

Ekim 2005
Yıl: 2 Sayı: 16
Fiyatı: 5,25 YTL / 5.250.000 TL

FREE LIFE

Aylık Off Road, Doğa ve Motor Sporları Dergisi

Havai fişekler,
Parapant ve Off-Road

Türkiye Goodyear
Off-Road şampiyonası

Ege mavisi
Akdenizli Bir SUV

Egeus

Çamurda son tango
Goodyear Wrangler Cup
2005

Yeni Discovery 3

Şehirde asil beyfendi
doğada maceracı serseri

Test Sürüşü

Grand Vitara 2006

Dış görünüşü: yol aracı
Kapotun altı: yol dışı aracı



**Ben bu konvoyu
az önce
gördüm sanki...**

ISOFF Serindere gezisi



Uzun yol, yol ve yol dışı bir seçenekte

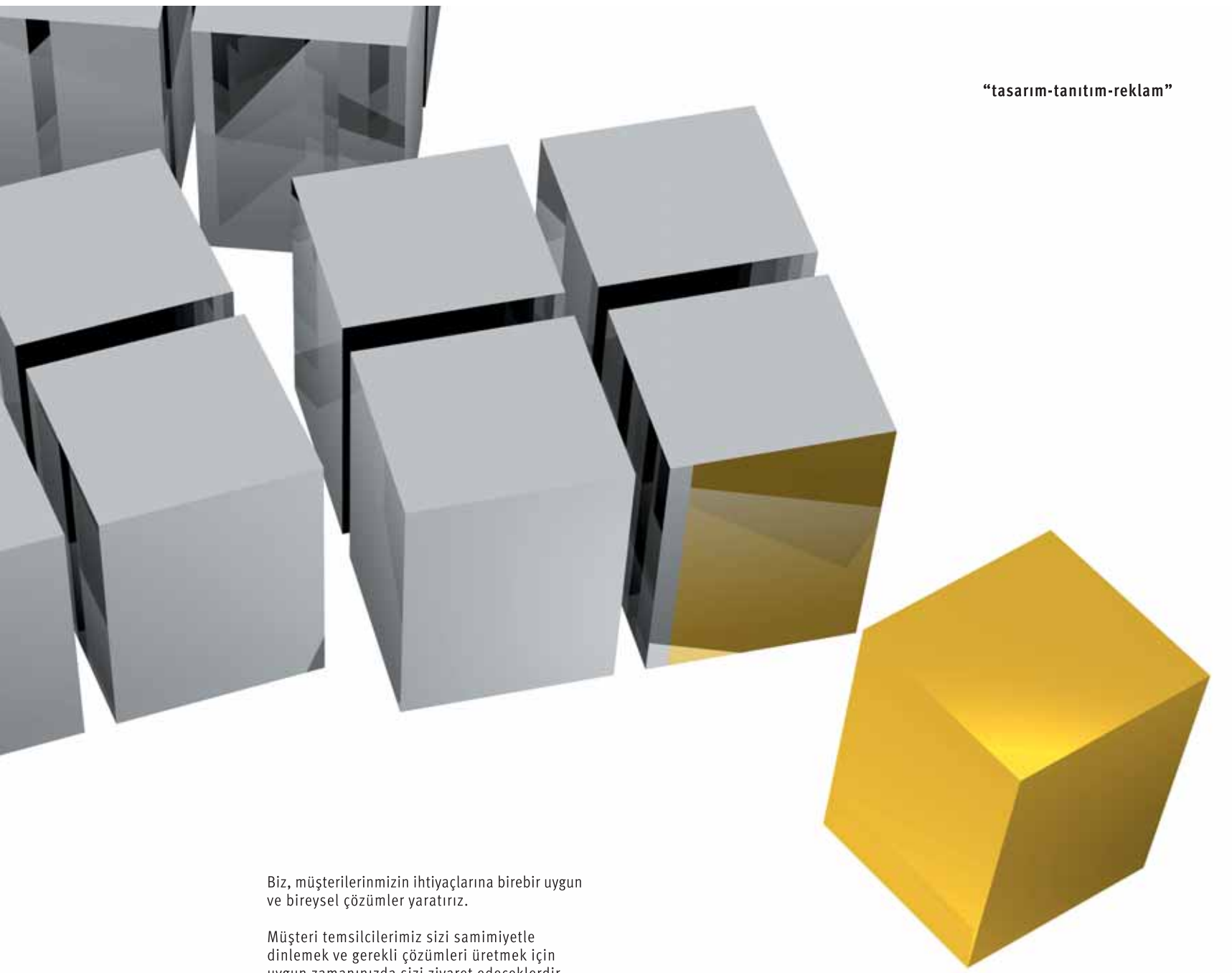
Yamaha 660 R

ISSN 1304-9461

1 6



9 771304 946004



Biz, müşterilerimizin ihtiyaçlarına birebir uygun ve bireysel çözümler yaratırız.

Müşteri temsilcilerimiz sizi samimiyetle dinlemek ve gerekli çözümleri üretmek için uygun zamanınızda sizi ziyaret edeceklerdir.

Fikirler, ürünler ve insanlar diyalogumuzun temel konusu olacaktır.

Karşılıklı samimiyet, güven ve başarı bu diyalogumuzun sonucu olacaktır.

CAR CLUB

Otomobilinizi Şımartın



CAR CLUB, Deneyimli ve Uzman kadrosuyla tüm markalara hizmet verme yeterliliğine ve altyapısına sahiptir



- Mekanik
- Kaporta
- Şase
- Boya
- Yedek Parça
- Periyodik Bakım
- Cam Kilit
- Elektrik
- Aksesuar
- Sigorta

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

Feyzullah Caddesi Kumru Sk. No:9 Maltepe - İSTANBUL
Tel: 0216 383 66 70 - 352 02 74 Faks: 0216 352 02 74 www.dikmenoto.com

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

Reklam Koordinatörü

Umut Özgür Sunay

Reklam Sorumlusu

Gizem Bayer
Caner Akkafa

Grafik Tasarım

Vural Yılmaz
Orhan Erdem

Abone Sorumlusu

İlker Veliçelebi

Yayın Kurulu

Ahmet Demirtaş
Ali Rıza Bilal
Bora Yurtören
Derya Kızıldaş
Ercan Tural
Erkan Birinci
Gürsel Akay
Hakan Erman
Kemal Merkit
Mehmet Becce
Özge Osmanoğlu
Taner Eraslan
Turgay Avcı
Ümit Çukurel
Volkan Akkoç
Volkan Şekerci

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, yazılardaki
görüşler yazarlara aittir.
Distribütör firmalar araçlarının görünüm, donanım ve
teknik özelliklerini değiştirme hakkını saklı tutar.

Online Abonelik için
www.4x4freelife.com

aso

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

Dış görünüş: yol aracı Kaputun altı: yol-dışı aracı

Grand Vitara 2006



8

Suzuki Grand Vitara'nın bu tamamen yenilenen modelini, Suzuki Off-Road Takımı pilotu Mehmet Becce ile inceledik.

Havai fişekler, Parapant ve Off-Road



16

2005 Türkiye Goodyear Off-Road Şampiyonası
5. ayağı İSOFF'un bir organizasyonu ile
Bursa'da koşuldu...

Ege mavis
Akdenizli bir SUV

Renault Egeus



22

Renault uzun zamandır adı dillerde dolaşan yeni konsept 4x4 aracı Egeus'u, 15-25 Eylül tarihleri arasında Frankfurt'da yapılan Frankfurt Motor Show'da ortaya çıkardı.

Yeni Discovery 3



30

Çift karakterli, ikizler burcu mu ne?
Şehirde asil beyefendi,
doğada maceracı serseri.

Yamaha 660 R

uzun yol, yol ve yol dışı bir seçenekte



36

Bu ay Ahmet Demirtaş'ın test ettiği Yamaha 660 R,
Yamaha'nın 1980'lerden beri ürettiği 660 cc enduro
motorların bir devamı.

Goodyear Wrangler Cup 2005

Çamurda son tango



40

2005 Goodyear Wrangler Cup'in bu üçüncü ve son yarışında pilotlar yoğun bir yağmur altında ve kaygan bir çamur pistinde çok zor bir yarış geçirdiler.

Ben bu konvoyu az önce gördüm sanki...

(deja vu durumu)



46

İSOFF'un neredeyse tüm üyelerini kapsayan "genel kamp" projesi bu sene Sapanca sırtlarında 45 araçlık ve yaklaşık 150 kişilik bir katılımıla yetinmek zorunda kaldı.

Land Rover G4 Challenge



55

Camel Trophy'nin kaldığı yerden devam ediyor

Çatkapı Çat, Çatkapı Çiçekli



56

Bir akşamüstü Çat'a vardık. Buraya ulaşmak için Uzungöl'ün Damı dediğimiz Arpaözü (İpsil) Yaylasından geçip zaman zaman 3.000 metreye çıkan yollarda tekerlek döndürerek ve çok uzaktan Kaçkar'a bakarak İkizdere'ye varmıştık...

Draco

Dünyanın tek dört çeker Ekspedisyon aracı



60

Karavanla ya da motor-karavanla yolculuk yapan ve outdoor sporlarına ilgi duyan herkesin hayali, her yerde gidebilecek, tüm arazi şartlarında yol alabilecek bir arazi-motor-karavandır...

Dağ Aşma Maratonu

4x4 ile gitmek kolay. Ya tabanvay ?



64

Yıllarca profesyonel olarak Kürek sporu ile uğraştıktan sonra, biraz da outdoor deyip Camel Trophy oradan da Land Rover G4 Challenge elemelerine girip uluslararası finallere katılma başarısı göstermişim...

Peterhansel ile 1 saat



68

Paris-Dakar gibi dünyanın en zor yarışını, hem de motosiklet kategorisinde, 8 yıl boyunca bitiren, üstelik bu 8 yılın 7'sinde Şampiyonluk kürsüsüne çıkan, ardından Mitsubishi takımına girip orada da birincilik kupası ile şampanya içen bir kişi efsane olmaz da ne olur? İşte Stephane Peterhansel de motorsporları meraklıları için böylesi bir efsane.

Bulutlar ülkesinde, gezgin olmak...



72

Sonsuz erdemle kurduğum düşleri, bir kenara bıraktım peşinden koştuğum şey için. Mavi gökyüzünün anlamını ve rüzgarın uğultusunu, ayaklarım yerdeyken sorgulamadım. Yukarılara çıkmak ve orada olabilmek için düşlerimi gökyüzünde aramaya karar verdim.

Aracınızı nasıl yükseltebilirsiniz III?

Helezon sistemli araçlar



76

Reklam İndeksi	Sayfa No
Car Club	1
Mitsubishi	5
Ford	6-7
Euro Park	10-11
Isuzu	19
Grand Oto 4x4	21
Suzuki	25
Goodyear	27
Bimtes	33
Michelan	35
Lassa	39
Hakbim	45
Magellan	49
Vatan Ticaret	51
Basecamp	61
Marketing İst	63
Serhat	75
Castrol	Arka Kapak

Ayşin Uysal

Pardon, sizi birine benzettim!

Eski güzel yıllarda otomobil tasarımcıları daha özgürdü. Her üretici firma diğerinden bağımsız ve de gizli bir şekilde kendi teknolojisini geliştiriyordu. Her firma oturmuş çizgisinden taviz vermeden dış tasarımını yapıyordu. Tasarım departmanlarında psikologlar ve istatistikçiler değil sadece sanatçılar ve mühendisler bulunuyordu. Öyle 10 yıl sonranın tüketici alışkanlıklarını belirlemek, sosyal yapıyı tahmin etmek, ekonomik durumun ne yöne meyledeceğini anlamak, insan psikolojisinin ne çeşit araçları satın almaya yöneleceğini keşfetmek için yapılan testler, araştırmalar yoktu henüz.

Eski güzel günlerdi o günler. Kullanın ya da kullanmayın, beğenin ya da beğenmeyin her otomobil özgündü. Baktığınız zaman –öndeki amblemi inceleme gereği olmadan- hangi marka araçla karşı karşıya olduğunuzu hemen anlayabiliyordunuz.

Sonra her şey değişti. İletişim çağı başladı. Teknolojide dev otomotiv firmaları bir arada çalışmalar yapmaya başladılar. Firma evlilikleri, boşanmaları, metres yaşamaları o kadar girift hale geldi ki, kimin teknolojisini kim kullanıyor bir süre sonra takip edemez hale geldik. Zaten benzer kökenlerden gelme mühendislerle ve uzmanlarla çalışan, benzer teknikleri kullanan ve benzer laboratuarlarda araştırma yapan firmalar benzer sonuçlara ulaşmaya başladılar. Araçların derisinin altında neredeyse aynı sinir sistemi yer almaya başladı.

Otomobillerin iskeleti evrim geçirip aynı yöne ilerlerken, dış görünüşü de aynı ortak kaygılarla biçimlendirilmeye başlandı. Daha az yakıtla, daha çok sürat ve daha çok denge için rüzgar tünellerine giren

araçlar, neredeyse birbirinin aynı şekillerle dışarı çıkmaya başladılar. Gelişen malzeme teknolojisi, rekabet kaygısı araçların dışında da içinde de benzer kalitede parçaların kullanılmasına neden oldu. Hemen hepsinde aynı gözlük konacak bölüm, aynı bardaklıklar, koltuk ayarları, ısıtıcıları, klima sistemleri, farlar, bagaj hacmini arttırmaya yönelik aynı keyifli hileler ve iç hacimle ilgili aynı tanımlamalar ortaya çıkmaya başladı.

Özgünlüğe son çiviye de psikologlar ve sosyologlar çaktı. 10 sene sonrasının hayat şartlarını, alışkanlıklarını ve beklentilerini tahmin edip bu beklentilere uygun otomobiller üretmeye çalışan firmalar, otomobiller piyasaya çıktığında aynı sonuçlara vardıklarını fark ettiler. Tek bir toplum vardı, araştırma yöntemleri aynıydı ve profesyonellerin vardığı sonuçlar da aynıydı tabii. Sonuç, dünya çapında bir otomobil klonlama vakası oldu. Tüm üreticiler “en uygun” otomobili üretmeyi hedefledikleri için ve bu iş için “en uygun” uzmanlarla çalıştıkları için, renkleri ve adları ve bazı ufak detayları farklı aynı arabalar, caddelerde dolaşmaya başladı.

Artık tüm arabalar birbirine benziyor. Onları birbirinden ayıran tek şey segmentleri ve reklam kampanyaları. Birkaç sınırdan örnek dışında, uzaktan bakıldığı an tanınan marka kalmadı gibi bir şey.

Şimdi ne olacak? Tüketici bu dış görünüşü, teknolojisi, artıları ve ister istemez fiyatları birbirine çok yakın arabalar arasında hangisini seçecek? Tercihleri ne belirleyecek?

Ben yorumumu gelecek sayıda yapacağım, sizinkileri de merakla bekliyorum.

REKABET VAR RAKİP YOK...



Mitsubishi Pajero.
Son 5 yılın Dakar şampiyonu.

Bir araç düşünün; katıldığı yarışın ismi onunla birlikte anılır olmuş. Mitsubishi Pajero... Son 5 yılın Dakar şampiyonu. Zorlu çöl koşullarını rakipleri için daha da çekilmez kılmayı gelenek haline getiren Mitsubishi, her katıldığı yarışta rekabetin kurallarını yeniden koyuyor. Yürekle, tutkuyla ve tüm sınırları zorlayarak. Siz de kendi sınırlarınızı zorlamaya ne dersiniz?

10. KEZ DAKAR ŞAMPİYONU. YENİ MITSUBISHI

DRIVE ALIVE



www.temsa.com.tr





Yerinizi hazırlayın! Yeni Ford Ranger Thunder.

Macera tutkunuzu tetiklemek için tasarlandı. 4x4 gücüyle sınır tanımaz! Doğada da şehirde de...



Yeni FordRanger Thunder

Ford Otosan tarafından ithal edilmektedir.



• Ön koruma barı • Ön sis farları • Tavanda portbagaj • Yan basamaklar • Özel yük bölümü kaplaması • Deri kaplama direksiyon simidi ve vites kolu • Opsiyonel deri koltuk döşemesi. Ayrıntılı bilgi için, Ford Direkt Hattı 444 3673 ya da www.ford.com.tr



Dış görünüş: yol aracı
Kaputun altı: yol-dışı aracı

Grand Vitara 2006

Test Sürüşü: Mehmet Becce
Fotoğraf: Eraydın Erdoğan



Grand Vitara Test Sürüşü

Bu ay sırada Suzuki'nin uzun zamandır merakla beklenen yeni Grand Vitara'sı var. Suzuki Grand Vitara'nın bu tamamen yenilenen modelini, Suzuki Off-Road Takımı pilotu Mehmet Becce ile inceledik.



Becce 2006 Suzuki Grand Vitara'da en büyük değişikliğin aracın dışında gerçekleştiğini ve SUV segmentindeki araçları andıran dış görünüşün araca yakıştığını söyledi. Ama aracın dış görünüşü modernleşirken ve yol arabası görüntüsüne yaklaşıırken kaputun altında off-road yeteneklerinin hala aynı kaldığını bilmenin de güzel olduğunu hemen ekledi.

Dış Görünüş ve ebatlar

Suzuki Grand Vitara bu kez dış görünüşünü komple değiştirmiş. Hatta kaportanın hiçbir parçası eskisi ile aynı değil. Aracın çizgileri çok modern. Dış görünüşü ile SUV araçlara yaklaşmış, günümüz trendlerine ayak uydurmuş. Şu anda piyasada 5 kapı modeli var. Yanılmıyorsam 3 kapı seçeneği de sene sonuna doğru gelecek. Aracın uzunluğu 4.5 metreye yakın, genişliği 1.810 mm. Tavan yüksekliği 1.695 mm, Aks mesafesi de 2.640 mm. Eski kasaya oranla ebatlar biraz daha büyümüş. Bunda sanırım tüketici tercihlerinin büyük rolü var. Üstte port bagaj yeri hazır, hobi kullanımı ya da kamp, kayak gibi organizasyonlar için çok uygun. Kullanılan lastikler 16 inç jant.

İç Hacim ve tasarım

Aracın iç tasarımında kullanılan sade renkler ve mat alüminyum çok zevkli. Rafine ve şık görünüyor. Göstergeler kullanım kolaylığı düşünülerek yerleştirilmiş. Işıklandırması çok iyi. Gece ve gündüz gösterge ışıklandırması seçenekleri var. Teyp ve radyo kontrolleri ve cruise control direksiyondan kumandalı. Diğer kumandalara da rahatlıkla ulaşılabilir. Koltuklar vücudu iyi kavıyor. Havalandırma sistemleri, özellikle müzik sistemi başarılı.

Teknoloji

Suzuki'nin bu yeni aracındaki en büyük değişiklik süspansiyonunda. 4 tekerlek bağımsız süspansiyona geçmiş. Önler MacPherson; arkalar çok bağlantılı, bağımsız süspansiyon. Bu seçim aracın yol tutuşunu ve dengesini arttırmış.

Suzuki Grand Vitara daimi 4 çeker bir araç. Normalde, daimi 4 çekerlerde en büyük sorun yakıt sarfıyatı ve çok çalışan parçalardan ötürü içeri gelen ses. Teknoloji ileri gittikçe bunları aştılar tabii. Grand Vitara bir önceki modeline göre kilometrede

2 litre daha az benzin yakıyor. Normal yol kullanımında 100 kilometrede yolda 7-8 litre arasında yakıt tüketiyor. Bu ağırlıkta ve daimi 4 çeker bir araç için iyi rakamlar bunlar.

Araçtaki en büyük değişikliklerden biri şasinin kalkmış olması. Yeni jenerasyon araçlar gibi monokok gövdeye geçilmiş. Bu bizi ilk başta hayal kırıklığına uğrattı. Çünkü bir off-road araçta şasi çok önemli. Şasi her ne kadar eski teknoloji gibi düşünülse de off-road'da yapılacak modifikasyonlarda şasinin varlığının büyük faydası var. Suzuki Grand Vitara'da şasiden vazgeçilmiş ama bunun yerine iki taşıyıcı travers kullanılmış. Aracın yükü bu taşıyıcı traversler arasında dengeli bir şekilde dağıtılıyor. Ön ve arkayı, yürür aksamı bu yarım traverslere taşıtmış. Bu durum, şasiden vazgeçmekle arazide karşılaşılabileceği sıkıntıları bertaraf etmiş.

Suzuki Grand Vitara'da vites kutusu ve kontrollere baktığımızda, arazide gerçek bir off-road kullanıcının başına dert olan bazı elektronik aksama yer vermediğini memnurlukla görüyoruz. Arazide karşılaştığımız sorunları çözerken yeni komplikasyonlar yaratan, daha çok

Seçiminizi yapın...



Ekonomi?

Güvenilir oto kiralama hizmetini ancak seçkin bir firma ve uzman personeli verebilir.



Konfor?

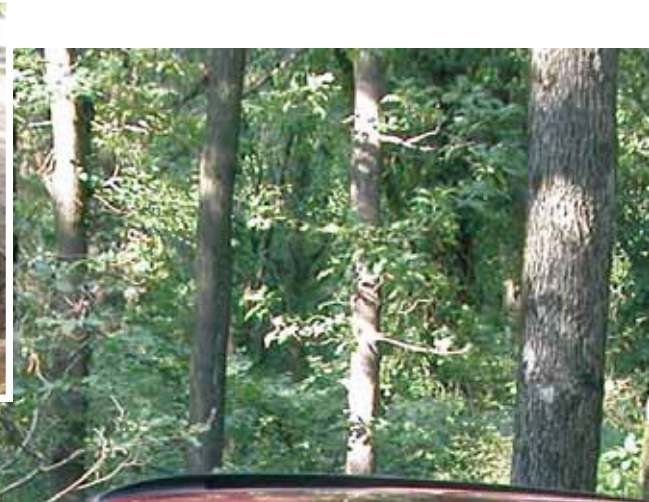
Atatürk Havalimanında uluslararası standartlarda 24 saat ekonomi ve konfor sunuyoruz.



EuroPark

Web Site: www.europark.com.tr

rent a car



deneyimsiz off-road kullanıcısına yönelik elektronik destek ve kontrol sistemleri yeni Grand Vitara'da yok. Sadece cruise kontrol eklenmiş. Düğme ile kumanda yerine levye ile kumandalı arazi vites kutusu mevcut.

Motor

4 silindir, 16 valfli, 2 lt benzinli, elektronik kontrollü motorda, performans bir önceki modele göre artmış. 140 beygirlik motor çok daha seri bir kullanım getiriyor. Motor

kısmını incelediğimizde off-road mantığının devam ettiğini görüyoruz. Şimdi imalatçılar ses izolasyonunu arttırmak amacı ile motorları kapalı paneller ardında gizliyor, bu da gerektiğinde motora ulaşmayı engelliyor.

Yolda

4 tekerlekten bağımsız süspansiyon aracın yol tutuşunu, cadde kullanımını çok konforlu hale getirmiş. Grand Vitara'da kullanılan bağımsız süspansiyon yol kullanımında yol

üstündeki ufak çukur ve tümseklerde, ufak engellerde çok başarılı. Ayrıca içeriye çok az sarsıntı iletiyor. Ses izolasyonu iyi. 2 litre motor küçük gibi düşünülüyor ama aktarma organlarını da yardımı ile, araba gayet iyi hızlanıyor. Suzuki Grand Vitara kendi sınıfındaki diğer araçlarla kıyaslandığında fren mesafesi iyi.

Açılar ve off-road yetenekleri

Bu yeni jenerasyonda yol keyfini daha da



arttırmak için Wheel travel'dan, tekerleğin aşağı yukarı hareketinden bir miktar vaz geçilmiş. Tekerlekler çok fazla sarkmıyor. Bu özellik yolda, yol tutuşunun en üst düzeyde olmasını garantiliyor ama arazide sorun. Asfaltta Wheel travel ne kadar az olursa o kadar iyi.

Ebatları off-road kullanım şartları için biraz büyük. Benim tercihim off-road'da küçük ebatlı araçlar. O nedenle 3 kapının

gelmesini sabırsızlıkla bekliyorum. Bir önceki modele göre yaklaşma ve uzaklaşma açıları iyileştirilmiş. Ön tekerlekler arabanın en önünde, arka tekerlekler en arkasında. Bu durum 29 derece yaklaşma ve 27 derece uzaklaşma açısı getiriyor. Gayet iyi rakamlar. Ama buna karşılık yol konforu göz önüne alınarak wheel base arttırıldığı için boy uzamış, karın açısı eskisine nazaran biraz daha kötü. 19 derece. Aracın yerden yüksekliği 200 mm ortalama bir değer



olarak yeterli. Araç genelde emsallerinden yüksekte. Aracın yere en yakın noktaları, daha yukarda. Yeni geliştirilen süspansiyon sisteminden dolayı alt yüksekliği iyice artmış.

Suzuki Grand Vitara'yı benzerlerinden ayıran ve off-road kullanımında avantajlı konuma getiren en önemli husus low vitesin varlığı. Low vites olmadan araç gerçek bir off-road yeteneği gösteremez. Ne kumda gidebilir,



ne dik bir engeli aşabilir, ne de çamurda performans verebilir. Suzuki zaten tüm modellerinde off-road'u öne çıkartmış bir marka.

Aracın altında çeki kancaları kolay ulaşılır yerlerde, bu durum off-road'da sorun yaşadığımızda pratik açıdan çok önem taşıyor.

İzolasyon

Aracın ses izolasyonu başarılı. Off-road kullanımında toz ve su açısından baktığımızda, toz izolasyonu da gayet iyi. Suzuki Grand Vitara'da daha önceki modellerinde de olduğu gibi fabrikasyon bir su izolasyonu sistemi var. Bu etkili su izolasyonu aracın su geçiş yüksekliği limitlerini de etkiliyor kuşkusuz. Elektrik ve ateşleme sisteminin herhangi bir şekilde sudan etkilenme şansı hiç yok. Bu tarz

araçlarda problem hava emiş sisteminden içeri su girmesi. Daha önceki Vitara modellerinde bu sorun çok iyi çözülmüştü, çamurluk içinde su tutucu rezervuarlar vardı. Su 3 kademe rezervuardan geçtikten, durulma kabından geçtikten sonra hava emiş hortumuna çıkıyordu. Bu modelde motora hava girişi aracın kaput hizasında ve hemen girişinde bir filtre var. Araç bu seviyede bir su ile karşılaşsa bile, giren su ilk önce aracın altındaki bir su haznesine alınıyor. Su hazneye çöküyor, hava hava filtresine gönderiliyor. Oldu ya ilk haznedan geçti su, bu kez hava filtresi haznesine geliyor. Hava filtresinin altında da bir su tutma haznesi var. Aracın su izolasyon sistemlerinin iyi olmasına ilaveten suya karşı koruması çok iyi düşünülmüş. Dalga etkisini de dikkate alarak neredeyse 1 metre derinliğinde sudan sorunsuz geçebilir.

Güvenlik

Güvenlik her durumda ön plana çıkmış. ABS, ECU immobilizer, EBD, fren desteği ve 6 hava yastığı standart olarak sunulmuş.

Olumlu

Suzuki dış görünüş olarak üst segment araçlara yaklaşmış. Ama bu arada en önemli nokta, arazi vitesinden, düşük oranlı vitesten, orta diferansiyel kilidinden vazgeçmeyerek arazi aracı kimliğini korumuş. Aracın Wheel base'inin artması ve süspansiyon seçimi cadde konforunu ve cadde sürüş güvenliğini arttırmış. Yaklaşma ve kaçış açıları çok iyi. İzolasyonu, özellikle su izolasyonu ve koruma sistemleri çok iyi. Araçta özellikle vites kutusunda elektronik sistemlerin kullanılmaması, sadelik gerektiren off-road kullanımı için artı. Yakıt sarfiyatı daimi 4 çeker bir araç için oldukça az. Tabii daimi 4 çeker bir araç olması yol



Kasa Tipi			5 Kapı	
Motor			Benzinli	
			2.0L	
Sürüş Sistemi			4 x 4	
Aktarım			5MT	4AT
BOYUTLAR				
Uzunluk		mm	4,470	
			(tam kaplamalı kapak ile)	
Genişlik		mm	1.810	
Yükseklik		mm	1.695	
Aks mesafesi		mm	2.640	
İz genişliği	Ön	mm	1,540	
	Arka	mm	1,570	
Yerden yükseklik		mm	200	
Minimum dönüş yarıçapı	m	5,5		
Yaklaşma açısı		o	29	
Engel aşma açısı		o	19	
Uzaklaşma açısı		o	27	
KAPASİTE				
Oturma kapasitesi		kişi	5	
Bagaj kapasitesi	Arka koltuklar yatırılınca (VDA metodu)	litre	758	
	Arka koltuklar kaldırılınca (VDA metodu)	litre	398	
Yakıt deposu kapasitesi	litre	66		
MOTOR				
Tip			J20A	
Silindir sayısı			4	
Valf sayısı			16	
Hacim		cm3	1.995	
Çap x Strok		mm	84,0 x 90,0	
Sıkıştırma oranı			10.5:1	
Maksimum güç	(hp/rpm) kW/rpm	(140/6,000) 103/ 6,000 - 140,040789		
Maksimum tork		Nm/rpm	183/4,000	
Yakıt dağıtım sistemi			Çok noktadan enjeksiyonlu	
Emisyon standardı uyu			Euro 4	
AKTARIM				
Tip			5MT	4AT
Vites oranları	1. vites		4,550	2,826
	2. vites		2,357	1,493
	3. vites		1,695	1,000
	4. vites		1,242	0,688
	5. vites		1,000	-
	Geri vites		4,436	2,703
	Son dişli oranı		4,100	5,125
Transfer dişli oranları	Yüksek	1,000	1,000	
	Düşük	1,970	1,970	
ŞAŞI				
Direksiyon			Sonsuz vida dişli pinyon	
Süspansiyon	Ön		Bağımsız MacPherson	
	Arka		Çok bağlantılı	
Frenler	Ön		Hava soğutmalı disk	
	Arka		Kampana	
Lastikler			225/70R16	
			225/65R17	
AĞIRLIKLAR				
Boş ağırlık (min.)/(tüm donanımlarla)	kg	1,505/1,575	1,520/1,590	
Yüklü ağırlık		kg	2,070	
PERFORMANS				
Maksimum hız		km/h	175	170
0-100 km/s hızlanma		saniye	12,5	13,6
YAKIT TÜKETİMİ	(2004/3/EC)			
Yakıt tüketimi	CO2 emisyonu	g/km	220	228
	Şehir içi	litre/100km	11,6	12,1
	Şehir dışı	litre/100km	7,6	7,9
	Karma	litre/100km	9,1	9,4

kullanımında ani sürprizlere karşı çok olumlu.

Olumsuz

Olumsuz noktalar Suzuki'nin bu modelinde seçmek zorunda kaldığı yol/yol-dışı dengesinden kaynaklanıyor. Bağımsız süspansiyon seçimi zor şartlarda arazi kullanımı için çok uygun değil. Yine yol kullanımı için wheel travel'den biraz feda edilmiş, arazide ciddi bir kasıntıda tekerleklerden birinin yolla teması kesilebiliyor. Yine yol kullanımı ön plana alındığı için aracın uzunluğu arttırılmış ve karın açısı kötüleşmiş.

Görüşler

Suzuki Grand Vitara için ilave modifikasyonlar yapacak olsam, arkalara disk fren ilave etmek isterim. Şu an arkalar kampana önler disk. Fren mesafesi bu

şekilde de yeterli ama gönlümden disk geçiyor. Vites seçenekleri arasına cadde kullanımında hobi ve performans kullanımı için. daimi 2 çeker seçeneğini ilave etmek isterdim. İlaveten araca içerden istendiğinde kapatılan ABS fren seçeneği koyardım. Biliyorsunuz ABS gevşek zeminde, hızlı kullanımda beklenmedik tepkiler verebilen bir sistem.

Yükseltme seçenekleri için aracı biraz inceledim, tabii ki uygun lastik ve yükseltme kiti ile bu aracı da yükseltmek ve off-road'a daha elverişli hale getirmek mümkün. Ancak bu tarz bir girişimin masrafını çıkartması için Grand Vitara'nın 2. el satışının oturması gerekiyor önce.

Sonuç

Suzuki Grand Vitara SUV görünümünde gerçek bir arazi aracı kimliği taşıyor.

Dünyada bu tarz araç pek yok artık. Off-road kullanımındansa on-road kullanımı ön plana çıkartıyor üreticiler. Bu segmentte Suzuki Grand Vitara'dan son silahşor olarak bahsetmek yanlış olmaz.

3 kapı seçeneği daha sportif kuşkusuz ama 5 kapı da ailecek, tam donanım outdoor aktivitelerine katılmaya niyetlenen kişilere rahat bir kullanım mekanı veriyor. Artı yeni Suzuki satış fiyatını eskisiyle neredeyse aynı tutarak büyük avantaj sağlamış. Uygun fiyata arazi aracı almayı düşünenler için doğru bir seçenek.



Havai fişekler, Parapant ve Off-Road

Fotoğraflar: Esmâ Yılmaz
Caner Akkafa

2005 Türkiye Goodyear Off-Road Şampiyonası 5. ayağı İSOFF'un bir organizasyonu ile Bursa'da koşuldu. Bursa Alternatif Sporlar Kulübü BASK ve Gürsu Belediyesi işbirliği ile gerçekleştirilen yarış 16-17-18 Eylül tarihleri arasında N1 ve N2'den 34 ekibin katılımı ile yapıldı. Ferdi yarışçıların dışında, SUZUKI-LUBEX, CASTROL, İLFER, BİRLAS takım olarak kayıt yaptırdılar.

Gelecek yıl Off-Road Yarışları düzenleme planları yapan ve bu konuda deneyim kazanmak isteyen BASK başkanı Ömer Burç, Türkiye Şampiyonasına ev sahipliği yapmakla ilk adımı atmış oldu. Yamaç Paraşütü parkurları ile dikkati çeken Gürsu'nun

Dışkaya Köyünde yapılan yarışta, outdoor sporcularının dikkatini bu bölgeye çekmek isteyen Gürsu Belediye Başkanı Orhan Özcü hem yarışın her anında hissedilen desteği, hem de düzenlenen parapant ve havai fişek gösterileri ile takdir topladı.

Gürsu, Bursa'nın Ankara yolu üzerinde yeşil ve dağlık bir ilçesi. Muhteşem manzarası ve yükseklerde trampelen gibi Bursa'ya doğru uzanan üç dağ sırası ile dikkat çekiyor. Yamaç Paraşütü alanı olarak kullanılan bu üç sıra dağ, bu kez yarış servis alanının ve



Gürsu Belediye Başkanı: Orhan Özcü



Cemil Islıkçı - Tunç Yaltı



Ekrem Karadeniz - Atilla Altay

kapalı parkın hareketliliğine ve kamp kuran yarışçıların, renkli görüntülerine sahne oldu. En ortadaki alçak dağ sırasında Yemekhane ve Yarış Servis alanı kuruldu. Yaklaşık 800 metre yüksekliğindeki ikinci dağ sırasında ise Kapalı Park alanı yer aldı. Tüm yarışçılar bunun, şu ana dek karşılaştıkları en güzel manzaralı Kapalı Park olduğu konusunda aynı görüşü paylaştılar.

Toplam 3 Orman ve bir Seyirci parkurundan oluşan yarışta, yarışçılar Cuma günü Orman etaplarını tanımak için antrenman turlarına çıktılar. Ancak fırtına şeklinde bastıran yağmur, bir kısmı iki çeker araçlarla yol notu almaya çıkan ekipleri hazırlıksız yakaladı. Çoğu yarışçı etapları tamamlayamazken, bir kısmı etapta saplanıp kaldılar. Onları kurtarmak diğer yarışçılara düştü. Off-road dayanışması devreye girdi ve yarışçılar rakiplerini çamurdan kurtarıp servis alanına kadar çektiler. Yarış öncesi hava koşullarından ötürü yaşanan problemler başka bir dayanışmayı ön plana çıkardı: İSOFF dayanışması. Castrol adına yarışan

İSOFF Başkanı ve Başkan Yardımcısı Erkan Birinci ve Selahattin Toper, yardım gerektiğini gördüklerinde hiç tereddüt etmeden yarışı bırakıp yarış organizasyon ekibine dahil oldular.

Cumartesi günü yapılması planlanan Orman Etapları, aşırı yağış ve yol kayması yüzünden etabın bozulması ve güvenliğinin risk altına girmesi nedeni ile iptal edilmek zorunda kalındı. Bu yüzden yarışçılar heveslerini akşam yapılacak Seyirci Etabına sakladılar. Engelli etap biçiminde tasarlanan Seyirci parkuru, 40 kapıdan oluşuyordu. Cumartesi gece etabında yarışçılar, Kör Uçuşu adı verilen bu parkurun 18 kapılı bölümünü kullandılar. Genelde doğal engellerden oluşan parkurda tek yapay engel Yarış Organizasyon Komitesi tarafından kazılan dev çukurdu. Onun dışında özellikle dere yatağına inen dik inişin yer aldığı 16. kapı yarışçıları çok zorladı. Tek tur olarak geçilen etapta “0” araç olarak çıkan Bursa’lı off-road’cu yan yatıp izleyenlere korkulu anlar yaşattı. Bu kapı bir çok yarışçı için zor bir

engel oldu. Suzuki-Lubex adına yarışan Mehmet Becce ve Castrol adına yarışan Müfit Çırpanlı kapıda devrilme tehlikesi atlattılar ve zaman kaybettiler. Suzuki-Lubex takımı bu yarışta takla yönünden pek şanslı değildi. N1’de Cevat Cengiz yarışın en ilginç taklasını bu kapıda attı. 3 takla atan Cengiz, dört tekerlek üzerine üstelik tam da 17. kapının yolu üzerine düşmeyi başarınca, duraksamadan gaza basıp yarışa kaldığı yerden devam etti. N2’de ise Wrangler ile yarışan Cemil Islıkçı etabın takla rekorunu kırdı. Önce 2. kapıda takla atıp aracın sol tarafını parçalayan Islıkçı, 18. kapıda da takla atıp bu kez sağ tarafı hasara uğrattı. Etabın ilgi çekici bir kapı atlama şekli ise Saim Tekin tarafından yaşandı. 15. kapıdan 16. kapıya inmek isteyen Tekin, yanlışlıkla 15. kapının dışından geçip, inilmesi çok zor bir yerden 16. kapının da dışından inerek aşağı düştü. Aracı hasar alan Tekin yine de yarışı bitirmeyi başardı. Etap sonunda takım arkadaşının bu tanınmaz hale gelmiş Grand Vitara’sını kendi aracı sanan ve start almadığı halde aracının nasıl o hale geldiğini anlamakta güçlük çeken



Mehmet Becce - Hakan Budak



Murat Taşlıdağ - Malik Akkafa



Müfit Çırpanlı - Halit Ağan



Levent Uysal - Hakan Çelen

Birinci'nin şaşkınlığı görülmeye değerdi.

İlk gün N1'de en iyi zamanı 12 kapı numaralı Suzuki'si ile Nihat Keskin-Fikret Demirtaş yaptı. Onu Suzuki-Lubex adına yarışan 1 kapı numaralı Suzuki ile Mehmet Becce-Hakan Budak ve 8 kapı numaralı Suzuki'si ile Ekrem Karadeniz-Atilla Altay takip etti. N1'de en iyi üç zamanı Suzuki'ler alırken, N2'de en iyi zamanlar Mitsubishi'lere ait oldu. 16 kapı numaralı İlfer Off-Road Team adına yarışan Kenan Çarpışantürk-Kemal Yılmaz best yaparken, onları Suzuki-Lubex takımı adına 19 numara ile yarışan Uğur Kızıl-Mutlu Cer ve yine İlfer adına yarışan Güneş Top-Cem Çetin takip etti. Havai Fişek gösterileri ile renklenmiş gece yarışın kritikleri ile sabaha kadar sürdü.

İkinci gün harika bir hava ile başladı. Sabah 9.00'da Gürsu Belediyesi'nin önünden Belediye Başkanı Orhan Özcü tarafından verilen start sonrasında ekipler sabah Seyirci Etabını koşmak üzere yine dağlara tırmandılar. 40 kapılık etapta yarışçılar çamurlu zeminde zorlansalar da güzel görüntüler verdiler. 17. kapıyı dik tırmanışı ve inişini kullanarak geçmeyi başaran iki ekip, Pajerosu ile Kenan Çarpışantürk-Kemal Yılmaz ve Mercedes'i ile Levent Uysal-Hakan Çelen seyircilerin coşkulu alkışları ile karşılaştı.

Hemen sonraki iki etap ormanda koşulacaktı. Dışkaya ve Karagöl etapları. Etaplar yarışçılar için gerçekten keyifli ve doyurucu geçti. Yemyeşil tepelerin, ancak bir aracın

sığabileceği dar orman yollarının, 440 metrelik uçurumların, dere yataklarının yer aldığı etaplarda yarışçılar hem zevkli bir yarış çıkardılar hem de yeteneklerini gösterme şansı buldular. İlk etap uzun düzlükleri ile hıza olanak tanırken, ikinci orman etabı dar yolları ve derin çamurla kaplı çukurları ile off-road açısından güzel geçti. Karagöl etabında gölde yüzen nilüferlerin zevkini çıkaramayan yarışçılar yine de tepelerinde çekim yapan helikopterlere el sallama fırsatı elde ettiler.

İki check point verilmesi planlanan etaplarda C.P'ler kestirme yol kullanımını engellemek için değil, hemen arkasındaki tehlikeli geçişler nedeni ile yarışçıları yavaşlatmak için verildi. Ancak ikinci orman etabında



ÜSTÜN YOL TUTUŞ

OTOMATİK VİTES OPSİYONU
TEK DOKUNUŞLA 4X4 SÜRÜŞE GEÇİŞ
3.0 LİTRE TDI MOTOR
130 HP MOTOR GÜCÜ
SÜRÜCÜ VE YOLCU HAVA YASTIĞI
IMMOBİLİSER
MULTİREFLEKTÖRLÜ HALOJEN FARLAR
KLİMA
ALÜMİNYUM ALAŞIMLI JANTLAR

ISUZU
D-MAX
4X4

www.isuzu.com.tr/dmax

ISUZU

YÜKSEK PERFORMANS



KUSURSUZ TASARIM





Güneş Top - Cem Çetin

baştan hesaba katılması mümkün olmayan bir sorunla karşılaşıldı. C.P olarak verilen nokta yırtıcı çoban köpekleri tarafından istila edilince jandarmadan yardım istendi önce. Jandarma da orada kimsenin durmayacağını beyan etti hemen. Direktörün arabasını bile ısıran köpekler nedeniyle bu C.P iptal edildi. Diğer C.P'de de aşırı heyecanlı ve iyiniyetli bir askerin, yol göstermek için yaptığı hareketler bir çok yarışçıyı şaşırtıp yanlış yöne gönderdi.

Etapta sorun olduğunu düşünen yarışçılar C.P'i atlayıp ilerden çıktılar, ama herhangi bir sorun olmadığını görünce söylene söylene geri C.P'ye gittiler.

Orman etaplarında akıllarda kalan sahnelerden biri, dar yollarda takılan ve yolu tıkayan yarışçıları geçip etaba devam etmek isteyen Suzuki-Lubex pilotu Uğur Kızıl'ın inadıydı. Mitsubishi ile yarışan Kızıl

yolu tıkayan araçlarla ağaçlar arasında kalan daracık mesafeden aracını hız alıp vura vura, kanırta kanırta geçmeyi başardı. İlfer adına yarışan Kenan Çarpışantürk'ün hem yolda kalan yarışçıları çekip, yine de en iyi zamanlara imza atması da unutulmaz. Saim Tekin'in yarışı tamamlamazsa aracını vurmakla tehdit ettiği yine çok konuşulan bir haber oldu. Bu tehditte ödün kopan aracın kapalı parka kadar kör total gelip, stop ettiği an diferansiyelini parçalaması unutulmaz olayların arasında yer aldı. Ama güne damgasını vuran olay yarış dışında gerçekleşti. 3. Etapın sonunda, servis alanında takozların üstüne alınan Sadık Vefa'nın aracı hala anlaşılamayan bir nedenle takozlardan kurtulup bayır aşağı 3 takla atarak durabildi. Böylece Sadık Vefa, yarış dışında, kendi içinde yokken, aracının attığı takla nedeni ile abondane olan ilk yarışçı oldu.

Orman Etaplarının ardından yarışçılar düzenlenen parapant gösterilerini izleyip moral buldular ve son etabı, engelli etabı tamamlamaya gittiler. Günün sonunda 3 etabı best time yaparak tamamlayan Suzuki Ekibi Mehmet Becce-Hakan Budak N1'de birinci olurken, N2'de iki best time ile İlfer Ekibi Kenan Çarpışantürk-Kemal Yılmaz birinci oldu. İki günün sonuçlarını merakla bekleyen ekipler bir yandan da Gürsu Belediyesi tarafından düzenlenen kokteyle katıldılar. Kesin sonuçlar açıklandığında şampanyalar arasında herkes birbirini ve organizasyonda çalışan görevlileri kutladı.

KTG	KN	YARIŞMACI	1.SÜRÜCÜ	2.SÜRÜCÜ	ARAÇ MARKA	PUAN	PUAN	TOPLAM PUAN	ŞAMP. PUANI
N1	1	SUZUKI-LUBEX OFF-ROAD TEAM	MEHMET BECCE	HAKAN BUDAK	SUZUKI	12	49	61	15
N1	4	CASTROL RACING TEAM	MÜFİT ÇIRPANLI	HALİT AĞAN	SUZUKI	0	48	48	12
N1	8	EKREM KARADENİZ	EKREM KARADENİZ	ATILLA ALTAY	SUZUKI	10	36	46	10
N1	12	NIHAT KESKİN	NIHAT KESKİN	FİKRET DEMİRTAŞ	SUZUKI	15	22	37	8
N1	9	SUZUKI-LUBEX OFF-ROAD TEAM	YALÇIN TÜRKELİ	TURHAN FİLİZ	SUZUKI	8	22	30	6
N1	7	SUZUKI-LUBEX OFF-ROAD TEAM	ZAFER İŞERİ	SAVAŞ YILMAZ	SUZUKI	1	27	28	5
N1	11	ALİ GÖKHAN YAZICI	ALİ GÖKHAN YAZICI	BENAN ENGİN	SUZUKI	0	26	26	4
N1	14	FERRUH ÇELEBİ	FERRUH ÇELEBİ	MURAT KARAHAN	DAIHATSU	6	12	18	3
N1	10	SUZUKI-LUBEX OFF-ROAD TEAM	M.CEVAT CENGİZ	AHMET TINKIR	SUZUKI	5	11	16	2
N1	13	TEKİN GÖK	TEKİN GÖK	İSMAİL ALPER ERTAN	SUZUKI	2	11	13	1
N2	16	İLFER OFF-ROAD TEAM	KENAN ÇARPIŞANTÜRK	KEMAL YILMAZ	MITSUBISHI	15	43	58	15
N2	17	İLFER OFF-ROAD TEAM	GÜNEŞ TOP	CEM ÇETİN	MITSUBISHI	10	31	41	12
N2	23	SUZUKI-LUBEX OFF-ROAD TEAM	CEMİL ISLIKÇI	TUNÇ YALTI	JEEP	0	37	37	10
N2	19	SUZUKI-LUBEX OFF-ROAD TEAM	UĞUR KIZIL	MUTLU CER	MITSUBISHI	12	25	37	10
N2	20	CASTROL RACING TEAM	ÜMİT UYAR	A.KAZIM ARAL	JEEP	4	27	31	6
N2	24	MURAT TAŞLIDAĞ	MURAT TAŞLIDAĞ	MALİK AKKAFA	JEEP	0	25	25	5
N2	29	NECMİ İNAN	NECMİ İNAN	MAHMUT AKÜLKE	JEEP	3	22	25	5
N2	27	BİRLAS OFF-ROAD TEAM	Z.VOLKAN GÖNÜLALAN	ŞENER ÖZKAY	MITSUBISHI	8	17	25	5
N2	25	EMİN ÖZAY	EMİN ÖZAY	ERDOĞAN ÖZAY	JEEP	0	13	13	2
N2	21	HÜSEYİN AKBULUT	HÜSEYİN AKBULUT	ERKAN KAYIRAN	LAND ROVER	0	11	11	1
N2	34	TARIK SAĞLAM	TARIK SAĞLAM	GÜNEY AZSİN	LAND ROVER	6	5	11	1
N2	30	HAKAN ÇELEN	LEVENT UYSAL	HAKAN ÇELEN	MERCEDES	0	9	9	0
N2	32	ERTAN EŞİM	ERTAN EŞİM	ÜMİT URAL	JEEP	5	1	6	0
N2	28	BİRLAS OFF-ROAD TEAM	AYDİLEK YÜNLÜ	MELEK ŞENOL	MITSUBISHI	0	3	3	0



SUZUKI

Dört dörtlük
2. el suzukiler ve aksesuarları

GRAND OTO 4x4

güvencesiyle



GRAND OTO 4x4

Arman Tünger



Şemsettin Günlaltay Cad. No:58
Şenesenevler - Üstbostancı - İSTANBUL
Tel:0212 464 27 81 - 464 27 82
www.suzukigrandoto4x4.com



Ege mavisini
Akdenizli bir SUV

Renault Egeus

Renault uzun zamandır adı dillerde dolaşan yeni konsept 4x4 aracı Egeus'u, 15-25 Eylül tarihleri arasında Frankfurt'da yapılan Frankfurt Motor Show'da ortaya çıkardı. O zamana kadar tek bildiğimiz aracın Ege denizinin derin mavi, çivit sularını çağrıştıran adı –ve rengi- ile çekici görüntüsü ol-

muştu. Şimdi elimizde daha fazla bilgi var, ama en önemli sorunun cevabı eksik: Renault önümüzdeki yıllarda bu aracı geliştirip üretimine geçecek mi, yoksa Renault'un diğer 4x4 denemelerinde olduğu gibi Egeus da yerini başka bir konsept 4 çekerle bırakarak ortadan silinecek mi?

Son yıllara baktığımızda Renault'nun, 4x4 araçlar konusunda özel bir ilgisi olduğunu söyleyebiliriz. Ama aynı zamanda söyleyebileceğimiz başka bir şey, Renault'un 4x4 konusunda çizgisini henüz tam belirlemediği ve arayış içinde bulunduğu. Renault, fuarlarda sergilediği farklı segmentlerde 4x4 araçları geliştirme konusundaki kararsızlığını bir sonraki fuarda farklı bir 4 çeker araç ortaya çıkararak gösteriyor. Görünen o ki şu ana dek 4 çeker araçlar konusunda gelmek istediği noktaya/ araca henüz ulaşmamış ve devam etmeye de geçecek kadar güvendiği bir aracı henüz ortaya çıkartmamış. Son derece pratik ve kullanışlı görünen

Kangoo 4x4'den başlayarak Renault'un 4 çeker araçlar konusundaki arayışı, hobi aracı görünümüne yakın Koleos'la ve Volkswagen'den çok önce ortaya çıkardığı Touareg'le devam ediyor. Renault'un 4 çekerler konusunda son aracı –aslında üretime giren ilk aracı- Scenic ise hak ettiği ilgiyi en azından Türkiye'de görmemiş.

Şimdi Renault'u yeni bir 4x4 denemesi ile karşımızda görüyoruz. Egeus. Bu 4x4 SUV, günümüz trendlerine uygun olarak ne tam bir off-road aracı ne de tam bir şehir aracı. Hani modacılar illa ki her gardropta bir siyah elbise gerekir diye tuttururlar kadınlar için. Sözleşmiş gibi hepsi de kaliteli bir siyah

düz elbisenin, farklı kombinasyonlarda hayat kurtaracağı iddiasında bulunmayı ihmal etmezler. Topuksuz ayakkabı ve spor bir ceketle gündelik, yüksek topuklular ve inci kolye ile gece, saçaklı deri kemer ve çizmelerle otantik olarak kullanabilmek için. Egeus da o tarz bir araç işte. Geniş iç hacmi, farklı koltuk yerleştirme seçenekleri ve rahatlığı ile her yere gitmek için bir minivan, seri çizgileri ve yüksek teknoloji ile hız ve ataklık sunan bir performans aracı, 4x4 özellikleri ile de spor ve macerayı hedefleyenlerin kankası bir off-road aracı. Size de tercih etmek kalmış, bugün karakterimin hangi yönünü ortaya döksem diye.



İşin gerçeği Egeus, SUV boyutları sayesinde içte lüks bir minivanın rahatlığını ve konforunu, dışta ise akıcı hatları ile bir performans aracının çizgisini yansıtıyor. Üstelik araç 4 tekerden çekiş özelliği ile, sürücüsüne bir de off-road seçeneği sunuyor. Gerçekten “siyah elbise” sınıfı bir araç Egeus.

Renault Endüstriyel Tasarım Direktörü Patrick le Quément’e bakarsanız; bu otomobil, şehir içi ve uzun yolda bir SUV, sürüş keyfi, şıklığı ve sportif özellikleriyle de bir çeşit “yüksek coupé”. Ama bu kavram kargaşası doğal. Bu oluşmakta olan, gelişen yeni araç sınıfına özel bir ad bulununcaya kadar otomobil üreticileri ve kullanıcıları ile biz yazıcıları ve anlatıcıları sıkıntı yaşamaya devam edeceğiz.

Şimdi topladığımız bilgilerin ışığında Frankfurt Otomobil Fuarında sergilenen bu ilgi çekici aracın özelliklerini anlatmaya çalışalım.



Dış tasarım

Renault Egeus, dış görünüş olarak Renault’un daha önceki konsept modelleri Wind ve Fluence’den izler taşıyor. Görüntüsü her an sizi kapıp keyifli bir yerlere götürecekmiş gibi. Yerinde durmaz, enerjik ve sabırsız duruyor. Nasıl iç görünümünden bir performans aracı olduğu anlaşılmıyorsa, dış görünümünden de bir 4 çeker olduğu belli olmuyor. Egeus alışageldik SUV görüntüsünden uzakta. Dış görünüşüne baktığımızda, bu aracın arazide de gitmek için tasarlandığını açığa vuran ipuçları sadece ebatları ve açıları.

Uzun motor kaputu ile aracın ön tarafı sade çizgilere sahip. Farların altında yer alan hava girişleri araca kendine has enerjik bir görüntü veriyorlar. Kendi içinde yön değiştirerek önden arkaya uzanan yan çizgiler, oluşturdukları ışık oyunu ile aracın düz hatlarını kırıyorlar ve tek parçadan oluşmuş görünen formuna hareket kazandırıyorlar. Yan kapı kolları, kasanın yan çizgilerinin

akıcılığıyla uyumlu olarak karoseri içine gömülü. Elinizi yaklaştırdığınızda, kullanım kolaylığı sağlamak amacıyla optik bir sensör kapı kolunu birkaç santimetre dışarı doğru çıkartıyor.

Uzun kaputu, kısa ön ve arka dingil çıkıntıları, yola oturuyormuş hissini veren kavisli arka çamurlukları ve arka camın tasarımı aracın spor görüntüsünü pekiştiriyor. Tasarım hatchback ile coupe arasında bir yere oturtuyor aracı. Tam bu noktada aracın yüksekliği devreye giriyor. Klasik bir hatchback modele göre yerden daha yüksek konumlanması ve 22 inç’lik büyük lastikleri aracın off-road yetenekleri hakkında ip uçları veriyor.

Aracın içi

İç tasarımına baktığımızda, pratik ve rahat bir kullanımın hedeflendiğini görüyoruz. Yüksek oturma konumu geniş bir görüş alanı sağlarken, araç bağımsız dört koltuğu ile bir



üst gam otomobil konforunu sunuyor. Geniş iç mekanda kullanılan malzemelerin kalitesi ve uyumlu renkleri hemen dikkat çekiyor. Döşemeler ve orta konsol renkleri aracın zengin mavi tonuna uyum sağlarken koltuklar sıcak sarı renkleri ile yumuşak bir tezat yaratıyorlar. Aracın Ege'nin derin sularını çağrıştıran rengi, orta konsolda kullanılan mavi tonlar ve vatoz kanatlarını andıran ön paneller bir su altı aracı görüntüsü yaratıyor.

İç mekan, bir orta bar ile ayrılmış iki saydam kanatlı cam tavanı ile aydınlık. İster bir minivan olarak kullanılsın ister bir outdoor aracı, eşyalar ve bunların araç içinde yerleştirileceği mekanlar unutulmamış. Orta konsoldaki üç büyük göz ve ön kapılarda yan gözler bu gereksinimi tamamen gideriyor.

Analogik ve dijital ekranlı gösterge tablosunun orta kısmında, GPS sistemi ile bağlantılı veri aktaran bölüm yer alıyor. Sürücüyü kolaylık sağlaması açısından GPS'den alınan verilere göre tavsiye edilen hız bu ekranda gösteriliyor ve hız değerinin aşılması halinde, ışıklı bir LED sürücüyü uyarıyor. Ön panelin üst kısmına ve otomobilin ortasına yerleştirilen interaktif bir ekran, otomobil içindeki bilgilerin, özellikle



ayrıntılı navigasyon verilerinin, diğer yolcular tarafından da paylaşılmasını sağlıyor.

Arazi moduna geçildiğinde, ön panelde yer alan bir eğim ölçeği, otomobilin eğim açısını göstermek ve devrilme tehlikesi halinde sürücüyü uyarmak için otomatik olarak devreye giriyor. Kumandalar, Touch Design tasarımına uygun. Direksiyonda yer alan kumandalar ve orta konumda, sade çizgileri ile vites kolu ele tam olarak oturuyor.

Koltuklar konforlu olmasının yanı sıra, sıra dışı bir şekilde rahatlık sağlıyorlar. Ön koltuklar dışa doğru kavisli ve ön koltuk minderleri araca biniş ve inişleri kolaylaştırmak üzere 70 mm alçalıyor. Zıt yönlerde doğru açılan orta direksiz kapılar, arka koltuklara da rahatlıkla erişilmesini sağlıyor.

Bagaj tasarımında da kullanışlılığı ve rahatlığı baz alan keyifli fikirlere rastlıyoruz. Bagaja iki bölmeli bir kapı ile erişiliyor. Birinci bölme, klasik bir arka bagaj kapısından oluşuyor; motorlu ikinci bölme ise alçalarak sürgülü bir yükleme platformu oluşturuyor. Bu düzen ağır ve geniş eşyaların rahatlıkla, güç sarf etmeden yüklenmesini sağlıyor. Bu

Yeni Grand Vitara ile yaşanacak çok şey var.

İçine gir ve yaşa!



YENİ

YENİ GRAND VITARA



Hayata seyirci kalmak yerine, her anın, her fırsatın tadını doya doya çıkarmak istiyorsan, içeri gir...

Kimi zaman kentin karmaşasında kimi zaman da doğanın kucağında heyecanlı, renkli ve coşkulu bir dünya sana sunuluyor. **Daha ne bekliyorsun?**

Suzuki Otomobil Pazarlama ve Ticaret A. Ş.
www.suzuki.com.tr

 **SUZUKI**
Way of Life !



platformun yüksekliği elektrikli kumanda ile ayarlanıyor ve bagaj hacminin bölümlere ayrılmasını sağlıyor .

Güç ve kontrol

Egeus'un 250 bg'lik 3.0 litre dizel V6 motoru güç ve çeviklik garantisi veriyor. Euro 4 çevre normuyla uyumlu olan bu motor bir partikül filtresine sahip.

4x4 aktarma sistemi tamamen otomatik: Yola tutunma düzeyine göre, dört tekerlek üzerinde %0 ile %100 arasında çekiş ayar olanağı sunuyor. 7 kademeli otomatik vites kutusu ile birlikte kullanılan bu aktarma sistemi, yakıt tüketiminde ve CO2 emisyonun değerlerinde iyileşme sağlarken, üst düzey bir sürüş keyfi sunuyor.

Lastikler

Egeus, Michelin Eden Weiss lastikleri ile donatılmış. Binek otomobil yol tutuşu ile arazide seyir kapasitesi için ön ve arka dingillerde farklı lastikler kullanılmış. Bu lastikler otomobilin çift yönlü kullanım amacına uyum gösteriyor.

Lastik yapısı, yuvarlanma direnci azaltmak, dolayısıyla yakıt tüketimi ve CO2

emisyonlarını düşürmek amacıyla özel olarak tasarlanmış. Kompakt ve kapalı desenleri minimum deformasyon, dolayısı ile minimum enerji kaybı sağlıyor. Az kertikli ve ince yapılı lastik, arazi şartlarında yüksek tutunma düzeyini garanti ederken, seyir gürültüsünün azaltılmasına katkıda bulunuyor. Ön lastiğin daha az kesimli ve kanallı orta bölümü güç aktarımını ve ıslak zeminlerde tutunmayı kolaylaştırıyor. Arka lastikler ise, özellikle virajlarda tutunmayı maksimize etmek amacıyla daha masif bir omuz yapısına sahip. Montpet tarafından özel olarak geliştirilen jantlara takılı lastiklerde Pax System sayesinde, stepne gereksinimi olmuyor.

Far sistemleri

Egeus'un boomerang şeklinde farları Valeo işbirliği ile özel olarak geliştirilmiş. Çift renkli LED'li gündüz farı ve sinyal lambaları blok içerisinde bir arada bulunuyor. Egeus'un tüm aydınlatma fonksiyonları yüksek performanslı diyotlarla sağlanıyor. Fluence modelinde olduğu gibi, kumanda sistemi ışık miktarının ve dağılımının, sürüş koşullarına uyarlanmasını sağlıyor.

Virajlı yollarda, elektronik kumandalı bir sistem ile ışık huzmesinin yönlendirilmesi

sağlanıyor. Otoyolda, diyotlar karşı yönden gelen sürücülerin gözünü kamaştırmadan sürekli optimal bir aydınlatma mesafesi sağlamak üzere otomatik olarak devreye giriyorlar ve ayar fonksiyonu sağlıyorlar. Gün ışığına yakın renkleri ile daha yüksek konfor ve daha geniş görüş alanı sunuyorlar. Diyotların kullanım ömrü, mevcut tüm ışık kaynaklarından çok daha uzun.

Gördüğümüz gibi Renault, bu yeni konsept aracında farklı beğenileri ve farklı gereksinimleri en uygun karışımla bir araya getirmeyi düşlemiş. Bizce bu araç tam da günümüz trendlerine uygun. Farklı markalarca halen üretilen ya da gelecek senenin modelleri olarak tasarlanan bir çok SUV araçta geliştirilen sistemlerin benzerlerini taşıyor. Bu bilgileri, aracın uçuk kaçık olmayan, gerçekçi ve çekici tasarımı ile birleştirdiğinde Egeus'un gelecek senelerde yollarda dolaşmasını engelleyen bir şey yokmuş gibi duruyor.

Bizce Renault, Egeus ile bu kez 4x4 şeytanının bacağına kıracak.



Wrangler AT/R'ye uygun zemin

Wrangler AT/R'ye uygun zemin

Wrangler AT/R'ye uygun zemin

Wrangler AT/R'ye uygun zemin

Wrangler AT/R'ye uygun zemin

Wrangler AT/R'ye uygun zemin

Karadeniz, the Jeep

Ayşin Uysal
Fotoğraflar: Ahmet İslam



Jeep'in adının nerelerden geldiği hala bilinmiyor. İki baskın görüş var bu konuda. İlk görüşe göre Amerikan Ordusunda, her işe uyar anlamında "General Purpose" olarak geçen bu aracın baş harfleri -GP- bir süre sonra Jeep olarak tekrarlanıp, kabul görmüş. İkinci görüş nedense bana daha keyifli geliyor. Her arazi şartında ilerleyebilen ilk araç olarak Amerika'da doğan bu 4x4, adını bir çizgi film kahramanından -her kılığa girebilen ve her yere ulaşabilen Ucan, the Jeep karakterinden- esinlenmiş. Jeep kendine özgü, pek etrafı takmayan, kendi yeteneklerine güvenen, mücadeleyi seven, iyi niyetli, mizah anlayışı güçlü kuvvetli bir sanal kişi. Karakteri kesinlikle bizim tanıdığımız 4x4 Jeep ile çıkışıyor.

Bir de Karadeniz'le.

CJ serisi Jeep'lerden bu yana oldukça uzun bir yol kat eden Jeep markası zaman içinde sürüş keyfinden, doğa ile uyumundan, kullanana verdiği "her yerde ilerler" güveninden bir şey yitirmeden bazı artılar kazandı. Eylül ayında Jeep'in son geldiği noktayı görmek, yeni Grand Cherokee'leri test etmek için Karadeniz yaylalarında ilgi çekici bir hafta sonu geçirdik.

Bir ay önce türküler ve şakalar diyarı Karadeniz'de bir hafta dolaşmış, dönüşte ruhumun bir kısmını o sisli, yeşil yaylalara emanet etmiştim. Fırsat bu fırsat, geçerken onu da alırım diye düşündüm ben de.

Karadeniz gerçekten kendine özgü ayrı bir gezegen. Tırmanırken sislerin

arasından yaklaşık 600 farklı ton yeşil görebiliyorsunuz. (Yeşilin tonlarının sayısı 639 muydu?) Vadilerde serbestçe gezinen, çam ağaçlarının arasında dolaşan sis bulutları, yeşil dağlardan hoplayıp zıplayarak akan derelerin köpüklerine karışıyor. Sis ağaçların yapraklarından damlıyor, yolda amaçsızca geziniyor, yaylalarda hayalet arabalar halinde gözlerden gizlenmemize neden oluyor. Yaylalardan aşağılara doğru baktığınızda ayaklarınızın altındaki bulut kümeleri, bir bulutlar gezegeninde yaşadığınızı doğruluyor. Evler genelde tek başına, bazen ikili üçlü gruplar halinde yüksek ve tabii ki yeşil tepelerde uzak ve ulaşılmaz duruyor. Yüzyıllardır aynı yamaçlarda gizlenmiş yaşayan insanlar bir merhaba demek için, teleferiklerle

uçurumlardan aşağı inmek ya da sis içinde kilometrelerce yol kat etmek zorundalar... Hep göç yollarının, hep harami akınlarının yollarının üzerinde yaşamışlar. Hep gizlenmek, korunmak gereği duymuşlar. Hep silahlı yaşamışlar. Önce gerçekten gerektiği için sonra da sadece alışıkları ve onsuz yapamadıkları için.

Farklı bir gezegende diğer insanlardan uzakta yaşamak farklı görüş açıları sağlamış Karadeniz'lilere. Kalender, keyifli, hayatı hoş yerlerinden tutan bir ırk olarak gelişmişler. Hayata, olaylara biz dünyalıların akıl erdiremediği açılardan bakarak eğlenmişler. Karadeniz'in, gözlere, gönüllere heyecan veren; ama ayaklara geçit vermeyen bu koyu yeşil, sisli yamaçlarında yaşayan

Karadeniz’liler, uyum sağlamak adına heyecanlı, sıcak ama çelikten yapılmı bir inat ve mücadele duygusu ile donanmış olarak yaşamışlar. Belki de bu nedenlerden Karadeniz, yeni Grand Cherokee’nin lansmanı için en uygun yer olmuş.

Perşembe akşamı bir Karadeniz klasiği ile başladı. Kırmızı ışıktaki geçen yayalara “Nereye gidiyorsun böyle?” diye hisimla çıkışan trafik polisi aynı sertlikte almişti cevabını: “Görümce gidiyorum, sana ne!”. Cuma sabahı Trabzon’da genel bir brifing ardından araçlarımıza geçtik. Bugün Sümela Manastırı’ndan başlayıp, Karadeniz sahili boyunca Rize’yi geçip Fırtına vadisine uzanan bir parkuru aşacaktık. Karadeniz sahillerinde yeni inşa edilen otoyolda aracımızın yol performansı hakkında ilk izlenimlerimizi alacak, dağlara tırmanan bol virajlı daracık yollarda hız ve denge uyumunu göreceğ ve Ayder yaylasında hazırlanan özel off-road parkurunda Jeep’imizi hak ettiği koşullarda, yol dışında sinama şansı bulacaktık.

Manastırdan ana yola kadar olan kıvrımlı, zevkli virajlarda Grand Cherokee ile Karadeniz’in uyumunu ilk kez izleme şansım oldu. Bu arada hemen belirtiyim özellikle önden bakıldığında Grand Cherokee’nin klasik Jeep görüntüsüne geri döndüğünü gösteren detayları çok sevdim. 20 yaşını aşkın bir CJ8’in sahibi olarak bu konuda biraz muhafazakar olduğumu itiraf etmekte sakınca görmüyorum. Bir önceki modele kıyasla dingil mesafesi arttırılmış. Bu durum off-road sürüşünde karın açısı yönünden sorun yaşatmaya aday olsa da, yol sürüşünde fazladan denge ve konfor sağlıyor. Önlerin bağımsız süspansiyon olması da yine yol sürüşünde karşılaşılabilecek ufak engeller açısından olumlu bir puan. Power Tech 3.0 V6 Common Rail Dizel motorun en hoşuma giden tarafının çevreci oluşu olduğunu söylemek isterdim, ama değil. En çok sesini sevdim. Bir dizel kullandığınızı size hemen unutturan yüksek tork üretme kapasitesi ve muhteşem homurtusu ile camlar açık gitmeyi daha keyifli hale getiriyor. Bu arada yağışlı havada, kaygan yayla yollarında ve hızlı sürüşte otoyolda deneme fırsatı bulduğum gibi frenleme sırasında direksiyon hakimiyeti ve fren mesafesi etkileyici.

İç mekanın benim yaşlı Jeep’imle tek ortak yanı büyüklüğü. Tavan mesafesinin biraz alçaldığı hemen göze çarpıyor. Deri koltukların, ön konsolun yapısı, kullanılan malzeme bu aracın öncelikle yolda rahat ve konforlu kullanım amaçlı üretildiğinin ipuçlarını veriyor. Elektronik araç bilgi merkezi –EVIC-, Türkiye’de de çalışması dört gözle beklenen Navigasyon sistemi, sürücüye ve yolcuya ayrı ayar seçeneği sunan klima sistemi, müzik sistemi rahat bir yolculuk sözü veriyor. Bu donanım ve konfor, aracı yoldan çok yol dışı koşullarında kullanmayı ve çamurlamayı tercih eden bir insan grubundan olduğum için bana biraz fazla geliyor. İster istemez o güzelim deri koltuklara bulaşan çamur lekelerinin nasıl



görünceliğini, su geçişlerinde içeri dolması muhtemel suyun elektronik sistemlere ne gibi iyilik düşündüğünü tasarlıyorum.

Tüm bunları aracı Rize yolunda hız sınırlarını pek umursamadan sürerken incelediğimi söylemek hoş olacak ama işin gerçeği o sırada sadece an’ı yaşamaya verdim kendimi, inceleme işini akşam otelin girişinde yaptım. Yemek molası için Hüsrev’de durduk tabii ki. Günün esprisi, vejetaryen olduğu için etli kuru fasulye yemek istemeyen arkadaşımıza garsonun yardımcı olmaya çabalayan cevabıydı tabii ki: “O zaman köfte yaptırabiliriz hemen!”

Yemekten hafif bir mayışıklıkla kalktık. Asıl son darbe bizi birkaç kilometre ötede, Fırtına Deresinin hemen yanı başında yer alan lokantada bekliyordu: Üstü bir parmak kestane balı kaplı sütlaç. O noktadan Ayder’e olan tırmanış genelde dolu bir mide ve yavaş bir sürüşle geçti. Ayder yaylasında tekrar bulutlara girdik. Bizim için orada minik bir off-road parkuru ve şip şak bir test hazırlanmıştı. Doğrusu parkur Grand Cherokee’nin yetenekleri göz önüne alındığında biraz onur kırıcıydı bence. Yeni bir tüketici kitlesinin değişen gereksinimlerini karşılamaya yönelik konfor öğeleri bile Jeep’in asıl karakterini, arazi sever bir araç olduğu gerçeğini örtemiyor. Sulardan ve ufak bir tümsekten geçip kayalık bir parkuru tamamladık Jeep’le. Bu arada vites kutusunun tamamen elektronik değil,

bir çeşit levye ile kumanda edilen mekanik bir sistem oluşu, arazi şartlarında elektronik devrelere pek inanmadığım için fazlasıyla hoşuma gitti. Aracın yaklaşma ve kaçış açıları 34.1 ve 27.0 ile güzel ama yüksekliği (ground clearance) ve karın açısı gerçek off-road şartlarında Jeep’imizi biraz süründürür gibi görünüyor. Bu arada 4L pozisyonunda ABS fren sisteminin otomatik olarak devre dışı olduğunu belirtip aracı off-road’da sınırlarında kullanmayı hedefleyen kişilerin yüreğine su serpeyim. Quadra-Drive II, Active 4WD sistemi ve elektronik limited slip kilitleli diferansiyeller aracın off-road yeteneklerini sonuna kadar kullanmak için gıcıkıyor insanı ama bir başka bahara ve bir başka parkura...

Gece Ayder yaylasında, çağlayana bakar tatlı bir otelde konakladık. Gecenin sürprizi ise ne halaylar ne de Karadeniz yemekleri idi. Şömine başında, koca minderlere gömülüp içkilerimizi elimize aldığımızda gitarı ile gelip bize çok güzel birkaç saatlik bir müzik ortamı sağlayan Ege’ydi sürpriz. Ya da, kapıda dinlemek için bekleyen Ayder’li kadınların dediği gibi, “Ece”.

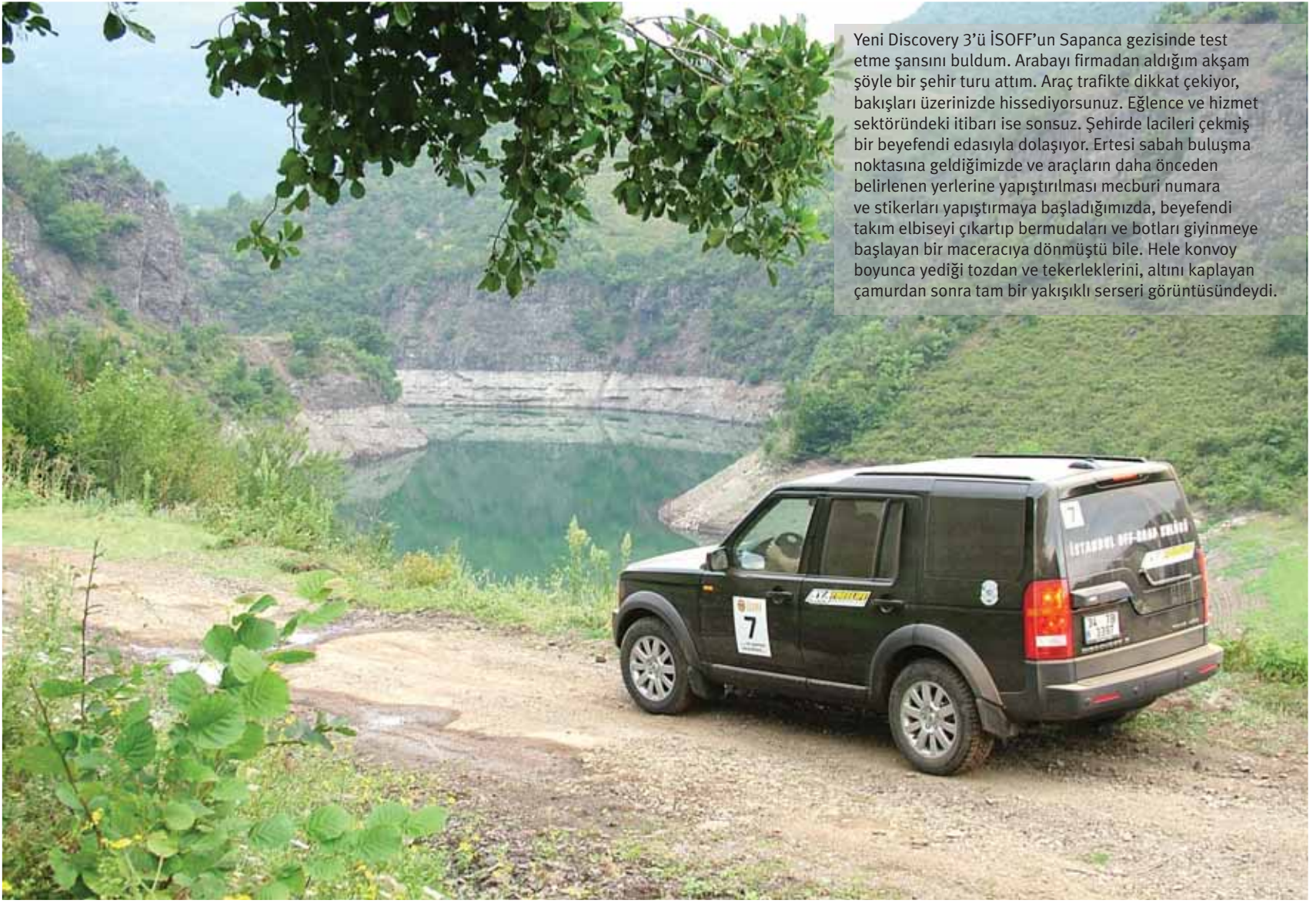
Karadeniz gezisi ve Jeep lansmanının sonuna geldiğimizde kafamızda ikisi birbirine geçmişti. Her yere gidebilen, her ortamda bulunabilen, doğa ile mücadeleyi seven, inatçı ve keyifli olan Karadeniz insanı mıydı, Jeep miydi? Artık Karadeniz, the Jeep demenin zamanı gelmemiş miydi?

Yeni Discovery 3

Çift karakterli, ikizler burcu mu ne?
Şehirde asil beyefendi,
doğada maceracı serseri.

Derya Kızıltaş
Fotoğraflar: Kubilay Yay





Yeni Discovery 3'ü ISOFF'un Sapanca gezisinde test etme şansını buldum. Arabayı firmadan aldığım akşam şöyle bir şehir turu attım. Araç trafikte dikkat çekiyor, bakışları üzerinizde hissediyorsunuz. Eğlence ve hizmet sektöründeki itibarı ise sonsuz. Şehirde lacileri çekmiş bir beyefendi edasıyla dolaşıyor. Ertesi sabah buluşma noktasına geldiğimizde ve araçların daha önceden belirlenen yerlerine yapıştırılması mecburi numara ve stikerları yapıştırmaya başladığımızda, beyefendi takım elbiseyi çıkartıp bermudaları ve botları giyinmeye başlayan bir maceracıya dönmüştü bile. Hele konvoy boyunca yediği tozdan ve tekerleklerini, altını kaplayan çamurdan sonra tam bir yakışıklı serseri görüntüsündeydi.

Aracı teslim alırken Fatih bey bana tüm sistemleri anlattı. Biraz sonra detaylarına gireceğim o kadar çok elektronik sistem vardı ki, aklımda bir soru dönüp duruyordu. Peki ama biz off-road'cuyuz aracın altını çamur kapladığında tüm bu sistemler, sensörler nasıl çalışacak? Bunu anlamanın tek yolu vardı, aracı çamura batırmak. Öğle yemeğini yiyeceğimiz balık çiftliğine doğru ilerlerken yol boyunca manzarasına doyamadığımız nefis bir göl vardı. Çok dik bir yokuştan eğim iniş kontrol düğmesini kullanarak yürüme hızında aşağı indim. Önümde bir araç genişliğinde uzayan çamur ve sonra göl başlıyor. Batacağımı bile bile sanki çamuru geçecekmiş gibi gazladım. Tabii ki battım. Ya çamuru geçseydim, gölde ne yapardım bilmiyorum, ama çift vinçle geri geri çekildiğimde istediğim olmuştu. Dört tekerlek ve aracın altı çamurdan görülmüyordu. Tekrar yola çıkarken aldı mı beni bir telaş, serseriliği bu kadar abartmasa mıydım? Ya sensörler arıza verirse? Ya sistemlerden biri çalışmazsa? Boşuna telaşlanmışım. Arızanın a'sı, yanlış ikazın y'si yok.

Aracın içi o kadar geniş ki, ben kamp gecesi çadırda yer olmasına rağmen aracın içinde yattım. 7 kişilik koltuk takımından en arkadaki 2'li ve ortadaki 3'lü koltukları yatırdığımda dümdüz olan alana uyku

tulumumu serip içine girdim. Cam tavandan yıldızları seyrederek uykuya daldım. Yağmurlu kamp gecelerinde kuru kuru uyuyup, kuru kuru kalkmak için harika bir 2 kişilik 4 tekerlekli siyah çadır. Hem de kaloriferli.

Özelliklerine gelince, kontak anahtarını çevirdiğinizde marşa basmadan birkaç saniye sistemlerin devreye girmesini bekliyorsunuz. Direksiyon simidi boşluğundan gözüken tabloda sadece devir saati, hız, ısı ve yakıt göstergeleri var. Diğer tüm bilgiler lazım olduğunda veya istediğinizde elektronik ekranda gözüküyor. Kontrol tablosunda birçok şekilli ikaz ışıkları yanarak belirliyor, sonra teker teker sönüyorlar. Bunlardan biri yanık kalırsa veya yolculuk sırasında yanarsa yeşil renktekiler sistemin devreye girdiğini, sarı yanarlar dikkat edilmesi, kontrol edilmesi gerektiğini, kırmızılar ise durup devam etmememizi, arızayı gösteriyor. Cep telefonunuzu araç sistemine dahil ettiğinizde direksiyon üzerindeki açma kapama düğmelerinden kullanabiliyorsunuz. Speed kontrol ve müzik sistemi ayar düğmeleri yine direksiyondan kumanda edilebiliyor. Müzik sisteminde 14 hoparlörlü harman/kardon, dikkatinizi çekirim harman/kardon, ses anfi, kokpiti entegre 6'lı CD çalar var. Ayrıca tüm arka koltuklar için kulaklık modülleri mevcut. Elektrikli açılır tavan ve

otomatik klima iç aksesuarlardan diğer ikisi. Gelin şimdi marşa basalım. Kompakt grafit demirden, elektronik kontrollü turbo ve yüksek basınçlı enjeksiyonlu, 24 supaplı, 2720 cc'lik, V6 dizel motor çalışmaya başlıyor ama siz duymuyorsunuz. O kadar sessiz ki çalıştığını sadece göstergelerden takip edebilirsiniz. Araç sürekli 4 çeker. Kaldıktan sonra 4x4'e bağlanacağına, kalmadan geç mantalitesine sahip.

Maksimum güç 190 beygire 4000 devir/dakikada ulaşıyorsunuz. Sadece 1900 devir dakikada oluşan 440 Nm'lik torku, 18 inçlik alaşım jantlara takılmış 255/60'lık lastiklere aktarmak için, isterseniz Command Shift'te alıp kendiniz dokunarak vites değiştirebileceğiniz gibi, her şeyi altı vitesli otomatik şanzımana da bırakabilirsiniz. Normalde Hi ile standart yükseklikte giden aracı bir düğme ile Low pozisyonuna aldığınızda araç off-road konumuna geçiyor ve havalı süspansiyon yaklaşık 5 cm kadar yükselmenizi sağlıyor. Hız 40 km'yi aşınca tekrar otomatik olarak standart pozisyona dönüyor.

Elektronik sistemlere gelince, araçta havalandırmalı disk frenli, dört kanallı antiblokaj fren sistemi (ABS), acil durumlarda bu sisteme ekstra basınç sağlayan elektronik fren yardımı (EBA), en fazla yol tutuşu



sağlayan elektronik çekiş kontrol (ETC) mevcut. Dinamik denge kontrolü (DSC) ve monoblok gövde-şasi teknolojisi sayesinde çapraz geçişlerde burulma olmuyor. Sol ön tekerleği gömmüşken sağ arka tekerlek havada kalsa bile, kapılar asfaltta düz durduğu kolaylık ve kalitede açılıp kapanıyor. Aktif viraj kontrol sistemi (ARM) ise virajları alırken dengeyi korumak için tekerleklerin az veya fazla dönmesini önleyen frenleme sistemiyle birlikte çalışıyor. Elektronik havalı süspansiyon, yolcuların veya yükün öne-arkaya, sağa-sola dağılımı ne olursa olsun sabit ve dengeli sürüş yüksekliği veriyor. Elektronik park freni bir düğme ile çekiliyor ve hareket ederken gaza bastığımızda otomatik olarak bırakılıyor. Aracın navigasyon sistemi dokunmatik özelliğe sahip, yüksek çözünürlüklü 7 inç LCD ekranla çalışıyor.

2718 kilo ağırlığındaki aracın maksimum römork çekme kapasitesi 3,5 ton. 4.83m uzunluğunda ve aynalarıyla 2.19 m genişliğindeki araç 5.72 m'lik yarıçapta U dönüş yapabiliyor. Bu şaşırtıcı. Çarpışan

otomobillerin nasıl birden yana döndüğünü hatırlayın, bu büyüklükteki bir 4x4 için aynı keyif şaşırtıcı. Süspansiyonlar off-road modundayken su geçme derinliği 70 cm. Yaklaşma açısı 37.2 derece, tepe açısı 27.9 derece, uzaklaşma açısı 29.6 derece. Yakıt harcaması şehir içinde 13, uzun yolda 9 litre. Ben ilaveten off-road yaptığım için 100 km'de 14 litre yaktım. Ön ve arkadaki park mesafe kontrolü şehir içindeki parklarda kolaylık sağlıyor.

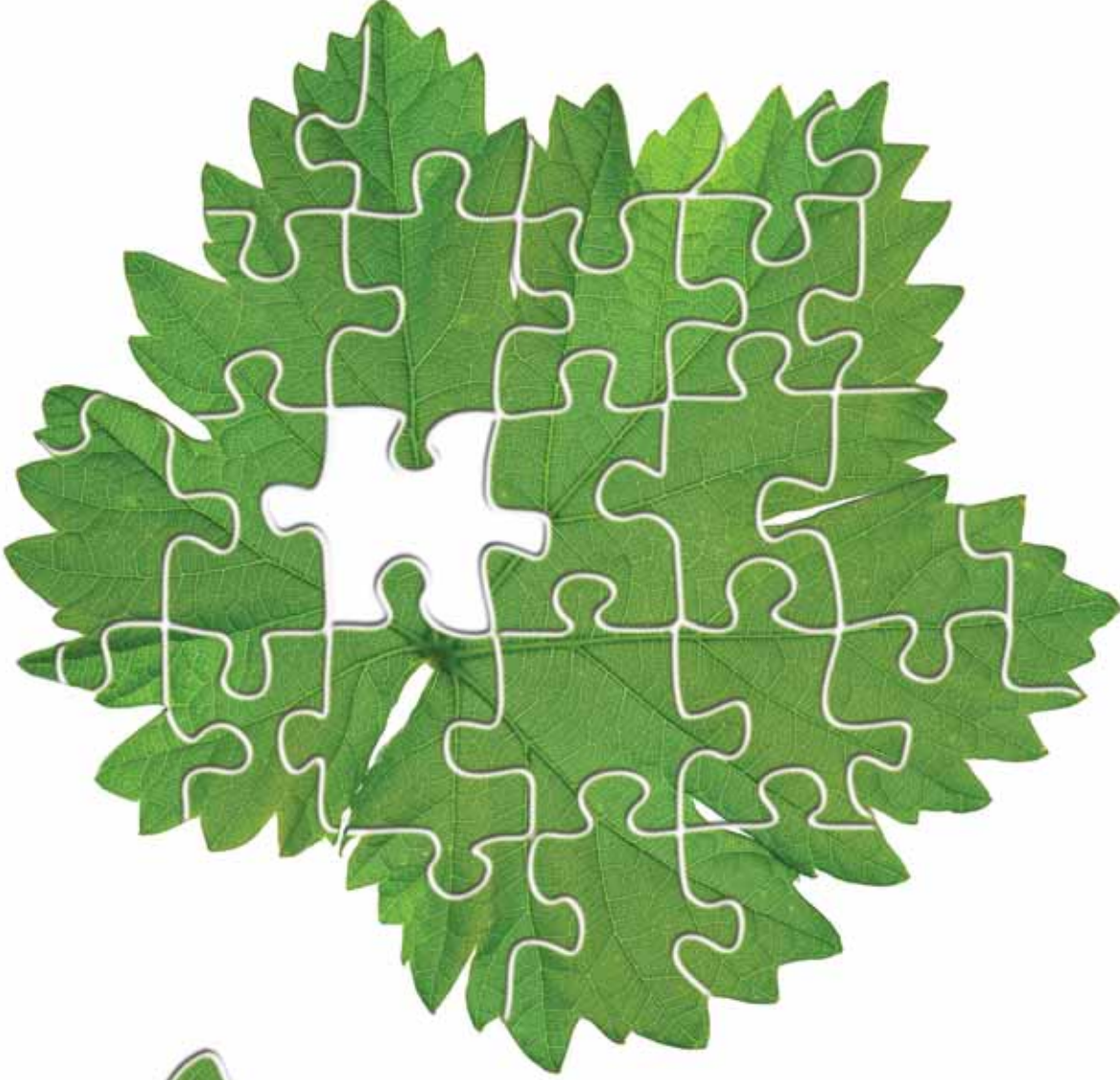
Bir üstün özellik daha! Terrain Response düğmesi. Beş ayrı pozisyonda kullanabildiğiniz düğmeyi çevirdiğinizde aracın motor, şanzıman, süspansiyon ve çekiş ayarları bulunduğunuz ortamdaki en iyi sürüş şartlarını vermek için kendi kendini ayarlıyor. Düğme etrafındaki figürleri soldan sağa doğru sıralarsak ilki genel kullanımda, ikincisi çim, çakıl, kar gibi kaygan zeminlerde, üçüncüsü derin izlerle, orman yolları, yumuşak çamurda, dördüncüsü yumuşak kumda ve kum tepelerinde, beşincisi kaya tırmanışı, taşlar üzerindeki yavaş sürüşte kullanılıyor.

Sarı eğim iniş kontrol düğmesi ile dik yokuşları inerken ayağınızı gazdan, fren den çekiyorsunuz ve araç kendi iniyor. Tabi o diklikteki yokuşu inerken yılların verdiği fren refleksinizi dizginleyebilirsiniz.

Olmuş işte olmuuuuuş! Biz off-road'cular yıllarca ya arazide çok başarılı, ancak konforu, lüksü olmayan 4x4'ler, ya da lüks ama arazide hiçbir işe yaramayan 4x4'ler kullandık. Bütçesine uyan arkadaşlarımız her ikisinden birer tane edindiler. Hatta bazılarının bir de küçük binek aracı oldu. Hem konfor hem arazi başarısı hem de küçük binek otomobil rahatlığı yeni Discovery 3'te birleşmiş.

Arkadaşlar müjde, tekrar tek araca geçebilirsiniz. Tek bandrol, tek taşıt muayenesi, tek sigorta, tek anahtar, tek yakıt deposu.

“BİLGİ” KURTARILIR



BimtesTM
-Lab



İmroz'u pedallamak

Emre TOK

Bisikletle uzun tur yapmak... Toprağı, sıcağı, yağmuru hissetmek... Kulağınızda müzik, elinizde kontrol, ayaklarınızda güç...

Hafta sonlarını ve tatilleri doğa ile baş başa geçirmek isteyenler için birebir bir ilaç... Hem bisiklet hem de Gökçeada... Vahşi doğası, sessiz ve sakin insanları, olmayan kalabalığı ile profesyonel yaşamdakiler için bir ağı kesici neredeyse...

Çanakale'ye Tekirdağ üzerinden giderken Eceabat'a 2-3 kilometre kala Kabatepe sapağından Gökçeada tabelası ile karşılaşıyor ve ayçiçek tarlaları arasından akıyorsunuz doğaya... 1 saat 45 dakika süren yolculuktan sonra Türkiye'nin en büyük adası tekerleklerinizin ya da ayaklarınızın altında...

Limandan 7 km sonra varılan merkez, küçük ve tipik bir Türkiye kasabası görünümünde. 2 banka 1 Ptt, bir kaç restoran, market, resmi ve askeri binalar. Ama asıl keyif kendinizi attığınız yokuşlarda, ormanlarda, göllerde ve güneşin ülkemizde en son battığı yer olan Gizli Liman'da...

Sizlere turistik bir yazı değil ama doğada bir profesyonelin, kalbi sürekli gezmekle atan birinin hissettiklerini yazmak istedim. Stresi, sorumlulukları, üzüntüleri geride bırakmak için pedal bastığım tatillerimde, dinlediğim müziklerin anlamı, içtiğim suyun tadı, rüzgarın kaskımın içinden geçip başımı okşaması bile şehir içinde yaşadığımdan o kadar farklı ki... Pedala bastıkça tırmanmak, terlemek... Kas gücünün sıcaklığını tüm benliğinizde hissetmek... Acı çekmek ama sonunda hedefinize, rotanıza ulaşmak... 2 günde 200 km yol kat etmek, 25 litre su içmek., belki de bir daha hiç görmeyeceğim kişilerle tanışmak, sohbet etmek, Poseidon'un kızdığı zaman İmroz'u* salladığı fırtınada çadırlarda konaklamak...

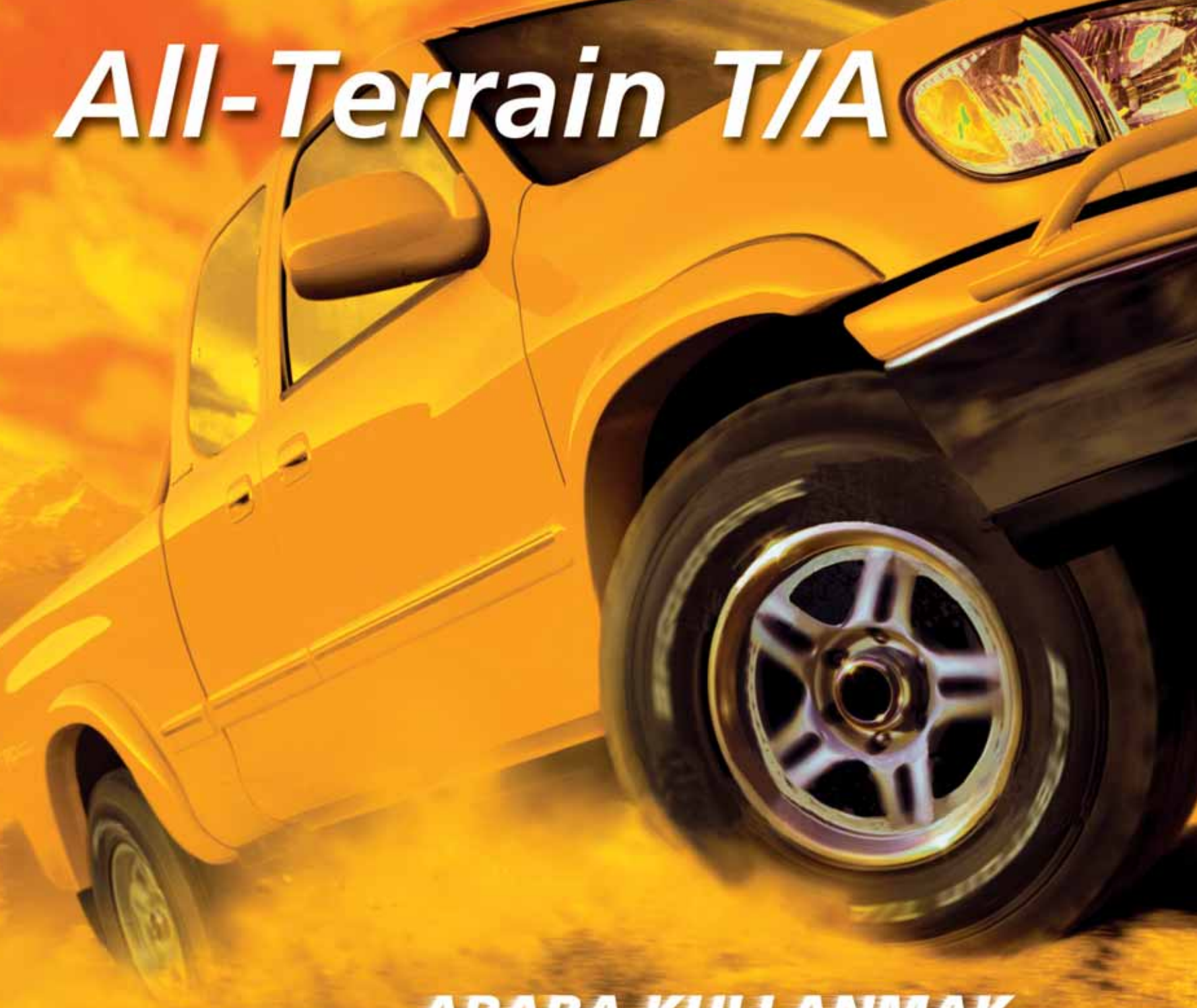
600 evin mübadele ve sonrasında terk edildiği rum köylerinde sessizliği

dinlemek... Sabah 8'de pedala basmaya başlamak, molalarla birlikte gece 22'de kamp yerine varmak... Yokuşlarda Coldplay, Depeche mode, U2 eşliğinde yaban keçileri ile beraber kaçmak... Nereye? Her zaman içimizde olan, bir türlü dışı vurulmayan o duyguların kendiliğinden ortaya çıkması... Boş yollarda, araç görme frekansınızın saatte bire düştüğü yollarda korkusuzca gezmenin keyfi...

Dünyada icat edilmiş en önemli buluş unvanını yıllardır kimselere kaptırmayan Bisiklet'le tanışın... Gökçeada'ya gidin... 70km/h hız ile yokuşlardan inerken rüzgarı hissedin... Gizli Liman'da Güneş'in batışını izleyin... Tuz gölünde çamur banyosu yapın... Kefaloz'da surf yapmaya gelen Bulgar ve Yunanlı gençlerle sohbet edin, Dereköy'de terk etmenin ne demek olduğunu hissedin, Eski Bademli'de muhteşem taş evleri görün, Kaleköy'ün Kalesine çıkın, adanın üstünde uçmak isteyin...Yoldan meyve alın, köylülerle dertleşin, küçük çocuklara yanınızda götürdüğünüz hediyelerden verin... Onların gülümsemesine ortak olun...

Göreceksiniz... Pazartesi çok farklı başlayacak...

All-Terrain T/A



ARABA KULLANMAK

BİR KAÇIŞTIR.

İSTEDİĞİN YERE GİT.



BFGoodrich®
Tires
TAKE CONTROL*

* Kontrol altında



Yamaha 660 R

uzun yol, yol ve yol dışı
bir seçenekte



Dış Görünüş

Yamaha 660 R, orta sınıf bir enduro motosikleti. Genel görüntüsü güzel. Dış hatları tam bu sınıf motosiklete yakışan sportif biraz da saldırgan bir hava taşıyor. Uzun sivri çamurluğu, egzozları çok şık olmuş. 660 Tenere'ler ile kıyasladığımda görüntü sadeleştirilmiş. Sonuçta ortaya XT ile Tenere'nin mixi çıkmış. Spor bir havası var. Göstergeler genelde iyi düzenlenmiş. Kilometre saati dijital ve okunaklı. Bence

ikaz lambaları biraz küçük kalmış, kolay okunmuyor. Bu modelinde yağ lambası da göstergeler arasında yerini almış. Eskiden yağ lambası konmazdı Yamaha endurolara. Mesela 660 Tenere'de yağ lambası yoktu. Sanırım bu durum firmanın bu konuda kendine güveninden kaynaklanıyor. Çünkü bu motosikletler aynı zamanda şasesden de yağlama yapıyorlar ve şu ana dek yağsızlıktan ötürü sorun yaşamış ya da yatak sarmış bir Yamaha ile karşılaşmadım.

Ağırlığı 165 kg, ki bu da bir yol endurosuna için gayet başarılı. Eskiden enduro motosikletler 190-200 kg ağırlığında olurlardı.

Lastikler

Arka 130/80/17 ve ön 90/90/21. Arka 17 jant, ön 21 jant. Normal enduro motosiklet için uygun boyutlarda.

Teknik

Kuru kartel –şasesden yağlama – sistemi



mevcut. Soğutma sistemi çok iyi. Soğutmalı bir motoru var, aynı zamanda şaseside yağ döndürüyor. Bu yağ hem soğuyor, hem de yüksek miktarda yağ barındırıyor motor. Normalde yağsızlık sorunu hiç yaşamaması bu yüzden. Eskiden karbüratör kullanılıyordu, şimdi enjektöre dönmüş durumda, zaten herkes oraya doğru gidiyor. Elektrik marşlı. Kick start kullanılmamış. Zaten bir çok markada yok bu sistem. Frenler gayet başarılı. Ön arka disk fren. Ön disk bu motor için yeterince büyük ve bu da iyi bir duruş sağlıyor.

Süspansiyon

Yol enduro sürücüsünün her işini görecektir yeterlikte süspansiyon var. Ön 225 arka 200 mm. Bu motosikletle motokros yarışlarındaki gibi rampa atlamayı düşünmezseniz eğer, yol dışında da rahat edebilirsiniz.

Denge ve sürüş

660 R şehir içi kolay ve rahat kullanımlı. Yolda yeterince keyifli, manevrası yüksek ve stabil bir motosiklet. Gidişi ve duruşu gayet iyi. Yeterince güçlü. Yol endurosunu görünümünü korumak adına çok fazla aerodinamik kaygıları olmamış. 140-150 km gibi bir süratte konforunu koruyarak gidebilir. Uzun yol kullanımı da rahat.

Yol dışı

Yamaha 660 R, bence %80 cadde, % 20 yol dışı eğilimli bir motosiklet. Bu motosikletle istediğiniz yol dışı parkurlarında gezi yapabilirsiniz. Orman içi parkurlarda, yangın yollarında sizi istediğiniz yere götürebilir. Tabii bu off-road yarış amaçlı bir motosiklet değil. Bu motosikletle yarış parkuru gibi

parkurlara girmek mümkün değil, özel lastik gerekir yoksa kayar gider. Zaten kullanılan lastik de yol ağırlıklı seçilmiş, ama orman yollarında aşırı çamur olmadığı sürece bu lastikle de rahat hareket edebilirsiniz. Lastiği değiştirip uygun bir off-road lastiği koyarsanız, yağışlı havalarda ve bol çamurlu zeminlerde de rahat hareket edebilirsiniz, çünkü motosikletin gücü bu işi yapmaya yeterli.

Görüşler

Dış görünüş ve yapısı ile çok keyifli bir yol endurosuna bence. Güzel tasarlanmış, şık bir motosiklet. Toprak gezi endurosuna. Asfalt yolda da başarılı. Uzun yolda tek sorunu Turing sınıfı olmadığı için aksesuar koyacak, top case bağlanacak yeri yok. Spor bir motosiklet bu.

Özellikle sağlamlığı ve sorunsuzluğu etkileyici. Güneyde özellikle rent-a-bike piyasasında sağlamlığı nedeniyle bu motosiklet çok kullanılıyor.

Olumsuz bulduğum tek yeri motorun dışında su pompasının yeri. Motorun en önünde ve fazla dışarıda olduğu için düşme durumunda sorun yaşanabilir. Tabii ben düşme testi yapmadığım için kesin bir şey söyleyemeyeceğim.

Sonuç olarak Yamaha 660 R hem şehir içi, hem uzun yol hem de yol dışı seçeneklerini değerlendirmek isteyen kişiler için iyi bir seçenek.

XT 660R - Ayrıntılı Teknik Özellikler	
Motor tipi	Tek silindir, 4 zamanlı, SOHC, 4 supap, su soğutmalı
Silindir hacmi	660 cc
Çap x Strok	100 X 84 mm
Kompresyon oranı	10:1
Maks. gücü	45 HP-6.000 devirde
Maks. Tork	5.95 kg-m-5.250 devirde
Yağlama	Kuru karter
Yakıt sistemi	Yakıt enjeksiyon
Debriyaj tipi	Islak, çok diskli
Ateşleme	TCI
İlk Çalıştırma	Elektrik marşlı
Vites kutusu	5 vites
Tahrik	Zincirli
Şase	
Ön süspansiyon	Teleskopik çatal
Arka süspansiyon	Maşa
Ön teker hareket mesafesi	225 mm.
Arka teker hareket mesafesi	200 mm.
Ön fren	Tek disk, f 298 mm.
Arka fren	Tek disk, f 245 mm.
Ön lastik	90/90-21 M/C 54S
Arka lastik	130/80-17 M/C 65S
Boyutlar	
Boyutlar (UxGxY)	2.240 x 845 x 1.230 mm.
Sele yüksekliği	865 mm
ki teker arası mesafe	1.505 mm
Min. Yerden yükseklik	200 mm.
Ağırlık	165 kg
Yakıt kapasitesi	15 litre (5 litre yedek)
Yağ kapasitesi	2.9 litre



Lassa Competus ile keşfedecek daha çok şey var...Lassa Competus Keşif Konvoyu 2006 parkurunu belirlemek için hemen www.competus.com.tr adresine gir, oy ver. 2006 için oy verdiğin parkur seçilirse, sen de bu yeni keşfin bir parçası olabilirsin.



Goodyear
Wrangler Cup
2005

Çamurda son tango

Ayşin Uysal
Fotoğraflar: BEC, Savaş Yılmaz

2005 Goodyear Wrangler Cup'ın bu üçüncü ve son yarışında pilotlar yoğun bir yağmur altında ve kaygan bir çamur pistinde çok zor bir yarış geçirdiler. Derin balçık zeminde zorlukla ilerleyen ve sık sık kayarak diğer araçların önünü kesen yarışçılar seyredenlere bir cins çamur balesi sundular. Aslında, düşünüyorum da

ikili gruplar halinde mücadele eden araç çiftlerinin estetik hareketlerini yorumladığımızda; bazen ağır çekim kayışlarla yumuşak, bazen de sert dönüşler ve parkurda zig zag figürlerle haşin görüntüler sergileyen bu dansa, çamur tangosu demek daha doğru olur.

4 Eylül Pazar günü İstanbul Off-Road Kulübü tarafından Autodrom'daki off-road parkurunda düzenlenen yarış 11.30'de formasyon turu ile start aldı. İki senedir yapılan bu yarışta, senenin başında belirlenen 32 katılımcı, özel bir off-road hız parkurunda dörtlü kalkışla start alıyorlar. Eleme usulü devam eden yarışta, beraber start alan her dört yarışmacıdan ilk iki zamanı yapan, bir üst tura geçmeye hak kazanıyor, diğer iki yarışmacı eleniyor. Kategori ayrımı yapılmadan koşulan yarışta Mitsubishi Pajero'larla Jeep CJ5'ler ya da buggy'ler yan yana start alıyorlar. Standart olarak Goodyear Wrangler MT/R'lar ile yarışan pilotlar start aldıktan sonra parkuru 3 kez kat edip, bu süre içinde birbirlerini geçmek ve ilk iki sırada finish görmek için tüm becerilerini gösteriyorlar.

Bu tek tip lastik yarışında, parkur hem kullanılan Wrangler lastiklerin hem de yarışçıların tüm performanslarını sergilemelerine olanak tanıyacak zorlukta idi. Havanın yağışlı ve zeminin ıslak olması zaten beklenen bir şeydi ama aslında hız ağırlıklı tasarlanmış parkurda, zeminin diz boyu derinlikte çamurla kaplı olması yarışmacıların stratejilerinde değişiklik yapmalarını gerektiriyordu. Ağır şartlara alışkın araçlar ve pilotlar bile parkurda gerçekten güç anlar yaşadılar. Tam Eylül başına yaraşan bir şekilde hava, kızgın güneşten kuvvetli sağanağa, oradan da hemen tekrar kızgın güneşe döndüğü için parkur neredeyse 15 dakikada bir şekil değiştirdi. Kuvvetli yağış sonrası tozlu zemin bir anda killi balçığa dönerken, güneş açar açmaz kuruyan toprak lastiklerin açtığı izleri derin kanallar halinde kuruttu. Sonraki yağışta da bu kanallar farklı eğimlere akarak ilginç off-road engelleri oluşturdular.

Aynı anda start alan yarışçılar, arka arkaya turladıkları ve artık alıştıklarını düşündükleri parkurda, her dönüşte bilinmedik, beklenmedik engellerle karşılaştılar. Eğimden aşağı kayan toprak nedeniyle, yarışın bir kısmında yarışçılar sözleşmişler gibi aynı noktada parkurdan çıktılar ve yarışa geri dönmek için olmadık akrobasi numaraları sergilediler. Özellikle yokuş yukarı ikinci sert virajda oynan zemin bir çok yarışçıya tuzak kurup, hızla geldikleri etapta birden zamlı yapışmış gibi donup kalmalarına neden oldu. Bazı anlarda parkurdaki tüm 4 araç farklı yerlerde saplanıp, santim santim ilerleme mücadelesi verdi. Bazen de spin atan yarışçılar diğer araçlarla burun buruna ilgi çekici görüntüler verdiler. Bazı araçlar dönen bale figürleri sergilerken bazıları da bir sağa bir sola ağır tempolu vals yapıyorlardı. Yağış altında parkurda takip edilen genel çizgi ise zig zag dikiz çizgisiydi. Tur sonlarında çamur banyosundan çıkmış gibi görünen araçlarda kim kimdir tanımak mümkün olmuyordu ve çamur banyosunun estetik amaçlı yararlarını göz önüne aldığımızda araçların şöyle bir temizlenmiş halleri şok ediciydi. Yarış sona erdiğinde, gün içinde birbirlerine çarpa çarpa ilerlemeye çalışan araçların görüntüleri güzellik enstitüsünden değil kavgadan çıkmış gibiydi.

Yarış 5 tur halinde koşuldu. Her turda en iyi iki zamanı yapan tur atarken, elenenler –bazen araçlarının pes etmesi, bazen pilotun ufak bir hatası, bazen de sadece şans faktörünün onlardan değil karşılarındaki yarışçıdan yana işlemesi nedeni ile- parkurun çevresindeki seyircilere karıştılar. Her tur sonunda yarışmacı sayısı giderek azalırken heyecan dozu giderek arttı. Seyirciler en çok 27'şer puanla Şampiyonada birinciliği paylaşan Erkan Birinci ve Kenan Çarpışantürk'ün mücadelesine odaklandılar.

İlk turda 8 kalkış yapıldı. Gruplar A'dan H'ye kadar sıralandı. Aynı anda start alan yarışçıların seçimi özel bir bilgisayar programı ile gerçekleştirildi. Böylece daha önceki yarış-



larda dereceleri benzer olan yarışçıların aynı anda start alması engelledi. Karma gruplar ortaya çıktı.

İlk kalkışta, A Grubunda, 1 numaralı Mitsubishi Pajero ile Kenan Çarşıantürk, 70 numaralı buggy ile Selçuk Akkafa, 66 numaralı Suzuki Samurai ile Erdal Akdoğan ve 79 numaralı Suzuki Grand Vitara ile Yalçın Türkeli start aldılar. Çarşıantürk startta hemen en öne geçti, ama ikinci virajda en arkadan gelen Akkafa'nın buggy'si tarafından geçildi. Akdoğan daha ilk anlarda aracında sorun yaşayınca ilk turun sonunda yarışı bırakmak zorunda kaldı. Bu kalkışta ilk sırada finiş gören buggy ile Akkafa olurken onu Çarşıantürk takip etti.

B Grubunda, 52 numaralı buggy ile Can Tahincioğlu, 53 numaralı Suzuki Grand Vitara ile Saim Tekin, 81 numaralı Jeep CJ5 ile Hüseyin Özkara ve 30 numaralı Jeep CJ5 ile Yekta Kadayıfçı birlikte start aldılar. Tahincioğlu hiç zorlanmadan hemen öne geçti ve bu kalkışı birinci tamamladı. Tekin de aracını fazla zorlamadan ikinci sırada finiş görerek tur atlamayı garantiledi.

C Grubunda karma bir araç görüntüsü vardı. 78 numaralı Suzuki Vitara ile Ekrem Karadeniz, 7 numaralı Jeep CJ5 ile Murat Taşlıdağ, 20 numaralı Lada Niva ile Ufuk Tekin ve 54 numaralı Mitsubishi Pajero ile Uğur Kızıl start aldı. Tekin spin atıp zaman kaybederken mücadele Karadeniz ile Kızıl arasında geçti. Parkuru 3. geçişlerinde Taşlıdağ ile çarpışan Kızıl zaman kaybetti. Sonuçta bu kalkışta ilk iki sırayı Karadeniz ve Taşlıdağ aldı.

D Grubunda 33 numaralı Pajero ile Güneş Top, 99 numaralı Land Rover ile Hüseyin Akbulut, 25 numaralı Jeep CJ5 ile Sezai Ötleş ve 43 numaralı Jeep CJ5 ile Mustafa Alkılıç start aldı. Yoğun yağmur altında kaya kaya yarışan pilotlardan Top bu kalkışı birinci sırada tamamlarken, Akbulut ikinci olup tur atladi.

E Grubunda 44 numaralı Jeep CJ5 ile Müfit Çırpanlı, 34 numaralı Jeep CJ7 ile Sadık Vefa, 77 numaralı Jeep ile Zafer Demircan ve 68 numaralı Land Rover ile Tarık Sağlam bir arada start aldılar. Bu turda yüzü gülenler çetin bir mücadele verip finiş öncesine ulaşan Sadık Vefa ve Müfit Çırpanlı oldu.

F Grubu, 21 numaralı Jeep CJ5 ile Nihat Keskin, 51 numaralı İnter Scout ile Haldun

Ülgen, 31 numaralı Suzuki Vitara ile Cevat Cengiz ve 48 numaralı Wrangler ile Cemil Islıkçı'dan oluşuyordu. Bu turdaki en ilginç araç Wrangler Cup'a Wrangler'i ile giren Islıkçı'ya aitti tabii. Start anında öne geçen Islıkçı yarışı önde bitirirken onu Ülgen takip etti.

G Grubunda 64 kapı numaralı Pajero ile İlyas Sönmez, 13 numara ile Suzuki ile İsak Benzesin, 14 numaralı CJ5'i ile Selahattin Toper ve 22 numaralı leopar desenli CJ'si ile Ertan Eşim start aldı. Eşim ilk virajda takla atarak yarış dışı kaldı. Benzesin önde giderken, Sönmez'i geçmeyi başaran Toper yarışı ikinci sırada bitirdi.

H Grubunda 2 numaralı Suzuki Grand Vitara'sı ile Erkan Birinci, 16 numaralı Suzuki Samurai ile Semih Ülker, 69 numaralı Jeep CJ8'i ile Ahmet Tınkır ve 28 numaralı buggy'si ile Mehmet Aktan start aldı. Start anında öne geçen Birinci etabın ilerleyen kilometrelerinde Tınkır tarafından geçildi. Tınkır'ı yakın takibe alan Birinci aradığı fırsatı ünlü 2. virajda yakaladı. Ancak çamurda saplanan Tınkır durunca Birinci de hemen arkasında hareketsiz kaldı. Bazılarında bu Birinci'nin aşırı centilmen tavrı şeklinde yorumlandı ve

Tınkır tekrar hareket eder hale gelmeden Birinci'nin onu geçmek istemediği iddia edildi. Bu arada buggy de çamurda saplanıp kaldı. Bu kalkışta Birinci ilk sırada finiş alırken onu Tınkır takip etti.

İlk tur mücadelesinin ardından ikinci tura geçmeyi başaran isimler şu şekilde belirlendi.

Selçuk Akkafa	Buggy
Can Tahincioğlu	Buggy
Murat Taşlıdağ	Jeep
Hüseyin Akbulut	Land Rover
Ekrem Karadeniz	Suzuki
Güneş Top	Mitsubishi
Kenan Çarpışantürk	Mitsubishi
Saim Tekin	Suzuki
Sadık Vefa	Jeep
Cemil Isıkçı	Wrangler
İzak Benzesin	Suzuki
Ahmet Tınkır	Jeep
Selahattin Toper	Jeep
Erkan Birinci	Suzuki
Müfit Çırpanlı	Jeep
Haldun Ülgen	Inter Scout

İkinci turda ilk eşleşen dördü Selçuk Akkafa, Can Tahincioğlu, Murat Taşlıdağ ve Hüseyin Akbulut oldu. İki buggy, bir Jeep ve bir Land Rover. Yarış çok heyecanlı geçti. İki buggy kalkış anında hemen öne çıktılar ve mücadeleye başladılar. Virajda kalan Akkafa hareket yeteneğini kaybedince diğer yarışçıların tümü tarafından geçildi. Hareket etmeyi başaran Akkafa tekrardan önündeki araçları geçerek Tahincioğlu'nun arkasında yarışı sürdürmeye başladı. Bu arada biraz önce Akkafa'nın kaldığı noktada bu kez Tahincioğlu kaldı. Akkafa yarışı önde götürürken bu kez lastiğinin patlaması ile devam edemeyecek durumda kaldı. Bu çok heyecanlı geçen ve liderliğin devamlı el değiştirdiği yarışın sonunda ilk iki sırada bitirip tur atlayan yarışçılar Murat Taşlıdağ ve Can Tahincioğlu oldu.

İkinci turda ikinci kalkış Ekrem Karadeniz, Güneş Top, Kenan Çarpışantürk ve Saim Tekin tarafından gerçekleştirildi. İki Mitsubishi ve iki Suzuki. Liderliği ele geçirmek için yapılan mücadelede Karadeniz ve Tekin çarpışan arabaları oynadılar sürekli. Onlar çarpışıp dururken Çarpışantürk ilerleyen metrelerde liderliğe oturdu. Karadeniz de aracından fırlayan lastikle zor durumda kaldı. Lastik aracı terk edip finiş doğru ilerlemeye başladı. Bu kalkışın sonunda ilk iki sırayı iki Mitsubishi paylaştı. Çarpışantürk ve Top. Üçüncülüğü Karadeniz'in lastiği aldı.

Üçüncü kalkışta Sadık Vefa, Cemil Isıkçı, İzak Benzesin ve Ahmet Tınkır eşleşti. Isıkçı ve



Sadık Vefa

Vefa güzel bir çıkış yaptıkları yarışta ilk iki sırayı daha kalkışta aldılar ve bu sıralama finişe kadar değişmedi.

Dördüncü kalkışta Selahattin Toper, Erkan Birinci, Müfit Çırpanlı ve Haldun Ülgen start aldı. Bu yarışta Türkiye Şampiyonasında aynı ekipte yarışan üç aracın aynı anda start yerine gelmesi ilgi çekici bir görüntüyü. Yarışın ilerleyen dakikalarında Birinci spin atıp onu takip eden diğer iki takım arkadaşı ile burun buruna geldiğinde görüntü daha da ilginçleşti. Bu arada Ülgen de etapta yan olarak hareketsiz kalmıştı. Bir süre araçlardan hiç biri kıpırdamayı başaramadı, sonra bir karambol halinde hep beraber hareket ettiler. Bu kargaşada etabın dışına çıkan Ülgen diskalifiye edildi. Bu arada Birinci aracındaki mekanik bir arızadan dolayı bu turda iddiasını kaybetti. İlk iki sırayı alan yarışçılar Çırpanlı ve Toper oldu.

3. Turda iki kalkış yapıldı. İlkinde Murat Taşlıdağ, Kenan Çarpışantürk, Sadık Vefa ve Selahattin Toper start aldı. Üç Jeep bir Pajero'ya karşı. Kalkışta öne geçen Çarpışantürk ve Vefa rakipleri ile arayı açarak finişe arka arka geldiler ve tur atlayıp yarı finale çıkmaya hak kazandılar.

2. Tur sonunda tur atlamaı başaran yarışçıların isimleri:

Murat Taşlıdağ	Jeep
Kenan Çarpışantürk	Mitsubishi
Sadık Vefa	Jeep
Selahattin Toper	Jeep
Cemil Isıkçı	Wrangler
Müfit Çırpanlı	Jeep
Can Tahincioğlu	Buggy
Güneş Top	Mitsubishi

İkinci kalkışta Cemil Isıkçı, Müfit Çırpanlı, Can Tahincioğlu ve Güneş Top start aldı. Tahincioğlu yarışta aracındaki sorundan ötürü kaldı. Bu yarış Top ve Isıkçı önde bitirdi.

Yarı Final Grubu: Kenan Çarpışantürk, Güneş Top, Sadık Vefa ve Cemil Isıkçı'dan oluşuyordu.

Bu kalkışta sinirler iyice gerildiği için 3 kez hatalı kalkış yaşandı. Sonunda start alan yarışçılar kıyasıya bir mücadeleye giriştiler. İki hatalı kalkıştan ötürü 15 saniye cezası olan Vefa bu olumsuzluğa bir de spin atıp zaman



Selahattin Toper



Güneş Top



Cemil Isıkçı

kaybetmeyi ekleyince iddiasını yitirdi ve yarışı az farkla dördüncü olarak tamamladı.

Final kalkışında iki Pajero karşı karşıya geldiler. Kenan Çarşıantürk ve Güneş Top.

Çarşıantürk bu final yarışında ne derece alırsa alsın 2005 Genel Klasmanda Şampiyonluğu garantilemişti. Startta öne geçen Çarşıantürk'ü yakın takibe alan Top bu yarışı birinci bitirmesi halinde 2005 Genel Klasman'da Erkan Birinci ile birlikte ikinciliğe oturacaktı. Çarşıantürk bu garanti pozisyonuna rağmen yarışa asılmayı bırakmayınca ortaya seyri güzel, heyecanlı bir yarış çıktı.

İki yarışmacının da birbirini zorladığı bu tur Çarşıantürk'ün birinciliği ile sonuçlandı. Bu derece ile Çarşıantürk hem yarışın bu ayağının hem de 2005 Goodyear Wrangler Cup'ın birincisi oldu.

Yarış bittiği için sıcak ışınlarını göndermeye başlayan güneş altında yapılan keyifli ödül töreninde ilk üçe giren yarışçılar birbirlerini, diğer yarışçıları ve seyircileri şampanya ile bol bol ıslattılar. Bu arada seyircilerden de eline şampanya geçirenler doğruca yarışçıları ıslatarak intikam aldılar. Bu yarışın sonucuna göre 2005 Goodyear Wrangler Cup 3, ayak Genel Klasman şu şekilde belirlendi:

1.	Kenan Çarşıantürk	Mitsubishi
2.	Güneş Top	Mitsubishi
3.	Cemil Isıkçı	Wrangler
4.	Sadık Vefa	Jeep
5.	Selahattin Toper	Jeep
6.	Müfit Cırpanlı	Jeep
7.	Murat Taşlıdağ	Jeep
8.	Can Tahincioğlu	Buggy
9.	Saim Tekin	Suzuki
10.	Hüseyin Akbulut	Land Rover



Hakbim, motor sporlarını
ve off-road'ı destekliyor...

HAKBİM
www.hakbim.com.tr

HAKBİM BİLGİ İŞLEM SAN. VE TİC. A.Ş.
İkitelli, Dolapdere Sanayi Sitesi 24. Ada
A Blok No:27 34670 Küçükçekmece-İSTANBUL
Tel: (0212) 549 99 39 - Faks: (0212) 549 99 37
e-posta: info@hakbim.com.tr

Otobandan 15 araçlık bir 4x4 konvoyu geçmesi sizce sıradan mı?

Olağan dışı olduğunu kabul edin.

Peki yarım saat sonra 15 araçlık bir 4x4 konvoyu daha geçerse otobandan?

Yarım saat sonra bir tane daha?

Bu sıradan mı?

Otoban kıyısındaki insanlar ya “ben bunu sanki daha önce görmüştüm” hissine kapıldılar ya da tarihin Ağustos sonu olduğunu düşünüp göç eden 4x4’lerle karşılaştıklarını sandılar belki de.



BEN BU KONVOYU AZ ÖNCE GÖRDÜM SANKİ...

(deja vu durumu)

Ayşin Uysal

İSOFF'un neredeyse tüm üyelerini kapsayan "genel kamp" projesi bu sene Sapanca sırtlarında 45 araçlık ve yaklaşık 150 kişilik bir katılımı yetinmek zorunda kaldı. Gelecek senelerde yaz sonu kamplarına full kadro katılımı hedeflediklerini söylediler off-road'cular.

Kulüp gezileri söz konusu olduğunda "hard off-road" mu olsun, "light off-road" mu olsun tartışmaları ayyuka çıkıp farklı beklentiler dalgalanmaya başlayınca bu kez "karma off-road" gezisi kararı alındı. 3 ayrı grupla yola çıkan off-road'cular, seçtikleri tarzda ve şiddette macerayı yaşayıp aynı kamp yerinde buluştular. Böylece off-road'da her problemin en az bir keyifli çözümü olduğu gerçeği tekrar ortaya çıktı.

Biz 4x4 Freelife ekibi olarak üç özel test aracı ile yola çıktık. Isuzu D-Max, Suzuki Grand Vitara ve Land Rover Discovery 3. Suzuki Grand Vitara'nın yol dışı testini Mehmet Becce'den, Discovery 3'ün maceralarını Derya Kızıldaş'tan okuyacaksınız. Ben de size Isuzu D-Max'la geçirdiğim kampı anlatacağım.

Kampa D-Max pick-up ile katılmaya karar vermemin en büyük nedeni güçlü ve konforlu bir araçla yola çıkma keyfi olduğu kadar devasa bagaj seçeneği idi. Üstelik bu kez kapalı bagaj sayesinde eşyaların yağmurda ıslanma gibi bir sorunu da yoktu. Ancak

kamp sabahı eşyalarımızı yüklemek için D-Max'ın başına geldiğimizde günün ilk sürprizi ile karşılaştık (İnanın son sürprizi değildi) D-Max'ın kilitli bagajının anahtarı aracın içinde yer almıyordu. Yer paspaslarının altını da kapsayan kapsamlı araştırmamızın sonucunda ikinci seçeneği değerlendirdik: Arka koltuk. Sonuçta bu geziden D-Max'ın bagaj kapasitesi ile ilgili bilgi ile dönemeyecektim ama hiç değilse arka koltuk kapasitesinin, iki kişinin tüm kamp eşyalarını alacak boyutta olduğu gerçeğini öğrenmiştim.

Sabah 8.30 konvoyu ile hareket etmek için benzincideki buluşma noktasına geldik. 8.00 konvoyu -mavi grup- az rötarlı yola çıkmak üzereydi, 9.00 konvoyunun -kırmızı grup- erkencileri de toplaşmaya başlamıştı. Renkli bir hareketlilik içinde konvoy sırasını belirleyen kapı numaralarımızı ve bu gezinin ana sloganını taşıyan çıkartmaları araçlara yapıştırmaya başladık: No Sponsor No Problem.

Farklı sabah kahvaltıları, ev yapımı kekler, börekler ve termos termos çaylar arabadan arabaya ikram edilirken start vakti de geldi. Isuzu D-Max ile bizim konvoyun -siyah grup- artçı aracı olarak konvoyun sonundaki yerimizi aldık. Kaçkarlarda da Mazda pick-up'la artçıydım- Şansım pick-up ile artçıktan yana açıldı. Bu yaz pick-up'ı arkada gördüm



galiba. Daha ilk kilometrelerde konvoyda ufak tefek sorunlar boy göstermeye başladı. Ufak bebekleri olanlar ara ara durup daha rahat pozisyonlar ararken bazı araçlarda da klasik “aracın altından bir ses duyulma” sendromu baş göstermişti. Çalışmayan araçları “hadi hep beraber” usulü ile çalıştırıp ilerlememizden kayda değer bulup hiç bahsetmiyorum bile.

Gişelerden çıktığımızda konvoyumuz ilk geçici firesini verdi. Arka diferansiyelinden gelen sesi şu ana dek duymamazlığa gelen 8 numaralı Suzuki ekibi baskılara dayanamayıp tamirci arama kararı aldılar. Bir aracın eşya ve yolcusunu diğer araçlara pay etmek söz konusu olduğunda milletin gözü bizim D-Max’a takıldı ister istemez. Meğer arka bagajı tamamen doldurduğumuzu ve artan eşyaları arka koltuğa koyduğumuzu sanıyorlarmış. Durumu öğrenince çözüm için kafa kafaya verildi. Sonunda biraz yer-altı yöntemleri ile arka bagajı açmayı başardık. Bizim ve kalan ekibin, hatta arabalarında

yeterli yer olmayan bazı diğer ekiplerin tüm eşyaları bagaja atıldı ve hala yer kaldı. Şimdi gönül rahatlığı ile söyleyebilirdim: Isuzu D-Max’ın bagajı 17 kişilik kamp eşyasını alabilecek kapasitedeydi.

Biz artçı olarak sorunları çözmeye çalışırken konvoyumuzun öne ilerleyip Suadiye’ye varmıştı bile. Tarif üzerine Suadiye’ye ulaşmaya çalışıp hiçbir yerde yol tabelası göremeyince bir an Bağdat caddesinde Suadiye’de mi bekliyorlar acaba şüphesi hasıl oldu. Tam bu noktada arka konvoyun -9.00 konvoyu- telsiz konuşmalarının menziline girdik. Ortak araştırmalar sonucu Suadiye tabelası köfteciler ve çekyatçıların tabelaları arasına gizlenmiş bir şekilde ortaya çıkarıldı ve hemen konvoyumuz menziline vasil olundu. Suadiye’de hafif bir tedirginlikle bulduk konvoyu. Köyde onlara uzaylı muamelesi yapıyorlarmış, neyse taş atan falan yokmuş.

Suadiye’den Yuvacık barajına doğru çıkan

harika bir yolda ilerlemeye başladık. Yol bizi derin ve yeşil bir vadiye getirdi. Yol boyunca, tamiratlarını bitirip arkadan gelen Suzuki ekibine yol tarif edeceğim diye kendimi paraladım. İlk sapaktan sol, çataldan sağ, mıcırly yoldan yukarı, T’den sağa. Sonra off-road konumuna girdik, tarifler giderek tuhaflaşmaya başladı. İncir ağcından yukarı, iki taşın arasından yoldan dışarı, çilek tarlalarından aşağı, gölden içeri.

Baştan belirtmişim ya hafif ve ağır off-road grupları var diye. Her grup ilk toplanma yerine farklı bir rotadan ulaşacaktı. Bizimki ne deve ne kuş, melez bir grup oldu. Hesapça emanet araçlarımızı hırpalayıcı off-road koşullarına sokmayacaktık ama bizde de bir göl kenarı off-road macerası var ki, kimsede yok. Fazla ayrıntıya girmeyeceğim sadece baş rolde birbirini kurtarıran diğeri batan iki aracın olduğunu söyleyeyim. Sonuçta ikisi de hareket etmez hale gelince –göl kenarının killi balçık olduğunu söylemiş miydik?- ikisini birbirine vinçledik, vinci

EL TİPİ GPS ALICISI TEKNOLOJİSİNDE SON NOKTA

- Sınırsız Veri Kaydı
- Dizin Dosya Mantığı ile Veri Tasnifi
- Alan ve Çevre Hesabı
- Li-Ion Şarjlı Batarya
- USB Bağlantı
- Türkçe Menü* ve Yazılım
- 3 ve 6 Derece Koordinat Desteği

3-D Topografya Sokak, Cadde, Karayollar
Köy Detayında Yerleşim Yerleri

* Ağustos 2005 ten itibaren



4. Cad. No:99-15 Öveçler ANKARA Tel: 0312-4787270-71

www.gpsturk.net

MAGELLAN®

Navigasyon Sistemleri



çalıştırdık. Nasılsa biri hareket edecek, sonra da gidip ötekini kurtarırsız dedik.

Tüm gruplar –ama geç ama erken- Recep’in yerinde buluştuk. Fırında alabalık ya da mantarlı köfte. Su kenarı, ördekler, suda hoplayan köpekler, ufacak otopark alanında 50’ye yakın irili ufaklı tuhaf araba, şaşkın bakışlı Recep’ler... Maceralar değiş tokuş edildi, yemekler yendi ve hemen yola çıkıldı. Her konvoy başı ve her konvoy sonu ve her konvoyun arası toplanıp kendini buldu ve yine farklı farklı rotalardan akşamki kamp yerine ulaşmak için yola çıkıldı. Hafif serpiştiren yağmurun altında, dağ çileği, incir, şeftali, erik, armut, ayva, fındık ve ceviz ağaçları arasında, bazen tadımlık birkaç yemiş aralar ilerledik. Ama kırmızı toprak bir yolun kıyısında koca bir böğürtlen tarlasında uzunca bir mola verdik. Yavaş yavaş yağmur bitti ve kızıl bir toz başladı. Kapalı camdan bile giren cinsinden bir toz. Biz de D-Max’ımızın camlarını kapatıp klimamızı çalıştırdık bir güzel, kısıncık bakışların

altında. CD çalarımıza sevdiğimiz CD’leri doldurduk ve kampa kadar konfor kokan bir yolculuk yaptık. Arada bazı off-road parkurlarından da geçmiş olabiliriz, ama inanın hissetmedik.

Akşam üstü kamp yerine ulaştığımızda – ağaçlar içinde nefis bir yeşil alan- diğer gruplardan ses seda yoktu henüz. Bu akşam İSOFF olarak toplu bir akşam yemeği yiyeceğimiz ve malzemelerin de kayıp kırmızı ve mavi gruplarda olduğunu düşünürsek vahim bir durumdu bu tabii ki. Üstelik tüm grupta sadece benim cep telefonum çekiordu. Önce, durduğum noktanın mucizesi olarak değerlendirildi ve o noktaya genel bir akın oldu, ama ben diğer bir noktadan oğlum ile konuşmayı başarinca yorumlar kesildi. Tabii benim cep telefonunun çekmesinin aslında somut bir yararı yoktu –oğlumun elini cam kestiğini öğrenmenin dışında- çünkü diğer kayıp gruplar kesinlikle telefon çekmeyen bir noktadaydılar.

Sonuçta elimizdeki tüm yiyecekleri bir araya getirmeye başlarken diğer gruplar peş peşe kampa ulaştı. Tabii ki bir takım maceralarla gelmişlerdi. Geçtikleri tropikal ormanları, sarmaşıklarla kaplı bataklıkları, ölümcül çukurları ve dik tırmanışları ballandıra ballandıra anlatmaya başladılar. Ama araçların hali biraz acıklıydı doğrusu. En zavallısı da Zafer’in durumuydu. Parkurda stop eden aracını Çarpışantürk’ün aracının arkasına bağlamış ve tüm off-road parkuru boyunca çekilmişti. Bu çekilmenin doğal sonucu olarak aracın önce bir sonra diğer lastiği patlamış, ön tamponu kopmuş ve Zafer’in “Bırak beni, vazgeçtim, burada kalacağım” yalvarmalarına karşın Kenan “Hiç olur mu, bana teslim edildin, seni eve kadar çekeceğim” diye tutturmuştu. Zaten Zafer grubun “bahtsız adamı” ününü ertesi gün de sürdürdü. Bu sefer başka bir araçla çıktığı off-road turunda cep telefonunu yitirdi. Hemen bir off-road arama ekibi oluşturuldu. (Artık anlamaya başlıyorsunuz değil mi, çay karıştırılırken dayanamayıp oynayan tipler



4x4 araçlara özel dört dörtlük lastikler



Vatan Ticaret

Vatan otomotiv San.v e Tic. A.Ş.

Akdeniz cad. No: 122 Fatih 34260 İstanbul

Tel:(0 212) 635 22 55 Fax:(0 212) 621 60 00

www.vatanticaret.com.tr e-mail: cengiz@vatanticaret.com.tr



gibi biz de vara yoğa off-road yapıyoruz, elimizde değil) Cep telefonu bulunamadı ama güzel bir off-road parkuru bulundu. Gerçi iddiaya göre Zafer tepinin duruyormuş bu arada, “Ben bu yolda kaybetmedim telefonumu” diye ama görünen o ki diğer yol daha eğlenceliymiş.

Bu etapta da bazı araçlar kalıp çekilince şöyle bir fikir oluştu: Zor bir parkura girerken tüm araçları elastik straplerle birbirine bağlayalım, arada kalan olursa hiç inip bağlama işi ile uğraşmadan diğerleri onu çeksin. Bir tek olumsuz bir tarafı vardı fikrin görünüşe göre, öndeki araç hızla ilerlemeye çalıştığında ve bu arada arkadaki sıkı bir fren yaptığında konvoy birbirine giriyordu.

Kampa çıkarken öğlen akşam yemeklerinin kulüp tarafından organize edileceğini biliyordum ama bu gidip yüklü bir kamp alışverişi yapmamı engellememişti. Kampın vazgeçilmez bir geleneği de kamp alışverişi. Özetle, normal yaşantında suratına

bakmadığın türlü ıvır zıvır alıp ateş başında yemek. Ben de ananas kurusundan meyvalı sodaya, İsrail şarabından çikolataya kadar her türlü gereksiz malzemeyi satın alıp öyle kampa gelmeden rahat edemedim. Ne o öyle uyku tulumunu al kampa git, otel gibi. Ben kampa kamp demem, eziyeti olmayınca.

Kampın bir diğer vazgeçilmez geleneği de kamp ateşi tabii ki. Bulunduğumuz yaylada ateş yakmaya uygun derin çukurlar vardı neyse ki. Toplam 4 ateş yakıldı ve ateşler arası ebat ve yükseklik açılarından sıkı bir rekabet başladı hemen. Tabii centilmenlik ve güvenlik sınırları içinde. Bizim iki ateş canavarımız vardı, Kutay ve Vladi, o nedenle birinciliği kimseye kaptırmadık. Ateş biraz azalıp normal sınırlarda yanmaya başladığında bu iki evcil canavar, kuru dallar ve kozalaklarla ateşi besleyip, büyütüyorlardı yine. Gecenin ilerleyen saatlerine kadar pes etmeden ateşin yanındaki bir brandada oturan Yusuf en sonunda yenilgiyi kabul edip gece 1’e doğru geri kaçmak zorunda

kaldı. Hayır, olay şahsi değil. Kutay’ın sadece Yusuf’u yakmak gibi bir niyeti yoktu kesinlikle. Maksat yarış olsun. Sonuçta ateş canavarları Pınar tarafından kütükle kovalanınca yarışı bırakmaya ikna oldular.

Bu arada kamp yiyecek alışverişi geleneği konusunda yalnız olmadığım anlaşıldı, herkesin getirdiği çeşitli ateş başı yiyecekleri elden ele dolaştırıldı, diğer ateşlerden gelen ikramlar kabul edildi. Diğer ateşlere ziyaretler, iade-i ziyaretler, geçerken uğramalar, manisi yoksa babamlar akşam sizin ateşe gelecekler demeler, yan ateşten geliyorum, annem varsa cezve istedi türü talepler başladı; şarkı ve türkü repertuarı değişti, 30 sene öncesine kadar gidildi.

Bir başka kamp geleneği, “Geceyarısı sucuğu” yapıldı. (Yazarın Notu: Gece yarısını geçince illaki birinin karnı acıkr ve canı sucuk ekme ister. Diğerleri deli misin bu saatte der ve orali olmazlar. Canı sucuk ekme isteyen gider, mangalda ya da ateşte cızırdatarak 20



kişilik sucuk yapar, sonra herkes birden acikir ve hepsi yenir.)

Bu arada ani bir dedikodu dolaştı dillerde. Rivayete göre bu gece Mars dünyaya en yakın noktaya ulaşacak ve ay boyutlarında görünecekti. Başladık beklemeye. Harika yıldızlar, utangaç samanyolları, hatta birkaç çevik kayan yıldız gördük ama Mars gezegenine rastlamadık. Derken gecenin 2'sinde ağaçların arasından bir parlaklık belirdi ve yavaş yavaş yükselmeye başladı. Hah dedik, geldi. Mars yükseldi, yükseldi... (Bu arada daha dün normal bir yıldız görünümünde olan gezegenin bir gün içinde ay boyutlarına gelecek kadar yaklaşabilmesi kimseye tuhaf gelmedi o sıra. Sanırım bunda kampın diğer bir geleneğinin, ateş başı şaraplarının da payı var). Işıltı ağaçların arasından kurtulup açık göğe yükseldiğinde bu ay boyutlarında cismin gerçekten de ay olduğunu fark ettik. Tabii hilal bir Mars yoksa.

Gece ninni niyetine çakalların korusunu ve tiz çığlıklarını dinledik. Sabah kimimiz bağırsıkların

yan tepedeki izci kampından geldiğini iddia etti ama, gecenin bir köründe tüm izci kampı ahalisi, oymak başından "Çığlık atılacaaaak! Aaat!" komutu almadılarsa zayıf olasılığı bu.

Pazar sabahı nedense canımız kahvaltı atmaya çalışırken, çocuklar çeteler halinde etrafta koşturup duruyorlardı. Zaten kampın yarısı çocuk. Çoğu da iki çeker. Bazı 6-7 aylık 4 çeker emekleyen vakalar var ama çoğu ortada koşar pozisyonda. Koşmakla kalmamış çeteler, bir de parkur hazırlayıp yarış tertiplemişler. 2 kişi, birinin sağ ayağı ötekinin sol ayağına bağlı, çeşitli engelleri aşmaca, zıplamaca, hoplamaca. Sakın hafife almayın zor bir iş bu. Koordineli ve ekip ruhu

Biz, nedense üstümüze bastıran rehaveti atmaya çalışırken, çocuklar çeteler halinde etrafta koşturup duruyorlardı. Zaten kampın yarısı çocuk. Çoğu da iki çeker. Bazı 6-7 aylık 4 çeker emekleyen vakalar var ama çoğu ortada koşar pozisyonda. Koşmakla kalmamış çeteler, bir de parkur hazırlayıp yarış tertiplemişler. 2 kişi, birinin sağ ayağı ötekinin sol ayağına bağlı, çeşitli engelleri aşmaca, zıplamaca, hoplamaca. Sakın hafife almayın zor bir iş bu. Koordineli ve ekip ruhu

ile hareket etmenin ilk adımı. Bu şekilde yürüyebilmek, hele de koşabilmek için askeri koordinasyondan çok fazlasına gerek var.

Çocuklar parkur hazırlayıp eğlenirken büyükler de 4x4 oyuncakları ile çevre parkurlara dalmışlardı. Sonuçta tırmanılacak bir sürü tepe, geçilecek dereler, aşılabacak kayalıklar vardı. Görev bilinci ile hepsini yaptılar. Toparlanıp çıkmamız tabii ki öğleden sonrayı buldu. İstanbul'a gidişimiz de ayrı bir maceraydı.

Yolda ara ara durup benzin almaya, çay içmeye kalkıştığımızda çocuklar hemen bizim araçların, özellikle de boyutları nedeniyle hemen göze çarpan Isuzu D-Max'ın etrafına üşüşüyorlardı. Soru da nedense aynıydı: "Kaçınıcı oldunuz abla?"

Land Rover G4 Challenge

Camel Trophy'nin
kaldığı yerden devam
ediyor

4x4 bir aracınız varsa –ama yeni nesil, yüksek bir spor arabaya benzeyenlerden değil, eski tarz, kaba saba ve haşın olanlardan- yolda giderken ya da arkadaşlarınızla ormandan çıkarken ya da Anadolu'da ücra bir yerlerde kamp kurduğunuzda illa ki biri yanınıza gelip sormuştur “Abi, bunlar ne böyle, Kamel Trofi mi yapıyorsunuz?”

İSOFF'da off-road hakkında bültenler, yazılar yazıp, genelde “ofroad” da ne ki?” cevabı aldığım o ilk günlerde, karşımdakine biraz araçlar, takım ruhu, dayanışma, zor doğa

şartlarında mücadele, kamp gibi şeylerden bahsettiğimde, “Haa! Camel Trophy gibi bir şey, anladım.” derlerdi.

Camel Trophy, markanın önüne geçmeyi başaran ender organizasyonlardan biri oldu, hatta Camel'i sigara ile ilgisi olmayan bir Camel Trophy markası yaratmaya ve malzemelerini satmaya yönlendirdi. Tabii benim fikrimi sorarsanız bu organizasyonda markanın önüne geçen diğer şey, Land Rover araçlarıdır. Camel Trophy önce 4x4 araçlardan vazgeçip sonra da tamamen sona erdiğinde

bir çok kişi gerçekten üzüldü. Şimdi de Land Rover, G4 Challenge ile macera alanında bayrağı bıraktığı yerden tekrar alıyor.

2003 yılında yapılan ilk Land Rover G4 Challenge'de; New York kentinde, Broadway'de başlayarak, Güney Afrika, Avustralya ve Las Vegas Moab Çölü'nde son derece zor doğa ve iklim koşullarında gerçekleştirilen yarışma 16 ülkenin katılımı ile büyük bir mücadeleye dönüşmüştü. 4x4 kullanımının dışında farklı outdoor sporlarının ön planda olduğu yarış, yine

Land Rover'larla birlikte duymaya alışık olduğumuz, takım ruhu ve doğa ile mücadele başlıklarında yoğunlaşıyordu.

İki Kıta, 4 Ülkede 4 Haftalık Zorlu Macera!

Şimdi, 2006 yılında yapılacak ikinci Land Rover G4 Challenge için start verildi. Bu kez Güneydoğu Asya ormanlarından Güney Amerika'nın yüksek düzlüklerine uzanan muhteşem bir macera katılımcıları bekliyor. Land Rover G4 Challenge bu sene 4 ayrı ülkede, Tayland, Laos, Brezilya ve Bolivya'da ve 4 zorlu etapta gerçekleştirilecek. Bangkok şehir merkezinde başlayacak olan yarışma Bolivya'nın deniz seviyesinden 4.300 metre yüksekliğindeki düzlüklerinde sona erecek.

İnternette katılımın kabul edildiği bu heyecanlı yarış için ilk başvuru süresi 7 Ekim'de sona eriyor. www.landroverG4challenge.com adresinden online gerçekleştirilecek başvurular arasında yapılacak ön eleme ardından yarışmaya hak kazananlar, 21-23 Ekim 2005 tarihlerinde ilk elemelere katılacaklar. 5-7 Kasım 2005 tarihlerinde gerçekleştirilecek 2. etap elemeleri de geçen 16 katılımcı, 24-28 Kasım 2005 tarihleri arasında İstanbul Metrocity Alışveriş Merkezi'nden start alacak ve Bodrum Labranda'da sona erecek Türkiye finalinde yarışacak ve İngiltere'ye gidecek 3 kişi seçilecek. İngiltere'de Eastnor Kalesi'nde yapılacak olan Uluslararası Seçmeler'de ise, her ülkeyi temsil etmeye hak kazanacak bir kişi belli olacak.

18 ülkeyi temsil eden, kadın ve erkeklerin oluşturduğu çift uluslu ekipler, iki kıtada dört ülkeye yayılan ve Nisan 2006'da başlayıp 4 hafta sürececek bir dönem boyunca, zorluklarla mücadele edip yeteneklerini sergileyecekler.

Toplam 5 hafta sürececek olan yarışmada, yarışçılar sadece araç sürüşünde değil, tırmanışta dağ bisikletine, GPS (yön bulma) aktivitelerinden temel denizciliğe kadar birçok konuda yarışmacılar yeteneklerini kullanacaklar. Başlangıç ve bitiş noktası arasındaki binlerce mil boyunca sürececek bu macerada, etaplarda Freelander, Discovery 3, Range Rover Sport'lar kullanılacak. Yarışmanın birincisi ise ödül olarak 2006 model bir Range Rover'ın sahibi olacak.



Land Rover G4 Challenge 2006'ya katılacak olan ülkeler:

*Türkiye *Avustralya *Belçika ve Lüksemburg *Brezilya *Şili ve Kosta Rica *Fransa *Almanya *Yunanistan *İrlanda *İtalya *Japonya *Hollanda *Güney Afrika *İspanya *Rusya *Tayvan *Arjantin *İngiltere

Land Rover G4 Challenge 2006'ya katılım için gerekenler

- * 21 yaş ve üstü olmak
- * Temsil ettikleri ülkenin vatandaşı olmak veya o ülkede yasal olarak ikamet ediyor olmak
- * Geçerli bir sürücü ehliyetine sahip olmak ve herhangi bir ceza almamış olmak
- * En az iki yıl sürüş deneyimine sahip olmak
- * Konuşabilecek düzeyde İngilizce bilmek

Çatkapı Çat, Çatkapı Çiçekli

Turgay Avcı
Fotoğraf: Banu San

Bir akşamüstü Çat'a vardık. Buraya ulaşmak için Uzungöl'ün Damı dediğimiz Arpaözü (İpsil) Yaylasından geçip zaman zaman 3.000 metreye çıkan yollarda tekerlek döndürerek ve çok uzaktan Kaçkar'a bakarak İkizdere'ye varmıştık. Sonra da sahil yoluyla Rize-Çayeli-Ardeşen'e ulaşmıştık.

Ardeşen'e Rize yönünden girişte sağa, Çamlıhemşin'e sapıyoruz. Yol yavaş yavaş yükseliyor, Laz köyleri yaklaşık 20 km sonra bitiyor ve Hemşin köyleri başlıyor. Tarih boyunca birbiriyle antlaşmamış bu iki halk arasındaki en belirgin fark kadın giysilerinde kendini gösteriyor. Bunu ilk Çamlıhemşin'de farkediyoruz, Hemşinli kadınlar ne giyerlerse giysiler rengarenk ve bağlanışı kendine özel poşetler takıyorlar. Çamlıhemşin bir yol ayrımı aslında. Kasabanın çıkışında sola devam eden asfalt yol ilerde Ayder'e varıyor. Sonrası 18 km çok bozuk yol ile Yukarı Kavron Yaylası, yani yolun sonu. Buradan tercihe göre en az 2 günlük yürüyüşle dağın arka yüzüne, Yusufeli'nin yaylalarına ulaşmak mümkün.

Bozuk da olsa bir yol olmadığı için bu bölge yürüyüş gruplarının tercihi. Biz sağa dönüyoruz. Amacımız Zilkale'yi de görüp Çat'a gitmek ve orayı üş yapıp Fırtına Deresi ve kollarının vadilerini keşfetmek...

Bu benim motosikletle Karadeniz'e yaptığım üçüncü gezi. Bu yıl Zilkale'ye kadar olan yolu biraz rehabilite etmeye çalışmışlar. Ancak bunu yaparken yumruk iriliğinde ve çok sivri taşlarla yolu döşemişler. Sonuç diğer taşıtlar için iyi gibi görünse de motosikletler için felaket olmuş. Çok gevşek bir zemin oluşmuş ve taşların iriliği nedeniyle sürekli yüksek süratle seyretmek gerekiyor. Seneye Zilkale'ye kadar kesme taş döşeyeceklermiş.

Fırtına Vadisindeki dereleri izleyen patikalar eskiden beri Doğu Anadolu'nun sahille bağlantısını oluşturmuşlar. Örneğin Çamlıhemşin'den 2 günlük bir yürüyüşle dağın ardındaki İspir'e varılabiliyor. Zilkale, Çamlıhemşin'den yaklaşık 12 km tutuyor, muhtemelen bu eski patika yollarındaki ticareti kontrol etmek için kullanıldığı

muhtemel. Nefes kesici bir uçurumun tepesinden Fırtına'ya bakan Zilkale eski Bizans yapısı bir grup kaleden birisi, Osmanlı Döneminde de kullanılmış. Eski adı Kale-i Zir ya da Zirkale, anlamı Aşağı Kale. Çok yukarılarda da Kale-i Bâlâ (Yukarı Kale) var. Yol Zilkale'den sonra daha da bozularak yaklaşık 15 km sonra Çat'a varıyor.

Aytlardan Temmuz olduğundan karlar erimeye devam ediyor dağlarda. Daha evvelki gezileri hep Ağustos ortasında gerçekleştirmiştik ve yollar nispeten kuruydu. Zilkale-Çat arasındaki 15 km'lik parkurda sayısız su geçişi yapıyoruz. Motorda iki kişiyiz ve çok yüklüüz, bu yüzden birinci vites ve yüksek devirde gitmeyi tercih ediyorum. Zaman zaman bir düzlük bulup ikinci vitese geçince de seviniyorum. Güneş battı batacak, hava epey serinliyor ve bilmem kaçınıcı virajı dönünce Çat'ı görüveriyoruz. Çat adı üstünde yolcatı. Etevit-Tirevit-Palovit-Amlakit-Apevanak yaylaları ile Kale-i Bâlâ-Çiçekli ve Ortaköy-Başköy yaylalarının

yolları burada ayrılıyor. Otel Cancik'e atıyoruz kendimizi. İki katlı, üst katı otel alt katı ise bakkal, kahve, lokanta ve herşeyin satıldığı bir dükkân. Öyle ki karabina, kamp tüpü, halat, orak, sikk, çivi, inek çingırağı da var. Rasim Amca otelin sahibi ve aynı zamanda Başköy'ün muhtarı. Muhtarlığı çok eskiye dayanıyormuş, koltuğunu koruma konusunda Demirel'in rekorunu kırdığı söyleniyor. En güzel muhlamayı, en güzel menemeni burada yiyor, en güzel çayı burda içiyoruz. Gümbürtüyle akan kocaman iki dere de burada birleşiyor. Derelerin sesi hep yağmur yağıyormuş hissi uyandırıyor.

Yaylacılık çok eski çağlardan beri yaygın Karadeniz'de. Yayla mülkiyeti de hep sorun olmuş. Örneğin Kaçkar'ın (Khackar, anlamı dikilitas) eteklerindeki bir yayla için, dağın arka yüzündeki Yusufelililer ile bu taraftaki Hemsinliler yüz yıldır davalıarmış. Asıl adı unutulmuş bu yaylanın şimdiki adı Davalı Yayla... Karadenizli nüfusunun ezici bir çoğunluğu büyük şehirlerde yaşıyorsa da, yazları bir kaç günlüğüne de olsa gelip yaylalarını ziyaret etmek çok yaygın bir

adet. Motorla zor çıktığımız bazı yaylalarda, çamur içinde Alman plakalı gurbetçi arabalarına rastladık.

Ertesi gün amacımız Elevit yönüne gitmek. Buralarda hava durumunu tahmin etmek ya da meteorolojiden izlemek çok güç. Yılın 250 günü yağmurlu. Yükleri indirdik, sadece kameralar ve yağmursavar giysilerimizi bağlarız motora. O sırada Cemal Gülas ve ekibini görüyoruz, Cancik'te yemek molası veriyorlar. Tanışmasak da inceden bir selam veriyoruz amatör seyyahlar olarak ustaya... Kahveden iki abiyle laflıyoruz. Çiçekli diye bir yere günümüzü öneriyorlar. "Bakın hava güzel, oradan bütün bölgeyi görebilirsiniz, sonra da döner gelin Elevit yönüne çıkarsınız" diyorlar. Aklımıza yatıyor, Başköy yönüne ayrılıyor. 4 km sonra bu yolu da Kale-i Bâlâ yönüne, sola doğru terk ediyoruz. Kaleyi dikkat etmeyince farketmek zor. Kayalarla bütünleşmiş bir kale ve Zilkale gibi bir anda manzaraya girmiyor. Yazlık Köyünde de tarıf alıp Çiçekli'ye çıkıyoruz. İzlediğimiz ham toprak yol bir anda bitiyor. Ordaki iki vadiye de

hakim bu ince uzun tepede rengârenk, ama sarının baskın olduğu çiçekler karşılıyor bizi. Bu isim boşuna değil, diz boyu ve kendine özgü kokusuyla farklı bir sarhoşluk yaratan çiçekler bunlar. Başköy tarafından çok ilerde (60 km kadar) Cimil yaylası üzerinden İkizdere'ye çıkan yol uzanıyor aşağılarda. Onun arkası heybetli zirvesiyle Verçenik (3.711 m). Başımızı biraz sola çevirince Tatos Dağı seçiliyor. Onun da biri 3.540 m biri 3.510 m olan iki tane sivrisi var. Yerlerde çekirdek kabukları ve mermi kovanları var bol bol, yani haftasonları ziyaretçi akınına uğradığı muhakkak. Hemen yakındaki kocaman çeşmeyi de görüp seneye burada mutlaka kamp yapmalıyız diyor ve ayrılıyor.

Aynı yolu dönüp Cancik üzerinden diğer yola vuruyoruz motosikleti. Buradaki yayla isimleri hep Ermenice kökenli. Örneğin Elevit (Elhovid) yokuş yayla demek. Elevit'teki bakkal amcayla yoğun bir muhabbete dalıyoruz. "Bütün bu evlerin parası Rusya gurbetinden geldi" diyor. 100 yıl kadar önce, Rus işgali zamanında



Rusya'ya gitmişler çalışmak için ve genellikle pastanecilik yapmışlar. Halen Türkiye'nin pek çok yerinde de pastanecilik yapıyorlar ve haklı bir şöhrete sahipler. Rusya'ya gidenler dönünce konaklar, evler yaptırmışlar. Örneğin Çamlıhemşin'in Konaklar (Makrevis) Mahallesi içlerinde St. Petersburg yapımı çini sobalarıyla müthiş güzellikte konaklardan var. Elevit'ten Tirevit'e (Tirhovid) giden yol bütün bu gezinin en zor parkurunu oluşturuyor. Yolu kesip geçen derelerden birini geçerken ayak bileğimin üzerine dek ıslanıyorum. Çok dik, çok engebeli ve son derece gevşek zeminli bir yol. Kenarda arıza yapmış bir

kamyonet görüyorum. Bakınca nedeni anlaşılıyor, karteri delinmiş. Tirevit Elevit'e göre daha büyükçe bir yayla. Dağdan inen teyzelerle sohbet ediyoruz, bize topladıkları bir ottan hediye ediyorlar demet demet. Ordaki adını anımsamıyorum ama rokanın ta kendisi bu.

Amacımız yolun bittiği yere kadar gitmek. Tirevit çıkışında da dere var, geçmeye kararlıyım ama dereyi geçen minibüse bakınca cayıyorum. Taştan daracık bir yaya köprüsü yapmışlar. Motoru çalıştırıp viteste yanında yürüyerek bu köprüden geçiriyorum. Aslında bütün su geçişlerinde

yüreğim ağzıma geliyor. Benim Honda Africa Twin 90.000 km'de ve yıllardır maruz kaldığı kötü koşullara ilk tepkisini daha 4 gün önce verdi. Dağılan arka göbek bilyasını ve bilya dağılınca parçalanmış keçesini Aşkale'de (Erzurum) bıraktık. Aynı boyutta piyasa işi bir rulman taktık ve vurduk dağlara. Rulman tamam da keçe olmadığı için toz, toprak ve en önemlisi suya açık artık. Bu da orta düzeyli risk demek.

11-12 tane çok keskin viraj dönerek 600-700 metrelik bir uçuşu yapıyoruz. Arka vadinin bitiminde Palovit Yaylası (Palhovid,



anlamı sisli yayla) bulunuyor. Burada bize çay ikram eden bir amca Fırtına Çayına baraj yapılmadığına çok içerlemiş(!). “Ne güzel göl olurdu, hem de barajın bentini kesme taşla kaplardık, betonu gizlerdik turistik olurdu” diyor. Şaka yapıyor sanıyorum ama maalesef fena halde ciddi... Allahtan bütün bu dağlarda onun gibi düşünen başka birine rastlamadık.

Palovit'te yol ikiye ayrılıyor. Aşağılara inen yol Amlakit yaylasında (anlamı kısır burun) son buluyormuş. Biz yukarılara tırmanan yolu alarak Apevanak yaylasına çıkıyoruz. Karayolu ile ulaşılan en yüksek yer galiba burası. Köylüler 2.700 metrede olduğunu

söylüyorlar. Apevanak çığ düşmesine müsait olduğundan evler bu coğrafyaya ve koşullarına uygun yapılmış. Duvarları çok alçak ve evlerin yarısı toprağa gömülü.

Çat'a dönüş yolunda sis geliyor ya da yerel ağızdaki söyleyişle “duman çöküyor”. Vadinin üst taraflarından içerlere doğru kocaman bir bulut koşa koşa geliyor. Bir kaç dakika içinde göz gözü görmez oluyor. Tirevit'e varmadan o 11-12 virajlık tepeye çıkınca sisli bölgeler aşağıda kalıyor ve sıcacık güneşle karşılaşıyoruz.

Çat'a dönüşümüz genellikle iniş şeklinde olduğundan daha da zorluyor bizi. Bunun

içinde tüm günün yorgunluğu, soğuk, sis ve karanlığın da etkisi var elbette...

Akşam fazlasıyla hakettiğimiz muhlamaları yedikten sonra dağlı çaylı yokuşlu türküler takılıyor dilime. Banu ise kameraya kaydettiği görüntülere bakıyor. Niyeyse en çok şu Manisa türküsüne takılıyorum:

*Oduncular dağdan odun indirir
Gözüm yaşı değirmenleri döndürür*

Sonra odamıza çekiliyor uyku kardeşe veriyoruz elimizi...



Draco

Dünyanın tek dört çeker Ekspedisyon aracı

Karavanla ya da motor-karavanla yolculuk yapan ve outdoor sporlarına ilgi duyan herkesin hayali, her yerde gidebilecek, tüm arazi şartlarında yol alabilecek bir arazi-motor-karavandır. Arazide, her çeşit engelde rahatlıkla yol alabilen bu tarz bir araçla canının istediği yerde kamp kurmak ve bu arada tüm konforunu yanında taşımak mümkün olurdu. Sonunda biri, Shahn Torontow hiçbir otomobil üreticisinin listesinde bulunmayan bu aracı, binlerce saat emek harcayarak yaptı. Ve karısına hediye etti.

Draco dünyanın tek seyahat tipi AWD aracı. Shahn Torontow bu aracı karısı V.Ross Johnson için tasarladı. Vahşi doğa fotoğrafçısı, pilot ve gezgin olan V.Ross, geçirdiği bir hastalık nedeni ile tekerlekli sandalyeye bağımlı olunca, Shahn karısına olan aşkının bir göstergesi olarak onun doğada yolculuk yapmayı sürdürebilmesi için özel bir araç tasarlamaya karar verdi. Bu araç hem her türlü arazi şartında ilerlemeli, hem içinde karısının özel durumundan ötürü gerek duyduğu tüm donanımlar ve profesyonel gereçleri bulundurmali, hem de uzun süre uygarlıktan uzak yolculuk edebilmek için gerekli tüm konforu barındırmalıydı. Shahn, boyut ve teknik özellikleri nedeniyle OSHKOSH M1000 ARFF

(Havalimanı yangın kurtarma) tipi bir araç ile çalışmalarına başladı ve daha sonra binlerce saat harcayarak hemen hemen her yerde tam bir lüks sağlayan bu olağandışı aracı yarattı. Aracına bir takım yıldızın ve efsanevi son ejderhanın adını verdi, Draco.

Shahn, 2002 Haziranında tamamladığı bu aracın çöllerde, dağlarda, çamurda, fırtınada ve tipide karısını güvenle taşıyabilmesi için hiçbir masraftan kaçınmadı. Araç içine duş, sauna, yardımcı ısıtma sistemi, ısı tasarufu sağlayan koruyucu pencere kepenkleri, CCD izleme/güvenlik sistemi, GPS, bilgisayarla iletişim için geniş bant uydu bağlantısı ve bir asansör yerleştirdi. Yapılması her gün 10 saat çalışarak, toplam 3000 saat sürdü.

Aracın maliyetini hesaplarken harcanan zaman ya da harcanan para kıstaslardan sadece bazıları. Aracın yapım projelendirme safhaları, kullanılacak malzemenin seçimi, denenmesi gibi detaylar bu maliyet hesabının içinde görünmüyor.

Shahn: "Seyahate çıkamıyorduk, ben de bizi Kanada ve ABD'nin uzak bölgelerine doğru fotoğraf yolculuklarına çıkaracak ve böylece eşimin hastalıktan başka şeylerle ilgilenmesini sağlayacak olan bir 4WD karavan yapmaya karar verdim" diye açıkladı projenin çıkış noktasını. Karısının özel sağlık sorunları nedeni ile uzak bölgelere, en yakın yardım olanağının yüzlerce kilometre uzakta olduğu çöllerde ya da ormanlara

“Başlangıç Noktası”





gidecek bu aracın güvenlik ve sürüş sistemi kusursuz olmak zorundaydı. Araç hiçbir şekilde bozulmamalı, yolda kalmamalıydı. Bu nedenle araç üretilirken ilk hedef kullanılan sistemlerin kendine yetebilmesi ve güvenliği oldu.

Temel araç, Oshkosh Firması tarafından 1979 yılında üretilmiş olan bir OSHKOSH M1000 ARFF idi. Shahn, aracı havalimanı müdürlüğünden şasi ve iskelet halinde satın aldı ve ardından 1.5 yıl süren modifikasyon işlemi başladı. Motor söküldü, şanzıman yeniden toplandı ve her iki diferansiyelin dişlileri tamamen yenilendi. Süspansiyon sistemine havalı dual şok eklenerek aracın orijinal lastik ölçülerinin kullanılabilir durumda kalması sağlandı (445/65R22.5)

Aracın tahrik sistemi bir Caterpillar 3406A turbo ve 1.400 dev/dak'da 335 HP güç ve 1.355 Nm tork üreten bir motor. Şanzıman, dört ileri Allison 740HT otomatik ve hava kilitli diferansiyellere sahip tam zamanlı dört tekerlekten çekiş sistemi bulunuyor. Draco'da hava soğutmalı frenler, radyatör üzerinde otomatik hava kesicileri ve fan, ve üzerinde

90 metre kablo sarıli olan 9.000 kg çekme kapasiteli bir hidrolik mili için PTO sistemi mevcut.

Kurtarma operasyonları için gerekli olan donanımın içinde 21.000 kg'a dayanıklı iki strap, iki koruyucu ağaç strapı, dört zincir ve üç makara tertibatı ve ayrıca arka tekerlekler için bir çift makaralı zincir bulunuyor.

Shahn: "Özellikle bazı parçalarda çok yoğun bir işçilik uygulandı, aracın bir çok parçasında montaj için özel bir teknik kullandık. Aracın teknik donanımı kadar içinde de özel teknikler uyguladık, mesela banyo ve duş sistemlerinde montajın tamamlanması 10 gün sürdü."

Aracın içinde bir çok yerde çok daha pahalı olmasına rağmen paslanmaz çelik kullanıldı. Deri döşeme ise görülmeye değer – hiç şüphesiz ki aşk ile yapılan bir çalışmanın sonucu. Aracın her bir kısmı üstün bir işçiliğe sahip ve hiçbir harcamadan kaçınılmadığı aşikar. Örneğin taban levhasının altındaki ses geçirmez katmanın maliyeti, yeni bir taban döşemesinden daha fazla. Aracın içindeki su

sistemi bile üç ayrı kısma ayrılıyor. İçmek ve diğer ihtiyaçlar için temiz su, lavabolardan ve dıştan gelen gri su ve sadece tuvaletten gelen siyah su.

Draco, 2003 yılından bu yana çeşitli arazi tiplerinde toplam 80.000 kilometre yol katetti, bu arada iki kasırga ve bir kar fırtınası atlattı. 3 yıldan bu yana da Oshkosh Kamyon'larının üreticilerini, çamur drag yarışçıları, DARPA Büyük Yarış katılımcılarını bir araya getiren ve Wisconsin eyaletinde düzenlenen EAA'nın (Deneyisel Hava Birliği) ünlü ziyaretçilerinden birisi oldu.

Bu araçtan dünyada sadece bir tane var. Ve şimdi bu araç satılık.

Karısının sağlık durumu giderek bozulduğu için artık yolculuğa çıkamayan Torontow, sonunda bu "özel" aracı elden çıkartmaya karar verdi. Aracı kim ya da hangi kurum alacaksa gerçekten özel bir 4WD'a sahip olacak.

Fiyatı mı? Sadece \$300.000

Think Marketing Ödülleri

Yeni Girişimciler Zirvesi

Super Brands 2005

Epica 2005 Sergisi

300 katılımcı firma

19 panel

15.000 ziyaretçi

150 konferans

marketingist

Pazar ama Fuar ve Konferans

27 - 30 Ekim 2005

Tüyap - Beylikdüzü / İSTANBUL

www.marketingist.com

BÜYÜK BULUŞMAYI KAÇIRMA!

Pazarlamanın kalbi burada atacak.

Ana Sponsor

METRO Group

Resmi Sponsorlar



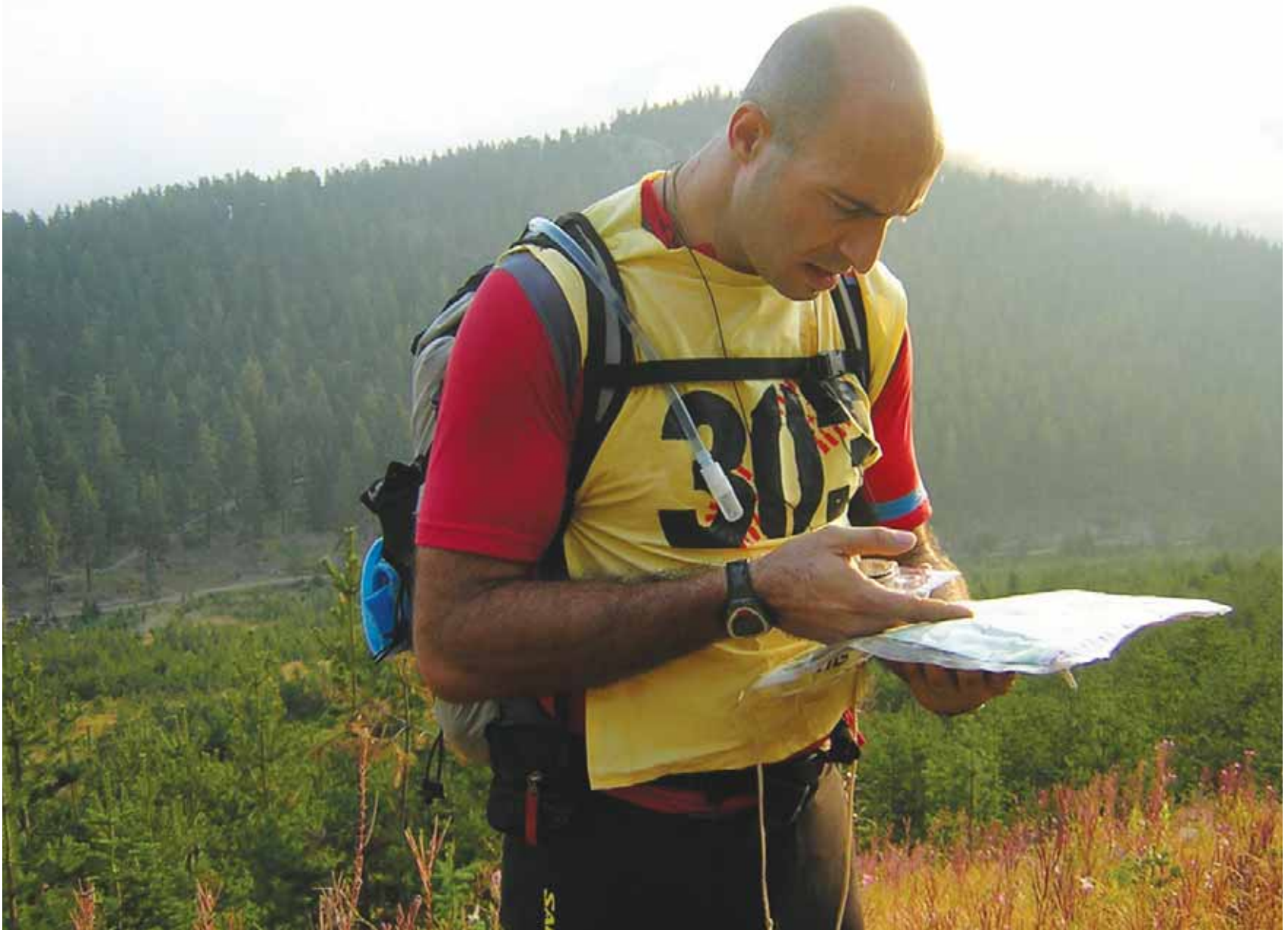
Konferans → Marketing Türkiye 0212 224 01 44 rota@rotayayin.com.tr

Fuar → TİFAŞ 0212 212 29 74 satis@tifas.com.tr

4x4 ile gitmek kolay. Ya tabanvay?

Ali Rıza Bilal

Yıllarca profesyonel olarak Kürek sporu ile uğraştıktan sonra, biraz da outdoor deyip Camel Trophy oradan da Land Rover G4 Challenge elemelerine girip uluslararası finallere katılma başarısı göstermiştim. Bu yarışmalar sırasında gerek harita okuma, gerekse 4x4 kullanmanın eğitimlerini çok iyi verdiler. Tabii hemen arkasından çoğu Camel'ci gibi bende de bir 4x4 hastalığı baş gösterdi. E ben de duramadım, aldım bir tane.



Sanmayın ki aracımı sadece şehirde, kaldırım çıkmakta kullanıyorum. Normal bir arabanın, burnunun ucunu bile sokamayacağı sık ormanlara, çamurlara dalıyorum dalmasına ama 4x4'ümün de bir sınırı var. Çamurda batarsın, çıkamazsın. Mutlaka ekip olacaksın ki, başka bir araç yardım etsin. Vincin olacak vinçleyeceksin. Çamurlu havada çamur, kuru havada kuru zemin lastiğin olacak. Bir an geldi, "Aman ya bu kadar lüks yeter, bence bunları tabanvay yapmak lazım." dedim. "4x4 üstatları, vinçlesin, çamurda uğraşsın. Bu sefer ben koşarak, sırtımda çantam yanlarından geçip gideceğim" diyerek 6.sı düzenlenen "Dağ Aşma Maratonuna" katıldım.



Dağ Aşma Maratonu, Dask'ın organize ettiği çok güzel bir yarışma. Verilen 3 parkurdan, performansınıza uygun olanı seçiyorsunuz. Elinize bir harita tutuşturuyorlar, gideceğiniz yerler de not kağıtlarında koordinat olarak veriliyor. Kontrol noktalarını bir gece önce işaretleyip, ekip arkadaşınızla birlikte rotanızı belirliyorsunuz. Amaç en kısa sürede ilk geceki ara kampa, ertesi gün de ana kampa ulaşmak. Tabii bu arada aşacağınız dağlar, zirveler, yaylalar da cabası. Eh bizde de "Maceracılık" var ya, "Tamam", dedim. "Hemen katılalım". Zaten antrenman yapıyorduk. Tam da üstüne geldi.

Bu yarışla ilgili size nasıl bir hazırlık safhası geçirdiğimi değil, arazide neler yaşadığımı anlatmak istiyorum. Böylelikle bu tip maceralarda neler yapılıp yapılmaması gerektiğini daha iyi anlarsınız. Tecrübe konuşacak sıkı durun....

Ankara'da Beypazarı'nı bilirsiniz. Orayı geçin biraz, Karaşar var. Oraya 25 km uzaklıkta Eğriova var. Ana kampımız orasıydı. İddiaya göre çevrede iki tane de ayı vardı, biri sağır biri kör. İnanmazsanız sorun. Ha bu arada Eğriova'nın türküleri süper, tavsiye ederim. Geceden ekip arkadaşım Barış ile birlikte rotamızı hazırladık, gerçekten kısa ve iyi parkurlar çıkarttık. Bu rotaları geçebilmek için antrenmanlı olmak gerekiyordu. Hem devamlı yürüyüp tirmanacaksınız hem de sırtınızda çadır, uyku tulumu iki günlük yemek, ilk yardım kiti v.s. taşıyacaksınız.

Sabah 5.40'da start alacaktık. 5'de kalktık. Barış'ın hazırladığı kahve ve sandviçleri atıştırdıktan sonra çadırı toplayıp start yerine geldik. 6 dakika sonra start alacağız. Harita pusula bende. Rota belli. Gece karanlığında pusulada Kuzeyi bulmaya çalışırken Ali abi

yanıma gelip, bin türlü soru yağmuruna başladı. "AliRıza ordan mı gideceksiniz", "Hangi Kontrol noktası var", "Koşacak mısınız", "Bakiim haritaya"...

1.madde

Siz harita ile meşgulken kimsenin yanınıza gelip kafanızı karıştırmasına, hele hele sabahın 5:30'unda daha afyonunuz bile patlamamışken sakın ola izin vermeyin!

Akabinde ekip arkadaşım Barış, "AliRıza haritayı yanlış tutuyorsun aman tam terse çevir" diye uyardı.

2.madde

Siz siz olun, haritacı sizseniz ve ne yaptığınızdan eminseniz başkasının sözünü dinlemeyin!

Böylece, "Team Tuareg Türk, Çıkin!" komutu ile start aldık. Ve gitmemiz gereken yönün tam aksine dağa tırmanmaya başladık. Kamptakileri düşünebiliyorum; bu adamlar böyle hızlı ve kararlı neden tam aksi yöne gidiyorlar diye düşünüp durdular herhalde.

15 dakika tırmandıktan sonra Barış'a, "Yahu Barış, tam arkamızda iki sivri tepeli dağ olması gerekirken ben bir zirve görüyorum" dedim. Haritaya baktık ve tam bozum. Tam aksi istikamete gittiğimizi anladık. 15 dakika kaybetmiştik. Kampa dönüp anlamlı gülümsemelere maruz kalmamak için başka alternatif bir rota çizdik.

3.madde

Siz siz olun, başkaları gülecek diye kararınızdan caymayın.

Alternatif rotada, arayı kapamak için bir süre koştuk. Bu arada orta ve kısa parkurda yarışan bazı ekipleri ve iki tane de uzun yarışma ekibini geçtik. Ama çizdiğimiz ilk rotada gitmediğimizden yolu uzattık. İlk kontrol noktasına gelirken yolda bir çoban gördük ve ona gideceğimiz gölü sorduk.

4.madde

Sakın, Sakın, Sakın yerel halka, hele ki çobanlara yol sormayın. Ya haritada yazan mevkileri bilmezler, çünkü yerel halk ve haritayı yapanlar çevreye başka ad vermiş olabilir; ya da "Aha şurdan düz git orada dere görecen ordan dimdirek gittinmiydi bulursun" derler, ama ne akan bir dere vardır, ve hatta ne de yatağı...

Hal böyleyken 4 saat kadar 1 numaralı kontrol noktasının 50 metre çevresinde dolaşıp durduk. Tabii haritada olmayan yolların da karşımıza çıkıp bizi şaşırtması da cabası. 5 saat sonunda ilk noktayı bulunca, yarıştan koptuğumuzu anladık. Ama bu bizi yıldırmadı. Team Tuareg Türk bu işi bitirecekti. Laf aramızda arkamızda 2 ekip daha vardı. 2 Numaralı zirve noktası 2050 metre yüksekliğinde bir dağdı. Yaylaya inmeden, yani irtifa kaybetmeden zirve yaptık. 3 numaraya giderken stratejik bir karar almamız gerekiyordu. Çizdiğimiz rotadan gitseydik gecikecektik. O anda bir de sis bastırdı. Hemen alternatif bir rota çizdik. Daha dik yamaçlardan ama daha kestirme. Biraz da riskli.

5.madde

Yarıшта bazen risk almak gerekir. Güvenliği elden bırakmamak ve ekip arkadaşına güvenmek kaydıyla.



Çok dik kayalık yamacı olan dağ eteklerinden sis içinde geçtik. Tekrar orman seviyesine indiğimizde onlarca yaban domuzu yuvası gördük. Yaban domuzları sık köklü ağaçların arasına yuva yapıp oraları eşelerler. Uyumken ya da pusuda yatarken görülmemek için ağacın dal ve köklerini kullanırlar. Orada olmadıkları zaman oranın bir yuva olduğunu anlarsınız. Yuvaları geçtik, acaba kör ve sağır o iki ayı ile de karşılaşır mıyız düşüncesi ile bayağı yürüdük. 3 numaralı kontrol noktası bir yayladaydı. Oraya inmemiz epey sürdü çünkü hem çok aşağıdaydı hem de sis içinde yönümüzü bulmamız gerekiyordu. Biraz sonra ince sis dağıldı. Orman içinden ilerleyerek haritadaki yol ve sapağı bulduk ve deli gibi yağan yağmur altında, akan dereye oradan da yaylaya geldik.

Kontrol noktası bir taşın yanındaydı. Deli gibi yağın yağmur ve rüzgar hakemleri de fena hırpalamıştı. Orada, bizden geride olan

2 takımın da yarışı bıraktığını öğrendik. Tam biz çıkarken orta parkur koşan 2 genç sporcu geldi. Yağmur, doğa şartları ve kaybolmak onları fena ezmişti. Biz Barış'la kağıdımızı onaylattıktan sonra hiç vakit kaybetmeden yola koyulduk. Kaybedecek zaman yok çünkü zaten en gerideyiz. Hakemler giderken yüzümüze bir garip baktılar. Anlayamadım nedenini!

4 numaralı kontrol noktası bizi bayağı zorladı. Bu noktadan sonra ara kamp var. Ve önümüzdeki ekibi yakalayabilme şansımız var. Haydi dedik birbirimize. İki tane daha inip çıkmamız gereken dağ var. Kaçınıcı bu yahu???

4 numaraya geldiğimizde bizi biraz sevinç biraz da şaşkınlıkla karşıladılar. Yine nedenini çözemedik. Haydi Barış dedim, basalım gidelim ara kampa, yarın gazlarınız artık. Barış haritaya baktı ve kötü haberi verdi, önümüzde bir nokta daha vardı.

6.madde

Ne yapıyormuşuz? Haritaya daha iyi bakıp diğer noktalara da yaptığımız gibi tüm noktaları fosforlu kalem ile harita üzerinde çiziyoruz ki noktayı atlamayalım. Biz neden sadece o noktayı kurşun kalem ile çizmişiz. Nedenini bilmiyoruz.

Offfff, işte bu kadar kendini kaptırmış ve dinleneceğine inandırmışken bir nokta daha olduğunu duymak hakikaten çok zor geliyordu insana. Tamam dedim Barış'a neresiymiş? "Kadılar Aladağ Yaylası" dedi. Tamam buldum. En kestirme yolu da buldum. Haydi gazlayalım. Hakikaten gazladık. Çok iyi bir tempo ile. Arada, Bolu ve Beypazarı arasında gördüğüm en iyi yayladan, Kuldan yaylası'ndan geçtik. Sadece su ikmali yapmak için çeşmede duraldık. Bu arada yaklaşık 9 saattir yürüdüğümüzü ve tuvalet molaları hariç hiç durmadığımızı da belirtmek istiyorum.

7.madde

Aman! Minimum 2 saatte bir durup beyninizi toplamak, ne yapıyorum ben demek için de olsa bir 5-10 dakika durun soluklanın. Hata yapmanızı önler.

Böyle hızlı bir şekilde tırmanıp inişte yaylayı gördük. Bu zamanlarda artık yaylalarda kimseler kalmıyor. Ama bu yaylada bazı insanlar vardı ve sesleri geliyordu. Hah dedik, kesin hakemlerin sesi. O da ne! Ne hakem ne bir işaret??? Nasıl olur? Kağıtta kontrol noktası olarak bu yayla yazılı. Aman Allahım! Birden gerçek şimşek gibi çaktı aklımda. "Barış aç, koordinata bakalım. Yayla doğru olabilir de koordinat bu yaylanın başka bir tarafında verilmiş olabilir" Açıp baktık ki evet, koordinat yaylanın yaklaşık 1.5 km güney batısını gösteriyordu.

8.madde

Siz siz olun sadece isme değil, koordinatlara bakarak da sağlama yapip rotanızı çizin.

Maalesef geri kalan yolu, bitmez tükenmez bir 1.5 kilometreyi yokuş yukarı yürüdük. Eğer bir önceki kontrol noktasında doğru yeri işaretleyseydik, çok daha kestirme bir yoldan, daha kısa zamanda, yorulmadan geçecektik. Doğrudan yayla ismini okuyunca, yaylaya rota yapıp hem uzun yoldan, hem daha çok tırmanarak, hem de vakit kaybederek geldik. Bu da moralimizi fazlasıyla bozdu.

Son kontrol noktasında birkaç hakem toplanmıştı. Kağıdımızı onaylattıktan sonra yine hiç vakit kaybetmeden dönüşe geçtik. Hakemlerde yine soru dolu şaşkın gözler. Biz yine bir mana veremedik. Dönüş yolu ise gerçekten uzundu. Beğendiğimiz yaylaya geri dönüp, arkasındaki dağı aşmamız gerekiyordu ki, bu dağın inişi hayli uzun ve



zorluydu. Ayrıca yarı yolda gün batacağından epey risk de taşıyordu. Kuldan yaylasının dağ yamacında ilk gerçek molamızı verdik. Geriye kalan yarım avuç ceviz, badem ve kuru incir ile kuru müsli yedik. Bir tane de çikolata bar. Günün en lüks yemeği bu olmuştur. Biz yerken gün battı ve hava karardı. Gece olunca ulu ulu çam ağaçları, önünüzde yükselen uçsuz bucaksız dağlar ve yaylalar gerçekten korku verici olabiliyor. Hele ki ayı ve kurt gibi hayvanların yaşadığı yerlerde. Bunları da düşünerek koyulduk yola. Ciddi bir tırmanış bekliyordu bizi. Yorgunluk iyice bastırılmıştı. Yarıştan önce, bantladığım ayaklarımdaki bantları çıkarttım. Nedenise bant ayağımı daha da yara yapmıştı.

9. madde

Uzun yürüyüşlerde, macera yarışlarında ayak tabanlarının su toplamasını önlemek için bantlamak gerekir. Ama bantınızın ipek bant veya duck tape olması gerekli. Ayağınız terlediği zaman açılacak bir bant, ayakları inanılmaz kötü yapar.

Gece karanlığı iyice çöktüğünde hayvan sesleri de duyulmaya başladı. Böyle bir ormanda ilerlerken devamlı konuşmak gerekir. Her türlü hayvan aslında insan sesinden korkar. Zaten kendisine zarar verilmeyeceğini anlayan hayvan, insana saldırmaz. Tabii çok aç değilse... Bu düşünceler içinde maalesef yorgunluk

yüzünden birbirimizle pek konuşamadan tepeye vardık.

Tepede belki ışık görebiliriz umuduyla bakındık. Çünkü haritamıza göre ara kamp aşağıdaydı. Ama nafiye, ne bir ışık ne başka bir şey. Demek ki bu dağ inişi haritada okuduğumuz gibi uzun ve dikti. İnişe geçtik. Artık ayaklarımız gerçekten Pinokyo'nun tahta bacakları gibi gidiyordu. Çok dikkat etmemiz lazımdı. Her yer taşlıktı ve yürümek zordu. Yorgunluk hat safhadaydı. Bu da konsantrasyon ve algıyı bozuyordu. Her an bir sakatlık olabilir diye azami dikkat gösteriyorduk. Yüzdük yüzdük kuyruğuna geldik, tam kamp girişi sakatlanmayalım. Tabanlarım inanılmaz ağrıyordu. Tabanlarımda su toplayan yerler çoktan patlamıştı ve canlı derinin çorapta sürtünüşünü hissediyordum devamlı. Dizlerim ise isyanlardaydı. Gece karanlığında ufak kafa lambasının ışığı ile, taşlar arasında yokuş aşağı inmek dizlerimi isyan ettiriyordu. Tek düşüncem parkuru bitirmektir. Yaklaşık 45 dakika kadar indiğimizi sanıyorum. Düz zeminde patikaya ulaştığımızda ara kampa çok az bir yolumuz kaldığını anladık. Adımları sıklaştırarak ilerledik. Koşmak istiyorduk ama gerçekten dizlerimiz müsaade etmiyordu.

Kısa bir süre sonra (aslında bana yıl gibi geldi) ara kampa vardık. Herkes gelmiş ateş başında sohbet ediyordu. Hafif bir alkış ve ne oldu soruları eşliğinde kayıt

masasındaki hakemlere geldiğimizi belirttik. Ateş başına oturduk yemeklerimizi çıkarırken hakemler: "Ya anladık, ilk kontrol noktasında kayboldunuz, bulmanız saatler sürdü, geride kaldınız. Ama bırakmadınız. Her kontrol noktasında bırakırsınız diye bekledik; her seferinde gözlerinize bakıyorduk ama değil bırakmak yorgunluk ifadesi bile göremedik" dediler. Barış'la ben "Biz buraya bitirmeye geldik. Gündüz ya da gece ; bu gün ya da ertesi gün. Bizim için bitirmek önemliydi. Kaybolmak ya da geride kalmak önemli değil." dedik. Amacımız takım olarak yarış derece ile sonlandırmaktı. Başta yaptığımız taktiksel birkaç hata yüzünden geride kaldık. Bu da hem ötekilerle aramızın açılmasına, hem de ayaklarımızın ertesi gün kullanılamayacak duruma gelmesine yol açtı. Bu arada saatime baktığımda 15 saat 15 dakika yürüyüp tırmadığımızı ve 11.500 kalori yakmış olduğumu gördüm. Eh, muhteşem bir doğa içinde çok güzel bir 15 saat; 11.500 kalorilik bir antrenman hiç de fena sayılmaz. Yanında ilk defa katıldığımız dağ aşma maratonu da....

Seneye dereceye girmek için taktik hatalarımızı düzeltip geleceğiz. Antrenman mı? Her zaman var. Dağ aşma yarışmasından çıktık. Kaş'a gidiyoruz. Meis-Kaş arası deniz kayağı maratonuna katılacağız.

Orada görüşmek üzere.....

Peterhansel ile 1 saat

Paris-Dakar gibi dünyanın en zor yarışını, hem de motosiklet kategorisinde, 8 yıl boyunca bitiren, üstelik bu 8 yılın 7'sinde Şampiyonluk kürsüsüne çıkan, ardından Mitsubishi takımına girip orada da birincilik kupası ile şampanya içen bir kişi efsane olmaz da ne olur? İşte Stephane Peterhansel de motorsporları meraklıları için böylesi bir efsane.



Dakar'da Mitsubishi tarafından yarış için özel hazırlanan ve performans limitlerini zorlayarak üretilen Mitsubishi Pajero/ Montero Evolution ile yarışan Peterhansel, Dakar Rallisi'nin son 16 yıllık zaman dilimi içerisindeki en başarılı pilotu. Mitsubishi'nin Dakar serüvenini tanıtmak için Türkiye'ye gelen Peterhansel ile kısa bir test sürüşü ve kısa bir sohbet yapma şansını yakaladık.

Utangaç bir tavırla, motosiklet ile yarışmanın getirdiği zorunlu yalnızlıktan sıkıldığı için 4x4 alanına ve Mitsubishi takımına geçtiğini itiraf eden Peterhansel, motosikletle başlayıp 4x4 ile devam etmenin ona getirdiği

avantajlar olup olmadığını sorduğumuzda, tek başına motosikletle yarışmanın ona özellikle mekanik konularda kendi kendine yetme güveni getirdiğini söyledi. İkinci avantaj da ekip içi ilişkilerinde ortaya çıkmış. Motosiklet kullanırken, aynı anda hem araç sürmek hem de yol notu bulmak zorunda olan Peterhansel, co-pilotu ile aynı dili konuşmasının ve onun yaşadığı zorlukları takdir etmesinin kolay olduğunu söyledi. Soru üzerine, motosikletle başlayıp 4x4 araçla devam eden Dakar kariyerinde, bundan sonraki aşama olarak kamyon sınıfına atlamayı kesin olarak düşünmediğini belirten Peterhansel, motorsporları hayatının

zorlukları arasında özel yaşantının sekteye uğramasını saydı ilk. Biri 12 biri 15 yaşında iki çocuğu olan Peterhansel eşi ile yollarını ayırmış. Özel hayatında motorsporlarının getirdiği enerjiyi, karmaşıklığı, yoğunluğu şimdiki kız arkadaşının çok iyi anladığını söyledi gülerken, çünkü o da yarışçıymış. Boş zamanlarını geçirme tarzı, yarış antrenmanı ile aşırı benzerlik gösteriyor: Motosiklet, jet ski, karting, squash.

Peterhansel yağmur gibi yağın sorulara cevap vermeye çalışırken, sanki bana Dakar'da yarışmaktan daha fazla zorlanıyormuş gibi geldi. Onun için oldukça

hafif olan pistte, test sürüşü sırasında Mitsubishi'yi kullanırken ise tamamen farklı bir kişi ile karşılaştık: Sakin, kendinden emin, araçla bütünleşmiş, seri bir pilot.

Peterhansel'e şimdiden Dakar'da başarılar diliyoruz.

Stephane Peterhansel

Peterhansel 1965 Fransa doğumlu. İlk motosikletini 8 yaşındayken, yine bir yarışçı olan babası hediye etmiş. Peterhansel 15 yaşında motosiklet yarışlarına girmeye başladı. 1991 yılında Dakar'daki şampiyonluklarının ilkinin yaşayan Peterhansel, yedi şampiyonluğun ardından motosiklet kategorisinde yarışmayı bıraktı. 8 senede aldığı 7 şampiyonlukla zaten bu alanda bir efsane haline gelmişti.

Motorsporlarının her alanında başarılı olabileceğini, dört tekerlek üzerinde de yarışıp dereceye girerek kanıtladı. 1999 yılında Yamaha motosikletini bırakıp Nissan otomobile geçti. 2000 yılında Dakar'da ikinci oldu, 2001 yılında da T1 birinciliği geldi. 2002 yılında Mitsubishi ile yarışmaya başladı. Mitsubishi takımı ve 4x4 ile birincilikler arka arkaya geldi. Dakar'daki ününü de 2004 ve 2005 yılında Mitsubishi takımı ile birinci gelerek perçinledi. Tunus ve Morocco Rallilerinde de 2004 yılını birincilikle tamamlayan Peterhansel, Hubert Auriol'den sonra iki ve dört tekerlekli araçlar kategorisindeki başarılarıyla yer alan ikinci isim olarak motorsporları tarihine geçti.

Yarış geçmişi

1991 : Birincilik, Dakar Rallisi (motosiklet)
1992 : Birincilik, Paris-Le Cap (motosiklet)
1993 : Birincilik, Dakar Rallisi (motosiklet)
1995 : Birincilik, Dakar Rallisi (motosiklet)
1996 : Birincilik, UAE Çöl Rallisi (motosiklet)
1997 : Birincilik, Dakar Rallisi (motosiklet) / Dördüncülük, UAE Çöl Rallisi (motosiklet)
1998 : Birincilik, Dakar Rallisi (motosiklet) / Birincilik, Chamonix
1999 : Yedincilik, Dakar Rallisi - Nissan
2000 : İkincilik, Dakar Rallisi - Mega
2001 : Birincilik, Dakar Rallisi - Nissan / T1
2002 : Birincilik, Tunus Rallisi / Birincilik, UAE Çöl Rallisi - Mitsubishi Pajero Evolution
2003 : Üçüncülük, Dakar Rallisi / İkincilik, Baja İtalya / Birincilik, UAE Çöl Rallisi - Mitsubishi Pajero Evolution
2004 : Birincilik, Dakar Rallisi / Birincilik, Tunus Rallisi / Birincilik, Morocco Rallisi / Sekizincilik UAE Çöl Rallisi - Mitsubishi Pajero Evolution
2005 : Birincilik, Dakar Rallisi - Mitsubishi Pajero Evolution

F1'de sona yaklaşıırken

Serkan Ketenci
serkanketenci@4x4freelife.com



Formula 1 ile ilgili bütün beklentilerin Türkiye GP'sine odaklandığından mı nedir, İstanbul yarışından sonra artık Formula 1'e olan ilgi dağıldı. Kuşkusuz takvimin son yarışlarına yaklaşmamız nedeniyle, kazananların şekillenmiş olması da bunun en büyük sebeplerinden biri sayılabilir.

Bu sezon, en çok taraftara sahip Ferrari için gerçekten çok kötü geçiyor. Schumi kendini gösterdi gösterecek derken sezonun sonuna geldik. Belçika yarışının yağmurda yapılması nedeniyle kendisinden bir sürpriz beklerken, bu sefer de onu engelleyen, Bar Honda pilotu "Kamikaze" Sato oldu. Şu an için önümüzdeki sene Bar Honda ile devam etmeyeceğine kesin gözüyle bakılan Sato'nun, F1'de kadro dışı kalması da söz konusu olabilir. Şampiyonluk yarışında Alonso-Raikkonen çekişmesi halen devam etse de, Alonso'yu artık şampiyon ilan edebiliriz zannediyorum. Öte yandan Kimi Raikkonen'in başına gelenlere rağmen 2.'liğini koruyabilmesi de bence alkışı hak ediyor. Bir çok yarışta damalı bayrağı göremeyen Kimi, bence önümüzdeki sezonun en büyük şampiyon adayı. Markalar klasmanında Renault-McLaren çekişmesi hala devam ediyor, son yarışa kadar da devam edecek gibi görünüyor. Bakalım kazanan kim olacak?

Formula 1'in gündemi şu an transferler üzerine kurulu. Takım değiştirenler, takımını değiştirmemek için uğraşanlar, kadrolarda yer bulamayanlar, çaylaklar derken, açıklamalar ardı ardına geliyor. Son durumu incelersek, Renault ve McLaren takımları yola mevcut pilotlarıyla devam edecek gibi görünüyor, Red Bull, Coulthard ile devam ederken Minardi'yi

de satın alarak 2. takımıyla da yarışmaya başlayacağını açıkladı. Bu durumda Minardi pilotlarına ne olacağı tam bilinmezken, GP2'nin başarılı yarışçısı Scott Speed'in Liuzzi ve Kliesen ile birlikte kadroda olmaları kesin gibi. Barrichello'nun ayrılmasıyla Ferrari'de 2. pilot koltuğuna Felipe Massa geçerken, Schumacher takımın ilk pilotu olmaya devam ediyor. Williams ile sözleşme yapmasına rağmen gitmek istemeyen Button, Williams'a yüklü bir tazminat vererek sözleşmesini iptal ettirince, Bar Honda'da Ferrari'den ayrılan Barrichello ile birlikte yarışacağı kesinleşti. Honda'nın diğer pilotu Sato'nun durumu ise şimdilik belirsiz, bir Japon firması olan Honda, Japon bir yarışçıyla daha çok sponsor desteği alabileceğini düşünüyor olmalı. Williams, BMW ile yollarını ayırınca Sauber'i satın almıştı, pilotlarının kimler olacağı tamamen belirsizliğini korurken, dünya şampiyonu unvanına sahip Jacques Villeneuve kontratının geçerliliğini koruduğunu ifade ederek seneye de yarışacağını bildirdi. Aslında bana kalırsa, dünya şampiyonu olduktan sonra performansında sürekli bir düşüş olan Villeneuve'ü takımda tutmak hata olur derim. Bu sezonun en dikkat çekici isimlerinden biri olan Jordan pilotu Monteiro'nun da ne yapacağı tam olarak belli değil, önümüzdeki sezon daha iyi bir takımla anlaşırsa, sıralamada çok daha iyi bir durumda olacağına eminim. Daha önce de dediğim gibi Pedro De La Rosa da eğer iyi bir takımla anlaşabilirse önümüzdeki sene çok ses getirecektir.

Önümüzdeki ay bütün senenin değerlendirilmesi ve transferlerdeki son gelişmelerle tekrar birlikte olacağız.



Tatil vakti

Ümit Çukurel
umitcukurel@4x4freelife.com



Açıkça konuşmak gerekirse, günlük gazetelerde ve haftalık dergilerde devamlı yazı yazan insanlara artık son derece saygı duyuyorum. Nedenini anlayamıyorum, benim yazmaya başlamak için beklediğim ilhamın gelmesi bazen çok uzun sürebiliyor. Tabii bu arada itiraf etmem gerek, iki gün sonra gitmeyi planladığım tatilden dolayı ilhamın gelmesi de iyice yavaşladı; aklımın bir yarısı burada, diğer yarısı tatile gitti bile. Bilirsiniz, ekipman ve eşyalar çoktan evde çantaya girmiş, biletler seyahat acentesinden gelmiş masanın üzerinde; bir yandan ofis dışında bulunulacak günler organize ediliyor, diğer yandan da tatilin sorunsuz geçmesi için gerekli ayarlamalar yapılıyor. Geriye kalan tek engel geçmesi çok zor saatler.

Bu sene de tatilimi geçen sene yaptığım gibi dalış üzerine kurdum (yakında beni off-road dergisinden de şutlarlar bu gidişle), Kalkan ve Kaş'taki muhteşem dalış bölgelerinde geçirilecek üç dört gün ile yeni sezona temiz bir sayfa açarak başlamayı umuyorum. Gördüğüm kadarı ile bu günler, hem nüfus yoğunluğu açısından, hem de hava sıcaklığı açısından son derece uygun bir dönem.

Kaş'a ilk defa çok yıllar önce seksenlerin sonunda bir yaz gitmiştim, o zamanlar sakin

ve sessiz bir kasabaydı; Kalkan'sa sessizlik ötesi tam bir tatil, daha doğrusu dinlenme cenneti idi. Bundan sonraki ilk gidişim geçen sene yine bu dönem oldu. Gördüğüm kadarı ile Kaş eskisinden çok daha fazla gelişmiş olmasına rağmen sakinliğini korumayı başarmıştı ve halen bir dinlenme cennetiydi. Kalkan'ı ise inanılmaz değişmiş ve yapılaşmış gördüm ama sonuçta yine "tipik bir deniz kasabası" kimliğini korumaya çalışıyordu. Benim turistliğim, sabah dalış teknelerinden biri ile denize açılıp akşam geri dönmek olduğu için rahat bir yatak, güzel yemek her zaman için işimi görmüştür.

Daha önce Kalkan'da hiç dalış yapmadım ama yeni dalışa açılan bölgeleri ile Kaş kadar keyifli olacağına eminim. Geçen sene iki Land Rover ile yaptığımız seyahati bu sene maalesef vakit darlığından uçak ve kiralık arabayla geçirmek zorunda kalacağız; yani Korkuteli civarında yoldan çıkma hayallerimiz yine başka bir bahara kalacak.

Tatil heyecanım Pazar günü off-road'uma engel olamadı tabii ki. Hafta sonunu, beni yalnız bırakmayan dostlarım Hakan ve Selim ile piknik ve akşam gezintisi yaparak geçirdik. Bugüne kadar hep yaptığımız gibi erkenden buluşmak üzere anlaşıp birbirimizi buluşma noktasında beklemek yerine, geç



uyandık ve öğle yemeğinden sonra anlaşıp buluştuk. İstikamet daha önce de Hakan'ın rehberliğinde keşif gezisi yaptığımız Akpınar Köyü'ydü.

Akpınar Köyü'nde buluşup, Hakan'ın yetiştirdiği devekuşlarını görüp sorularımızla kafasını iyice şişirdikten sonra deniz kıyısına doğru kömür madenlerinin arasından yolumuza devam ettik. Hakan geçtiğimiz ayki yazıda da fotoğraflarını gördüğünüz kırmızı renkli Land Rover Defender 110'u ile gelirken, Selim bir ilk yaparak, geçenlerde sattığı tarihi ve manevi değeri yüksek, çok nadir bulunan Land Rover Series I 107'si yerine, standart Suzuki Vitara'sı ile bu geziye katıldı.

Görünüşe göre yenilecek güzel bir akşam yemeğinden sonra hazmetmek için araçları birazcık test edecektik; nerelere çıkar, nerelerden iner; tabii ki nerelerde kalır. Bir parkurda yol bulmak ve arazi yapmak kadar, engebeli parkurda aracın limitlerini denemek beni her zaman heyecanlandırmıştır. Genelde yaptığımız gibi ormanlık bir yolda giderken karşınıza çıkan derin çamur geçişlerini atlayabilmek her şeyin ötesinde biraz da aracın kabiliyetine kalıyor. Fakat belirli bir bölgede akrobasi olarak da adlandırabileceğiniz bir sürüş

sırasında aracınızın kabiliyeti kadar, sizin de görüşünüz ve aracın limitlerini biliyor olmanız çok büyük önem kazanıyor.

Aslında işin gerçeği bazı açılardan ormanda dolaşmak yerine kaya off-road'unu tercih ediyorum. Her zaman söylerim, verdiği adrenalin ve stres yüklü heyecana rağmen bir hafta boyunca off-road yaptıktan sonra arabayı sadece tazyikli hava tutarak temizleme ayrıcalığı sadece kaya off-road'unda mevcut. Halbuki ormandan çıktığım günler, o yorgunluk üzerine Land Rover'imi bir lifte kaldırtıp, altından başlayarak en aşağı üç saat yıkatıp, iş bittikten sonra ise aracın hala gözle görünür şekilde lekeli ve çamurlu olduğunu görmek beni her zaman deli etmiştir. Eminim ki bu durum ormandan geliş halimiz ile bizi içeri kabul eden araba yıkayıcısını da çıldırtıyordur. Eski Discovery'm ile yaptığım bir orman gezisi sonrası aracın altından çıkan çamuru bir el arabası ile atmalarını hiçbir zaman unutamam. Ama ne demişler, gülü seven dikenine katlanır, eğer günlük hayatta kullandığınız arabayla off-road yapıyorsanız onu sağlam ve temiz tutmak gerçekten zahmetli bir iştir.

Pazar günü araçları fazla zorlamadan ve fazla kirlilemeden rahat bir gezinti yaptık;

bu sayede Selim de ilk defa aracını arazide deneme şansı buldu. Hep söylemişimdir, ufak modifikasyonlarla Suzuki 4X4'ler gerçekten çok kabiliyetli araçlar; motor gücü ve ağırlık dağılımı sayesinde ülkemizdeki yarışlarda da son derece başarılı bir grafik çizmekte. Kimbilir, ilerde belki bizim Suzuki'li arkadaşımız da ormanda bize kök söktürecek; ama söylemem gerekir, ilk denemesinde biraz benim desteğime ihtiyaç duydu.

Benden şimdilik bu kadar, birazdan şu kapıdan çıkıp, denizin diplerine olan yolculuğuma götürecek olan uçağı yakalamalıyım. Ekim'in sonlarına doğru İstanbul Off-Road Kulübü'nün artık geleneksel hale gelen 29 Ekim Off-Road Oyunlarına katılmak üzere grup olarak Bolu'ya gitmeyi düşünüyoruz, tabii bu arada yağmurlar da ortama biraz rutubet katacaktır; biliyorsunuz rutubet de gezi anlamına gelir.

Kasım Ayı sayısında görüşmek üzere hepinize iyi ve bol modifikasyonlu kış hazırlıkları diliyorum.



Bulutlar ülkesinde, gezgin olmak...

Volkan Şekerci
volkansekerici@4x4freelife.com

Sonsuz erdemle kurduğum düşleri, bir kenara bıraktım peşinden koştuğum şey için. Mavi gökyüzünün anlamını ve rüzgarın uğultusunu, ayaklarım yerdeyken sorgulamadım. Yukarılara çıkmak ve orada olabilmek için düşlerimi gökyüzünde aramaya karar verdim.

Tüm hayatımı,
Tüm düşlerimi,
Tüm benliğimi,
Ve devamındaki her şeyi terk ettim...

Çünkü tercih ettiğim gerçeklik; hayatım, düşlerim, benliğim olacaktı artık. "Skydiving insana büyük erdemler kazandırmaz, insana bunu kazandıran, karşılığında korunan anlamdır" mantığını da yollara düştüğümde anladım. İster base atlayış, ister kaya tırmanış, ister günler içine sığmayan çamurlu yollarda 4 çeker araçla ilerlemek olsun, bu her zaman böyledi. Ve kural, ne için orada olduğunuzu bilmektir. Amaç kaybolduğu gün, geri dönüşü zor olan bu yolda hayat ellerimizden kayıp gidebilir. Sadece fiziksel hayat değil, düşler, insanlar; herkes.



"Eylül 2004. İnandığım şeyin ellerimden kayıp gittiği gün. Yaptığım tek şey, susmak ve gitmek oldu. Uçmaya gittim uzaklara..."

Uzaklardaki insan olmak: Gökyüzü yukarıdayken, bir şehrin beton blokları arasında olmak, bunun için yaratıldığını düşündüğünüz bedeninize sonsuz bir acı verir. Bunun için insanları, hayatı ve her şeyi bir kenara koymakla, normal insanlar gibi mutlu olmak arasında bir seçim yapmanız gerekir. İşte bu seçimdir, gerçek yolunuz. Her şeyi kaybetmeyi göze alarak, gökyüzüne adanmış ruhunu, özel bir şeydir ve sadece özel ruhlar oralarda sürdürür yaşantısını. Buna benzer insanlar, uzaklarda, halen hayallerin peşinden gider ve limitlerin yenilebileceğini gösterir.



"Dünyanın en büyük yaşayan efsanelerinden, Angelo d'Arrigo. 2004 yılında dünyanın en yüksek dağı Everest'i deltakanat uçuşuyla geçmiş, limitler ve uçmak mantığı üzerine en anlamlı şeylerden birisini gerçekleştirmiştir..."

Ve ben de hayatı, gezmek, yeni tecrübeler ve ortamlar aramaktan fazla, daha da fazla derin bir yer olarak görmeye başladığım bir dönemde, fark ettim sağ omzumdaki küçük meleği... Ben yenilikleri, saçma şehir detaylarını (ortamlar, yeni insanlar vs.) terk ettiğim gün, inandığım tek bir düşle mutlu olabileceğimi de anladım. Hayat, benim ellerimdeydi çünkü. İnandığım her şey, sonsuz bir seremoninin asla tamamlanmayacak parçasıydı. Bir araya getirmek zor işti. Ve hiçbir zaman tam anlamıyla hallolmuyordu.

Gün geldi aynı uçağı paylaştığım, aynı paraşütü özlediğim insanların, atlayış veya uçuşlarının sonsuza dek süreceği haberini aldım. Gün geldi binlerce insanla, yaşadığım atlayışları paylaştım.



"Uçak, atlayış irtifasına yükselirken gökyüzünü izlemek. Tanrı'nın mavi evini..."

Gökyüzündeki ayrıcalıklı insanlardan birisi olmak, içimdeki huzuru, ortamlardan veya tüm şehir paranoyalarından ayrı tutuyordu. Bir

insanı veya sadece bir saksıdaki çiçeği bile, sadece sevdiğim için sevebilirdim. Katkısız ve beklentisizce hem de.

Her güne başlarken, gökyüzüne bakmak ve bir zaman oralarda bir yerde olduğunu bilmek, insana hayatının en büyük anlamını yüklüyordu. Eğer kendine güvenen bir hayat tarzından bahsedeceksek, sadece ortamlardaki duruşu-



muzdan değil hayatın bütününde yaptıklarımızdan bahsederek yaşayabilmeliydik.

Ben hala inandığım şeylerin peşinden koşmayı sürdürüyorum. Ve bunu yaparken, her şey daha kötüleşse bile, daha da güçleniyorum savaşımı düşünerek. Çünkü İNANIYORUM...

Bir meleğin kutsal sözcükleriyle yeniden yaşadığını hatırlayan bedenim, var olduğu sürece meleğini tercih edecek. Galiba gerçek inanç da, her şeye rağmen vazgeçmemek. Her karara, her acıya ve değişime rağmen...

Uçurumlarda beklerken atlayışı, uçağın içindeyken ya da sadece düşlerken bile oralardayım. Gökyüzünde...

Kaybettiğim dostlarımla inandıkları gibi...*

Sağ omzumdaki meleğin sesini beklemek için, mavi gökyüzünde.

* Ferdi, Neslihan, Ayşe ve diğerleri...

Otomobil devleri hibrid motorlar için bir araya geldi

BMW, DaimlerChrysler ve General Motors

BMW Group, DaimlerChrysler ve General Motors Corporation, otomotiv hibrid motor sistemlerinin ortak bir çalışma ile geliştirilmesi konusunda dev bir ittifaka girdiler. GM ve DaimlerChrysler, 22 Ağustos 2005'te bir anlaşma imzaladılar. BMW Group da bir ittifak duyurusunun altına imza atarak bu yılın sonunda GM ve DaimlerChrysler ile kesin bir anlaşma imzalamak istediğini duyurdu.

Dünya çapında faaliyet gösteren bu üç otomotiv devi, deneyimlerini ve uzmanlıklarını bir araya getirerek verimli hibrid motorlar üretmek için yola çıktılar. Buradaki temel amaç, araçların kapasitelerini etkilemeden yakıt tasarrufunu arttıracak iki-modlu bir hibrid motor geliştirmek. Bu temel iki-modlu hibrid motor tasarımı değişmeden kalmak şartı ile her marka kendi ürün özelliklerine göre sistemi bağımsız olarak üretme ve geliştirme hakkına sahip.

GM Güç Üretim Grubu Başkan Yardımcısı Tom Stephens, "BMW'nin katılımı bu iki-modlu hibrid sistemini geliştirmek için bize yeni bir uzman partner kazandırdı. Bu işbirliği, bu üç şirket arasındaki ortak hibrid sistemine bir zemin oluşturuyor. Bu ittifaka başka katılımcıların alınması konusundaki görüşmelerimiz de sürüyor." dedi.

DaimlerChrysler'in Araştırma ve Teknolojiden ve Mercedes otomobil grubunun geliştirilmesinden sorumlu yönetim kurulu üyesi Dr. Thomas Weber'in görüşleri ise şöyle: "BMW Group, DaimlerChrysler ve General Motors fir-



malarının geliştirme konusundaki uzmanlığını bir havuzda topluyoruz. Bu şekilde kullanıcıların maksimum fayda alabilmesi için, üstün performans, konfor ve çevresel özellikler taşıyan araçların üretilmesini mümkün hale getiriyoruz."

BMW AG'nin Geliştirme ve Satınalmadan sorumlu yönetim kurulu üyesi Prof. Burkhard Göschel ittifak ile ilgili şunları dile getiriyor: "Hibrid motorlar için ortak bir teknoloji platformunun oluşturulması, en iyi teknolojileri en kısa süreler içinde pazara sunabilmemiz ve bu sayede bu ittifaka katılan tüm firmaların yenilikçi potansiyelini güçlendirmemiz için olanak sağlayacak. Bu kapsamda geliştirilen teknolojiler, her firmanın kendi geliştirdiği araç modellerine adapte edilecek ve her bir katılımcı firmanın farklı özellikleri de güçlenecek."

Ortak Geliştirme Merkezi

Michigan yakınlarındaki Troy'da yer alan yeni "GM, DaimlerChrysler ve BMW Hibrid Geliş-

tirme Merkezi"nde tüm modüler sistemler ve bağımsız ekipmanlar geliştirilecek: elektrik motorları, yüksek performanslı elektronik komponentler, kablo donanımları, güvenlik sistemleri, enerji yönetimi ve hibrid sistem kontrol üniteleri konusunda araştırmalar yapılacak. Araştırmacılar, farklı markaların farklı özelliklerine adapte edilebilecek ve tüm ihtiyaçlarını karşılayabilecek geniş spektrumlu bir sistem üzerine yoğunlaşacaklarını belirttiler. Yüksek seviyede paylaşılan üretim ve satın alma sistemleri sayesinde bu işbirliğine giren firmalar maliyetlerde önemli ölçüde tasarruf şansını bulacak ve oluşan artılar tüketiciye de fiyat avantajı olarak yansıtılacak.

İki-modlu hibrid kosepti

İki modlu hibrid konsepti, performansı, yakıt verimini ve klasik hibrid motorlu araçların menzilini arttırmak üzerine oluşturulmuş bir sistem. Araçlar, şehir içi dur-kalk tipi trafikte iki elektrik motoru ile veya içten yanmalı motorla veya her ikisi de aynı anda kullanılarak hareket ettirilebiliyor. Hangi çalışma tipinin seçildiğinden bağımsız olarak tahrik sisteminin yakıt tasarruf potansiyeli maksimum etkiyi sağlayacak şekilde. Yüksek hızlarda hareket ederken, örneğin otoyolda, iki-modlu sistem farklı bir sürüş moduna geçiyor. İki-modlu sistem, özellikle sabit hızlarda hareket ederken çok faydalı. Hibrid motor, yokuş yukarı tırmanırken, diğer bir aracı sollarken veya bir römork çekerken tam güçte çalışıyor ve bu sebeple ikinci sürüş moduna geçilmesi durumunda yakıt tüketimi azaltılabiliyor ve performansı arttırabiliyor.

Goodyear Excellence ile lastik teknolojisinin 3 boyutunu belirledi Güvenlik, Performans, Konfor.



Goodyear modern yüksek performans otomobillerin özel ihtiyaçlarını karşılamak üzere aile otomobili ve spor otomobil sürücülerine güvenli, konforlu ve sessiz bir yolculukla birlikte mükemmel kullanım performansı sunan yeni yüksek performans lastiği Excellence'ı tanıttı.

Goodyear Tüketici Lastikleri Ürün Müdürü Cem Yıldırım, tüm gelişmiş araç teknolojilerinde araçların yol tutuşlarındaki performanslarının ve kullanılan sistemlerin etkilerinin yol yüzeyine lastiklerle aktarılmasına dayandığını ve lastiğin de otomobilin yola

temas eden tek bölümünü oluşturduğunu söyleyerek, "Önde gelen otomobil üreticileriyle çok yakın çalışan araştırma ve geliştirme ekiplerimiz sürücülerin lastiklerinden beklediği üç modern sürüş özelliği üzerinde yoğunlaştı; güvenlik, konfor ve performans" dedi.

Yeni Excellence'ın lastik deseninde ıslak yollardaki yüksek hızlarda daha iyi yol tutuşu sağlamak için patenti alınmış yeni bir güvenlik teknolojisi kullanılıyor. Geliştirilmiş tasarım daha konforlu bir sürüş sağlıyor ve çevreye de daha az gürültü yayıyor.

Kars, Ardahan, Iğdır Kültür Bulağından

Kültürümüz Geleceğimizdir

KAR Serhat İLLERİ

AYLIK EDEBİYAT BİLİM FİKİR TARİH HABER KÜLTÜR
Yıl: 2 Sayı: 5 Mart-Nisan 2005

DERGİSİ

İLLERİ
İSİ



Bize Ulaşın

Emiroğlu Öğr. Sitesi 9/32 Alibeyköy - İST

Tel: 0535 466 92 48

serhatdergisi@serhatdergisi.com

www.serhatdergisi.com



Aracınızı nasıl
yükseltebilirsiniz III?

Helezon sistemli araçlar

Levent Uysal

Geçtiğimiz iki sayıda 4x4'lerin yükseltilmesinde, göz önüne alınması gereken ana unsurlara değinmiş, sonra da en genel hatlarıyla makaslı ve helezon sistemlerden bahsetmiştik. Makaslı sisteme örnek olarak Suzuki Samurai'yi anlatmıştık. Bu sayımızda ise helezonlu sisteme örnek olarak Suzuki Vitara için yükseltme adına yapılabilecekleri anlatarak, benzer sisteme sahip diğer araçlar için fikir vermek istiyoruz.

Vitara'yı ya da benzeri araçları yükseltmek için diğer örnekte olduğu gibi makasçıya gidip, "Şu boyda makas lazım usta." deme şansımız pek yok. Kendi aracını yükseltmek isteyen atölye sahibi kişilere, yani ustalara ise sözümüz yok. Zaten bizden iyi biliyorlar bu işin nasıl olacağını.

Biz bu yazımızda, elinden ciddi iş gelen ve ciddi uğraşmak isteyen gruba hitap ediyoruz.

Önce Vitara'daki sisteme bir göz atalım. Arkada sabit diferansiyel kovani, helezon yaylar, teleskopik amortisörler, iki yanda tandır kolları ve ortada, diferansiyelin belli bir açıda sabit durmasını sağlayan V-kolu. Önde strut tipi amortisörler, ortada diferansiyel karpuzu ve buradan çıkan oynar akslar, alt salıncaklar ve helezon yaylar.

Problem aynı; aracın geometrisini bozmadan yükseltmek. Çözüm de aynı; daha büyük

lastik takmak. Ancak bu sefer çözüme ulaşmak biraz daha zor.

Daha büyük lastiği çamurluk yuvalarına sığdırmak için aracı yükseltmek gerek. Bu işi ise aks açılarını bozmadan yapmak gerek. Yani diferansiyellerin yere paralel durmaya devam etmeleri lazım.

Özel yay imal eden ufak helezon atölyeleri var. İlk iş buraya standart yaylarla aynı

özelliklere sahip, ancak 10 cm daha uzun yaylar yaptırmamız lazım. Eğer aracımız vinç, roll cage, vs gibi ilave ağırlıklara sahipse veya daha sportif bir kullanıma amaçlıyorsak yayların (ve amortisörlerin) biraz daha sert olmalarını isteyebiliriz. Ancak burada aşırıya kaçmamak lazım. Daha sert süspansiyon atlama, uçuş gibi durumlarda aracımızın yere konmasını kolaylaştırırken, düşüşün etkilerini de ilgili bağlantı noktalarına daha sert bir şekilde hissettirir.

Bu yeni dört yayı taktığımızda araç diferansiyellerin üzerinde yükselecektir. Ne kadar kolay değil mi? Değil. Araç yükselince;

- Aşağıda kalan ön diferansiyeli şasiye bağlamak için, var olan 3 adet takozu yükseltmemiz gerekiyor.

- Daha sonra, gene diferansiyele ulaşmak için daha uzun salıncak kolları lazım. Bunun için bağlantı yer ve şekilleri aynı olan, çelik çekme boruyu bükerek salıncak imal etmek gerekiyor. Bu salıncak 10 cm aşağıda kalan aksa ulaşabilmek için 7 cm daha uzun olmalı.

- Strut tipi amortisörlerle pek oynama veya alternatifini bulma şansımız olmadığı için sadece bunların boylarını uzatacak ara parçalar imal edip üst bağlantı noktaları ile kaporta arasına monte etmemiz gerekiyor. Bu ara parçalar da 10 cm olmalı.

- Arkada ise, gene aşağıda kalan ön diferansiyele ulaşmak için daha uzun tandır kolları lazım.

- Ortadaki V kolunu yeniden imal etmek lazım. Eğer bunu yapamıyorsak diferansiyelin üzerine, önde olduğu gibi, 10 cm yükseklikte bir takoz koyarak orijinal bağlantı yerini yukarı alır ve orijinal V-kolunu kullanırız. Dikkat edilmesi gereken en önemli nokta, diferansiyelin tam olması gereken şekilde, yani mahruti yuvasının tam yatay durmasını sağlayacak açıyı tutturmamız gerektiğidir.

- Uzayan yaylar, aynı zamanda tekerleğin dikey hareketini yani off-road kabiliyetini arttıracaklar. Ancak bunlara uygun amortisör bulmanız gerekecek. Pek bilimsel değil ama burada iyi bir amortisör dükkanına gidip, orijinalinden 10 cm daha uzun benzer özelliklere sahip, uzama kısalma mesafesi de 10-12 cm fazla olan iki amortisör bulacaksınız.

- Vitara veya benzeri araçlarda, aracı yükseltmekle iş bitmiyor. Yükselen şasi ile şanzıman, arka diferansiyelden hayli uzaklaştığı için şaftı da uzatmak gerekiyor. Bunun için arka diferansiyel önüne gelecek şekilde ölçüye uygun olarak 4 cm eninde bir flanş yaptırmanız gerekiyor.

- Ayrıca yükselen araç arka frenlere daha uzaklaştığından, daha uzun bir fren hortumuna da ihtiyaç doğuyor. Bazı araçlarda, bu ön taraf için de gerekli olabilir. Diferansiyelin dikey hareketliliğinin de artacağını düşünerek bu hortumu 15 cm kadar uzun tutmakta fayda var.



Tüm bunları yaptıktan sonra da aşağı yukarı 4" yani 10 cm daha büyük çapta bir tekerleği oturtma şansınız var. Fakat gene geçen yazımızdaki notlarımıza dönelim;

- Böyle bir tekerleği çevirmek araç için zorluk yaratacağından ayna mahruti oranları ile oynayarak bunun üstesinden gelebiliriz. Vitara için en basit çözüm 5,12 oranına sahip olan, otomatik şanzımanlı araçlara takılan ayna mahruti dişlileri kullanmak.

- Burada tekerlekler sağ-sol dönüşlerini strut'ın yarattığı eksenin etrafında yapmaktalar. Bu eksen hayalimizde uzatarak, orijinal yapıda tekerleğin yere bastığı alan ile kesiştiği noktayı bulmamız lazım. Araç yükselince de bu noktanın yeri değişeceğinden, aracın hem ön düzen geometrisini hem de dengesini muhafaza etmek için tekerlekleri eksen ile aynı yerde buluşturmak, bunun için de tekerlek izlerini genişletmemiz gerekiyor. Jant göbeklerini 2-3 cm içeri alarak bunu yapabilir ve iz genişliğini 5 cm artırmış oluruz. Tabii 2,5 cm inset yeni jantlar işimizi daha iyi göreceklerdir.



Suzuki Vitara Yükseltme Kiti

Buradaki parçaları kısmen veya tamamen Türkiye'de bulmak veya imal ettirmek mümkün. Hatta kit olarak da varlar. 5,12'den daha yüksek oranlı ayna-mahruti bulmak da mümkün. Ancak bizim amacımız aracını yükseltmek isteyenlerin nelere dikkat etmeleri konusunda ip uçları vermek. Muhakkak ki burada anlatılanların dışında veya ötesinde çözümler var.

Mesela makaslı araçlarda, genellikle diferansiyel kovanı makasların üstüne bağlanır. Makasları kovanın üstüne almak direkt olarak 10 cm civarında bir yükseklik sağlayacaktır. Denge azalacak ve başka sorunlar ortaya çıkacaktır ama hepsi çözülebilir. Diğer seçenek de, diferansiyelin araca bağlantısını, aracın ortasına kadar uzanabilen tandır kolları vasıtasıyla yapmak ve dingilin dikey hareketliliğini aynı oranda artırmaktır. Tabii bu sefer de, daha fazla uzama katsayısına sahip yay ve amortisörler edinmemiz gerekecektir.

Herkese başa çıkabilecekleri kadar zorlu off-road gezileri dilerim...

Belgin, dünya standartlarını yakaladı



Yaklaşık 50 yıllık tecrübesi ile madeni yağ pazarında yer alan Belgin Madeni Yağlar, yeni dönemde pazara sunduğu yeni ürün yelpazesi ile özellikle tüm imalat sanayinde faaliyet gösteren üreticilere hitap ediyor. Belgin aynı zamanda, Lubex ürün grubu ile motorsporları alanında da, motor yağları performansı ve kalite standartları üzerinde global standartlarda performans araştırma ve geliştirme çalışmalarını sürdürüyor.

Lubex markası ile 2005 sezonunda Türkiye Ralli Şampiyonası ve Türkiye Off-Road Şampiyonası'nda takım olarak yer alan Belgin, yerli ve yabancı pazarda kullanılan yaklaşık 33 ürün grubunda yer alan 800 farklı ürününe, artık uzman hedeflere yönelik geliştirilmiş farklı markaları da ekliyor. Motor yağlarında Lubex, gres yağlarında Greson ve hidrolik yağlarında Hidrotex ile her anlamda dünya standartlarını hedefliyor.



Volkswagen Yeni Caravelle Türkiye'de!

Volkswagen Ticari Araçlar, iş adamlarına, kalabalık ailelere ve turizm sektörüne yönelik olarak tasarlanan Yeni Caravelle'i Türkiye pazarına sundu. Tüketicilerin farklı ihtiyaç ve beklentilerini karşılamaya yönelik çözümler üreten Volkswagen Ticari Araçlar, Türkiye'de pazara sunduğu Yeni Caravelle modeli ile ticari araç kavramına lüks ve konfor boyutunu kazandırmayı hedefliyor.

5 Eylül'de basına yönelik bir organizasyon ve test sürüşü ile yeni ticari aracını tanıtan Volkswagen, Trendline ve Comfortline olarak iki modelde sunulan Caravelle'in farklı özelliklerini tanıma fırsatı yarattı. Sessiz, ekonomik

pompa enjeksiyonlu TDI motor, otomatik şanzıman (Tiptronic) seçeneği, ABS, ASR, EBC, EDL, ön ve arka viraj denge çubukları, dört tekerlekte disk fren, sürücü ve yolcu hava yastıkları, teleskopik direksiyon özellikleri, elektrik kumandalı otomatik sağ kayar kapı, yol bilgisayarı, hız sabitleyici, arka park mesafe sensörü, miyato alüminyum jantlar, deri kaplı direksiyon ve vites topuzu gibi ince düşünülmüş detaylar Caravelle ile güvenli ve şık yolculukları garanti ediyor.

Istanbul Design Week Fuarı'nda "Enerji Dizaynı"



Petrol Ofisi, 13-20 Eylül 2005 tarihleri arasında gerçekleştirilen İstanbul Design Week'in proje sponsoru oldu. Türkiye'nin ilk tasarım haftası olma unvanına sahip İstanbul Design Week, bu yıl Eski Galata Köprüsü'nde düzenlendi.

Petrol Ofisi, fuar içinde yer alan "Enerji Dizaynı" konseptli standında, ulaşımda insan, araç ve yakıt üçlemesi ile çevre için nasıl toplam çözümler üretildiğini gözler önüne serdi. Sürücüler için özel olarak tasarlanan "Ekstra Katkılı Bireysel Emeklilik Sistemi"ni tanıtan Petrol Ofisi, tasarım tutkunu otomobil severler için bir de güzel sürpriz hazırladı: Konsept arabalar. Fuarda sergilenen 5 kapılı, Volkswagen W12 silindir, 5.600 cc, 420 Beygir gücü motoru ile dikkat çeken 4 çeker Structura, özellikle ilgi çeken araçlardan biri oldu.



Formula G’de alternatif yakıtlı araçlar yarıştı

29-30 Ağustos 2005 tarihlerinde İstanbul Park’da TÜBİTAK tarafından düzenlenen Formula G yarışlarına çok sayıda yarışmacı ekip katıldı.

MEŞ-e Formula G’de birinci oldu

CMS’nin sponsorluğunda Formula G’de yarışan ODTÜ Robot Topluluğu’nun aracı MEŞ-e, 17 proje arasından birinci oldu. 10 kişilik ODTÜ öğrencilerinden oluşan MEŞ-e projesinin koordinatörü ve aracın pilotu Murat Şenol, ekibi adına yaptığı konuşmada yarış için 15 aydır çalıştıklarını ama aldıkları sonucun bütün yorgunluklarını geçirdiğini söyledi.

Türkiye’de ilk defa yapılan güneş arabaları yarışı dünya’da ilk defa Avustralya’da 1987 yılında gerçekleştirilmiş. Yarış için tasarlanan projelerin amacı; dünya genelinde yakıt rezervleri azalmış olan, düşük verimli, ekolojik uyumluluğu çok düşük içten yanmalı ulaşım araçlarına alternatif olarak çevre dostu, yüksek verimli, enerji kaynağı sıkıntısı olmayan bir ulaşım aracı ortaya koymak. Başlangıçta yalnızca Amerika ve Avustralya’da yapılan Formula G, bugün artık Almanya, İsviçre ve Japonya’da da gerçekleştiriliyor. Bu yarışlarda en önemli amaç belli bir mesafeyi en hızlı olarak bitirmek. Bunun için yapılması gereken şey, güneş enerjisinden olabildiğince verimli bir biçimde yararlanılan arabalar tasarlamak.

Güneş Arabası

Temiz ve sürdürülebilir enerji kaynaklarının kullanımını teşvik eden projeleriyle gündeme gelen Shell, bu kez de ODTÜ’lü gençlerin tasarladığı güneş arabasının üretimine, Solar Car’ projesine destek verdi. “Solar Car ODTÜ Güneş Arabası”, güneş panellerinden enerji elde etme, sıfır atık üretimi, aerodinamik tasarımı ile yarışların en hafif ve en yüksek hıza (73.2 km/h) çıkabilen aracı olma özellikleriyle dikkat çekti. Güneş Arabası önümüzdeki yıllarda da, Shell’in Fransa’da düzenlediği “Shell Eco Marathon” Organizasyonuna, ardından “Drug Race” Yarışlarına katılarak uluslararası platformlara da açılmayı planlıyor.

Türkiye’de temiz enerji kaynaklarının kullanımına ve bu alanda yapılan bilimsel araştırmalara ilgiyi arttırmak amacıyla hazırlanan “Solar Car ODTÜ Güneş Arabası” sadece 165. kg ağırlığında. Aracın tasarımı ve üretilmesi 18-26 yaş grubu içinde yer alan ODTÜ’lü 15 kişilik bir ekip tarafından 1,5 yılda gerçekleştirildi. Güneş enerjisini elektrığe çeviren panelleri bulunan araç, ürettiği bu elektrığı aküsünde depoluyor, ardından depoladığı elektrığı sürüş enerjisine dönüştürüyor. Sıfır atık üreten araç 800 watt depolama kapasitesi ile ortalama 60 km hız elde edebiliyor ve bu hızını 50 km boyunca sürdürebiliyor.

Lassa’nın hızlı kızları



Lassa sponsorluğu ile ilk defa Avrupa Ralli Şampiyonası’nın 7. ayağı olan “34. Fiat Rallisi”nde Delta Sport Takımı’nda yarışan Duygu Deniz-Nesrin Şahin ekibi zorlu etaplarda geçen 3 günlük mücadelelerin ardından ilk yarışlarını bayanlar N2 kategorisinde 2. olarak başarıyla tamamladı. 42 otomobilden sadece 25’inin finişe gelebildiği toplam 739 km’lik bu zorlu macerada, Lassa yarış lastikleri ile yarışan Duygu Deniz-Nesrin Şahin ekibi bu ilk deneyimlerinde yarış sorunsuz tamamlayarak yarış genel klasmanında da bir çok ekibin önüne geçtiler.

Duygu Deniz, ekibine çok güvendiğini belirterek, “Etaplar çok zorlu ve kaygan olduğu için bu sefer çok fazla risk almadan finişe gelmeyi hedefledik. Bizim için çok iyi bir tecrübe olan bu yarışın sonra, diğer parkurlarda çok daha iyi dereceler yapmayı hedefliyoruz.” dedi.

Online abonelik;

4x4 Freelife dergisine abone olmak için lütfen web sitemizi ziyaret edin.
www.4x4freelife.com



Fax ile abonelik;

Bu sayfayı kesip, gerekli bilgileri eksiksiz tamamladıktan sonra
(0212) 220 65 80 nolu faks numarasına gönderiniz. Aboneliğiniz başlatılacaktır.

Ad	:	
Soyad	:	
Adres	:	
Vergi Dairesi	:	
Tel	:	
Fax	:	
e-mail	:	
Vergi no:	:	

☐ Kredi Kartı Hesabımdan Alınız

Kart Tipi	☐ VISA	☐ MASTER
Kart No:		
Son Kul. Tarihi:	/	Güvenlik Kodu
☐ 1 Yıllık Abonelik 50.000.000 TL		
☐ 6 Aylık Abonelik 26.000.000 TL		

Kredi Kartınızın arkasındaki yetkili imza boşluğunda yer alan numaraların son üç rakamı

☐ Banka Havalesi

Banka Havalesi ile Gönderdim ilgili belge ektedir.
Aso Reklam İletişim ve Yazılım Hiz San. ve Tic. Ltd. Şti.
Garanti Bankası Perpa Şub. Hs No: 459-6299757
Halk Bankası Perpa Şub. Hs No: 17069

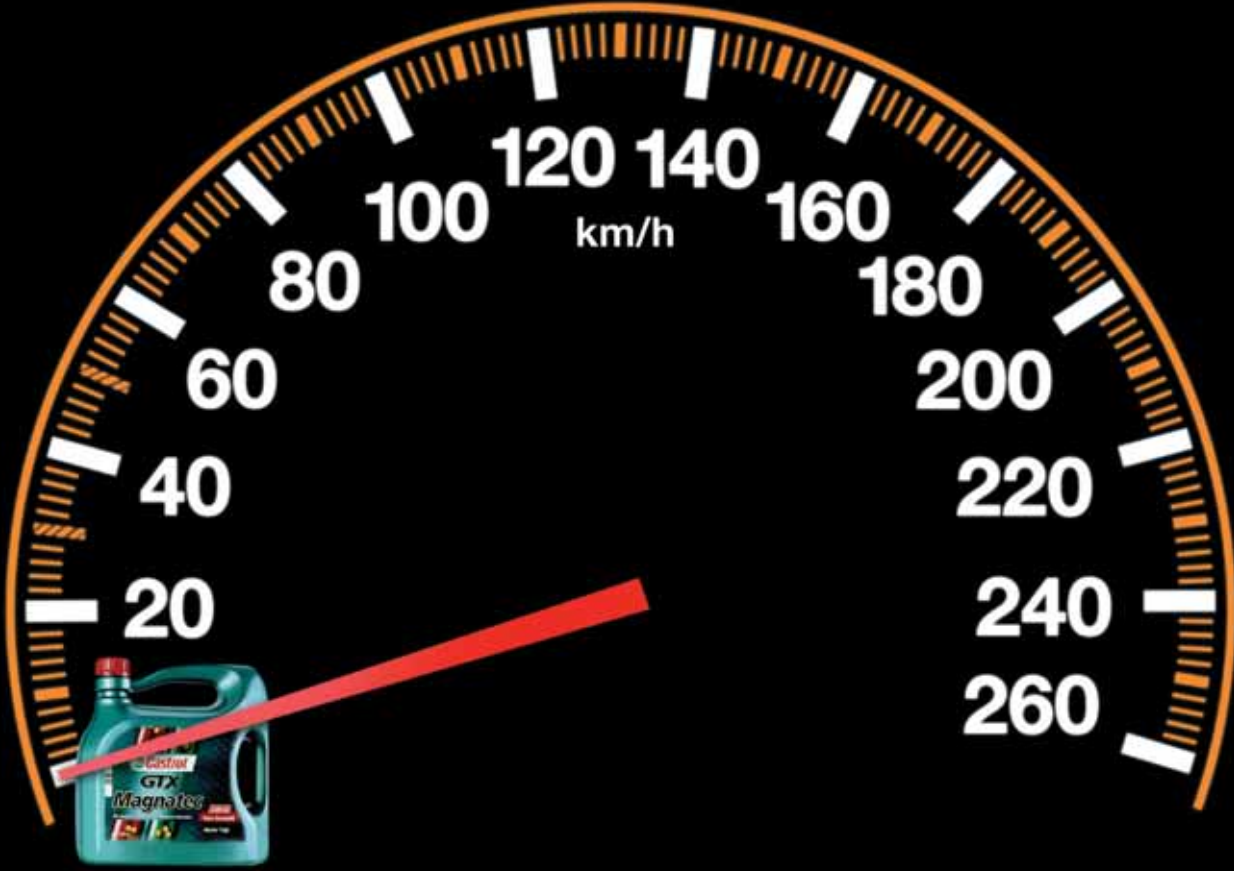
İsim / imza

**Sizleri
Doğada Eğlenceli Bir Maceraya
Davet Ediyoruz...**



Türkiye'nin tek off-road dergisi **4x4 Freelife**, şimdi kurumlara ve gruplara 4x4 macera keyfini yaşatmak için **Freelife Active**'i hayata geçirdi. Outdoor organizasyonlar konusunda deneyimli profesyonel ekibi ile sizleri maceraya davet eden **Freelife Active**'in farklı rotaları ve organizasyonları hakkında bilgi almak için aşağıdaki mail ve telefondan bize ulaşabilirsiniz.

active@4x4freelifelife.com
0212 222 38 01



İyi
başlangıç

**GTX MAGNATEC,
MOTORUNUZ İLK ÇALIŞTIĞINDA BİLE
TAM KORUMA SAĞLAR**

Motor aşınmalarının % 75'i aracınızı çalıştırdığınız andan, ısınmanın tamamlanmasına kadar geçen ilk 10 dakikada meydana gelir. GTX Magnatec, eşsiz moleküler çekim gücü sayesinde, motor yüzeylerine mıknatıs gibi yapışır, motorunuzu ilk çalıştırma anından itibaren mükemmel korur. Üstelik bu benzersiz teknoloji şimdi Dizel binek araçlarınız için de özel olarak formüle edildi. Yeni GTX Magnatec Diesel ile artık dizel araçlar da tam koruma altında...

