru kucaklayabilecek bir sistemimiz olması için. Şu anda yapılan bu çalışmalar ile, yurt dışındaki gelişmeler de doğru zamanda eşleşirse, Türkiye'de de Dünyada olduğu gibi istediğimiz yere geleceğimizi düşünüyoruz.

AU: Bence Toyota Daihatsu'yu bünyesine katarak ileri görüşlü doğru bir karar vermiş. Hem güçlü olmadığı bir segmentte boşluğunu doldurmuş hem de 40 – 50 yıl sonrası için en uygun, kendisine en çok artıyı getirecek bir ortak sahibi olmuş

AHB: Doğru. Şu an gelecek kompakt araçlarda gibi görünüyor. Bu açıdan Daihatsu Toyota grubunun satışlarını yükseltmede en etkili faktör olacak.

AU: Daihatsu'nun Türkiye'de yatırım planı var mı?

AHB: Şu an Daihatsu Avrupa içinde üretim yapmayı planlıyor. Hangi ülkede olacağı henüz belli değil, ama biz Daihatsu Türkiye olarak yatırım kararı verilecek 5 ülke arasında yer alma konusunda adımlar attık, şimdi o 5 ülkenin içindeyiz. Tabii ki Daihatsu için seçim bir çok etkene bağlı, avantajlar da var dezavantajlar da. Bu konuda gelişmeleri önümüzdeki zamanlarda birlikte takip edeceğiz.

Nereye kayboldu Daihatsu'nun arazi araçları?

AU: Ben aslında bir Off-Road'cu olarak 4 çeker arazi araçlarından SUV'a dönüşen çizginizi biraz üzüntüyle takip ettim. Rocky ile başlayan sonra Feroza ile devam eden bir 4 çeker arazi aracı geleneğiniz vardı. Feroza da bir çok açıdan başarılı bir arazi aracıydı. Sonra bu segment birden yok oldu üretiminizde. Nedeni neydi bu kararın?

AHB: Buradaki kararın altında yatan biraz da dünya pazarlarındaki trendi yakalamak. Dünya pazarlarında artık SUV ön plana çıkarken, bu trendi yakalayıp, bu kesime hitap eden, fiyat olarak avantajlı, teknolojik olarak sorunsuz bir SUV yaratmak bence akıllıca olmuş Daihatsu için. Bu tarz bir aracı kullanmak isteyen ama sürekli Off-Road yapmayan ciddi bir kesim var. Sadece Türkiye'de değil dünya genelinde başladı bu akım biliyorsunuz. Bu kişiler için, onların alım gücüne uygun böyle bir kompakt 4x4 araç üretilmiş. Bu araç kullanalar tarafından çok beğeniliyor, arazi performansı da çok beğeniliyor. Kendi tecrübelerimizden de biliyoruz. Geçen sene 4 kez zincirsiz ve kar lastiksiz Uludağ'a çıktım, otomatik vitesli Terrios'la. Bütün araçlar jandarma tarafından sağa çekilip zincir taktırılıyordu. Ben yüklü araçla, üstelik içinde dört kişi ile sorunsuz çıktım. Diferansiyel kilidini bile kullanmam gerekmedi. Bir diğer seferinde araba bile çektik. Kara saplanmış arabayı, zincirsiz, patinajsız rahatça aldık oradan.

Terrios Club

AU: Off-Road'cu olarak Terrios kullanıcılarından umutluyum. Sürekli dört çeker, merkezi diferansiyel kilitli bir araç. Bu tarz bir aracı kullanan kişiler eminim devamlı Off-Road hayal etmeseler de, illa ki bir yoldan çıkma dürtüsüne sahipler benim teorime göre. Siz nasıl görüyorsunuz Terrios'cuları? Onları organize etmek, bir araya toplamak, geziler yaptırmak gibi bir fikriniz var mı?

AHB: Bizde de böyle bir hazırlık var. Şu an planlamaları sürüyor. Biz de kendi içimizde böyle bir Fan-Club tarzı bir şey düşünüyoruz. Hazırlıklar var, Terrios sahiplerinden biraz vakit istiyoruz. Gelecek sene hayata geçireceğimiz bu projeyi sanırım. Çünkü işin sadece reklam tarafı değil önemli olan; orada bir ekip, bir aile havası oluşuyor, onun da çok güzel geri dönüşlerini alıyoruz. İnsanlar birlikte bir şeyler yapmaktan, aidiyet

duygusundan da hoşlanıyorlar.

AU: Zaten en güzel satış reklamla değil, araçından mutlu sürücülerin birbirleri ile yaptıkları sohbetlerle dedikodularla oluyor sanırım.

AHB: Evet Daihatsu'nun o anlamda güzel bir dedikodu ağı tarafından sarmalandığını söyleyebiliriz. Tercihlerinde insanlar tabii ki birbirlerini etkiliyorlar, deneyimlerini paylaşıyorlar.

Yeni Sirion hakkında ilk yorumlar

AU: Sizin araçların bir de inanılmaz çevreci olduklarını biliyorum. Avrupa'nın 2009 için arabalarda zorunlu tuttuğu CO2 emisyon oranına şimdiden ulaştınız.

AHB: Daihatsu'nun bu konuda çok hassas olduğu doğru. Ve araştırmalarının çoğu da çevreci arabalar üretmeye yönelik. Yeni Sirion bu anlamda ciddi bir öncü olacak. Lansmanı Mayıs ayında yapılacak ama, ilk kez yeni Sirion hakkında konuşuyoruz. Daihatsu'nun Sirion'da elde ettiği sonuçlar diğer araba üreticileri tarafından kıskanılıyor. 2006'da gelecek olan yeni Sirion, Euro 4 motor ve emisyon katsayısı 138. Halbuki Avrupa'nın 2009 için hedeflediği eşik 149.

AU: Otomotiv firmalarında, Dünya kaynaklarını en uygun şekillerde kullanmak ve kirlenmeyi minimuma indirmek için yoğun bir çalışma var. Mazda Japonya'da hidrojen sistemli araçlar üzerinde deneyler yapıyor. Hibrid araçlar çok popüler olmaya başlıyor.

AHB: Toyota zaten yeşil teknolojiyi uygulayan şirketlerin başında geliyor. Oscar töreninde de "Kırmızı halı yeşil araba" sloganı ile tüm sinema sanatçıları yeşil Toyota'larla geldiler. Zaten teknoloji ve çevre ister istemez zorluyor sizi. 10 sene önce petrol ürünleri dışında seçeneklerden bahsetmek bilim kurgu olarak karşılanırdı. 15 yıl sonra belki sürücüler araçlarına su dolduracaklar, araba suyu kendi ayırıştırarak, enerjiye döndürecek.

AU: Nereye gidiyor araba teknolojisi? 15 yıl sonra neler olacak sizce?

AHB: Az önce araba tasarlanırken bir çok açıdan dikkat edilen hususlar var dedik, dünyadaki enerji kaynaklarının azalması da zorlayıcı faktörlerden biri. İlerde ne olacak denildiğinde uçan arabalardan bahsederdi eskiden insanlar, artık bu düşünce şekli kalmadı. Farklı öncelikler var. Birincisi araçların küçülmesi gerekiyor. İstanbul trafiğine çıkın %80 tek başına bir şoförle giden araçları görürsünüz. Mevcut şeritleri ikiye bölüp iki kişilik araçlar yapsanız trafiğin ne kadar rahatlayacağını hayal edebilirsiniz. Motosiklet gibi giden iki kişilik araçlar. İşin bir de enerji tarafı var. Gerçi dünya petrol rezervlerinin ancak üçte birinin kullanıldığı söyleniyor ama, dünyadaki otomobil sayısındaki artış oranına baktığınızda o kalan

üçte iki bir 50 yıl daha idare eder mi ciddi soru işaretleri var. Tüm bunları üst üste koyup düşünmek gerekiyor, sonuç otomobillerin küçülmesi ve iki kişilik otomobillere doğru gidiş gibi geliyor bana.

Müşteri şikayeti sıfır olan bir marka

AU: Türkiye'ye hangi tarihte geldiniz?

AHB: Daihatsu 1980 öncesi münferit ithalatçılarla başlamış. 1998'de biz bir önceki distribütörden devraldık. Genel stratejiye paralel bir iç yapılanma yürütüyoruz. Birkaç ay sonra gelecek Sirion'dan itibaren Daihatsu'nun dünya anlayışının, stratejisinin değiştiğini, bu değişimin ekibe de yansımaları görülecekler. Bunu bir an önce tamamlamak için uğraşıyoruz ve heyecanla bekliyoruz. Birkaç yıl içinde Daihatsu pazarda hak ettiği seviyelere ulaşmış olacak. Sorunsuzluğumuza çok güveniyoruz. İki yıldır bu markada görev yapıyorum neredeyse hiç müşteri şikayeti ile karşılaşmadım diyebilirim. Hala bir müşteri şikayeti departmanımız yok. Her yıl bütçeye koyuyorum, ama şikayet olmadığı için biraz atıl bir yatırım olacağı düşüncesi ile bir türlü uygulamaya geçmiyor. Bu bütçeyi de, Fan Club tarzı çalışmalar, müşteri analizleri gibi alanlara kaydırıyoruz. Bu bizi çok güçlü kılıyor. Sokaktaki herhangi bir Daihatsu sürücüsünü durdurun sorun, iddia ediyoruz hepsi araçından memnun olduğunu söyleyecek.

AU: Satış rakamları önemli ama, müşteri memnuniyeti de en güçlü yatırım değil mi?

AHB: Tabii bizim çok müşterimiz var aracını yine Daihatsu ile değiştiren ve ailesine araba alacaksa Daihatsuyu tercih eden. Bu bizim için çok önemli, bu doğru adım demek. Bu özelliğimiz de bize güç ve inanç veriyor geleceğe yönelik. Bir marka arkasında iyi izler bırakarak yürüyorsa, kartopu gibi büyüyecek diye düşünüyoruz.

AU: Kaç yılda bir değiştiriyor insanlar arabalarını?

AHB: 4-5 yıl önce 5-6 yıldır. Şimdi 3 yıla düştü. Aracı garanti süresi kadar kullanmak, sonra yenilemek psikolojisi ağırlıkta. İkinci elde, aracın değerinin en uygun oturduğu dönem 3. yıl. Yani 3. yılda sattığınızda hem ikinci el satışından kazanıyorsunuz hem de üzerine biraz fark koyarak sıfırı ile değiştirme ve tekrar garantisi olan bir araba alıp kullanma şansınız oluyor.

AU: Araç sattığınız her sürücünün 3 yıl sonra tekrar araba alması tüketiciyi memnun etmek ve memnun tutmanın önemini bir kez daha ortaya koyuyor.

AHB: Onlar müşterimiz değil konuklarımız zaten.



Eyvah battık..! Hadi vinçleyelim

Ümit Çukurel
umitcukurel@4x4freelife.com

Vincimi taktırdığım ilk gün, ormanda aşağı yukarı akşam saat sekize kadar uzanan bir batma macerası yaşamıştım. Kurtulduğum zaman da aklıma gelen ilk düşünce, “Neyse ki bugüne kadar böyle batmamışım” olmuştu. Gerçekten geriye dönüp de, yoldan çıkmaya başladığım ilk günler aklıma geldiğinde; o zamanlar nasıl bir cesaretim varmış ki sadece çamur lastiklerime güvenip ormanın altını üstüne getiriyor ve problem yaşamadan dışarı çıkabiliyordum, diye düşünmekten kendimi alamıyorum. Hele hele vincimin de takılı olduğu belirli birkaç arazi tecrübesinde yaşadığım saatlerce süren “kurtulamama” uğraşları da bu düşüncemi güçlendiriyor.

Daha önceki yazılarda kısaca değindiğim vinç konusunu, bu ayki yazımda biraz daha detaylandırmak istiyorum. Bu konuda, bir vinç alıp 4X4’ümüzün önüne taktırmaktan daha fazla bir şeyler bilmek gerektiğine inanıyorum. Dikkate almamız gereken konular arasında vinç seçiminden montajına, kullanımından bakımına kadar birçok başlık var. Daha önce de çeşitli vesilelerle dile getirdiğim gibi, vinçler araçlarımızın önünde küçük bir mekanizma gibi görünseler de, araç ağırlığını veya bir-iki katını battığı çukurdan söküp alabilecek güce sahiptirler. Kısacası, vinç kullanımı kolay ama bazı kurallara uyulmadığı takdirde de çok tehlikeli olabilecek bir işlemdir.

Alacağınız vincin gücü, araç ağırlığının en azından 2 katı olmalıdır.

Doğru vinç seçimi, ileri bir tarihte vincim var diye güvenle girdiğiniz çamurdan, bir traktör eşliğinde çıkmamanızı garanti edecektir. Vinçlerin belli bir gücü vardır,

fakat sınırları çok zorlandığı takdirde hem kendilerine hem de araca çok kısa sürede “pes” dedirtebilecek yapıya sahiptirler. Bu yüzden vincin seçimi, ileriye dönük ve dikkatli yapılması gereken bir harekettir. Bu seçimi yaparken önünüzde iki seçenek bulunmakta: Ya genel kabul görmüş çoğunluğa kulak verirsiniz veya kendi hesabınızı kendiniz yaparsınız. Kendi hesabınızı yapıyorsanız, ilk kriteriniz aracınızın ağırlığıdır. Bu konuda benim tavsiyem, alacağınız vincin gücünün, en azından araç ağırlığının 2 katı olması gerektiğidir. Unutmayın, eğer 4X4’ünüz yola devam edemiyorsa buna engel olan her ne ise, aracınıza karşı uygulanan bir kuvvettir ve muhtemelen de ağırlığının ağırlık katıyordur. Yani hiçbir zaman – eğer araç bozulup da asfaltın ortasında kalmadıysa – vinç sadece aracın kendi ağırlığını çekmez, aslında aracı bir kütlenin üzerinde sürükler; zaten bir engel yoksa aracınız neden dursun ki?

Buna göre 4X4’ünüzün 2 ton olduğunu farz edersek, almanız gereken vinç tek sıra



halatta yaklaşık 4 ton çekme kapasitesine sahip olmalıdır.

Hidrolik, elektrikli ve PTO vinçler

Vinçleri hidrolik, elektrikli ve PTO vinç olarak üçe bölersek, benim seçimim, her ne kadar diğerlerine göre çok daha fazla eksi yanı olsa da, montaj basitliği açısından elektrikli vinç oldu. Elektrikli vinçler motor ısınmalarına karşı çok duyarlıdır ve çok gürültülü çalışır, buna karşılık hidrolik vinçlerde ısınma sorunu yoktur ve sessiz çalışırlar ama karmaşık hortum ve pompa sistemleri gerektirir. PTO vinçler en sıkıntısız olanlarıdır fakat bunun için aktarma sisteminde alt yapı olması gerekmektedir.

Bir elektrikli vinçte, solenoid kutusu yani kontrol kutusu mevcuttur. Bu kutu bazı modellerde vincin yapısına dahil, izole bir şekildedir, bazılarında ise ayrı bir kutu halinde bulunur. Bu yapıların performansa hiçbir etkisi yoktur, vinci monte edeceğiniz yerdeki mevcut boşluğa göre tercihinizi yapabilirsiniz. Bu vinçler bir motordan ve tabii ki bütün redüksiyonun meydana geldiği dişli kutusundan oluşurlar. Vincin çelik halat tamburunun önünde rulolu ağız olması, size daha dik açılarda halata zarar vermeden çekim yapma imkanı verir. Vinci kullanmamızı sağlayan uzaktan kumandayı da unutmayalım.

Vincinizi seçtiniz, sırada vincin montajı var.

Her neyse vincinizi aldınız; bol çamurlu geziler diliyoruz ama maalesef işiniz daha bitmedi. Sırada bu yaklaşık 50 kiloluk makineyi 4X4'ünüzün önüne monte etmek var. Bu çok nazik bir iştir, çünkü yapacağınız

aparatin yeri ve duruşu size arazide çok şey kazandırabilir veya kaybettirebilir. Şaseye monte edilmiş, çok sağlam ve kalın, muhtemelen saç malzemeden imal edilecek bir aparat işinizi çok iyi görecektir. Bunu yaparken dikkat etmeniz gereken ilk nokta sağlamlıktır. İkinci nokta ise aracın yaklaşma açısını çok bozmamasıdır. Aparat, vincin mümkün oldukça yüksekte ve aracın ön ızgarasına yakın olmasını sağlayacak şekilde tasarlanmalıdır. Bu sayede bir tepeye daha dik bir açıyla yaklaşabilir, inerken de daha rahat, dik bir iniş yapabilirsiniz. Vincin görünür bir yerde olmasının bir başka faydası da, batmış olan aracınızın vincine ulaşabilmek için derin çamurda zor jimnastik hareketlerine girişmenize gerek kalmamasıdır.

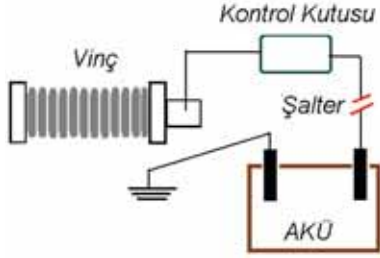
Üçüncü ve yine önemli bir nokta ise, bu aparatın mümkün oldukça hafif olması; yani en sağlam ve en hafif olacak şekilde bir şekilde tasarlanmasıdır. Çünkü, aparatla beraber 70 kilolara yaklaşan ve aracın önüne yerleştirilen ekstra bir ağırlık, aracın tüm dinamiğini bozabilir ve sizi ön süspansiyon sistemini geliştirme mecburiyetinde bırakabilir. İşin doğrusu, aslında bunu yapmanız da gerekir.

Son zamanlarda bu sporun biraz daha fazla sevilmesi ile 4X4 araç ithalatçısı firmalar orijinal ekipman olarak da bu aparatların satışını aksesuar olarak yapmaktalar. Ancak bazı kullanıcılar araçlarının önünde her zaman bir vinç olmasını tercih etmezler. Bu durumda, ilave bir aparat sayesinde istedikleri zaman vinci söküp takmalarına olanak sağlayan, çabuk monte-demonte bir aparat kullanırlar. Bana sorarsanız, vincin ağırlığını düşününce demonte bir vinci pek

tercih etmezdim. Fakat hem arka hem de öne vinci takabileceğiniz bir uygulama olursa o zaman iş değişir. Bu yararlı uygulama ile, birazcık yük altına girerek, birçok hendekten tek başınıza kurtulabilirsiniz..

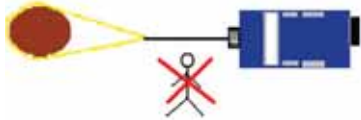
Sırada bağlantıların yapılması var, elektrik bağlantılarını yaparken tavsiye edebileceğim atlanmaması gereken bir nokta, akü ile vincin kontrol kutusu arasına bir şalter konulmasıdır. Çok zor durumlarda vincin enerjisini bu şalterden kesebilir, akü kutbunu sökmekle uğraşmazsınız.





İyi batmalar, ama dikkatli bir şekilde...

Aracınızı vinç kullanarak kurtarıırken dikkat etmeniz gereken, aslında herkes tarafından çok da iyi bilinen hususlara geldik: İlk olarak güvenlik; çekim işlemi sırasında veya çelik halat gergin durumdayken kesinlikle üzerinden atlamayın, yanında durmayın. Eğer bu gezide yolcu olarak bulunan birileri varsa ve araç dışındalar ise, araç pilotu olarak işlemi uzaktan izlediklerinden kesinlikle emin olunuz. Bu çok önemlidir, çünkü böyle bir ortamda meydana gelebilecek en yakın tehlike halatın kopmasıdır ve gergin bir çelik halat koptuğu anda bir kurşun gibi hızlı hareket eder, önüne çıkan her şeye zarar verir. Halatın kopması sonucu oluşabilecek başka bir tehlike de, aracın hızlı bir şekilde başladığı yere geri düşmesi ile arkada duran birilerini yaralamasıdır. İşte bu nedenle vinç işlemini mümkünse kumandayı kendiniz kullanarak yapın. (İşte bu nedenle kabine rahat ulaşabilmesi için, kumandaların kabloları uzundur.)

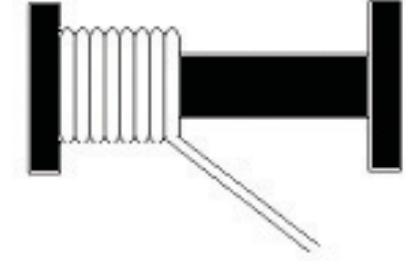


En basit güvenlik kuralından sonra ikinci kademe önem arz eden ve hem güvenlik hem de doğayı koruma açısından önemli bir başka husus ise ağaçlarda vinç kullanma sırasında dikkat edilmesi gereken kurallardır. Eğer kendimizi kurtarmak için bir ağaç kullanacaksak, vincin halatını doğrudan ağacın gövdesine sarmak çok yanlış bir uygulamadır. Çelik halatın kancasını ağacın etrafına sardığımız “sapan” olarak tabir edilen polyester bantları kullanarak sabitlememiz gerekmektedir. Direkt olarak teli ağacın etrafına dolamak hem telin ömrünü kısaltacak, hem de ağaca ciddi bir zarar verecektir. Sapanı doladığımız ağacın gövdesinin yükü kaldıracak sağlamlığa sahip olmasına ve sapanı mümkün olan yere en yakın seviyeye getirmeye dikkat etmeliyiz. Yanlış yerleştirilmiş bir sapanın, aracın tepesine incek bir ağaca sebep olacağını ve bunun ne doğanın ne de bizim hoşumuza gitmeyeceğini kesinlikle söyleyebiliriz.

Sapanların iki ucu halka şeklindedir, fakat vincin kancasını direkt olarak bu halkalardan geçirmenizi mecbur kalmadıkça tavsiye etmiyorum; bunun için “mapa” tabir edilen kilitleri kullanmak en doğru ve sağlam çözümdür.

Vinç halatının kullanım sonrası düzgün bir sıra ile sarılması da çok önemlidir; işte burada vincin konumu ön plana çıkar. Vinç eğer görünür bir yerdeyse halatın muntazam bir şekilde sarıldığını daha kolay kontrol edebilirsiniz. Çelik halat mümkün olduğunca gergin sarılmalıdır; gevşek halat sıralarının birbirinin altına dolaşması, halatı açma sırasında düğüm olmasına sebep olabilir. Eğer halat üst üste binerse bir sonraki çekme işleminde birbirini kırmalarına sebep olabilir. Bütün bunlar sizin tam vince ihtiyacınız olduğu anda vinçsiz kalmanıza sebep olacaktır.

Bazen kurtarma sırasında mesafe uzak olabilir ve vinç halatını çok fazla açmak zorunda kalabiliriz, sorun değil. Bu durumda dikkat etmeniz gereken önemli nokta tamburun üzerinde en az 7-8 sıra halat sarılı olmasıdır. Aksi takdirde halat tamburun flanşına takıldığı noktadan kopabilir ki bu son derece zayıf bir bağlantıdır.



Bağlantı noktaları

Aracımızdaki vinci kendimizi kurtarmak kadar, başka bir aracı kurtarmak için de kullanabiliriz. Bazı durumlarda aracın aktarma organlarını çok fazla zorlamak yerine, bu yolu tercih edebiliriz. Bu durumda dikkat etmemiz gereken en önemli husus bağlantıyı yaptığımız noktanın sağlamlığıdır. Birçok araç üzerinde, çekme noktası ve kurtarma noktaları vardır, fakat hepsi aynı sağlamlıkta değildir. Çekme noktaları sadece yolda aracınız bozulduğu zaman başka bir araç tarafından çekilmeniz için, kurtarma noktası ise battığı yerden çıkabilmesi için kullanılacak bir noktadır ve bazı 4X4’lerde bunlar orijinal olarak bulunmaz. Arkada bulunan çeki demirleri yeterince sağlamdır, ama ne yazık ki genelde sorun ön tarafta olur. Bu sorunu da vinç aparatının üzerine takacağınız bir kanca veya mapa ile aşabilirsiniz, bu sistem hem ileride anlatacağım makara sistemini kullanır hem de vincinizi kullanmadığınız durumda sizi başka bir aracın çekmesine imkan verir. Fakat çektiğiniz araçta bu noktalardan yoksa işiniz zorlaşabilir. Bu kontrolün araziye girerken yapılması bir çoklarına abartı gelebilir ama gerekli bir önlemdir.

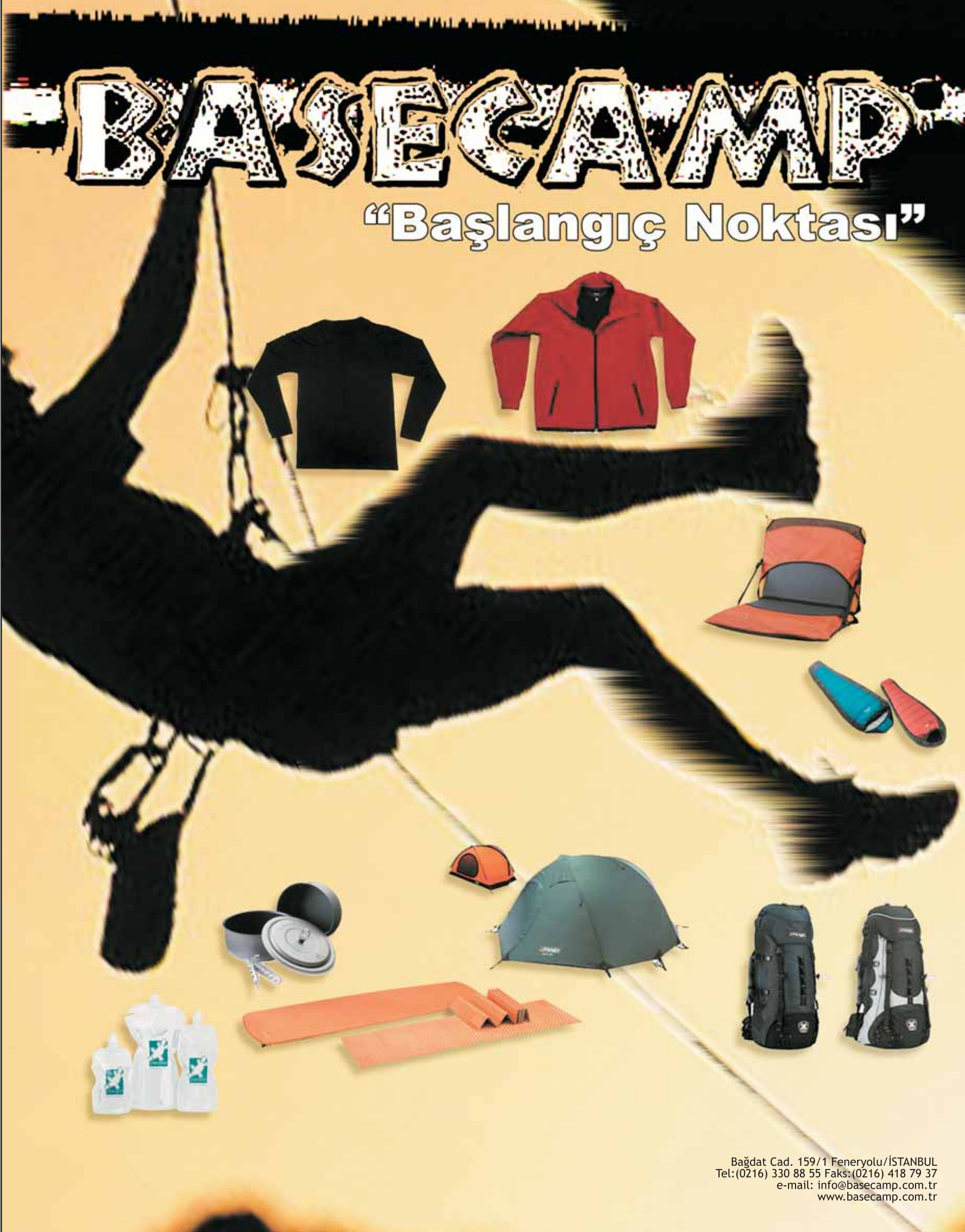
Önümüzdeki ay sizlere çeşitli vinç kullanma stillerinden ve diğer gerekli ekipmanlardan bahsedeceğim. Umarım sizler de bu arada kendinize uygun vinci edinmiş, hem de monte ettirmiş bile olursunuz. Şimdilik hepinize keyifli bir Nisan ayı diliyorum.

Ama son olarak 20 Mart pazar günü talihsiz bir trafik kazasında hayatını kaybeden sevgili dostum Kerem Dörter’i az da olsa sizlerin huzurunda anmak istedim. Arazide kullandığı K5 ile, sağa sola kaçarken bizlere, metrelerce uzağa çamur sıçratabilen, Yedigöller yolunda bize üç araba birbirine bağlı olarak aşağı inme tecrübesi yaşatan ve daha nice güzel ve eğlenceli maceraya beraberce imza attığımız sevgili arkadaşımıza buradan elveda demek istiyorum; “Yolun açık olsun dostum, seni ve neşeli halini hiçbir zaman unutmayacağız”.



BASECAMP

“Başlangıç Noktası”





Keyifli bir Macera Yarışı

Türkiye’de ilk defa çetin kış koşullarında gerçekleşen Salomon Macera Yarışı sporseverlere unutulmaz bir hafta sonu yaşattı.

Yarışmak hiç bu kadar keyifli olmamıştı...

Dünyada büyük ilgi gören ve Türkiye’de ilk defa ağır kış koşullarında gerçekleşen SALOMON Adventure Challenge Kış Etabı, 26-27 Şubat 2005 tarihlerinde, eğlenmek, stres atmak, macera dolu ve farklı bir hafta sonu geçirmek isteyen outdoor tutkunlarının katılımıyla, İzmit Kartepe The Green Park Otel’de gerçekleşti.

Salomon sponsorluğunda Rowersport tarafından organize edilen yarışa, ikişer kişilik ekiplerden oluşan toplam 16 takım katıldı. Kendilerine verilen 1:25000 topografik haritalardaki kontrol noktalarına, belirlenmiş olan spor disiplinlerini yaparak ulaşmaya çalışan macera severler, çetin kış şartlarına rağmen yaklaşık 150/180 km mesafeyi iki günde büyük bir başarı ile tamamladılar.

İki günlük bu macera sırasında yarışmacılar; kayakla kaydılar, karda hedikli yürüyüş yaptılar, derin ve dik kanyonlardan iplerle indiler, karla kaplı tepeleri hediklerle tırmanıp, karda, toprakta dağ bisikletine binip, kanyonları yürüyerek geçip, finale ulaşmak için büyük bir performans gösterdiler.



Gece, Sapanca Gölü'nün kenarında çadırda konaklayan, kaybettikleri enerjiyi sucuk-ekmek partisinde geri kazanan ekipler, gece boyunca tüm yorgunluklarına rağmen büyük bir keyifle yaşadıklarını birbirleriyle paylaşıp, yarışın ilk gününden enteresan ve komik fotoğrafları barkovizyondan izlediler.

Kıyasıya rekabetin hissedildiği yarışta, Mustafa Poyraz ve Evren Özdoğan'dan oluşan ekip, parkuru 8 saat 35 dakikada tamamlayarak birinci olurken, Refik Diri-Milhan Dalgıç ekibi 9 saat 13 dakikayla ikinci, İrfan Altuntaş-Tolga Çimen ekibi ise 9 saat 23 dakikayla yarışı üçüncü olarak tamamladı.

Yarışmada birinci olan ekip, Salomon'dan kayak ve The GreenPark Otel'de ikişer kişilik kayak tatili kazandı.

Doktor kontrollü mücadele

Tüm Macera Yarışı süresince İstanbul Memorial Hastanesi Medikal Direktör Yardımcısı ve Spor Hekimi Dr. Mehmet Murat Beyaz, sporcuların bedensel performanslarına yönelik çeşitli gözlemlerde bulundu, ölçümler yaptı. Dr Beyaz

sporcuların doğayla mücadele ettiğini ve bedensel farklılığı yaratan en önemli etkenin kondisyon olduğunu belirtti: "Doğa sporları sağlık açısından yapılabilecek en güzel sporlardan birisidir. Şehir stresinden uzakta tamamen doğal koşullarda kondisyon kazanmak ve en önemlisi başarmak duygusunu yaşamak açısından mükemmel bir fırsattır. Bu, sporcuyla çok daha üretken, yenilikçi ve çözümlere farklı yollardan ulaşabilen biri haline getirecektir..."

Dr. Beyaz ayrıca yarışa yönelik bilimsel görüşlerini şöyle ifade etti: "İyi kondisyona sahip sporcu yarış esnasında doğa koşullarına daha iyi uyum sağlamakta, daha düşük nabızla ve kanına daha uygun düzeyde adrenalin pompalayarak yarışı önde tamamlamaktadır.

Salomon Adventure Challenge'da sporcularımızı bilgisayara aktarılabilen ve çeşitli analizler yapabildiğimiz POLAR olarak adlandırılan nabız ölçüm ve kayıt cihazıyla 24 saat süreyle takip ettik. Bu sayede sporcuların bütün disiplinleri gerçekleştirirken kalp-damar sisteminin

bu efora cevabını izleyebiliyor ve analiz edebiliyoruz. Böylelikle, sporcuların fiziksel ve ruhsal streslerle olan mücadele gücünü görebiliyor, normal veya anormal cevapları gözlemleyebiliyor ve bir sonraki yarışa hazırlanması için özel bilgiler elde ediyoruz. Memorial Hastanesi'nde yapacağımız efor testi ile birlikte yapılan Türkiye'de ilk defa uygulanacak olan "ergospinometre" testi ile sporcunun maksimal oksijen tüketimini ve anaerobik eşik olarak adlandırdığımız laktik asitin birikmeye başladığı "yorgunluk eşiği" nabzını bulacağız..."



2005'in ilk mücadelesi

Rivayet bu ya, bir şehirde bir Off-Road kulübü varmış. Her Allahın yılı Motor sporlarında ilk yarışı bu Kulüp düzenlemiş. Artık öyle mi alışıla gelmiş, kar kış altında diğer kulüpler pek de sıcak bakmıyorlar mıymış yarış hazırlamaya, ya da Off-Road'cuların dışındaki yarışçılar soğuk mevsimlerde ve meşakkatli iklimlerde yarışamıyorlar mıymış bilinmez. Ama bilinen o ki, daha cemreler düşmeden ilk düşen yarış hep Off-Road olurmuş. Diğer yarışlar ancak buzlar çözüldükten ve havalar bir hayli ısındıktan sonra lütfen start alırken, Off-Road'cular ille de zor ve ulaşılmaz olanı tercih ediyorlar, bundan keyif alıyorlarmış. Var mı öyle bir insan grubu bilmiyorum, masal işte.

Yazı: Aysin Uysal
aysin@4x4freelife.com
Fotoğraflar: Ömer Koçyiğit

Kulübün bir de değişmeyen parolası varmış: Karakiraz geçilmez! Sezonun başında bir heves araçlarını hazırlayıp yarışa gelenler, kar ve fırtına altında adam boyu derinliğe ulaşan kanallar ve balçık orman yolları içinde etapları bitirmeye uğraşırlarmış. Yollarını kaybedenler, önlerinde başka araçlarla karşılaşınca sevinir, sonra çıkmaz yolların birinde öndeki aracın da kaybolmuş olduğunu esefle fark ederlermiş. Omuz omuza yol bulup etabın sonuna gelmeye çalışan yarışçılar yüzleri gözleri kalın bir çamur tabakası ile kaplı olarak, yarışın birazını aracın içinde, çoğunu aracın dışında geçirirlermiş; iterek, çekerek, vinçleyerek.

Bunlar öyle bir elleri yağda bir elleri balda yarışmaktan zevk almayan, dişini tırnağına katarak çaba göstermek zorunda kalmazsa

yarışa yarış demeyen, -hatta geziye gezi de demeyen- hayattaki en büyük keyifleri, bire bir mücadelede doğa ile hiç değilse berabere kalmak olan, yarışı da aynen hayat gibi, arka arkaya sıralanmış, aşmak için farklı yollar, farklı teknikler uygulamak zorunda kaldıkları bir problem dizisi olarak gören insanlarmış. Olacak şey değil ya. Masal işte.

Yarışa gıcır gıcır tulumlar ve pırıl pırıl araçlarla, güleç yüzlerle başlayan ekipler 1 saat sonrasını hayal etseler bile bilmemezlikten gelirler; yarışçılardan büyük bir yüzdenin yarışı seyirci olarak bitirebileceğini bilseler bile kendi ekiplerinin fi+niş gören mutlu azınlık arasında yer alacağını umarlarmış.

Her etapta görevliler, yarışı terk eden

ekiplerin zaman karnelerini üst üste dizerken endişeli gözlerle etabı bitirenleri sayarlarmış. Hala birkaç kişinin yarıştığını görünce de derin bir oh çeker, yarış sonunda hiç değilse kupayı verecek bir ekip kalsın diye dua ederlermiş.

Yarışın bitmesi mücadelenin bitmesi anlamına gelmezmiş. Etaplarda kalan araçlar lastiklerini, jantlarını, motor kulaklarını, akslarını çamurun içinde kaybederler, yarış bitince bazen saatlerce kayıp parçalarını bir araya getirmek ve araçlarını ormandan kurtarmak için uğraş verirlirmiş.

Her sene bu ilk yarışta İstanbul ilk fırtınasını Kulübün hizmetine sunar, günler boyunca güneş açsa da yarış günü mutlaka kar ve rüzgar olurmuş. Yıllar yılları kovalamış ve





2005 yılına gelinmiş. Bu yıl akla gelmeyen bir sorun yaşanmış. Kar gelmemiş randevuya. Ve katılan 32 yarışmacıdan bu kez tam 12'si finiş görebilmiş. Ama umut kesilmez, Kulüp ve yarışçılar bir sonraki yıllarda orman yarışlarına devam edecek ve "sıfır araç" hedefine ulaşınca kadar –yani katılan hiçbir yarışmacının finiş gelememesini sağlayınca kadar- yarışları giderek zor koşullarda sürdürecekler. Masalın sonu.

26 – 27 Şubat tarihleri arasında koşulan 2005 Türkiye Off-Road Şampiyonası 1. Yarışı İSOFF tarafından Şile – Karakiraz bölgesinde organize edildi. 5 Etaptan oluşan yarışta 4 Orman Etabı ve sahilde seyirci için hazırlanmış bir engelli etap yer aldı. Gerçekten de başta biraz yağmur serpiştirdiyse de yarışın çoğu güneşli bir havada geçti.





32 ekibin start aldığı yarışta 12 ekip finiş görebildi. Geçtiğimiz sene sadece 9 ekibin finiş görebildiğini hatırlayanlar bu sayıyı oldukça makul buldu. N1 kategorisinde katılan 14 ekibin sadece 5'i kapalı parka gelebilirken, 18 ekibin start aldığı N2'de 7 ekip finiş noktasına gelebildi.

Bu sezon yarışçılar farklı heyecanlar ve farklı gruplaşmalarla sezona başladılar. Geçtiğimiz sene bireysel katılımcılar dışında Suzuki, Lubex ve Castrol takım halinde yarışlara katılırken, bu sene oldukça ilginç takım görüntüleri oluştu.

Castrol Racing Team, N1 ağırlıklı olarak takımını genişletip yarışlara katılmaya karar verdi. N2'de Jeep CJ5'i ile görmeye alıştığımız Müfit Çırpanlı – Halit Ağan bu kez N1'de yeni Grand Vitara'ları ile sezona başlarken onlara Erkan Birinci – Batuhan Altınordu, Leon Benzesin – İzak Benzesin ve Saim Tekin – Selçukhan Altınordu eşlik etti. Castrol Racing Team'in N2'de yarışan ekibi Jeep CJ5 ile Selahattin Toper – Erkan Kayran oldu. Toplam 5 ekiple Off-Road yarışlarına hazırlanan takım bu seneye iddialı olarak başlayacağını belli etti.

Geçen sene markalar Şampiyonu olan Suzuki Takımı bu sene Lubex takımı ile güç birliği yapmaya karar verdi. Suzuki – Lubex Off-Road Team adı altında yarışan

ekipler hem N1'de hem N2'de 7 ekiple start aldılar. N1'de Mehmet Becce - Hakan Budak ve Zafer İşeri – Savaş Yılmaz'ın yanı sıra Suzuki'leri ile yarışan Cevat Cengiz – Ahmet Tınkır ve Yalçın Türkeli – Turhan Filiz takıma dahil oldular. Geçen sene Lubex adı altında yarışan Murat Öztürk – Ufuk Yeğin de Daihatsu'ları ile N1'de takıma katıldılar. N2'de Lubex'ten tanıdığımız Uğur Kızıl – Mutlu Cer ikilisi Mitsubishi Pajero ile takımı güçlendirirken, Cemil Isıkçı – Tunç Yatlı ikilisi de Mitsubishi Pajero'ları ile ekibe dahil oldu.

Geçen sezon N1'de Mitsubishi Pajero'ları ile ilk üçü paylaşan ekipler bu sezon aynı takım altında güç birliğine gittiler. İlfer Off-Road Team adı altında Kenan Çarpışantürk – Kemal Yılmaz, Güneş Top – İlyas Sönmez ve Erdal Akdoğan -Cem Sezgin sezona güçlü bir başlangıç yapmayı hedeflediler. Takıma Hüseyin Afşar – Cem Çetin de katıldı.

Bu sezon yarışan tek kadın ekibin de içinde yer aldığı Birlas Off-Road Team ise Mitsubishi'leri ve geçen seneki ekipleri ile start aldı. Volkan Gönülalan – Kadir Topuz ve Aydılek Yünlü – Melek Şenol.

18 ekibin takım kaydı altında yarıştığı sezonda ferdi yarışçıların sayısı ilk kez takım adı altında yarışan yarışçıların sayısının altında kaldı. 14 ekip de çeşitli araçlarla

ferdi olarak yarışa girdi. Bu ekipler arasında Jeep'lerin ağırlıkta olduğu görülürken bir Mercedes G serisi, bir Lada, bir Land Rover ve bir Nisan Patrol'un da yarışa girdiği gözlemlendi.

Parkur 27 Şubat sabahı 11.30'da Karakiraz köyü içinde, Orman Etabı ile start aldı. Vaizoğlu Etabı olarak adlandırılan zorlu Orman Etabında ekipler Sahilköy'de kurulan Servis Alanına ulaşınca dek çamur ağırlıklı parkurda ter döktüler. Organizasyon önceden ekipler vinç takma konusunda uyarıda bulunmuştu. Bir çok ekip bu etapta vinçlerini kullanma gereğini duydu. Vinci olmayan ya da vinçleme yaptığı halde etabı tamamlayamayan ekipler yarışı terk etmek zorunda kaldılar. Servis alanına erişen ekipler araçlarını kısa bir kontrolden geçirdikten sonra, kumsalda hazırlanan 11 kapılık engelli etap için hazırlık yaptılar. 2 tur olarak koşulan etapta bir çok tecrübeli ekip ilk yarışın heyecanından olsa gerek tur sayılarını şaşırdı. Sahilköy – Karakiraz arasında koşulan Aytaç etabı yine yoğun çamur geçişlerini içeren bir orman etabıydı. 4. ve 5. etaplar da 1. ve 3. etapların tekrarı olarak aynı orman yollarında koşuldu. Her etap daha az aracın finiş noktasına gelebildiği gözlenirken sonunda kapalı parka ulaşan araç sayısı 12 oldu.

N1'de Suzuki – Lubex Off-Road Team adına



1 numaralı Suzuki Grand Vitarası ile start alan Mehmet Becce – Hakan Budak ilk etabı 13 dakika 27 saniye ile best yaparak tamamladılar. 2. etapta tur sayısını şaşıran ekip fazladan bir tur atınca avantajını yitirdi. 4. ve 5. etaplarda best yapan ekip yarış sonunda da birincilik kupasının sahibi oldu.

Castrol Racing Team adına 2 kapı numaralı Suzuki ile yarışan Leon Benzesin – İzak Benzesin 1. ve 2. etapta Suzuki takımının ardından etapları ikinci bitirmesine karşın diğer etaplarda şarj sorunu yaşayınca istediği dereceleri yapamadı. Finiş 100 metre kala ana şalter kabloları yanmaya başlayan ekip yarım saat aracını tekrar hareket ettirmeye çalıştı, en sonunda ideal sürenin bitmesine 1 dakika kala finişe gelebildi. Ekip bu şekilde N1 dördüncüsü oldu.

Castrol Racing Team'in 3 kapı numaralı yarışçısı Erkan Birinci – Batuhan Altınordu yarış sezonuna şanssız bir giriş yaptılar. Sezona hırsızlık vakası ile başlayan ekip garajlarına giren ve özel yapılmış aracın tüm parçalarını çalan hırsız nedeni ile, çok kısa sürede aracı yeniden toparlamak için gayret göstermek zorunda kaldı. Start aldıktan bir süre sonra lastik patlatan ekip jant üzerinde finiş görmeye çalıştı ancak diskalifikasyon süresini aşınca yarışta devam şansı kalmadı.

4 kapı numaralı Suzuki ile yarışan İbrahim Bükücü – Selim Koşak ikilisi yarışın ilk etabında motor patlattılar ve yarış dışı kaldılar.

5 kapı numaralı Grand Vitara yine Castrol Racing Team adına yarışan Saim Tekin – Selçukhan Altınordu ekibi tarafından kullanılıyordu. Etapları iyi derecelerle götüren ekip yarış sonunda da ikincilik kupasının sahibi oldu.

6, 7, 8, 9 kapı numaralı araçlar Suzuki – Lubex Off-Road Team adına yarışa girdiler. Suzuki ile yarışan Yalçın Türkeli – Turhan Filiz yarışını tamamlamayı başaramayan ekiplerin arasında yer aldılar. Yine Suzuki ile yarışan Cevat Cengiz - Ahmet Tinkır yarışta finiş görerek takımlarına puan kazandırmayı başardılar. Daihatsu ile yarışan Murat Öztürk – Ufuk Yeğin yarışını bitiremezken, Suzuki Jimny ile yarışan Zafer İşeri – Savaş Yılmaz lastik patlatarak yarış dışı kaldılar.

10 kapı numaralı Castrol ekibi Müfit Çırpanlı – Halit Ağan ilk kez N1'de ve ilk kez Jeep CJ5 dışında bir araçla start aldıkları yarışta finiş metreler kala yarışını terk etmek zorunda kaldılar.

11 kapı numaralı Suzuki ile yarışan Ekrem Karadeniz – Atilla Altay en fazla ZK hatası

yapan ekip oldu. Farklı etaplarda ZK'ya erken ya da geç geldikleri için zaman cezası alan ekip yine de yarışını N1 üçüncüsü olarak tamamlamayı başardı.

12 kapı numarası ile yarışan yeni bir ekip Sabri Oran – Cengiz Özel iddialı araçlarına rağmen ilk etabı tamamlamayı başaramadılar. 13 ve 14 kapı numaralı Suzuki'ler ile yarışan ekipler Nurhan Anıl Şekercioğlu – Cemal Güngör ve Tekin Gök - İsmail Alper Ertan yarışını tamamlamayan diğer ekipler oldu.

N2'de ilk üç sırada start alan İlfer Off-Road Team ekipleri hem diğer rakiplerle hem birbirleri ile mücadele ettiler. Kenan Çarpışantürk – Kemal Yılmaz, Seyirci etabında 9 numaralı kapıda araçlarını kırdılar, 3. etapta ise etap içi vinç kullanma kurallarına uyulmadığı için 0 puan aldılar. Ekip yarışını 6. sırada tamamladı. Güneş Top – İlyas Sönmez ekibi genelde iyi göturdükleri yarışını N2 birincisi olarak tamamladılar. Erdal Akdoğan – Cem Sezgin ise yarışını tamamlamamışlardı.

18 kapı numarası ile Suzuki – Lubex Off-Road Team adına yarışan Uğur Kızıl – Mutlu Cer yarışta araç sorunları ile boğuşan ekiplerden biriydi. Son etapta best time yapan ekip yarışını 3.lükle tamamladı. 19 kapı numaralı Mitsubishi ile yarışan Suzuki – Lubex takımının diğer bir ekibi Cemil Isıkçı – Tunç



Yatlı da etap içi vinç kullanım şekillerinden ötürü etap iptali ile karşılaşan yarışçılar arasında yer aldılar. Ekip yarışı 7. olarak tamamlayarak takımına puan kazandırmayı başardı.

20 kapı numaralı Birlas Off-Road Team, Volkan Gönülalan – Kadir Topuz ekibi 2. etapta stop noktasına ulaştıklarında araçlarından dumanlar çıkmaya başladı. Araçlarını hareket ettirmeyi başaramayan ekip abandon oldu.

21 kapı numaralı Jeep ile yarışan Sadık Vefa – Yusuf Öztürk finiş göremediler. 22 kapı numaralı Land Rover ile yarışan Hüseyin Akbulut – Sevilay Akbulut da yarışı 4. tamamlamayı başararak sezon için çok değerli bir puan aldılar.



23 kapı numaralı Birlas Off-Road Team Ekibi Aydılek Yünlü – Melek Şenol iyi bir yarış çıkarak 5. olarak finişe geldiler.

24 kapı numarası ile yarışan Levent Uysal – Hakan Çelen geçen seneki dizel Mercedes'lerini bu sene benzinliye çevirdiler. Etap içinde yoldan çıkan ve 25 metrelik bir uçurumda asılı kalan araç, ekibin ilk yarışını finiş görmeden tamamlamasına neden oldu.

Bu yarışta Jeep'lerin şansı fazla yoktu. 25 kapı numaralı Necmi İnan – Mahmut Akülke, 26 kapı numaralı Castrol Racing Team ekibi Selahattin Toper – Erkan Kayıran, 27 numaralı Mustafa Özgiray – İhsan Güneş ve 26 numaralı Melih Büke – Alper Çetinkaya etapları tamamlayamayan ekipler arasında yer aldılar. Jeep'lerin yüzünü güldüren ekip Emin Özay – Erdoğan Özay oldu. İkili bu zorlu yarışı 2. olarak tamamladı.

29 kapı numaralı Nissan ile yarışan Orhan Özdemir – Bekir Boşkal, İlfer Off-Road Team adına 31 numaralı Mitsubishi ile yarışan Hüseyin Aşar – Cem Çetinb ve yine 32 numaralı bir Mitsubishi ile yarışan İbrahim Gündoğdu – Davuthan Boybeyleri yarışı tamamlayamayan ekipler arasındaydılar.

Takımlar arası mücadeleye baktığımızda Suzuki – Lubex Off-Road Team N1'de 21, N2'de 16 puan alarak yarışı en avantajlı tamamlayan takım oldu. Castrol Racing Team N1'de topladığı 20 puanla. İlfer Off-Road Team ise N2'de topladığı 20 puanla iddialarını sürdürürken, N2'de yarışan Birlas Off-Road Team toplanan 6 puanla bu takımları takip etti. 2005 Türkiye Off-Road Şampiyonasının bundan sonraki yarışında adres Ankara. 26 – 27 Martta ANDOFF tarafından organize edilen yarışta tüm dengeler tekrar gözden geçirilecek.

Yarışın sonunda sadece 12 ekip finiş noktasını geçerken puan alan ekipler şu şekilde sıralandı:

KATEGORİ	EKİP	ARAÇ	PUAN
N1			
1. Suzuki – Lubex Off-Road Team	Mehmet Becce – Hakan Budak	Suzuki	15
2. Castrol Racing Team	Saim Tekin – Selçukhan Altınordu	Suzuki	12
3. Ekrem Karadeniz – Atilla Altay		Suzuki	10
4. Castrol Racing Team	Leon Benzesin – İzak Benzesin	Suzuki	8
5. Suzuki – Lubex Off-Road Team	Cevat Cengiz – Ahmet Tinkır	Suzuki	6
N2			
1. İlfer Off-Road Team	Güneş Top – İlyas Sönmez	Mitsubishi	15
2. Emin Özay – Erdoğan Özay		Jeep	12
3. Suzuki – Lubex Off-Road Team	Uğur Kızıl – Mutlu Cer	Mitsubishi	12
4. Hüseyin Akbulut – Sevilay Akbulut		Land Rover	8
5. Birlas Off-Road Team	Aydilek Yünlü – Melek Şenol	Mitsubishi	6
6. İlfer Off-Road Team	Kenan Çarşıantürk – Kemal Yılmaz	Mitsubishi	5
7. Suzuki – Lubex Off-Road Team	Cemil Işıkçı – Tunç Yatlı	Mitsubishi	4

**1977 Adana-Edirne,
Tek Silindir Planetle**

28 Yıl

**Gecikmiş Bir
Gezi Raporu**



Turgay Avcı
turgay-avci@superonline.com

**Adı: Abdullah
Soyadı : Karabulut.
1934 Gaziköy (Kozan-Adana) doğumlu.
Selanikli Kara Hasan'ın oğludur.
Özbeöz dayım olur.**

**İki özelliğiyle pek meşhur:
1-Pehlivan
2-Motosikletsever**

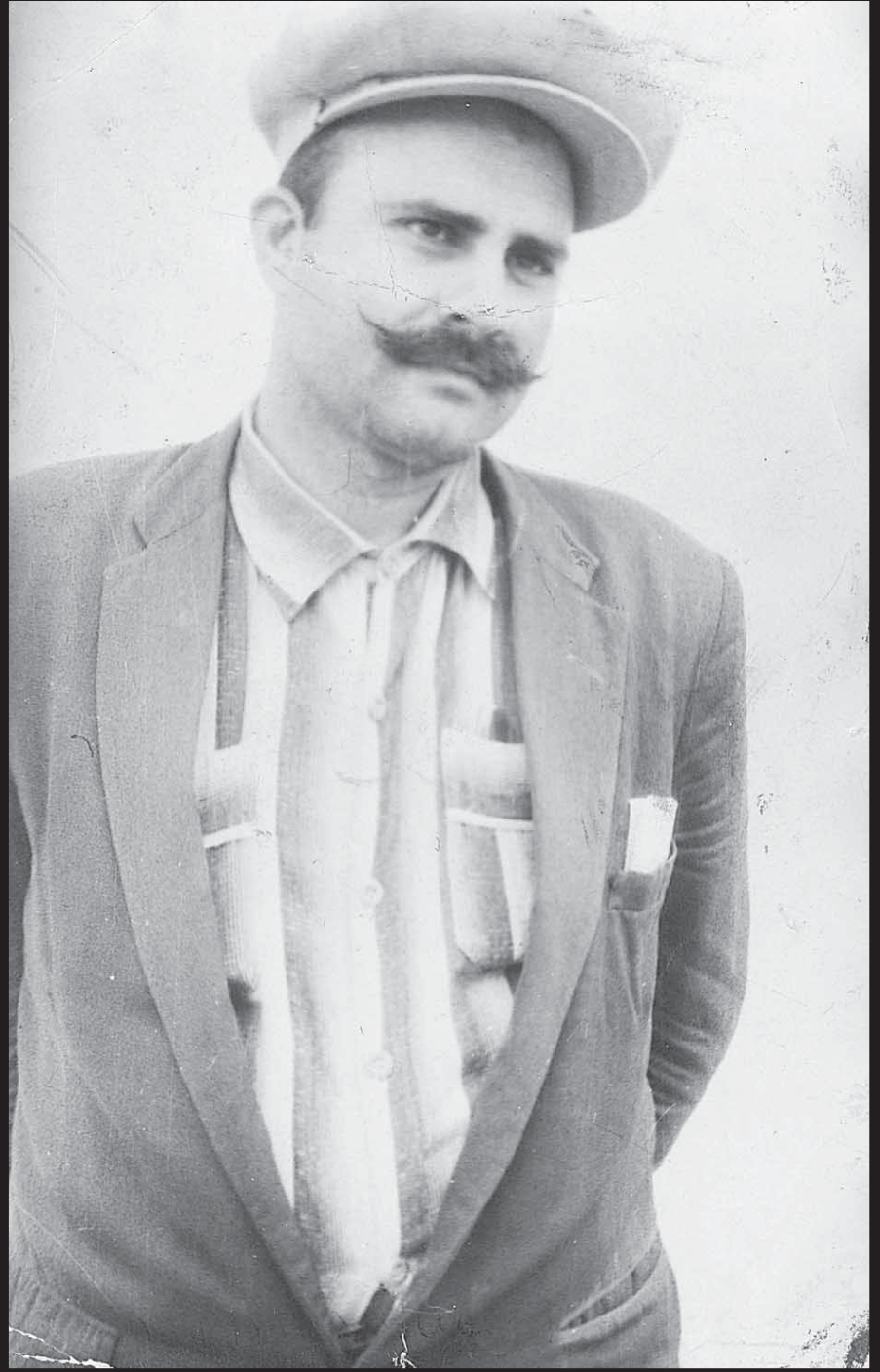
İlk çocuk 1955'te son çocuk (beşincisi) 1973'te doğuyor. Artık çocuk yok diyor dayım, yeter bu kadar. Hem bu tekne kazıntısı son numara (Adem), 1 abi ve 3 ablayla daha rahat büyüyor.

1977'de dayım karar veriyor, Kırkpınar'a gidecek, güreşleri yerinde izleyecek. Hayatının gezisini yapacak dayım çünkü Kırkpınar'a motosikletle gidecek...

CZ'yi (MZ değil, karıştırmayalım) satın ikibuçukluk Cava (Jawa) almış o zamanlar. Bilenler bilir, 250 cc, hava soğutmalı, bordo renkli Jawalar bunlar. Depo kenarı ve egzozu

nikelajlıdır. Mersin'den Antalya'ya dek tüm sahil, dağ köyleri hâlâ bunlarla doludur. Arada Jawa Ceylanlar falan çıktı ama bu bordo Jawalar hep geçer akçe. Oralarda parçası bakkallarda bile satılır.

Yine de dayım bu motosikletle gitmek istemiyor. Petekleri ince, hararet yapar şişer bu, uzun yola gelmez diye düşünüyor. Bununla Torosları, Bolu Dağlarını çıkamam diyor. Cava'yı satıyor, bir tane Planet alıyor, buğday sonu... Buğday sonu, buğdaylar biçilip satıldıktan sonra demek, yani haziran ortası gibi... Yazlık işleri yoluna koyuyor, pamuklar çapalanıyor, sulanıyor



(yani Ağustos falan bulmuş hatta geçmiş olmalı)... Yola çıkılacak artık.

Neyse, Planeti alıyor dayım...Planet deyip de geçmeyin haaa... Kaçakçı motoru derler bizim orda. Sınırdaki kaçakçılık yapanlar bunla kaçarmış da candarma ciple yakalayamazmış o dağlarda. Araba kadar benzin yakarmış ama iyi makinaymış. Pulluk taksan arkasına, tarla sürermişsin bunla. Enduro tarihinde Planetlerin de yeri varmış anlayacağınız...

Plaka falan yok, ruhsat da yok. O yıllarda Adana'da bunları soran da yok. Faturayı katlayıp cebine koyuyor dayım. Yol uzun, bu

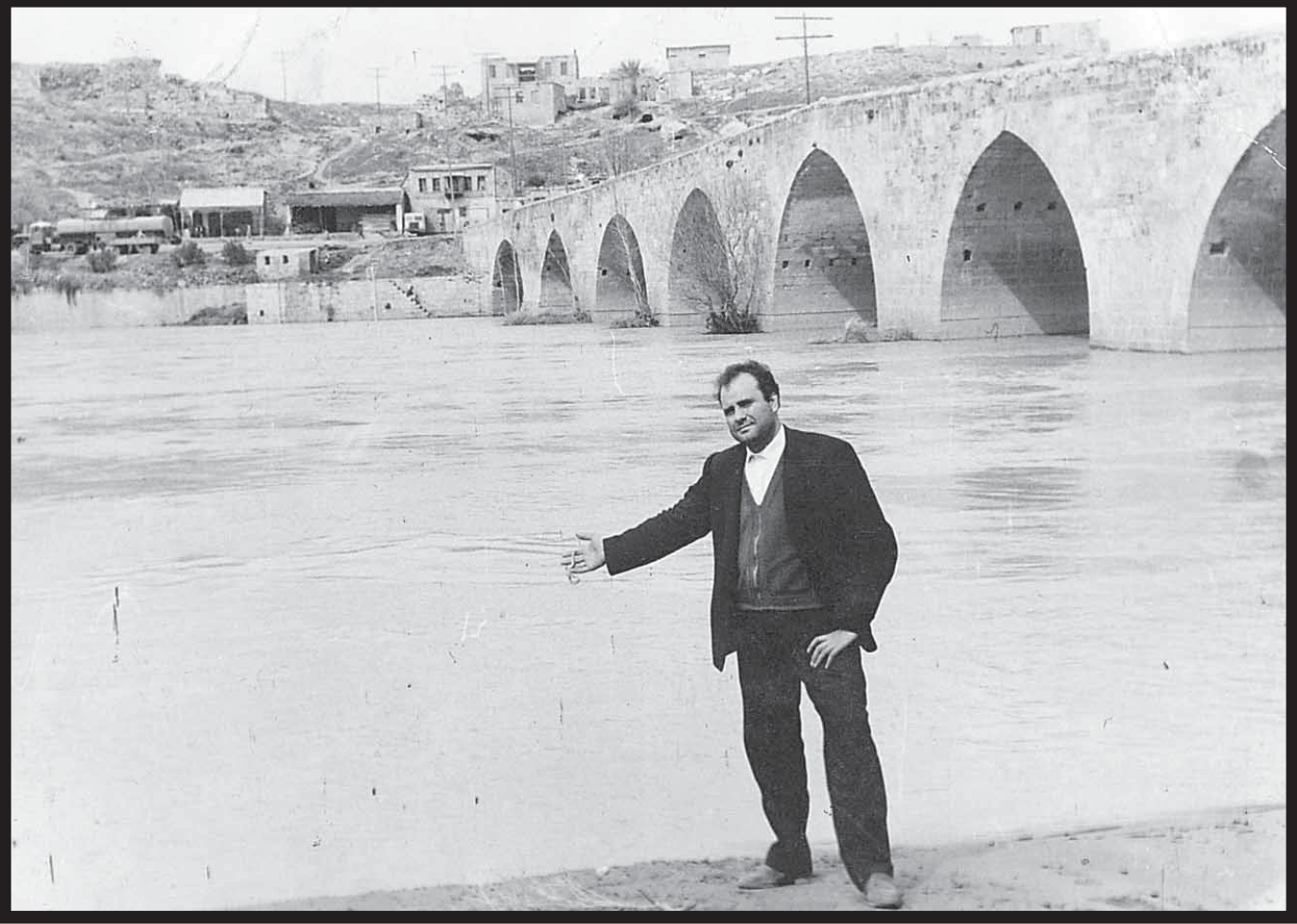
yüzden yanına kayık (!) bağlıyor. Tekerlekli sepet yani.... Ama Adana'daki adı kayık. Metalden, kocaman, öne doğru sivrilen bir beşgen araç, tekerleği amortisörlü falan. Racondur Adana'da, sağ virajlarda kayığın tekerleği kesilir yerden de takla attırmazsın motora....

Kayıktaki eşyalar:

- Ufak tüp (kamuoyunda piknik tüpü diye bilinir)
- Tava, tencere, çaydanlık, demlik
- Biraz erzak
- 3 metreye 4 metre muşamba
- Kocaman bi pamuk döşek

- Bi tane yorgan ve yastık
- Pompa, lastik kaynağı (sıcak lastik yaması)
- Naylon bi leğençe (plastik leğen)
- Bi tane Umman (tabanca)
- Meşin Montkemer (Montgomery tarzı montun yöresel ismi)

Sabah 5'te köyden çıkıyor. Birinci günkü plan Pozantı'ya (Toroşlar) ulaşmak. Tarsus'tan kıvrılıp Toroşlara sarmışken tepesinde bir helikopter dikilip, "Tesislere gir! Motosiklet, tesislere gir!" diye anons ediyor. Ordu komutanı geçecekmiş meğer, bunun telaşı var yolda. Giriş sağdaki kamyoncu konağına, komutanın konvoyuna yol veriyor.



Akşamüstü gibi Pozantı'da, Şekerpınarı'ndaki kaynağın az ötesine çekiyor motoru. Şimdilerde oralarda Sabancı'nın su şişeleme tesisi var. Kayıktaki muşambanın iki köşesine ip bağlayıp kayığın kenarına ve motorun gid onuna sabitliyor. Diğer iki köşesini de gene iple bir ağaca bağlıyor. Muşambanın altına döşeği serip yorganı çekiyor, yatıyor...

Böyle böyle 4 günde İstanbul'a geliyor. Akrabalara uğruyor, 1-2 gün kalıyor. Ordan

ver elini Edirne...

Dayım o zamanlar 115 kilo, boy 1.95. Pehlivan sanıyorlar ama o yarışmak için gelmemiş. Şöhreti yayıveriyor hemen, taaa Çukurova'dan 1 haftada gelmiş, aha şu motorla diye. İzzet ikram o biçim, saygı desanız had safhada. Bu sefer kamp yeri Kırkpınar çayırılığının oralar. Günlere yerinde izliyor güreşleri dayım. Nasıl memnun, nasıl mesut....

Güreşler bitiyor. Aynı yoldan dönmek olmaz diyor. Hem Dikili'de bizim akrabalar da var. İstanbul'daki akrabalar da Dikili'dekiler de taaa göç öncesi dönemden, 1924'ten. Selanik Vilayeti, Serez Kazası, Mozgallı Köyünden. Dikili'ye gitmek üzere düşüyor yola.

Kilitbahir'de yatıyor bir gece, sabah Çanakkale Şehitliğini geziyor biraz. Bir gün de Ezine'de mola veriyor. Üçüncü günde Dikili'ye geliyor. Sora sora buluyor akrabaları. Babasının en son 50 yıl önce Selanik'te gördüğü yakınlarını, hısımlarını, kuzenlerini kendisi bir bir ziyaret ediyor. Bir hafta kalıyor oralarda.

Dönüş yolunda, İzmir girişinde motorun kırılan zincirini Bornova'da bi tamirciye yaptırıyor. Gene yola koyuluyor.

Uşak'a kadar sorun yok. Uşak çıkışında polis çeviriyor. Ehliyet sormuyor polis, o yıllarda pek sorulmuyor motorlara demek ki. Ama motorun plakasız oluşuna takılıyor. Ruhsatı soruyor, montkemerin cebindeki faturayı gösteriyor dayım. Anlatıyor, haftalardır başından geçenleri. Salarsanız giderim, salmazsanız yapın gereğini diyor. Salıyorlar.

Afyon'da, Tınaztepe'deki şehitliğin kenarında kuruyor gezinin son kampını. Anlattığına göre epey üşüyor orda.



Konya'ya varıyor, gara gidiyor....Neden mi? Nedeni şu: Türkiye'de buğdaylar ilk Çukurova'da biçilir, mayıs sonu haziran başı gibi. Sonra Orta Anadolu'ya sıra gelir. Temmuz sonu, Ağustos ortası gibi burada da hububat biçilir, köylünün yüzü güler bir kaç günlüğüne. En son Doğu'dadır hasat. Arpa, buğday Eylülde biçilir, sapı samanı hazırlanır. Bu yüzden biçerciler (biçerdöver sahipleri) 4-5 aylığına ayrılırlar Adana'dan.... Günler geceler boyu tarlalara girilir çıkılır. Sonra helezon (biçerdöverin önündeki biçen kısım) sökülüp bir römorka yüklenir. Biçerdöverin arkasına bu römork katılıp istasyona gidilir. Amaç bir sonraki biçme bölgesine gitmek. Mevsimine göre Adana'dan Konya'ya, Kayseri'den Erzurum'a, Konya'dan Kars'a giden yük trenleri beklenir. Beklemesi de gitmesi de günler sürer.

Dayım Konya'da, garda Adana'lı biçercileri buluyor. Şans bu ya, sabah gidecek katarı bekliyorlar, 5 gündür istasyondalarmış. Bilmem kaç aktarmayla, bilmem kaç günde Elazığ-Muş tarafına gideceklermiş.

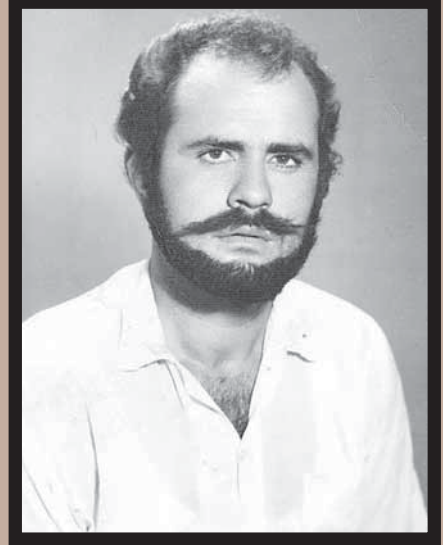
Dayım o geceyi hamamı da olan bir otelde geçiriyor. Sabah yük treninin bir vagonunun bir köşesinde motor, bir köşesinde kayak yola koyuluyorlar. Vagonun geri kalanı da biçerdöver ve römork tarafından

işgal edilmiş zaten. Döşekleri, üstü açık vagonda, biçerdöverin römorkunun altına seriyorlar. Gezi boyunca 7-8 kere lastik patlamış. Leğen, patlağı tespit etmek içinmiş meğerse. Dayım leğeni hediye ediyor biçercilere.

Peynir, ekmek ve kıymalı yumurta yiyorlar, habire çay içerek Torosları aşılıyorlar. Bir gün bir gecede Ceyhan'a varıyorlar. Dayım indiriyor, bağlıyor motoru amortisörlü kayığına. Biçercilerle, trencilerle helalleşiyor. Bir öğle vakti köye geliyor.

1977'de bir motosiklet gezisi böyle yapıyor.

Dayım bunu bana 3 sene önce anlattı, gecikmiş gezi raporunu yazması bana düştü. Hâlâ köye her gidişimde taa en başından anlattırıyorum bu öyküyü. Küçücük yaşlarımda babaannemin anlattığı masalları tekrar tekrar dinler gibi... Abdullah Dayım, onun yakın arkadaşları olan Bucak'lı Topal Cumali ve amcam Cırrık Ali'nin sayısız hikâyesinden sadece biriydi bu. Yazısını büyük bir heyecanla yazdım. Başta Abdullah Dayım olmak üzere yaşlarına, hayat kavgalarına, tecrübelerine ama en önemlisi tutkularına saygı duyduğum bütün büyüklerime armağan etmek istedim.



Atık ve adaleli stili ile hayat dolu yeni CBR125R, hız ve kolay kullanım performansı ile kullanıcılarının ruhlarına sesleniyor. Selesine oturur oturmaz insanın içini kaplayan heyecan, yolculuğun bitimine kadar sürücüsünün peşini bırakmıyor. Akıcı ve aerodinamik yapısı ile tam bir yarışçı formunda sokaklarda boy gösteren bu küçük CBR, çabuk devirlenen likit soğutmalı 4-zamanlı motoru ve hızlı ivmesi ile bir yarış motosikleti havasında. Bu çevik ve becerikli CBR, tüm genç ve tecrübesiz sürücülerine kendilerini pistlerde dizlerini virajlarda yere sürten yarışçılar gibi hissettiriyor. Daha fazla beklemeden CBR'nin selesine oturup da ondan gelecek heyecan yüklemesini yaşamamak için hiçbir neden yok...

2005 CBR125R

Acemilerin heyecan verici motosiklet maceralarına ilk adımlarını oluşturan 125cc sınıfında, Avrupa'da bir çok marka piyasaya akıl çelen modeller sürüyorlar. Sadece commuter'lerden süslü ve stil sahibi scooter'lara, her tarafı aksesuarlarla donatılmış custom modellerden caddelerden çok pistler için giydirilmiş gibi gözükten yarış replikalarına kadar bir çok model, bu sınıfta yer alıyor. Hepsini de acemi kullanıcılara geniş performanslar ve kullanım tecrübeleri kazandırırken aynı zamanda, onlara kendilerini ifade edebilmeleri, sürücü imajlarını oturtmaları için imkanlar veriyor.

Racing replikaları şüphesiz bu pazarın en popüler segmentlerinden biri. Heyecan verici stil ve agresif bir sürüş pozisyonu sunan bu motosikletler, genellikle dünyanın popüler "Grand Prix"lerinde kullanılan motosikletler ile aynı ayarlar ve dünyanın en iyi performanslarını elde etmek üzere giydiriliyorlar. Bu tarz motosikletler süratleri ve çeviklikleri ile kullanıcılarına hem yarışçılarla aynı ayarda bir motosiklete, hem de o ayarda bir yeteneğe sahip oldukları hissini veriyorlar.

Honda'nın bu klasmandaki göz bebeği, yıllardır sınıfında çok popüler olan NSR125R. Sadece Avrupa pazarı için yine Avrupa'da üretilen NSR, özellikle performans için tasarlandı ve bünyesinde barındığı yüksek sürüş keyfi ile desteklenen bir çok yüksek teknolojik özellik sayesinde de bu 2-zamanlı güç santrali yıllar boyunca kıtanın dört bir yanında bir çok hayran edindi.

Ancak değişen zaman ve çevre koşulları Honda'yı bir yol ayrımına getirdi ve çevreyi kirleten 2-zamanlı motorların üretimin getirdiği ekolojik, ekonomik ve sosyal sorumlulukların tekrar gözden geçirilmesi gereği doğdu. Avrupa'daki hızla katılan çevresel kısıtlamalar da baskı unsuru olarak ön plana çıkınca Honda, 125cc sınıfındaki rotasını değiştirme kararı aldı.

Yeni rota kararı tasarlamaçıları ve yöneticileri çelişkiye düşürdü. NSR gibi güçlü bir tüketici bağı yaratan bu motorun yerine ne üretilmeliydi? Satın aldığı ilk motosikletinde rekabetçi bir hava isteyen geniş kitlelere Honda, teknik özelliklerinin yanı sıra ancak, hem çevre dostu 4-zamanlı güçlü bir motora hem de daha düşük kullanım maliyetleri ve daha kolay bakım avantajlarına sahip olan bir motosiklet ile ulaşabilirdi. 125cc'lik bu yeni motosiklet sadece iyi giydirilmiş bir commuter değil, teknik üstünlükler içeren sportif performanslı, stilli, Honda'nın büyük modellerindeki gibi yüksek kaliteli detaylara sahip bir motosiklet olmalı ve genç sürücülerin ilgisini üzerinde tutmak için de makul bir fiyata ulaşılabilir olmalıydı.

İşte bütün bu özelliklerin buluşturulduğu motosiklet yeni CBR125R oldu. Honda'nın 125cc line-up'ına eklediği bu heyecan verici motosiklet, mükemmel bir super sport görüntüsü ve performansı sunarken kolay kullanım özellikleri ve sport motosiklet sınıfına yaptığı etkileyici giriş ile stil sahibi olmak isteyen tecrübesiz sürücülerin ilk tercihi olmaya aday oldu.

Geliştirme konsepti

Yeni CBR125R sadece NSR'nin yerini dolduracak şekilde değil, aynı zamanda kullanıcıya daha iyi tepki veren, ekonomik ve daha düşük egzoz emisyon değerlerine sahip bir motosiklet olacak şekilde tasarlanmış. Bütün bunları sağlarken de özellikle yeni başlayan genç sürücü kitlesi düşünülerek fiyatını NSR'nin fiyatının yarısı seviyesinde tutmuş.

Yarış tipi çift direkli şasisi, pistlerdeki kardan aşağı kalmayan dökmen alüminyum jantları ve NSR'ninkinden daha hafif olan güçlü, su soğutmalı 4-zamanlı SOHC motoru, motosikletin hafif ve kolay kontrol edilebilir olmasını sağlıyor.







Teknik Özellikler

Motor Sıvı soğutmalı, 4-zamanlı, 2 valfli, SOHC, tek silindirli

Silindir Çapı x Strok 58 x 47,2mm

Silindir Hacmi 124,7cc

Sıkıştırma Oranı 11 : 1

Yakıt Sistemi 28mm VK-Tip karbüratör

Maks.Güç 13,4hp (10000d/d)

Maks.Tork 10,1Nm (8000d/d)

Ateşleme Kapasitör deşarjı (CDI)

Çalıştırma Elektronik

Şanzıman 6 vites

Aktarma O-ring zincirli

Boyutlar (UxGxY) 1920x675x1070

Tekerlekler Arası Mesafe 1294mm

Sele Yüksekliği 776mm

Yerden Açıklık 172mm

Yakıt Kapasitesi 10 Litre

Tekerlekler

Ön/Arka U profilli 6 kollu alüminyum döküm cant

Lastikler

Ön 80/90 17 M/C 44P

Arka 100/80 17 M/C 52P

Süspansiyon

Ön 31mm teleskobik çatal, 109mm salınlı

Arka Monoshock sönümlendirici, 120mm salınlı

Frenler

Ön 276mm hidrolik disk, çift piston kaliperli, sinterlenmiş metal balatalı

Arka 220mm hidrolik disk, tek piston kaliperli, sinterlenmiş metal balatalı

Ağırlık

227kg

Motosikletin diğerk bir özelliğı çevreci oluşu. Daha az gürültü çıkarması ve daha az yakıt harcaması gibi özellikleri de kullanıcı tarafından keşfedildikçe, yeni CBR daha da popüler olacağı şimdiden görülüyor. Yeni CBR, sürücüye sağladığı mutlak kontrol ile diğerk büyük motosiklet kullanıcılarını şaşırtacak denli üstün bir performans sunuyor ve etkileyici spor stili, insanı yanıltan rahat sürüş pozisyonu ile super sport sınıfa giriş için mükemmel bir alternatif olarak ortaya çıkıyor.

Tasarım

Yeni CBR125R, agresif racing çizgileriyle ve CBR600RR'ye göndermeler yapan parlıtlı çift ön farıyla dikkatleri üzerine topluyor. Kesin görünümün yanı sıra, çok düşük olan sürtünme katsayısıyla da rüzgar gibi esen son model yarış motosikletleriyle kıyaslanacak düzeyde.

Çift multi-reflektörlü ön far

Yeni CBR'nin aerodinamik ön drenajına entegre olan çift ön farı hem çok ayırılabilir bir görünüm, hem de geceleri mükemmel bir görüş sunuyor.

Farların üzerindeki siperlik, kompakt olan boyutlarına göre çok mükemmel bir rüzgar koruması sağlarken aşağıya doğru kademeli olarak koyulaşan rengi ile, gösterge paneliyle müthiş bir uyum sergiliyor. Klipsli bir şekilde gümüş renkli döküme alüminyum üst üçlü bağlantıya monte edilmiş olan kolay kullanımlı gidon, büyük spor motosikletlerin verdiği his ve görüntüyü sunuyor. Ayaklıkların arasındaki alüminyum plakalar ve dökme alüminyum sele arkası tutamağı da CBR'nin ayrıntılarında kalite faktörünü vurgulayan öğeler.

CBR'nin siyah reğine altında gizlenen 10 litrelik ince benzin deposunu takiben aerodinamik bir şekilde kuyruğa doğru uzanan akıcı drenaj çizgileri, motosikletin görünümündeki yırtıcılığı vurguluyor. NSR'ye oranla dolu bir depo ile daha uzaklara gidebilen yeni CBR'de yakıt deposu NSR'ye oranla 3 litre daha küçük olarak tasarlanmış. Güzel şekillendirilmiş diz girintileri, CBR'nin dar dönüşlerde oldukça kolay kontrol edilebilmesine olanak verirken, yakıt deposu, gömme kilitli kapaklı sistemiyle pürüzsüz bir siluet oluşturuyor. Tek kişilik köpük konstrüksiyonlu konforlu sesli, yarış motosikletlerinde olduğu gibi ani manevralar için gerekli olan alanı sürücüsüne sunuyor. Daha yüksekte olan yolcu selesinin altında ise yağmurluk, eldiven gibi az tutan gerekli eşyaların rahatlıkla konabileceğı bir bölme var. Bunların da arkasında kuyruk drenajı, büyük ve etkileyici stop lambası ile son buluyor.

Tamamen elektronik kontrol paneli

Rüzgar siperliğinin arkasında, CBR'nin ince yüzeyinden dört adet gösterge saatinin çıktığı entegre gösterge paneli bulunuyor. Ortadaki iki büyük gösterge -hız ve devir göstergeleri-, ilgili değerleri elektronik olarak gösteriyor. Hız göstergesi 200km/h'li, devir göstergesi

gürültülü 13000dev/dak'lı değerlere ulaşıyor. Solda motor soğutma sıvısının sıcaklığını gösteren gösterge, motor fonksiyonları ile ilgili bilgi verirken sağ taraftaki benzin göstergesi yer alıyor.

Motor

Yeni CBR'nin güçlü ve çabuk tepki veren sıvı soğutmalı tek silindirli motoru, Honda'nın 4-zamanlı 125cc segmentine yeni dahil oldu. İleriye yönelmiş tek, yukarıdan kamalı (SOHC) 2 sübablı silindir kafası konfigürasyonu, yüksek verimlilikte yanma ve düşük ile orta devir aralıklarında yüksek güç çıkışı sağlıyor. Bu hafif ve kompakt güç santrali, sınıfı için çok güçlü ve devirli bir kullanımı, düşük emisyon değerleri ve yakıt tüketimini de sağlayarak yakalıyor. Bu yeni motor dizaynı sayesinde yeni CBR, NSR'den 19 kg daha hafif olarak, 116 kg'de kalıyor ve böylece kolay ve etkin kontrol ve yüksek sürüş performansı özelliklerini bünyesine katıyor.

28mm'lik sabit hız karbüratörüyle beslenen ve yüksek doğrulukta bir bilgisayar (CDI) tarafından ateşlenen, çabuk devirlenen tek silindirli motor, geniş bir devir aralığında çabuk tepki veren etkili bir performans sergiliyor. Tek düğmeden kontrol edilen çalıştırma sistemi CBR'nin kolayca çalıştırılmasını sağlıyor. Bu yeni motorda aynı zamanda pürüzsüz ve tam istenen miktarda güç aktarımı sağlayan ve sürüş eğlencesini azaltıcı bir unsur olan vibrasyonu en aza indiren entegre bir balansör şaft da bulunuyor.

CBR'yi geniş devir aralıklarında kolayca hızlandıran güç, arka tekerleğe kısa oranlı 6 vitesli bir şanzıman ile aktarıyor ve bu şekilde Honda'nın 125cc ürün gamının en hızlı ivmelenmesi bu motosiklette elde ediliyor.

Etkin sıvı soğutma sistemi

Yeni CBR'nin etkili sıvı soğutma sisteminin, hava ne kadar sıcak ya da sürüş koşulları ne kadar zor olursa olsun performansı güçlü ve stabil tutan kompakt bir radyatörün termostat kontrolünü fanı, sıkışık trafik ya da çok devirli sportif kullanımlarla bile mükemmel soğutma sağlıyor.

Temiz Performans

Düşük egzoz emisyon değerleri de yeni CBR'nin tasarımı aşamasındaki temel amaçlardan biri olarak ele alındığı için CBR emisyon değerleri açısından Avrupa'nın katı şartnamesi olan EURO-2'yi karşılayacak şekilde üretildi. Bu, hem hassas karbüratör ayarlamaları yapılarak, hem de egzoz zamanında yanma odasından atılan gazların daha verimli bir şekilde yanmaları için temiz hava akışını direkt hava temizleyicisinden motorun egzoz çıkışına gönderen dahili bir hava endüksiyon (AI) sisteminin eklenmesiyle sağlanıyor. Karter emisyon kontrol sistemi ayrıca motor yağı buharlarını motordan alıp tekrar emme yerine gönderiyor ve bu buharların atmosfere

karışmasını engelleyerek daha efektif bir yanma sağlıyor. Temizleme prosesinin tamamlayıcısı olarak katalitik bir ısı tüpü egzoz sisteminin karbondioksit, hidrokarbon ve nitrooksit emisyonlarını yüksek sıcaklıkta gerçekleştirdiğı reaksiyonla azaltıyor. Motorun hemen altından çıkışı olan, geriye doğru yükselen ve paslanmaz çelik susturucu ile son bulan egzoz, bir çok yarış motosikletinde olduğu gibi çok kışkırtıcı bir görünüme ve yüksek bir performansa sahip.

Şasi

Kıvraklık ve kolay kontrol, Honda'nın spor motosiklet sınıfının en belirgin özelliklerinde biri ve yeni CBR125R, bu konuda bir istisna değil. Hemen gidon kafasının oradan başlayan ve arka çatalın kaynaklı bağlantı plaklarına kadar devam eden, iki adet preslenmiş beş yüzeyli direktten oluşan şasisi, mükemmel sağlamlık ve çok dar dönüşleri kolayca yapabilmeye olanak tanıyan sürüş kolaylığı ve güven sunuyor. Motor iki ana direk ve gidon kafasından aşağıya inen kutu profili bağlantı parçalarıyla sabitlenmiş. İki ana direğin arka uçlarından çıkan uzantılar, hem arkadaki monoshock süspansiyon için, hem de kutu profili çelik sele rayı için sağlam bağlantı noktası teşkil ediyor. Sele rayının altındaki destek tüplerine monte edilmiş olan göz alıcı, alüminyum yolcu ayakları, yolcu için konforlu bir yolculuk sağlıyor.

Birinci sınıf süspansiyon sistemi

CBR'nin kontrol kaynağı, düşük tekerlekler arası mesafenin mükemmel süspansiyon sistemiyle olan uyumlu kombinasyon sayesinde sağlanıyor. Önde 31 mm'lik hidrolik çatal, 109 mm'lik esneme aralığı sağlarken her tür şart altında muhteşem kontrol ve konfor sunuyor.

CBR'nin arka süspansiyonunun görevleri, uzun esneme aralıklı monoshock amortisör tarafından desteklenen 511mm'lik uzun, kutu profili çelik arka çatal tarafından görülüyor. Bu yüksek performanslı sistem 120 mm'lik kademeli artan şok emme performansı göstererek her tür koşul altında arka tekerleğı tam kontrolü sağlıyor. Şasinin bu gelişmiş denge faktörleri, toplam ağırlığın da düşüklüğü ile birlikte değerlendirildiğinde NSR'den bile daha hızlı ve güvenli bir kontrol sağlayarak Honda'nın yarışçı ruhunu 125cc kategorisinde başarıyla temsil ediyor.

Racing tarzı tekerlekler ve frenler

Yeni CBR'nin GP yarış motosikletleri ile olan bağlarını vurgulayan 6 kollu, ince ve hafif alüminyum döküm jantlar, U-profil kollarıyla uslanmaz racing imajını perçinliyor. Geniş, düşük profilli lastikler her koşul altında çok iyi yol tutuşu sağlarken racing görünümünü de mükemmel bir şekilde sergileniyor. Ön tekerlek, çift piston kaliperi ile durdurulan, müthiş bir duruş performansı sunan 276 mm'lik, delikli ve büyük bir rotorla süslenmiş. 220 mm'lik arka disk ise küçük, arka çatala bağlı tek piston kaliperi tarafından her tür şart altında dengeli bir şekilde durduruluyor.



Touareg ile Dünya Turu Devam Ediyor...

Touareg dünyayı kilometre kilometre fethediyor. Volkswagen'in arazi aracı, 2004 yılında başlayan maceralı yolculuğunda dünyanın beş kıtasını gezmeyi planlıyor. Direksiyonunda tecrübeli profesyonel sürücüler, araçlarda özel maceracılar var, yani gezme isteği duyan ve zamanımızın en son büyük maceralarından birinde çocukluk hayallerini gerçekleştirmek isteyen insanlar.

Koltuklarında gözleri faltaşı gibi açık, heyecanla, merakla, şaşkınlıkla dünyayı izleyen maceracılar Touareg'leri ile, birçok kişinin hayatı boyunca hayal ettiği bir şeyi yapıyor; dünyayı baştan başa dolaşıyor. 2004 yılında Alaska'dan başlayan Touareg experience 360° Dünya Turu, And Dağları üzerinden güneydeki Tierra del Fuego, Avustralya, Asya ve Afrika'dan geçip, Dakar'dan Wolfsburg'a dönerek Bu yıl sonuna kadar 53,000 kilometreyi aşkın bir yol geçecek.

Volkswagen dünyanın çevresinde zorlu bir yolculuğa kalkışan ilk üretici. Volkswagen Pazarlama Müdürü Jörn Hinrichs, "Müşterilerimizin böyle benzersiz bir yolculuğa çıkma hayallerini gerçekleştirmesine yardım ediyoruz" dedi. "Katılımcılar benzersiz bir şey yaşıyor ve kesinlikle kendi sınırlarını zorluyor. Birçoğu için yapabilecekleri en maceralı yolculuk. İlk kez bu tür bir macera herkese açık". Birçoğu çocukluk hayallerini gerçekleştiren maceracı özel katılımcılar, Touareg'lerde tecrübeli seyahat uzmanlarının yanında yer alıyor. Birçoğu için bir etap yeterlikten, bazıları birden fazla etap için yer ayırttı. Touareg 360° deneyimi her gün gerçek bir macera sunuyor.

Touareg konvoyu 2004 Temmuz'da Alaska'dan yola çıktı. O zamandan beri 13 etaptan 5'i

tamamlandı ve Amerika kıtası tamamen geçildi. Prudhoe Körfezi'nden başlayan yolculuk Rocky Dağlarından Moab'a, Büyük Kanyon'dan Puebla ve Caracas yoluyla La Paz'a ve And Dağlarından Şili'nin başkenti Santiago'ya ve son olarak Macellan Boğazı üzerinden Tierra del Fuego'ya ulaştı ve katılımcıların (hem insanların hem de otomobillerin) sınırlarını zorladı.

Volkswagen Touareg'ler yola çıkmalarının üzerinden daha bir kaç dakika geçmeden toza ve çamura bulandılar. Touareg konvoyu Touareg 360° deneyiminin bir parçası olarak tuz çöllerinden, kumlu ve çamurlu bölgelerden, çalılıklardan ve çukurlardan geçti. Otomobiller Colorado'da yüksekliği yarım metreyi aşan kayalara ve inanılmaz yokuşlara tırmandı, katılımcılar Utah'da Lockheart Basın'deki kanyonun nehir yatağında dağcılık ipleri kullanarak birbirlerine yardım etmek zorunda kaldılar. Touareg'ler bazen kuşkuyla düşen yolcularını Brezilya'nın Amazon bölgesindeki nemli ormanlarda yarısı yıkılmış köprü parçaları üzerinden de güvenli bir şekilde geçirdiler.

Sayıları zaman içinde sekize ulaşan katılımcılar Alaska'nın buzul ve göl manzaraları, Wyoming'de Bizon sürülerinin arasında yol aldılar, Meksika'da Aztek şehirlerini ziyaret ettiler ve Bolivya'da yüksek vadiler ve volkanik alanları geçtiler. Aşırı sıcak, şiddetli yağmur ve fırtınalarla ve kendileriyle mücadele ettiler; ani diş ağrısı, uykusuz kalma ve ayı ya da sırtlan korkusu yaşamalarına rağmen hiçbir katılımcı erken pes etmedi. Gruplar birbirine bağlı araştırma ekipleri haline geldi. Ayrıca, içinde yolculuk ettikleri vahşi, her şeyi içine çeken dünyaların parçaları oldular ve bazen de kendileri tuhaf, egzotik yaratıklar haline geldiler, örneğin

çamurla kaplı Touareg'leri ile Las Vegas'taki caddelerden geçerken...

Touareg'leri ve yolcularını sekiz macera daha bekliyor. Touareg experience 360°, 6 Mart'ta başlayan iki etapta Avustralya'yı boydan boya geçecek: Sidney'den Alice Springs'e (6-19 Mart) ve sonra da Ayers Rock'tan Perth'e (20 Mart-2 Nisan).

Touareg konvoyu Asya'yı Mayıs ve Haziran aylarında üç etapta geçecek: Önce Pekin'den başlayıp Çin Seddi'ni geçerek Moğolistan steplerine ve Ulan Bator'a ulaşacak (8-21 Mayıs). Ardından Gobi çölünden İpek Yolu ve Himalaya Dağları üzerinden Nepal'in başkenti Katmandu'ya (22 Mayıs-12 Haziran). Son olarak da, kaplan, fil ve antilopların kılavuzluğunda Hindistan üzerinden Ganj nehrine ve gittikçe kalabalıklaşan Bombay'a (19 Haziran-2 Temmuz).

Ağustos'ta 53,000 kilometrelik yolun 38,000 bin kilometresi tamamlanmış olacak Touareg'ler yine üç etapta Afrika'da yol almaya başlayacak. Önce Kenya Nairobi'den Livinstone'daki Victoria Şelalesine (7-27 Ağustos), sonra savananın bataklık, ormanlık ve açıklık alanlarından geçilerek Cape Town'a (28 Ağustos-10 Eylül) ve son olarak da Dakar'dan Avrupa'ya geçilecek, yani Volkswagen'in merkezi Wolfsburg şehrine. Politik ortam nedeniyle güvenlik sağlanabilirse Nil'den Nijer'e özel bir etap düzenlenecek. Bu durumda Afrika bölümündeki önceki etaplar tersine dönecek.

Bir yıllık bir süre, birçok risk ve harika yerlerin ardından, Touareg experience 360°, Touareg konvoyunun Wolfsburg'daki merkezinde sona erecek. Dünya turunun sona ermesi için planlanan gün 29 Ekim 2005.

2005 Motosiklet Takvimi

2005	AVRUPA	BALKAN	TR	BALKAN	TR	TR	TR	TR	TR	WSB / FIM
	MX (Motokros)	MX (Motokros)	MX (Motokros)	Pist / Süpermoto	Pist / Süpermoto	Enduro	Drag	Eğitim	Turizm / Festival	SÜPERSTOK ****
ŞUBAT	6 13 20 27	65-85 cc 125 cc						EMOK-OMM *** 12 ŞUBAT		
MART	6 13 20 27					Bodrum-BMK		OMM 19 ŞUBAT EMOK 26 ŞUBAT		
NİSAN	3 10 17 24		Makedonya	Istanbul-MMK Istanbul-TMF	Yunanistan *		Istanbul-EMOK Antalya-MSK	Konya-KMK EMOK-OMM 16 NİSAN ***		
MAYIS	1 8 15 22	Slovenya İtalya 85	Bulgaristan	Romanya **		Ankara-HMK	İzmir-EMK			İspanya İtalya
HAZİRAN	5 12 19 26	UKRAYNA TÜRKİYE Polonya Slovakya		Sırbistan-SCG	İzmir-İOK	Ankara-HMK	Istanbul-MMK	OMM 16 HAZİRAN VESPA EMOK		İngiltere İtalya
TEMMUZ	3 10 17 24 31	30 Haziran - 3 Temmuz UEM KONGRESİ Bulgaristan Romanya	HIRVATİSTAN - Opatya		Istanbul-MMK	Malatya-MMSK	Mersin-KMK	OMM 22-24 TEMMUZ		Çekoslovakya
AĞUSTOS	7 14 21 28	İngiltere 85 İrlanda 85	İrlanda	Sırbistan-SCG	H.Bolu-HMSK	Makedonya **		HOG		İngiltere
EYLÜL	4 11 18 25	Almanya 85 Romanya 85			Istanbul-MMK					Hollanda Almanya
EKİM	2 9 16 23 30			TÜRKİYE ** Bulgaristan	İzmir-İOK Istanbul-TMF		İzmir-EMK	EMOK		İtalya Fransa
KASIM	6 13 20 27							EMOK		

2005 Türkiye Ulusal Off-road Şampiyonası

	Tarih	Yer	Kulüp
1. Yarış	26-27 Şubat 2005	Istanbul	Isoff
2. Yarış	26-27 Mart 2005	Ankara	Andoff
3. Yarış	23-24 Nisan 2005	Istanbul	Isoff
4. Yarış	14-15 Mayıs 2005	Sakarya	S.o.s
5. Yarış	23-24 Temmuz 2005	Ist/giresun	Isoff
6. Yarış	01-02 Ekim 2005	Ankara	Andoff
7. Yarış	29-30 Ekim 2005	Kocaeli	Kosder
8. Yarış	19-20 Kasım 2005	Istanbul	Isoff

2005 İSOFF Mahalli Yarış Takvimi

1. Yarış	9 - 10 Nisan
2. Yarış	9 - 10 Temmuz
3. Yarış	3 - 4 Aralık

2005 Nisan ayı Türkiye Motosiklet Federasyonu Yarış Takvimi

3 Nisan 2005	Istanbul EMOK Enduro
17 Nisan 2005	Balkan Motokros Şampiyonası Türkiye ayağı
10 Nisan 2005	Istanbul MMK Motokros
17 Nisan 2005	Istanbul TMF Motokros
24 Nisan 2005	İzmir İOK Süpermoto

**Alıcılar ve satıcılar
bu platformda buluşuyor...**

**ikinci el 4x4
ve motosiklet**

www.4x4freelife.com



Sizi her yere taşıyacak 4x4 kamyon Desoto Safari

Seneler içinde yavaş ama emin adımlarla gerçekleşen değişim sonucu, ufak tefek Rav4'lerden, arazide başarılı ama şehir içinde hantal görünüşleri ile eski nesil Jeep'lere ve Land Rover'lara kadar her çeşit 4 çeker araç günlük kullanıma ve alışkanlıklarımıza girdi. 4x4 araçların her versiyonunu gördüğümüzü düşünürken DESOTO markası ile tanıdığımız ASKAM bize bir sürpriz hazırladı. Her çeşit arazi koşulunda yol alabilen ve 14 kişi taşıyabilen Desoto Safari.

Türkiye'de bu kapasitede yolcu taşıyabilen ilk aracı üreten Askam, özellikle turizm sektöründe yer alan firmalara büyük kolaylık getirecek gibi görünüyor. Üretimini ve çalışmalarını ticari araçlar konusunda yoğunlaştıran ASKAM, tamamen farklı görüntüdeki yeni aracı "Desoto Safari" ile bambaşka bir alana hitap ediyor: Turizm. ASKAM'ın Safari Turizminin yaygın olarak yapıldığı Marmaris için özel ürettiği Desoto Safari, 14 yolcu kapasiteli iç dizaynı, konfor ve güvenlik donanımları ve özellikle sıcak havaların yaklaştığı bu dönemde üstü açık tasarımı ile hafta sonu doğada dolaşmak ve normal araçların ulaşamayacağı yerlere gitmek isteyen kalabalık grupların gözdesi olacak gibi görünüyor.

ASKAM, özel olarak tasarladığı Türkiye'nin ilk 4x4 özellikli ve geniş kabine sahip

14+1 kişilik aracı Desoto AS 250 AWDM Safari'yi, öncelikle büyük gruplara hizmet veren tur firmaları için üretti. En zor arazi ve yol şartlarına uyumlu olarak üretilen Desoto Safari, yolculara macera duygusunu yaşatırken güvenlikten ve konfordan da ödün vermiyor. Zorlu doğa koşulları karşısında engel tanımayan 4x4 Desoto Safari, 14 kişilik yolcu kapasitesiyle günü birlik turlar ve maceraya yol almak isteyenler için ideal bir yapı sergiliyor.

Desoto Safari, kendi segmentinde bir ilk olmasının yanı sıra, geniş servis ağı ve periyodik bakım imkanları sayesinde de ön plana çıkıyor. Fazla yolcu taşımının gerektirdiği sektörlerde birden fazla araç kullanımının yol açtığı maliyetleri azaltmak amacı ile tasarlanan araçta, yolcu konforu ve emniyetine öncelik verildiği görülüyor.

Desoto Safari hem tenteli hem de üstü açık olarak da kullanılabilecek şekilde tasarlanmış. Bu özelliği, kapalı sac gövdeli araçlara kıyasla, yolcuların daha geniş bir açı ile dışarıyı seyretmelerine olanak sağlıyor. Tentenin yanları ve arkası yukarı toplanabildiği gibi tamamı toplanarak aracın üzerinin açılmasına olanak sağlıyor. Tente, soğuk veya yağışlı havalarda tamamen kapatılarak konforlu bir sürüş sağlanıyor, ayrıca arazi sürüşlerinden önce uzun karayolu etapları olan turlarda yüksek hızlarda yolculuk yaparken, arkadaki yolcuların rüzgarın etkisinden rahatsız olmamaları sağlanıyor.



Desoto Safari tasarlanırken arazi kabiliyetinin yanı sıra yolcuların sürüş emniyeti ve sürüş konforu ön planda tutulmuş. Kabin içinde beyaz vinil kaplı midibüs koltukları kullanılıyor. Tüm koltuklarda yer alan emniyet kemerleriyle güvenli bir yolculuk sağlanıyor. Ayrıca yolcuların yaslanabilmeleri için tüm koltuklarda kolçaklar bulunuyor.

Aracın, tenteli kullanım amacına yönelik olarak üstü açık tasarlanması nedeniyle, uluslararası standartlara uygun olarak üretilen devrilmeye karşı koruyucu kafesi bulunuyor. Şasinin 12 ayrı noktasından destek alan bu roll-cage, kabin altı ve havuz

yanlarını bağlıyor. Havuz üstünde çelik borular vasıtasıyla yekpare güçlü bir yapı oluşturuluyor.

Desoto AS 250 AWDM, isteğe bağlı olarak kapalı sac gövdeli minibüs tipinde üretilerek kışın da zorlu doğa ve arazi koşullarında kullanılabilir. Böylelikle, araç kış turizminde de arazi şartlarında yolcu taşımacılığı için ideal bir konuma geliyor.

Askam Otomotiv Genel Müdürü Çiğdem Topaloğlu, Türkiye’de turizm sektörünün hızla geliştiğini, bu alanda hizmet veren firmaların da verdikleri hizmetin kalitesini bu

doğrultuda yükseltmek zorunda olduklarını belirterek, “Desoto Safari gibi bir araç için geç bile kalındığını söyleyebiliriz. Ülkemizde, hatta dünyada 4x4 araçlara baktığımızda, Desoto Safari gibi gelişen turizm alanlarındaki ihtiyaçlara yüksek yolcu/koltuk kapasitesi ile cevap verebilen araçları görmek pek mümkün olmuyordu. Askam olarak Desoto Safariyi geliştirmeye ve üretmeye safari turları düzenleyen bir firmadan gelen özel bir talep doğrultusunda karar verdik. Desoto Safari ile hem araç çeşitliliğimizi artırdık hem de turizm sektörüne de hizmet vermeye başladık.” dedi.





Askam Otomotiv San. ve Tic. A.Ş. Genel Müdürü
Çiğdem Topaloğlu

Askam Otomotiv San. ve Tic. A.Ş. Genel Müdürü Çiğdem Topaloğlu'ndan aldığımız bilgilerle, Safari'nin gelişme hikayesini adım adım öğrenmiş olduk.

Safari aracı ilk olarak nasıl gelişti?

Safari aracının bazını teşkil eden ilk aracımızın ortaya çıkışı büyük bir tesadüf ile oldu. Bakü-Ceyhan-Tiflis Boru Hattı projesinin Türkiye ayağının yüklenici firmalarından biri olan Punj-Lloyd-Limak konsorsiyumu, arazide çalışacak personellerinin şantiyeden araziye taşınması sorununu nasıl çözecekleri arayışına geçmişlerdi. Biz zaten çok uzun yıllardır arazili araçlarımızı farklı kamu ve askeri ihtiyaçların karşılanması için ilgili kurumlara satıyorduk. Son yıllarda özellikle askeri kullanımlı arazili araçlarımızda alt yapı ile ilgili büyük değişiklikler yapmıştık. Konsorsiyumun Türk ortağı Limak yetkililerinin aracımızın çift kabinli askeri versiyonunu görmeleri üzerine şirketimizle temasa geçmeleri, projenin ilk adımını oluşturdu. Yaptığımız karşılıklı görüşmeler ve onların araçta bulunmasını istedikleri özellikler çerçevesinde şirket

olarak bu talebi 14+1 kişilik bir arazili minibüs projesi olarak değerlendirmeye karar verdik. İlk mühendislik çalışmalarımızın tamamlanmasını takiben yaklaşık 3 aylık bir çalışma sonrasında ilk prototip aracımız ortaya çıktı. Bu tip bir aracın geliştirilmesi minimum 2-3 yıl gibi süreler gerektiren projeler olmasına rağmen bizim uzun yıllar boyunca Kamu Hizmetlerinde personel taşıma amacıyla üretilmiş 4X2 minibüslerimizin olması projenin bu kadar kısa sürede tamamlanmasına olanak sağladı. İlk prototipin yapılmasını takiben yine firma yetkilileri ile birlikte aracın testleri gerçekleştirildi. Bu testlerin tamamının başarıyla sonuçlanması üzerine konsorsiyum bize 20 adet arazili minibüs siparişi verdi. Böylelikle bizim de ürün gamımızda 4X4 kabiliyetinde 14+1 kişilik bir minibüsümüz oldu. Burada çok gururla söylemek ve altını çizmek istediğim bir nokta var. Bu konsorsiyumun en önemli misyonlarından biri "güvenlik ilk önceliğimizdir" misyonudur. Bu nedenle bu testlerin böyle bir başarı ile sonuçlanması bizim açımızdan çok gurur vericidir. Bu misyonun devamı olarak Safari aracımıza ABS fren, ASR anti-patinaj ve EBD elektronik fren dengeleme sistemlerini ilave ettik.

Araçların toplu teslimini takiben araçlarımızı gerçek şantiye ve arazi şartlarında test etme, performanslarını değerlendirme ve buradan

elde edilen veriler doğrultusunda daha da geliştirip güçlendirme olanağı bulduk.

Tam bu çalışmalarımızı tamamladığımız sırada Arazi Turizm'in bizimle irtibata geçmesi çok güzel bir tesadüf oldu ve böylelikle bugün turizm sektörünün hizmetine sunduğumuz ve büyük bir ihtiyaçta mükemmel cevap veren Safari aracımızın doğuş çalışmaları başlayarak projenin ikinci ayağı ortaya çıktı.

Araçta farklı geliştirmeler yapmayı düşünüyor musunuz?

Otomotiv sektöründe gelişme hiç bitmez. Ana özelliklerine baktığımız zaman aracımızın projesi zaten sektörün içindeki kişilerle bizzat kullanım ihtiyaçları çerçevesinde geliştirildiği için her türlü güvenlik önlemleri ve bu tarz arazili bir araçta bulunacak konfor olanakları gözönüne alınmıştı. Ancak aracımızın piyasaya tanıtılmasını takiben safari turizminin yaygın olduğu sıcak ülkeler dışında bazı Avrupa ülkelerinden de talepler aldık. Bu taleplerle ilgili ortak projeler kapsamında talep edilen adetlerin netlik kazanması ile birlikte aracımızın AB standartlarına (EURO 4 motor, vb) taşınması hususunda yeni bir proje geliştirmeyi düşünüyoruz. Bu konudaki kararımızı önümüzdeki günlerdeki gelişmelere göre vereceğiz.



DESOTO AS 250 AWD 4x4 Safari

Özellikleri

Motor

- 4 zamanlı ve 4 silindirli Euro-1 Deutz BF4M 1012 E turbo motor
- 90 PS güç, 300 Nm tork
- Donaldson kuru tip hava filtresi

Şanzıman

- Tüm viteslerde senkromeçli Eaton FS 2305 A ana şanzıman ve Rockwell T-223 arazi şanzımanı.
- Ön ve arka mekanik kumandayla istenildiğinde 4x2 çekişten 4x4 çekişine geçebilme özelliği; alçak ve yüksek 2 hızlı kademe.
- Motor ve şanzımanla uyumlu asbest içermeyen balatalı, 267 mm çaplı, tek plakalı hidrolik debriyaj.

Ön Aks

- 2000 kg kapasite
- Ön diferansiyelin aşınmasını önlemek ve yakıt sarfiyatını azaltmak için ön aks ayırma özelliği.

Arka Aks

- 2815 kg kapasite
- Patinaj önleyici otomatik diferansiyel kilidi

Şasi

- En güç şartlara dayanıklı “U” kesitli çelik şasi

Frenler

- Vakum takviyeli ve yük dengeleme valfli, çift devreli, hidrolik kumandalı servis frenleri

Süspansiyon

- Konforlu ve rahat bir sürüş için parabolik makaslar ve amortisörler

Taktik Özellikler

- %70 tırmanma kabiliyetiyle üstün tırmanma
- 35 derecelik statik yan eğim açısıyla arazi ve yol şartlarına uygunluk
- 60 cm derinliğindeki sudan geçebilme
- 20 cm yükseklikteki engelleri aşabilme özelliği
- 30 derecelik yaklaşma açısı, 20 derecelik uzaklaşma açısı ve 25 derecelik karın serbestisi açısıyla engelleri rahatça geçebilme
- Şok emicili Nato tipi arka çeki kancasıyla başka bir aracı veya 750 kg'lık frensiz bir römorku çekebilme özelliği

Kabin Dışı

- Kaymayı önleyen basamaklar
- Şasinin 12 ayrı noktasından kuvvet alarak yerleştirilmiş roll-bar'lı çelik koruma kafesiyle (roll-cage) güçlendirilmiş yolcu mahalli
- Kolay erişilebilir ve araç arkasına monteli stepne
- Far seviyesi ayarlama düğmesiyle ayarlanabilir ön farlar
- Şoför mahalli içinden kumandalı; kendi

ekseni etrafında 355 derece yukarı aşağı (40 derece – 40 derece) dönebilen projektör

Kabin İçi

- 14 yolcu olacak şekilde yerleştirilmiş, ergonomik ve tümü emniyet kemerli vinil kaplı kolçaklı koltuklar
- Aracın yanlarına, arkasına veya tümüyle şoför mahalline toparlanabilen, pencereli ve yağmura dayanıklı özel tente
- Standart radyo-teyp ve hoparlör





Ağırlıklar ve Kapasiteler

Model	Azami Yüklü Ağırlık	Ön Dingil Kapasitesi	Arka Dingil Kapasitesi
AS 250 AWD (4X4) SAFARI (1+14)	5815	2000	2815

Motor

Marka / Tip	DEUTZ BF4M 1012 E Euro 1 - Turbo
Silindir Adedi	4
Çap ve Strok (mm)	94X115
Silindir Hacmi (cm ³)	3192
Güç (PS net) (ISO 1585)	90 – 2600 d/d
Tork (Nm net) (ISO 1585)	300 – 1500 d/d
Sıkıştırma Oranı	17.5 : 1

Debriyaj	
Marka / Tip	VALEO 267 mm çaplı tek plaka
Alan (Toplam)	660 cm ²
Kontrol Sistemi	Automotive Products hidrolik
Malzeme	Asbestsiz balata

Şanzıman

Marka / Tip	EATON FS 2305 A
-------------	-----------------

Oranlar

1. Vites	6.80
2. Vites	3.55
3. Vites	2.28
4. Vites	1.50
5. Vites	1.00
Geri Vites	5.92

Arazi Şanzımanı	
Model / Tip	ROCKWELL T-223
Vites adedi	2
Oranları	2.0 – 1.0

Ön Aks

Marka / Tip	SPICER 44 – 8 FD Full floating-Hypoid (Ön aks ayırma kapasiteli)
Oran	3.54

Arka Aks

Marka / Tip	DANA SPICER 60 HD Full floating-Hypoid
Oran	3.54

Frenler

Marka / Tip	Ön: AP Arka: BENDIX Vakum takviyeli hidrolik, yük dengeleme valfi donanımlı
Ön	Disk Fren
Çap x Kalınlık	337 x 14 mm
Arka	Duo – Servo
Çap x Kalınlık	305 x 63.5 mm

Motor

Kutu Marka / Tip	SAGINAW / 708 Hidrolik
Oran	17.5
Hidrolik Pompa Marka / Tip	SAGINAW / 132P
Yakıt Tankı	
Kapasite	69 ltr
Elektrik Aksamı	
Akümülatör	12 V / 135 Ah
Alternatör	14 V / 55 A (Vakum Pompalı)
Marş Motoru	12 V / 3.1 kW (BOSCH)
Jant ve Lastikle	
Lastik	7.50 16 – 12 kat
Jant	16.0 x 5.5

İlave Özellikler

Tüm koltuklarda emniyet kemeri, önde standart çeki kancası, arkada şok emicili çeki kancası, radyo-teyp, şoför mahalline kadar kısmen veya komple açılabilir pencereli tente.

İsteğe bağlı seçenekler

Kabin içinden kumandalı, hareketli projektör

TR

MOTORSHOW

OTOMOBİL VE HAFİF TİCARİ ARAÇLAR FUARI

İZMİR

14-19 MAYIS

2005

Uluslararası İzmir Fuar Alanı // Kültürpark



Ziyaret Saatleri:

11:00 - 20:00 arası (Haftaiçi)

11:00 - 22:00 arası (Haftasonu)

Giriş Ücreti:

5 YTL



İZMİR
BÜYÜKŞEHİR
BELEDİYESİ

Şair Eşref Blv. No:50 35230 Kültürpark / İZMİR
Telefon: 0(232) 482 12 70(pbx) - 445 39 94 - 445 50 52
Faks : 0(232) 425 43 42 - 484 90 55
www.izmirfair.com.tr • info@izmirfair.com.tr





1 gün, 2 gece, 3 göl...

Özdal Güngör
ozdalgungor@4x4freelife.com

Bu hafta sonu gezisi ve kamp için belirlediğimiz yer İstanbul'a 2 saat mesafedeki Sülüklü Göl idi. Ama bir göle niyetlenmişken 3 göl gezdik; Sülüklü Göl, Sünnet Gölü ve Çubuk Gölü.

Sülüklü Göl

İstanbul'dan cumartesi sabahı yola çıktığımızda amacımız Sülüklü Göl'e gidip kamp yapmak idi. Ve İstanbul'dan kaçış için tercihimiz her zamanki gibi otoyol oldu. Akyazı sapağından çıkıp Akyazı'da son alışverişi yaptıktan sonra, en son geçtiğimizde bozuk olan, güzel bir asfalt yolla Dokurcun'u geçip Tavşansuyu köyüne vardık.





Yoldaki Sülüklü Göl tabelasından sağa sapıp genelde tek aracın geçeceği genişlikteki kıvrılarak yükselen orman yoluna girdik. Çok kısa bir süre sonra da yerdeki karlarda ilk kez bizim iz açtığımızı fark ettik. Bunun verdiği keyifle karlar üzerinde bir hayli ilerledikten sonra yolda karşılaştığımız bir köylüyle yaptığımız sohbet bizi üzdü.

Yıllarca gidip geldiğimiz Sülüklü Göl'ün efsanevi bekçisi Fethi amcanın, kızının ani ölümüne dayanamayıp vefat ettiğini, kulübesinin ise harabeye döndüğünü ve gölün sahipsiz kaldığını öğrendik. Kendimizi, Sülüklü Göl'le özdeşleştirdiğimiz Fethi amcanın kulübesinde kuzine sobasının başında sohbet etmeye hazırladığımız için olsa gerek, onsuz bir Sülüklü Göl'ün bize tat vermeyeceğini düşünerek rotamızı başka bir göle çevirdik.

Sünnet Gölü

Sülüklü Göl'e alternatif olarak birden gezi planımıza giren Sünnet Gölü'ne gitmek üzere Tavşansuyu köyünden ayrılıp Mudurnu yönüne devam ettik. Zemini pek de iyi olmayan inişli, çıkışlı, kıvrımlı asfalt yolla Bolu-Göynük yoluna çıktık. Daha geniş ve düzgün bir zemini olan bu yoldan tabelaları takip ederek 820 m rakımda bulunan, dar ve derin bir vadinin heyelan sonucu tıkanmasıyla oluşmuş olan Sünnet Gölü'ne ulaştık.

Göl etrafındaki, yamaçtan sürekli taş parçalarının düştüğü yolda camper'la tur attıktan sonra, gölün kenarındaki tek düzlükte otelin bulunuyor olması, kamp yeri için daha yukarılara bakmamız gerektiği izlenimini verdi. Ve otelin hemen karşısında yükselen yamaçtaki karaçam ağaçlarının altında küçük bir düzlüğü gözümüze kestirdik.

Yamacın soğuktan donmuş olan taşlı zemininden zorlanmadan tırmanarak harika göl manzaralı kamp yerimize vardık. Seçtiğimiz yer belki de bu bölgede kamp yapılabilecek en ideal noktaydı. Çünkü gölün çevresi oldukça dik yamaçları olan dağlarla çevriliydi ve sabah güneşle ne kadar erken buluşursak o kadar çabuk ısınacaktık. Ve bu konuda vadinin zemininde kalan otele göre çok daha avantajlıydık.

Gecenin dondurucu soğuğuna rağmen, yıldızlara bu kadar yakın olmanın keyfi bambaşkaydı. Sabah ise camper'ın etrafında yükselen karaçam ağaçlarının altında, göl manzarasına karşı, kuş sesleri eşliğinde kahvaltımızı yaparken bir kez daha "iyi ki gelmişiz" dedik.





Çubuk Gölü

Sünnet Gölü'nden ayrılıp Göynük'e giderken, yol üzerindeki bir tabela bizi kendisine çekti: "Çubuk Gölü 6 km" Bulunduğumuz yola yakındı, beğenmezsek geri döner, yolumuza devam ederdik. Ama daha kavşaktan sapar sapmaz, yolun güzelliği bize ilk "İyi ki sapmışız"ı dedirtti bile. İkincisini de son rampayı aşıp Çubuk Gölü'nü gördüğümüzde dedik.

Yine bir heyelan sonucu oluşmuş olan bu gölün kenarında aynı isimdeki Çubuk Köyü yer alıyor. Neredeyse gölle aynı seviyede, ki bazı yerlerde gölden de aşağıda olan (bkz büyük fotoğraf), taş dökülerek zemini sertleştirilmiş tek araç genişliğinde bir yol gölü çevreliyor.

Göle geldiğimizde saat istikametinde yolu takip edip, önce köyün içinden, sonra

da bahçe çitlerinin arasında, karların erimesiyle dereye dönüşmüş yoldan gölün çevresindeki yola çıktık. Ki bu yol belki de gezinin en keyifli anıydı. Yol üzerinde, gölü besleyen suların coştığı anda gelmiş olan kütük ve iri dallar da yer alıyordu. Dereden çıkıp yola kavuştuk derken yolun bir kısmının su altında olduğunu gördük. İşte harika bir su geçişi fırsatı diye düşünerek olanca hızla geçip bu anın tadını çıkarmayı da ihmal etmedik.

Çubuk Gölü'nün ardından, sokakları ve çarşısı ile eski görünümünü önemli ölçüde koruyabilen, tarihi evleriyle ünlü Göynük'te kısa bir mola verdik. Geyve üzerinden, Bilecik'ten gelen yolla birleşip Adapazarı yönünde gidip otoyola girdik ve İstanbul'a döndük.

Bu gezide; CMS destek verdi, Naime pişirdi, Özdal görüntüledi, Taner sürdü...





Aracınızı şımartın..!

Aracınızın servise götürülmesi, hasarlı aracınızın tamiri, boyası gözünüzde mi büyüyor. Kendinize ve aracınıza bir iyilik yapın, Car Club'a bir uğrayın. Mekanik, kaporta, elektrik, boya, yedek parça hizmetlerini veren bu özel "Kulüp"e girer girmez aracınızı güvenilir ellere teslim ettiğinizi fark edeceksiniz.

Önce sorunu bulalım Otomobillerinize modern teknik donanımları ve uzman kadrosu ile servis veren Dikmen Otomotiv, en son teknolojik diagnostik cihazlar ve uzman personeli ile araçları gerek mekanik, gerekse elektronik olarak testlerden geçiriyor ve en kısa sürede sorunu tespit edip, araç sahibini bilgilendiriyor. Branşlarında uzmanlaşmış kadro, araçlarınızın Kaporta bakım ve onarımlarını düzgün ve hızlı şekilde yapıyor. Hasarlı araçlarınızı da orijinal aparatlarını kullanarak fabrika çıkışı ölçülerine uygun olarak düzeltiyor. Çok az serviste bulunan robot çekirme cihazı ise ağır hasarlı araçların çekirme ve düzeltilme işlerinde büyük kolaylık sağlıyor. Kaliteli işçilik, kullanılan orijinal cihazlar sayesinde hasarlı araçlar, ilk günkü görünüşleri ile size teslim ediliyor.

Mekanik ve elektrik servisi Her işin başı orijinal parçalar, deneyimli ekipler... Tüm bakımlarda orijinal yedek parça kullanan ve eğitimli teknisyenler tarafından tüm kontrolleri eksiksiz olarak gerçekleştirilen araçlar, kullanıcıya güvenli sürüş vaat ediyor.

Araç Kabul & Test Hattı, Aks Ölçüm & Lastik Servisi, Akü Şarj ve Test Cihazı, Yağlama Ekipmanları, Egzoz Tahliye Sistemleri,

Mekanik Havalı El Aletleri, Yıkama ve Temizlik Cihazı, El Aletleri, Kanal Krikoları, Diagnostik Test Cihazı, Klima Gaz Dolum, Fren Hidrolik Test ve Doldurma, Seyyar Zımpara Sistemleri, Hareketli Kollu Toz Emiş Sistemleri gibi servis ekipmanları ile tam teşkilat hizmet veren serviste tamamen bilgisayar destekli Yedek Parça reyonu da sorunlu araçlarınıza hızlı ve kesintisiz hizmet vermeyi hedefliyor. Tüm marka araçlara yedek parça hizmeti veren servis zaman kaybı yaşatmamak için her aracın asgari stok miktarlarını koruyor.

Şimdi de boya Bilgisayar donanımlı modern fırınlarda yapılan boya ve bakımlarda istenen boya renkleri renk koduna göre bilgisayarlı boya hazırlama cihazlarında hazırlanarak Fırın Boya Ünitesinde fabrika kalitesinde araç boyanıyor.

Danışmanlık hizmeti Aracınızın muayene zamanı mı geliyor, ya sigorta işlemleri ne durumda? Günlük işlerin hay huyu arasında hep bir takım ayrıntıları atladığınızı, geç kaldığınızı mı hissediyorsunuz? Car Club burada da size destek olmak için yanınızda. İsterseniz sadece hatırlatıyor isterseniz de sizin adınıza yürütüyor tüm bu işleri.

Macera ve tarih... Dunav Bisiklet Turu

Volkan Şekerci
volkansekerici@4x4freelife.com

Onlar iki bisikletçi... Avrupa'nın uzak bir ülkesinde, İsveç'te, öğrencilik hayatlarının monotonluğunda sürdürüyorlar yaşamlarını. Ama diğerlerinden biraz daha farklı olarak. Onlar Türkiye'nin ilk kombine ekstrem takımı exWAYS'e bağlılar ve bütün yaz tatillerini bir ideali gerçekleştirmek için harcayabiliyorlar. Bu ideal binlerce kilometre olsa bile...

Tarih aşkı insana neler yaptırabilir? Uzak bir yerlere gitmek ve oradaki hep görülmek istenilen tarihi dokuyu birebir deneyimleyebilmek adına bir uçak bileti alınır, otel rezervasyonları falan derken uzaktaki yere, tarih aşkıyla yola çıkılır... Bu okuduğunuz senaryo hemen her yerde görebileceğiniz bir standart hikayenin başlangıç kısmıdır.



Ama onlar böyle yapmadılar. Ismael ve Raphael, bisikletleri üzerinde bütün Avrupa boyunca akan Danube (Dunav) Nehri'nin nirengi alarak, ulaşmak istedikleri yere doğru yol aldılar. Ismael tarih öğrencisiydi ve görmek istediği şehir, şimdilerin Çanakkale şehir sınırları içine gizlenmiş bekleyen Truva Antik Kenti'ydi...

Mayıs ayının ilk haftasında başladıkları yolculuk boyunca, içinden geçtikleri hiçbir ülkede bir dinlenme süresinden fazla konaklamayan ekip, ilk olarak Dunav nehrine doğru yol aldılar. Dunav'ın özel bir anlamı vardı. Tarihsel anlamda Dunav nehri, birçok eski uygarlık arasında anlaşmazlıkların yaşandığı, sınırlar oluşturduğu bir yapıya

sahipti. Macaristan'ın Slovakya ile olan sınırının bir kısmını oluşturan Dunav nehriyle tam burada buluşan arkadaşlarımız, rotaları gereği Türkiye'ye ulaşabilecekleri en kestirme yol için Bulgaristan'a yol aldılar. Buluşma tarihinde Türkiye'de ve dolayısıyla Çanakkale'de olmak için Atina ve Yunanistan gezilerini dönüş yoluna sakladılar böylece... Sonrası Türkiye zaten. Gezilerinin en zor kısmının Romanya oluşturuyordu. Ismael şöyle anlatıyor bu olayı:

Ismael: “Kesinlikle, insanlar yardımdan kaçıyorlardı. Tekerleğimiz patladığı bir anda yüzümüze bile bakmıyorlardı, yanımızdan öylece geçip gidiyorlardı. Sanki biz orada değildik gibi!” Ve ekliyor gülererek; “Bu ülkeye yaklaştıkça insanlar farklılaşmaya başladı. Herkes su ikramında bulunmaya çalıştı mesela. Hatta bir kamyonet şoförü, bizi gideceğimiz yere götürmek için kötü bir İngilizce'yle yardım etmeye çalıştı.”

Ismael ve Raphael Çanakkale'ye vardıklarında onlarla, tekrar Atina'ya doğru pedal çevirmeye başlamalarından önce kısa bir süre beraber olabildim. Ve hemen merak ettiğim şeyleri sordum onlara.

Volkan: Dostum, bu yolculuk neden önemli sizin için?

Ismael: Her şeyden önce bildiğin gibi bir tarih öğrencisiyim. Bu topraklar, dünya tarihinin en büyük destanlarından İlyada ve Odyssea'nın geçtiği yerler. Truva Antik Kenti, hayranlık duyulacak bir tarih öyküsünü içeriyor. Kuzeye açılan bir kapı gibi.”

Volkan: Bildiğim kadarıyla tek neden bu tarih aşkı değil?

Raphael: Aslında öyle, başımın etini yedi Truva diye. (diyor gülererek)

Ismael: (Gülüyor) Maceracı bir ruh. Ya da uzaklara gitme isteği. Hem anlatacak hikayemiz olsun hem de ‘içimizdeki şeyin ne olduğunu anlayalım’ diye.

Volkan: Pekala, zorlamamak lazım. Neden bisiklet?

Raphael: Biz zaten bisikletçiyiz. Böyle



Resim büyük ve ana tema. Resim altına
“exWAYS Ekibi: Ismael, Volkan ve Raphael”

bir özelliğimiz varken yüzlerce dolar para harcamaya gerek yok diye düşündük. Hem benim en büyük hayalimdi bu tür bir yolculuk. Baktım, Ismael'de de kaynayan bir tarih tutkusu var. O yüzden rotamız Türkiye oldu...

“Takımınızla alakası var mı?” diyorum bu arada. (Amacım “exWAYS”i “Merhaba Televole” tadında söyletebilmek.)

Ismael: (hatırlıyor ve gülüyor) Tabii. exWAYS'e bağlıyız. Ama üzerine alınma fikir bizden çıkmıştı.

Ismael: Sanırım, cevap arayış.

Raphael: Kesinlikle.

Volkan: Hayalinizin peşinden gittiniz, peki istediğiniz gibi sonuçlandı mı bu gezi? Hayal kırıklığı olmadı ya?

Raphael: Yo, aksine en büyük hayal kırıklığı yolculuğa çıkmamak olurdu büyük ihtimalle. Biz yapmak istediğimiz yaptık. Burada altın madenleri olmadığını biliyorduk yani.(Gülüyor)

Arayışçı dostlarım, uzaktan geldiler, yine uzağa gidiyorlar...

Raphael ekliyor; “Volkan, asıl bundan sonrası zor olacak”. Nedenini soruyorum. Şöyle devam ediyor. “Birincisi buraya gelirken bir amacımız vardı, Truva'yı görmek. Şimdi amacımızı gerçekleştirdik geriye eve dönmek kaldı. İlk neden bu. İkincisi de şimdi aynı yol üzerinden Yunanistan'a doğru gitmemiz gerekecek. Ve rüzgar karşıdan esecek İstanbul tarafına doğru giderken...”

Ve işte iddiamı yineliyorum. Rüzgar, gördüğünüz üzere her yerde karşımıza çıkmayı sürdürüyor. Bana göre en anlamlı ses, onlara göre yolculuğun kabusu! Ama orada da mevcut... Rüzgarın anlamını, gitmenin tarifini oturdukları yerden yapmıyorlar onlar da. Yollara düşmek için beklemiyorlar bile. Belki Truva amaçtan öte, bu yolculuğu kutsayacak bir ayrıntıydı sadece. Onlar da biliyorlardı bunu... **“Önemli olan yollarda olmaktır”**



ANDOFF, Mahalli Yarış sezonunu açtı

Ankara Off-Road Kulübü 13 Mart Pazar günü Kurtagiç Kum Ocaklarında koşulan senenin ilk Mahalli Off-Road Yarışı ile bölgedeki Off-Road'culara güzel bir mücadele yaşattı. Saat 11.00'de start alan yarışa kayıt yaptıran Ankara'lı Off-Road'cuların çoğunun CJ serisi Jeep'leri tercih ettikleri gözlemlendi. Yeni jenerasyon Off-Road araçlarının Şampiyona yarışlarında ağırlıklı olarak boy gösterdikleri bu sezonda, seyirciler bu güçlü araçların mücadelesini nostaljik bir keyifle izlediler.

Yarıştaki start alan 9 ekip, 30 kapıdan oluşan parkuru üçer tur üzerinden 4 etap koştu. Kanal A'nın basın sponsorluğunu üstlendiği bu senenin ilk Ankara yarışı kalabalık bir seyirci topluluğu tarafından izlendi. Ekiplerin kullandıkları araçlarda görülen motor arızasının çokluğu araçların genelde eski model V8 motor kullanmalarına bağlandı. Özellikle Motor Sporları yarışlarına yeni başlayanlarda yüksek güç kullanma eğilimi sıkça görülüyor. Off-Road yarışlarında güç ve tork, rekabetçi bir yarış için önemli olmakla birlikte bu güçlerin uygun kombinasyonlarda kullanılmaması yarışta problem yaratabiliyor.

Yarıştaki 3 numaralı CJ5 ile yarışan Ümit UYAR/Kazım ARAL ekibi daha ilk etapta liderliğe yerleşti. Ekip ikinci etapdaki vites kutusu arızası dışında 3 etapta best time yaparak rahat bir birincilik aldı ve 2005 yılında dış görünüşünü değiştirdikleri araçlarıyla iddialı olduklarını gösterdi. 2 numaralı araçla yarışan Orhan ÖZDEMİR/Çelebi DELİ ekibi kontrollü ve sorunsuz bir



2005 ANKARA MAHALLİ OFF-ROAD ŞAMPİYONASI YARIŞ TAKVİMİ

Tarih	Yer
1. YARIŞ 12-13 MART 2005	Kurtagiç Kum Ocağı - KAZAN
2. YARIŞ 11-12 HAZİRAN 2005	Kurtagiç Kum Ocağı - KAZAN
3. YARIŞ 15-16 EKİM 2005	Kurtagiç Kum Ocağı - KAZAN
4. YARIŞ 03-04 ARALIK 2005	Kurtagiç Kum Ocağı - KAZAN
5. YARIŞ 24-25 ARALIK 2005	Kurtagiç Kum Ocağı - KAZAN

yarış çıkardılar ve ikincilik kupasını aldılar. 1 numaralı ekip Mustafa ÖZGİRAY/İhsan GÜNEŞ ise son etap direksiyon arızasına rağmen yarışı üçüncü bitirmeyi başardılar. İkinci etapta best time yapan Bekir BAŞKAL/Şahin DEMİRAY ekibi genelde zaman ve kapı cezaları ile uğraştılar son etapta motor hortumu patlayınca erken çıkmak zorunda kaldılar ve dördüncü oldular. Melih BÜKE/Alper ÇETİNKAYA ekibi araçlarının yeterince güç üretmemesi sebebiyle istedikleri performansı yakalayamadılar. Adnan ARDIÇ/Serkan GÜNEŞ ekibi de çeşitli sorunlarla uğraştıkları yarışta finiş görmeyi başardılar. Erdoğan GÜL/Arif ZOR ekibi ve Ali Kemal UĞUR/Ziya İSMAİLOĞLU ekibi ise motor arızası sebebiyle 2.etapta kaldılar.

Yarış sonunda ilk üçü paylaşılan ekipler şu şekilde sıralandı:

1. Ümit UYAR/A.Kazım Aralık
2. Orhan ÖZDEMİR/Çelebi DELİ
3. Mustafa ÖZGİRAY/A.İhsan GÜNEŞ

ANDOFF, yarış severlerin adını sık sık duydukları bir kulüp. Türkiye Otomobil ve Motor Sporları Federasyonu (TOMSFED) ve Gençlik Spor İl Müdürlüğüne (GSGM) bağlı olan Ankara Doğa Sporları ve Off-Road Kulübü (ANDOFF) 2001 yılında kuruldu ve

altyapısını hazırlayıp 2003 yılında TOMSFED'e başvurarak organizatör kulüp lisansını aldı, aynı yıl da ilk yarışını gerçekleştirdi. Halen 10 araç ve 20 yarışmacı ile Off-Road yarışlarına katılan kulüp, 103 üye ile, Türkiye'nin İSOFF'dan sonra ikinci Off-Road Kulübü.

Motor sporlarına gönül vermiş, Jeep kullanan her meslek ve yaş grubu kişilerden oluşan ANDOFF, Off-Road yarışları yanı sıra yaz kış günübirlik veya kamplı geziler düzenliyor. Kulüp merkezinin Ankara'da olması sebebi ile geziler genellikle Ankara civarındaki dağ, yayla, göl, akarsu kıyılarına yapıyor. Amaç gezinin yanında yeni yerler keşfetmek ve doğal ortamdan uzaklaşmadan onunla uyum içinde yaşamayı öğrenmek. ANDOFF ayrıca, Jeep sahiplerine yönelik ileri sürüş teknikleri eğitimleri vermeyi, Ankara'da Motor sporları ve Doğa sporları ile birlikte kampçılık ve trekking grupları oluşturmayı hedefliyor. Ayrıca, gereken durumlarda görev yapacak 15 araçlık bir doğal afet timi oluşturan ANDOFF acil durumlarda yetkililere destek olmak için hazır bekliyor.

ANDOFF Başkanı Rifat Uğurlu, Off-Road'un yolun bittiği yerde yapılan bir spor olduğunu belirterek "Tabii ki her spor dalında olduğu gibi Off-Road'da da seyircilere yönelik parkurlar hazırlamak gerekiyor. Seyirciler Off-

Road yarışlarına farklı bir ilgi gösteriyorlar. Off-Road parkurlarının yapısından ötürü araçları o kadar yakından izleme şansları var ki, motor seslerinden zaman zaman kulaklarını tıkamak zorunda kalıyorlar, veya pilotla co-pilotun hangi kapıdan ne şekilde geçeceklerini aralarında tartıştıklarını duyuyorlar, o heyecanla onlara direktifler verdikleri bile oluyor. Yani Off-Road seyircisi ile bütünleşen bir spor dalıdır." dedi.

26-27 Mart tarihlerinde Ulusal Off-Road Şampiyonasının ikinci yarışına ev sahipliği yapan ANDOFF sene içinde ikinci Ulusal yarışını da 1-2 Ekim tarihlerinde organize edecek. Organizasyonları sırasında yerel belediyelerden ve şirketlerden destek alan ANDOFF Ankara bölgesindeki Off-Road'cuları Kulüp binasına davet ediyor.

ANDOFF ile ilgili bilgi almak isteyenler aşağıdaki adreslerden kulübe ulaşabilirler. Adres: Söğütözü Mahallesi 2 nci Cadde No: 59 MTA Karşısı ANKARA

Tel: 0312 287 47 57 Fax : 0312 284 79 71
WEB : www.andoff.net
e-mail : andoff@andoff.net



Dev Kamyonların Atası: Bigfoot

Monster Truck denilen dev kamyonların stadyumlardaki ve kapalı arenalardaki gösterileri ve yarışları her ülkede on binlerce seyirci topluyor. Bu gösterişli dev araçların birbirleri ile yarışmaları ya da metrelerce havalandırarak yan yana dizilmiş arabaların üzerinden uçmaları gerçekten görülmeye değer bir manzara. 4 çeker araçların bu görünüme gelmelerini ilk kim sağladı fikriniz var mı? Sizinle 30 yıl geriye gidelim ve Amerika, St. Lois'de yaşayan Bob ve Marilyn Chandler'in, hayal güçlerinin dizginlerini salıvermeleri ile başlayan başarı hikayelerini birlikte okuyalım.

Daha büyüğü yok: Hiç değilse boyut olarak

Chandler ailesi batı Amerika'da yaşayan kendi halinde bir karıkocaydı 30 yıl önce. Off-Road araçlarını seven ve inşaat işi dışında da bu araçları kullanmaktan, arazide farklı heyecanları denemekten, farklı maceraları yaşamaktan hoşlanan çiftin inanılmaz yükselişi, hem iş hem hobi amaçlı bir Ford F-250 4 çeker pick-up almaları ile başladı. Arkasından gelişen olaylar dizisi, şimdi itiraf ettiklerine bakılırsa Chandler ailesini hala şaşırtmaya devam ediyor.

Yeni Ford Pick-up'ını işinde ve hafta sonları Off-Road yaparken kullanan Bob Chandler kısa sürede arazide ve farklı doğa koşullarında son limitlerine kadar zorladığı

bu iri yapı, güçlü aracı bile kırmanın yöntemleri olduğunu keşfetti. Hemen ardından gelen ikinci keşfi ise birincisi kadar eğlenceli değildi: Koca orta-batı Amerika'da bu araçların parçalarını bulabileceği ve tamirini yaptırabileceği tek bir servis bile yoktu.

Bob, sıradan insanlardan farkını hemen göstererek, bu duruma söylenip hayata küsmek yerine farklı bir yol seçti. Pazardaki bu boşluğu değerlendirerek hemen "Orta-Batı Dört Çeker Performans Merkezi"ni kurdu ve kendi gibi çaresiz kişilere servis vermeye başladı.

4x4 Ford kamyonunu, hem gerçekten hoşlandığı için hem de yaptığı işin canlı bir reklamı olarak gösterebildiği için kullanmaya devam etti. Bu arada yeni iş kolundan ötürü hazır elinde olanak da varken, kamyonuna devamlı yeni parçalar monte etmeyi ve kamyonu giderek daha büyük ve daha güçlü yapmayı ihmal etmiyordu. Sonunda güçlü ama sıradan Ford kamyonunu, her görenin merakla birbirine anlattığı sıra dışı bir araca dönüştürmeyi başardı. Olumlu eleştirilerden cesaret alarak 1979'da Arenalarda ve Stadyumlarda gerçekleşen ve biletli seyircilerin girebildiği şovlara sokmaya karar verdi. Her zaman etrafındaki diğer Off-Road'culardan bir –hatta iki- adım önde olduğu için Denver Araba Şovunda başlayan "Show Business" macerasını artan bir ilgi uyandırarak sürdürdü.

Ford Pick-up'dan Bigfoot'a geçiş

Derken 1981'de yaratıcılığı sınır tanımayan Chandler tüm dev kamyonlar konseptini baştan aşağı sarsan yeni bir atılım gerçekleştirdi. Aklına aniden gelen bir fikirle, aracını hurda araçların üzerine sürmenin ve onları ezerek ilerlemenin nasıl bir duygu olacağını merak etti. Fazla düşünmeden bu fikrini şovunda uygulayan Chandler hem kendi yaşantısını bir kez daha değiştirmiş oldu hem de milyonlarca Amerikalı için motor sporları tutkusunda eğlence anlayışını kökten değiştirmiş oldu. Dev tekerleklerle hurda araçların üzerinde zıplayarak yaptığı şov inanılmaz ses getirdi. Kısa sürede bu araçların ve yaptığı şovların taklitleri etrafta boy göstermeye başladı. Dev Kamyonların gösterileri Motor sporları tutkunlarının hayatında yeni bir boyut açmıştı. Birkaç ay geçmeden Stadyum şovundaki seyirci sayısı iki katına çıktı. Seyirciler ilk kez izledikleri bu dev kamyonları ve gösterilerini çok beğenmişlerdi. 1983'de Chandler ve BIGFOOT adını verdiği dev Ford kamyoneti, Ford Motor Company ile bir sponsorluk anlaşması imzaladı. Hala devam eden bu sponsorluk her iki tarafa da şans ve para getirdi. BIGFOOT geliştirmeye devam eden Chandler arka arkaya modifikasyonlarla birbirinden başarılı modellere imza atarken, Ford da F serisi Pick-uplarda satış patlaması yaşadı. 2000'li yıllara geldiğinde Chandler'in 16 BIGFOOT'tan oluşan bir filosu vardı.

Neden Bigfoot?

Aracına neden bu adı verdiğini soranlara gülerek eski bir hikayeyi anlatıyordu Chandler. Arka arkaya devamlı aks kırıp motor patlattığı bir dönemde bu şanssızlıkların neden hep kendi başına geldiğini yana yakıla dert yandığı bir arkadaşı gülerek ona “Hepsi koca ayaklarının suçu” demişti. Chandler bunu ikiletmeyerek aracının üzerine hemen yeni adını yazdı: KOCAAYAK – BIGFOOT. Bu dev aracın Tibet’te yaşadığı inanılan esrarengiz KOCAAYAK – YETİ kadar taraftarı ve seveni oldu kısa sürede. Üstelik Yeti kadar utangaç ve ortaya çıkmaktan hoşlanmayan bir karakterde de değildi.

BIGFOOT’un başarısı taklitlerinin de ortaya çıkmasına yol açtı. 1980’lerin ortalarında bir çok BIGFOOT benzeri araç dolanıyordu stadyumlarda. Hurda araç parçalaması gösterileri Amerikan Kamyon yarışlarının ve Çamur yarışlarının vazgeçilmez parçası haline gelmişti. Bu dev kamyonların seyircileri ve farklı modelleri artınca, 1987’de bu kez tamamen farklı bir fikirle seyircinin karşısına çıktı Chandler: Dev Kamyon Yarışları. O yıllarda müthiş bir ilgi ile karşılaşan bu fikir bugün de milyonları her hafta televizyonun ve stadyumların başında topluyor.

Chandler bilgisayar destekli tasarım tekniklerini kullanarak bu dev kamyonların ön tekerlerini yükseltti ve yeni nesil bir yarış kamyonu yaratmış oldu. Bu kamyonlar radikal yeni tüp şasi ve patentli cantilever süspansiyon kullanarak hem yeni bir teknolojik akım hem de yeni bir görünüş yarattılar. 1990 yılında bu araçlardan biri BIGFOOT 8, Dünya Şampiyonu oldu. 1992’de Chandler bir takımla yarışlara giren tek kişiydi ve araçları BIGFOOT 10 ve BIGFOOT 8 (Snake Bite) yarışını ilk iki sırada bitirdi. 1993’de BIGFOOT takımı sıralamada birinciliği, ikinciliği ve dördüncülüğü aldı. 1994’de 13 yarışın 11’ini kazanarak genel klasmanda ilk üç sıraya yerleşti. 1995’de kuralların değişmesi ile 2 araçla sınırlanan takım yine de 15 yarışın 10’unu kazanarak birinciliği kimseye kaptırmadı, takımdaki diğer araç da üçüncü oldu. Böylece takım ve kurucusu devamlı şampiyonluklarla bir efsane olarak anılmaya başladı.

BIGFOOT çeşitli şovların yanı sıra bir çok otomobil fuarında meraklıların karşısına çıktı. BIGFOOT Street Truck 2005 Şikago Auto Show fuarında Ford Motor Company standında görücüye çıktı. Sadece fuar süresince satılan kamyonların adedi genel beğenin en büyük ispatı oldu. Indianapolis’deki Off-Road fuarı SEMA’da yine FORD standında sunulan BIGFOOT 15 ise BIGFOOT teknolojisinin ve estetiğinin ulaştığı son nokta olarak merakla izlendi. Yeni süper 60’a 60 komple aks sistemi ve alüminyum ön ve arka tamponları ile tamamen yeni görünüş kazanan BIGFOOT yarışlarda da podyumları kimselere bırakmıyordu.

BIGFOOT 17, Avrupa’nın BIGFOOT’unun hikayesi

İngiltere’de L.A. Supertrux’un sahibi Nigel Morris, kendine ait gerçek bir Dev Kamyon yapmaya 2000 baharında başlamıştı. Wild Child olarak adlandırdığı bu projeyi yürütürken Nigel Amerika’ya BIGFOOT tesislerini gezmeğe gitti. Bu kararı hayatını farklılaştıracak bir olaylar dizisinin ilk adımı oldu. Bu ziyaretin ve BIGFOOT teknisyenleri ile tanışmanın ardından Nigel, kendini arka arkaya aldığı seminerlerin içinde buldu. Bu seminerlerin ardından gerekli sınavları da vererek dünyada çok az kişinin dahil olduğu ayrıcalıklı bir azınlığın içinde yer alma şansına sahip oldu: Teknik ve güvenlik standartlara uygun, Dev Kamyon imal edebilecek kapasitede bir grubun üyeleri arasına girdi. Bu dönemde MTRA standartlarına uygun BIGFOOT gösterilerini Avrupa’ya taşımak isteyen kuruluş Nigel Morris başkanlığında bu projeyi başlattı.

2001 yılı boyunca Wild Child’ı tamamlamak için uğraşan Nigel Aralık 2001’de MTRA Konferansı için Amerika’ya döndüğünde Bob Chandler ile tanışma fırsatını buldu. Görüşmeler sonunda Avrupa için bir BIGFOOT hazırlanması gündeme geldi. Böylece Nigel BIGFOOT 17’yi, İngiltere BIGFOOT’unu üretmek için kollarını sıvadı. 2002 yılında Avrupa BIGFOOT’u da değişik gösterilerde Avrupalı seyircilerin karşısına çıktı.

BIGFOOT’lar insanların büyük ve görkemliye olan merakını tatmin etmek için yeni modelleri ve tırmanan estetik görünümleri ile bir çok kişiyi gösteri alanlarına toplamaya devam ediyorlar.

Bu dev araçlar hakkında en çok sorulan soruları ve BIGFOOT Co tarafından verilen cevapları bir araya toplamak istedik. Görünen o ki bu çekici “Canavarlar”ı üretmek ve kullanmak her babayığidin harcı değil.

BIGFOOT’un maliyeti ne kadar tutar?

Araçların maliyetini hesaplamak zor. İşin içine birden çok faktör giriyor. İş gücünü de ilave ettiğinizde kabaca 100.000 ila 150.000 dolar arasında bir maliyet çıkıyor. Tabii aracın maliyeti bu kadarla kalmıyor. Bu araçları yürütmek, sorun çıktığında tamir etmek de masraflı bir iş.

BIGFOOT ne kadar hızlı gidebilir? Dişli oranını arttırarak BIGFOOT’un saatte 135 Km hıza ulaşmasını sağladık.

BIGFOOT’un lastikleri hangi firmanın imalatı?

BIGFOOT lastikleri 66x43x25 ebadında Firestone tarafından imal ediliyor. Her biri yaklaşık 1800 dolar tutarında. BIGFOOT 5’de ise Firestone 120x48x68 lastik kullandık.

Neden BIGFOOTun motoru ortada? Özellikle bu konum, uzun ve düz parkurlarda aracın start çizgisinden daha hızlı ileri atılmasını kolaylaştırıyor. Ayrıca motorun şaseside



daha alçak bir konumda monte edilmesini sağlıyor ki bu da ağırlık dengesini olumlu yönde etkiliyor ve kamyonu virajlarda daha dengeli hale getiriyor. Son olarak da motorun ortada yer alması tamiratı ve parça değişimlerini, hatta tüm motorun değişimini çok kolaylaştırıyor.

Yarış kamyonlarının kabinlerinin üzerindeki kırmızı ışık ne? MTRA sertifikalı her dev kamyon RII (Remote Ignition Interrupter) sistemi ile donatılmak zorundadır. Bu sistem bir takım sorunlar çıktığında yerdeki birinin uzaktan kumanda ile kamyonun elektrik sistemini devreden çıkarmasını sağlar. Her yarıştan önce RII’nin düzgün çalışıp çalışmadığı test edilir ve onaylanır. Kırmızı ışık RII’nin düzgün çalıştığını gösterir.

BIGFOOT’da kullanılan motorlardan

bahseder misiniz? BIGFOOT yarış kamyonlarında 1200 ve 1500 beygir gücünde 572 kübik inç kapasiteli Ford Hemi Motorları kullanılır. Motor bloğunu Ford Motors Spor bölümünden sağlıyoruz.

BIGFOOT ne yakıt kullanılıyor ve ne kadar sarfiyat oluyor? BIGFOOT metanol bazlı yarış yakıtı kullanıyor. Araçlar her yarışta ortalama 2-3 galon yakıt harcıyorlar.

BIGFOOT ile yolda gitmek kanunlara uygun mu? BIGFOOT bir yol aracı değil. Büyük lastikleri ile bu araçlar standartların çok dışında geniş ve yüksek. Özel izin ya da polis eskortu gerekiyor.



Marka: Honda
Yıl: 2003
Model: Transalp 650
Renk: Mavi
Km: 500
Fiyatı: 12.500 YTL

Honda Transalp 650



BMW F650

Yıl: 1999
Renk: Mavi
Km: 17.000

Aksesuar: Koruma Demiri,
Top Case
Fiyatı: 7.750 YTL



BMW F650 ST

Yıl: 1998
Renk: Mavi
Km: 75.000

Aksesuar: Koruma Demiri,
Top Case, Turing Cam
Fiyatı: 7.250 YTL



BMW F650

Yıl: 1995
Renk: Beyaz
Km: 50.000

Aksesuar: Koruma Demiri,
Top Case
Fiyatı: 6.000 YTL



BMW 1150 GS

Yıl: 2000
Renk: Siyah
Km: 20.000

Aksesuar: Full Koruma
Demiri, Top Case
Fiyatı: 8.750 EUR



KTM 950S Adventure

Yıl: 2003
Renk: Turuncu

Km: 20.000
Fiyatı: 11.500 EUR



KTM SX250

Yıl: 2002
Renk: Turuncu
Fiyatı: 4.750 EUR



KTM 640 Enduro

Yıl: 1999
Renk: Turuncu
Km: 10.000
Fiyatı: 5.500 EUR



Kawasaki VN800 Drifter

Yıl: 1999
Renk: GRİ

Aksesuar: Çanta,
E. Guard Cam,
Sisibar
Fiyatı: 9.500 YTL



Suzuki LC1500

Yıl: 1999
Renk: Siyah-Gri
Km: 35.000

Aksesuar: Full
Fiyatı: 9.500 YTL



Yamaha TDM 850

Yıl: 2000
Renk: Bordo

Km: 10.000
Fiyatı: 11.000 YTL



marka	Cadillac	açıklama	Klima, ABS, Airbag, CD, Özel müzik sistemi, Elektrikli cam ve ayna, Deri elektrikli koltuk, Renkli cam, Yan basamak, Sis fan, Çeki demiri, 5,7LT, V8, Benzinli
model	ESCALADE (1996)		
renk	SIYAH		
fiyat	39000USD		
km/mil	11000mil		
ruhsat masrafı	850YTL		
bandrol(6 aylık)	1,556YTL		



marka	Chrysler	açıklama	Klima, ABS, Airbag, Elektrikli cam ve ayna, Sunroof, Cruise control, Deri elektrikli ısıtmalı hafızalı koltuk, Renkli cam, Yan basamak, Sis fan, Benzinli, Otomatik, V8, 5,2LT
model	G.CHEROKEE (1998)		
renk	BEJ		
fiyat	20000USD		
km/mil	81000km		
ruhsat masrafı	1,200YTL		
bandrol(6 aylık)	1,556YTL		



marka	Lincoln	açıklama	Çift klima, ABS, Airbag, CD, Deri elektrikli hafızalı koltuk, Elektrikli cam ve ayna, Ahşap direksiyon, Sis fan, Yan basamak, V8, 5,4LT, Benzinli, Otomatik
model	NAVIGATOR (1998)		
renk	SIYAH		
fiyat	45000USD		
km/mil	90000mil		
ruhsat masrafı	1,150YTL		
bandrol(6 aylık)	1,556YTL		



marka	Honda	açıklama	Klima, ABS, Airbag, Elektrikli cam ve ayna, Sunroof, Benzinli, Otomatik, 4silindir, 2,0LT, 128hp
model	CRV (1998)		
renk	BEYAZ		
fiyat	31000 YTL		
km/mil	86250km		
ruhsat masrafı	600YTL		
bandrol(6 aylık)	278YTL		



marka	Chrysler	açıklama	Klima, ABS, Airbag, CD, Yan den koltuk, Elektrikli cam ve ayna, Cruise control, On koruma, Yan basamak, 6silindir, 4,0LT, 190hp, Benzinli, Otomatik
model	CHEROKEE SPORT (1999)		
renk	BEJ		
fiyat	23000USD		
km/mil	66200km		
ruhsat masrafı	950YTL		
bandrol(6 aylık)	1,056YTL		



marka	Chevrolet	açıklama	Klima, ABS, Airbag, CD, Elektrikli cam ve ayna, Deri elektrikli koltuk, Renkli cam, Yan basamak, Çeki demiri, 5,7LT, V8, Otomatik, Benzinli
model	TAHOE (1996)		
renk	MAVI		
fiyat	25000USD		
km/mil	98200mil		
ruhsat masrafı	850YTL		
bandrol(6 aylık)	1,556YTL		



marka	Opel	açıklama	Klima, ABS, Airbag, Elektrikli cam ve ayna, Deri koltuk, Sunroof, Renkli cam, Ön demir, Yan basamak, Sis fan, Benzinli, Düz vites, 4silindir, 2,2LT 115hp
model	FRONTERA (1998)		
renk	YEŞİL		
fiyat	26000 YTL		
km/mil	54000km		
ruhsat masrafı	900YTL		
bandrol(6 aylık)	417YTL		



marka	Dodge	açıklama	Çift klima, ABS, Airbag, CD, Deri elektrikli koltuk, Elektrikli cam ve ayna, Renkli cam, Ön demir, Sis fan, Yan basamak, Çeki demiri, Cruise control, 5,9LT, V8, Benzinli, Otomatik
model	DURANGO (1999)		
renk	BORDO		
fiyat	34000USD		
km/mil	72700km		
ruhsat masrafı	1,200YTL		
bandrol(6 aylık)	1,556YTL		



marka	Bmw	açıklama	Klima, ABS, Airbag, CD, Elektrikli cam ve ayna, Elektrikli katlanır ayna, Cruise control, Deri elektrikli ısıtmalı hafızalı koltuk, Telefon, Xenon far, Ön ve arka park sensör, Elektrikli yükseklik ve derinlik ayarlı fonksiyonel direksiyon, Perde, Far yıkama, Ahşap konsol, Renkli cam, Sis fan, Benzinli, Tiptronic, V8, 4,4LT, 286hp
model	BMW X-5 4.4i (2001)		
renk	BORDO		
fiyat	59500EURO		
km/mil	51000km		
ruhsat masrafı	2,150YTL		
bandrol(6 aylık)	2,641YTL		



marka	Lincoln	açıklama	Dijital otomatik çift klima, ABS, Airbag, CD, Sunroof, Elektrikli cam ve ayna, Elektrikli katlanır ayna, Deri elektrikli ısıtmalı soğutmalı hafızalı koltuk, Navigation, DVD, TV, Renkli cam, Yol bilgisayarı, Cruise control Park sensör, Sis fan, Elektrikli yan basamak, Elektrikli pedallar, Vakumlu uzaktan kumandalı bagaj kapağı, Kapi hafıza, Digital kadran, V8, 5,4LT, 32V, 300hp, Otomatik, Benzinli (İçeride)
model	NAVIGATOR (2004)		
renk	SIYAH		
fiyat	120000USD		
km/mil	9350mil		
ruhsat masrafı	1,850YTL		
bandrol(6 aylık)	3,050YTL		



marka	Ford	açıklama	Klima, ABS, Airbag, CD, Deri elektrikli hafızalı koltuk, Yol bilgisayarı, Sunroof, Kapi hafıza, Renkli cam, Sis fan, Yan basamak, Cruise control, V6, 4,0LT, Benzinli, Otomatik
model	EXPLORER Ltd. (1996)		
renk	SIYAH		
fiyat	19000USD		
km/mil	80550mil		
ruhsat masrafı	850YTL		
bandrol(6 aylık)	1,056YTL		



marka	Nissan	açıklama	Klima, ABS, Airbag, CD, Elektrikli cam ve ayna, Sunroof, Cruise control, Deri ısıtmalı koltuk, Benzin LPG, Otomatik, V6, 3,3LT, 170hp
model	PATHFINDER (1997)		
renk	YEŞİL		
fiyat	19000USD		
km/mil	157600mil		
ruhsat masrafı	700YTL		
bandrol(6 aylık)	1,056YTL		



marka	Nissan	açıklama	Klima, ABS, Airbag, CD, Deri elektrikli ısıtmalı koltuk, Sunroof, Elektrikli cam ve ayna, Yan basamak, Çeki kancası, Otomatik, 3,0LT Turbo Dizel
model	PATROL (2001)		
renk	YEŞİL		
fiyat	43000EURO		
km/mil	151250km		
ruhsat masrafı	1,400YTL		
bandrol(6 aylık)	1,112YTL		



marka	Ford	açıklama	Çift klima, ABS, Airbag, CD, Deri elektrikli ısıtmalı koltuk, Elektrikli cam ve ayna, Cruise control, Kapı hafıza, Telefon, Renkli cam, Ön koruma, Yan basamak, Far koruma, Sis fanı, Çeki demiri, Benzinli, V10, 6,8LT, Otomatik
model	EXCURSION (2000)		
renk	SİYAH		
fiyat	65000USD		
km/mil	41000km		
ruhsat masrafı	1,400YTL		
bandrol(6 aylık)	2,641YTL		



marka	Land Rover	açıklama	Klima, ABS, Airbag, CD, Elektrikli cam ve ayna, Elektrikli katlanır ayna, Deri elektrikli ısıtmalı koltuk, Çift sunroof, Renkli cam, Yan basamak, Far koruma, Sis fanı, Benzinli, V8, 4.0LT, 185hp, Otomatik
model	DISCOVERY (2000)		
renk	BORDO		
fiyat	28000EURO		
km/mil	79450km		
ruhsat masrafı	1,400YTL		
bandrol(6 aylık)	1,751YTL		



marka	Volvo	açıklama	Klima, ABS, Airbag, CD, Deri elektrikli ısıtmalı hafızalı koltuk, Elektrikli cam ve ayna, Sunroof, Cruise control, Bi-xenon, Far yıkama, Renkli cam, Sis fanı, Ahşap direksiyon, Benzinli, Çift turbo, 6silindirdir, 2,9LT, 272hp, Tiptronic (3 sıra)
model	VOLVO XC-90 t6 (2004)		
renk	SİYAH		
fiyat	83000EURO		
km/mil	12000mil		
ruhsat masrafı	1,850YTL		
bandrol(6 aylık)	1,278YTL		



marka	Hummer	açıklama	HUMMER H1, V8, 6.5LT, Otomatik, Dizel
model	HUMMER H1 (1997)		
renk	FÜME		
fiyat	85000USD		
km/mil	24450mil		
ruhsat masrafı	1,750YTL		
bandrol(6 aylık)	2,224YTL		



marka	Otomobiller	açıklama	Klima, ABS, Airbag, CD, Elektrikli cam ve ayna, Sunroof, Cruise control, Deri elektrikli ısıtmalı hafızalı koltuk, Navigasyon, Xenon, Ön ve arka park sensör, Elektrikli arka koltuk başlıkları, Elektrikli yükseklik ve denklik ayarlı direksiyon, Far yıkama, Elektrikli arka perde, Ahşap konsol ve direksiyon, Sis fanı, Benzinli, Tiptronic, V6, 3.5LT, 272hp ("0" araç)
model	MERCEDES CLS-350 (2005)		
renk	BORDO		
fiyat	130000EURO		
km/mil	0km		
ruhsat masrafı	0YTL		
bandrol(6 aylık)	1,946YTL		

Doğaya sözünü geçir!

Sporstman
800 EFI



Phonix 200



Sportsman 400



Sportsman 500



Sportsman 700 EFI

Türkiye Distribütörü Merkür Spor Malzemeleri Pazarlama A.Ş.
Ünalan Mah. Ünalan Cad. No: 9/1 (E-5 Üzeri D.M.O. Yanı) 34700 Üsküdar / İstanbul
Tel: (0216) 472 32 32 Faks: (0216) 315 40 43 www.mercurysport.com



4 ÇEKER TERIOS



www.daihatsu.com.tr

Türkiye Distribütörü: Entek Araçlar Dış Ticaret A.Ş.



DAIHATSU
made in Japan