

FREEELIFE

4x4

Aylık Off Road, Doğa ve Motor Sporları Dergisi

İlham veren otomobiller

Mitsubishi Outlander

Lüks bir off-road aracın
çağdaş yorumu

Volkswagen Touareg

21. Yüzyıl çizgilerini taşıyan
kompakt bir SUV...

Nissan X-TRAIL

Yakıt Tasarrufu

Satılan Sistemler Ne Kadar Etkili...

Su Geçişleri

En Eğlenceli ve Zorlu 4x4 Sürüşü

Doğada Yön Bulma

Güneşi ve Çeşitli Materyalleri
Kullanarak Yön Bulma Teknikleri...

Sürücü Kiyafetleri ve Ekipmanlarında 2004 Yenilikleri





Merhaba,

İlk sayımızı sizlere sunmanın mutluluğunu yaşıyoruz. Off-Road, ülkemizde, zorunlu yol güzergahının dışında yaşayanları saymazsak, gittikçe daha çok yaygınlaşan bir tutkuyu ifade ediyor. Bu, monotonlaşan şehir ve çalışma hayatından kısmen de olsa bir kaçışın, doğaya yelken açışın ve erişilmeze varışın tutkusu.

Gittikçe yaygınlaşan arazi araçları tutkusu, beraberinde konuyla ilgili bilgi, deneyim, beceri ve konumuzla ilgili tüm güzelliklerin bir platformda paylaşılmasını da zorunlu kılmaktadır. Bu olguyu yayın alanında, bu platformda hep birlikte gerçekleştire-bileceğimize ve inanmaktayız.

Bu sayımızda sizlere başta yeni 4x4 araçları olmak üzere doğa ve iki teker etkinliklerine ilişkin pek çok konu hazırladık.

Yine 4x4 arazi araçlarının nasıl çalıştıklarına dair teknik bir yazımız, su geçişlerinde özellikle dikkat edilmesi gereken bir diğer yazımızı sizlere sunuyoruz. Bisiklet ve motosikletlere ilişkin de çeşitli teknik deyinmelerimiz oldu. Bu tür teknik bilgi içeren yazılarımız önümüzdeki sayılarda da devam edecek.

Özellikle yakıt fiyatlarının ciddi boyutlarda olduğu ülkemizde bu konuda yapabileceklerimizi ve diğer yakıt tassarrufu aparatlarının ne kadar işe yarayabildiklerini incelemeye başladık. İstismara açık olan bu konuyu objektif olarak değerlendirmeye önümüzdeki sayılarda da devam edeceğiz.

Doğayla buluşma hepimizin ortak paydası. Buna ilişkin tanıtım yazılarımızın dışında “Survival” olarak tanımlanan, doğada hayatta kalabilmenin yöntemlerine ilişkin bir dizi yazımız da olacak. Barınak kurmadan, yiyecek ve içecek sağlama, korunma, avlanma, yön bulma gibi pek çok konuyu önümüzdeki sayılarda da vermeye çalışacağız.

İlk sayımızdan itibaren bize destek olan ve destek olacağını bildiren tüm arkadaşlarımıza en dostane duygularımızı sunuyoruz.

Gelecek nice sayılarda birlikte olmak dileği ile...

■ İÇİNDEKİLER ■

Mitsubishi Outlander Spor Vagon + SUV

Stil - Görünüm - Güvenlik - Tercih Teknik Özellikler

6



Bir Başkadır Canyoning Tutkusu

Küçük bir sırt çantası ile çıkabileceğiniz bir doğa sporu canyoning..

12

Volkswagen Touareg

Lüks bir off-road aracın çağdaş yorumu.



Lüks bir otomobilin özelliklerinin ve spor bir aracın dinamiğinin birleşimi

16



En eğlenceli ve zorlu 4x4 sürüşü;

Su geçişleri...

22

alternative camp

Engelsiz Bir Dünyaya Açılan Kapı...

Engelliler ve tüm dezavantajlı gruplar için ücretsiz ve gönüllü faaliyet gösteren ALTERNATIVE CAMP Türkiye'nin dünya ve Avrupa vitrininde öncü ve örnek modeli...

26

Nissan X-TRAIL

30



Avrupa ve Amerika'da çok yaygın olarak yapılan bir araba sporu.

34

Buggy



Yollar Sürprizlerle Doludur Sanal Yollar

Yollar sürprizlerle doludur. Ve hayatımız bu yollarda geçer...

36

Honda, CR-V 2.0

Donanım ve Teknik Özellikler



38

Yamaç paraşütü ile mesafe uçuşu

Çantanıza sığabilen 20 kg'lık "uçagınızla" bir tepeden havalanıp yüzlerce kilometre uçmak. Yükselen havanın yerini bulmak, en uygun rotayı seçmek, tekrar tekrar yükselen havayı yakalamak ve saatler süren uçuşunuzun sonunda belki de hedefe ulaşmak!

40

Hem fiziksel bir mücadele, hem de bir stratejik düşünme yarışı.

“Motosiklete Binmek Bir Düşünce Biçimidir”.

Motosiklet denince aklınıza neler gelir? Kolay ulaşım, özgürlük, spor, adrenalin, tehlike, ekonomi, ayrıcalık, yaşama zevki, uzaklaşmak, cesaret... peki ya bir düşünce biçimi?

44



BMW Motorrad Sürücü Kıyafetleri

Sürücü Kıyafetleri ve Ekipmanlarında 2004 Yenilikleri

48



Kentin Ortası ve Dışı...

Her geçen gün boğucu kent yaşamı ve iş stresinden daha çok yakınır olduk. Suda hava arayan balıklar gibi, küçük soluklar alabileceğimiz aktiviteler ve hatta mekanlar peşinde koşmaya başladık...

56

Kia Sorento

58



62

4 Tekerlekten Çekiş Nasıl Çalışır?

66

Goodyear Wrangler Cup2004

Yakıt Tasarrufu - 1

Deponuza koyduğunuz yakıtın sadece %15 kadar bir kısmı aracınızı yolda ilerletmek veya klima ve yönlendirme sistemleri gibi yararlı aksesuarlara harcanmaktadır. Enerjinin geri kalanı kaybolmaktadır.

70

Suzuki'nin Haklı Gururu GSX-R750



74

Bisikletle Trans Kaçkar...

76

Bir motokrosçu...

Ahmet Demirtaş...

Kendisiyle motosiklet markaları, her motosiklet sürücüsünün başına gelebilecek ders alınması gereken konuları, motosiklet bakımına dair püf noktalarını....

82



Sekiz sekizbuçuk gibi kalkılır, dokuz dokuzbuçuk gibi yola çıkılır

Heyooo! 1760 metre yükseklikteki Kaz Dağının zirvesinden sesleniyorum size!

86

Aracınızda ofis, ev ve otel konforu yaşamak...



90

Otomubul



Aracınız nerede? Çalındı mı? Çekildi mi? Haberiniz olmadan ödünç mü alındı!? Yoksa sadece nereye park ettiğinizi mi unuttunuz? Paniğe gerek yok. Mesaj atın yeter!

94

Wattabe

Dünyada gerek kişisel, gerekse kurumsal olarak yaşam kalitesini artırmanın önde gelen elemanları arasında yer alan Doğa sporları kavramının Türkiye'deki ilk kurumsal merkezi....

96



Doğada Yön Bulma

98

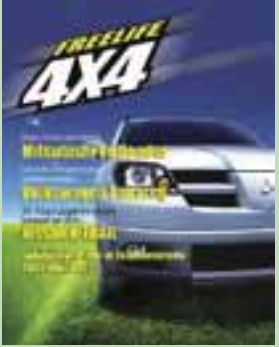
Güneşi ve çeşitli materyalleri kullanarak yön bulma teknikleri...

Haberler

100

Yüksek İrtifa ve İnsan Vücuduna Etkisi - I

110



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

Reklam Müdürü
Serdar Sarıbaş

Art Director
Vural Yılmaz

Görsel Yönetmen
Orhan Erdem

Abone Sorumlusu
Ali İhsan Yorulmaz

Yayın Kurulu
Ahmet Demirtaş
Ayşin Uysal
Ercan Tural
Erkan Birinci
Gürsel Akay
Mehmet Becce
Taner Eraslan
Vahit Gülay
Volkan Akkoç
Yiğit Yıldırım

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

Renk Ayrımı

Teknik Çözüm

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 İçin
www.4x4freelife.com

aşo

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

ilham veren

otomobiller...

OUTLANDER



2000 yılından itibaren yeniden yapılanma süreci içerisinde giren Japon otomotiv devi Mitsubishi Motors, aldığı kararlar ve uygulamaları doğrultusunda hızla karlılığa geçmenin yanı sıra ürün gamındaki tasarım anlayışını ve dizaynlarını geliştirmeye de devam ediyor. Yeni konsept anlayışı sonucunda Japon teknolojisini, Avrupa beklentileriyle birleştiren Mitsubishi Motors, tasarımlarını bu doğrultuda geliştiriyor.

Mitsubishi Motors, teknoloji, mühendislik, ve yaratıcılık özellikleriyle ürettiği ürünlerinin değerini, off-road alanındaki bilgi birikimi ile gerçekleştirdiği üretimi ve rallilerde üst üste elde ettiği sınırlar ötesi başarıları ile pekiştiriyor.

Avrupa'daki SUV ve pikap pazarının kurucusu olan Mitsubishi Motors, devam eden yeniden yapılanma sürecinde; motor sporlarında elde ettiği üstün başarılar ile (Mitsubishi Pajero Evolution -MPR10, 2002 yılındaki UAE Desert Rally'deki ilk deneyiminde ve 2003 Dakar Rally'de şampiyonluğu elde etti) attığı adımların somut örnekleri olarak kendini göstermekte.

Otomobillere ruh veren tecrübeli tasarımcı Oliver Bouley'in Mitsubishi Motors bünyesine katılmasıyla birlikte yüksek teknolojiyi kusursuz tasarımlarla birleştiren Mitsubishi geleceğe seslenmekte.

Gerçekleştirdiği uzun soluklu değişimi somut göstergelerle sunan Mitsubishi Motors; gerek Japon kökenleri ve ürünleri, gerekse yüksek ve yaratıcı mühendislik standartları, dinamik performans, cesur dizayn, tutkulu ve sportif karakteri ile kendisini tercih edenlerin ilham kaynağı oluyor.

Spor Vagon + SUV

İlk gösterimi 2001 ASX konsepti ile yapılan Outlander, Mitsubishi Motors'un Daimler Chrysler ile gerçekleştirdiği işbirliği sonrası 2000 yılından bu yana piyasaya çıkardığı ilk yeni otomobil olma özelliğini taşıyor.

Outlander, Mitsubishi Motors'un, uzun yıllara dayalı segmentler arasında bir geçiş oluşturma olarak tanımlanan geleneğine sadık kalıyor.

Bu bakımdan Outlander; stil, görünüm ve kalitenin işlevsellik ve yararlılık özelliklerinden daha önde geldiği spor vagon/SUV geçiş modeli formatından ortaya çıkıyor. Bu modelin, tasarımını bir konsept modelinden, sürekli 4 çekerli sistemini ise ünlü Lancer Evolution'dan alması, hem bu noktayı hem de iç tasarımının birinci sınıf kalitesini kanıtlıyor.

Stil + Görünüm

Tasarım özelliklerini Mitsubishi ASX konsept modelinden alan Outlander, Mitsubishi Motors kimliği hakkında çok cesur bir ifadeye sahip. Kendine özgü ön tasarımı; yeni markanın görsel kimliğini vurgulayan ayrı radyatör kafesi ve güçlü orta bloğu ile oluşturulan biçimi koruyor.

Ancak Outlander, biçimi CZ2 konsept otomobillerinde veya yeni Lancer Evolution VIII'de görülen zarif iki düzlemli omurga özelliğinin daha da ötesine taşıyor. Aynı şekilde, 80 kg'a kadar yük taşıyabilen portbagajı da göze çarpıyor.

Cesur görünüşünün yanında, Outlander, alçak duruşu (1620 mm yüksekliği: bir çok SUV' den daha alçak fakat yerden yüksekliği yine 195 mm), düzgün yan hatları, zarif arka bölümü ve şık detayları (net lensli arka kombine lambaları, tavanda bulunan anteni, arka tavan kanadı...) ile daha çok güven veren, zarif ve spor görünümlü bir araç olma özelliğini gösteriyor.

İç tasarımındaki günlük şıklık hissi, bu spor vagonun dış görünümüne yansıyor. İç tasarımında, zarif eklemeli T biçimli siyah ahşap baskı kontrol paneli, ortada yer alan saat, gümüş kenarlı çift kapaklı beyaz göstergeler ve çevirmeli A/C düğmeleri tipik Japon mühendisliği ürünleri.

Outlander; sportif zarefeti, etkili sürüş pozisyonu (normal bir sedandan 100 mm daha yüksek), kabine eğilmeden girme ve çıkma özelliği (oturma noktası, normal sedandakinden 640 mm daha yüksek), 60/40 katlanabilir ve boylu boyunca uzatılabilir arka koltuklar, geniş koltuk arası mesafesi ve oturma yüzeyi, toplam 2.400 mm'lik iç uzunluğu ile geniş alanından ve işlevselliğinden hiçbir şey kaybetmiyor.





Güvenlik + Tercih

Outlander, önde gergi kollu, arkada çok noktadan bağlantılı olan, ön ve arkada hidrolik stabilizör çubukları ile birleşen 4 tekerleğinde bulunan bağımsız süspansiyonu sayesinde, yolda güvenli ve ayakları yere sağlam basan bir sürüş özelliği gösteriyor. 4x4 sisteme, Lancer Evolution'daki viskoz kavrama birimli ve merkez diferansiyelli tam zamanlı sistem ekleniyor. Bu arada Avrupa'ya özel üretilen 16 inç havalandırmalı ön diskler ve arkada bulunan 14 inç diskler ile EBD'li (Elektronik Fren Güçlü Dağıtım sistemi) ABS çok güçlü fren özelliği sağlıyor.

Avrupa genelinde hâlâ geçerli olan 2.0 litrelik motorlara yönelik psikolojik sınırın farkında olan Mitsubishi Motors Europe, 5 ileri manuel vitesli, ilk çıkışta 100 kW (136 hp) güç üreten 4 silindirli DOHC ECI MULTI 1997 cc motor sunuyor.

Outlander'ın spor vagon hissi ve görünümüyle tutarlı bir şekilde, MME, daha sonra 2003'ün dördüncü çeyreği boyunca, 160 hp güç üreten ve Mitsubishi Motors'un yenilikçi MIVEC değişken valf zamanlamalı vites takılı, 2.4 litrelik ek bir motor opsiyonu piyasadaki yerini almışken, bu modelin daha üstün bir versiyonu olan, 200 + hp güç üreten 2.0 litrelik turbo şarjlı ve ara soğutmalı motor seçeneği (aslen yeni Lancer Evolution VIII'in bir versiyonu olacak), 2004 yılı itibarıyla Avrupalı müşterilerin beğenisine sunuldu.





2004 MY YENİ MITSUBISHI OUTLANDER TEKNİK ÖZELLİKLER

ÖLÇÜLER VE AĞIRLIKLAR		
Uzunluk	mm	4.545
Genişlik	mm	1.750
Yükseklik	mm	1.670
Dingil mesafesi	mm	2.625
İz genişliği	Ön	1.495
	Arka	1.505
Yerden yükseklik	mm	195
Boş ağırlık	kg	1.535
Yüklü ağırlık	kg	2.070
Yolcu kapasitesi	kişi	5
MOTOR		
Tip		4 silindir,16 valf, DOHC
Silindir hacmi	cc	1997
Çap x strok	mm	85.0 x 88.0
Sıkıştırma oranı		10.0
Maksimum güç (EEC net)		kW (PS)/rpm 100 (136) / 6.000
Maksimum tork (EEC net)		N-m (kg-m)/rpm 176 (17.9) /4.500
YAKIT SİSTEMİ		
Yakıt besleme sistemi	ECI-MULTI	
Yakıt tankı kapasitesi	lt	60
PERFORMANS		
Maksimum hız	km/s	192
0-100 km/s hızlanma	sn.	11.4
Minimum dönüş yarıçapı	m	5.7
AKTARMA SİSTEMİ		
Tip	Sürekli 4X4	
ŞANZİMAN		
Tip	5 ileri düz	
Vites oranları	1	3.583
	2	1.947
	3	1.379
	4	1.030
	5	0.820
	Geri	3.363
	Son dişli	4.687
DİREKSİYON		
Tip	Hidrolik	
SÜSPANSİYON		
	Ön	Mc Person ve stabilizer
	Arka	Çok noktadan bağlantılı ve stabilizer
FRENLER		
	Ön	16" hava kanallı disk
	Arka	14" disk
LASTİKLER VE JANLAR		
	Lastikler (Ön ve arka)	215/60R 16
	Jantlar (Ön ve arka)	16" x 6.0JJ hafif alaşım
YAKIT TÜKETİMİ VE CO ²		
		Yakıt tüketimi (lt/100 km) Şehir içi 12.5
		Şehir dışı 7.7
		Karışık 9.5
		CO ² (g/km) 224

Bir Başkadır Canyoning Tutkusu

Ercan Tural

Küçük bir sırt çantası ile çıkabileceğiniz bir doğa sporu canyoning.. Doğanın hoş sürprizleriyle süslü, eşi bulunmaz bir macera yaşamak isterseniz mutlaka denemelisiniz.

Canyoning günümüzde en hızlı gelişen doğa sporlarından biri. Su aşındırmasıyla oluşan dar ve içinden dere akan vadiler, mağaracılık, dağcılık ve tırmanma teknikleri kullanılarak takım dayanışması ile geçilir.

Doğanın hoş sürprizleriyle dolu inişler sırasında şelaleler ve ani düşüşler, güvenli ip inişi teknikleriyle geçilir. Kanyonların, hep serin suların içindedir. Üşümek için faaliyet boyunca özel canyoning giysileri veya ince dalgıç elbiseleri giyilir.

Kullanılan tüm malzemeler dünya standartlarına uygun ve güvenilir malzemelerdir. Rehberler de bu konuda özel eğitime ve tecrübeye sahiptirler.

Canyoninge molalar dahil olmak üzere ortalama 7-8 saatlik ıslak bir yürüyüşü yapabileceğine inanan, yüksekten korkmayan, yüzme bilen bu aktivitenin bir doğa sporu olduğunu anlayan ve çıkabilecek ufak tefek aksiliklere tolerans gösterebilecek, ciddi bir hastalığı olmayan, 16 yaş üzerindeki her sağlıklı insan katılabilir.

Doğa ile oyun oynama keyfi



Bu güzel doğa sporunun başlangıcında ıslanabilecek bir spor ayakkabısı, şort ve t-shirt (mümkünse pamuklu olmayan) ve elbette turun sonunda giyebileceğiniz kuru elbiseler gerekli. Gözlük kullananlar mutlaka gözlük bağı takmalıdırlar. Harcayabileceğiniz bir yer olmadığı için değerli eşya ve para size gerekmeyecektir. Suya dayanıklı fotoğraf makinası ve su geçirmez kılıfı olan video kameralar yaşadığınız bu

muhteşem tecrübeyi anı görsellerinize eklemeniz için çok işe yarar. Kısacası size küçük bir sırt çantası yetecektir.

Düşüş yüksekliklerini, iniş sayılarını ve diğer sürprizleri merak ediyorsanız durmayın!!

Deneyin ve yaşayın.

Touareg

Lüks bir off-road aracın çağdaş yorumu.

Lüks bir otomobilin özelliklerini ve spor bir aracın dinamiğini birleştiren Touareg belli başlı SUV araçların en üst seviyesinde mücadele ediyor.



Günümüzde off-road araçlar üç farklı kategoride inceleniyor: Belirgin off-road dizayna sahip olan klasikler, daha çok şehir kullanımına uygun olan ve bir yaşam tarzını simgeleyen SUV'lar ve her türlü yol koşuluna adapte olabilen araçlar. Her kategori kendi içinde farklı avantajları sağlasa da bir diğer kategoriye göre dezavantajlar da içermekte. Touareg son derece güçlü off-road özelliklerine karşı, bir otomobilin sunabileceği en üst seviye konforu ve spor bir aracın sürüş karakterini sunuyor.

Touareg – Gövde

Lüks bir aracın tüm güvenlik özelliklerine sahip.

Güvenlik sistemleri off-road araçlar arasındaki en üst seviyede. Touareg'in ölçüleri rekabeti arkada bırakıyor.

4.754 mm uzunluk, 1.928 mm genişlik, 1.726 mm yükseklik ve 2.855 mm'lik tekerlek

açıklığı ile Touareg off-road araçların lüks sınıfında yer alıyor. Bu noktada Touareg rekabetten ayrılmakta; tamamı galvanize edilmiş gövdesi ile sınıfının en uzun, en geniş ve tekerlek açıklığı en büyük araçlarından biri olarak pazarda yerini alıyor.

Yolcu kompartımanında herhangi bir yükseklik kaybı bulunmamakta, üstelik V6'nın 555 litre ile 1570 litre arasında değişen bagaj özelliği (V10'da 500 lt. ile 1.525 lt. arasında) sınıfının en yüksek değerlerinden biri.

Bagaj kapağında ayrı açılabilen cam; Gövde konsepti off-road özelliklerini destekliyor.

Geniş arka kapı ve ayrı açılabilen cam optimum ulaşılabilirliği sağlıyor. Gözükmeyen amortisör sistemi ile yüksek estetik sunarken arka kapı elektrikli olarak açılabilir. Bir off-road aracın mükemmel gövde tasarımı sadece klasik ölçülerden gelmiyor. Ön aks uzunluğu olan 926 mm ile arka aks uzunluğu

olan 973 mm. Klasik süspansiyonda 28 derece yokuşa yaklaşma açısı (havalı süspansiyonda 33.2 derece) sağlamakta. Kompleks ve üç farklı parçadan oluşan kapı sızdırmazlık sistemi, su geçirmez farlar ile Touareg 50 cm derinliğindeki (havalı süspansiyon ile 58 cm) suları geçebilme yeteneğine sahip.

Oldukça yüksek torsiyonel sağlamlığa sahip galvanizli gövde ve averajın üzerinde tavanda 100 kg. yük taşıyabilme özelliği.

40 Hz değerindeki torsiyonel sağlamlık ile mükemmel vibrasyon değerlerine ulaşan Touareg mükemmel sürüş konforu sağlıyor. Lazer kaynak gibi günümüzün son teknolojisi olan üretim teknolojisi, tavanda taşınan yük miktarının rakip ortalamasının 25 kg. üstüne çıkmasını sağlıyor. Tüketicilere daha çok alan ve mobilite sağlıyor.

Dünyada ilk defa sunulan elektrikli arka çeki kancası 3500 kg'lık yükleri çekebilme

özellğine sahip. Üç farklı şekilde sipariş edilebilen bu kanca (Sabit, ayrılabilen ya da elektrikli) sabit alındığında arka tarafta taşınabilen stepne lastiği ile beraber sipariş edilebiliyor.

Her iki araçta da standart olarak sunulan Bi-xenon farlar mükemmel görüş özellikleri sunuyor. Coming-Home fonksiyonu ile Touareg'in ön ve arka farları ve yan aynaların altına yerleştirilmiş lamba, kullanıcının aracının etrafını, binerken ya da inerken aydınlatarak güvenlik sağlıyor. Uzaktan kumanda sistemine basılır basılmaz gün ışığını algılayan sistem eğer ışık yeterli değil ise aracın etrafını aydınlatarak kullanıcıya mükemmel iniş-biniş imkanı sağlıyor.

Ön kaputta yer alan ok dizayn Touareg'in Phaeton ile olan dizayn beraberliğinin simgesi halinde. Bu dinamik özellik arka farlara da taşınarak lüks segmentte yer alan iki aracın dizayn anlayışının ortak yanlarını sergiliyor.

Touareg – Pasif Güvenlik

Touareg de bulunan güvenlik sistemleri off-road araçlar arasında en üst seviyede. Gövde yapısı yaya koruma alanında optimum seviyeye ulaşıyor.

Volkswagen, Touareg de off-road araçlardaki en üst seviye aktif ve pasif güvenlik sunuyor. Aktif güvenlik perspektifinden bakıldığında yürüyen aksam - bağımsız süspansiyon, mükemmel frenler, ESP, fren asistanı, opsiyonel olarak sunulan lastik basınç kontrol sistemi - bir lüks aracın güvenliğini off-road da dahi sunabilmekte. Aynı yaklaşım pasif güvenlik de geçerli oluyor. Euro-NCAP ve US-NCAP'in hem yolcu hem yaya güvenliği açılarından koyduğu kurallar çerçevesinde üretilen Touareg, Amerika'da 2003 yılından itibaren geçerli olan FMVSS 208 testine de uygun. Tüm bu dış standartlara ek olarak Touareg Volkswagen'in oldukça yüksek çarpışma kriterlerinden de başarı ile çıkıyor.

Touareg'de seyahat eden yolcular en son gelişmiş elektronik sistemlerle korunuyor.

Bu sistemlerden biri sürücü ve yolcu tarafında yer alan hava yastıklarının açılma şiddetini ayarlayan çarpma sensörleri. Yan hava yastıklarının yanısıra A ve C sütunları arasındaki alanı kapsayan tavan hava yastıkları da standart olarak sunuluyor. Bu özelliklerin yanısıra Touareg ön koltuklar için elektrikli bel ayarları, 5 adet 3 noktalı emniyet kemerleri, B ve C sütununda sürücü ve yolcular için emniyet kemeri yükseklik ayarı ve piroteknik özelliği, ön yolcu hava yastığı deaktivasyon sistemi, ISOFIX koltuklar gibi sistemleri standart olarak sunulmakta.

Bir kaza anında hava yastıkları açıldığında bütün kapı kilitleri açılıyor, akü alternatör akımından ayrılıyor, yakıt akışı ve yüksek güç tüketen enstrümanlar kapatılıyor ve flaşörler otomatik olarak yanıyor.



En ince detaya
kadar mükemmellik...

Touareg tüm yolcu güvenliğinin yanısıra özel dizayn edilmiş yapısı ile yaya güvenliğini de sağlamakta. Plastikten yapılmış çamurluklar çarpışma enerjisinin daha iyi absorbe edilmesini sağlıyor.

Ön ve arka park mesafe sensörleri güvenli park imkanı veriyor. Aracın 120 cm. ön ve 150 cm. arka mesafesinde aktive olan sistem sürücüyü görsel ve işitsel sinyallerle uyarıyor. Ön yaklaşımlarda kolaylıkla kullanılan görsel sistem merkez konsolun ortasında yer alıyor. Arkada yer alan görsel sistem ise D sütununda tavana yakın bölümdе bulunmakta.

Touareg – İç

Fonksiyonel, estetik ve mükemmel konfor özellikleri ile tanımlanabilen bir iç mekan. Touareg'in iç dizaynı fonksiyonel, estetik, konfor ve birinci sınıf dizaynın en iyi örneklerinden biri. Kullanılan malzemelerin kalitesi, ilerici bir dizayn anlayışıyla birleşerek, üst sınıf bir off-road aracın gücünü, birinci sınıf bir aracın lüksünü ve özel üretilmiş spor aracın dinamiğini birleştiriyor.

Tüm detayların en ince ayrıntısına kadar düşünüldüğü Touareg iç dizaynında ergonomik dizayn, değerli ve uzun ömürlü metal malzeme ile bezenmiş. Kullanılan deri ve ahşap bileşen ile bütünleşen iç dizayn, kalite ve dinamizmi çağrıştırıyor.

Kullanılan ön panel enstrümanların yerleşimi ise ergonomik açıdan mükemmel bir ortam sunuyor. Yuvarlak, krom kaplı ve analog göstergeler ortasında yer alan 5 inçlik çok fonksiyonlu ekran ile destekleniyor.

Elektrikli yükseklik ve derinlik ayarlı olan direksiyon ile 12 yöne hareket edebilen ön koltuklar mükemmel sürüş pozisyonu sağlıyor. Hafızalı ve ısıtılmalı olarak da alınabilen bu koltuklar mükemmel konfor sunuyor. Direksiyon simidi üzerinde yer alan kontrollerle hız sabitleyici, radyo, CD, telefon, yol bilgisayarı kullanılabiliyor. Otomatik olan Touareg'lerde direksiyon arkasına yerleştirilen sistemle vites değişimi de gerçekleştirilebiliyor.

Orta konsolda yer alan kumanda düğmeleri ile 2 bölgeyi iklimlendirebilen klima ya da isteğe bağlı olarak 4 bölgeyi iklimlendiren klima kolaylıkla kontrol edilebiliyor. Bu özelliğin yanısıra hava yastığı iptal kilidi, keyless access (anahtarsız çalıştırma ve kilitleme) bulunan araçlarda motor çalıştırma butonu, 4 çeker sisteminin kumanda butonları yer alıyor. Touareg standart olarak 4 x 20 Watt gücünde 10 hoparlörlü Delta sound sistemi ile sunulmakta. V10 TDI da ise 8 kanallı amfi ve 11 hoparlörlü 300 Watt gücünde bir müzik sistemi bulunmakta. Tüm Touareg'lerde 6'lı CD çalar da standart olarak sunulmakta.

Touareg – 4 tekerlekten çekiş sistemi

Yeni 4 Motion - 4 tekerlekten çekiş sistemi- hem yolda hem de arazi de mükemmel kullanım özellikleri sunuyor. İstenildiğinde gücün tamamı bir aksa aktarılabiliyor.

Touareg'in gücü motordan tekerleklerle sürekli 4Xmotion sistemi ile aktarılıyor. Bu sistem Touareg'e sadece mükemmel off-road özellikleri değil aynı zamanda çok başarılı bir yol performası da sağlamakta. Güç transfer şanzımanına iletilmekte – sürücü tarafından kontrol edilebilen düşük dişli oranlı sistem standart – ön ve arka akslara iletilerek, oradan da tekerleklere ulaştırılıyor. Arka aksın kilitlenmesi opsiyon olarak sunulurken merkezi diferansiyel standart olarak yer almakta. Merkez kilitli diferansiyel de yer alan sürekli ayarlanabilir çok plakalı debriyaj aracın elektronik sistemi tarafından kontrol ediliyor. Duruma göre gücün %100'ü gerekli olan iki akstan birine transfer ediliyor. Sürücü diferansiyel kilitlerini %100 manuel olarak orta konsoldan değiştirme opsiyonuna da sahip. 4 tekerlekten EDL de standart olarak sunuluyor.

Touareg tüm bu mükemmel donanımları ile 45 derece eğimi çok rahat tırmanabilmekte. Şanzımanın düşük devire geçmesini otomatik olarak sağlayabilmek için sürücünün orta konsolda yer alan “ auto dif ” butonunu “Low” konuma getirmesi

yeterli. Bu noktada Touareg bir aksta çekiş kaybı olduğunda merkezi diferansiyel kilidi ile müdahale etmekte ve gereken gücü aktarmakta. Bunu manuel olarak yapmak da mümkün.

En ince detaya kadar mükemmellik :

Rampa tırmanırken kaymayı veya inerken hızlanmayı engellemek için otomatik olarak fren devreye girmekte ve böylece kazalara engel olunmakta.

Touareg – Çekiş sistemi

Touareg tamamı ile yepyeni bir dizayna sahip olan 4 tekerlekte bağımsız süspansiyon sistemine sahip. Bu sistem aracın hem arazide hem de yolda mükemmel sürüşünün temelini oluşturuyor.

Ön ve arka süspansiyonlarda çift salıncaklı bağımsız süpansiyonları ile 1655 mm ön ve 1670 mm arka iz genişliklerine sahip. Çelik süspansiyon özelliğine sahip modellerde taban yüksekliği 237 mm.

Çelik süspansiyon sistemi V6 da standart olarak sunuluyor. V6 da opsiyonel V10 da standart olarak da CDC havalı süspansiyon sistemi kullanılıyor. Bu sistem, sürekli kontrol edilen amortisör sertliği (CDC) ve otomatik yükseklik kontrolü ile mükemmel sürüş dinamiği oluşturuyor. Bu süspansiyon kullanılarak aracın taban yüksekliği 300 mm'ye kadar yükseltilebiliyor.

Havalı süspansiyon sistemi Phaetonda da kullanıldığı gibi yüksek konforun garantisi oluyor.

“Skyhook” sistemi ile amortisörler yol şartlarına göre otomatik sertliğini ayarlayarak, maksimum konforu sağlıyor. Ayrıca sürücü manuel olarak ta konfor veya spor süspansiyon sertliği opsiyonlarını seçebiliyor.

Aynı zamanda normal sürüş taban yüksekliği olan 215 mm, hıza bağımlı olarak 125 km/s üzerinde 190 mm'ye, 180 km/s hızın üzerinde de 180 mm'ye otomatik olarak düşüyor. Fakat sürücü manuel olarak ta yükseklik ayarlama opsiyonuna sahip. Bagaja yükün daha kolayca konulabilmesi için manuel olarak 160 mm'ye kadar taban yüksekliği düşürülebiliyor. Off-road kullanımlarda ise yine manuel olarak ister 215 mm'ye veya extra offroad durumlarında da 300 mm'ye kadar araç taban yüksekliği artırılabilir.

Bütün bunların yanısıra, ABS, EBD, ESP, MSR, fren asistanı, önde ve arkada havalandırmalı disk frenler Touareg'de standart olarak sunuluyor.

Touareg - 313 hp V10 TDI Türkiye paketi donanım listesi

- Kapı içi ve yan panellerde yumuşak deri parçaları - 12 volt soket (5 adet) - 6 hava yastığı (toplam) - Aşşap / deri vites kolu - Aşşap döşeme (ceviz) - Aktif karbon granüllü toz ve polen filtresi - Alüminyum jantlar 8 J X 18 “Fatboy” - Araca biniş ve iniş sırasında çevresel aydınlatma - Araç telefonu - Arka disk frenler - Arka sis farı - Aagaj aç bölmesi - Benzin miktarında artış - Bi-xenon far - Boya koruma - Cd değiştirici (arkada) - Comfort ön koltuklar - Dekoratif alüminyum/krom işlemeler - Deri döşeme - Deri kaplı ön kol dayama - Dört kollu deri direksiyon simidi - Elektrik ayarlı hafızalı ön koltuklar - Elektrikli bagaj kapağı - Elektrikli, ısıtılma, katlanabilir ve kendiliğinden kararan hafızalı yan aynalar - Elektronik amortisör kontrollü dört adet havalı süspansiyon - Ear yıkama - Gövde rengi yan aynalar - Hava kalite sensörü - Hız sabitleyici - Hıza duyarlı direksiyon sistemi (servotronic) - İç denetimli alarm - İçeriden açılabilen elektrikli arka bagaj ve benzin deposu kapağı - Isıtılmalı ön ve arka koltuklar - Isıtılmalı silecek suyu - ISOFIX çocuk koltuğu kancası - Kayak bölmesi - Kendiliğinden kararan iç dikiz aynası - Kısa far destekli çevresel aydınlatma (coming home) - Klimatronik (4 zone) - Konfor iç aydınlatma - Koyulaştırılmış ark ve arka yan camlar - Krom paketi (cam çerçeveleri, ön alt hava girişi, ızgara ve marşpiyeler) - Lastik basınç kontrol sistemi - Lastikler 255 / 55 R 18 - Motor bölümü aydınlatması - Motor soğutma - Otomatik far yükseklik ayarı - Ön disk frenler - Ön sis farları - Ön ve arka diferansiyel kilidi (manuel kontrol edilen) - Ön ve arka paspaslar - Ön ve arkada küllük - Ön ve arkada park mesafe sensörü - Pusula - Radyo delta ve tekli cd çalar - Renkli ön cam - Sürücü / yolcu ön ve yan hava yastıkları ve tavan hava yastıkları (toplam 6 adet) - Uzaktan kumandalı merkezi kilit - Üç noktadan bağlantılı, elektrik yükseklik ayarlı ve hafızalı ön emniyet kemerleri - Yağmur sensörü - Yedek lastik ve araç içinde kompresör - Yol bilgisayarı - Yükseklik ve derinlik ayarlı hafızalı direksiyon simidi - Yükseltilmiş kargo alanı

Touareg V6 220 hp Tiptronik Türkiye paketi donanım listesi

12 volt soket (5 adet) - Aşşap döşeme (ceviz) - Aşşap / deri vites kolu - Alüminyum jantlar 7 1/2J X 17 “Canyon” - Araca biniş ve iniş sırasında aydınlatma - Araç telefonu - Arka disk frenler - Arka sis fan - Bagaj aç bölmesi - Bi-xenon far - Cd değiştirici (arkada) - Deri döşeme - Deri kaplı ön kol dayama - Dört kollu deri direksiyon simidi - Elektrikli arka bagaj kapağı - Elektrikli, ısıtılma, katlanabilir, kendiliğinden kararan hafızalı yan aynalar - Elektronik amortisör kontrollü 4 adet havalı süspansiyon - Far yıkama - Gövde rengi yan aynalar - Hafızalı ve elektrik ayarlı ön koltuklar - Hız sabitleyici - Hıza duyarlı direksiyon sistemi - İç denetimli alarm - İçeriden açılabilen elektrikli arka bagaj ve benzin deposu kapağı - Isıtılmalı ön ve arka koltuklar -Isıtılmalı silecek suyu - ISOFIX çocuk koltuğu kancası - Kapılarda otomobile giriş aydınlatması - Kayak bölmesi - Kendiliğinden kararan iç dikiz aynası - Kısa far destekli çevresel aydınlatma (coming home) - Klimatronik (2 zone) - Koyulaştırılmış arka ve arka yan camlar - Lastikler 235/65 R 17 - Motor bölümü aydınlatması - Motor soğutma - Otomatik far yükseklik ayarı - Ön disk frenler - Ön sis farları - Ön ve arka diferansiyel kilidi (manuel kontrol edilen) - Ön ve arka paspaslar - Ön ve arkada küllük - Ön ve arkada park mesafe sensörü - Pusula - Radyo delta ve tekli cd çalar - Renkli ön cam - Sürücü / yolcu ön ve yan hava yastıkları ve tavan hava yastıkları (toplam 6 adet) - Uzaktan kumandalı merkezi kilit - Üç noktadan bağlantılı, elektrik yükseklik ayarlı ve hafızalı ön emniyet kemerleri - Yağmur sensörü - Yedek lastik ve araç içinde kompresör - Yol bilgisayarı - Yükseklik ayarlı ön koltuklar - Yükseklik ve derinlik ayarlı hafızalı direksiyon sistemi.

Volkswagen Touareg	4.2 lt. V8	2.5 lt R5	3.2 lt V6	5.0 lt V10
Motor				
Motor Tipi	8 silindir benzinli motor	5 silindir dizel motor	6 silindir benzinli motor	10 silindir dizel motor
Motor hacmi, lt/ cm 3	2/4/72	5/2/60	3,2 / 3.189	5,0 / 4.921
Çap/strok, mm.	84.5 / 93.00	81.0 / 95.50	84 / 95,9	81 / 95,5
Maks. güc, kw (bhp/DIN) dv/dk	228 (310) /6200	128 (174) /3500	162 (220) / 6.400	230 (313) / 3.750
Maks. tork, Nm dv/dk	410 /3000	400 /2000	305 / 3.200	750 / 2.000
Sıkıştırma Oranı	11	18-May	11,3	18,5
Karışım Sistemi	Elektronik yakıt enjeksiyonu	Dizel direkt enjeksiyon	Elektronik yakıt enjeksiyonu	Dizel direk enjeksiyon
Vites Kutusu	6 ileri otomatik+tiptonik	6ileri otomatik + tiptonik	6 ileri otomatik+tiptonik	6 ileri otomatik+tiptonik
Boyutlar				
Uzunluk, mm.	4754	4754	4.754	4.754
Genişlik, mm.	1928	1928	1.928	1.928
Yükseklik, mm.	1726	1726	1.726	1.703
İz genişliği, ön/arka, mm.	1649/1661	1653/1685	1.652 / 1.668	1.652 / 1.668
Yakıt tankı, lt	100	100	100	100
Dönme çapı, m.	11-Jun	11-Jun	11,6	11,6
Bagaj kapasitesi, lt	555/1570	555/1570	555 / 1.570	500 / 1.525
Boş ağırlık, kg.	2392	2510	2.189	2.449
Hızlanmalar				
0-100 km/s sn.	8-Jan	12-Sep	9,9	7,8
Maks. hız, km/s (Çelik/Havalı süspansiyon)	225	179	197 / 203	225
Yakıt tüketimi, lt/100 km (93/116/EG)				
Şehir içi	20-Mar	12-Sep	19,1	16,6
Şehir dışı	11-Jan	8-Apr	10,8	9,8
Genel	14-Aug	9-Sep	13,8	12,2
CO2 emisyonu, g/km			331	329
Dış Ölçüler				
Uzunluk,mm	4754	4754		
Genişlik,mm	1925	1925		
Yükseklik,mm	1703	1703		
Dingil mesafesi,mm	2855	2855		
İz genişliği ön/arka,mm	1653/1665	1653/1665		
Uç kısımlar, ön/arka,mm	926/973	926/973		
Jant ebadı	71/2 Jx17	71/2 Jx17		
Lastik ebadı	235/65 R 17	235/65 R 17		
Dönme çapı	11-Jun	11-Jun		
Bagaj bölümü				
Uzunluk,arka koltuk yukanda aşağıda,mm	982/1671	982/1678		
Genişlik maksimum, mm	1160	1160		
Yükseklik, mm	600	600		
Bagaj hami,lt	1570/555	1570/555		
Yakıt tankı kapasitesi,lt	100	100		
4x4				
Sığ sudan geçiş yüksekliği,mak.,mm	580*	580*		
Yokuşa giriş ve uzaklaşma açısı, mak.	33.2o/33.6o	33.2o/33.6o		
Taban yüksekliği, mak.	300*	300*		
Yokuş tırmanma açısı,mm	450	450		
Rampa açısı	27.20*	27.20*		
Eğim acısı	350	350		



En eğlenceli ve zorlu 4x4 sürüşü; Su geçişleri...

Derleyen: **Volkan Akkoç**
Makina Mühendisi

En eğlenceli ve zorlu 4x4 sürüşünü veren yerler su geçişleridir.

4x4, su altında gidebilen bir araç tipi değildir ve su geçirmezlik özeliği yoktur. Geçebileceğiniz maksimum su derinliği aracınızın tipine bağlı olarak değişiklik gösterir. Örneğin bir Subaru yükseltilmiş bir Hilux'un kapı eşiğinin ıslanmayacağı bir derinlikten geçirilebilir. Genel bir kural olarak, su derinliği tekerleklerinizin üst kısmını geçmemelidir. Deneyimsiz ve tam hazırlık yapmamış 4x4 sürücüler su geçişlerini denememelidir.

Bir su geçişine girmeden önce yapmanız gereken ilk şey çekme/kurtarma takımınızı diğer bagajlarınızın üstüne koymanızdır. Çünkü su geçişinin ortasında kaldığınızda yapmak isteyeceğiniz en son şey kurtarma takımlarınızı su altında veya diğer bagajlarınızın altında aramaktır.

Aracın hazırlanması

Herhangi bir su geçişini yapmadan önce yapmanız gereken şeylerden birisi de su içinden yürümektir. Eğer yürüyerek geçemiyorsanız araçla geçemezsiniz. Eğer su yürümenize olanak sağlamayacak şekilde hızlı akıyor ise araçla geçmek de güvenli değildir. Unutmayın, su aracınızın içine girmeden önce aracınız yüzmeye başlar. Sudan yürüyerek geçiyor iseniz ilk tekerleklerinizin üst kısmını geçmemelidir. Suyun ne kadar derin olduğunu incelerken dingillerinize, diferansiyelinize ve vites kutunuza soğuması için zaman tanıyın.

Diferansiyel hava delikleri

Sıcak bir dingil soğuk suya girdiğinde aniden soğur. Bu durum, dingil ve diferansiyel gövdesi içindeki hava basıncını düşürür ve diferansiyel hava deliklerinden içeri

hava çekilmesine neden olur. Diferansiyel hava deliklerinizi plastik bir boru ile şasinin üstüne doğru uzatmak (birçok Landcruiser ve Patrol modelinde standart bir özelliktir), su geçişleri için yapmak zorunda olduğunuz bir işlemdir. Eğer diferansiyel hava delikleriniz basıncı çok hızlı bir şekilde dengeleyemiyorsa hava basıncının farklı olması sebebiyle dingil contalarınızdan içeri su çekilebilir. Bu da uygun diferansiyel havalandırmasına sahip olsanız bile aracınızı soğutmak için neden beklemeniz gerektiğinin göstergesidir.

Hava girişi

Su ve motor birbirini pek sevmez, ve bunlar bir araya geldiğinde her zaman piston, valf ve krank mili deformasyonu görülür. Eğer bunun çok pahalı olduğunu düşünüyorsanız haklısınız. Bir aracın sudan geçme kabiliyeti hava girişinin yeri ile yakından ilgilidir.

Örneğin Toyota Hilux'un hava girişi farlarının hemen üzerindedir. Bu pozisyon motora soğuk havanın girmesi için ne kadar ideal ise suyun motora girme riski de o kadar fazladır. Asla, su derinliği hava giriş yüksekliğinden fazla ise o sudan geçmeye çalışmayın. Eğer su geçişlerini sıklıkla yapıyorsanız hava girişini tavan seviyesine çıkaran bir şnorkel takmak çok akıllıca olacaktır. Tabii bu da 4x4'ünüzü denizaltı gibi kullanabileceğiniz anlamına gelmez.

Motor bölgesinin korunması

Aracın ön kısmına bir tente germek, motor bölgesine su girişini en aza indirir. Bu bölgeye daha az su girmesi demek ateşleme sisteminizin o kadar güvenli olması demektir.

Dizel araçlar su geçişleri için genellikle daha uygundur, çünkü bilindiği gibi dizel araçlarda ateşleme sistemi bulunmaz. Ateşleme sistemindeki su gerçekte motorun

arızalanmasına sebep olmaz sadece motoru durdurur, fakat bir su geçişinin ortasında kaldığınızda bunun ne kadar büyük bir sorun olabileceğini sanırım hayal edebiliyorsunuz. Olur da böyle bir durumda kalırsanız araçtan çıkmak için kapıyı açmak yerine camdan çıkmayı tercih edin. Ateşleme sisteminizin ıslanmasını önlemek için önceden su önleyici sprey kullanmanız iyi olur.

Radyatör Fanı

Kaputun alt kısmına su tutmayan sprey uygularken radyatör fanının hangi tip olduğuna bakın. 4x4 araçların çoğunda motor yeteri kadar soğuk iken çalışmayan (sadece sıcaklık belli bir değeri geçince devreye giren) fanlar kullanılmaktadır. Motor kapalı iken fanı elle döndürmeye çalışın. Eğer fan kolayca döndürülebiliyorsa muhtemel bir sorun çıkmadan sudan geçebilirsiniz. Fakat eğer

el ile döndüremiyorsanız fanınız sabit tip demektir. Bu durumda fan kayışını çıkarmanız gereklidir. Eğer fan kayışını çıkarmazsanız motor bölgesine su girmesi ile birlikte fanınız bir pervane görevi görür ve su basıncı ile ileri doğru bükülerek radyatörünüzde güzel bir delik açabilir! Sanırım bu da sudan geçmeden önce önlem almak isteyebileceğiniz önemde bir sorun teşkil ediyor. Ayrıca fanınız radyatörü etkilemese bile özellikle benzinli araçlarda motorun üzerine su sıçratan bir alet olsun istemezsiniz.





Sudan yürüyerek geçmek

Suyun içinden yürüyerek geçerken yapılacak en iyi şey araçla geçmeyi planladığınız yoldan yürüyerek büyük kayalar veya daha önce geçen araçlardan kalan derin tekerlek izleri olup olmadığına bakmaktır. Böyle bir iz bulursanız bunun yerini işaretlemek çok akıllıca olacaktır. Çünkü bazı derin izler aracınızın aniden suyun içine doğru dalmasına ve suyun hava girişinden içeri girmesine sebep olabilir.

Sürüş Tekniği

İzleyeceğiniz yolu kafanızda canlandırdıktan veya çok daha iyisi yerleştirdiğiniz işaretlerle belirledikten sonra aracınızın tüm hazırlıkları bitmiştir ve artık sudan geçebilirsiniz. “Low range” seçeneğinde ikinci viteste 1500-2000 dev/dak ilerlemek için en uygun motor hızıdır. Sudan geçerken çok hızlı ilerlerseniz suyu her yere taşırsınız, fakat çok yavaş ilerlerseniz de motor bölgesine çok miktarda su girmesine sebep olursunuz. Bunun için en uygun hızda gitmek çok önemlidir. Herhangi bir problemle karşılaşırsanız debriyayı kullanmamanız gerekir, çünkü su içindeyken debriyaya basmanız halinde baskı plakası (baskı balata) ile volan arasına su girer ve bu da aracınızı istediğiniz gibi ilerletememenize sebep olur (baskı plakası volan üzerinde kayar).

Eğer tekerlekleriniz patinaja başlarsa gaza daha fazla basmamak çok önemlidir. Bu durumda gazdan ayağınızı yavaşça çekerek tekerleklerinizin tekrar çekiş kazanmasını sağlayın.

Motor durursa debriyaya basarak vitesi boşa alın ve motoru tekrar çalıştırın. Eğer şans

sizin yanınızda ise motor tekrar çalışır. İşte şimdi fan kayışını sökmüş olmanın avantajını yaşayacağınız an. Çünkü fan kayışı takılı olsaydı motor bölgesi sular altında kalırdı. Bu durumda yapılacak en iyi şey “low range” 1. viteste minimum debriyaj kullanımı ile sudan çıkıp gitmektir.

Sudan geçtikten sonraki bakım

Sudan diğer tarafa geçtikten sonra doğruca evin yolunu tutup suya ikinci bir şans vermeyeceksiniz değil mi? Dingil yükseliğinin üstündeki bir sudan geçmek, diferansiyel yağında su olup olmadığının kontrol edilmesini zorunlu kılar. Diferansiyel havalandırmanızı boru ile uzatmış dahi olsanız bunun kesinlikle %100 su geçirmezlik garantisi yoktur.

Diferansiyellerinizde su olup olmadığını kontrol etmek çok kolaydır. Su, yağdan daha ağır olduğundan diferansiyelin en alt noktasında toplanacaktır ve burada da bir boşaltma tapası bulunur. Aracınızın soğuması için biraz bekledikten sonra sadece boşaltma tapasının civatasını gevşetin ve çok az bir miktar diferansiyel yağını bir bardağa boşaltın. Eğer şanssızsanız ve su geliyorsa tüm yağı boşaltmanız gerekir. Diferansiyeli eski durumuna getirmek için yapılacak en iyi şey boşaltdıktan sonra hava tutarak su kalmamasını sağlamaktır. Ayrıca yağın beyazımsı bir renk alması da su varlığının bir göstergesidir ve bu durumda da yağ değiştirilmelidir.

Eğer siz de 4x4 kullanıcılarının birçoğu gibiyse muhtemelen eve gidene kadar yağı değiştiremeyeceksiniz, çünkü yanınızda ne yedek yağ ne de değiştirme pompası var. Eğer yağın içinde su olduğundan şüpheleniyorsanız diferansiyelinizi

boşaltma deliğinden yağ gelinceye kadar su boşaltmayı deneyebilirsiniz. Çok fazla yağ boşaltarak diferansiyelinizin yağlanamayacak duruma gelmemesine dikkat edin. Bu arada boşalttığınız yağı da çevreye dökmemeye dikkat edin. Daha sonra uygun bir şekilde atmak için bir kap içinde saklayın. İçine su girebilecek olan tek parça diferansiyel değildir. Vites kutusu, şanzıman ve motor yağınıza da su bulaşabilir. Fakat genellikle aracınız derin bir suda çalışmazken bunların gerçekleşme ihtimali vardır.

Aracınızın üzerinde bulunan vincin de sudan geçtikten sonra açılıp yağlandıktan sonra tekrar toplanması gereklidir. Vincler sudan geçtikten hemen sonra düzgün çalışabilir, fakat bu işlemi yapmazsanız 6 ay sonra vincinizden hayır beklemeyin.

Su geçişleri, çok maliyetli motor ve tahrik aksamı arızalarına yol açabileceğinden hafife alınmamalıdır. Fakat gerekli hazırlıklar yapıldıktan, doğru bir teknik uygulandıktan ve sudan geçtikten sonra da bakımı da tamamlarsanız, off-road sürüşünün en eğlenceli kısımlarından biri ile oldukça eğlenceli bir zaman geçirebilirsiniz.

Özet

Aracın Hazırlanması

- Derinliğini kontrol etmek için sudan yürüyerek geçin.
- Çok hızlı akan sudan geçmeyin.
- Görünmeyen engellerin yerini gösteren işaretler koyun.
- Aracın önüne tente gerin.
- Aracınız uygun fan tipine sahip değilse fan kayışını çıkarın.
- Distribütör ve buji kablolarına su önleyici sprey uygulayın.
- Kurtarma setini kullanıma hazır bir şekilde aracın en üstüne yerleştirin.

Sürüş Tekniği

- Emniyet kemerinizi çıkarın ve pencerelerinizi açın.
- “Low range” 2. vitesi kullanın (çoğu durumda).
- Bir yay dalgası yaratmak için sabit hızda ilerleyin.
- Debriyayı kullanmaktan kaçının
- Patinaj başlarsa gaza basmayın.
- Motor durursa debriyaj kullanmadan çalıştırmak için boşa alın. Düşük 1nci viteste kalkın.

Sudan Geçtikten Sonraki Bakım İşlemleri

- Eğer derinlik dingillerin üstünde ise diferansiyeli ve diğer parçaları kontrol edin.
- Eğer varsa vinci kontrol edin.



Beklentilerinizi_DEĞİŞTİRİN



SHIFT_expectations

YÜZBAŞIOĞLU Çifttehavuzlar Bağdat Cad. No: 207 Kadıköy-İstanbul
Tel: (216) 467 00 41 Faks: (216) 411 06 56 www.yuzbasiogluoto.com.tr

Servis: Kocayol Cad. Kozyatağı Sok. No: 3/B Bostancı - İstanbul Tel: (0216) 416 67 23 - 24 Faks: (0216) 445 53 77

“alternative camp”

engelsiz bir dünyaya açılan kapı...

...dünyanın “en büyük azınlığı” engelliler dünyasına
hoş geldiniz..!!

Ercan Tural



Ülkemizde resmi rakamlara göre 8 milyon engelli yaşıyor... durum dünya geneli açısından da pek farklı değil ; 500 milyon fiziksel ve zihinsel engeli olan insan demek... dünya ve avrupa nüfusunun ortalama % 11-13' ü engelli ya da başka deyişle farklı ihtiyaçları olan büyük bir “azınlık”..! ...engellilerin toplumsal yaşama tam ve eşit katılımı yaşamsal olduğu kadar anayasal bir zorunluluk. Temel insan hakları konusu, ülkemizin tümüyle sınıfta kaldığı bir konu..!

Bazı AT ülkelerinde engellilerin sosyal ve mesleki rehabilitasyonu için ayrılan payları ülkemizle kıyaslamak gerçek “özürlülüğün” nerede ve kimde olduğunu göstermeye yetiyor...

Danimarka.....	3800 \$
Portekiz.....	3400 \$
İngiltere.....	3000 \$
Almanya.....	7400 \$
Yunanistan.....	7100 \$
Türkiye.....	250 \$

.....rakamlar çok fazla yoruma yer bırakmıyor..! doğuştan ya da sonradan engelli iseniz toplumsal yaşamın ve hatta sıradan insanca bir dünyanın kapıları size kapanıyor...özel sağlık ve yaşam sigortanız olmadan yola çıkıyorsunuz...ve sonra okulların kapıları kapanıyor yüzünüze...ve bağlantılı olarak iş kapıları...okul ve eğitim olmayınca cahil bırakılıyorsunuz...cahil ve diplomasız olunca da üretimin dışında...





”üretmeyen insan yaşamıyordu”..!

Engelliler ve farklı ihtiyaç grubu olarak, sosyal gelişmelerin de dışındasınız. Tiyatrolar, sinemalar, eğlence yerleri, kütüphaneler, sergi salonları ve özellikle spor salonları ve yüzme havuzları mimari engelleri ve sizi yok sayan, ayırımcı tutumları ile kapılarını size kapatıyor...artık siz yoksunuz...! size yer yok bu toplumsal düzende....8 milyon olmanız sizi sadece “dünyanın en büyük azınlığı”na ekliyor... sadece bir rakamsınıztoplumsal yaşama eşit ve tam katılma hakkı olan birer birey, vatandaş ve insan değil...!!!!

.....eşit ve özgür yaşamak herkesin hakkı...!

engelsiz bir yaşam alanı olan “alternative camp” ta küçük bir kapı aralamaya çalışıyoruz unutulmuş bir dünyadan denizler dünyasına açılan ...yolculuğumuzun 97 yılında başlayan serüveni bizim için Cousteau belgesellerine uzanıyor.. oysa “okyanuslar dünyasının koruyucu babası” Jean Michel Cousteau , Fiji adalarında dünyanın değişik ülkelerinden gelen altı engelli dalgıcın sualtı dünyası ile ilk buluşmaları belgeselini çekerken benzer karelerin kısa bir süre sonra Akdeniz’de yaşanacağını bilemezdi... Cousteau engelli dalgıçlarla yaptığı dalışlar sonrasında “denizin iyileştirici ve

özgürleştirici gücü”nü keşfettik derken biz de anahtar cümlemizi bulmuştuk..!

“dalmak özgürlüktür..!”

’97 yılında uluslararası standartlarda engellilere yönelik ilk dalış kurslarını gönüllü olarak başlattık... Sualtı hekimliğinde yapılan özel dalgıç muayenelerini teorik dersler ve ön havuz çalışmaları izledi... Artık deniz olmak zamanı gelmişti ve önce Akdeniz olduk!..

Onlarca değişik engel grubundan arkadaşımız sualtı dünyasının büyüğü kapılarında geçip dalgıç oldular... tekerlekli sandalyelerin, koltuk değneklerinin ve beyaz bastonların hükmünü yitirdiği bir dünyaydı sualtı... Bir özgürlük ve eşitlik dünyası; yüksek kaldırımların, dik merdivenlerin, asansörsüz binaların olmadığı bir dünya..

...ve bu dünyanın yeni duraklarından biri:

ALTERNATIVE CAMP...Bodrum...

“Dalmak özgürlüktür” projemizin Akdeniz mavisinden, “alternetive camp”ın gökkuşağı renklerine... Gönüllü yolculuğumuzun ilk rotası...

Ege denizi yeni adresimiz...

5000 m² ağaçlarla ve çiçeklerle kaplı engelsiz bir yaşam alanı... Bütün engel gruplarının, gençliğin ve farklı ihtiyaçları olanların adresi... Tekerlekli sandalyeye uyumlu yollar, rampalar ve özel tuvaletler... Engellilere adapte edilmiş teknikleriyle her türlü spor... Basketbol, voleybol, yüzme, dalış, MTB, kano... Duvar tırmanışı,orienteering... Sertifikalı eğitim programları... Eğitimci yetiştirme kursları... Resim, müzik, ritim ve dans terapisi... Yabancı dil eğitimi... Temel bilgisayar ,ilk yardım ve sağlık eğitimi... Engelliler için depreme hazırlık... Outdoor aktiviteler... Denizcilik, denizde ve karada hayatta kalma kursları... İnternet cafe... Uluslararası gönüllüler... Üniversitelerin ilgili branşları için uygulamalı çalışma ortamı... ...ve tüm bunlardan ücretsiz yararlanma olanağı...

ALTERNATİVE CAMP engelliler ve tüm dezavantajlı gruplar için ücretsiz ve gönüllü hizmet temelinde kurulup Türkiye’nin dünya ve Avrupa vitrininde öncü ve örnek modeli...

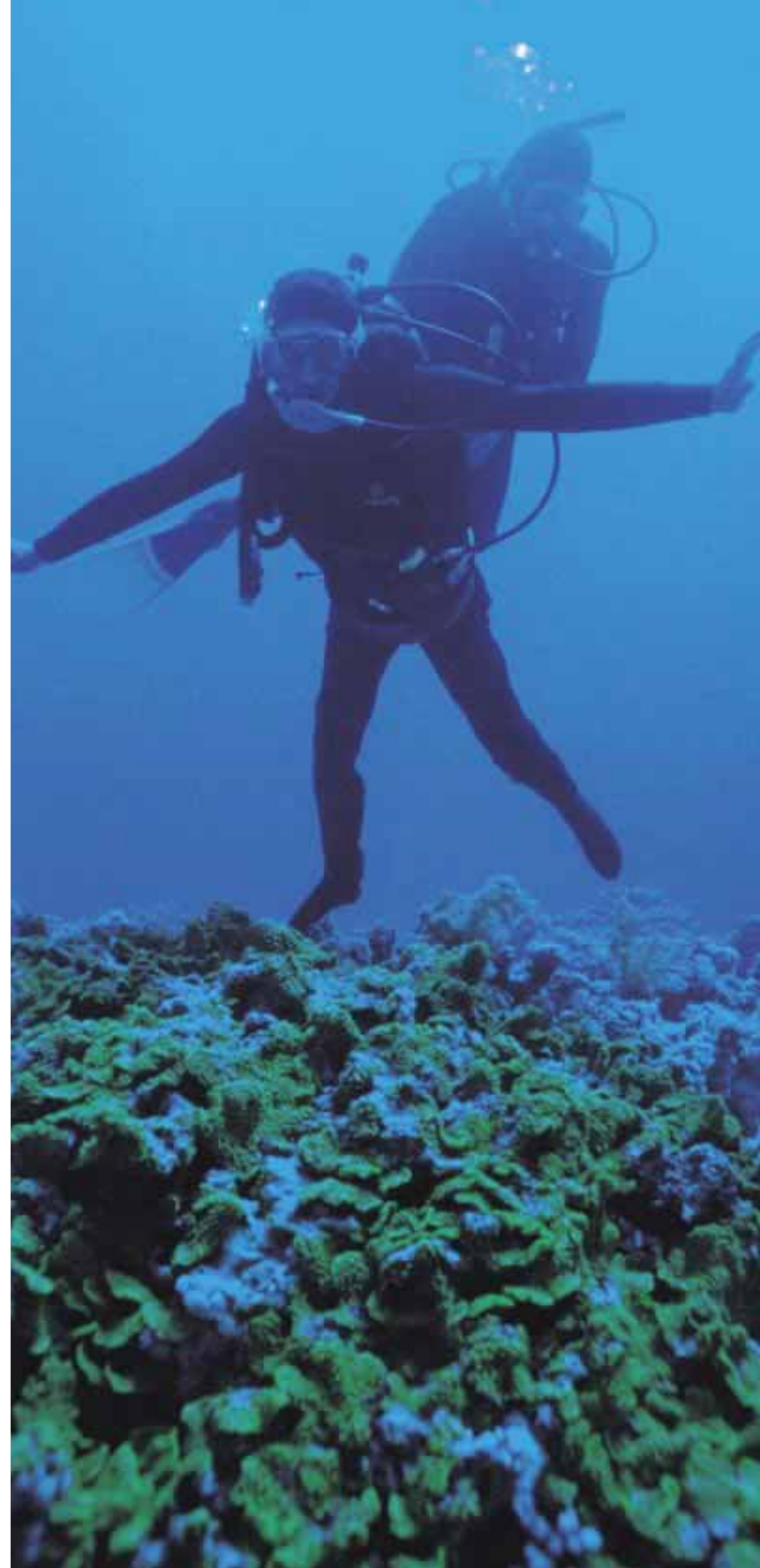
Spor, eğitim, tatil ve entegrasyon boyutunun vazgeçilmez adresi oldu. 2002-2003 sezonlarında ülkenin her bölgesinden toplam 600 engelli ve 200 gönüllü bu hizmetlerden yararlandı.

“bin millik yolculuk bir adımla başlar ...”

Onlar yürüyor; siz de katılın..! kampın gökkuşağı renkleriyle buluşmak için ileriye doğru basit bir adım atmanız yeterli...

“alternative camp”a hoşgeldiniz...!

www.alternativecamp.org



NISSAN X-TRAIL

*Kendi sınıfındaki
araçlar arasında
pasif güvenlik paketi
olarak
en üst seviyedeki
güvenliği
kullanıcıya sunuyor.*

İlk kez 2000 yılında Paris Motor Show'da konsept olarak sunulan X-TRAIL, 2001 yılında Japonya'da satışa sunuldu. Pratik hatlar taşıyan X-TRAIL, 21. Yüzyıl çizgilerini taşıyan kompakt bir SUV olarak adlandırılabilir. Bununla birlikte modern çizgiler taşıyan geniş iç mekan araca tüm yaşam tarzlarına uyabilen aktif ve çok yönlü bir görünüm kazandırıyor.

Araç hem dizaynı hem de kullanım kolaylığı sayesinde hafta içi iş, hafta sonu eğlence kavramlarının bir arada yaşanmasını sağlıyor. Araç kaya tırmanışından kayağa kadar pek çok sporun bire bir örtüşebileceği bir konsept taşımaktadır. Özellikle gençlerin ve kendini genç hissedenlerin tercihi olacak olan X-TRAIL 4x4 ile binek araç arasında yer alıyor.

X-TRAIL'de 1998 cc.'lik 140 beygir güç üreten 16 valf DOHC bir motor bulunuyor. 1440 kg. ağırlığında olan araç düz ve elektronik kontrollü otomatik vites seçeneklerine sahip. Dizel seçeneğininde bulunduğu araç ülkemize sadece otomatik vites, benzinli model seçeneği olarak tek versiyonla ithal ediliyor. X-TRAIL'de araç kullanıcılara çok değişik faydalı alanlar veya kullanımlar sunuyor. Örneğin aracın bagajında bulunan özel trim yerinden çıkartılabilir ve bu kullanım kolaylığı sayesinde kısmın yerinden çıkarılarak yıkanması ve temizlenmesi mümkün olabiliyor. Diğer bir özellik ise arka koltukların genişliği. Bu kısım 4 snowboard'ın kolaylıkla sığabileceği bir

alana sahip. Aracın radyo teyp kısmının sağ ve solunda yer alan bölmeler içine yerleştirilen meşrubat vs.. klimanın çalışmasına bağlı olarak soğuk veya sıcak olarak muhafaza edilebiliyor. Aracın diğer bir özelliğide kontrol paneli ve enstrumanların ön panelin tam ortasında yer alması.

X-Trail'de Nissan'ın halen Pathfinder LE ve Infiniti Qx4'da kullanmış olduğu ALL MODE 4x4 sistemi yer alıyor. Bu sistem sayesinde sadece bir düğme yardımı ile yol koşullarına göre sürücü üç sürüş pozisyonundan birini belirleyebiliyor: Auto, 2WD veya Lock (4 çeker). Auto pozisyonunda araç yol koşullarına göre otomatik olarak 4 çekere geçebiliyor veya yeniden 2 çeker pozisyonuna dönebiliyor. Sistemin kompaktlığı ve hafifliği sayesinde maksimum yakıt ekonomisi ve yüksek performans sağlanıyor.

Araçta kullanılan Zone Body (Kuşak gövde) yapısında araca kendi sınıfında çok yüksek bir güvenlik performansı kazandırıyor. Bununla birlikte aracın iç genişliği, konforu, manevra kabiliyeti, yükleme alanının genişliği ve performansı da aracın outdoor kişiliği ile uyum içinde.

Bir binek otomobil çevikliğinde performans gösteren, otomobil ile 4x4 arasında geçiş yaratan kompakt bir SUV. Aktif, ekstrem sporlardan hoşlanan, eğlenceli ve keyifli bir yaşam tarzına sahip her yaştan dışadönük kullanıcı kitlesini hedef alıyor.



X-TRAIL, Nissan'ın mükemmel yol tutuşu ve sürüş zevkinin yaşanacağı bir binek araç konforunun çok iyi derecede off-road kabiliyetine sahip ve yüksek teknoloji içeren unsurların bir araya getirilerek tasarlandığı bir araç konumunda.

(EBD – Elektronik Fren Dağılımı, ABS, Active Brake Limited Slip Differential, Traction Control) Elektronik kontrollü ALL-MODE 4x4 sistemi, (Aracın otomatik olarak 4 çekere geçişinin sağlanması) – ALL MODE 4x4 sistemine ek olarak araçta yer alan drive by wire sistemi ALL MODE 4x4 sistemi ile birlikte çalışarak ön tekerleklerdeki çekiş kaybının hissedilmesi durumunda güç elektronik olarak arka tekerleklerle iletilir. Elektronik sistemlerin kullanılmadığı diğer 4x4 araçlarda ise 4 çekere geçiş ancak yüzeyle olan kavrama tam olarak kesildiğinde gerçekleşmeye başlar. X-TRAIL ise yolun durumuna göre kötü yol koşullarına geçişi daha önceden hissederek daha önce 4x4'e geçiş ve dolayısı ile daha çabuk bir çekiş kabiliyeti sağlar. All-mode 4x4 sisteminde 4 çeker kontrölü

araç hızlandığında tekerlek hız sensörü ve diğer parametreler vasıtası ile sürüş şeklini kontrol eder. 4 çeker kontrollü yol koşullarına göre kavramaya elektrik gönderir. Kavrama, torku arka aksa iletir. Araçta yer alan bu kusursuz teknoloji sayesinde mükemmel bir sürüş zevki ve kullanım kolaylığı sürücünün hizmetindedir.

2000 cc. 16 valfli, 4 silindirli ve çok noktadan enjeksiyonlu benzinli motor.

Kendi sınıfındaki araçlar arasında pasif güvenlik paketi olarak en üst seviyedeki güvenliği kullanıcıya sunuyor.

Süspansiyonunda önde ve arkada kullanılan stabilizer, Fren destek sistemi, ABS, Çekiş sistemi (Traction Control), Elektronik Fren Dağılımı (EBD) ve ALL-MODE 4x4 sistemi ile tüm yol koşullarında aracın sürücü tarafından maksimum olarak kontrolünü sağlar. Ön ve arka frenlerin tamamı disktr. Frenler

ABS, EBD ve Nissan Fren Destek sistemleri ile kendi sınıfında en iyi durma mesafesini sağlar.

5 kapılı araçta ortaya çıkarılan geniş, modern ve kullanım rahatlığı bulunan iç mekan hem yolcular hem de taşınan valiz ve diğer ekipmanlar için geniş bir kullanım alanı sunuyor.

Yeni tasarım dashboard orta kısımda yer alarak tüm göstergelere ve ekipmanlara kolay erişim sağlarken, yerinden çıkarılabilen kargo paneli yıkanabilir özelliği ile diğer bir yenilik olarak karşımıza çıkıyor. Bu konfigürasyonu X-TRAIL için en dikkat çekici ve uygun yerleşim olarak seçtik. Bu yerleşim aynı zamanda konsept olarakta çok uyumluydu. Göstergelerin ortada yer alması hem sürücü hem de yolcular için eşit derecede erişim, kullanım rahatlığı ve bilgiye daha kolay ulaşım sağlıyor.

Alternatif Yakıt Teknolojilerinin Kullanımında Bir İlk Daha

“Nissan Japon Cosmo Oil firmasına ilk X-TRAIL FCV aracını kiraladı”

Nissan tarafından üretilen hidrojen yakıtlı X-TRAIL FCV (Fuel Cell Vehicle) Yokohama – Daikoku Hidrojen İstasyonunda düzenlenen bir törenle Cosmo Oil firmasına teslim edildi. Cosmo Oil alternatif araç enerji kaynakları ve özellikle hidrojen teknolojileri ve ekipmanları konusunda araştırmalar yapıyor. Konu ile ilgili geliştirme çalışmalarında kullanılacak olan X-TRAIL FCV aynı zamanda değişen müşteri ihtiyaçlarına karşılık gelebilecek olan enerji talepleri konularında da Cosmo Oil çalışmalarında kullanılacak.

Tüm bunların yanında Cosmo Oil esas olarak temiz ve doğa dostu enerji kaynaklarının geliştirilmesi ve çevre dostu yakıt teknolojileri konusunda da geniş araştırmalar içerisinde buluyor.

Nissan 2005 Yeşil Program çerçevesinde orta vadeli bir çevre koruma planı çerçevesinde 2002 yılından bu yana X-TRAIL FCV aracını Japonya da deniyor. İlgili çalışma Japon Kara, Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından da destek görüyor.

Bu yeni teknolojinin sağladığı olağanüstü yakıt tasarrufu ve sıfır emisyon potansiyeli, geleceğin en önemli güç kaynakları olacağı konusunda Nissan'ın en büyük güvencesi. X-TRAIL FCV 85 KW lik bir güç üretiyor. Aracın yakıt hücresi ile gidebileceği mesafe ise 350 kilometreden fazla. Araçta kullanılan kompakt ion lityum pil ve bir yakıt hücresi düzeneği araçta maksimum verim ve yakıt tasarrufunu sağlıyor. Yeni geliştiren kompakt ve ince tasarlanmış pil aynı zamanda, alışlagelmiş ve genelde kullanılan büyük hacim kaplayan kalın silindir şeklindeki pillerin yerini alarak araçtaki iç alanın daha verimli olarak kullanılmasını da sağlıyor.



NISSAN X-TRAIL'e Ödül...

X-TRAIL ikinci yıldır sınıfında en iyi araç ödülüne layık görüldü...

İngiltere'nin tanınmış otomotiv magazinlerinden AUTO EXPRESS, X-TRAIL'i sınıfının en iyi aracı seçti. “Best Recreational Vehicle” kategorisinde birinciliği alan X-TRAIL için ödül Nissan İngiltere Pazarlama Müdürü Simon Thomas'a Londra'da takdim edildi.

Auto Express Editörü David Johns yaptığı açıklamada “X-TRAIL yeni trend dış görünümü, kullanım rahatlığı ve performansın uyumlu şekilde bir araya geldiği araç, X-TRAIL bu sebeple 2003 yılında da ikinci kez ödüle layık görüldü.” şeklinde açıklamada bulundu.

Türkiye de 140 ps.'lik benzinli motor seçeneği ile 2002 yılında satışa sunulan X-TRAIL standart donanımında ABS, EBD, Brake Assist, otomatik dört çekir sistemi, sürücü ve yolcu hava yastıkları, yan hava yastıkları, immobilizer, yüksek stop lambası, otomatik klima, ön sis farları, elektrik kumandalı panoramik geniş sunroof, içecekler için soğuk/sıcak muhafaza, kolay çıkarılabilir ve temizlenebilir bagaj paneli yer almakta.

X-TRAIL tüm Avrupa'da en çok satan SUV ler arasında üçüncü sırada yer alıyor.



**ABS yok..! Hava Yastığı yok..!
Tavan yok..! Cam yok..!
amaaa...**

**Heyecan var,
özgürlük var,
macera var...**



Buggy, Avrupa ve Amerika'da çok yaygın olarak yapılan bir araba sporu. Türkiye'de buggy'yi profesyonel anlamda yapan ve kullanan çok az insan var. Onlardan biri de Ahmet Ahretlik.

Şile'de kendi kurduğu atölyesinde yaptığı buggy'ler ile adından söz ettiren Ahmet Ahretlik aynı zamanda motosiklet, off-road ve doğa sporlarıyla ilgilenen tam bir adrenalin tutkunu.

VW motoru ve VW şanzımanı dışında her parçayı atölyelerinde yapıyorlar. Yakıt olarak normal arabayla aynı oranda, yaklaşık 100 km. de 10 - 15 lt.civarında yakıt harcayan buggy'ler, yakıt düzeni ve mekanik yıpranma açısından binek otomobillerden çok daha avantajlı.

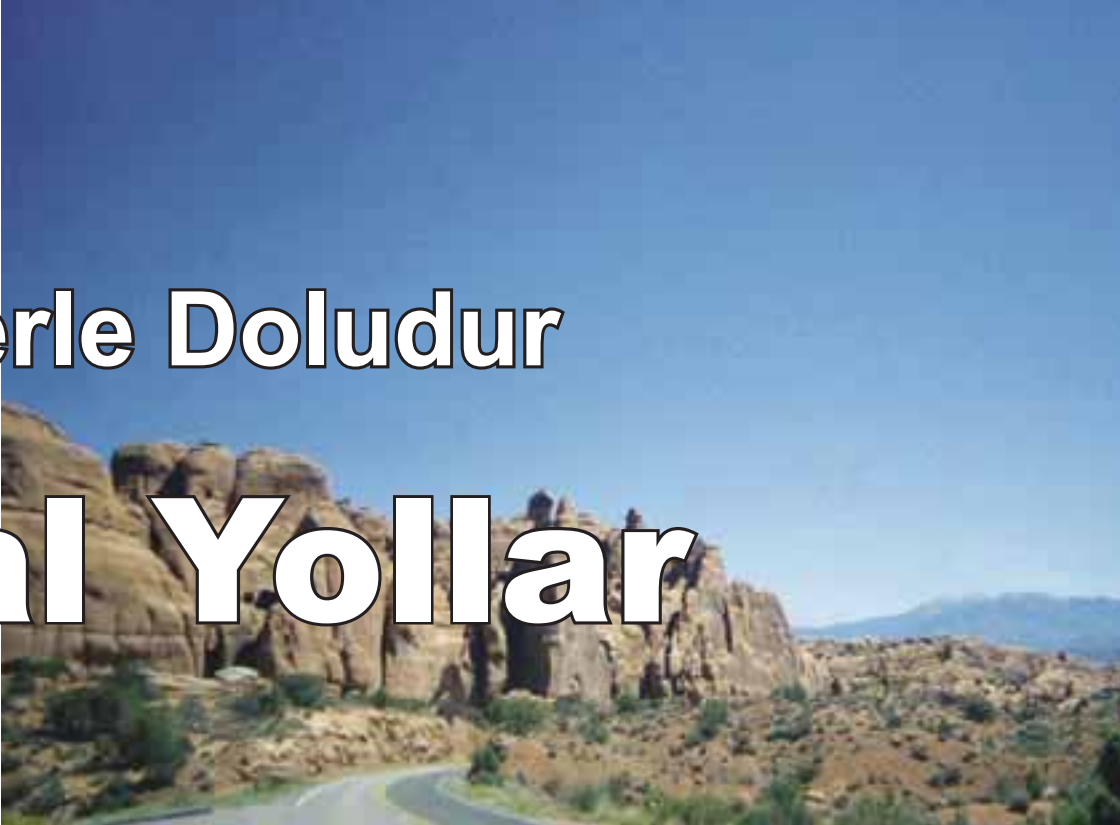
500 kg.'ı geçmeyen ağırlıkları, benzinli motorları ve çekme boru iskeletine sahip yapısıyla tam bir off-road aracı. Yerden yüksekliğinin normal araçlara göre

daha yüksek olması ve çabuk hızlanma kabiliyetiyle diğer off-road araçlarına göre üstünlük sağlayan bir yapıya sahip. Çelik çekme boru kafesi; virajları, atlanıp zıplanacak yerleri ve önünüze çıkabilecek her tür engeli güvenli ve keyifli bir şekilde geçmenizi sağlar.

Buggy'ye binmediyseniz, heyecan, özgürlük ve macera anlayışınızda mutlaka eksik bir taraf vardır.



Yollar Sürprizlerle Doludur Sanal Yollar



Yollar sürprizlerle doludur. Ve hayatımız bu yollarda geçer.

Yollar... Şehirli yollar, şehirleri birbirine bağlayan yollar, Asfalt yollar, stabilize yollar, köy yolları, orman yolları, dağ yolları, ufka kadar dümdüz yollar, kıvrım kıvrım virajlı yollar, tatile götüren yollar, işe giden yollar, çıkmaz yollar. İnsan yapısı yollar.

Ayşin Uysal

Günümüz bir yerde durmaktan çok bir yerlere gitmekle geçiyor ve günün sıradanlığını renklendirecek irili ufaklı sürprizler en çok yollarda karşımıza çıkıyor. Uzun zamandır görmediğiniz bir yüz yandaki arabadan gülümsüyor. Önünüze aniden zıplayan kırmızılı yeşilli bir topun arkasından hayatınızda rastladığınız en mavi gözlere sahip çocuk fırlıyor. Benzincide durup bir kahve içmeye karar veriyorsunuz ve hayatınızın aşkına rastlıyorsunuz. Doğal gaz kazısı olduğu için yolunuzu değiştiriyor ve bir ara sokakta daha önce görmediğiniz minik zümrüt yeşil bir park keşfediyorsunuz.

Ya da yol birdenbire bitiyor ve önünüze göz alabildiğince uzanan bir çilek tarlası çıkıyor.

Olamaz mı?

Bana oldu.

Başka şeyler de oldu bana yollarda. Bir gün önce geçtiğimde toprak olan yer, bir sonraki sefer göl oldu. Virajı döndüm önüme bir

geyik çıktı, temmuz ayında aracım diz boyu kara saplandı; sisin içinde burnumun ucunu görmeden ilerlerken sisten çıktım ve kendimi buluttan denizleri olan başka bir gezegende buldum; takip ettiğim yol birden ev boyunda zakkumlarla kaplandı ve etrafımızı pembe bir bulut gibi saran zakkumları keserek ilerledik; bir köşeyi döndüm ve karşıma ana tanrıçanın sunağı çıktı.

Ben yolda böyle şeylerle karşılaşmıyorum mu diyorsunuz. Olabilir. O zaman kullandığımız yollar farklıdır. Ben sürprizleri özlediğim zaman, etrafımda gerçekten farklı bir şey görmek istediğim zaman, nefes almanın dışında da yaşamak istediğim zaman farklı yollar kullanıyorum.

Sanal Yollar.

İnsanların inşa etmediği, doğa tarafından oluşturulan ve sadece siz bir araçla ilerlediğiniz için adına yol dediğiniz yeryüzü parçaları.

Nereden mi gidilir diyorsunuz? Sadece bir 4 çeker araç ve sıradanlıktan kaçmaya hazır bir zihin gerek size. Trafik işaretleri, yön tabelaları, minimum ve maksimum hız uyarıları, kaç kilometre kaldı levhası, hiçbirisi yok bu yollarda.

İki dev ağacın arasından geçip, ilk dereden sola sapacaksınız, kartala benzer kayanın yanından yukarı kıvrılıp, yabani kekik tarlalarının içinden geçeceksiniz, -bu arada derin derin nefes almayı ihmal etmeyin, kokunun bir zerresini bile harcamayın- Geniş otlaklarda mutlaka o günün nöbetçi koyunları otluyor olacak ve havada nereden geldiğini anlayamadığınız bir kaval sesi dolanacak. Kavalın ekosunu takip edin ve mevsimine göre mor çiçek ya da sarı rüya ya da buzlar prensesi, ya da altın yapraklar ya da sonsuz çayır ya da minik evler yaylalarına ulaşın.

Ya da isterseniz tamamen farklı bir yoldan çıkın. Unutmayın yol, sadece o an gitmek istediğiniz yönün adı.

Her yön farklı bir sürpriz saklıyor, hangisini seçerseniz bazılarını yitiriyorsunuz. Dereden geçmeye karar verdiğinizde köprünün yıkılmış olduğunu görürsünüz, tüm araçlar sudan geçer, ıslanır, birbirinizi ıslatır, kahkahadan kırılırsınız. Ama öbür yandan gitseydiniz, pırlıl pırlıl bir kaynağın başında size tarlasından kıpkırmızı, sulu domatesler ikram etmek için hazır bekleyen teyzeyi kaçırmazdınız.

Ulu çamin yanından çıkan yol, iki gün içinde kıştan yaza geçmenin şoku ile hafızasında ne kadar renk varsa hepsini alelacele ortaya döken ama zirvelerdeki karları yok etmeyi unutan yaylalara çıkar. Ulu çamin yanından aşağı inen yolda, farklı jeolojik devirlerden günümüze ısınlanmışa benzeyen mandaların aldırılmaz bakışları altında ilerlerken, uzaktan üstü yosunlu bir gölet sandığımız bembeyaz parıltının aslında bir papatya gölü olduğunu görürsünüz. Ulu çamin yanında kıpırdamadan durursanız, biri kar beyaz biri simsiyah iki

yabani at yelelerini güneşte sallaya sallaya yanınızdan dörtnal geçebilir. Gelin size bir öneri yapayım.

Bu hafta sonu sıradan bir program yapmaya karar verin. Bir kaç araç ve kafa dengi buluşup piknik yapmak için sözleşsin.

Bu sıradan programın tek sıra dışı yönü gideceğiniz yere varmak için seçtiğiniz yollar olsun. Ya da seçmediğiniz yollar.

Güzel sürprizler!





HONDA, CR-V 2.0

Teknik Özellik ve Donanım

DONANIM

- * Sürücü ve yolcu hava yastıkları
- * Yan hava yastıkları
- * ABS fren sistemi
- * Elektronik fren gücü dağıtımı (EBD)
- * Brake Assist (Fren takviyesi)
- * Polen filtreli otomatik klima
- * Alüminyum alaşımlı 16" jantlar
- * Elektrikli açılır cam tavan
- * Elektrik kumandalı ön ve arka camlar
- * Isıtmalı ve elektrikli dikiz aynaları
- * ISOFIX çocuk koltuğu sistemi
- * Tüm koltuklarda ayarlanabilir kafalıklar
- * Tüm koltuklarda 3 noktadan bağlantılı emniyet kemerleri
- * Ön ve arkada disk frenler
- * Ön ve arkada viraj denge çubukları
- * Aktif gergili ve yükseklik ayarlı ön emniyet kemerleri
- * Yükseklik ayarlı hidrolik direksiyon
- * Değişken kodlu immobilizer
- * VIN (Araç tanıtım numarası)
- * Uzaktan kumandalı merkezi kilit
- * İçeriden açılır yakıt deposu kapağı

- * Sürücü koltuğu yükseklik ayarı
- * Boyun zedelenme riskini azaltan ön koltuklar
- * Katlanabilir, kaydırılabilir ve yatırılabilir 60:40 arka koltuklar
- * Radyo/CD çalar
- * 4 adet hoparlör
- * Yolcu koltuğu altında çekmeli bölme
- * Micro tavan anteni
- * Önde ve arkada bardak tutucuları
- * Bagajda kanca, bagaj lambası ve 12V elektrik soketi
- * Bagajda portatif masa
- * Sürücü ve yolcu güneş siperliklerinde kapaklı aynalar
- * Gözlük Kabı
- * Koltuk arkalarında cepler
- * Gövde renginde aynalar ve kapı kolları
- * Arka cam sileceği
- * Gövde rengi sert stepne koruyucusu
- * Dış ısı göstergeli dijital kilometre sayacı
- * Önde çift harita lambaları
- * Bagaj örtüsü
- * Far yükseklik ayarı
- * Kapı ve bagaj açık uyarı sinyali
- * Ön ve arka koltuklarda kol dayama sistemi

TEKNİK ÖZELLİKLER

Model	2.0
Motor	Su soğutmalı, 4 zamanlı, DOHC i-VTEC, 16 supap, Enine yerleştirilmiş, 4 silindir
Yakıt sistemi	PGM-FI
Çap ve strok (mm)	86 x 86
Hacim (cc)	1998
Sıkıştırma oranı	9.8 :1
Maksimum güç	150 PS / 6500 rpm
Maksimum tork	192 Nm / 4000 rpm
Şanzıman	Otomatik 4 ileri, 1 geri, akıllı eğim sistemi (Grade Logic System)
Çekiş	4x4 Dual Pump sistemi, Gerçek zamanlı 4 tekerlekten çekiş
Frenler	
Ön	Hava soğutmalı disk, çapı 282 mm
Arka	Disk, çapı 282 mm
Süspansiyon	
Ön :	Top kontrol bağlantılı McPherson kol, helezon yay, gazlı amortisör, viraj denge çubuğu
Arka :	Reaktif bağlantılı çift salıncak, helezon yay, gazlı amortisör, viraj denge çubuğu

Ebatlar	
Uzunluk (mm)	4575
Genişlik (mm)	1780
Yükseklik (mm)	1710
Aks mesafesi (mm)	2630
Ön tekerlek izi (mm)	1540
Arka tekerlek izi (mm)	1555
Boş Ağırlık (kg)	1457
Lastikler	205/65 R16
Yakıt deposu (lt)	58
Bagaj hacmi (lt)	527 - 628
Maksimum sürat (km/s)	167
Hızlanma 0-100 km/s (sn)	11.8
Yakıt tüketimi (lt/100 km)*	
Şehir içi (lt)	12.2
Şehir dışı (lt)	7.6
Birleşik (lt)	9.3
*1999/100/EC ölçüm metoduna göre, ideal şartlarda elde edilen test değerleridir.	

HONDA, 4x4' de

CR-V ve HR-V ile

Yine Pazarın Lideri

4X4 pazarında Honda'nın CR-V ve HR-V modelleri liderliği bırakmıyor. Yılın ilk 4 ayında Honda 593 adet CR-V satışı gerçekleştirdi. Aynı dönemde ise 323 adet Honda HR-V satışı gerçekleşti. Dolayısı ile yılın ilk 4 ayında toplam 916 adetlik 4x4 araç satışı ile Honda yine bu pazardaki liderliğini pekiştirdi.

1998 yılından beri Türkiye'nin en çok tercih edilen ve satılan 4x4 aracı olan Honda CR-V motor performansı, iç hacmi ve yüksek ikinci

el değeri ile çeşitli profildeki alıcılara hitap edebiliyor. Pratik kullanım özellikleri, real time 4x4 otomatik olarak 4X4 e geçiş sistemi ile bayan kullanıcıların da gözdesi olan Honda CR-V' de 2,0 lt DOHC i-VTEC motor, 150 PS'lik motor gücüne rağmen şehir içi /şehir dışı birleşik yakıt tüketimi olarak sadece 9,3 lt benzin tüketiyor.

Sürücü ve yolcu hava yastıkları, Yan hava yastıkları, ABS fren sistemi, Elektronik fren gücü dağıtımı (EBD), Brake Assist, Polen

filtreli otomatik klima, alüminyum alaşımlı 16" jantlar, elektrikli açılır cam tavan, ısıtmalı ve elektrikli dikiz aynaları, ISOFIX çocuk koltuğu sistemi, ön ve arkada disk frenler ve bagajda portatif masa standart olarak sunuluyor.



**Kanatlarınızda sadece rüzgarın
sesi ile yolculuk ederken,
gökyüzünün eşsiz huzurunu
ve özgürlüğünü tatmak...**

Yamaç paraşütü ile mesafe uçuşu...

Yamaç paraşütünün adını duyan
herkesin hayali...

Yiğit Yıldırım

Çantanıza sığabilen 20 kg'lık "uçagınızla" bir tepeden havalanıp yüzlerce kilometre uçmak. Yükselen havanın yerini bulmak, en uygun rotayı seçmek, tekrar tekrar yükselen havayı yakalamak ve saatler süren uçuşunuzun sonunda belki de hedefe ulaşmak! Hem fiziksel bir mücadele, hem de bir stratejik düşünme yarışı.

Derginin bu ilk sayısında yamaç paraşütü ile uçmanın sadece eğimli tepelerden süzölmek anlamına gelmediğini anlatmak ve mesafe uçuşunu tanıtmak istiyorum. Ülkemizde yeni yeni yaygınlaşan mesafe uçuşu aslında yamaç paraşütünün ortaya çıkışından beri mevcut ve dünya rekoru şu an 437 km.

Ülkemizde de son üç dört yıldan beri mesafe uçuşları yapılıyor. Peki nedir mesafe uçuşu?

Termik:

Güneş ışınları yer yüzeyini ısıtır ve etrafındaki hava da ısınmış olur. Sıcak hava balonlarında olduğu gibi yoğunluğu azalan hava yükselmeye başlar. Bu yükseliş hızı çoğu zaman 3-4 m/s dolaylarındadır. Pilotların yapması gereken sadece termiği bulup içinde kartallar gibi dönerek yükselmektir. Termiklerin yükseldiği son nokta olan bulut tabanına kadar bu şekilde yükselmek mümkündür. Yani yerden 300 metre yükseklikte termik bulan bir pilot 10 dakika içerisinde yerden 2000 metre yüksekliğe ulaşmış olacaktır.



Mesafe uçuşu:

Termikler sayesinde yapılan uzun süreli uçuşlar bir süre sonra pilotlara yeterli gelmeyecektir. Artık yeni amaç yükseğe çıkmak değil, ileriye, bilinmeyene gitmektir. Termikler yardımıyla yükselen pilotun önünde zorlu bir karar vardır; doğru rota. Yeryüzü şekilleri, hava koşullarına göre süzülüşe geçen pilot bir sonraki termiği bulmak için sabırsızdır. Bulunan her termik tekrar yükselmek ve tekrar süzülme anlamına gelir ve bunun içindir ki 300-400 metre irtifada hala termik bulamamış bir pilot tedirgin olmaya başlar. Acaba bu günlük bu kadar mı?

3-5 saat süren mesafe uçuşları aynı zamanda fiziksel bir mücadeledir. Termiği en verimli şekilde kullanmaya çalışan pilot aynı anda havadaki değişimleri, diğer pilotları, coğrafyayı sürekli takip ettiği için uçuşuna yüksek düzeyde yoğunlaşır. Bu zihinsel

yoğunlaşma, soğuk ve su kaybı ile birlikte gerçekten yorucu boyuta ulaşabilir. Uçuşunuzu tamamladıktan sonra civar köylerdeki çocukların meraklı soruları arasında kanadınızı katlarken bu tatlı yorgunluk yerini başarma sevincine bırakmış olacaktır.

Mesafe Uçuşu Yarışmaları:

Görev komitesi tarafından günün koşullarına göre önceden belirlenmiş dönüş noktalarından 2-5 tanesi belirlenerek yarışma rotası oluşturulur. Yarışma pilotlarına kalan ise bu dönüş noktalarından geçip hedefe en kısa sürede varmaktır. Toplam mesafenin 50-100 km olduğu bu yarışmalarda görevi tamamlayıp hedefe ulaşmak bile büyük başarıdır.

Türkiye, sıra dağları ve iklimi nedeniyle yamaç paraşütüne ve özellikle mesafe uçuşlarına son derece uygundur. Ancak ülkemizde daha yeni tanınan bu sporda mesafe uçuşu çok fazla yapılmamaktadır. 2002 yılında mesafe uçuşuna ilgiyi arttırmak ve pilotların birbirleriyle deneyim paylaşımı yapmasını sağlamak için XC ligi 2002 düzenlendi. Dört ayaktan oluşan bu mesafe yarışmasında 45 km' lik görev uçuşları yapıldı. Bu sene de tekrarlanacak olan yarışmada asıl amaç amatör pilotların bir araya gelerek kalabalık uçmanın faydalarından yararlanmalarıdır.

Tüm hizmetlerimiz...



Kalitesiyle...

Club İremtur

- YURTIÇİ ve YURTDIŞI TATİL GEZİLERİ
- YURTDIŞI TURLARI • KÜLTÜR TURLARI
- FUAR GEZİLERİ • INCENTIVE



Club İREMTUR MERKEZ / HARBİYE Cumhuriyet Caddesi No.279 34373 İST. Tel : (0212) 231 31 71 - 231 20 51
Club İREMTUR ŞUBE / ŞAŞKINBAKKAL Bağdat Caddesi Erker Apt. No.368 Daire 13 Kat 2 Kadıköy İST. Tel: (0216) 360 65 65
Club İREMTUR ŞUBE / ATAÖY-Atrium Ataköy - 9/10 Mah. Atrium Çarşısı No.188 Ataköy İST. Tel: (0212) 661 97 00

KADIKÖY 338 31 91 KOZYATAĞI 464 84 88 ÇİFTEHAVUZLAR 355 70 20 FERİKÖY 247 36 00
LEVENT 284 74 63 BEŞİKTAŞ 236 77 07 TAKSİM 238 03 03

ANKARA/Kızılay 430 70 50 İZMİR/Alsancak 465 06 74 BURSA 220 84 84 SAKARYA 273 97 43
ESKİŞEHİR 230 29 90 KONYA 351 17 19 GEBZE 644 27 27 KOCAELİ 321 27 94 MERSİN 326 62 71 GAZİANTEP 323 70 50

“Motosiklete Binmek Bir Düşünce Biçimidir.”

Hakan Erman



Motosiklet denince aklınıza neler gelir? Kolay ulaşım, özgürlük, spor, adrenalin, tehlike, ekonomi, ayrıcalık, yaşama zevki, uzaklaşmak, cesaret... peki ya bir düşünce biçimi?

Bir ulaşım aracının nasıl olup da bu kadar çok çağrışım yapabildiğine şaşıyor insan. Bu çağrışımların bazıları da çelişiyor üstelik. Örneğin otomobile göre ekonomik bir araç olduğu halde “zengin işi” olarak görülebiliyor. Etrafınızda sizi koruyan bir kaporta olmadığından taşıdığınız risk ortadayken hızlı gitmesi bekleniyor. Bu beklenti ve kabullerin ne kadar güçlü, ne kadar yaygın olduğunu motosikletinizle halkın arasında durduğunuzda hemen keşfediyorsunuz. Birisi mutlaka atılıyor “abi bunlar kaç para şimdi?”, diğeri hemen soruyu tamamlıyor “kaç basıyor?”. Motosikletimin fiyatının ve son hızının vasat bir otomobil kadar olduğu bilgisiyle henüz kimseyi tatmin edemedim. Ancak imkanım olmuyor ki onlara anlatayım, yaşadığım özgürlüğü, harekete hakimiyeti, uyanık olmayı, doğayı hissetmeyi, başarı duygusunu. Anlatamayınca da haliyle yarı kaçık veya yarı “ecnebi” muamelesi görüyorum. Gerçi bu güzel bir ayrıcalık.

Bir kez gittiğiniz yerde hep hatırlanmak, özel ilgi, ve yardım görmek, insanlarla hızla kaynaşmak için iki teker üzerinde olmalısınız. Otomobildeyken etrafınızda ki hem fiziksel, hem de görülmez sınırlar motosiklette kayboluyor. Kapadokya yolunda, Kırşehir’de durakladığımızda, etrafımızı saran kalabalık bizi o kadar yakından incelemeye almıştı ki, birisi, “valla bunlarla düşsen de bir şey olmaz” savını kanıtlamak için montuma vurmakta bir sakınca görmüyordu.

Motosiklet, “köy kahvesi testinden” de başarı ile geçer. Önünde durun, güzel bir selam verin ve bütün köyle tanışıp orada yıllardır yaşıyormuş gibi hissedin.

Çevre ile bağlantınızın kopmaması motosiklete binmeyi özel yapıyor. Güzel bir bahar günü yaptığımız gezide, bize otomobilleriyle eşlik eden dostlarımıza, yolda duyduğumuz güzel kokuları, hava değişimlerini tarif edememiştik bir türlü. Zira biz yol bitmesin isterken, onlar klima, polen filtresi ve müzik sistemli bir ortamda bir an önce varmayı bekliyordardı.



Peki madem bu kadar müthiş bir şey motosiklete binmek, neden ezici bir çoğunluk dört tekerleği tercih ediyor? En başta, her ne kadar uzak doğu ve Akdeniz ülkelerinde “ezici çoğunluktan” bahsedilemezse de, marjinal olmak motosikletçinin özelliğidir. O yüzden, birdenbire herkesin otomobillerinden vazgeçmelerini biz motosiklet binicileri pek de istemezdik herhalde.

Kabul etmeli ki, yüksek sesle pek konuşulmayan “motosikletin tehlikesi” konusu, bu müthiş oyuncuların arkasında kötü bir fon gibi duruyor. Sorunlarından gazı açarak kaçmaya çalışan, sınırlarını caddelerde arayan ve bunlar için her riske girenler bir yana, ortalama bir binicinin bile büyük bir kaza geçirme olasılığı otomobil sürücülerine göre kat kat fazla. Duymak ve dile getirmek sevimsiz de olsa, motosiklete binen ve binmeyi düşünenlerin bu gerçeğin bilincinde olması gerekir. Bu bilinç bizi bir yol ayrımına getirecektir 1- Bu sevdadan vazgeçmek 2- Umursamamak (kendi düşen ağlamaz) 3- Bilinçlenmek ve riski azaltmak

Motosiklet ve Bilinç

Olur da son seçeneği seçer ve bilinçli bir binici olmaya karar verirsiniz, motosiklet zevkinin yeni bir boyutuyla tanışacaksınız. Motosikletin fiziği, yolun ve etrafınızdaki trafiğin sürekli değişimi ile baş etmek zevkli bir oyun olur. Mükemmel binici olmak, Kaf Dağı gibi ulaşılması zor ama cazip bir hedeftir artık. Bilinçlenmek, paradoksal gibi gözükse de, ne kadar az şey bildiğini öğretir insana. Bilinç sizi dinginleştirir, öğrenmeyi devamlı bir zevk haline getirir.

Bu felsefe, aldığınız riskleri kabul edilebilir düzeye indirebilir, aldığınız zevki arttırıp hayat boyu sürmesini sağlayabilir. Hatta belki siz de bazılarımız gibi motosikletinizin üzerine şunları yazarsınız: “Motosiklete Binmek bir Düşünce Biçimidir”.

Sürücü Kıyafetleri ve Ekipmanlarında 2004 Yenilikleri

BMW Motorrad Sürücü Kıyafetleri

BMW 1970'lerin sonlarında motosiklet kullanıcıları için kıyafetler üretmeye başladı. Sürücü ekipmanlarının ilk ürünü, entegre bir kasktı.

1981'de BMW dünyanın ilk katlama mekanizmalı kaskını geliştirdi. Bu kask artık BMW sürücü kıyafet ve ekipman serisinin ayrılmaz bir parçası oldu. Bugüne dek bu kasklardan 1.000.050 adet satıldı (en son modeli BMW Motorrad System 4 EVO). BMW Motorrad bu kaskın yanı sıra üç tür kask daha sunuyor: Entegre, Jet ve Cruiser. Bu kaskların hepsi de kendi sınıflarında büyük başarı kazandı ve toplam sürücü kıyafeti cirosunun yüzde 26'sına sahip oldu.

BMW 1986'da motosiklet kullanıcıları için ilk Goretex kıyafeti piyasaya sundu. O dönemde motosiklet kıyafetleri alanında bu ürünün dünyada hiçbir benzeri yoktu. Ardından 1993'te su geçirmez deriden Monaco isimli kıyafet yaratıldı. Bu kıyafetin en büyük özelliği, tamamen BMW'nin geliştirdiği özel bir işlem sayesinde, derinin gözeneklerinin su emilimini yüzde 10'a kadar düşürecek şekilde daraltılması ama bu sırada derinin nefes alma niteliğinin kaybolmaması. Atlantis adlı kıyafetin dördüncü nesli olan Atlantis 3 Pro da 2004 yılında piyasaya sunuldu. Bu kıyafet, işlevsellik ve ayrıcalıklığa önem veren talepkar motosiklet kullanıcıları için ideal bir yol arkadaşı olacak.

1999'dan bu yana BMW Motorrad ürettiği bütün sürücü kıyafet ve ekipmanlarında C.A.R.E. konseptini (Concept of Advanced Rider Equipment / Gelişmiş Sürücü Ekipmanları Konsepti) gözetiyor. Bu konseptin temelinde güvenlik, hava koşullarına direnç ve iklim dengesi, rahatlık, işlevsellik, kalite ve dayanıklılık yer alıyor. Bu konsept, hazırlanmakta olan sürücü kıyafet ve ekipmanlarında en katı standartların uygulanmasını gerektiriyor. BMW Motorrad sürücü kıyafeti ve ekipmanları, C.A.R.E. konseptinin gerekliliklerini yerine getirmenin yanı sıra, tasarım, renk ve tarz açısından da en yüksek standartlara uyuyor.

InoTex (aşınmaya dayanıklı, denim görünümlü karışık materyellerden bir kumaş), Technoloden (yün ve yırtılmaya dayanıklı poliamid karışımı), Armacor (Kevlar, Cordura ve Goretex içeren üç katmanlı ve yırtılmaya dayanıklı kumaş) gibi yenilikler de motosiklet kullanmanın daha güvenli ve daha rahat olmasını sağlıyor.

Bu konudaki en yeni gelişme de "TFL Soğutma Sistemi" teknolojisi. Bu yeni deri türü güneş ışınlarını yansıtıyor ve böylece işlenmemiş deriye oranla daha az ısı emiyor.

BMW Motorrad sürücü kıyafet ve ekipmanları serisinin bazı ürünleri 40 farklı bedene kadar üretiliyor ve özellikle kadın sürücüler için tasarlanmış stiller sunuyor. Sürücünün boyuna göre ayarlanabilen diz koruyucuları ve motosikletin boyasının çizilmesini önleyen yumuşak düğmeler gibi akıllıca ayrıntılar, sürücü kıyafet ve ekipmanlarını tasarlayanların yarattıkları ürünlere verdikleri önemi kanıtıyor. Mont ve pantolonların birbirine fermuarla bağlanması sayesinde BMW Motorrad kıyafetlerini kullananlar farklı giyim seçeneklerine kavuşuyor. Bu özellik ayrıca hemen hemen bütün mont ve pantolonların da birbirleriyle kombine edilerek giyilebilmesini sağlıyor. Bir adaptör parça kullanılarak daha eski ürünleri de aynı şekilde birleştirmek mümkün. Bu sayısız seçenek olanağı motosiklet kıyafetlerinde benzersiz bir özellik.

Kadınlar tarafından
kadınlar için yaratıldı:

BMW Motorrad Belice kadın kıyafeti

Kadın tasarımcılar ve ürün geliştiriciler, tasarım, renk, malzeme ve biçim açısından kadın motosiklet sürücülerinin özel ihtiyaçlarına yanıt verebilecek özel bir kıyafet yarattı. Bu kıyafet gri/mavi/sarı renk kombinasyonu, açık renk astarı ve koyu mavi pantolonuyla son derece dişi bir görünüm sağlıyor. Dış ceketin yanı sıra su ve rüzgar geçirmeyen bir iç tabaka ve sıcak tutan yünlü iç ceket bulunuyor.

Ceketin en çarpıcı özelliği "soğan" prensibine dayanıyor olması: Hava sıcaklığına ve kişisel tercihlere göre kadın motosikletçi kıyafetin bu parçalarını bir arada ya da ayrı ayrı kullanabiliyor. Üst

tabakada kullanılan malzeme aşınmaya karşı yüzde 100 dirençli poliamidden yapılıyor ve "pic-a-pic" adı verilen noktalı kumaşla son derece kaliteli bir görünüm sunuyor. Yakanın içindeki yumuşak yünlü kumaş ve dışındaki kaliteli sentetik deri, kadın sürücülerin kendilerini çok daha iyi hissetmelerini sağlıyor.

Belice pantolonun kalça kısmında kullanılan darbeye ve yırtılmaya dirençli Kevlar-Stretch kumaş maksimum hareket serbestliği kazandırıyor. Diz bölgesindeki stretch kumaş da aynı rahatlığı sağlıyor. Kıyafetle birlikte, pantolonun içine giyilebilecek bir astar da takımın bir parçası olarak sunuluyor.

New Denim:

Denim-görünüşlü rahat motosiklet kıyafeti

Normalde denim kumaşlar ile motosiklet bir arada düşünülemez. Fakat aşınmayan ve yırtılmayan InoTex malzemesi sayesinde kot kumaştan yapılmış kıyafetlerle motosiklete binmek de artık güvenli. BMW yün, lıkra ve Kevlar karışımı olan ileri teknoloji ürünü bu kumaşı 1997’de yarattı ve böylece denim kıyafetler üretmeye başladı. BMW Motorrad New Denim ile 2004 motosiklet sezonunda bu başarılı ürünün üçüncü neslini piyasaya sürdü.

Bir önceki Black Denim modelin tersine “kullanılmış” görüntüsü veren New Denim, farklı renkler de sunuyor. Birçok müşterinin talebi üzerine deri yalnızca mont yakasında, kol manşetlerinde, belde ve omuz kısmında kullanılıyor. New Denim’de BMW CE sırt koruyucu da standart bir özellik olarak yer alıyor.

Bunun dışında New Denim önceki modelle aynı özellikleri gösteriyor: Dört dış cep, üst kol havalandırması, dizler, dirsekler ve omuzlar için çıkarılabilir Pro Safe CE koruyucular (diz koruyucularda üç yönlü yükseklik ayarlama olanağı) ve ayarlanabilir kalça koruyucular için cepler. Pantolonlarda klasik beş cepli kesim kullanılıyor.

Tourance: İyi bir başlangıç için

Tourance, ilk kez bir motosiklet kıyafeti satın alanlar da dahil olmak üzere tüm müşterilerin en gözde kıyafetlerinden biri. Modası geçmeyen tasarımı, yüksek fonksiyonelliği ve BMW kalite standartlarının makul bir fiyatla sunulması, Tourance’ı, ilk kez motosiklet kıyafeti satın alacak olanlar için cazip hale getiriyor.

Voyager 2’nin yerini alan bu kıyafet pürüzsüz Cordura kumaşından üretiliyor. Pantolon ve montun düşme halinde en fazla zarar gören kısımları, aşınmaya karşı dirençli Cordura kumaşı ve kareli RipStop stiliyle daha da güçlendiriliyor. Dış kumaş ile astar arasında Venturi iklim tabakasının bulunması sayesinde kıyafet su ve rüzgar geçirmiyor ve nefes alıyor. Montun içindeki çıkarılabilir termo-astar, farklı sıcaklıklarda da giyilebilmesini sağlıyor.

Montun genişliği kolları ve belden ayarlanabiliyor. Yakanın yünlü iç kısmı yumuşak bir his yaratıyor. Üst kol bölümü ve sırtın üst kısmı, görünürlüğü artması için yüksek kaliteli yansıtıcı malzemeden yapılıyor.

Üç adet dış cep bol miktarda yer kazandırıyor. Ayrıca iç kısımdaki geniş cep ve su geçirilmeyen iç cep el çantası, cüzdan ya da diğer küçük eşyalar için ideal.

Tourance montta BMW CE sırt koruyucu standart bir özellik. Ayrıca omuz ve dirsekler için de CE koruyucular bulunuyor. Pantolondaki CE koruyucular dizlerden ayarlanabiliyor ve kalça koruyucular da aynı şekilde ayarlanabiliyor.

Sizinle birlikte büyüyen giysi: BMW Motorrad çocuk kıyafeti Stoke

Stoke, akıllı fermuar sistemi sayesinde dört santimetreye kadar uzayabilen kol ve bacakları sayesinde birkaç yıl boyunca giyilebiliyor. Bu çocuk kıyafeti, diğer ürün özelliklerinin yanı sıra işlevselliğe de sahip: Sağlam ve son derece esnek polyester kumaşı ve dış yüzey ile astar arasına yerleştirilmiş, iklime uyumlu tabaka sayesinde, çocukların motosiklet dışındaki tüm spor ve boş zaman etkinlikleri için de uygun. Çocuklar için özel olarak üretilen; boyu ayarlanabilen; omuz, dirsek ve dizlere ProSafe Kid darbe emiciler yerleştirilen Stoke ile anne-babalar çocuklarını gönül

rahatlığıyla buz pateni, bisiklet ya da kayağa gönderebilecekler. Giyside ayrıca sırt koruyucu ve düşme halinde riskli olabilecek bölgelerde çift katman bulunuyor. Mavi/kırmızı mont ve mavi pantolondan oluşan çarpıcı renkleriyle bu kıyafet günümüzün rahat ve spor giyim modasını yansıtıyor. Stoke’un ceketinde iki dış cep ve su geçirmez bir iç cep yer alıyor; ayrı da giyilebilen pantolonda ise çıkarılabilir pantolon askıları ve iki yan cep bulunuyor.

3. Deri ürünler

Black Leather: “cool” olanlar için

“TFL Cool System” adlı yenilik motosiklet kıyafetleri dünyasını fethediyor. İsviçreli TFL şirketi ile birlikte geliştirilen bu teknoloji, ilk olarak BMW Motorrad’ın motosiklet kullanıcıları için deri kıyafetlerinde kullanıldı.

Üretim sürecinde fizik kurallarının dikkate alındığı bu deri, tayf yansıtması yöntemiyle güneş ışığını kıyafetten uzak tutuyor. Uygulamada bunun anlamı, deri kıyafetin yüzeyinin 25 derece daha az ısı çekmesi. Böylece rahatlık ve aktif güvenlik açısından büyük bir gelişme kaydediliyor.

Çamaşır makinesinde yıkanabilen ve 1.1-1.2 mm kalınlıkta inek derisinden üretilen Black Leather tipik bir motosikletçi kıyafeti. Beş cepli tarzıyla ağırbaşlı bir görüntü sergileyen Black Leather günlük olarak da giyilebilecek bir kıyafet.

Cekette dört dış cep, iki iç cep ve kol ağızlarında havalandırma fermuarları bulunuyor. Diğer güvenlik özellikleri ise omuzlar, dirsekler ve sırt için CE koruyucular ve yüksekliği ayarlanabilir diz koruyucuları. Pantolonlarda da opsiyonel kalça koruyucu için cep bulunuyor.

Atlantis 3 Pro: Klasik BMW Motorrad deri kıyafeti

Üçüncü nesil antrasit deri kıyafet Atlantis 3 Pro, 2004 motosiklet sezonunda satışa sunuluyor. Atlantis 3 Pro, 1995 yılında piyasaya sunulduktan sonra klasik ve zarif tasarımının yanı sıra özellikle de işlevselliği sayesinde motosiklet tutkunlarının en beğendiği kıyafetlerden biri oldu.

Ekolojik açıdan onaylı, 1.2-1.4 mm kalınlıktaki nubuk deri suya karşı işlemden geçiriliyor. BMW tarafından geliştirilen bu

işlem derinin gözeneklerini, su emilimini yüzde 10’a kadar düşürürken nefes almayı da engellemeyecek şekilde daraltıyor. Böylece bu deri kıyafet asla su geçirmiyor. Atlantis 3 Pro’nun en yeni özelliği, omuz gerilme bölgesinin su geçirmemesi. Kolların üstündeki havalandırma bölmelerinde de yeni, suya dirençli fermuarlar kullanılıyor. Atlantis 3 Pro’da BMW CE sırt koruyucu da bulunuyor.

Atlantis 3 Pro, önceki nesil kıyafetlerin diğer bütün ürün özelliklerini sunuyor. Bu özellikler yakada, omuzlarda, sırtta, kol ağızlarında ve belde stretch kumaşların kullanılmasıdır. Pantolonda da diz ve kalça bölgesinde aynı özellik bulunuyor. Pro Safe CE koruyucuları omuzlarda, dirseklerde ve dizlerde (üç-yönlü ayarlanabilir) yer alıyor.



Atlantis 3 Pro montta iki iç cebin yanı sıra iki de fermuarlı dış cep bulunuyor. Montun üzerine işlenen Motoman grafikleri son derece çekici görünüyor.

Pantolonun bel kısmında zimbalar, ayarlanabilir Velcro kopça ve pantolon askısı takmak için deri ilmekler bulunuyor. Baldır genişliği bir fermuarla ve fazladan bir Velcro kopçayla ayarlanabiliyor.

Goretex astar eklenebilen Atlantis 3 Pro iki parçalı kıyafet, gezmeyi seven motosikletçilerin tüm isteklerini karşılıyor.

4. Kasklar

Entegre kaskların en hafifi: BMW Motorrad SportIntegral Carbon kask

Bu kask yalnızca 999 gram... SportIntegral Carbon kask inanılmayacak kadar hafif. Karbon lifi ve Kevlar’dan üretilen bu el yapımı kask, piyasadaki benzer ürünlerin en hafifi. Bu kask, bu yılki BMW Motorrad BoxerCup’ta

kullanılan prototipiyle, spor kullanıma uygunluğunu kanıtlıyor. MotoGP, Endurance ve British National Superbike dünya şampiyonalarının birer parçası olan sekiz ayrı Avrupa yarışında altı motosiklet sürücüsü bu kaskları kullandı ve mükemmel performansından yararlanma olanağını elde etti; Kaskın arka kenarının yüksek kesimi, sportif kullanımda optimum hareket serbestliği sağlıyor. Kask, aerodinamiği ve geniş görüş alanıyla, yarışın gerekliliklerini

5. İç giyim

Wizard: Entegre kapüşonlu uzun kollu üst giyim

Wizard uzun kollu polyester üst giyim, her motosikletçinin kullanabileceği bir giysi. Yaka kısmındaki kapüşon baş ile gövde arasındaki bölgeyi tamamen kapatıyor ve böylece atkı ya da boyun ısıtıcısı kullanma ihtiyacını ortadan kaldırıyor.

kısa kollu “Summer kurz” da artık piyasadaki yerini alıyor.

Omuzları dikişsiz ve vücuda oturan bir üst ile şorttan oluşan Summer kurz, hem motosiklet kıyafetlerinin hem de günlük kıyafetlerin içine rahatlıkla giyilebiliyor. Takımın yan tarafında, ana renge kontrast renkte file görünümlü bölümler bulunuyor.

motosiklet dünyasında ilk kez BMW Motorrad'da kullanılıyor. Yıllar boyunca biodinamik ve biomekanik süreçleri göz önüne alarak gerçekleştirilen spor kazaları araştırmaları, artık motosiklet sürücülerinin güvenliği için kullanılıyor. Biomex-koruma teknolojisinin mantığı basit: Dizler kıvrıldığı zaman, botun diz bölgesi vücuda doğru kıvrılıyor ve botun dik eksenine ters hareket ediyor. Bunun sonucunda bilek bölgesinde kıvrımlar oluşuyor. Transition'da bu denge

uyuyor ve profesyonel sürücüler tarafından da kullanılabiliyor.

7. Eldivenler

ProWinter Eldiven: Kışa hazırlanın

ProWinter eldivenler sıcak ve rahat. Eldivenin üst kısmı Cordura'dan; iç kısım da çift-katmanlı, elin şeklini koruyan köpük yastıklı keçi derisinden yapılmış. Son derece yumuşak mikro-lifli yastıkların yalıtım etkisi

8. Aksesuarlar

Function Sırt çantası: Yer kazanmak için

Bir BMW Motorrad kask, çantanın katlanabilir bölmesine rahatlıkla sığıyor ve sırt çantasının kapasitesi 22 litreden 33 litreye çıkıyor.

Çantanın dış yüzeyi, hava koşullarına dirençli ve benzine dayanıklı naylondan yapılmış. Function'ın iç kısmında, % 100 su geçirmezlik sağlayan sıkı dikişler yer alıyor.



karşılıyor. Çizilmelere dayanıklı ve buğulanmayan ön kısma koruyucu tabaka yapıştırılabilir. Yarışlarda alışıldığı gibi, kask çift-D halkayla çenenin altından bağlanıyor.

Şeffaf boya tabakası, kaskın dış kısmındaki son derece hafif karbon liflerini görünür kılıyor. Havalandırma girişi ve spoyle mat siyah renkte. Alın kısmındaki havalandırma son derece etkili; hava çıkışı negatif basınç yoluyla sağlandığı için, daha fazla hava akımı elde ediliyor. Bu kaskta rahatlık ön planda. Kaskın içinde, nemi emen, nefes alma özellikli sentetik liflerden yapılma mavi DuPont Coolmax çıkarılabilir astar yer alıyor.

Wizard uzun kollu gömlek vücudu sarıyor ve her türlü motosikletçi montunun altına rahatlıkla giyilebiliyor. İşlenmiş polyesterin yüksek düzeydeki elastikliği kullanıcıya daha fazla hareket kabiliyeti sağlıyor. Rüzgar geçirmeyen yaka kısmında üç ayrı tabaka kumaş bulunuyor. Kaskın altına giyilen oldukça ince kapüşon ise x-statik kumaştan yapılıyor. Gümüşten üretilen bu polyester kumaş, nemin dışarıya daha fazla çıkmasını sağlıyor. Ayrıca kokuyu azaltıyor ve hızla kuruyor.

Hava dayanılmayacak kadar sıcaksa: “Summer kurz” iç giyim

Mevcut yüzde 100 mikrolifli yazlık “Summer” ve kışlık “Thermo” modellerine ek olarak,

Elastik mikrolifli kumaş kendi ağırlığının maksimum yüzde 0.8'i oranında nem emiyor ve son derece hızlı kuruyor. Ayrıca alerjisi olanlar için de uygun bir kıyafet.

6. Botlar

Doğal hareketi destekleyen motosiklet botları: BMW Motorrad Transition bot

Izgara sistemiyle hazırlanmış biomex korumalı bu yepyeni botlar, motosiklet botları alanında dengeli hareket eksenine devrim yaratıyor.

İsviçreli kaza araştırma ve cerrahi merkezi Gut Clinic ile ortak geliştirilen bu yenilik,

kaybı, ızgara çerçeve sayesinde engelleniyor. Bu çerçeve, dengeli bir bacak eklem noktası olan hafif ve esnek bir sentetik kaplamanın içine yerleştiriliyor. Topuğu ve bacak eksenini de kapsayarak bilek eklemine de koruyor. Böylece bot hem sabitliğini koruyor hem de doğal hareketlere dinamik bir biçimde uyum sağlıyor. Son derece dayanıklı sentetik malzeme, darbelere karşı koruma sağlarken darbe gücünü emiyor. Transition botların üst tabakasında Cordura ve kösele kullanılıyor. Astarlı Gore-Tex ince deri, botların su ve rüzgardan korunmasını, ayrıca nefes almasını sağlıyor. Üç katmanlı taban optimum zemin tutuşu özelliği sunuyor; iç taban çıkarılıp yıkanabiliyor. Transition, kişisel koruyucu giysi (CEN) konusunda Avrupa normlarına

ve yapağı iç astar sayesinde eldivenler daha rahat bir kullanım sunuyor.

Goretex ara tabaka, ProWinter'ın su geçirmemesini, rüzgar geçirmemesini ve nefes alabilmesini sağlıyor. İçte doğru kavisli avuç kısmı ve yastık özelliği mükemmel bir kavrama duygusu yaratıyor. Eldivenlerin yan dikişleri korumalı. Yanlara, iç taraftan geniş reflektörler eklenmiş ve bu parçalar ekstra koruma sağlıyor. İşaret parmağının yüzeyinde ve baş parmağın iç kısmında çift tabaka yer alıyor. Ayrıca sol el başparmağına, motosikletin güneşliğinin rahatça silinebilmesi için bir parça eklenmiş. ProWinter eldivenlerin genişliği, bir ip sayesinde tek elle rahatça ayarlanabiliyor.

Çantada ayrıca bir diz üstü bilgisayar ve A4 kağıtların sığabileceği ek bir bölme bulunuyor. Yan ve üst bölmeler de fazladan yer kazandırıyor. Bütün bölmelerin ağzında spiral fermuarlar var. Çanta, ayarlanabilir omuz bantları, göğüs ve bel kemerleriyle bağlanıyor. Böylece vücuda sımsıkı bağlanmış oluyor. Reflektörler sürücünün diğer araçlar tarafından rahatça görülebilmesini sağlayarak fazladan bir güvenlik sağlıyor. Ergonomik biçimli, yastıklı sırt bölmesi rahat bir sürüş olanağı sunuyor. Function çantayı elinde taşımak isteyenler de, üst kısmın arkasında yer alan kulbu kullanabiliyor.

Function sırt çantasının boyutları 30x20x39 cm

Kentin Ortası ve Dışı...

Her geçen gün boğucu kent yaşamı ve iş stresinden daha çok yakınırdık. Suda hava arayan balıklar gibi, küçük soluklar alabileceğimiz aktiviteler ve hatta mekanlar peşinde koşmaya başladık. Bunun doğal sonucu olarak, bu yaşam biçiminden biraz olsun uzaklaşmak, tek düzelikten kaçmak, günlük hayatlarına biraz heyecan ve hareket katmak amacıyla alternatif sporlara yöneliyor insanlar.



*Kentin ortasında,
günün
koşuşturmacasında,
dağların güzelim
esintilerini
özlediğinizde,
bir nebze
olsun, kendinizi
yeniden macera
ve özgürlüğün
dinizminde
bulmak
istediğinizde,
Atölye'ye
uğrayabilirsiniz.
Emin olun,
sıkıntılarınızdan
uzaklaşacaksınız.*

Doğa sporlarının hemen hepsi, insanın kendi sınırlarını tanıma, geliştirme ve farklılıklarını ortaya çıkarmasına yardımcı olmaktadır. Sportif kaya tırmanışı her yaşta yapılabilecek bir spor olma özelliği taşır. Tüm dünyada biraz da bu nedenle giderek popüler hale gelmiştir. Bu sporun daha güvenli bir halde yapıldığı yapay duvar tırmanışı (indoor climbing) tutkunları da hızla artmış ve salon sporu olarak da yaygınlaşmıştır. Fitness salonlarından farklı olarak insan yapay duvarda tırmanırken bir yandan konsantrasyonunu geliştiriyor, öte yandan fiziksel olarak giderek güçleniyor. Vücutta kullanılmayan pek çok kas grubu tırmanırken kullanılıyor. Halâ Türkiye'de çok yaygın olmamakla birlikte, yapay tırmanış duvarları da insanların evlerinden toplu mekanlara çıkmaya başlıyor.

İstanbul Ortaköy'deki Atölye Doğa Sporları ve Tırmanış Merkezi'ni belki hala bilmeyen

vardır. Burası aslında 1994 yılından 2000 yılına kadar doğa sporları malzemeleri satan bir yerdi. 2000 yılından bu yana da hayalleri kovalayarak bugünkü mağaza, yapay tırmanış duvarı ve kafeden oluşan konsept bir mekana dönüştü. Yapay tırmanış duvarı giderek pek çok insanın uğrak yeri oldu. Aslında 1990 ların başlarından bu yana gelişen Sportif Kaya Tırmanışını geniş kitlelere tanıtarak onları bu mekanda buluşturdu Atölye. Dahası 2001 yılından bu yana da yılda iki kere gerçekleştirilen ve herkesin merakla beklediği, tüm Türkiye'deki kaya tırmanış sporcularını bir araya getiren Atölye Kısa Kaya Tırmanış yarışmalarını düzenlemeye başladı. 4. yarışmadan bu yana da Efes Dark'ın ana sponsorluğunda gerçekleşen bu yarışmalar Efes Dark – Atölye Kısa Kaya Tırmanış Yarışması olarak anılmaya başladı. Atölye son 3-4 yılda bu sporun gelişmesine ivme katan bir yer oldu.

Kia Motors'un mükemmel otomobiller üretme konusundaki atılımı...

Tüm pazarlar tarafından beğeni ile karşılanan
3800 devirde 140 PS güç üreten, ileri teknoloji 2.5 lt
common-rail diesel motor teknolojisini taşıyan 4x4

Kia Sorento



Kia'nın 4x4 arazi aracında kullanılan common rail teknolojisi ile daha az yakıt ile daha fazla güç üretilmesinin yanında motor gürültüsü ve titreşimin yok edilerek keyifli sürüş imkânının yaratılması hedeflenmiş. Sorento'da kullanılan 2.5 litre, üstten çift eksantrikli, turboşarjlı ve intercooler'lı diesel motor, BOSCH'un yeni jenerasyon common rail yakıt sistemi ile donatılmış.

Sorento'nun standart olarak sunulan ekipmanları arasında, otomatik şanzıman, otomatik ön & arka camlar, uzaktan kumandalı merkezi kilit sistemi, elektrikli & ısıtmalı & katlanabilir yan aynalar, sunroof, direksiyondan kontrollü radyo teyp & CD çalar, otomatik klima, cruise control, ABS, sürücü & yolcu & perde hava yastıkları, elektrik kumandalı sürücü koltuğu, ısıtmalı sürücü & ön yolcu koltukları, deri koltuk döşemesi, ahşap kaplama ön panel, deri kaplama direksiyon simidi ve ahşap kaplama vites topuzu ve otomatik far kapama yer alıyor.

Amerika "Strategic Vision" Dergisi, İngiliz "Diesel" Dergisi, Avusturya TV Kanalı "TW1" ve 4x4 Dergisi "4WD" tarafından 2003 yılının "En İyi 4x4 Modeli", İngiliz "4x4 Dergisi" tarafından 2003 yılının "En Geniş 4x4"'ü seçilen ve Amerika NHTSA çarpışma testlerinden beş yıldız alan Sorento'nun, üstün teknik özellikleri, zengin donanımı, konforlu ve güvenli sürüş özellikleri, rekabetçi fiyatı ile birleşince oluşan talep neticesinde, araçların ancak beş aylık ileri teslim tarihi ile satışı gerçekleştirilebiliyor.

Kia Motors, tüm bu yeniliklerin yanı sıra, 4x4 modeli Sorento ile elde ettiği başarıyı, 2.0 litre common rail diesel motor teknolojisine sahip, küçük sınıf SUV sınıfına sokacağı yeni modeli Sportage ile desteklemeyi hedefliyor. Ülkemizde, 2004 yılının son çeyreğinde satışa sunulacak model, Kia'nın segmentteki pazar payını artırmada etkili olacağı benziyor.

SORENTO STANDART EKİPMANLAR

DİŞ
GÖVDE RENGİ YAN AYNALAR
KROMAJ KAPI KOLLARI
KROM KAPLAMA ÖN PANJUR
HALOJEN FARLAR
ARKA SİLECEK
TAVAN RAYI
16" ALAŞIM JANTLAR
PAÇALIK
FAR YIKAMA
FAR YÜKSEKLİK AYARI
ÜÇ HIZLI VE FASILASI AYARLANABİLİR ÖN SİLECEKLER
RENKLİ CAMLAR
KONFOR VE KOLAYLIK
YÜKSEKLİK AYARLI HİDROLİK DİREKSİYON
OTOMATİK KLİMA
OTOMATİK ÖN VE ARKA CAMLAR
DİJİTAL ODOMETRE
UZAKTAN KUMANDALI MERKEZİ KİLİT SİSTEMİ
DİREKSİYONDAN KONTROLLÜ RADTO TEYP VE CD ÇALAR
TWEETER HOPARLÖR
OTOMATİK ANTEN
SUNROOF
SUNROOF PERDESİ
CRUISE CONTROL
ELEKTRİK AYARLI OTOMATİK AÇILIP KAPANABİLİR, ISITMALI YAN AYNALAR
YÜKSEKLİK AYARLI SÜRÜCÜ KOLTUĞU
ELEKTRİK KUMANDALI SÜRÜCÜ KOLTUĞU
ISITMALI SÜRÜCÜ VE ÖN YOLCU KOLTUĞU
60/40 KATLANABİLİR ARKA KOLTUKLAR
DERİ DÖŞEME
DERİ KAPLAMA DİREKSİYON SİMİDİ VE AHŞAP KAPLAMA VİTES TOPUZU
AHŞAP KAPLAMA ÖN PANEL
OTOMATİK FAR KAPAMA
KONTAK ANAHTARI SESLİ UYARI SİSTEMİ
GÜNDÜZ GECE AYARLI DİKİZ AYNASI
İÇERİDEN AÇILABİLEN BAGAJ BAGAJ KAPI CAMI
UZAKTAN KUMANDALI BAGAJ CAMI AÇMA
İÇERİDEN AÇILABİLEN BENZİN DEPO KAPAĞI
ÖN & ORTA KONSOL VE BAGAJ GÜÇ KAYNAĞI
HARİTA OKUMA LAMBASI
KABİN İÇİ AYDINLATMA
ÖN VE ARKA KAPI ALTI AYDINLATMA SİSTEMİ
BAGAJ İÇİ AYDINLATMA
BAGAJ İÇİ YÜK SABİTLEME FİLESİ
ÇİFT GÖZLÜ VİTES ORTA KONSOLU VE ARKA ORTA KOL DAYAMA
ARKA ORTA KOL DAYAMA
KAPI İÇİ CEPLERİ
TAVAN GÖZLÜK KABI
ÖN KOLTUK ARKA FİLE CEPLERİ
BAGAJ GİZLEME PERDESİ
ÖN VE ARKA BARDAKLIKLAR
GÜVENLİK
SÜRÜCÜ HAVA YASTIĞI
YOLCU HAVA YASTIĞI
PERDE HAVA YASTIKLARI
ABS + EBD
MOTOR KİLİTLEME SİSTEMİ (IMMOBİLİZER)
ÖN SIS FARI
ARKA SIS FARI
ÇOCUK KİLİDİ
AKTİF GERGİLİ, KUVVET KONTROLLÜ ÖN EMNİYET KEMERLERİ

3 NOKTALI ARKA EMNİYET KEMERLERİ
KAPI İÇİ ÇELİK KORUMA BARLARI
3. STOP LAMBASI

SORENTO TEKNİK ÖZELLİKLER

MOTOR	A 2,5 TCI CRDI (D4CB)	
Tip	4 Sıra Silindirli Common Rail Dizel	
Silindir Hacmi (cc)	2497	
Çap x Strok (mm)	91X96	
Maksimum Güç (ps/dev/dak)	140 Ps/3,800	
Maksimum Tork (kg. m/dev/dak)	35kg.m/2,000	
SÜSPANSİYON		
Ön	Çift salıncaklı, helezon yaylı bağımsız	
Arka	5 bağlantılı,helezon yaylı	
GÜÇ AKTARMA		
Vites Oranları	5 İleri Tiptronic (Elektrik kontrollü)	
1.Vites	3,827	
2.Vites	2,368	
3.Vites	1,520	
4.Vites	1,000	
5.Vites	0,834	
Geri Vites	2,613	
Diferansiyel	3,333	
DİREKSİYON		
Tip	Kremayerli Hidrolik	
FRENLER		
Tip	Çift devreli hidrolik, vakum takviyeli	
Ön+Arka	Hava soğutmalı disk	
LASTİKLER		
Ön+Arka	225/75 R16 (245/70 R16)	
ÖLÇÜLER		
Dış	Uzunluk (mm)	4567
Genişlik (mm)		1863
Yükseklik (mm)		1724
İç	Uzunluk (mm)	1879
Genişlik (mm)		1558
Yükseklik (mm)		1194
Bagaj	Uzunluk (mm)	745
Genişlik (mm)		1403
Yükseklik (mm)		919
Dingil Mesafesi (mm)		2710
İz Genişliği (Ön/arka) (mm)		1580/1580
Dingil Çıkıntısı (Ön/arka) (mm)		828/1029
DİĞER ÖZELLİKLER		
Boş ağırlık (kg)	1984	
Maksimum Hız (Km/h)	171	
Minimum yerden yükseklik (mm)	203	
Oturma kapasitesi	5	
Yakıt deposu kapasitesi (lt)	80	





4 Tekerlekten Çekiş Nasıl Çalışır ?

Derleyen: **Volkan Akkoç**
Makina Mühendisi

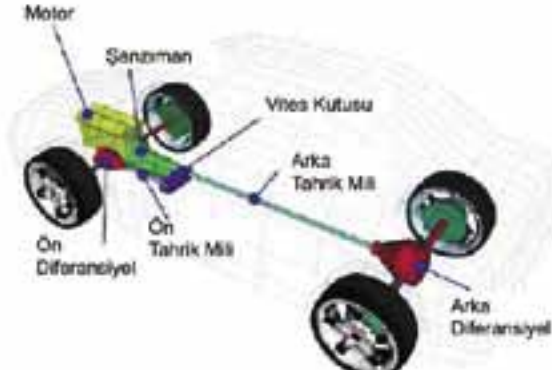
Piyasada neredeyse 4x4 modeli kadar farklı sayıda dört tekerlekten çekiş sistemi bulunuyor. Öyle görünüyor ki üreticilerin hepsi, dört tekerleğe tork aktarmak için farklı sistemleri tercih ediyorlar. Dolayısıyla otomobil üreticileri tarafından kullanılan dil bazen biraz kafa karıştırıcı olabiliyor. Bu yüzden 4 tekerlekten çekiş sistemini anlatmaya başlamadan önce bu terminolojiye bir göz atalım.

• Dört tekerlekten çekiş (Four-wheel-drive) – Otomobil üreticileri, dört tekerlekten çekiş ifadesini kullandıklarında genellikle kısmi bir sistemi kastederler. Bu kısmi sistem, arazi şartlarında, kar ve buz üstünde ilerlerken bir çekiş kaybı olması durumunda devreye giren sistemlerdir.

• Tam zamanlı (AWD – All Wheel Drive) 4x4 – Bunun uluslar arası literatürdeki karşılığı “all wheel drive”dır. Bu tam zamanlı 4x4 çekiş sistemi arazi, buz, kar, yağmur gibi tüm yüzey tiplerinde yol almak için tasarlanmıştır ve bu sistemlerin bir çoğu 2 tekerlekten çekişe geçirilemez. Tam zamanlı ve kısmi 4x4 sistemleri aynı kriterle değerlendirilebilir. En iyi sistem, tekerleğin zemin üzerinde kaymaması şartıyla mümkün olan en yüksek torku, doğru miktarlarla doğru tekerleğe gönderen sistemdir.

Tork

Tork, motorun ürettiği kuvvetin yola aktarılaraq aracın ilerlemesini sağlayan moment olarak tanımlayabiliriz. Dişliler, şanzıman ve diferansiyel de bu torku arttırarak tekerleklerle dağıtan



mekanizmalardır. Örneğin birinci viteste tekerleklerle beşinci vitesten çok daha büyük bir tork aktarılır, çünkü tork ile çarpılan birinci vites oranı daha büyüktür.

Tork ile ilgili ilginç bir şey söylemek gerekirse, üretilebilecek maksimum tork miktarı motor tarafından değil çekiş miktarı tarafından belirlenir. Yani isterse aracınızın üzerinde bir NASCAR aracının motoru olsun eğer lastikleriniz yere yapışmıyorsa gücün hiçbir anlamı olmaz.

Çekiş

Bu yazıdaki kapsamın dışına çıkmamak için çekişi lastiğin yere kaymadan uygulayabileceği maksimum kuvvet miktarı (veya yerin lastiğe uygulayabileceği – bunların ikisi de aynıdır) olarak tanımlayabiliriz. Çekişi etkileyen bazı faktörler şunlardır:

• Lastiğin üzerindeki ağırlık – Lastiğin üzerinde ne kadar fazla ağırlık olursa çekiş

o kadar fazla olur. Örneğin bir araba dönüş yaparken ağırlık, dönüş yönüne göre dıştaki tekerleklerle biner. Araba hızlandığında ağırlık arka tekerleklerde daha fazladır.

• Sürtünme katsayısı – Bu faktör, iki yüzey arasındaki sürtünme kuvveti ile ilgilidir. Bizim konumuzda tekerlekler ile tekerleklerin üzerinde bulunduğu zemin arasındaki çekiş kuvvetidir. Bu katsayı genellikle kullanılan lastiğin tipine ve yola göre değişir. Örneğin NASCAR araçlarının lastikleri, kuru ve asfalt zemin üzerinde çok yüksek bir sürtünme katsayısı değerine sahiptir. İşte bu yüzden NASCAR araçları virajları çok yüksek hızlarda dönebilir. Tam tersine büyük ve tırtıllı off-road lastikleri de kuru zeminde o kadar yüksek bir sürtünme katsayısına sahip değildir, fakat çamur içindeyken oldukça yüksek sürtünme sağlar.

• Kayma (Patinaj) – Lastiklerin yol ile iki türlü teması vardır: statik ve dinamik.

Statik temas – Lastik ve yol (veya başka bir zemin) birbirini üzerinde kaymaz. Statik temas için sürtünme katsayısı, dinamik için olandan daha yüksektir ve bu sebeple statik temas daha yüksek çekiş sağlar.

Dinamik temas – Lastik, yol üzerinde kayar. Dinamik temas için söz konusu olan sürtünme katsayısı daha düşüktür, bu sebeple çekiş de daha azdır.

Patinaj Neden Olur?

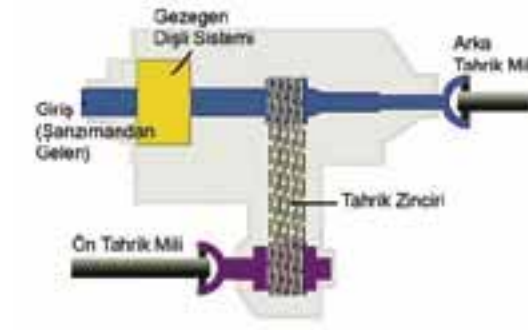
Çok basit olarak anlatırsak tekerleğe uygulanan kuvvet, lastiğin sağlayabileceği çekiş kuvvetini aşarsa patinaj gerçekleşir. Çekiş kuvveti lastiğe iki şekilde etki eder:

Uzunlamasına – Uzunlamasına kuvvetler lastiğe, motor veya fren sistemi tarafından uygulanır. Bu kuvvetler aracı hızlandırma veya yavaşlatma eğiliminde olurlar.

Yanal – Araç bir virajdan geçerken bu kuvvetler meydana gelir. Bu kuvvetler aracın yönünü değiştirmeye çalışan kuvvetlerdir.

Şanzıman

Bu, dört tekerlekten çekişli aracınızda gücü ön ve arka tekerlekler arasında dağıtan sistemdir.



Tipik bir kısmi dört tekerlekten çekişli şanzıman – Gezegen dişli sistemli

Kısmi dört tekerlekten çekişli bir araçta bu şanzıman, ön dingil ile arka dingili kilitleyerek tekerleklerin aynı hızda dönmelerini sağlar. Normal şartlarda (kuru ve asfalt yol) tekerleklerde patinaj olması oldukça nadir olduğunda bu sistemin normal şartlar altında kullanılması dingil bağlantılarının aşınmasına ve aracın sallantılı ilerlemesine yol açar. Bu yüzden bu sistem sadece patinaj ihtimalinin çok olduğu yani çekiş kuvvetinin düşük olduğu karlı, yağmurlu ve buzlu yollarda kullanışlıdır.

Bazı araçlarda bu şanzımana ilave edilen bir dişli sistemi ile aşırı engebeli arazi şartlarında yavaş (yaklaşık 10km/h hızla) fakat düzgün yol almayı sağlayan bir düşük vites seçeneği bulunur. Bu seçenekte motorun ürettiği çıkış çok azdır fakat tekerleklerle çok yüksek bir tork iletilir ve bu da aracın engel tanımamasını sağlar.

Elektronik Sistemler

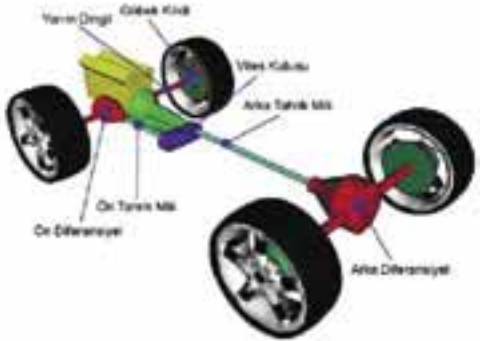
Çoğu modern dört tekerlekten çekişli ve tam zamanlı 4x4 (AWD – All Wheel Drive) araçlarda elektronik sistemler çok önemli bir role sahiptir. Bazı araçlar, en temel sistemlerden biri olarak tekerleklerin kaymasını önleyen ABS fren sistemine sahiptir. Bazıları ise tekerleklerde daha iyi bir tork kontrolü sağlayan çok özel elektronik kavrama sistemlerine sahiptir.

Şimdi kısmi 4x4 sisteminin en temel parçalarının nasıl işlediğine bir bakalım

Temel Sistem

Genellikle dört tekerlekten çekişli pick-up'larda ve eski tip ciplerde (SUV) bulunan kısmi 4x4 sistemi şu şekilde çalışır: Araç genellikle sadece arkadan itişlidir.

Şanzıman direkt olarak vites kutusuna bağlıdır. Burada da bir mil ön dingili, diğer bir mil de arka dingili döndürür.



Temel sistem

Bu sistemde 4 tekerlekten çekiş aktif hale getirildiğinde vites kutusu, ön ve arka tahrik millerini birbirine kilitler ve bu millerin her biri motordan çıkan torkun yarısını (veya aradaki dişli bağlantıya göre %40 - %60 gibi oranlarda paylaşıır) alır.

Ön ve arka dingiller birer açık diferansiyele bağlıdır. Her ne kadar bu sistem iki tekerlekten çekişli bir araçtan çok daha iyi bir çekiş sağlasa da bazı dezavantajları vardır. Bunlardan birisini yukarıda ifade etmiştik: Vites kutusunun kilitlenmesi sebebiyle normal şartlarda ve asfalt zeminde kullanılması zordur.

İkinci problem ise kullanılan diferansiyel tipinden kaynaklanır. Bir açık diferansiyel milden alınan torku iki tekerlek arasında eşit olarak paylaşır. Eğer bu tekerleklerden birisi suya girer veya buz üstüne gelirse bu tekerleğin yola aktardığı tork sıfır olur ve dolayısıyla diğer tekerlek normal bir zeminde iken ve yola tork aktarması gerekirken bunun torku da sıfıra iner.

Önceden de söylediğimiz gibi en iyi 4 çekiş sistemi her tekerleğe ihtiyacı kadar tork gönderen sistemdir. Bu kriterle göre açık diferansiyel bulunan sistemler 4x4'lerin tüm ihtiyacını karşılamaz. Fakat korkmayın! Bu sistem oldukça eski araçlarda kullanılıyordu.

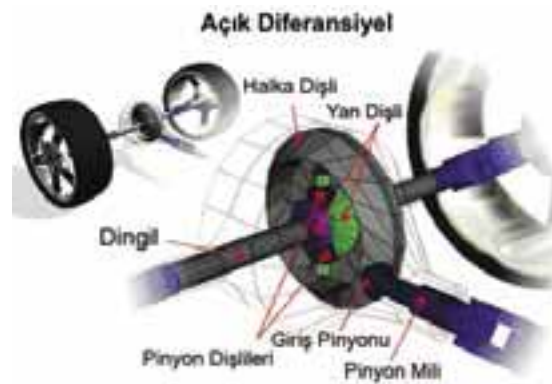
Bu zaafı gidermek için geliştirilen bazı diferansiyel sistemlerine bir göz atalım:

Sınırlı kayma sağlayan arka diferansiyel

– Bu sistem arka tekerleklerin ne olursa olsun belirli bir tork seviyesinin altına düşmemesini ve aynı torku vermesini sağlar.

Kilitli diferansiyel

– Bu diferansiyel sistemi tekerleklerden birisi havaya kalksa bile diğerinin tüm torku almasını ve gerekli çekiş kuvvetini tek tekerlekten vermesini sağlar.



Resimde gördüğünüz diferansiyel en yaygın kullanılan tiptir – açık diferansiyel



Goodyear Wrangler Cup2004'da büyük heyecan!..



Goodyear Lastikleri T.A.Ş ve İstanbul OFF- ROAD Kulübü işbirliğiyle gerçekleştirilen ve tek tip lastik şampiyonası olan Wrangler Cup 2004 sezona renkli, heyecanlı ve çekişmeli başladı.

2004 yılında da motorsporlarına damgasını vuran Goodyear Wrangler Cup 34 aracın katılımıyla Wattabe'de gerçekleşti. Yarış sonunda Goodyear Wrangler Cup'ta birinciliği Cemil Isıkçı kazanırken, Mehmet Becce ikinci ve Hüseyin Akbulut üçüncü oldu.

Goodyear Wrangler Cup 2004'ün 1. ayağı 02 Mayıs 2004'de Büyüçekmece-Wattabe Doğa Sporları Merkezi'nde yapıldı. 34 aracın start aldığı yarış izleyenlere heyecan ve keyifli saatler yaşattı.

Goodyear Lastikleri T.A.Ş. Halkla İlişkiler Müdürü Nedret Türkuşu, "Yarış parkuru engelli normal off-road özelliklerinin yanı sıra geniş viraj ve uzun düzlükleriyle hız ağırlıklı olarak tasarlandı. 8 biçiminde düzenlenen parkur 2 kulvardan oluşturuldu. Bu zorlu, bir o kadar da zevkli parkurda 34 sürücü Goodyear Wrangler MT/R lastikleriyle doğaya rahatça meydan okuyabildiler." dedi.





Goodyear Wrangler Cup'ın, 4x4 lastiklerinin üstün kalitesini özellikle off-road meraklılarına sunmak amacıyla gösterilen çabanın bir yansıması olarak planlandığını belirten Türkkuşu, Goodyear Wrangler Cup'ın Türkiye Şampiyonası'ndaki organizasyonlardan biri olmasını amaçladıklarını belirtti.

Nedret Türkkuşu, şampiyonada kullanılan Goodyear Wrangler MT/R lastiklerinin performansı ile ilgili olarak da şunları söyledi: “Bu şampiyonada kullanılan Goodyear Wrangler MT/R lastikleri arazide yüksek performans için üretildi. Hummer ve Land Rover gibi tanınmış 4x4 markalarında orijinal ekipman olarak tercih ediliyor. Ayrıca birçok ülkede askeri amaçla kullanılıyor. Üstün performansı birçok alanda kendini kanıtladı.”

“Wrangler MT/R'nin özel nitelikleri yarışmacıların birçok zorlu yüzeyde kolayca araç kullanmasına olanak tanıdı. Bu sıradışı lastiğin özel radikal yanak kavramı DuraWall sayesinde zorlu arazi koşullarını kolayca geride bırakabilecekler. Çarpıcı lastik tasarımı lastiklerin adeta pençeleri varmış gibi yola tutunmasını sağladı.” dedi.





Yakıt Tasarrufu İçin Basit Önlemler

Maliyeti çok az olan yada hiç maliyeti olmayan birçok yakıt tasarruf yöntemi mevcuttur.Aşağıdaki uygulamaları yaparsanız % 10 ila %15 arasında bir tasarruf sağlamış olursunuz.

Yavaşlayın – Sıkıcı ama gerçek... % 10 daha hızlı sürüş hava direncinin çok yüksek olmasından dolayı aracınızın % 10 - %20 arasında daha fazla yakıt yakmasına neden olacaktır. Çünkü hızlı bir şekilde yol alırken aracınız gücünün yarısını hava direncini yenmek için kullanılır.

Pencere ve Sunroof’u kapatın – Bu hava direncini daha da azaltacaktır.

Klimayı kapatın - İhtiyacınız olmadığı durumlarda klimayı daima kapalı tutun.

Gereksiz ağırlıklardan kaçının – Çok fazla ağırlıktaki yükler çok miktarda yakıt harcanmasına neden olur. Aracınızın üstündeki boş bagaj aparatları dahi yakıt tüketiminin artmasına neden olur.

topladığınız enerjinin dışa atılması anlamına gelir.

Yüksek vitesler kullanın - Motorlar düşük hızlarda, yüksek hızlara nazaran, daha iyi performans verirler. Zira yüksek hızda gücün büyük bir kısmı motor parçalarının hareketi için harcanır. Motor duracakmış gibi olana kadar kaba bir tarifle 1500 devirin altına inmeyin

Servis - Aracınızı düzenli olarak servise götürün. Bu küçük maliyetler sizi ileride büyük maliyetlerden kurtaracaktır. Bakımı iyi yapılmamış bir otomobilin yakıt tüketimi %10 -%20 arasında artabilir. Unutmayınız ki tam olarak çalışmayan bir parça bile size yakıt tüketiminde ekstra maliyetlere neden olacaktır.

Ekonomik bir araba satın almak tabii ki yakıt tasarrufunda daha iyi sonuçlar almanızı sağlayacaktır. Örneğin bir dizel araba almanız normal bir arabayla kıyaslandığında ilk satın aldığınızda biraz daha pahalı olacaktır fakat sağlayacağı yakıt tasarrufu ile bu farkı fazlasıyla kapatacağınızdan emin olabilirsiniz.

Petrol fiyatlarının sürekli arttığı günümüzde otomobil kullanıcılarının en çok kafasını kurcalayan konu olan yakıt maliyetlerini düşürmek, yani aracınızın daha az yakıt harcamasını sağlamak için yukarıda sıralanan kişisel önlemlerin dışında dünya çapındaki çeşitli firmalar tarafından üretilen bazı sistemler de mevcuttur. Fakat bunların ne kadar verimli oldukları, firmaların telaffuz ettiği kazançların ne kadarının gerçek olduğu ise bu ürünleri satın alan kişiler tarafından her zaman merak edilen ama bir türlü de kesin sonuca varamadıkları bir konu olarak kalmıştır. Bu yüzden bu yazı dizisinde bu tür yakıt tasarruf sistemleri almayı düşünen kullanıcılara objektif ve detaylı bilgiler vermeyi amaçlıyoruz.

Yakıt tasarruf sistemlerinin ayrıldığı kategoriler:

- **Türbülans arttırıcılar** (Ecotek, Tornado Fuel Saver, Powerjet USA, SpiralMax)
- **Hava giriş hortumuna veya yakıt borusuna takılan manyetik sistemler** (Ecoflow, FuelMAX, FuelSaverPro, v.s.)
- **Yakıt borusu veya depo içine konan katalizörler** (Broquet, Fitch Fuel Catalyst, Prozone, Fuelstar, v.s.)
- **Platinyum bazlı yanma iyileştiricileri** (PVI, Gasaver, Ctech3000, v.s.)
- **Ateşleme iyileştiricileri** (Fuel Saving & Power Push, Fireball Ignition, v.s.)
- **Emme manifoldunun içindeki hava-memesi** (Ecotek, Tornado Fuel Saver, Powerjet USA, v.s.)
- **Yakıtların atomlarını düzenlediğini öne süren cihazlar** (Ecotek, Tornado Fuel Saver, SpiralMax, v.s.)
- **Yağ katkıları** (Slick 50, Duralube, v.s.)

Deponuza koyduğunuz yakıtın sadece %15 kadar bir kısmı aracınızı yolda ilerletmek veya klima ve yönlendirme sistemleri gibi yararlı aksesuarlara harcanmaktadır. Enerjinin geri kalanı kaybolmaktadır. Bu sebeple yakıt ekonomisinin teknolojik yöntemlerle artırılma potansiyeli oldukça yüksektir...

Bu dizimizde kendi başınıza yapabilecekelrinize değinmenin dışında piyasada varolan bazı yakıt tasarrufu aparatlarının ne kadar işe yarayabildiklerini değerlendirdik.

Yakıt Tasarrufu - 1

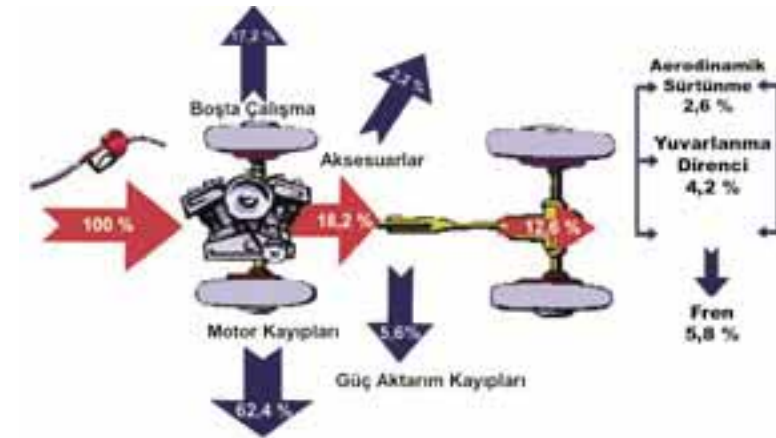
Motorlu araçlar hızlanmak (eylemsizlik), aracın önündeki havayı itmek (aerodinamik sürtünme) tekerlek, jant ve dingillerdeki sürtünmeyi yenmek (yuvarlanma direnci) için enerjiye ihtiyaç duyarlar. Yakıt da içindeki kimyasal enerjiyi ısı enerjisine dönüştürerek motorun ihtiyacı olan bu enerjiyi sağlar. Motor da yanma sonucu oluşan bu enerjiyi hareket enerjisine dönüştürerek aracın tekerleklerinin dönmesini sağlar.

En modern içten yanmalı motorlar bile yakıttaki enerjinin sadece üçte birini yararlı bir işe dönüştürmektedir. Kalan enerji ise ısı,

hareketli parçaların sürtünmesi motordan içeri giren ve dışarı çıkan havanın yarattığı sürtünme şeklinde kaybedilmektedir. Enerjinin kayıp olarak atmosfere atıldığı bu alanların her biri yakıt ekonomisini geliştirmek için büyük bir fırsattır. Yandaki şekil, benzinli bir aracın şehir içi kullanımındaki enerji tüketim oranlarını göstermektedir. Deponuzda bulunan yakıtın sahip olduğu enerjinin 62%'si motor sürtünmesine, pompalama kayıplarına ve kaybedilen ısıya harcanmaktadır. Şehir içi kullanımda (sıkışık trafik) %17'lik bir kısım daha boşta çalışmaya (ışıklarda veya trafikte

durma) harcanır. Aracın çalışması için gerekli olan aksesuarlar (örneğin su pompası) ve yolcu konforu için gereken sistemler (örneğin klima) bu enerjiden bir %2 daha alır.

Böylece hareket için enerjinin %18'den biraz daha fazla bir kısmı kalmış olur. Güç aktarım organlarındaki sürtünmeye de %5'lik bir kısım harcandığı düşünülürse aracın yolda ilerlemesi için bize kalan enerji sadece %13 olur. Fizik kanunları tüm bu kayıp enerjilerin ortadan kaldırılmasına izin vermese de bunların oldukça önemli oranlarda azaltılması mümkündür.



Lastik basıncını her zaman kontrol edin - Tavsiye edilen basınç miktarlarını uygulamanız size her zaman iyi derecede direksiyon hakimiyeti ve yakıt tasarrufu sağlayacaktır. (Goodyear firmasının araştırmasına göre % 20 daha az şişirilmiş bir lastik % 10 daha fazla yakıt kaybına neden olmaktadır.)

Kontrollü Sürüş - Ani hızlanmalar kavşak ya da trafikte sert frenler yapmak yerine, hızınızı kontrollü bir şekilde arttırmayı deneyin ve böylece ani frenlerden kaçının.Belirli bir hıza ulaştığınızda yüksek viteste sabit bir hızda aracınızı sürün. Kontrollü hızlanma, virajları yavaş dönme, yumuşak frenleme yakıt tasarrufunun artmasını sağlar. Unutmayın ki yaptığınız her fren o ana kadar hızlanmak için



Türbülans arttıran sistemler

Bu tipe giren bazı cihazlar: Ecotek, Tornado Fuel Saver, Powerjet USA, SpiralMax

Yanma odası içindeki hava türbülansı tüm modern benzinli ve dizel motorlar için çok önemlidir. Fakat bu yeni bir keşif değildir. 1919 yılında çağın mucitlerinden Sir Harry Ricardo türbülans sağlayan ilk silindir kafasını tasarlamıştı. Türbülansın ana etkisi yakıt/hava karışımının yanmasını hızlandırmaktır (veya dizel motorlarda yakıt ve havanın daha iyi karışmasını sağlamaktır). Bir petrol buharı / hava karışımı gerçekte oldukça yavaş yanar ve bu değer yaklaşık olarak saniyede birkaç metredir. Dolayısıyla yanma odasının merkezindeki bir bujinin ateşlenmesi ile alevin yanma odasının kenarlarına ulaşması arasında geçen zaman yaklaşık 10 milisaniyedir. Bu süre size çok uzun gelmeyebilir. Fakat motorunuzun dakikada 6000 devir ile döndüğünü düşünürseniz motorun bir tam çevrimini de yaklaşık olarak bu sürede tamamlayacağını hesaplayabilirsiniz. Yanmanın tam verime ulaşabilmesi için 10 çevrime ihtiyacı

vardır. Bu bağlamda Sir Harry Ricardo'nun keşiflerinden biride havanın yanma odası içinde daha hızlı hareket edebildiği ve bunun da yanmayı iyileştirici özelliğe sahip olduğudur.

Öyleyse türbülans nasıl yaratılabilir?

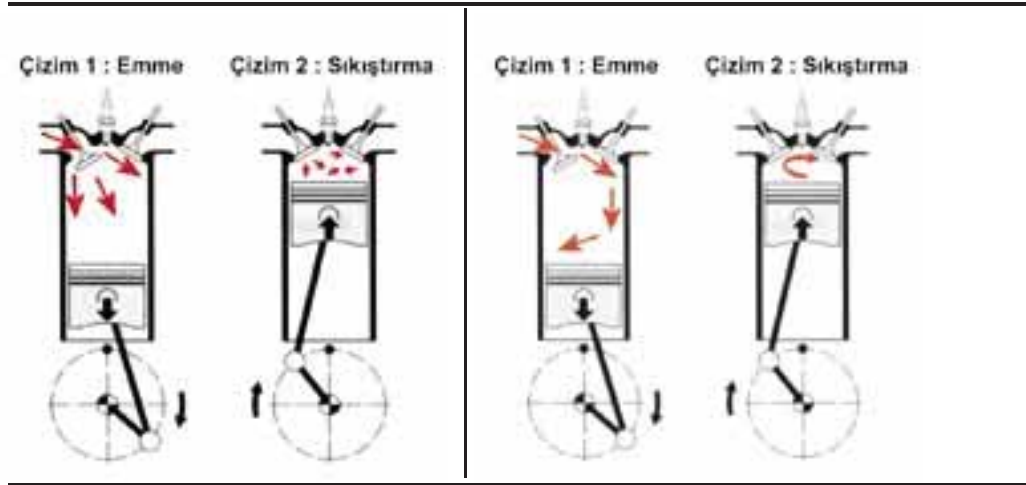
Maalesef türbülans çok kısa süren bir olgudur. Bir hava akımı durağan bir yüzeye rastladığında bu yüzeye çarpan hava partiküllerinin hızı düşer ve havanın içindeki viskozite sebebiyle kademeli olarak yön değiştirme söz konusu olarak türbülans meydana gelir. Modern motorların çoğunda türbülans zaten motorun ateşleme yapacağı anda ve noktada yanma odasına verilen havada gerçekleştirilerek en uygun tasarım sağlanmıştır. Bu “türbülans” teknolojisi yıllardan beri zaten iyi bilinen bir olaydır.

Düşük türbülanslı motor: Giriş kanalı yüksek debi için tasarlanmıştır ve hava jeti için güçlü bir yönlendirmeye sahip değildir. Ateşleme noktasında çok düşük bir hava hareketi sağlar.

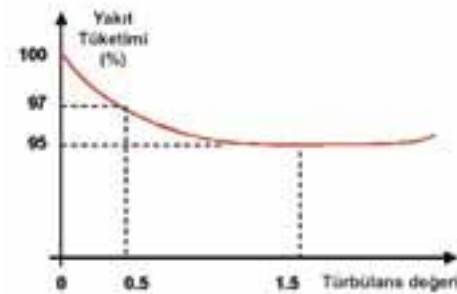
Yüksek türbülanslı motor : Giriş kanalı oldukça iyi yönlendirilmiş bir hava jeti sağlar. Silindir içinde güçlü bir hava hareketi olur.

Motor içindeki türbülansın değeri çok önemlidir. “Türbülans oranı” değeri olarak 0,3 oldukça düşük bir türbülansı ifade etmekle birlikte 1,5 da benzinli bir motor için oldukça yüksektir. Çok yüksek bir türbülans değeri, giriş kanalında daha fazla sürtünme yaratır ve bu da motor için pek de iyi bir özellik değildir. Genellikle modern araçlarda bu değer 0.5 ile 1.0 arasında değişmektedir.

Yanmayı hızlandırdığını iddia eden birçok “yakıt ekonomisi sağlayan cihaz”ın yakıt ekonomisi sağladığı söylenmektedir. Bazı açılardan bu doğrudur. Ancak sadece birçok modern motorda bulunan seviyeden daha düşük seviyedeki türbülansa sahip olan motorlarda geçerlidir. Çok yavaş bir yanma çok kötü bir yakıt tasarruf değerini beraberinde getirir çünkü bu motorlarda egzoz valfi açıldığında yanma halen devam etmektedir. Bu yanma sonucunda elde dilen enerjinin motora bir katkısı olmaz. Teorik olarak en yüksek verim anlık bir yanma ile elde edilir (tabii ki pratikte bu mümkün değildir) fakat bunun sonucunda çok yüksek bir silindir içi sıcaklık oluşacağından ve silindir duvarlarından çok daha fazla ısı kaçacağı olacağından bunun gerçekleşmesi mümkün olmaz.



Türbülansın genel etkisi şu diyagram ile gösterilebilir:



Bu diyagrama göre optimum türbülans değeri 15-2,0 arasındadır, fakat bu değer 0.5'e ayarlanması ile oluşan yakıt tasarrufu kaybı çok düşüktür ve bu noktada daha iyi “nefes alma” sağlandığından gücü artırıcı etkiye sahiptir. İşte bu değer bu nedenle birçok modern motorun sahip olduğu değerdir. Bu konuda yıllardan beri yapılan çalışmalar motorun çalışması esnasında türbülans değerinin değiştirilebileceğini göstermekle birlikte daha yüksek türbülans değerlerinin harcanan paraya veya azalan performansa değecek kadar tatmin edici olmadığını göstermiştir.

Örneğin 3.5-litre Mercedes V6 (SLK 350'de bulunan motor) değişken türbülans sistemine sahiptir. Bu motorda yeni geliştirilen açılır-kapanır kanatlara sahip bir emme manifoldu kullanılmıştır. Bu sistemin çalışma prensibi motorun yük durumuna göre kanatların açılıp kapanarak türbülans değerini değiştirmesidir. Bu kapaklar sayesinde V6 motorun yakıt tüketimi 100 kilometrede 0,2 litre kadar azalma göstermiştir. Faka bu motorda kullanılan sistem az önce de söylediğimiz gibi değişken bir sistemdir ve motorun ihtiyacına göre türbülansı arttırıp azaltma ve buna bağlı

olarak da ateşlemeyi geri yada ileri alma özelliğine sahiptir ve bu motora özel olarak tasarlanmıştır. Bu sistemin mühendislik alanına birçok yeniliğe imza atmış olan Mercedes firması tarafından yapıldığı göz önüne alındığında bazı yakıt tasarrufu sağlayan sistemlerin üreticilerinin ifade ettiği gibi %5-10 arasındaki bir yakıt tasarrufunun akla biraz uzak gelmesi gerekir.

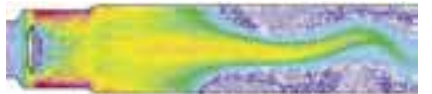
Bu sistemler ile ilgili ikinci temel nokta da ateşleme zamanıdır. Türbülansın yanmayı hızlandırması genel olarak iyi bir şeydir. Fakat bu sistemler kullanıldığında ateşleme uygun miktarda geciktirilmelidir, Aksi halde yanma çok erken meydana gelir. Motorun ateşleme zamanı motorun tasarımcıları tarafından çok dikkatli hesaplar sonunda belirlenmiştir ve motordan alınmak istenen performansı etkiler. Buna rağmen “yakıt tasarrufu sağlayan sistem” üreticileri ateşleme zamanı konusunda hiçbir uyarı yapmamaktadır.

Bazı cihazlar güç artışı sağladıklarını da iddia etmektedirler, fakat şu bilinmelidir ki en iyi güç için sağlanması gereken türbülans çoğu modern motorda bulunan değerden azdır. Yanmayı yüksek yük altında, ateşlemeyi geciktirmeden hızlandırmak silindir içi basıncının çok daha yüksek olmasına yol açar, Çünkü yanma çok erken gerçekleşir. Bunun sonucu olarak da vuruntu oluşabilir ve motor hasar görebilir.

Şimdiye kadar yazdığımız tüm dezavantajları bir kenara bırakalım ve türbülansın gerçekten yakıt ekonomisine katkı sağladığını hayal edelim. Sonradan monte edilen bir sistem gerçekten motordaki türbülansı arttırabilir mi? Cevap basit olarak HAYIR – emme manifoldunun giriş kısmındaki havanın türbülansı kısmi yük şartlarında zaten yükseltir ve bu durumda hava, boru içinde saniyede 200/300 metre hızla hareket eder. Giriş kanalı üzerindeki bir noktaya yerleştirilen bir sistem burada bir türbülans

meydana getirir, fakat bu türbülanslı hava, manifold girişinden geçerken türbülans etkisinin büyük bir kısmı kaybolur ve manifold içine çok az bir türbülans verilebilir. Görüyorsunuz ki bu ilave sistemlerin üreticilerinin söylediği gibi sistemlerin motor içindeki türbülansa etkisi çok yüksek değil aksine çok azdır.

Aşağıda gördüğünüz animasyon emme manifoldundan bir kesit göstermektedir. Farklı hava hızları farklı renklerle gösterilmiştir – kırmızı en yüksek ve mavi de en yavaş hava hızını göstermektedir. Hava resmin sol tarafından giriyor; akışın ortasındaki beyaz şekil de kısmi olarak açılmış gaz kelebeğidir.



Animasyondan havanın ne kadar türbülanslı ilerlediği görülmektedir. Bu noktadan daha önce meydana getirilen bir dönme hareketinin etkisinin gaz kelebeğine çarptığı anda büyük oranda azalacağı açıktır. Tam açık bir gaz kelebeği konumunda ise hava daha düzgün akar ve bu durumda sonradan ilave edilen bir sistemin etkisi daha çok olur, fakat motorun çalışma periyodunun %99'unun kısmi yük periyodu olduğunu göz önüne alırsak bu tür sonradan ilave edilen sistemlerin etkisinin ne kadar önemsiz olacağı daha iyi anlaşılmaktadır.



Özetlersek:

- Motorlar zaten yüksek bir seviyede türbülansa sahiptir ve bu sistemlerin fiziksel etkileri üreticiler tarafından da bilinmektedir.

- Daha fazla türbülans takviyesi çok az miktarlarda yakıt tasarrufu sağlar – bu deneylerle kanıtlanmıştır.

- Ateşleme sistemi daha hızlı bir yanma için ayarlanmalıdır aksi halde bu sistemlerin yakıt ekonomisi üzerine etkileri kötüleştirici olabilir.

- Ateşleme geciktirilmediği taktirde tam yükteki türbülans artışı motora zarar verebilir. Emme manifoldu içindeki herhangi bir parçanın silindir içindeki havanın hareketine etki etmesi oldukça beklenmedik bir durumdur.

Suzuki'nin Haklı Gururu

GSX-R750



Özellikler:

• Kompakt ve hafif ağırlıktaki yeni tasarım, daha da iyi bir kullanım dengesi ve motor performansını getirmektedir.

• Düşük ağırlık, kompakt boyutlar ve kolay kullanım 600cc spor motosikletle karşılaştırılabilecek düzeydedir.

• Karoseri kendine özgü yeni bir görünümüne sahiptir ve daha iyi bir aerodinamik yapı ile daha etkin hava girişi sistemini birleştirmektedir.

• Motor daha önceki modelin kanıtlanmış, yarış-kazanan ana yapısını korumakta; ancak daha düşük ağırlık ve daha yüksek performans amaçlı iyileştirmeleri içermektedir.

• Yanma odaları daha kompakt olup 12.3.1 gibi daha yüksek sıkıştırma oranlarını vermektedir.

• Titanyum valfları çelik valflara göre, mekanik kayıpları azaltmak ve daha yüksek devirlere (rpm) ulaşmak suretiyle, ağırlıktan tasarruf sağlamaktadır.

• Daha hafif pistonları ve her piston için üst sıkıştırma halkası ile yağ-kontrol halkasındaki yeni krom-nitrit işlemi, daha düşük mekanik kayıpların gerçekleştirilmesine yardım etmektedir.

• Yakıt tankı daha kısa ve dardır; bu nedenle sürücü ağırlığı ileriye ve geriye ya da bir yandan diğerine daha rahatlıkla verebilmektedir.

• Dikey sıralanmış farlar, silindirlere daha iyi şarj edilmesi için her giriş kanalının merkez çizgisine daha yakın biçimde konumlandırılmasına olanak vermektedir.

• Üst karterdeki yeni uyarlanmış havalandırma delikleri, daha düşük mekanik güç kayıpları ve daha yüksek tork değerleri için, pistonların altındaki basıncın eşitlenmesine yardımcı olmaktadır.

• Kavisli radyatör, ön alanını arttırmadan soğutma kapasitesini arttırmak amacıyla, yeni bir ikizkenar yamuk şekline sahiptir.

• Döner kolun tümündeki sağlamlık bir dış kuşakla artırılmıştır.

• SDTV yakıt enjeksiyon sistemi, yanma verimliliğini artırırken daha lineer ve kesintisiz bir gaz keleşbeği tepkisi üretmektedir.

• Daha ince ve iyi bir püskürtme ile daha iyi bir toplam motor torku sağlamak amacıyla, yeni enjektörlerde (klasik iğne tipi uçlar yerine) çok-delikli uçlar bulunmaktadır.

• Daha dar olan gövde, daha iyi bir aerodinamik için, sürücünün kaplamanın arkasında kalmasına yardımcı olmaktadır.

• Radyal pistonlu ön ana silindire sahip, yarışlarda kanıtlanmış, dört alüminyum pistonlu ve radyal montajlı ön fren kaliperleri üstün bir kol duygusu sunmakta; daha küçük (300mm), daha hafif ve tamamen seyyar ön disklerle çalışmaktadır.

Suzuki GSX-R750, kullanım dengesinin ve motor performansının bir simgesi olmuştur. 2004 yılında bu dengeyi, hafif ağırlığı, kompakt boyutu ve kolay kullanım türüyle genellikle kullanıcıların 600cc'lik bir spor motosikletten bekleyeceği türden, kullanım ve tam motor

performansının nefes kesici bir bileşimini üreten kompakt ve hafif bir tasarımda tamamen yeni bir düzeye taşımaktadır.

Pazarın öncüsü olan 750cc'lik motorların şasi ve motor performansından ötürü hala süper-spor kategorisinin en iyi

ürünü olduğuna inanılmaktadır. Yarış pistlerinin mirasçısı GSX-R750, yarış motosikletinin seri olarak üretilen ilk kopyası ve pazarının esin kaynağıdır.



Bisikletle Trans Kaçkar...

Atatürk havalimanının korkunç kalabalığını yararak sırtlarında çantalarıyla ve naylonlara sarılı kocaman kutularıyla ilerlemeye çalışan, insanların şaşkın bakışlarına hedef olan, çoğunluğu orta yaşlı bir grup insan merak konusu olmuştu. Bu kutuların içinde neler vardı acaba? Bunlar kimdi, nereye gidiyorlardı?

Gürsel Akay

Evet bu merak konusu grup, Yeşil Bisiklet'in gezilerinde yıllar önce tanışmış, bisikletli bir yaşam biçimini benimsemiş, biraz çılgın, biraz fazla neşeli bisiklet delilerinden oluşuyordu. Aralarında doktor, üst düzey yönetici, profesyonel fotoğrafçı, memleketinden kalkıp buralarda öğretmenlik yapan bir Amerikalı, öğrenci ve iş sahibi insanlar vardı. Türkiye'de ilk defa denenecek bisikletle Rize-Artvin arasındaki Kaçkar Dağları geçişini deneyeceklerdi.

Bu projenin tohumları 1 yıl kadar önce aynı ekibin Kaz Dağları eteklerinde yaptığı bir gezide atılmıştı. Eski arkadaşım Manuel Çitak' la önceki yıllarda bisikletlerimizle Kaçkar Dağlarını aşmaya çalışmış, fakat tipi nedeniyle bunu başaramamıştık. Ben aynı etkinliği tekrar yapmayı ekibe teklif ettim ve heyecanla karşılandı. Böylece bu proje hayata geçmiş oldu.

Hazırlıklar aylar öncesinden başladı. Ulaşım, konaklama ve dağ geçişinde gerekli katırlar

önceden ayarlandı. Yola çıkmadan 1 hafta önce Yeşil Bisiklet'te bisikletlerin bakımları tamamlandı ve bisikletler kutulandı. Kutular yağmur olasılığına karşı naylonlara sarıldı.

Trabzon'a kadar ulaşım uçakla yapıldı. Orada bekleyen 1 kamyonet ve 1 minübüs, ekibi Ayder yaylasına götürdü. Burası son yıllarda çok popüler olan Yayla Turizminin merkezlerinden biri. Şifalı Kaplıcalarıyla da Türkiye de oldukça tanınmış bir kasaba. Fakat burası da turizme açılan birçok güzelim bölgenin ortak sorunu çirkin yapılaşmadan nasibini almış durumda. Üstelik buradan yaylalara yapılmakta olan geniş yolun yukarılardaki bölgelerin geleceğini olumsuz bir şekilde etkileyeceği kesin. Bu düşünceleri kafamızdan atıp Adnan Pirik'in mütevazî oteline yerleştik. Akşam yemeğinin konusu Dr. Arı Balcı'nın çiğ alabalığın pişmişinden daha lezzetli olduğunu söylemesi üzerine çıkan tartışma oldu.

O günün sabahı, sıkı bir kahvaltıdan sonra, karanlık kutularından kurtulmayı bekleyen bisikletler çıkarıldı, montajları yapıldı, son ayarları gözden geçirildi. Planlandığı gibi, Ayder'lilerin şaşkın bakışları altında yokuşları pedallamaya başladık. İlk etap Ayder-Palakçur (Ermenice:"Beyaz Su")arası 4 saat süren devamlı bir yokuş. Bazı bölümler oldukça dik ve bizi bayağı zorladı. Bu etapta yaşı 60'a varmış Cahit Atakan abimiz yok. Çünkü getirdiği birçok hayati kamp malzemesi önceki gün yaşanan keşmekeş içinde Trabzon Havaalınında unutulmuştu. Şansımız inanılmaz bir biçimde bizden yanaydı ve malzemeler bulunarak ve Ayder'de kalan Cahit Abi'ye teslim edildi. Ağır malzemeler onunla birlikte bir kamyonla yaylaya ulaştı.

Palakçur Yaylasına çıkan yolun çevresi müthiş güzelliklerle dolu. Uzunca bir süre, Kaçkar'lardan doğan azgın Hala Deresi boyunca yol aldık. Bir mola sırasında Dr. Arı Balcı'nın dayanamayıp buz gibi sularda



çocuklar gibi eğlenmesi seyretmeye değerdi. Yaylaya doğru yüksek ağaçlar yerini geniş yapraklı bodur bitkilere bıraktı. Bu yaylada birkaç çadır kurmak için düz bir yer bulmak oldukça zor. İmdadımıza, İzmir'de pastacı Mustafa'nın karısı yetiştî ve bizi evlerinin önündeki düzlükte misafir ettiler. Mustafa ve ailesi müthiş sevecen insanlar.Geceyi, mesleği sanki pastacılık değil de komedyenlik olan Mustafa'nın müthiş fakat düzeyli espri ve fıkralarıyla karşıladık. Günün yorgunluğunu çadırlarımızı sarmalayan yoğun sis tabakasının altında uyuyarak atmaya çalıştık.

Ertesi sabah dağın arkasındaki Hevek Köyünden gelen ve son anda fiyatları artan 3 adet katıra çadırları ve kamp malzemelerini yükledik. Katırlar renkli bisiklet çantalarından ürktükleri için, bu iş biraz zor oldu.

Yaylayı terketmeden önce Manuel çevremizde bizi merakla seyreden yayla çocuklarını bisikletiyle bir kaç metrelik gezintiye çıkardı. Sis buralara özgü bir inatla çevremizi sarmaya devam ediyordu. Nem yoğunluğu o kadar yüksekti ki ,en güvendiğimiz yüksek teknoloji GPS bile çalışmayı reddetti. Neyseki biraz fazla hızlı yol alan katırcıları takip ederek yolumuzu bulduk. Devamlı yükselen patikanın son bölümleri iyice dikleşti. Öyle ki katırın biri ancak bazı yükleri azaltarak yoluna devam edebildi. Bu arada üzerinde taşıdığı ağır fotoğraf ekipmanına rağmen Manuel Çitak bu anları film üzerinde donduruyordu.

3000 metredeki Palakçur geçidinde ısı 5 derecedeydi ve sulı kar yağıyordu. Bu noktaya ulaşmamız 5 saatimizi almıştı. Buradan hemen sonra iniş başladı. Kısa bir süre sonra da hava açıldı ve Kaçkar Dağı tüm görkemiyle karşımızdaydı. Günler sonra güneş yüzü görmüş olduk. Dağın arkasında geçen yıldan kalan geniş kar parçaları üzerinde bisikletlerimizle düşe-kalka eğlenerek yol aldık. Neredeyse eğimi 40 dereceye varan kayalık bölümleri ben ve Jake bisiklet üzerinde geçmeyi denememiz neredeyse benim için kötü bir anı olarak kalacaktı ki ucuz atlattım. Bir anda kendimi hayatımın en uzun "endo"sunu (gidon üzerinden "uçmak") yaşarken buldum.

Neyseki bunu da hafif atlatmış oldum. Aşağılara indikçe gökyüzü iyice açıldı ve dağın kuzey yüzünün ıslaklığı yerini kuru bir iklime bıraktı. Zaten aşağı köylerde öğrendik ki diğer tarafı seller götürürken buralara aylardır tek damla yağmur yağmamıştı. Dağı aştıktan sonraki ilk köyde bizi görenler sanki uzaylı görmüş gibiydiler. Hayatlarında ilk kez Kaçkar Dağı'ndan kopup gelen bisikletliler görüyorlardı. Günün son noktası olan Hevek'e varmadan önce neredeyse 1 saat süren kesintisiz patikada iniş, günün en güzel hediyesi oldu. Müthiş bir "singletrack" (ancak 1 bisikletlinin geçebileceği genişlikte patika) sonrası, Palakçur yaylasından çıkıştan 8 saat sonra Hevek (Yaylalar) köyüne ulaştık.

Uğultuyla akan derelerin üzerinde tahtadan inşa edilmiş köyün tek konaklama tesisine yerleştik. Yemek öncesindeki süre duştan akan suyun sıcaklığını ayarlamaya çalışmakla ve kalan kısa sürede yıkanmakla geçti. Yemek yapma işine el atan en gencimiz Sinan Çakmak annesinden öğrendiğini iddia ettiği "biraz" lapa pılavla ekibin çok"takdirini" kazandı. Yemekten sonra "haydaa şimdi ne yapacaz" üzerine yapılan tartışmada Deniz Kirazcı'nın önerileri en çok puanı topladı. Çay-kahve içme faslından sonra da Mahmut Gürtuna'nın herkesi gülmekten yerlerde kıvrandıran fıkralarıyla geceyi karşıladık.

Ertesi gün 25 km boyunca, aşağılarda azgın Çoruh'a karşıan Barhal deresini takip edip Barhal Köyüne ulaştık (Parhali, sonradan olmuş Parçalı, ne alakası varsa) Burası vadide kurulmuş eski bir Gürcü köyü. Zaten yeşillikler içinden geçerken karşınıza çıkıveren koca kilise bunun en güzel yaşayan kanıtı.

Bir süre cami olarak kullanılan binaya, neredeyse (başka yer yokmuş gibi) bitişik yapılan köy ilkokulu yüzlerce yıllık koca kiliseyle "müthiş bir ahenk"içinde gözüküyor. Kilisenin briketle örülen pencereleri de olayın en "tamamlayıcı" öğeleri konumundaydı.

Barhal'da 3 günlük "tatil" boyunca, hergün çevreyi bisikletlerimizle keşfe çıktık. Bunlardan en ilginç haritalar üzerinde yıllardır görüpte merak ettiğimiz "Gudas

Chewi" manastırını bulmaya gitmemizdi. Saatler süren bıktırıcı yokuşları pedalladıktan sonra karşımızda ancak kartpostallarda görülebilecek güzellikte manzaralar içindeki köye ulaştık. Zil çalan midelerimiz için, ortalarda insan görmenin pek olası olmadığı köyde zor da olsa bir parça ekmek bulabildik. Konuşabildiğimiz tek kişi buranın "Gidas Çıva" köyü olduğunu ama manastır veya kilise olmadığını her nedense ısrarla belirtti. Fazla geç kalmamak için dönmeye karar verdik ve sonra da tırmanması saatler süren yokuşları bir çırpıda indik. Akşam üzeri Barhal'a ulaştığımızda buz gibi dere sularında serinlemek günün yorgunluğunu yoketti.



Son etabımız Barhal-Yusufeli ise genellikle iniş idi. Geçtiğimiz köylerdeki çay molalarındaki sohbetler hep gelecekte yapacağımız benzer gezilerin nerelerde olabileceği hakkındaydı. Uçakta İstanbul'a doğru uçarken, yaşanan zorlu fakat müthiş heyecan veren böyle deneyimleri (en azından birazını) aslında herkesin yaşaması gerektiğini düşünüyordum.



Chain Suck



Gürsel AKAY

Bir çoğumuzun başına gelmemiştir ama başına gelenler bilir ki bu “illet” bir durumdur “chain suck”.. Ve bu konuda bisiklet dünyasında hurafeler dolaşır durur.. Bilen bilmeyen atıp tutar..İşte size bir “chain suck” yazısı..(İsteyen kesip (!) saklasın) Bu benim ara ara başıma gelir. (En son Coliseum Trophy’de bazı dik yokuşları bu yüzden çıkamadım. Benzer durumda bir çok arkadaş olduğunu görünce bu yazıyı yazma ihtiyacı doğdu) Özellikle yokuş çıkarken bir de bakarsınız ki zinciriniz ön (ayna) dişlinin alt dişlerine takılmış yukarıya, kadroya doğru çıkmakta..Tabi bu durumda da arka vitesiniz de olması gerekenden daha fazla ileri (ve yukarı) doğru gerilmiş duruma geçiyor.. Tabi şanslıysanız zincir son anda dişliyi bırakır veya bunu hemen farkedip pedala abanmayı bırakmaz veya geri çevirmezseniz sonuç tam bir felaket. Kırılmış bir vites, kopmuş veya yamulmuş bir zincir veya bazen de kırılmış, yamulmuş ön dişliler.. Kadroya verilen zarar da yanında hediyesi.

“Chain Suck” yani “zincir sıkışması” (malesef türkçe çevirisi ingilizcedeki etkiyi vermiyor, “zincir emilmesi” de diyemeyiz herhalde!) kısaca zincirin ön (ayna) dişlinin alt dişlerinden kurtulamama durumudur. Bu bazen orta dişlide olduğu gibi en çok küçük dişlide (granny- babaanne dişlisi ! :) oluşur.. Ama bu her zaman da oluşmaz.(hurafeleri yaratan durum) Genelde zincir yük altındayken, çamurlu, ıslak kumlu koşullarda oluşur. Ama bazen çamurun yıkanması bile sorunu çözmez..İşin tuhaf tarafı bu “illet” yeni ekipmanlarda da görülebilir.. Sadece MTB* lerde değil yol bisikletlerinde bile görülebilir. Bu sıkışma 2 türlü olabilir: 1- Tek dişlinin zinciri bırakmaması, 2- Zincirin 2 (ayna) dişli arasına sıkışması (vites değişimi sırasında).. Bu çok ender görülen bir durumdur. Genelde çok düşük kalite, dişli aralıkları standart dışı modellerde görülebilir.

Tek dişlide sıkışma genelde en küçük ayna dişlide oluşur (bende olduğu gibi). Bunun nedeni yükün (zincir gerilimi) daha dar bir alanda (daha az sayıda dişde) olmasından ve yükün sadece üst veya orta dişlerde değil alt dişlere de aktarılmasındandır. Tabi bu arada yüksek güçlerin aşındırması daha fazladır. Bu yüzden de küçük dişliler daha çabuk aşınır. Tabi bu arada bakımsız, yağsız veya sıkışmış zincir baklası da(frozen link-

ingilizcelerini de yazıyorum ki aşına olunsun) veya ucu bükülmüş, çengel olmuş diş de bu duruma yol açabilir.. Ama en yaygın neden az aşınmış dişli ve yeni (uzamamış) zincir artı yüksek sürtünme (çamur vs)üstüne de aşırı gerilim (yokuş) kombinasyonları alt dişleri aşırı yükler ve zincir dişliden kurtulamaz. Sonuç: “zincir sıkışması”.

Yeni dişli- yeni zincir kombinasyonunda zincir ve dişliler birbirine tam uyum sağlar.. Zincirin bakla aralıklarıyla dişlinin aralıkları birbirine tam oturur.. Bu durumda yük, üst ve orta dişlere dağılır ve zincir alt dişlerden rahatlıkla kurtulur.

Eski dişli-eski zincir kombinasyonunda dişde yük gelen yerler uzayan zincire uyum sağlayarak aşınır. Yüksek yüzeyleri daha yatık olur. Bu durumda zincir gerilimi sadece üst dişlere biner. Altta ise zaten yatıklaşmış diş duvarları zincirden uzak kalır ve zincir rahatlıkla buradan kurtulur.

Eski dişli- yeni zincir durumunda bakla aralığı kısa olan yeni zincir, hafif kancalaşmış (ve yatıklaşmış) diş profilinde oyduğu (vadi) tabanına yakın yere oturur. Bu durumda gerilim alt dişlere transfer olur ve zincir halkaları dişlinin duvarına yapışır. Sonuç: Zincir sıkışması.

Bu arada zincir neden uzar? Zincirin baklalarını yuvarlak halkalar birleştirir. Her baklada da bu halkaların içine oturan çıkıntılar vardır. Tümünün içinden de zincir pimi geçer. Pedala bastığımızda yük zincir halkasıyla bakla çıkıntısındadır. Zamanla halkanın içi ve bakla çıkıntısının dışı aşınır.(halkanın iç çapı artar, bakla çıkıntısının et kalınlığı azalır.) Bir bakladaki 2 pim aralığı bu ikisinin toplam aşınma aralığı kadar uzaklaşır. Bazen toplamda boy uzaması, 1 zincir boyunda (110-114 baklada) 1 bakla boyuna yaklaşabilir.

Yine “iletimize” dönelim. Özellikle alüminyum dişliler aşınırken zincirin abandığı yüzeylerde yük sonucu ezilen yüzeyde dışa doğru çapaklar oluşur. Fakat bu genel inanın tersine sıkışmanın asıl nedeni değildir çünkü bu çapak bakla içini dolduracak kadar hiçbir zaman büyümez. Çamurlu koşullar sıkışmaya yol açar ama her çamur bu durumda eşit değildir. Bazı çamur türleri daha fazla sıkışmaya yol açabilir.

Bazen de yeni dişli-yeni zincir kombinasyonu yokuşta ve çamurlu koşullarda sıkışma yapabilir. Şu veya bu marka zincir daha az sıkışma yapıyor lafı hurafelerden biridir. Ama Shimano dişlilerin daha az sıkışma yaptığı doğrudur. (özellikle 2 dişli arasına zincir girmesi seyrektrir)

Bu “illetten” kurtulmak için neler yapılabilir? En küçük ayna dişlinizi değiştirin. En iyi yol budur. Hatta alüminyum yerine “baba” bir demir veya titanium(paranız yeterse!) dişli takın. Benim orta ve küçük dişlilerim demir. (Bu ara böyle, ileride ne olur bilemem!!)Tornadan çıkmış (machined) dişliler presten çıkmışlara göre daha iyi sonuç verir. Tabi bunun demir olanını bulmak zordur..Tornadan çıkanlar (CNC vs) genelde alüminyum veya titaniumdur. Yamuk, sıkışık, yağsız zincirler de sıkışmaya yol açabilir. Zincirinizi temiz ve yağlı tutun. Bu bakım “sıkışmayı” engellemez ama en azından aşınmayı geciktirir. Zincirinizi çok eskimeden (800-1200 km) uzamadan periyodik olarak değiştirin. Uzayan zincir dişlinizi hızla bozar. Şimdi diyeceksiniz ki madem yeni zincir-eski dişli kombinasyonu sıkışmaya yol açıyor neden yeni zincir takalım.? Tabi bu değişikliğin amacı tüm dişlilerin çabuk eskimesini engellemektir. Ayrıca zinciri iyice uzamışken değiştirmenin bir alemi yoktur. Zaten kaydırır. Bu durumda bırakın hepsi birlikte sonuna kadar aşınsın. Ama sık zincir değiştirmek daha ucuza gelir size..(eğer pahalı crank ve kaset dişliniz varsa tabii) Tabii bir de en pahalı zinciri kullanmanız gerekmez bence..(Üst kategoride bir yarışçıysanız bilemem)

Dişliyi değiştiremiyorsanız eğeleyin! : Kranklar yere paralelken dişli tarafından baktığınızda en çok aşınan dişler saat 4 ile 7 ve 10 ile 1 konumundadır.(bunun nedenini açıklamak gerekmez sanırım). Küçük, ince dişli sırtı yuvarlak bir eğe ile bu aşınmış dişlere biraz “profil katın”. Aman dikkat bu eğeleme işini abartıp dişin yapısını bozmayın.. Bazen de dişliyi dörtte bir veya beşte bir tur ilerletip vidalamak da bir çözüm olabilir. Ama bu özellikle Shimano Hyperdrive dişlilerde vites geçişini çok az etkileyebilir. Ama son karar sizin tabii..

“Chain Suck” siz, güneşli günler hepinize..

Yoldan Çıkan Bisiklet

Ayşin Uysal

Sene M.Ö 3500. Yer Mezopotamya. Uygarlığın başlangıç tarihleri. Sümerler, sonraları bisiklet olarak adlandırılacak ilk iki teker mekanizmaları o zamanlarda yaratmışlar. Bu tuhaf şeye bir ad koymaya ise gerek duymamışlar.



Peki neden yaratılmış bisiklet?

Bisiklet bence dünyanın en tuhaf icatlarından biri. Yere sağlam basan dört tekerlekli araçların yararlı bir buluş olarak etrafta dolaşıp durduğu zamanlarda, hangi uçuk kaçık yaratıcı düşünce, normal durumu dengesizlik olan iki teker üzerinde bir mekanizmayı ortaya çıkarır ki? Bisiklet 2003’de icat olsaydı ve yaratıcısı bu buluşu desteklenmesi umudu ile sponsorlara götürseydi bu son derece gereksiz düzenek için tüm kapıların yüzüne kapatılacağına dair inancım tam.

Bir düşünün ve tuhaflığı içinize sindirmeye çalışın. Tarih içinde gelişip duran ve değişik hız seçeneklerine hitap eden her model



motorlu motorsuz dört tekerlekli ve dört bacaklı araçlar mevcut etrafta. Acele etmenin önemli olmadığı durumlarda da yürüme özgürlüğü var. Ama insan ne yapmış? Bir ara durum yaratmış: Tek başına ayakta duramayan, ancak belirli bir hıza eriştikten sonra taşıt aracı kimliğine bürünen bir şey yaratmış.

Bisiklet, insanoğlunun görünen hiçbir eğilimine ayak uydurmuyor. Bilirsiniz, İnsanoğlu hep rahatlık peşinde olmuştur. Teknoloji gelişirken hep insanın daha rahat, daha sorunsuz ve daha hızlı hareket etmesine yönelmiştir. İnsan karada, denizde ve havada hareket içinde olmak istemiş ve buna en uygun araçları yaratmıştır zaman içinde. Hava ve su makinelerinden çoğu yer üzerinde dengesizdir. Bu olağan bir durumdur. Ama yer üzerinde dengesiz bir yer aracı tasarlamak nasıl bir düşünce zincirinin ürünü olabilir? Acaba bunu ilk düşünen insanın niyeti neydi ya da ne yapmak isterken ortaya iki teker bir taşıt çıktı?

Sonuçta bu insan genlerinde hakim bir takıntıymış ki, ilk Sümerli mucidin zihninde şekillenip, eğlence olsun diye yaratılıp sonra da tarihin tozlu sayfalarına karışmamış. Hayır, bir de bakıyoruz aynı alet Çin’de ortaya çıkmış. Sonra çok dikkate değer bir kişilik, Leonardo da Vinci 1493 yılında oturmuş bisiklet çizimleri yapmış. Bu noktadan sonra bisikleti yok sayamıyoruz. 1790 yılında bir Fransız, Sıvrac Kontu, ayaklarla ittirerek hareket ettirilen, tahta tekerlekli ilk bisikleti fiilen yapmış. Adını da celeripede koymuş. Ama 26 kilo ağırlığındaki bu alet halk arasında “dandik demir at” olarak adlandırılmış. Görünen o ki halk işsiz güçsüz bir soyludan daha akıllı selim sahibiymiş. Ama 1839 yılında pedal sisteminin bulunup ilave edilmesi ve 1868 yılında tahta tekerleklerin sert lastikle kaplanmasının ardından halk da bu tuhaf şeyi Bicycle / iki çember olarak bağrına basmış. Ve rekabetçi ruhundan ötürü hemen yarışlarını düzenlemeye başlamış.1868 yılında Saint Clloud’da yapılan ilk bisiklet yarışının ilk galibi James Moore olmuş.

Derken 1871 yılında işe ordu el atmış. Fransa Savunma Bakanlığı bisikletin harpte kullanılabilecek bir şey olduğuna karar vermiş ve hemen bu fikrini Alman Harbinde kullanmış. Bisikletler harbin sonucunu nasıl etkiledi, bu konuda kayıt yok ama başarılı olmuş ki 1. Dünya savaşında da bisiklet, orduların hızlı ve sessiz hareket etmelerini sağlamada kullanılmış.

1890 yılında Alman İgnaz Schwinn Chicago’ya göç edip ilk bisiklet fabrikasını (Arnold, Schwinn&Company) ve ilk fabrika takımını (Team Paramount) kurmuş. Bu tarihten sonra artık bisiklet bir kitle sporu haline gelmiş. 1891’de ilk uzun etaplı yarışlar yapılmış, 1903’de ise ilk uluslar arası yarışlar.

Bu arada bisiklet sanki kendi başına zaten dengesiz bir araç değilmiş gibi, bazı kişiler bunun da sınırlarını zorlamaya başlamışlar. 1974 yılında Gary Fisher bisikletini alıp kendini Tamalpais Dağının engebeli patikalarından aşağı salmış. Birkaç kişi de bunu çok ilginç bulup peşinden gelmemiş mi? “Toplama yarışları” böyle başlamış. Toplama, çünkü her yarıştan sonra bisikletin yeniden toplanması gerekiyordu. Fisher bakmış elindeki bisikletlerle bu iş olmuyor, 5 vites eklemiş, gidon yapısını değiştirmiş, balata ve frenlerle oynamış ve ilk dağ bisikletinin atasını yaratmış.



Böylece bisiklet de yoldan çıkmış.

Bisikletin ilk doğuşu uygarlık kadar eski. Binyıllar boyunca tekrar tekrar keşfedilmiş ve geliştirilmiş. Tek özelliği sessizliği ve sakinliği. Etrafa egzoz dumanları saçmadan ilerleyebilmesi. Bitip tükenmeyen tek enerji kaynağı; insan enerjisi ile çalışması ve kullanan kişiyi özgür kılması.

Belki de insanlar, temelde özgür yaratıklar oldukları ve hiçbir enerji kaynağına bağlı kalmadan sadece kendi güçlerini kullanarak hareket etmeyi sevdikleri için bisikleti tekrar tekrar keşfediyorlar.

Ve mizah duygusuna sahip oldukları için.

1- 4 temmuz 2004 tarihleri arasında tüm motosiklet severler Kütahya'da buluşuyor.



Fotoğraf: Özdal GÜNGÖR

Enduro motosiklet Kulübü ve Derneği (EMOK) geleneksel hale getirdiği EMOK Motosiklet Festivalinin üçüncüsünü yine Kütahya'da organize ediyor.

Motosiklet sürücülerinin motosiklet kullanmayı sevmesinin yanısıra ülkesinden ve kültüründen haberdar olabilmesini temel misyonları arasında sayan EMOK, tarihin beşiği olarak bilinen Frig vadisinde düzenlediği dev organizasyonla motosikletseverlere bir kez daha ev sahipliği yapıyor.

Festival yalnızca motosiklet kullanıcılarının biraraya geldiği bir toplantı olmasının dışında, eğlenceli yarışmaları, eğitimleri, gezileri ve bu sene ki festival kapsamında ilk defa gerçekleştirilecek olan motokross yarışıyla keyifli anlar yaşatacağa benziyor.

Hızlı gidenin kaybettiği yavaş gitme yarışı, eğlenceli olduğu kadar öğretici özelliği bulunan Coğrafya Safari katılımcılara risk yaratmadan yarışmanın keyfini yaşıyor.

Bir önce ki sene 1250 katılımcı ve 750 motosikletin yer aldığı festivalde yüzlerce çadırın ve motosikletin yarattığı görüntü

görölmeye değer bir tablo oluşturuyor. Bu kadar motosiklet tutkunu biraraya gelir de, yeni motosiklet modellerini denemek istemezler mi ? İşte bunun için katılımcı motosiklet firmaları hem yeni modellerini tanıtıyor hem de test motorlarını sürüşe sunuyor.

Motosiklet giysilerinizi giyip, çadırınızı, uyku tulumunuzu, rahatınıza düşkünseniz şişme matınızı çantanıza bağlayıp güvenli bir şekilde Kütahya'ya ulaşın. Gerisini Emok'a bırakın... Yola çıkmadan kapınıza "Kütahya'ya gittik gelicezz " yazmayı da unutmayın.

Emok 2004 Motosiklet Festivali Programı

1.Gün Perşembe ;

- Tüm standların kurulması,
- Test sürüşlerinin başlaması,
- Katılımcıların gelişi,
- Kros yarışı için parkurunun antrenmana açılması, yarış için teknik kontrol,
- Güvenli sürüş ,başlangıç ve sağlık eğitimleri,
- Akşam saatlerinde kros ve enduro sürüş eğitimleri .

2. Gün Cuma

- Yarış için son hazırlıkların tamamlanması.
- 13'den itibaren yarış startı.
- Önceden hazırlanan haritalarla, gündüz kampta kalmak istemeyenlere alternatif ziyaret bölgeleri sunma ve geziler Firmaların test sürüşleri.
- Eğlenceli yarışmalar.
- Güvenli sürüş, başlangıç ve sağlık eğitimleri.
- Akşam saatlerinde kros ve enduro sürüş eğitimleri .
- Havai fişek gösterisi.

3.Gün Cumartesi ;

- Sabah 10.00 da Coğrafya safari'si startı
- 11.00 da Valilik önünde ATATÜRK anıtına çelenk koyma.
- Firmaların test sürüşleri.
- Eğlenceli yarışlar.
- Güvenli sürüş ,başlangıç ve sağlık eğitimleri.
- Önceden hazırlanan haritalarla,gündüz kampta durmak istemeyenlere alternatif ziyaret bölgeleri sunma ve geziler.
- Festival partisi 20.30-01.00.

4. Gün Pazar

- Serbest zaman, toplanma ve dönüşler.

Bir motokrosçu...

Ahmet Demirtaş...

O bir şampiyon ve motosiklet kullanıcılarının, motosiklet severlerin her daim başı sıkıştığında her nerede olurlarsa olsunlar yardımına koşan bir gönül adamı...

Kendisiyle motosiklet markaları, her motosiklet sürücüsünün başına gelebilecek ders alınması gereken konuları, motosiklet bakımına dair püf noktalarını ve İstanbul Haydarpaşa'dan Kapadokya'ya Rally de Capadoccia'yı seyretmek üzere 7 motosikletin trene yüklenmesiyle başlayan yolculukları üzerine söyledik.

Onun deyimiyle “aslında ralli bahane, gezip tozmak yeni yerler keşfetmek şahane. .”

- Öncelikle Şu Kapadokya Rally Yolculuğu Nasıl başladı ?

Bende (Ahmet Demirtaş) 620 KTM, diğer arkadaşlarda yine 660 KTM, Honda NX 650 Dominator, BMW R1100GS, BMW F650GS, Suzuki Freewind ve Yamaha Fazer olmak üzere toplam 7 motosiklettik ve Haydarpaşa'dan motosiklet başına 29 milyon gibi bir para ödeyerek biletlerimizi aldık.

- Motosikletleri trene yüklerken neler yaşadınız ?

Garda bize yardım eden kimse olmadığı için motorlarımızı kendimiz yükleyip kendimiz bağlıyoruz. 1100'leri yüklemek ağırlıklarından ötürü biraz problem oldu. Bizim KTM 'ler daha rahat yüklendi.

- Motosikletle tren yolculuğu ilginç olsa gerek :)

Tren yolculuğu inanılmaz keyifli bir hadise. Trende hem yol alıp hem dinlenip hem de grupla beraber olmanın keyfine varıyorsunuz. Gece otelde kalmak yerine yataklı vagona uyuyup dinlenmiş olarak motosikletinizle tekrar yola devam etmek de cabası. Belli bir saatten sonra o hiç kesilmeyen sallantı da ninni gibi geliyor kulağınıza. Ayrıca demiryolları otoyollardan farklı rota izliyor. Dolayısıyla hiç görmediğiniz yerleri görme, hiç geçmediğiniz yollardan geçme imkanı buluyorsunuz.

- Tren'de varış noktanız neresiydi ?

Tren'den Konya'da indik. Bu arada Konya'da demiryolları bakım onarım şefi Enis Bey'in

adını anmadan geçemeyeceğim. İnanılmaz keyifli, müthiş bir insan.Tam bir motosikletçi dostu. Bize her tür konuda yardımcı oldu. Gerek teknik bilgisi, gerek sohbeti gerekse misavirperverliğiyle aklımızda ve gönlümüzde yer etti.

- Konya'ya vardikten sonra yolculuk nasıl devam etti ?

Konya'ya indikten sonra yolda kopmalar oldu. Yörenin coğrafyası uzun düzlüklere dayanıyor ve biz biraz serserilik edip oradaki mekanları da hava kararmadan görelim diye biraz daha süratli yol aldık. İyi motosikletçi arkadaşlarımız 90 km/h hızın üzerine çıkmıyorlardı. Ancak biz eski ve aylaylı motosikletçiliğin verdiği özgüven ve biraz da

asi tarafımızla daha süratli gidiyorduk. Bu şekilde Niğde ve Nevşehir'e doğru yol aldık. Oradan Derinkuyu diye bilinen yeraltı şehrine gittik. Mutlaka gidilmesi gereken bir yer Derinkuyu. Din savaşlarına tanıklık eden, 8 kat yerin dibinde içinde şehir kıvamında tüneller, hamamlar kurulmuş bir mekan. Kapodokya'ya da oldukça yakın.

- Kapadokya'ya varmanız akşamı buldu herhalde ?

Evet, biraz öyle oldu. Kapadokya'da rastladığımız bir rehber bize Kapadokya'nın eski bir dilde kelime anlamının “en iyi at yetiştirilen yer” anlamına geldiğini söyledi. Gerçi orada çok at göremediysekte vakti zamanında iyi atlar yetiştirilmiş demek ki.

- Kaç gün kaldınız Kapadokya'da ?

Kapadokya'da 2 gece kalabildik. Ralli'nin seyirci etabını izlemekt en büyük amacımız. Otelimizi de yarışçıların kaldığı otele en



yakın yerden seçtik. Gecede pit alanını izleme zevkine vardık. Orada kamyonlar, örümcek otomobil diye tabir ettiğimiz otomobiller, jipler ve motosikletler vardı. Onların çalışmalarını izledik. İnsanlar sabahlara kadar çalıştılar. Bu arada servis elemanı olanlar vardı, olmayanlar vardı. Bu tip sporlar mekanik sporlar ve teknik desteğe ihtiyaç oluyor. Yanınızda yedek parçanız, servis elemanınız olması gerekiyor. Bunlar şart. Bu durumu şöyle değerlendirebiliriz. Parası olmayan adam

kendisi yapıyor, parası olan adam servis elemanının getiriyor ki bunun içinde ayrıca para ödüyor.

- Yarışçıların ülke dağılımı nasıldı ?

Genelde yabancılar yarışıyorlardı. Türkiye'den 3 motosiklet 1 jip yarışyordu hatırladığım kadarıyla. Ve şöyle bir baktığımızda çok da başarılı olduğumuz söylenemez. Ancak dünyada motosiklet konusunda sayı olarak da çok ileri gidemediğimiz için aslında büyük bir başarı



olarak görmek lazım. Çünkü insanlar çalışıp uğraşıyordu orada. Özellikle Türkiye KTM takımına belki çok ayrıcalık gösteriyorum ama bu işte çok iyi yerdelere. Zaten yarış esnasında da KTM ler inanılmaz keyifli görüntüler verdi .

- Gündüz yarış seyrettiniz. Peki ya akşamları ?
Yarış akşamları bol alkollü arkadaş muhabbetleriyle geçti. Son gece değişik bir plan program yaptık. Özellikle Türkiye KTM takımına Kemal Aka arkadaşımız daha çok yer gezmek istiyordu. Biz de her daim buna hazırız zaten. Dolayısıyla aynı yoldan dönmek yerine Ürgüp'ten çıkıp Yozgat, Çorum, Boyabat rotasını izleyerek ilk gece Kastamonu Hanönü'nde kaldık. Ertesi gün dağ yollarını kullanarak Daday ve Azdavay üzerinden Zonguldak Çaycuma ve Bolu Mengen'e giden dönüş rotamız, ana kriterleri ile böyleydi.

- O kadar yerden geçip Hanönü'nde kalmanızın sebebi nedir ?
Hanönü benim ailemin memleketi. Ailem oradan gelme ve küçüklüğümde beni birkaç sefer götürdüler oraya. Yeniden o havayı soluma gibi bir niyetimiz oldu. Aradık, davet ettiler. Hattuşaş ve Alacahöyük gibi tarihi mekanları da gezimize katarak çok keyifli off-road ağırlıklı bir yolculuk yaptık. Dönüş yolculuğunun başlayacağı sabah hazırlık yaparken benim motosikletin radyatörünün su kaçırdığını farkettilik. Bir gece önce mağara evlerden birinde yediğimiz bilmem kaç tabak mantıdan mıdır yoksa onun üzerine aldığımız alkolden mi bilinmez o an radyatörün delindiğini farkedememişiz. Kapadokya'da oto tamircisi gibi bir yere gittik. Bizim radyatörler alüminyum olduğu için kesinlikle kaynak

kabul etmez. Kaynak yapamazsınız. Yani bir şekilde yapıştırmak lazım. Çünkü direk aleve maruz bırakırsanız patlayan yeri tamir etmeye çalışırken diğer yerleri eriterek radyatöre büyük zarar verirsiniz. O yüzden kesinlikle böyle bir uygulamaya girilmemeli. Burada yapılması gereken en kolay ve en akıllıca iş bölgeyi yapıştırmak. Sunfix adında mavi sarı renklerde macun şeklinde bir yapıştırıcı vardır. Birbirlerine % 50-50 oranlarda karıştırıp bölge temizlendikten sonra uyguladığınız zaman gayet başarılı bir şekilde işinizi halletmiş olursunuz.

- Bir motor arıza yaptığında ne yapmak lazım, yani ilk olarak neye bakmak lazım ?
Bir motor stop ettiği zaman iki şeye bakmak lazım. Şayet motorda ateşleme ve benzin varsa o motor çalışır. Çalışma sistemi budur. İlk olarak bujiyi söküp ateşlemesine bakacaksın, ateşleme varsa benzinden şüpheleneceksin. Tabii ağır bir arıza olmuşsa yapacak pek birşey yoktur ancak önce bu iki şeye bakılır.

- Yolculuğa tekrar dönecek olursak, nasıl Iron Bath oldunuz ? :)
Dağ yollarından ve bozuk taşlı topraklı yollardan 550 km. giderek Iron Bath olduk. Şimdi bu insanlara az bir km. gelecektir ancak bu km. nin tamamını dağ yollarından ve bozuk virajlı yollardan gittiğimizi düşünenecek olursak bunun Iron Bath olmak için yeterli ve ciddi bir km. olduğunu söyleyebiliriz.

- Motosikletleriniz bu yollar için uygun muydu ?
Motosikletlerimiz BMW R 1100 GS, KTM ve Honda Dominator idi. KTM 'lerin en sevdiği yol budur zaten. GS' ler asfaltta çok daha randımanlı olmasına karşın kullanan kişiyle de alakalı olarak toprak yolda da gayet başarılıydı. Dominator'un ruhuna ise bu yollar zaten çok uygun. Yalnız burada dikkat edilmesi gereken bir durum daha var. Anadolu'da halkımız her ne kadar araba kullanmayı öğrenmişse de trafik kaidelerini uygulamayı pek önemsemiyorlar. Bu sebepten benim de tarlaya girmeme sebep olan bir olay oldu. Bir Doğan, saldırm çayıra mevlam kayıra şeklinde yolu ortalamış gelirken virajda karşılaştık. Her ikimize de birşey olmadı ancak ben tarladan geçmek zorunda kaldım. Allah KTM den razı olsun:)

- Motosikletlerinizin böyle durumlarda randımanlı ve manevra kabiliyetlerinin max. seviyede olmasını sürücünün dışında etkileyen faktörler var mı ?
Motosikletlerle sorunsuz yolculuk yapılabilmesi için orijinal yedek parça kullanmakta fayda var. Kalitesiz ve uyumsuz parça bir gün bir yerde başınıza sorun çıkarabilir. Mesela Taner arkadaşımızın perşembe pazarından almış olduğu O-Ring'siz zincir bir virajda yerinden çıktı. Ucuz zincir konusunda ihtisas yaptığı için çıkan zinciri yerine takarak yoluna devam

etti. Ancak yüksek hızla seyrederken zincir çıkmış olsaydı dişliye dolanarak arka tekeri kitleyebilir ve oldukça vahim sonuçlar doğurabilirdi.

- O-Ring'li ve O-Ring'siz zincirin farkı nedir ?
Bizim motosikletlerimizdeki zincirler O-Ring'li zincirdir ve 500 km.'de bir yağlanması gerekir. Bu da ortalama 2 depo benzine tekabül eder. O-Ring'siz zinciri ise sadece ve sadece kross ve special motorlar kullanır. Dolayısıyla yolda kopma ve uzama yaşamamanız için O-Ring'li zincir takacaksınız. Ve iyisini kullanacaksınız. Bu tarz şeyler herşeyden önce kişiye zarar verir. Zincir sarıp, motoru kitleyip düşürebilir ya da ön tarafta toplanıp başka aksamaları ezebilir. Bir çok motosiklette su devir daim pompaları zincir dişlisinin hemen önündedir. Zincirde çıkan böylesi bir sorun su pompasını patlatarak daha büyük arızalara sebep olabilir. Zaten O-Ring'siz zincir yağ tutmadığı için daha çok ve daha sık yağlamak gerekir ve uzama problemi vardır.

- Zincirlerin ortalama ömrü ne kadardır ?
Zincirlerin ortalama ömrü sürücüyeye bağlı olmakla birlikte bakımı düzgün yapılırsa 25.000 kilometredir. Bu demektir ki Türkiye şartlarında en az iki yıl. Senede 12.000 - 13.000 km.'den fazla yol yapan insan pek yok bizde. Hatta bu rakamı genellersek ortalama 5.000 km 'dir. Dolayısıyla 2-3 yılda bir zincir değiştirmek çok bir masraf değil.

- Lastik için ne kadarlık bir süre söz konusu ?
Bir lastik dükkana konduğu andan itibaren raf ömrü iki yıldır. İki yıl sonra lastik sertleşir. Lastiklerin üzerinde tarih yazar. Bunu kontrol ederek almak lazım. Lastikler ithalatçı firmaların depolarında kuru ve ışıksız ortamda muhafaza edilir. Tıpkı şarap gibi. Oradaki saklama süresi üç-beş sene gibi daha uzun bir süredir. Ancak depodan çıktığı andan itibaren lastik iki sene sonra sertleşir. Daha doğrusu şöyle demek lazım bir lastiğin ömrü gün ışığını görünce başlar. Lastiğin kullanma ömrü de 15.000 - 20.000 km. 'dir.

- Yeni lastik almayıp, çıkma lastik takan sürücüler var. Bu durum bazı riskleri de beraberinde getirmez mi ?
Motosiklet mekanik bir alet ve belli parçaları zamanla aşınır, bozulur. Bu sebeple en azından hareketli aksamın sağlıklı olması gerekir. Lastik içinde bu durum geçerli. 200 Euro luk bir çift lastiği takmayıp eski lastikle yola devam ederseniz ya da çıkma lastik takarsanız lastiğiniz patlar, eziyet çekersiniz, kaza yapabilirsiniz. En küçük bir kırıgın eziyeti bile yeterli olmalı aslında. Bunun yanında, motosikletinizden uzak kalmanız ve 15-20 lastik parası masraf etmeniz de cabası.

- Biraz da kıyafetlerden ve donanımdan bahsedelim.
Sizin ve motosikletinizin donanımı tam ve eksiksiz olmalı ki ondan sonra yoldaki diğer tehlikelerle başedebilesiniz. Bu memlekette birden önüne araba da çıkar, bira şişesi fırlatan da olur, otobanda karşına portakal kasası da çıkar. O yüzden donanımınız tam olmalı.

Bir de motosiklete binen arkadaşlar çok rüzgar alıyorum diye koca koca touring camlar takıyorlar. Fakat bunu yapan mühendisler her tür testi yaparak bize teslim ediyorlar. Sizin bunda yapabileceğiniz değişiklik belki lastiğini değiştirmek olabilir. O da orjnaline uyarak yapılır elbette. Ancak cam vs. takıldığında motosikletin maksimum hızı 170 km/h ise o camı taktığınızda 140'lara kadar düşecek ve türbülansa girecektir motor. Kafa sürekli sallanır vs. vs. Dolayısıyla bunlara da çok taraftar değilim açıkcası. Yani iyi kaskınız, iyi montunuz olduğunda rüzgarı daha keyifli hissedersiniz. Zaten motosiklete binmenin en keyifli yanlarından biri de o rüzgarı hissetmektir.

Montlarda özellikle korumalarının olması gerekir. Bizim kaportamız yok. Dolayısıyla tavan da bagaj da mont ve pantolondur.

Bazı arkadaşlarımız top case'i tepeleme doldururlar, hatta üzerine kaçak kat misali eşya yüklerler. Bu da motosikletin dengesini olumsuz etkileyen önemli bir faktördür.

Hazır denge konusuna girmişken yolcudan da bahsetmek lazım.
Motosiklet biraz bencil bir alettir. Motosikleti kullananın dışında kalan kişi aletin dengesini inanılmaz bozar. O yüzden yolcunun mutlaka rahat ve sürücüyü uyumlu olması lazım. Hele hele motosiklet kullanmaya yeni başlayan birisinin arkasına kimseyi almaması lazım.

Modelleri de anlatalım biraz.
İki KTM vardı Kapadokya'ya giderken. KTM'lerin iyi ve kötü tarafları var. Kötü tarafı değil aslında, yapılış amacından dolayı rahatsız bir sele durumu var. Ve daha çok tek kişi ile seyahat etmeye müsait motosikletler. Asfaltta daha vibrasyonlu bir gidiş sahipler ve bu durum sürücüyü hele bir de konfora düşkün biriye ciddi rahatsız eden bir durum. Ben bu hissi sevdiğim için bana herhangi bir zorluğu olmadı. 160 km/h'ye kadar hız yaptı ki bu fazla bile. Fakat devamında yoldan çıktığımız zamanlarda toprakta ormanda gittiğimiz zamanlarda doğasından dolayı daha çok keyif verdi. Tek silindirli spor bir motosiklet. Böyle bir motosiklet almayı düşünürseniz vibrasyonu, rahatsız seleyi, tek başına yolculuğu göze almanız gerekir. Honda Dominator yine tek silidir 650 cc. bir motosiklet. O da 50 beygire yakın bir güç üretiyor. KTM'den biraz daha



yumuşak bir motosiklet ve yola daha yakın karakteri var. Bu özelliği sayesinde hem iki kişi seyahate müsait hem de yüksek tork değeri sayesinde arazi kullanımına da uyum sağlayabiliyor. Dominator ile hem dağ tepe dolaşabilir hem de iki kişi asfaltta uzun kilometreler yapabilirsiniz. Tabii viraja girmesi KTM'ler kadar başarılı değil. BMW R1100GS'in boxer tipindeki motoru sayesinde ağırlık merkezi yere yakındır. Dolayısıyla viraj kabiliyeti mükemmeldir. Çok iyi freni vardır. Denge harikası bir motosiklettir. Fakat ağırdır. Ancak iyi bir biniciyeniz bunu çok fazla hissetmezsiniz.

Toprak yola girdiğinde bu durum biraz daha sıkıntı verici olabilir. Tabii biz burada hep enduro motosikletleri konuştuk. Bir de chopper motosikletler var. Ancak onlar asfaltta giden motosikletlerdir ve mümkün mertebe asfaltı tercih etmelerinde fayda var. Çok iyi bir görüntüleri var ancak daha çok kısa mesafeye uygun bir motosiklettir. Her ne kadar sele görüntüsü rahat gibi gözükse de inanılmaz yorucu motorlardır. İçinde outdoor vs. barındıran kişi zaten enduronun dışında bir motosiklete binemez.



Sekiz sekizbuçuk gibi kalkılır, dokuz dokuzbuçuk gibi yola çıkılır

Heyooo! 1760 metre yükseklikteki Kaz Dağının zirvesinden sesleniyorum size! Meteorolojinin haftasonundan itibaren fırtına beklendiğini bildirmesine rağmen Kaz Dağının zirvesinde ne işiniz var dediğinizi duyar gibi oluyorum, doğrusu ben de bilmiyorum. Akli dengemin yerinde olmadığına iyice inanmaya başladım, tanıdığınız iyi bir deli doktoru var mı ?

Taner Eraslan

Bu sefer ki, Çelinç Tiim aktivitesi yedi kişilik bir ekip ile Edremit yakınlarındaki Kaz Dağları'nda gerçekleşti. Zirveye çıkıldı. Gezi, olumsuz hava koşulları sebebiyle bir gün uzatmalı olarak tamamlandı.

Cuma günü saat 20:00'de TEM-Mahmutbey gişelerde başlayıp gece yarısı Gelibolu'da bitmesini planladığımız gezimizin ilk günü, iki saatlik bir gecikmeyle başlayıp gece yarısı Tekirdağ'da yediğimiz köftelerin yanında içtiğimiz biraların da etkisiyle Keşan'da sona erdi.

Cumartesi sabahı, sekiz sekizbuçuk gibi kalkıp dokuz dokuzbuçuk gibi yola çıkma planımızı hiç aksatmadan doyumsuz doğasıyla Gelibolu yarımadasında ilerleyerek Çanakale boğazını geçtikten sonra Bayramiç'e vardığımızda öğlen olmuştu. Pideler vasattı.

Çikolota, bisküvi, su falan aldıktan sonra nihayet dağ yolundayız. Son derece düzgün toprak dağ yolundaki birkaç sapaktan sonra orman evlerindeyiz. Yükseklik yaklaşık

700 m. Ne kadar ruhsuz anlattığımın farkındasınız değil mi ? Öyle olması çok normal. Demir atlarımızı asfaltta kullanmayı sevmiyoruz, zaten ayda bir kez yaptığımız bu aktivitelerde bu sefer de bilmem kaç yüz km. otoyolda geldikten sonra günlük güneşlik havada kupkuru toprak zeminde enduro motor kullanmanın ne keyfi var ? Durun bakalım! Macera başlıyor. Madem doğa kendiliğinden bize zorluk çıkarmıyor, o zaman biz birşeyler yapalım. Ormanda kendimize minik bir motokros pisti bulduk

ve başladık gazlamaya. Hem de en küçüğü 600 cc. olan motorlarımızla. Alain'in az çok bildiği bir hareketi deneyeceğiz. Düzlükte hızlandıktan sonra dönemece geldiğinde arka fren ile yarım spin atıp motor durup devrilmek üzereyken gaz verip arkasını kaydırarak 180 derecelik dönüşü tamamlayıp tekrar gazlamak. Hiç mi hiç niyetimiz ve cesaretimiz yokken ben ve Emre bile bu işin keyifli olabileceğine ikna olduk ve biz de katıldık curcunaya, tahmin edeceğiniz gibi her iki denemeden birinde yerdeyiz :)) Alain'in bu işte çok başarılı olduğunu söylemeden geçemeyeceğim. Bu hareketi hem de Africa Twin gibi bir makinayla yaptığına göre, tam bir cross motoruyla neler yapar siz düşünün. Zaten hepimizin hayalinde 250'lik ikinci bir motor var.

Bu debelenmeye bir son verip biraz dinlendikten sonra, etraftaki yabani atlara da yaklaşamayacağımızı anlayınca yavaş yavaş inişe geçtik. Asfalta indiğimizde yeni çelincir adayımız ilker bizimle alay ediyordu, “bu mu çelinç dediğiniz” diyerek. Söyleyecek lafımız yoktu, olumsuz hava koşulları -yani pırıl pırıl bahar havası- bizi çaresiz bırakmış, keyfimizi iyice kaçırmıştı. Akkuyu'da Selim'in kır evinde kaldık, gerçekten her ayrıntısı özenle düşünülmüş çok hoş bir ev.

Pazar günü, yine sekiz sekizbuçuk gibi kalkıp dokuz dokuzbuçuk gibi yola çıkmayı planlarken Emre'nin hazırladığı harika kahvaltı ve nefis demli çay araya girince saat 12:00'de ancak dağ yoluna girdik. Bu kez amacımız zirveye ulaşmak ve dağı bu kez güneyden kuzeye aşıp Bandırma'ya varmak.

Hava yine gayet güzel, yol taşlı topraklı, ormanda yol yapmak da keyifli ama ortada çelinç yapacak bir şey yok, her virajdan çıkışta gazlamak tek avuntu kaynağımız. Artık 1000 metredeyiz, Veee, TAA TAA TAA TAAAA.... Kar, evet evet, kar. Yaşasın, artık hiç olmazsa motorlar kaymasın diye mücadele edeceğiz. Yehooooo. Oh be, yavaş yavaş keyfimiz yerine gelmeye başladı, hele yükseldikçe, hava daha da soğuyor, zemin daha da kayganlaşıyor, sis, taşlar yamuk yumuk, motorlara geçit vermemek için her şey var. Yine 100 metre ilerlemek için 1 saat uğraşma zamanı, yine nefes nefese kalıp içerden sıcak dışardan soğuşun etkisiyle kıpkırmızı kızarma zamanı, yine çığlık atma zamanı. Yehooo! ilker ve Selim'in bu koşullara uygun olmayan lastiklerine rağmen gösterdikleri çaba takdir edilmeye değer.

Nihayet zirvedeyiz, yani galiba. Sisten hiçbir şey görünmediği için çıkılacak daha yüksek bir yer var mıydı bilmiyoruz, GPS cihazına göre zirvedeyiz. Çikolata ve kahve ile kutluyoruz bu anı.

Artık dönme vakti, döneceğimiz yol farklı, orada bizi neler bekliyor bilinmez, zaten yolu da bilmiyoruz. Elimizdeki tarife göre - bana sorarsanız hiç alakası yok - bir sağa bir sola,



bir yukarı, bir aşağı derken nihayet bir köye iniyoruz ama daha en yakın ilçeye çok yol var.

Hava çoktan karardı, Bandırma-Yenikapı hızlı feribot seferlerinin iptal edildiğini öğrenmiştik. Bu saatten sonra Bursa üzerinden kara yolu ile dönmek zaten

en büyük çelinç olacak. O yüzden artık oyalanacak halimiz yok. Bütün gün dağda debelenmenin verdiği yorgunluğun üzerine iyice bir ıslanarak, gece karanlığında çamurlu asfaltta Çan'a varmak motor geçmişimin en zorlu yolculuklarındandı. Çelinç sonrası akşam yemeklerimiz artık belli; önce çorba, ardından



1,5 köfte, üstüne tatlı. Saat olmuş 20:00, bizi bekleyen şartlar pek parlak görünmüyor. Karanlıkta, yağmur ve şiddetli rüzgar altında gerçekleştirilmesi gereken yüzlerce kilometrelik Bandırma, Bursa, Yalova, İstanbul yolculuğu var. Köftecinin tavsiye ettiği otelde kalmak en akıllıca karar. İstanbul'da bizi bekleyenlere telefon ettikten sonra başka problem yok. Ne güzel şeydir şu küçük kasaba otelleri. Koray tutturdu ben gidiyorum diye, yapma etme dediysek de dinletemedik. Neyseki bu görev tabiat anaya düştü. Gece yarısı olmuştu, biz yataklarımıza girmiştik ki, Koray geri geldi, Yaklaşık 50 kilometre gidebilmiş, çok mücadele etmiş ama fırtına sebebiyle geri dönmek zorunda kalmış.

Pazartesi günü saat 12:00'de Bandırma'dan kalkan hızlı feribot gayet iyi olacak, gündüz gözüyle Bandırma'ya çok yol yok. Ama yağmur ve rüzgar devam ediyor. Motorları ilerletmek için yatırarak yol almamız çok komik oluyor, hele bir de rüzgarın yönü ve şiddeti değişince ortalık sirk gibi oluyor. Tam bir saatte 109 kilometre yol yapıp saat 11:10'da Bandırma'dayız, feribot hazır bekliyor, sefer iptal değil. Çarşıda bulduğumuz ilk lokantaya dalıyoruz. Henüz kahvaltı bile yapmadığımızdan çiğ börek ve çay en güzeli.

12:00'ye doğru gemiye tekrar gittiğimizde seferin iptal edildiği anons ediliyor ve biz yarı ıslak vaziyette Bursa yolu ile yüz yüze kalıyoruz. Çarşıda sobası iyi yanan bir kahvede iyice ısınıp kurumadan yola çıkmak delilik olur -deli olmasak burada işimiz ne- Bu iş yaklaşık bir saat sürüyor, artık kupkuruyuz, ama çelinç devam ediyor. Bandırma'dan uzaklaşıp Bursa'ya yaklaştıkça yağmur kesiliyor, rüzgar hafifliyor. Dün geceye göre hava günlük güneşlik bile sayılır.

Göz açıp kapayıncaya kadar Bursa'dayız. Yine yemek, yine ısınma ve yine kuruma operasyonu, istikamet Yalova. Yine birşeyler yağıyor ama çok önemli değil, Topçular kritik nokta. Eğer Eskihisar vapurları çalışmıyorsa körfezi dolaşmak yerine Yalova'da kalmayı tercih mi etmeliyiz acaba ?

Meteorolojinin beklentisi tutmuyor ve gayet durgun bir deniz yolculuğu ile Gebze'ye varıyoruz. Bundan sonrasını biliyorsunuz, yine aynı yaşam. Büyük kente hoşgeldiniz...

ÇELİNÇ TIİM
Korkma ver gazi...

Büyükklere Masallar...

Bir varmış, bir yokmuuş...İstanbul krallığı sınırının yakınlarında zamanın ve mevsimin hakim olmadığı bir yer varmış. Yörenin insanları özgürce, pervasızca dolaşırlarmış otlukları çimenlikleri. Hatta kuş olurlarmış tüm semayı kanat çırpışlarıyla tanıyan, böcek olup karıştırlarmış uçsuz bucaksız patikalara...

Su olurlarmış, güneş olurlarmış, bir ağacın dalında yaprak, gölgede serinlik olurlarmış...

Öylesine keyifli, öylesine başkaymış oraları. Herşeyi bambaşkaymış Delmece denilen bu yerin, büyük krallıklara hiç benzemezmiş. Hatta insanı bile daha bi insan, çocuğu daha bi çocuk, aşığı daha bi aşıkmış.

Artık havasından mıdır, suyundan mıdır yoksa yaratılmışı severim yaradandan ötürü diye hayata bilgece yaklaşan düşüncelerinden midir bilinmez bu durum yeryüzü kurulduğundan beri böyleymiş.

Büyük krallıklardan gelen insanlar rahat etsinler diye evlerinin kapısına kilit bile takmazlarmış. Siler süpürüp, eker biçer, yolu bir şekilde bu mükemmellikler diyarından geçenler rahat etsin diye herşeyi yaparlarmış. Ama büyük krallık insanı tıpkı kendi yurdunda olduğu gibi herşeyi bir çırpıda doyumsuzca tüketirmiş. Yakar yıkar zarar verirmiş özenle hazırlanan bahçelere, devasa ateşler yakar hatta bunun için o özenli bahçelerin tutamaklarını kullanırlarmış arsızca.Her tür hakkı kendinde gören krallık insanının bu davranışına yine bilgece bakar ve elbet birgün anlarlar diyip, yakıp yıkılan, bozulan yerleri tamir edermiş Delmece insanı her defasında. Bu durum böyle devam edip gidermiş.

Gel zaman git zaman Delmece insanı için durum böyleyken İstanbul krallığında yaşayan bi grup gezgin varmış....demir atlarıyla krallıklardan krallıklara, kıtalardan kıtalara dolaşıp dururlarmış..Hatta bunlardan 3 tanesinin demir atı aynı cinstenmiş. Atlarına Twin diyorlarmış.Twin...Afrika Twin...Kendi aralarında bir de parolaları varmış...diz iz afrika, yu nov ?

Yaşadıkları en büyük krallık olan İstanbul krallığının keşmekeşinden, defalarca sil baştan kurulan hayatlardan, buzdağının görünen kısmından ziyade, derinlerinde yatan o daha büyük, daha yakıcı daha kırılgan kalabalıkların oluşturduğu yalnızlıktan yorgun, orası senin burası benim dolaşır dururlarmış.Büyük krallığın, insanı tüketen ağırlığı iyice üstlerine çökmüşken biraz nefes almak, zamanın içinde sıkışıp kalan ruhlarını zamansızlığın hüküm sürdüğü Delmece yaylalarına atmak istemişler. Binmişler demir atlarına vurmuşlar kendilerini yollara, az gitmişler, uz gitmişler...dere tepe düz gitmişler. İstanbul krallığının sınırından uzaklaştıkça demir atları bile daha bir şaha kalkar olmuş.

to be contined...





Aracınızda ofis, ev ve otel konforu yaşamak...

ADR-İLKER'in araç dizayn konseptleriyle aracınızda ev ve otel konforu yaşayın...

Aracınızda Size Özel Konfor

ADR-İLKER, panel vanlar başta olmak üzere tüm araçlara konforlu donanımlar kuruyor.

Firma, müşterilerinin taleplerini de dikkate alarak her aracı "özel" olarak dizayn ediyor.

Araç içlerine tam donanımlı bir ofis, çek-yat'ın da dahil olduğu ev özellikleri, mobilya tefrişli lüks donanımlar hazırlanıyor.

Hazırlanan konseptlerde keyif, konfor ve işlevsellik birarada, araç içerisinde

sıkıcı, basık bir iç mekan yerine TV, DVD seyredilebilen, senfonik müziklerin bile dinlenebildiği bir ortam sunuluyor. Konforlu, çünkü bir dokunuşla koltuklarınızı yatırabilmekte, döndürebilmekte, yine bir dokunuşla ara bölmenin camının kaldırarak şoförle konuşabilmektesiniz. Pek çok şeyi tek dokunuşla yapabilmektesiniz.

Araç içerisinden işlerinizi takip edebiliyorsunuz, araç içerisine yerleştirilen faks ve telefon sistemi ile dünyanın her yerinden işlerinizi yürütebiliyorsunuz.

Dizayn konseptlerinde kullanılan özellikle elektronik ve elektrikli donanımlar Avrupa kalite standartlarına uygun olarak seçiliyor. Orjinal olanı, zor olanı, yenilikçi olanı tercih eden firma, otomotiv ana üreticileri ile yürüttüğü sıcak ilişkiler ve bu konuya yaptığı yatırımlarıyla hemen her projede yer alıyor. Yeni lansmanı yapılan araçlar henüz bayilere ulaşmadan araçların dizayn konseptleri hazırlanmış oluyor.

Bu konuda yapılan dizaynların yoğun ilgi görmesi üzerine panelvandan minibüse

dönüşüm, minibüs Vip ofis dizaynları, özel araç dizaynları (ambulans, yağ değişim aracı, emniyet aracı, olay yeri inceleme aracı, karavan dizaynı) gerçekleştirmeye başlayan firma, bu süreçte hafif ticari araçların otomobile dönüşümünü gerçekleştiriyor.

Dizaynlarda kullanılan tüm eleman ve aksesuarların uluslararası kalite standartlarına uygunluğuna dikkat ediliyor, montaj aşamalarında ise sürekli kalite kontrol uygulaması gerçekleştiriliyor.

ADR-İLKER'in hizmet ve ürün yelpazesi:

A. Panelvan Dizayn Uygulamaları

- VIP Ofis Dizaynı
- Ev Konforu Dizaynı (Çek-yat'lı uygulamalar)
- Karavan Dizaynları
- Ambulans Dizaynları
- VIP Kişiyi Özel Dizaynlar

B. Üst Yapıcılık ve Dönüşüm Çalışmaları

- Personel Taşıma Aracı (Mercedes Sprinter vd.)
- Turizm Aracı (VW LT VOLT vd.)
- Minibüs (Hyundai Starex, Opel Movano, Ford Transit vd.)

- Hafif Ticari Araç Dönüşüm (Citroen Berlingo, Ford Connect, Renault kangoo, Fiat Doblo, Opel Combo vd.)
- Otomobile Dönüşüm (Opel Corsa Van, Opel Astra Van vd.)

C. Özel Araç Dizaynları

- TV Yayın Aracı
- Mobil Mağaza
- Diagnostik Araçları
- Olay Yeri İnceleme
- Polis Devriye Aracı
- Özel Taleplere Uygun Tasarlanan Araçlar...





D- Otobüs Dizaynı

- Eğitim Otobüsü
- Propaganda Otobüsü
- İsteğe Özel Dizayn Edilen Otobüsler

E. Otomotiv Estetiği

- Sportif Otomobil Aksesuarları
- Deri Döşeme
- Oto Temizlik ve Bakım sistemleri
- Panelcan ve Minibüs Aksesuarları
- Ses ve Görüntü Sistemleri

ADR-İLKLER'de Deri, Sanat Duyarlılığında İşleniyor.

Deri döşeme uygulamalarında malzemeye ve ustalığa büyük önem veriliyor. Koltuk başları, oturak kısmı, direksiyon, kapı içleri gibi bölümler konusunda uzmanlaşmış ustalar tarafından dikiliyor.

Firma, deri dikimini bilimsel formasyon ve ustalık hassasiyeti ile gerçekleştiriyor.

Hem özel araç dizayn konseptlerinde hem de otomobiller için deri döşeme uygulaması yapılıyor. Yapılan deri döşemelerin uzun süre deforme olmaması, dökülmemesi, esnememesi için ucuz deri yerine otomobil döşemesi için üretilmiş ithal özel deriler kullanılıyor.



Tutkuları Gerçeğe Dönüştüren Özel Bir Adres...

otomobile dair her tür beklentinin uzman bir anlayışla karşılandığı

garage showroomlar

*Etiler Showroom

*Balmumcu Showroom *Feneryolu Showroom

*Ziverbey Showroom



değer verdiğiniz herşey özenli bir koruma ister... tıpkı otomobiliniz gibi.

garage servis

düşlediğiniz ne varsa, garage'da karşılığı var... **garage rental**

GARAGE

Merkez: Feneryolu Showroom
Feneryolu Bağdat Caddesi, No: 147 1 - 2
Kadıköy - İstanbul
Tel : (0216) 330 41 30 (3 Hat) / 330 29 74 (3 Hat)
Faks : (0216) 345 96 52

Balmumcu Showroom/Car Rental
Barbaros Bulvarı, 135/B Balmumcu - İSTANBUL
Tel : (0212) 274 27 92 / 274 27 93
Faks : (0212) 274 94 03

Etiler Showroom
Adnan Saygun Cad., Belediye Sitesi Leylak 1/4
Etiler - İSTANBUL
Tel : (0212) 352 49 48 / 352 49 50 / 352 59 12
Faks : (0212) 352 55 18

Ziverbey Showroom
Tuğlacılar Mahallesi, Kayışdağı Cad., No: 125/2
Kadıköy - İSTANBUL
Tel : (0216) 348 48 22- 348 47 47
Faks : (0216) 346 97 14

Garage Service
Atatürk Oto San. Sit., A3 Blok Sezgin İş Merkezi No:1
Maslak - İSTANBUL
Tel : (0212) 276 18 18 (pbx)
Faks : (0212) 276 18 22

Otomubul ile arayan bulur...



Aracınız nerede?

Çalındı mı? Çekildi mi? Haberiniz olmadan ödünç mü alındı!? Yoksa sadece nereye park ettiğinizi mi unuttunuz? Paniğe gerek yok. Mesaj atın yeter!

GSM kontrollü araç takip ve kumanda sistemi Otomubul ile aracınız cebinizde.

Sürücülerin korkulu rüyası oto hırsızlarının başı artık ciddi şekilde dertte. Çünkü aracınızın nerede olduğunu 7 gün 24 saat cep telefonunuza yollayan ve verdiğiniz komutları aracınıza uygulayan akıllı cihaz Otomubul piyasaya sürüldü. Tamamen Türkiye’de tasarlanıp üretilen, Mobiarts tarafından geliştirilen ve patenti alınmış olan bu ürün, Turkcell şebekesi üzerinden hizmet veriyor.

Otomubul Nedir ?

İçine Turkcell SIM kart takılan Otomubul ile artık aracınızı takip ve kumanda etmek cep telefonunuzun elinde. Sadece GSM teknolojisini kullandığı için aracın herhangi bir yerine gizlenebilen bu küçük cihaz GSM baz istasyonlarından gelen semt ya da bölge bilgilerini GSM şebekesi üzerinden kısa mesaj olarak cep telefonunuza gönderiyor. Böylece aracınızın yerini kolaylıkla belirleyebilmenizi ve hareket halinde olsa dahi takip ederek ulaşmanızı sağlıyor. Ayrıca Otomubul ile cep telefonunuzu uzaktan kumanda aleti gibi kullanarak aracınızın kornasını çaldırabilir, flaşörlerini çalıştırabilirsiniz. Hatta gerekli bağlantıları yaptırarak, aracınızın isteğiniz herhangi bir bölümünü kontrol edebilirsiniz. Örneğin; uzaktan, aracınızın benzinini keserek motorunu bloke etmek artık bir kısa mesajlık iş sizin için. Otomubul mevcut otomobil alarmlarıyla da uyumlu. Aracınızın alarmı çalar çalmaz Otomubul sayesinde kısa mesajla da haberdar edilebiliyorsunuz.

Otomubul Nasıl Kurulur ?

Hattı açık bir Turkcell SIM kartının Otomubul’a takılması, cihazın araçta gizli bir yere yerleştirilmesi ve gerekli bağlantıların yapılması yeterli. Daha sonra, kumanda edecek cep telefonu numarasını tanıtarak Otomubul’u hemen kullanmaya başlayabilirsiniz. Unutmayın; Otomubul’a sadece bir adet cep telefonu kumanda edebilir. İlk kullanım şifresi 1234. Otomubul’a kumanda edecek cep telefonundan Otomubul’un içine yerleştirdiğiniz hattın numarasına “1234CEP” mesajını göndererek hattınızı tanıtıyorsunuz. Otomubul size, bu komutu aldığını belirten “NUMARA AYARLANDI” mesajını gönderecektir. Artık tanıtma işlemi bitmiştir. Bundan sonra yapacağınız ilk iş Otomubul’un şifresini değiştirmek olmalıdır. Bundan sonra artık sizden başka hiç kimse Otomubul’a ulaşamayacaktır.

Otomubul Nasıl Çalışır ?

Otomubul, temel olarak cep telefonu ekranında görünen GSM baz istasyonu hücre bilgisinin başka bir telefona kısa mesaj ile gönderilmesini sağlayan bir cihaz. Böylece Otomubul’un takılı olduğu araç hangi baz istasyonunun kapsama alanında bulunuyor ise, bu bölge bilgisi araç sahibine ulaştırılır. Ayrıca araç sahibi, gerekli bağlantıları yaptırmak koşuluyla aracının değişik bölümlerine uzaktan kumanda edebilir, örneğin; flaşörlerini açar ve kapatır, kornasını çaldırır ve susturur, kapılarını açar



kapatabilir hatta park ettikten sonra bir mesaj göndererek çalınmaya karşı aracının motorunu bloke edebilir. Y yapmak istediklerinize bağlı olarak Otomubul’a, cep telefonunuzdan araç takip komutlarını ya da araç kumanda komutlarını kısa mesaj yoluyla göndererek çalıştırabilirsiniz.

Araç Takip Komutları

Üç ayrı komut bulunmaktadır. Bu komutları Otomubul’a gönderirken büyük harf kullanmalı fakat Türkçe karakter kullanmamalısınız.

• Takip

Aracınızı bıraktığınız yerde bulamazsanız, hareket halindeki aracınızı takip

edebilmek için Otomubul’un size her GSM baz istasyonu değişiminde kısa mesaj göndermesini sağlayan “takip” komutunu kullanmalısınız. Bunun için cep telefonunuzdan “TAKIP” kısa mesajını yazıp Otomubul’a göndermeniz yeterlidir. Ardından Otomubul size bu komutu aldığını bildiren “TAKIP AYARLANDI” mesajını gönderecektir ve daha sonra da hareket halindeki aracınızın bulunduğu bölgenin bilgisini göndermeye başlayacaktır. Bu bilgiyi bir kez göndermeyecek, her GSM baz istasyonu değişikliğinde yeni bölge bilgisini göndermeye devam ederek aracınızın hangi güzergahta ilerlediğini ve nereye doğru gittiğini size bildirecektir. Bu bildirme işlemi siz Otomubul’a “DUR” mesajı gönderene kadar sürecektir.

• Tek

Aracınızın o anda hangi semtte ya da bölgede olduğunu tek bir kısa mesaj olarak öğrenmek istediğinizde tek komutunu kullanmalısınız. Bu komut genellikle aracınız park halindeyken konum bilgisini almak için kullanılır. Bunun için cep telefonunuzdan “TEK” kısa mesajını yazıp Otomubul’a gönderiyorsunuz. Bu komutu alan Otomubul size aracınızın o anda bulunduğu bölge bilgisini tek bir mesajla gönderiyor. Aracınız hareket halinde olsa bile takip komutunda olduğu gibi mesaj göndermeye devam etmeyecek, mesajı aldığı anda bulunduğu bölgenin konum bilgisini tek bir mesajla göndermekle yetinecektir.

• Uyarı

Otomubul’un, sadece aracınızın park ettiğiniz yerden hareket ettirilmesi durumunda size kısa mesaj göndermesi için uyarı komutunu kullanıyorsunuz. Uyarı komutu, aracınızın çalınmasından haberdar olmanızı sağlayacaktır. Bunun için aracınızı park ettikten sonra cep telefonunuzdan “UYAR” kısa mesajını yazıp Otomubul’a gönderiyorsunuz. Ardından Otomubul size bu komutu aldığını bildiren “UYARI AYARLANDI” mesajını gönderiyor. Artık aracınız herhangi bir çalınmaya karşı alarm durumundadır. Park halinde durduğu sürece size konum bilgisi içeren hiçbir mesaj göndermeyecektir. Fakat aracınızın çekilmesi ya da çalınması gibi bir şekilde yerinden oynatılması durumunda Otomubul ilk yeni konum bilgisini size göndererek uyaracak ve daha sonra da otomatikman takip konumuna geçerek sizin aracınızı sürekli izlemenizi sağlayacaktır. Uyarı konumundan çıkarmak için Otomubul’a “DUR” kısa mesajını göndermelisiniz. Otomubul bu komutu aldığını size “TAKIP/UYARI BİTTİ” mesajını göndererek bildiriyor ve artık size konum bilgisi göndermiyor

Araç Kumanda Komutları

Otomubul size, aracınızı istediğiniz zaman takip edebilmenin yanında, aracınıza uzaktan kumanda edebilme olanağı da sağlar. Bunun için Otomubul’un montajını yapan yetkili

servise gerekli bağlantıları yaptırdıktan sonra cep telefonunuzdan Otomubul’a aşağıdaki mesajları gönderiyorsunuz.

• Flaşör açmak ya da kapamak;

Otomubul’un çıkışlarından biri aracınızın flaşörlerini açmanız ve kapamanız için ayrılmış. Cep telefonunuzdan “FLASOR AC” mesajını Otomubul’a gönderdiğinizde, aracınızın flaşörleri yanmaya başlıyor ve hemen ardından size bu komutun yerine getirildiğini belirten “FLASOR ACIK” mesajı gönderiyor. Bu komut, aracınızın 4 sinyalinin yanıp sönmelerini değil, sürekli yanmasını sağlar. Bu özellik diğer araçlarda olmadığı için, sizin aracınızın diğer araçlardan ayrılabilmesini sağlıyor. Flaşörü kapatmak için Otomubul’a “FLASOR KAPAT” mesajını gönderiyorsunuz. Bu komutla flaşörler kapanacak ve ardından size bu komutun uygulandığını bildiren “FLASOR KAPALI” mesajı gönderecektir.

• Korna açmak ya da kapatmak

Bu komut da aracınızın kornasının çalmasını ya da susmasını sağlayacaktır. Kornasını çaldırmak için “KORNA AC”, daha sonra kapatmak için ise “KORNA KAPAT” mesajını göndermeniz yeterli. Otomubul aracınızın kornasının çaldığını ya da kapatıldığını size mesaj göndererek bildirecektir.

• Özel komutlar;

Otomubul’un çıkışlarından birini, aracınızın istediğiniz bir bölümünü kontrol etmek amacıyla, örnek olarak aracınızın kapılarını açıp kapamak, aracınızı uzaktan çalıştırabilmek, benzin otomatığıne bağlatarak hareket halindeki aracınızın motorunu bloke etmek ya da bunlara benzer başka amaçlar için kullanabilirsiniz. Bunun için öncelikle Otomubul’un özel kumanda çıkışını, kontrol etmek istediğiniz bölüme bağlatmış olmanız gerekiyor. Bu özel bağlantıyı devreye sokmak için Otomubul’a “BASLAT” ya da devreden çıkarmak için “BITİR” komutunu kısa mesaj olarak gönderiyorsunuz.

Alarm Bağlantısı

Otomubul’un bir çıkışı da araçlarda bulunan alarmlarla uyumlu çalışabilmesi için ayrılmış. Eğer aracınızın alarmı varsa, Otomubul’un bu çıkışını alarma bağlayabilir, böylece aracınızın alarmını çalıştıracak herhangi bir girişimden, aracınızın yakınında olmasanız ve alarm sesini duymasanız bile Otomubul’un gönderdiği “ALARM” kısa mesajıyla haberdar ediliyorsunuz.

Diğer Sistemlere Göre En Büyük Avantaları Nelerdir ?

Mobilarm, çalınan araçların bulunmasına yönelik üretilmiş sistem. Uydu ile çalışan diğer sistemlere oranla çok daha küçük ve aracın herhangi bir yerine gizlenebiliyor. Ayrıca uydu ile çalışan sistemlerde uydu anteni gökyüzünü görebilecek şekilde yani



araçta görünür bir yere monte edilmek zorunda olduğu için anten kırılarak sistemin devre dışı bırakılması riski her zaman var. Ayrıca araç kapalı ortamlara girdiğinde, araç ile bağlantı tamamen kesileceği için izleme mümkün olmuyor. Oysa Mobilarm, bu risk göz önüne alınarak tasarlanmış ve anteni de dahil aracın herhangi bir yerine gizlenebiliyor. Ayrıca tamamen GSM teknolojisini kullandığı için kapalı ortamlarda dahi ulaşılama riski yok. Bununla beraber aracınızı takip etmek için internet bağlantısına, haritaya gerek duymadan dünyanın neresinde olursanız olun bir GSM şebekesinin kapsamı altında olmanız, aracınızı takip etmeniz için yeterli. Böylece harita ile takip gerektiren sistemlerdeki abonelik ücretinden kurtuluyor ve mobil olsanız dahi her şekilde aracınıza ulaşabiliyorsunuz. Kullanım maliyeti kullandığınız Turkcell hattı için Turkcell’in belirlediği kısa mesaj cari fiyatları ve tahsilat Turkcell tarafından yapılıyor. Daha da önemlisi Otomubul, sadece araç takip sistemi değil, aynı zamanda cep telefonunuzu kullanarak aracınıza kumanda edebildiğiniz ilk ve tek sistem. Sadece otomobilinizi takip ve kumanda etmek için değil, tüm motorlu araçlar için şu anda teknolojinin izin verdiği koşullardaki en mükemmel çözüm. Özellikle motosiklet hırsızlarına karşı, motosiklet kullanıcılarının da en büyük yardımcısı olacak.

Teknik Özellikler

Besleme Gerilimi : 10-30 VDC
Güç Tüketimi : 0.3 W
Çalışma Frekansı : GSM 900/1800 Mhz.
Dijital Girişler : 1 adet 0-12V DC giriş
Dijital Çıkışlar : 3 adet 500mA röle çıkışı
Boyut : 9.2 X 7.7 X 2.7 cm.
Anten Konnektörü : SMA
Çalışma Sıcaklığı : -10 OC - +55 OC



Wattabe

Katamaran ile rüyalara dalmak...
Yelken ile bütün bedeninizin rüzgarla tanışması...
Sea kayak ile dilediğiniz yöne seyretmek...
4x4 ler ile yolun dışına çıkmak...
Motocross ile adrenalinizi yükseltmek...
ATV'lerle arazide keşfe çıkmak...
Mountainbike ile doğanın kucağında ruhunuzu sakınlaştırmak...

Wattabe, doğal ortamda çadırdaki kalarak ya da günübirlik katılımla kendini tanımayı, zorlukları yenmeyi, ekip arkadaşlarına güvenmeyi, karar alma yeteneğini, kendi başına çözüm üretmeyi, her koşulda ayakta

kalabilmeyi ve kamp hayatını yaşayarak, dokunarak, sınırsız eğlence ve heyecanla sizlere doğa sporlarını yaşama olanağı sunuyor.

Dünyada gerek kişisel, gerekse kurumsal olarak yaşam kalitesini artırmanın önde gelen oluşumları arasında yer alan doğa sporları kavramının Türkiye'de ki ilk kurumsal merkezi... Wattabe

Büyük Çekmece Gölü'ne 1 km. sahili olan 610 dönüm arazi üzerine kurulu Wattabe Outdoor Sports Clup, kişisel aktivite ve eğitimin yanısıra şirketlere yönelik aktivite, eğitim ve seminerlere de ev sahipliği yapıyor.

Off-road ve motocross yarışlarının da yapıldığı merkezin genel müdürü Tayfun Akın'ın katkılarıyla değişik organizasyonlara imza atan ve doğa sporlarına farklı bir bakış açısı getiren Wattabe O.S.C. nin sunduğu başlıca aktivite ve eğitimler şunlar;

Su sporları

-Yelken
-Rüzgar Sörfü
-Katamaran
-Seakayak
-Kano

Motor Sporları

-4x4 Off-road
-Motocross
-ATV (All Terrain Vehicle)

Mountainbike

Orienteering
Fitness
Ritm
El Becerileri
Cope

7 gün 24 saat Wattabe O.S.C. nin kapıları özgürlüğünüze açılıyor.





Bu dizimiz de, doğada yaşamımızı sürdürebilmek ve hayatta kalabilmek için gerekli bilgileri vermeye çalışacağız.

Önümüzdeki sayılarda barınak oluşturma, ateş, avcılık, balıkçılık, ilk yardım, işaret verme gibi pek çok konuya değinmekle birlikte doğada yaşamın felsefesini ve psikolojik yönlerini de incelemeye çalışacağız.

Doğada Yön Bulma

Güneşi ve çeşitli materyalleri kullanarak yön bulma teknikleri...

Saat sabahın sekizi ve siz şehir trafiğinin içinde bir an önce sevgili patronunuza(!) yada iş arkadaşlarınıza kavuşmak için diğer arabalarla boğuşuyorsunuz. Sağ salım işinize vardınız her günkü rutin şeyler; yazışmalar, toplantılar, telefon görüşmeleri

....
Gün sonunda aynı trafiği çiğneyip eve şöyle güzel bir yemek ve ardından bir kaç kadeh rahatlatıcı hafif bir içecek hayaliyle dönerken eve vardığınızda hiç de beklemediğiniz minik bir sürpriz eşinizin annesi teşriftele ... Bu kadar yükü hangi insan kaldırabilir ki ? Hemen karamsarlığa düşmeyin size mükemmel bir teklifimiz var. Ne zaman ki bu sıradanlıktan sıkıldınız kendinize bir iyilik edin ve daha önce hiç yaşamadığınız bir şeyler yapın. Kendinizi doğanın eşsiz kollarına bırakın. Bunun için yapmanız gereken tek şey bu tarz turlar düzenleyen tur şirketleriyle kontak kurmanız veya kendi başınıza planlayacağınız bir hafta sonu gezisi olabilir

Size bu sayımızdan başlamak üzere böyle bir macerada olası problemlerle karşılaştığınızda neler yapmanız gerektiğini ve nasıl davranmanız gerektiğini anlatan bir yazı dizisine başlayacağız. Gerçekten de basit ama çok kullanışlı bu bilgiler size yol gösterecek ve bir sonraki doğa yolculuğunuz da daha tecrübeli olmanızı sağlayacak.

Bu sayımızda seçtiğimiz ilk konu yıldızları, güneşi ve çeşitli materyalleri kullanarak yön bulma teknikleri...

Arazide Doğru Yolu Bulmak

Yönünüzü kaybettiğiniz zaman yanınızda bir pusula ve bir de harita varsa şanslı sayılırsınız. Bu iki materyal sizi doğruca yardım alabileceğiniz yere götürecektir. Eğer harita ve pusula kullanmada yeterli değilseniz, bu yeteneği geliştirecek adımları atmanız gerekecek.

Güneş ve yıldızları kullanarak yön belirlemek için birçok yöntem mevcuttur. Bulduğunuz bölgenin arazisini az çok biliyorsanız doğru yönü bulmaya çok yaklaşmış sayılırsınız.

Aşağıda açıklanan metotlar uygulandığında sizi doğru yöne sevk edecek ve istediğiniz noktaya ulaşmanızı sağlayacaktır.

Güneş ve Gölgeleeri Kullanarak Yön Bulma

Dünya ve güneş arasındaki ilişki yönünüzü bulmada size yardımcı olabilir. Bilindiği üzere güneş her zaman doğudan doğar ve batıdan batır. Fakat güneş aslında tam olarak ne batıdan batır ne de doğudan doğar. Bu kulağa saçma gelebilir ama örneğin kuzey yarım kürede güneş, gökyüzündeki en üst noktasına ulaştığında yada bir nesnenin gölgesi fark edilemeyecek kadar kısa olduğunda güneye doğru kayar. Güney yarım kürede ise aynı öğlen vaktini baz alırsak güneş kuzeye doğru yönelecektir. Kuzey yarım kürede gölge saat yönünde, güney yarım kürede ise saat yönünün tersine doğru hareket eder. Gölgeleeri kullanarak pratik yaparsanız her iki yönü ve günün saatini belirleyebilirsiniz. **Gölge metodu**; gölge tiplerine ve saat tekniklerine bağlı olarak yön bulmada kullanılmaktadır.

Gölge Ucu Metodu

Bu ilk metodu uygularken zemini düzgün ve açıklık olan bir yerde 1 metrelik bir sopa bulunur ve zemine çakılarak sopanın gölgesi belirlenir. Dört adımın oluşun bu metot basit ve kesin sonuç elde edebileceğiniz bir tekniktir:

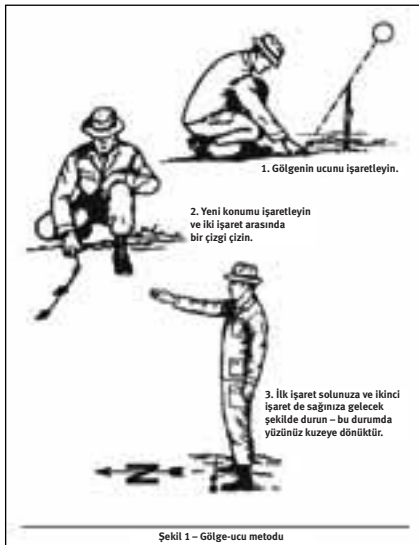
1. Gölgenin kolayca belirlenebileceği düz bir zemin üstüne sopayı yerleştirin.Gölgenin en uç noktasını bir taş ile yada ince bir dallla işaretleyin . İşaretlediğiniz bu nokta dünyanın neresinde olursanız olun her zaman batıyı gösterecektir.

2. Gölgenin ucu birkaç cm oynayıncaya kadar 10 ila 15 dakika bekleyin. Gölge ucunu ilk yaptığımız gibi tekrar işaretleyin.

3. Yaklaşık bir doğu-batı çizgisi bulmak için her iki nokta arasında düz bir çizgi çekin.

4. İlk noktayı (Batı) solunuza alacak şekilde ve ikinci noktada sağınızda olacak şekilde durun . Şu anda yüzünüz kuzeye bakmakta. Bu dünyanın her yerinde geçerli bir metottur.

Daha kesin sonuç veren fakat daha fazla zaman alan bir başka metotta ise kullanacağınız sopayı aynı şekilde hazırlayın ve ilk işareti sabah koyun. Bir parça ip yada

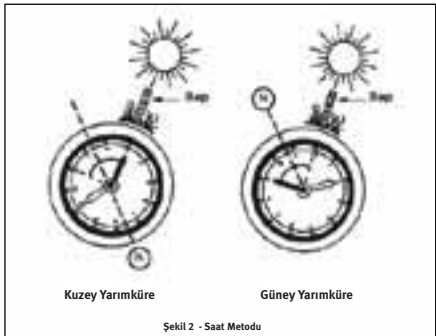


sicim kullanarak bu noktayı baz alacak şekilde sopanın etrafında bir yay çizin.Gün ortasında gölge çekilerek kaybolacaktır. Öğleden sonra ise tekrar uzamaya başlayacak ve yaya temas ettiği noktada ise ikinci işaretlemeyi yapın. Aynı şekilde doğu- batı çizgisini belirlemek için iki nokta arasında düz bir çizgi çekin.

Saat Metodu

Saat kullanarak da yönünüzü belirleyebilirsiniz. Saatinizde gün ışığından yararlanmak için yapılan herhangi bir değişikliği kullanmadan, doğru yerel saati kullanıyorsanız bulunacak yön kesinlikle doğru olacaktır. Hatırlanması gereken şey ekvatora olan uzaklığınız bu metodun kesinliğini arttırır (ekvatora ne kadar uzak olursanız bu metodun hassaslığı o kadar yüksek olur). Eğer sadece dijital bir saatiniz varsa yinede bu engeli aşabilirsiniz. Hemen doğru saati belirten bir saati bir parça kağıt üstüne çizin ve yönünüzü bulmaya çalışın.

Kuzey yarım kürede, saatinizi yatay konuma getirin akrebi güneşi gösterecek şekilde tutun. Kuzey - Güney çizgisini bulmak için akreple 12 rakamı arasını eşit bir açı ile ikiye bölün. Hangi ucun kuzeyi gösterdiği konusunda şüpheye düşerseniz güneşin doğudan doğup batıdan battığını hatırlayın.



Güneş öğleden önce doğuda, öğleden sonra ise batıda olur.

Güney yarım kürede ise saati “saat 12” güneşe doğru olacak şekilde tutun; akrep ile 12 arasındaki orta nokta size kuzey-güney çizgisini verecektir.

Ay Yardımı İle Yön Bulma

Ay’ın kendini aydınlatacak ışığı olmadığından dolayı, ancak güneş ışınlarını yansıtarak hayat bulur. Dünya etrafını 28 günlük bir periyotta döner ve yansıyan ışınların çeşitliliği bu yörünge içindeki aldığı pozisyonlara göre değişir. Dünya ay ve güneş arasına girdikten sonra ay dünyanın gölgesinden sıyrılmaya başlar ve sağ tarafından dik ışık yansıtmaya başlar. Dolunay oluncaya kadar yansıtma bölgesi artarak devam eder veya başka bir ifadeyle sol tarafı gümüş bir hal almaya başlar. İşte bu bilgileri yön tayin etmek için kullanabilirsiniz.

Eğer Ay Güneş batmadan hemen önce belirmişse; aydınlık tarafı “Batı”, eğer gece yarısından sonra belirirse aydınlık tarafı “Doğu” yönünü gösterir. Bu bilgi bize gece boyunca doğu – batı çizgisinde referans olacaktır.

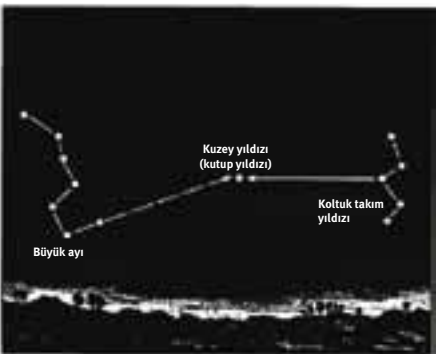
Yıldızları Kullanma

Kuzey yada Güney yönünüzü hangi takım yıldızı ile belirleyeceğiniz, Kuzey yada Güney yarım kürede bulunduğunuz bölgeye bağlıdır.

Kuzey Yıldızı

Öğrenilecek ana takım yıldızları; Büyük Ayı ve Koltuk Takım Yıldızlarıdır. Bu takım yıldızların her ikisi de her zaman için gökyüzünde belirmezler. Genellikle açık bir gecede görülebilirler. Bu takım yıldızlarını Kuzey Yıldızının yada en çok bilinen adıyla Kutup Yıldızının yerini bulmak için kullanabilirsiniz. Kutup Yıldızı Küçük Ayının bir parçası gibidir ve Büyük Ayı ile karıştırılabilir. Bu karışıklığı önlemek için Koltuk Takım Yıldızı ile Büyük Ayı Takım yıldızını bir arada kullanın. Bu iki takım yıldızı her zaman birbirlerine karşılıklı bir şekilde dururlar ve Kutup Yıldızı, merkez olacak şekilde, etrafında saatin ters yönünde bir yörüngede dönerler. Büyük Ayı kepçe biçimindedir ve yedi yıldızdan oluşur. Kepçenin ucunda dış kenarda altı ve üstlü kalan iki yıldız “işaret yıldızları”dır ve bunlar Kutup Yıldızını gösterir. En alttaki yıldızdan

Büyük Ayı’nın en üstündeki yıldız farazi olarak çizilecek bir çizgiyi, işaret yıldızlarının arası kadar bir mesafe boyunca beş kat daha uzatınız; bu hat boyunun sonunda Kutup Yıldızı’nı bulmuş olursunuz.



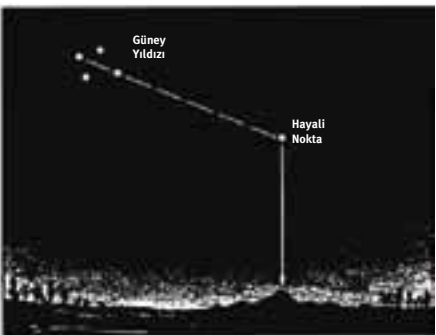
Şekil 3 Büyük Ayı ve Koltuk Takım Yıldızı

Koltuk Takım Yıldızı ise “W” şeklindeki beş yıldızdan oluşur. Kutup Yıldızı bu takım yıldızının merkezinde bulunan yıldız karşılık gelecek bir düz çizginin ucunda yer alır.

Kutup Yıldızını bulduktan sonra bulunduğunuz yere doğru hayali bir çizgi çekerek Kuzey Kutbunun (yada Kuzey Yönünün) yerini belirleyin.

Güney Yıldızı

“Southern Cross” olarak ta bilinen bu takım yıldızı Güney Kutbunda bu kadar parlak bir başka yıldızın olmamasından dolayı güneyde bir kılavuz gibi kullanılır. Southern Cross Takım Yıldızı beş yıldızdan oluşur. Her biri bir köşede olan karşılıklı olarak yerleşmiş dört parlak yıldız mevcuttur. Yıldız Takımının Uzun eksenini oluşturan iki yıldız işaret yıldızlarıdır. Bu iki yıldız arasındaki mesafe kadar bir uzunluğu beş defa uzatarak elde edilen hayali hattın en sonu yaklaşık olarak Güney yönünü gösterir. Bu hattın sonunda belirlenen noktadan ufku aşağısına doğru hiza alınarak yönümüzü bulmak için kullanılacak bir sınır işareti belirlenir. Daha sonra diğer yönleri de güneyi baz alarak bulabiliriz.



Şekil 4 Güney Yıldızı

Doğadan Yararlanarak Pusula Yapmak

Ucu ibre şeklini alabilecek bir paça demir yada iki ucu keskin düz bir ustura ucu ile bunu bağlayıp sallandırabileceğiniz metal içermeyen bir ip yada sicimle kendi pusulanızı yapabilirsiniz. Metal parçasına mıknatıs özelliği kazandırmak için yada

bir başka deyişle kutuplaştırmak için, parçayı bir parça ipeğe yada saçınıza tek bir yönde olmak suretiyle yavaşça sürtün. Herhangi bir metal parçayı belli tekrarlarla bir mıknatısa sürtmekle de bu işlemi yapmanız mümkündür. Unutulmaması gereken tek şey ise sürtmenin daima tek yönlü olmasıdır. Eğer bir pil ve bir parça elektrik kablonuz varsa metali elektrik gücüyle kutuplaştırabilirsiniz. Fakat kablo mutlaka izole edilmiş olmalıdır, aksi takdirde metal parçasını ince bir kağıtla sarmalı ve teması önlemelisiniz. Piller en az 2 volt’luk olmalıdır. Elektrik kablosunu bobin şekline getirdikten sonra alt tarafını pilin ucuna değdirin. Bu işlemi çok sayıda tekrarlayın ve bobini devre dışı bırakın . İbre (Metal parça), elektro mıknatıs haline gelecektir. Metal içermeyen bir ip yada sicimle sallandırıldığında veya su üstünde bir parça tahta üzerinde yüzdürüldüğünde Kuzey – Güney çizgisi üzerinde hizalanacaktır.

Daha ayrıntılı bir pusula için ise bir dikiş iğnesi veya ince bir metal nesneye, metal olmayan ve kapağının ortası delik bir kaba (plastik kap) ve bir kalemin gümüş ucuna gerek duyulur. Bunun için sıradan bir dikiş iğnesini ortadan ikiye kırın. Bir ucu sizin yönünüzü belirleyecek diğer ucu ise kılavuz noktası görevi görecektir. Kılavuz olarak kullanılan parçayı kabin altına yaslanması ve kapağa temas etmemesi için kabin alt kısmına doğru itin. Gümüş kalem ucuna diğer parçayı ortasından olacak şekilde yapıştırıcı, bitki özü yada eritilmiş plastik kullanarak yapıştırın. Bu parçanın bir ucunu kullanarak manyetik hale getirin ve mil görevi gören parçayı hizalayacak şekilde suya bırakın.

Yön Bulmanın Diğer Yolları

Ağaç üstündeki yosunların kuzey yönünü gösterdiği inancı kesin değildir, çünkü yosunlar bazı ağaçlarının tamamen etrafını sararak büyürler. Aslında Kuzey Yarım kürede ki bir ağacın güneye bakan kısmında daha çok su olmasından dolayı büyüme bu yönde daha belirgindir. Eğer etrafta karşılaştırebileceğiniz kesilmiş ağaçlar varsa kütüklerine bir göz atın. Büyüme Ekvator tarafına doğru daha güçlü ve ağacın büyüme halkaları daha geniş aralıklıdır. Diğer yandan ağacın büyüme halkaları kuzeye bakan kısmında birbirlerine daha kısa aralıklarla oluşmuşlardır.

Kuzey ve Güney cephelerine eğimlerde bitki örtüsü ve nem arasındaki farklılıkları da hesaba katarsak bu bize yön belirlemede yardımcı olabilir. Kuzey Kutbundaki güneye bakan cephelere oranla daha az güneş alır bu yüzden daha serin ve nemlidir. Yazları ise kuzeye bakan eğimler de karın tutulduğu gözlenebilir. Kışları ise kar ilk olarak güney cephesine bakan eğimlerdeki açık araziler ve ağaçlardan çekilir ve yerdeki kar miktarı da çok sığ olur.

İş dünyasından motorsporlarına destek...



Motorsporlarına katılım ve destek her geçen gün artıyor. Sanat ve iş dünyasından ünlü isimleri pistlerde görmeye iyice alıştığımız şu günlerde, iş dünyası motorsporlarına verdiği önemi sponsorluk çalışmalarıyla gösteriyor.

Mühendislik çözümleri sunan Tempa Sistem Elektroteknik Otomasyon San. Ve Tic. A.Ş.; çalışma prensipleri olan; hız, kontrol ve hassasiyeti Türkiye’de son dönemlerin gözde sporlarından biri haline gelen Motosiklet



Grup B pist Şampiyonası’na katılım desteği vererek pekiştirdi. Ersoy Ürkmez’in pilotluğunda katılıma tam sponsorluk desteği veren Tempa Sistem, ilk ayağı İzmit Körfez Pistinde yapılan şampiyona da iddiasını sürdürdü.

“Markalar Şampiyonu Fiat ve Volkan Işık ile Ralliye İlk Adım” Eğitim Kampı’nın En Başarılı 5 Katılımcısı Açıklandı



2003 Türkiye Pilotlar Şampiyonu Volkan Işık ve İstanbul Motorsporları Kulübü’nün ortak çalışması ile başlayan ve yedi eğitim dönemini başarıyla kapatan “Markalar Şampiyonu Fiat ve Volkan Işık ile Ralliye İlk Adım” Eğitim Kampı katılımcıları arasından belirlenen en başarılı 5 pilot adayı açıklandı.

Pilot adayları çizgi, direksiyon, hız, frenaj, vites, el freni, tepki, zaman karnesi, tabela, davranış, zaman ve eğitmen kanaat notlarına göre değerlendirilen 194 kursiyer arasından seçildi.

adayı Tevfik İleri, 1985 Ankara doğumlu. 5-7 Mart 2004 tarihlerinde düzenlenen eğitime katılan Tevfik İleri, Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi İşletme Bölümü 1. sınıf öğrencisi. Şimdiye kadar hiçbir yarışa katılmamış olmasına rağmen sıkı bir ralli takipçisi.

Sertuğ İplik, 1978 İstanbul doğumlu. Bilkent Üniversitesi İşletme Bilgi Yönetimi mezunu. Performance Car isimli tuning şirketinin sahibi. Drag yarışlarında çeşitli dereceleri bulunan Sertuğ, 19-21 Aralık

2003 tarihleri arasında düzenlenen eğitim kampı mezunlarından.

Burak Altınbaşak, 1969 İstanbul doğumlu. 6-8 Şubat 2004 tarihlerinde eğitime katılan Burak, Boğaziçi Üniversitesi Kimya Mühendisliği bölümü mezunu. Yönetim danışmanı olarak çalışan Burak, boş vakitlerini motorsikletiyle gezerek değerlendiriyor. Okan Kaba, 1978 Bursa doğumlu. 5-7 Mart tarihlerindeki eğitim kampına katılan Okan, Osmangazi Üniversitesi Makine Mühendisliği bölümü mezunu. Maysan Mando amortisör fabrikasında üretim mühendisi olarak çalışan Okan, boş vakitlerini extreme sporları ile ilgilenerek geçiriyor.

Can Atlı, 1979 Antalya doğumlu. 6-8 Şubat eğitim kampına katılan Can, Johnson&Whales University’deki işletme eğitiminin ardından San Francisco State University’de işletme mastırını tamamlamış. İngilizce, Almanca ve İspanyolca bilen Can, otomobil fuarlarını gezmeyi seviyor.

Volvo, CX90 taleplerini karşılamaya çalışıyor



Detroit – Volvo’nun XC90 modeli Avrupa ve Amerika’da o kadar popüler oldu ki İsveçli firmanın üretimi yeterli olmuyor

Firmanın ilk planları arasında yılda 50,000 adet XC90 üretmek vardı fakat şu anda 60,000’e çıkan üretim adedi bile gelen talepleri karşılamaya yetmiyor.

Bu yeni modelin başarısı, Volvo’nun 2003 yılında 415,000 adet olan satış rakamını yüzde iki civarında artırmış. En büyük artış ise yüzde 22 artışla 135,000 adetlik satışa ulaşıldığı Amerika’da gerçekleşmiş.

Volvo’nu satış müdürü Brit Gerry Keaney Detroit motor Show’da İsveç firmasının 2008 yılına kadar satışlarını 600,000’e çıkarmayı hedeflediğini ifade ediyor ve şunları ekliyor: “XC90 ile yakaladığımız başarıyı, V50 ve geliştirilmiş S40 ile sürdürmeyi ve daha da geliştirmeyi umuyoruz. Ayrıca iki yıl içinde yeni C70 convertible modelimizi de piyasaya tanıtacağız.”



Dördüncü smart sınıfının adı koyuldu: Smart Formore

Smart 4x4 – SUV (Sport Utility Vehicle) sınıfı Smart Formore 2006’da yollarda

SUV grubunun, 2006’da yollara çıkması planlanan bu yeni aracı, smartın dördüncü model sınıfı olmasının yanında diğer bir özelliği de firmanın bu araçla Amerika piyasasına girecek olması. Evet, bu yeni model smart, dünyanın en büyük otomobil pazarına sunulacak. Tabii diğer ana pazarlarda da aynı anda satışa sunulacak.

2006 yılının başından itibaren smart formore, DaimlerChrysler’in Brezilya, Juiz de Fora’daki fabrikasında üretilmeye başlanacak. Bu fabrika yılda 60,000 araç üretme kapasitesine sahip. Tam bir satış yılı içinde Smart, bu araçların yarısını USA pazarında öteki yarısını da diğer ülkelerde satmayı planlıyor.

Smart’ın başkanı Andreas Renschler bu yeni modeli şöyle açıklıyor: “smart formore ile yenilik, fonksiyonellik gibi tipik smart özelliklerini SUV sektörüne

uygulayacağız. Bu yeni smart modeli, kendi sınıfında o kadar eşsiz bir model olacak ki “SUV” kavramını artık “smart utility vehicle” olarak kullanacağız. Smart Formore, hem yolda hem de yol dışında (off-road) adrenalinle dolu bir sürüş zevki yaşatacak. Ayrıca bu yeni modelin Amerika piyasasına girmek için en uygun model olduğunu düşünüyoruz.”

Smart yetkilileri araçlarına koydukları isimle de oldukça yenilikçi olduklarını ve isimleri koyarken aracın kullanım özelliklerini ve karakterini yansıtmaya çalıştıklarını ifade ediyorlar. İşte Smart Formore’nin dahil olacağı sınıftaki bazı smart modellerinin isimleri, bakalım nasıl bulacaksınız,

- smart fortwo coupé
- smart fortwo cabrio
- smart forfour

İstanbul Motorsporları Kulübü’nün 2004 - 2006 Dönemi Yönetim Kurulu Belli Oldu



İstanbul Motorsporları Kulübü üyeleri, Bostancı Green Park Hotel’de düzenlenen olağan genel kurul toplantısında, 2004 – 2006 dönemi Yönetim Kurulu ve Denetleme Kurulu üyelerini seçti.

Seçim sonrasında yeni dönem yönetim kurulu üyeleri gerçekleştirdikleri ilk toplantıda görev dağılımlarını belirtiler. Toplantıda Kulüp Başkanı görevine Oğuz İnce, As Başkan görevine Can Tahincioğlu ve

Sayman görevine Ali Çavuşoğlu getirildi.

Yönetim Kurulu’na seçilen diğer üyeler arasında Murat Doruk, Doğan Bolak, Veyssel Kadayıfçıoğlu ve Suat Çalış yer alıyor. Yeni bir isim olan Veyssel Kadayıfçıoğlu İMK’nın yeni dönem yönetim kurulu üyeleri arasında yerini aldı. 2003 yılında Mutlu Cup ile motor sporlarına adım atan Kadayıfçıoğlu, bu sezon Seat Cup ve Honda Alpet Cup’ta yarışıyor.



İMK’nın Tarihçesi

1989 yılında Mümtaz Tahincioğlu ve Cem Hakkı’nun girişimleri ile İstanbul Karting Kulübü adı altında kurulan İMK, 1991 yılında Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu’nun (TOMSFED) oluşturulmasından sonra yeni ismini almış ve 1992 yılında Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü tarafından resmi bir kuruluş olarak İstanbul Motorsporları Kulübü olarak faaliyete başlamıştır. Önceleri yalnızca karting yarışları düzenleyen İMK, daha sonra ortaya çıkan gereksinimler nedeniyle bütün motor sporları aktivitelerini planlayan ve gerçekleştiren bir konuma gelmiştir. İstanbul Motorsporları Kulübü, Türkiye Otomobil ve Motor Sporları Federasyonu’nun takviminde yer alan ulusal ve uluslararası rallileri, ulusal ve uluslararası karting yarışlarını, İstanbul Mahalli Şampiyonası rallilerini ve bir çok özel marka yarışlarını gerçekleştirmekte ve diğer şehirlerdeki kulüplere teknik desteklerde bulunmaktadır.



Tomsfed Artık Özerklik Statüsünde...

Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü tarafından 2004 yılı başından itibaren başlatılan genel müdürlüğe bağlı 47 federasyonun özerkliğe kavuşturulması yolundaki çalışmalarda Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu özerklik statüsünü elde eden beşinci federasyon oldu.

Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü, Merkez Danışma Kurulu tarafından 03 Haziran 2004 tarihinde Ankara’da gerçekleştirilen toplantı neticesinde alınan kararla, bugüne kadar yarı özerk bir çerçevede faaliyetlerini yürüten Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu artık resmen özerk bir yapıya kavuştu.

Federasyonların, özerk yapıya kavuşabilmeleri için mali yeterlilik, sporcu- kulüp sayısı, ülkedeki yaygınlık ve gelişim ile uluslararası organizasyonları

gerçekleştirebilme kriterleri göz önüne alınıyor.

TOMSFED Başkanı Mümtaz Tahincioğlu, söz konusu çalışmanın GSGM tarafından resmen başlatılmasının ardından hazırlıklarını tamamlayarak 2004 Nisan ayında ilk sunumu gerçekleştirdiklerini belirtirken, “ 1997 yılında göreve başlamamızdan itibaren, gerçek anlamda özerkliğe kavuşmak adına profesyonel bir bakış açısıyla çalışmalarımızı yürüttük. Öyle ki seçimle göreve geldikten sonra 14-16 Mart 1997 tarihinde gerçekleştirdiğimiz yönetim kurulu toplantımızda aldığımız ilk karar ‘Federasyonun özerk yapıya kavuşturulması yönünde çalışmaların başlatılmasına’ ilişkindi.

2004 yılında hayata geçirilen söz konusu yasa, federasyon olarak genel yapımızda

çok büyük bir değişiklik yaratmayacaksa da statünün getireceği dinamizm ve entegrasyon ulusal ve uluslararası başarılarla ulaşmada önemli avantajlar sağlayacaktır. TOMSFED olarak 1997-2004 yılları arasında motorsporlarında elde etmiş olduğumuz başarılı ivme de bunun en iyi örneğidir. GSGM’nin bu yapıcı ve ileriye dönük çalışmasının tüm federasyonlar için olumlu bir gelişim sağladığına inanıyor ve bu anlamda başta Başbakan Yardımcımız ve Spordan Sorumlu Devlet Bakanımız Sn. Mehmet Ali Şahin olmak üzere, Gençlik ve Spor Genel Müdürümüz Sn. Mehmet Atalay’a, emeği geçen tüm yetkili birimlere teşekkür ediyoruz. Başvurumuzun kabul edilerek, uygulamaya geçirilmesinden büyük mutluluk duyuyor ve hayırlı olmasını diliyorum” dedi.

Yüksek performans lastiği

Sava Intensa

ıslakta her zamankinden daha iyi...



Avrupa’nın önde gelen lastik markalarından Sava, yüksek performans lastiği Intensa’nın ıslak zemindeki performansını ve ürün hattını yeni 2004 Intensa versiyonu ve ilave ebatlarla geliştirdi.

Sava böylece, kalite ve güvenlikten feragat etmek istemeyen, fiyata duyarlı aile ve spor araç sürücülerinin ilk tercihi olma hedefi doğrultusunda ürün portföyünü tamamlamış oldu. Sava yetkilileri Intensa ile ilgili şunları söylüyorlar: “Avrupa’nın önde gelen dergileri tarafından yapılan testlerde çıkan sonuçları dikkate aldık ve Intensa’nın kuru zemindeki mükemmel sürüş hakimiyeti ve frenleme kabiliyetine ilave olarak, kullanıcıların ıslak zemin performansına daha çok önem verdiklerini belirledik. Bu yüzden araştırma ve geliştirme faaliyetlerimizi lastiğin ıslak zemindeki performansına yönelttik. Intensa’nın 2004 yılında geliştirilen versiyonu Sava, müşterilerimizi yağmurla ve ıslak zeminlerde her zamankinden çok daha iyi koruyacak.”

Yeni sırt hamuru sayesinde yeni Sava Intensa ıslak zeminde mükemmel sürüş hakimiyeti ve fren performansı sunuyor.

Yeni Intensa 14 inçten 17 inçe kadar H, V ve W km/s hız limitlerinde toplam 24 ebatla bulunuyor.



Jason’dan Sezonun en Atak ve Başarılı Yarışı



Formula Renault UK Şampiyonası 9 ve 10. yarışı, 28 pilotun katılımıyla İngiltere’nin en hızlı pistlerinden birisi olan Thruxton pistinde gerçekleştirildi. Yarışın başında 21.liğe kadar düşen Jason gösterdiği üstün performansla önündeki pilotları tek tek geçerek yarışı 12. sırada bitirdi.

Yarışın Cumartesi günü başlayan antaranmanlarında takım arkadaşı ile birlikte 12 ve 13.sıraları paylaştan Jason Tahincioğlu ilk sıralama turlarında aracındaki yağ pompası arızası nedeniyle 18. sıraya gerilemek durumunda kaldı. Ancak konsantrasyonunu bozmayan Tahincioğlu, ilk yarışta pistin kayganlığından dolayı beklediği performansı elde edemediyse de ikinci yarışta daha başarılı bir grafik çizmeyi başardı.

Jason Tahincioğlu, ilk yarışta Thruxton pistinin hızlı virajlarının işini hayli zorlaştırdığını belirtirken, “Takım arkadaşım daha iyi bir derece yaptıysa da benzer sıkıntıları mevcuttu. Her ne kadar iyi bir start alamasam da yarışın finişine kadar mücadeleden vazgeçmedim.

Diğer yarışlara göre daha agresif bir strateji uygulayarak, önümdeki pilotları tek tek geçtim. Yarış sırasında yağmurun başlaması benim için dezavantaj yaratmadı ve önümdeki grupla olan arayı kapadım. Yaptığım ataklarla 1-2 pilotu daha geçmeyi başardım ve 19. sırada başlayıp 21.sıraya kadar düştüğüm yarışı 12. sırada bitirmeyi başardım. Çok mutluyum çünkü sezonun en iyi yarışını çıkarttım. Hem defansif hem de atak oldum. Yağmur başlamadan önce önümdeki gruba daha yakın olabilseydim eminim daha da iyi bir sonuç çıkartabilirdim” dedi.

Formula Renault UK Şampiyonası yaklaşık 2 aylık bir ara veriyor ve bu arayı değerlendirmek isteyen Tahincioğlu, geçen seneki takım arkadaşı İsveç’li pilot Alex Storckenfeldth ile birlikte Rally of Turkey’i izlemek için Türkiye’ye geldi. Ayrıca 10-11 Temmuz tarihlerinde yapılacak olan Seat Cup yarışına da misafiri sürücü olarak katılacak. Şampiyonanın 11 ve 12. yarışı 24-25 Temmuz tarihlerinde İngiltere’nin Croft pistinde gerçekleştirilecek...

Pistte Üçüncü Ayak Tamamlandı.

Türkiye Pist Şampiyonası üçüncü ayak yarışı 29-30 Mayıs 2004 tarihleri arasında İstanbul Motorsporları Kulübü organizasyonu ile Körfez Pisti'nde gerçekleştirildi. Türkiye Pist Şampiyonası çerçevesinde Grup 1600, Süper Production, Grup Maxi yarışları ile birlikte,Türkiye Bridgestone Formula3 Şampiyonası'nın da üçüncü ayağının koşulduğu yarışta Honda Type-R Cup ve Treador özel kupaları da start aldı.

Maxi Grupta Sıradışı Bir Mücadele Yaşandı

Grup Maxi araçların start aldığı günün ilk yarışında, üçüncü sırada start alan ve Penta Motorsport adına yarışan Celal Gülerhan, Renault Performans Team adına yarışan Ethem Genim ve Opel Motor Sport adına yarışan Hakan Kopan'ın arasından sıyrılarak birincilik pozisyonuna geçmeyi başardı ve yarış sonuna kadar da liderliği kimseye kaptırmadı. Birinciliğe yerleşen Gülerhan'ı Renault Maxi Megane ile yarış boyunca takip eden Ethem Genim ve Opel Vectra ile yarışan Hakan Kopan arasındaki mücadelede ise ikincilik kürsüsü Hakan Kopan'ın oldu. Ethem Genim'in verdiği amansız mücadeleye lastikleri dayanamayınca Genim pite girerek lastik değişimi yapmak zorunda kaldı ve yarışı 5. sırada tamamladı. 7 aracın start aldığı Grup Maxi'de pistte 20 tur atan pilotlar arasında Celal Gülerhan birinciliği elde ederken, Opel takımından Hakan Kopan ikinci, Mitsubishi Evo 4 ile piste çıkan Korgün Şengün ise üçüncü oldu.

Grup Super Production ve Grup 1600 Birlikte Start Aldı

Şampiyonanın diğer bir grubu Super Production'da, antrenmanlarda grubunun en iyi zamanını yapan Bülent Solmaz, yarışı da birinci bitirerek takımı adına puan kazanan bir diğer Opel pilotu oldu. Genel klasmanda birinci sırada yer alan Emre Ergökçen seeding sonuçları sonrası grubunda ikinci sırada start almasına karşın yarışın ikinci yarısında önce aracını çarpıp ardından da motor problemi yaşayınca, yarışı Super Production sonuncusu olarak tamamladı. Bu grupta ikinciliği ve Grup N kategorisi birinciliği Honda Civic Type-R ile yarışan Mehmet Besler alırken, üçüncülüğe yerleşen isim ise Ford Focus'la Göksun Özensoy oldu.

Grup 1600 ve Super Production araçların birlikte start aldığı yarışta, 1600 grubunda Fiat Abarth takımı adına yarışan Selim Bacioğlu yine birincilik kürsüsüne çıkan isim



oldu. Bacioğlu'nu ikincilik ve üçüncülükte Emircan Altunış ve Cemil Çıpa takip etti.

Bridgestone Formula 3'te Tahincioğlu Yine Zirvedeki Yerini Korudu

Sezonun ilk yarışını birinci sırada bitiren Rauf Denктаş'ın ilk sırada start aldığı 3. ayak yarışını, Beste Motorsport adına yarışan Mert Tahincioğlu birinci bitirdi. İkinciliği Team Active adına yarışan Mert Aytuğ alırken üçüncülük ödülünün sahibi, yine Team Active takımından 2003 sezonunun şampiyonu Mehmet Kasap oldu.

Honda Alpet Cup ve Treador Cup 2. Ayak Yarışları Yapıldı

Şimdiye kadar Siena Cup olarak bilinen tek kupa yarışı, Treador enerji içeceklerinin sponsorluğunda 2. ayak yarışını gerçekleştirdi. Treador Cup'ta Tarkan Birol birinci olurken, Özen Özer ikinci, Ali İhsan Özkaşıkçı ise üçüncü sırada yarışı tamamlayan isimler oldular.

Tek marka kupalarının oldukça verimli geçtiği 2004 yılında, Honda Alpet Cup'ın da 2. ayağının gerçekleştirildiği Körfez Yarış Pisti'nde Cahit Kızıldel birinci, Ragıp Dönmez ikinci, Ozan Şer ise üçüncü oldular.

Otodrag'da Erteleme Kararı...

Ankara Otomobil Sporları Kulübü tarafından 30 Mayıs 2004 tarihinde Ankara'da gerçekleştirilen Türkiye Opet

Otodrag Şampiyonası ikinci ayak yarışı ise Eski Hipodrom alanında 47 aracın katılımıyla start aldı. Ancak güvenlikte yaşanan bazı sıkıntılar nedeniyle final turlarında ertelenme kararı alınan yarış, daha sonra TOMSFED Spor Komitesi'nin kararına bağlı olarak, ilan edilebilecek bir tarihte final turlarından itibaren tekrar koşulacaktır.

TÜRKİYE PİST ŞAMPİYONASI 2004 GRUP SP

S	PILOT	İMK	İOK	İMK	İMK	İOK	İMK	TPL.
1	Emre Ergökçen	12	15	8				35
2	Bülent Solmaz	6	12	15				33
3	Uğur Kızıl	10	10	-				20
4	Göksun Özensoy	8	-	10				18
5	Cengiz Yıldız	15	-	-				15
6	Mehmet Besler	-	-	12				12

TÜRKİYE PİST ŞAMPİYONASI 2004 GRUP 1600

S	PILOT	İMK	İOK	İMK	İMK	İOK	İMK	TPL.
1	Selim Bacioğlu	15	15	15				45
2	Erkut Kızılırmak	12	12	8				32
3	Emircan Altunış	10	-	12				22
4	Ahmet Cemil Çıpa	8	-	10				18
5	C.Sencer Kalkavan	6	10	-				16
6	Murat Çarşıantürk	-	-	6				6

TÜRKİYE PİST ŞAMPİYONASI 2004 GRUP MAXI

S	PILOT	İMK	İOK	İMK	İMK	İOK	İMK	TPL.
1	Ethem Genim	15	15	6				36
2	Hakan Kopan	12	12	12				36
3	Celal Gülerhan	8	-	15				23
4	Osman Uğur	10	-	8				18
5	M.Korgun Şengün	-	-	10				10
6	Aykut Kutluuel	-	10	-				10
7	Halit Akkaşoğlu	-	8	-				8
8	Ömer Ercan	6	-	-				6
9	Nuray Esener	-	-	5				5
10	Merih Erkal	5	-	-				5

TÜRKİYE PİST MARKALAR ŞAMPİYONASI 2004

S	TAKIM	İMK	İOK	İMK	İMK	İOK	İMK	TPL.
1	OPEL MOTORSPORT	40	36	27				103
2	RENAULT PERF. TEAM	15	25	6				46



Opet anasponsorluğunda yarışan Ford Rallye Sport Turkey sezona duble ile başladı!..

2004 Türkiye Ralli Şampiyonası'nın ilk yarışı olan Ege Rallisi'nde yarışa damgasını vuran Ford Opet Rallye Sport Turkey pilotları oldu. Toplam uzunluğu 442 kilometre olan yarışta 141 kilometre özel etap geçen ekipler, iki günlük organizasyonu İnciraltı Gençlik Merkezi'nde tamamladı. 54 ekiple başlayan ve 29 ekiple tamamlanan yarış sonrasında rallide birinciliği Ford Focus WRC pilotu Adnan Sarıhan-Orhan Çelen ekibi kazanırken, ikinciliği Serkan Yazıcı-Can Okan ikilisi elde etti. Ford Focus Kit Car ile yarışan Yağız Avcı-Ersan Alkır ikilisi rallinin birinci gününde Efemçukuru etabında takla atarak yarış dışı kaldı.

Yarışın ilk ayağı ile birlikte, Ford Focus WRC ile yarışan Serkan Yazıcı-Can Okan ekibi liderliğe yerleşti. Gün boyu mekanik sorun yaşamayan Serkan-Can ikilisi, gün sonunda birinci sırada servis alanına dönerken Adnan Sarıhan-Orhan Çelen ikilisi günü ikinci sırada tamamladı.

Yarışın ikinci günü 32 ekip ile başladı. Serkan Yazıcı-Can Okan ikilisi yarışın son etabı olan 20 km'lik Cumaovası'nın başlarında lastik patlatıp 2 dakika kaybetti. Diğer Focus WRC ile yarışan Adnan Sarıhan-Orhan Çelen ikilisi de etap sonlarına doğru lastik sorunu yaşamalarına rağmen 1 dakika olan farkı kapatıp 4 saniye ile Ege Rallisi'ni kazanmayı başardı.

Ford Opet Rallye Sport Takım Direktörü Serdar Bostancı, 2004 yılının ilk yarışında kırıcı etaplara rağmen ilk iki sırayı elde etmenin mutluluğunu yaşadıklarını söyledi. Yarışın birinci günü oldukça rahat dereceler elde ederek tamamladıklarını belirten Bostancı ikinci gün yaşanan şanssızlıklara rağmen hedeflerine ulaştıklarını belirtti. Alınan derecelerle sezona iyi bir başlangıç yaptıklarını ifade eden Bostancı bundan sonraki yarışlarda daha iyi derecelere imza atmayı istediklerini söyledi.

İstanbul Motorsporları Kulübü'nden İlköğretim Öğrencilerine Karting Yaz Okulu



İstanbul Motorsporları Kulübü, Karting sporuna yeni yarışçılar kazandırmak üzere, 7 -12 yaş arası öğrencilere yönelik Karting Yaz Okulu açıyor. İMK Karting Yaz Okulu'nun amacı, TOMSFED'in (Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu) 2004 yılını “Karting Yılı” ilan etmesiyle; Türkiye'de neredeyse İMK ile özdeşleşen Karting'in yeniden yapılandırılması, tanıtımı ve gelenekselleşen yaz kurslarına işlerlik kazandırmak ve yeni sporcuların yetişmesine olanak sağlamak.

İMK Karting Yaz Okulu'nun tamamlanmasının ardından Mini Kategori'ye en az 10 yeni sporcunun kazandırılması hedeflendiğini belirten İMK Başkanı Oğuz İnce, “On binlerce değerli vatandaşımızı trafik kazalarında kaybeden bir ülke olarak buna son vermenin gerekliliğine inanıyoruz. Zihni bilgiye bütünüyle aç olan ve kolay öğrenebilen 7-12 yaş arasındaki gençlere hem otomobil sporu yapabilme fırsatı verip hem de bilinçli otomobil kullanıcıları yetiştirmeyi planlıyoruz” dedi.

Çocuğunuzun en büyük hayali ileride ehliyet alıp arabanın direksiyonuna mı geçmek?

Karting, dünyanın sürücüyeye yönelik ilk sporudur; eğitimin başı ve temelidir Michael Schumacher, David Coulthard gibi dünyanın en başarılı pilotları da Karting sporundan gelmişlerdir. Çocukların ehliyet alana kadar yapabilecekleri tek motor sporu olan Karting ile ilgili detaylı bilgi almak ve Karting Yaz Okulu'na başvurmak için www.imk.org.tr adresine girmek veya 0212 280 36 67 numaralı telefonu aramak yeterli.

Eğitim Müfredatı

Teorik Eğitim

- Motor sporları kültürünün tanıtımı
- Go-kart'ın tanıtımı
- Yarış mekanizindeki terimler ve görevlilerin tanıtımı
- Yarış kuralları
- Güvenlik kuralları
- Arıza anında yapılması gerekenler
- Direksiyon tutuş
- Yol çizgisi
- Yavaşlama – hızlanma
- Yol verme, geçiş kuralları
- İdeal sporcu kişiliğinin yerleştirilmesi için gereken uyarılar

Pratik Eğitim

- Pedal koordinasyonu
- Direksiyon tutuş
- Yol çizgisi, apeks noktaları
- Frenaj
- Slalom
- Teorik eğitimlerde gösterilenlerin pratik uygulamaları
- Her geçen gün yoğunluğu artan küçük yarışlar



Touareg Ödüle Doymuyor...

70.000'in üzerinde kullanıcının katılımıyla gerçekleşen "AutoScout24" adlı İnternet sitesinde Volkswagen Touareg, 2003 Net@auto offroad şampiyonu olarak seçildi. İnternet üzerinden 90 araç arasında yapılan bu ankette, "Off-road ve SUV" kategorilerindeki en iyi otomobil ödülünü VW Touareg kazandı.

Yine "Auto Bild" ile aynı

yayınevine ait olan "Auto Bild Alles Allrad" adlı derginin 15.000 okuru da VW Touareg' i "Yılın Sürüş Arabası" olarak seçti. Üretim amacı, mükemmel yol performansını en iyi off-road kabiliyeti ile lüks bir araçta buluşturmak olan Volkswagen Touareg'in ödülü Leipzig'deki "Auto Mobil International" fuarında verildi.

Volkswagen Touareg, daha önce de "Off Road" dergisi okurlarının oylarıyla 2003 yılının en iyi

Off-road modeli seçilirken, Bild am Sonntag gazetesinde de kendi kategorisinde "Altın Direksiyon" ödülüne sahipti. Volkswagen'in çok beğenilen bu modeli geçen sonbaharda Teksas'ta uzmanlardan oluşan bir jüriden "SUV of Texas" ödülünü aldıktan sonra Avustralya'daki uzmanların da beğenisini kazandı.

En çok tanınan Avustralya arazi araçları dergisi "Overlander", Touareg'e "2003 Overlander Yılın Arazi Aracı Ödülü"nü verdi. Touareg Avusturalya'nın balta girmemiş ormanlarındaki zorlu testlerde 23 rakibini geride bıraktı. Jüri üyeleri yaptıkları yorumda "her arazi aracı üreticisi bir Touareg'i sökerek nasıl çalıştığını görmeli ve bundan dersler çıkarmalıdır" yorumunda bulundular.

Portekiz'de, önde gelen otomotiv ve ekonomi yayınları, gazete, dergi, TV ve radyolardaki gazetecilerden oluşan 23 kişilik jüri Arazi Aracı kategorisinde Touareg'i yılın otomobili seçti. Touareg daha önce de Amerika'nın en çok satan otomobil dergisi Motor Trend'de 'En İyi SUV' ve Car and Driver tarafından da lüks segmentte 'En İyi Off Road ' araç seçilmişti.



Troy (Truva)

Vahit GÜLAY

Son günlerde gündeme bomba gibi düşen bir film var. Zannediyorum hepimiz bunun yakinen takibindesiniz. Şimdiye kadar Türkiye aleyhine işlenen konular ve senaryolarla kamuoyunun ilgisini çeken bu tip Hollywood yapımları (Anatolia Filmleri) bu sefer “Troy” ile yine gündeme geldi ve ülkemizin nadide turizm bölgelerinden biri olan Kuzey Ege ve Çanakkale-Truva bölgesi tüm dünyada sinema izleyicisiyle bütünleşti. Filmi izleyen Avrupalı ve Türk izleyiciler olayların gelişimini beyaz perdeye yansıtıldığı gibi bilmekle beraber gerçeklerin böyle olmadığını biz biliyoruz.

Aslında biz derken birkaç işi bilenden bahsediyorum, yani konuyu ve olayları iyi bilenler hadiselerin gelişiminin böyle olmadığını biliyoruz.

Tabi ki bu suç yalnızca halkımızda değil, bizlerde olduğundan daha da fazlası Bölge İdari kuruluşlarında var. Bu kuruluşlar kendi bölgelerini tanıtmakta bu kadar yetersiz ve beceriksiz olursa bizlerinde yapacak fazla bir şeyi kalmıyor.

Madem hazır bu konuyu açtık, “Troy” dedik, bakalım bu beldemiz Türkiye’nin neresinde kalıyor, hakkında neler bilebiliyoruz, nasıl ulaşabiliyor, nerede kalabiliyoruz? Her şeyden önemlisi buraları gezmek için harcayacağımız enerjiyi toplamak için nerede, neler yiyeceğiz? Truva, Çanakkale ili, Ezine ilçesi sınırları içinde bulunan eski bir yerleşim yeridir.

Mitolojiye göre deniz tanrıçası Thetis çok bilgili ve çok güzel bir tanrıçadır. Tanrıların tanrısı Zeus ile denizler tanrısı Poseidon bile Thetis ile evlenmeyi çok istemişler. Bu



güçlü tanrıları peşinden koşturan güzeller güzeli tanrıça ikisine de yüz vermemiş. Birbirinden güçlü aşklara, ihtiraslara, çekişmelere sahne olmuş bir bölge Truva... Dünyanın yüzyıllardır ilgisini çeken pek çok destanı bağrından çıkarmış bir bölgede eski uygarlıkları yerinde yaşamak ve o zamanın hislerini, heyecanlarını damarlarında duymak için gerçekten önde gelen bölgelerin başında gelir. Düşünsenize, dünya kurulduğundan bu yana, yaşam var olduğundan günümüze kadar geçen süreç içerisinde, ilk güzellik yarışmasının yapıldığı yerde belki de Afrodit’in efsunlu güzelliğiyle çevresindekileri büyülediği yerdesiniz. Ne muhteşem bir duygudur bu değil mi? Bu mitlerin devamı daha enteresan tabi ki.. Dünyadaki ilk güzellik yarışması ve de ilk rüşvet teklifi...! düşünsenize İda Dağında bir garip çoban Paris... O çoban, Zeus tarafından hakem ilan edilmiş, tüm kainatın en güzel kadınına seçecek. Aday olan tüm tanrıçalar birinci olmak için her şeyi yapıyor, birbirinden ilginç rüşvet teklifleri Paris’in aklını karıştırıyor. Afrodit bir taraftan, Hera bir taraftan, Athena diğer taraftan Ohhhh.... Gel keyfim gel, Zeus’un bütün gözdeleleri orada... Paris

acaba kimi seçecek, kimin hediyesi cazip gelecek? İşte bunları yaşamak ve hayallere dalmak gerçekten muhteşem bir duygu. Bu duyguları yaşamak içinde önce o bölgeleri tanımak ve de orada ne gibi tarihi zenginliklerle karşılaşılacağını az çok bilmek gerekir.

Nasıl gidileceğini kısaca belirtelim. Çanakkale’ye bağlanan tüm karayolları ile önce Çanakkale’ye sonra Ezine’ye ve oradan da Truva Antik Kentine rahatlıkla gidilebilir. Yukarıda bir kısmına değindiğimiz olayları o coğrafyanın her yerinde Tanrı ve Tanrıçaların hayalleriyle yaşayabilirsiniz.

Kulağımıza yer eden mitlerin hayaline kapılınca siz siz olun vereceğiniz hediyeiy dikkatli seçin, zira hediye insanın tüm düşüncelerini, duygularını karşındakine aktarabildiği nesnelerdir.

Dünyada ilk Doğu-Batı savaşının gerçekleştiği Truva’yı gezdikten sonra (kaderin garip bir cilvesi, bildiğiniz gibi son Doğu-Batı savaşı da aynı bölgede Gelibolu’da geçti) araba ile yarım saat mesafede bulunan Çanakkale, Asos (Behramkale) veya Küçükkuyu’da birbirinden değişik mimariye sahip sevimli, sıcak otel ve pansiyonlarda konaklayabilir Asos’daki antik limanda kendinizi çok farklı hissededeceğiniz bir ortamda harika bir manzara eşliğinde balık yiyebilir bölgeye özgü Avcı Böreğinin tadına bakabilirsiniz. Haa bu arada Assos’a gitmişken Antik Kentin harabelerini, dünyaca ünlü Aristo’nun Okulunu da ziyaret etmeyi unutmayın!

Bir dahaki sayımızda buluşmak dileğiyle “sağlıklı, mutlu ve özgür kalın.

Mitsubishi Lancer Evolution, PWRC’de Üçledi!...



edemeyecek kadar büyük hasar gördü. Yine de serinin liderliğinin bizde olması ve takımın çalışma biçimi bizi çok memnun ediyor. Takımdaki herkes hırsla çalışıyor ve bu bize çok önemli bir destek sağlıyor.”

FIA Üretim Otomobilleri Dünya Ralli Şampiyonası yarışçıları, bu yarıştan sonra, Arjantin Rallisi’nin düzenleneceği Temmuz (16-

18 Temmuz) ayına kadar bir ara verme fırsatı bulacak. Arjantin Rallisi, serinin dördüncü ayağı ve FIA Dünya Ralli Şampiyonası’nın da sekizinci ayağı olma özelliği taşıyor.

Final Sıralaması :

- Petter Solberg/Phil Mills Subaru Impreza WRC 4hr 02min 29.5sec
- Marcus Grönholm/Timo Rautiainen Peugeot 307 WRC 4hr 02min 35.4sec
- Markko Marttin/Michael Park Ford Focus RS 4hr 02min 55.1sec
- Sébastien Loeb/Daniel Elena Citroen Xsara WRC 4hr 03min 34.7sec
- Harri Rovanperä/Risto Pietilainen Peugeot 307 WRC 4hr 04min 53.2sec
- Carlos Sainz/Marc Marti Citroën Xsara WRC 4hr 05min 38.4sec

etabını da içine alan üç etabın iki döngüsünü içeriyordu. Whananga Sahil Şeridi etabı aynı zamanda yarışçılardan bazılarının yaptığı kazalara ve yarıştan çekilmelerine de sahne olan zorlu bir etap olma özelliğindeydi.

İspanyol Lancer Evolution pilotu Dani Solà güne, üretim otomobili ekiplerinin lideri olarak başladı ve 20. etaba kadar avantajını korudu. Fakat Solà bu etapta, sağa dönen bir viraja hızlı girince yoldan çıktı. Sola ve Subaru takımının pilotu Mc Shea, yolun aşagısında deniz kıyısında mahsur kaldı ve zorunlu olarak yarıştan çekildiler.

Dani konu hakkında şunları söyledi: “Etaba başlarken frenlerle ilgili sorunlarımız vardı fakat yarış boyunca çok dikkatliydim. Otomobil yolun dışına kaydı ve herhangi bir hasar yoktu. Fakat bizi kaldığımız yerden çıkarmak üzere yardım almak uzun zaman aldı. Tam o sırada, Niall bize çarptı ve otomobilimiz yarışa devam

FIA Üretim Otomobilleri Dünya Ralli Şampiyonasının üçüncü ayağı Yeni Zelanda Rallisi’nde bir önceki Group N Dünya Şampiyonu Manfred Stohl (OMV Dünya Ralli Takımı) zafer kazandı. Avusturyalı pilotun bu başarısıyla, Mitsubishi Lancer Evolution, bu sezonki üçüncü PWRC birinciliğini kazanmış oldu.

Mitsubishi Lancer Evolution takımı, Yeni Zelanda’da düzenlenen bu sezonun üçüncü Üretim Otomobilleri Ralli Şampiyonası (PWRC)’nda Avusturyalı pilot Manfred Stohl birinciliği kazanarak sezonun üçüncü şampiyonluğuna ulaşmış oldu.

Yeni Zelanda Rallisi’nin üçüncü ayağını oluşturan, Auckland’in güneyinde Raglan servis parkına kadar olan 157 kilometrelik yarışa 20 orijinal PWRC ekibinden 14’ü katıldı. Bu güzergah, yarışın en ünlü ve en güzel manzaraya sahip olan Whananga Sahil Şeridi



Baba-Çocuk Kampı

İSOFF'un geleneksel olarak her yıl düzenlediği, kısa adı BAÇO olarak adlandırılan yalnızca Baba ve Çocukların katılabildiği 2 günlük kamp Lopez çayırında gerçekleştirildi.

Çocukların ve babaların çocuklar gibi şenleştği kampta İSOFF'un organizasyonu ile çeşitli oyunlar düzenlendi ve bu oyunların sonunda tüm katılımcı İSOFF Çocuklarının kupa almayı hakettikleri anlaşılarak kendilerine kupaları verildi ve gazoz patlatıldı. Neşe içinde geçen iki gün boyunca yapılan mangal keyfini, büyük kamp ateşi başında yapılan sohbetleri, oynanan eğlenceli oyunları keyifle anlatan baba ve çocukları, anneler yalnızca dinlemekle yetindi...

Off-Road yarışlarının hızlı pilotu Kenan Çarşıantürk minübüsü ile günün sonuna ancak yetişebildi ancak kamp alanına girmeden çamura saplandı. Minübüsü kurtarmak için önce bir buggy seferber oldu, sonra bir Land Lover sonra da iki araç peşpeşe... Daha sonra muhabirimiz olay mahalinden ayrıldı. Kenan Çarşıantürk'ün kurtulup kurtulamadığı anlaşılamadı..!



Daha yükseğe tırmanmak ve daha zor olanı başarmak güdüsü....

Yüksek İrtifa ve İnsan Vücuduna Etkisi - I

C.O.Namlı

Bilindiği üzere yüksek irtifa; deniz seviyesi ve ona yakın yüksekliklerden farklı olarak, insan ve canlı hayatının yaşama şansını, değişen yeryüzü şekillerine bağlı olarak kısıtlayan yüksek rakımlı mevkilerdir. Yüksek irtifayı solunan havanın değişmesiyle insanı kısıtlayan bir sebep olarak da kabul etmek mümkündür. Bu bağlamda yüksek irtifa, deniz seviyesinden yükselmeye bağlı olarak oksijen miktarının düşmesiyle orantılı bir tanımlamadır. Bu tanımlama asıl olarak havadaki oksijen gazı miktarının düşmesini kıstas kabul eder. Şayet geniş bir açıdan bakılarak bir değerlendirme yapılacaksa, kimi zaman iklim ve yeryüzü şekilleri gibi özelliklerinde tanımlamaya dahil edilmeleri gerekir. Sonuç olarak yüksek irtifa, geniş tanım aralığına sahip bir tanım gibi görünse de, kaynağında dış sebeplerden dolayı bir takım canlı topluluklarının hayatsal faaliyetlerini yerine getirmekte zorlandığı veya hiç getiremediği yüksek arazi kısımlarıdır.

İnsan vücudunun geliştirilmesi bakımından değerlendirilecek olursa; bunun kesin bir aralığı olmamakla birlikte yüksek irtifa, son asırdaki rekabet ortamı içerisinde bulunan insan kitleleri arasında, şahsi hedefler olarak karşımıza çıkar. Bu; daha yükseğe tırmanmak ve daha zor olanı başarmak güdüsüdür. Yüksek irtifa için; dağcılığı spor olarak kabul eden kaynaklarda dağcılığın kendi bünyesi çerçevesinde bir alt disiplin veya, dağcılık sporuna yakın ancak farklı bir spor dalı şeklinde iki farklı tanımlamayla karşılaşılır. Aslen yapılan bütün yüksek irtifa tırmanışları direk olarak dağcılığa girerken, dağcılık adına yapılan bütün tırmanışların yüksek irtifa olarak değerlendirilebilmesinin mümkün olamayacağından dolayı biz, yüksek irtifa tırmanışlarını dağcılığın alt bir disiplini olarak tanımlamayı tercih

ediyoruz. Zaten yüksek irtifanın normal tırmanış dağcılığından farklı olarak kabul edilmesinin sebeplerinden biriside, basınç değişimleri ve oksijensizlikten ileri gelen sağlık sorunlarının çok ciddi boyutlara ulaşmasıdır. Bu fark tamamen, vücudun yeterli olarak oksijenlenememesinden dolayı ortaya çıkar. Deniz seviyesinden yüksek irtifaya geçiş metresi bugüne kadar birçok şekilde incelenmiş ve farklı yükseklikler kabul edilmiştir. Yüksek irtifanın bölümlere ayrılabilmesinde havadaki oksijen dağılımını (konsantrasyonunu) veya daha geniş anlamda hava basıncını ölçü olarak bir değerlendirme yapmak mümkündür. Hava basıncının değişimi yüksek irtifanın temel özelliğini oluşturduğu için, bu kıstaslar doğrultusunda yapılacak bir değerlendirme şüphesiz en doğrusu olacaktır. Yüksekliğe bağlı olarak solunan havanın gösterdiği değişimde ekvator veya kutuplara olan mesafe gözetilmeksizin, yerkürenin her noktası için aynı değerler kabul edilmiştir. Bu değerler ülkeler ve sporcu kitleleri arasında da farklılıklar gösterebilmektedir. Şayet, herhangi bir yüksekliğin kıstas alınması gerekiyorsa 2400m.-3650m. ler arası yüksek, 3650m.-5500m.ler arası çok yüksek, 5500m. ve üzerini ise aşırı yüksek irtifa olarak kabul edebiliriz. Bu değerlendirmede oksijen gazının havadaki dağılımından ziyade doğrudan hava basıncı kıstas alınmaktadır. Örneğin 3650m. de solunan hava deniz seviyesindekiine oranla % 40 daha az ve 5500m.'deki hava basıncı ise deniz seviyesindeki değerin yarısıdır. Başka bir değerlendirmeye göre yüksek irtifa; düşük seviyedeki hava basıncına uyum sağlayamamış bir kişinin daha fazla yükselmesi sonucunda tehlikeli durumların ortaya çıkacağı 5000m. ve üzeri yükseklikler sayılırken, dağ hastalığının basit belirtilerinin görüldüğü 3000-3200m. nin üzerinde yüksek

irtifa olarak kabul edilebilmektedir. Genel bir çatı altında bu şartlar değerlendirilecek olursa, yüksek irtifa temelde canlı vücudunun hayatsal faaliyetlerini yerine getirmekte sıkıntı çekeceği, düşük basınç altında kalan yüksekliklerdir. Bu da yaklaşık 3000m. nin üzerindeki yüksekliklere tekabül eder.

Teknik açıdan bakıldığı zaman yüksek irtifanın derecelendirilmesi işlemi, insanın tesir altında kaldığı dış koşullarla doğru orantılıdır. Bu koşulları birçok şekilde sıralamak mümkündür. Örneğin; tırmanılan dağın dünya üzerindeki konumu küresel açıdan incelenecek olursa, kutuplara veya ekvatora olan uzaklığı, tırmanıştaki dağcıları etkileyen bir sebeptir. Ayrıca bu şekilde bölgenin iklimi de dağcıyı doğrudan etkiler. Yani bölgesel olarak ormanlık bir araziye sahip olan dağlara yapılan tırmanışlarda, dağ hastalıklarına yakalanma ihtimali oksijen mahrum, kurak iklimlerdeki dağlara oranla daha azdır. Bu noktada ormanlık arazinin sahip olduğu ağaç miktarının yanı sıra bitki çeşitliliği de önemli rol oynar. Örneğin; boyu 25m. ye ulaşmış bir kayın ağacı 1 saatlik süre diliminde 1,5 litre oksijen üretirken, 100 yaşındaki bir kayın saatte 40 kişinin çıkardığı karbondioksiti yok edecek kapasitededir. Bu küçümsenecek bir rakam değildir. Aslen, dağlık arazileri kaplayan ormanlar genel olarak 2000m. nin üzerinde yer almasalar da, bölgesel (lokal) hava sirkülasyonları ve rüzgar buradaki oksijeni daha yükseklerle taşıyabilmektedir. Bu da yükseklerde bulunan bir dağcıyı destekleyen bir sebeptir. Bu açıdan bakılacak olursa, Türkiye'nin en yoğun ormanları ve bitki örtüsüne sahip olan Doğu Karadeniz Dağları'nın Kaçkar Zirvesi'ne (3932m.) yapılan bir tırmanıştaki avantaj, yağış rejimi ve bitki örtüsü bakımından kurak İç Anadolu ikliminin sönmüş bir volkanı

olan Erciyes Dağı'nda (3917m.) yoktur. Farklı bir açıdan, ormanlık alanlar sıcaklığı yazın 5-8C düşürürken, kışın 1-3C arttırırlar. Yalnız burada değişen sıcaklığın yükseklerle tesir etme ihtimalinin az olmasından dolayı, 3 °C yi bulan sıcaklık artışını, havanın (Atmosferin) içerdiği oksijenin kısmi basıncını yükseltmesi ile bir fayda olarak ele alabiliriz. Bu fayda şu şekilde olacaktır; -1, -2 °C ler civarında bulunan bir kar tabakasının 3°C lik bir sıcaklık artışı sonunda eriyerek açığa çıkan oksijen gazının havaya karışmasıdır. Fakat burada açığa çıkan oksijenin miktarı çok az olacağından, bunu sadece teorikte kabul etmemiz gerekir. Ormanlık arazilerin havadaki su buharı dengesini de sabit tutmaya meyilli oldukları da göz ardı edilmemelidir. Havanın içerdiği nem, yüksek irtifa açısından çok önemli bir sebep olduğundan biz, bunu yüksek irtifaya tesir eden maddeler arasında kabul ediyoruz. Tırmanış yapılan dağın çıkış yolunun ve tırmanış şeklinin de yüksek irtifada dağcıya önemli tesiri vardır. Bunun yanı sıra direk kuru hava, aşırı soğuk ve şiddetli rüzgar da yüksek irtifayı önemli şekilde etkiler. Şöyle ki; yüksek irtifada çok önemli bir değere sahip olan vücut sıvısı, kuru havanın şiddetli rüzgarla birleşerek vücut yüzeyinden terleme ve kuruma yoluyla yüksek miktar da çekilmesine, beraberinde de sıvı kaybına yol açar. Kaybedilen bu sıvının yeterli süre içinde vücuda takviyesinin yapılmaması durumunda kişinin dağ hastalığına yakalanması kaçınılmaz olur.

Bu sebeplerden de anlaşılacağı üzere, yüksek irtifayı belirli bir aralıkta değerlendirmek yanlış olacaktır. Dolayısıyla irtifa olayı tamamiyle şartlara bağlı bir durum olarak ortaya çıkar. Bu durum karşısında kişilerin, dışarıdan gelen bu şartlara gösterecekleri tepki farklı zamanlarda fakat aynı belirtiler olacaktır.

Deniz seviyesinde ölçülen havanın oksijen oranı % 20,78 oluşturduğu basınç ise 1 ATM'ye bağlı olarak 14,7 Psi, 1,0133 bar veya 760 mmhg olarak ölçülür. Daha detaylı bilgi olarak bu ölçümler °C lik ortam sıcaklığı için geçerlidir. Bu basınç, deniz seviyesinde bulunan bir insan için vücudunun herhangi 1 cm²'lik yüzeyine uygulanan 1 kg'lık basınca eşdeğerdir. Vücut, normal şartlar da hayatsal faaliyetlerini sürdürürken hava vasıtasıyla dışarıdan gelen bu ağır basıncı dengeleyecek bütün unsurları sağlamaktadır. Deniz seviyesinde insan vücudunun dış yüzeyine tesir eden bu denli yüksek basınca dokular ve bütün vücut sistemleri uyum sağlamıştır. Dolayısıyla normal hayat şartları içerisinde üzerine gelen bu basıncı hissedememektedir. Ancak hava basıncının deniz seviyesine oranla varyasyonu 5500m. irtifada bulunan bir dağcının tesir altında kalacağı basıncın da yarıya düşmesinden dolayı kişi bu değişimi hissedebilmektedir. Buna bağlı olarak, önceden normal şartlarda 1 cm²'ye gelen 1 kg'lık basıncı dengeleyecek şekilde uyum sağlamış olan vucut, 5500m. yüksekliğe çıktığında buradaki düşük

basıncı mutlak suretle kendisini alıştırmak zorundadır. Şayet bu örnekteki dağcı bulunduğu yüksekliğe hiçbir suretle kendisini alıştıramayıp uyum sağlayamadığı taktirde ileri dağ hastalıkları ve beraberinde gelen ölüm kaçınılmaz olacaktır.

Solunan havanın içinde % 20,78'lik pay ile yer alan oksijenin oranı, yükseklerle çıkıldıkça değişmeyerek sabit kalmaktadır. Fakat alınan her nefes ile vücuda giren düşük yoğunluklu havanın taşıdığı oksijen molekülü sayısının azalmasından dolayı, kişi vücuduna yeterli oksijeni sağlayabilmek için istemsiz bir şekilde solunum hızını arttırmak zorunda kalır. Bu durumda dakikada alınan nefes sayısı artacağı gibi solunum da derinleşir. Kişi bu şekilde, vücut dokularından gelen oksijen talebini karşılayabileceğini düşünürse yanılıyla karşılaşır. Hızlanan ve derinleşen soluma sonunda akciğerler yoluyla vücuda giren oksijen miktarı kesinlikle deniz seviyesindeki rakamlara ulaşamaz. Uzun bir süre boyunca, vücudun birinci derecede ihtiyacı olan oksijen dokulara ulaştırılmadığından bir takım sağlık sorunlarının ortaya çıkması da doğal olacaktır. İşte bütün bu sağlık sorunları dağ hastalıkları olarak adlandırılır. Dağ hastalıkları vücudun uyum sağlayabileceği irtifalardan daha yükseklerle hızlı bir şekilde tırmananlar da sıklıkla görülmektedir. Deniz seviyesinden sabit yüksekliklerde bulunan bütün insanların, her zaman aynı şekilde etkilenmesi de söz konusu değildir. Kişi, aynı yüksekliğe tırmandığı farklı zamanlarda da aynı şekilde etkilenebileceği gibi, farklı veya çok nadir rastlanarak hiç etkilenediği de olabilir. Vücutta yüksek rakıma çok iyi uyum sağlamış bir dağcı o yükseklikte çok uzun süreli kalmasıyla dağ hastalıklarının tekrar görülme ihtimali vardır. Belirli bir yükseklikte baş ağrısı vakasıyla karşılaşan bir dağcının, başka bir tarihte yine aynı yükseklikte bu durumla tekrar karşılaşma ihtimali yüksektir. Kişi başka bir tarihte, aynı yükseklikte daha şiddetli bir baş ağrısına da maruz kalabilir, ancak bu, baş ağrısı vakasıyla hiç karşılaşmaması ihtimali kadar azdır. Buna bağlı olarak aynı dağcı tırmandığı yüksekliğe çıkma sayısına bağlı olarak baş ağrısı vakasıyla karşılaşma ihtimalini azalacaktır. Yalnız burada şunu da belirtmek gerekir ki, bireyin belirli bir irtifaya defalarca kez tırmanması sonucunda bile hala bir takım rahatsızlıklara maruz kalabilme ihtimali vardır. Yani kişinin belirli bir irtifaya birçok kez çıkması, yükseklikten meydana gelen rahatsızlıkları yaşamayacağı anlamına gelmez. Bir tırmanışta yükselmeye bağlı olarak, hangi bireyin ne şekilde etkilenebileceğini bilmek de mümkün değildir. Birçok insan 2000m.'nin üzerine büyük sorunlarla karşılaşmadan çıkabilir. Eğer sorun yaşamışsa, bunlar mide bulantısı ve baş ağrısından farklı şeyler değildir.

Geçtiğimiz asırda yüksek irtifa dağcılığı hakkında sahip olunan bilgiler o günler için çok değerli olsalar da, bu bilgilerin büyük bir kısmı, aslında şahsi tecrübeler



sonunda ortaya çıkan kişilere ait yorumlar ve birtakım ihtimallerdi. Kimi zaman bunların tıbbi olarak açıklamaları olamıyor ve başka insanlar yanlış bilgilendirilmeye maruz kalabiliyorlardı. Çoğu zaman büyük facialarla sonuçlanan bu yüksek irtifa tırmanışları, uzun yıllar boyunca ve hatta günümüzde bile konuya dışarıdan bakan insanlar tarafından “en tehlikeli” işler arasında kabul edilmiştir. Fakat günümüzde gelişen bilim sayesinde, yüksek irtifanın insan vücudundaki tesiri tam olarak tespit edilmiş ve alınması gereken tedbirlerle birlikte uygulanacak olan tedavi yöntemleri bulunmuştur. Bu gelişmeler sonucunda bugün, yüksek irtifa dağcılığını daha profesyonel bir şekilde yapmak mümkün hale gelmiştir.

C.O.N.						
YÜKSEK İRTİFADA HAVA BASINCI DEĞİŞMELERİ:						
Feet	Metre	Bar	Mmhg	ATM	°C	
32,810	10,000	264	198	0,26	-45	
31,169	9,500				-41,8	
29,529	9,000	306	229	0,3	-38,5	
27,888	8,500				-35,3	
26,248	8,000	354	265	0,35	-32	
24,607	7,500				-28,8	
22,967	7,000	408	306	0,4	-25,5	
21,326	6,500				-22,3	
19,686	6,000	468	351	0,46	-19	
18,045	5,500	506	380	0,5	-15,8	
16,405	5,000	537	403	0,53	-12,5	
14,764	4,500				-9,3	
13,124	4,00	615	461	0,6	-6	
11,975	3,650	643	483		11,483 ft için-2,8	
9,843	3,000	700	524	0,69	+0,5	
8,202	2,500				+3,8	
6,562	2,000	795	596	0,78	+7	

Bir sonraki sayımızda dağ hastalıklarını inceleyeceğiz

Abone Olun

1 Yıllık Abonelik
(12 sayı)
52.500.000 TL

6 Aylık Abonelik
(6 sayı)
26.000.000 TL

Yaşama Bağlanın...

online abonelik için

www.4x4freelife.com

Abone Formu

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

Ödeme Bilgileri

☐ **Kredi Kartı Hesabımdan Alınız**

Kart Tipi ☐ VISA ☐ MASTER

Kart No:

Son Kul. Tarihi: / Güvenlik Kodu

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

☐ 1 Yıllık Abone Olmak İstiyorum (52.500.000 TL)

☐ 6 Aylık Abone Olmak İstiyorum (26.000.000 TL)

☐ **Banka Havalesi**

Banka Havalesi ile Gönderdim ilgili belge ektedir.

Aso Reklam İletişim ve Yazılım Hizmetleri San. ve Tic. Ltd. Şti.
Garanti Bankası Perpa Şub. Hs No: 459-6299757
Halk Bankası Perpa Şub. Hs No: 17069

Halil Rıfatpaşa Mah. Aydınlıktepe Sk. No:110kmejdani - Şişli - İSTANBUL

Tel: 0212 222 38 01 - 16 08 Fax: 0212 220 65 80 <http://www.4x4freelife.com> e-mail: info@4x4freelife.com