

Kasım 2005
Yıl: 2 Sayı: 17
Fiyatı: 5,25 YTL / 5.250.000 TL

FREE LIFE **4X4**

Aylık Off Road, Doğa ve Motor Sporları Dergisi

**Mahalli 4x4 kırma
şampiyonası**
İstanbul mahalli off-road
şampiyonası

**Off-Road sezonunda
sona yaklaşırken...**
Türkiye Goodyear
Off-Road Şampiyonası

**Kazanma genleri olan
4x4 Mitsubishi**
Mitsubishi Türkiye Distribütörü
Temsa A.Ş. Otomotiv Direktörü
Yusuf Soner ile Röportaj

Peugeot Quark
4 motor ve 4 tekerden çekiş

Rexton 270 Xdi
Test Sürüşü

**Valla kanyonu
bizi bekler vallahı**

Vücudunun pilotu olmak
Serbest
Düşüş Sanatı

ISSN 1304-9461

17



9 771304 946004



“0”
kilometre
ve ikinci el



ihracat



ithalat



danışmanlık



yedek
parça



İLYADA 2005 YILI OCAK AYINDAN İTİBAREN BÜNYESİNDE KURMUŞ OLDUĞU RENT A CAR SERVİSİ İLE HİZMETİNİZDE!

İLYADA Dış Ticaret Ltd. Şti

Merkez: Ressam Salih Emez Cad. No:9 Merdivenköy - Göztepe / İSTANBUL Tel: +90 216 566 48 87 - 567 15 14 Faks: +90 216 565 01 81

www.ilyada.info ilyada@ilyada.info

All-Terrain T/A

**ARABA KULLANMAK
BİR KAÇIŞTIR.**

İSTEDİĞİN YERE GİR.



BF Goodrich[®]
Tires
TAKE CONTROL*

* Kontrol alınmaz

İmtiyaz Sahibi

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

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü ve Genel Yayın Koordinatörü

Gülen Eren
guleneren@4x4freelife.com

Editör

Ayşin Uysal
aysin@4x4freelife.com

Reklam Müdürü

Serdar Sarıbaş
serdar@4x4freelife.com

Reklam Koordinatörü

Umut Özgür Sunay

Reklam Sorumlusu

Gizem Bayer
Caner Akkafa

Grafik Tasarım

Vural Yılmaz
Orhan Erdem

Abone Sorumlusu

İlker Veliçelebi

Yayın Kurulu

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

Yönetim Merkezi

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

Ege Bölge Temsilcisi

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

Baskı

Saner Matbaacılık

Genel Dağıtım

Yaysat A.Ş.

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

Online Abonelik İçin
www.4x4freelife.com

aso

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

Rexton 270 Xdi

Test Sürüşü

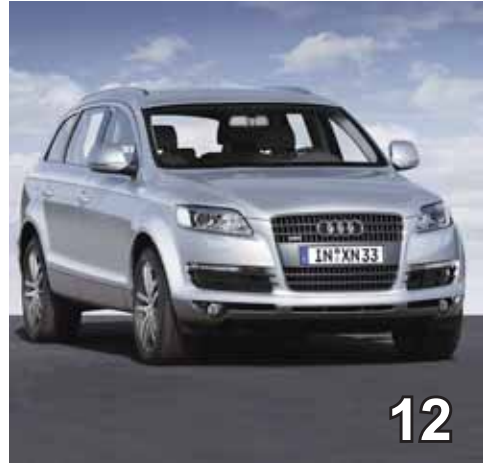


6

Bu ayki test aracımız, çok özel bir 4x4 aracı: Rexton 270 Xdi A/T.

Audi'nin ilk safkan arazi aracı

Audi Q7



12

2005 Off-Road sezonunda sona yaklaşırken...



16

8 yarıştan oluşan 2005 Türkiye Goodyear Off-Road Şampiyonasının 6. yarışı, Ankara Doğa Sporları ve Off-Road Kulübü ANDOFF organizasyonu ile Ankara'da koşuldu. ...

Peugeot Quark

4 motor ve 4 tekerden çekiş



24

Peugeot, geleceğin enerjisi olarak tanımlanan fuel cell/yakıt hücresi teknolojisini uygulamak için, gelecekte günümüze ışınlanmışa benzeyen bir model yarattı: Quark

Motosikletle

İstanbul - Katmandu



28

Hayallerini gerçekleştirmek için 'Yola' çıktılar!

BMW HP2

Bir Off-Road Mücevheri



34

Motosiklet kelimesi her ülke dilinde farklıdır ve genelde motosiklet üreticileri buldukları ülkenin dili ile anarlar ürünlerini. Bu konuda tek bir istisna vardır dünyada: BMW...

"Chrysler Kuralları"

Dodge Nitro



38

Chrysler'in, "Bir Jeep platformu asla başka bir bölüm ile paylaşılmaz" kutsal prensibi, Dodge Nitro ile yıkıldı.

This is Africa, you know?

Honda XR750 Africa Twin



58

Sene 1999. Motosiklet sevdamin son demleri. Hayatımı düzene sokup "Artık kendime bir motosiklet almalıyım" demeye başlayalı 2 yıl olmuş. Cepteki para azar azar da olsa git gide büyüyor...

Vücudunun Pilotu olmak

Serbest Düşüş Sanatı



70

Saatte 200 km hızla hareket ettiğinde anlarsın, hayatta ne kadar yavaş olduğunu. Ve eğer gerçekten hızlı olmak istiyorsan, ARACI TERKETMELİSİN !

Mahalli 4x4 kırma Şampiyonası



48

23 Ekim Pazar günü Tuzla Autodrom yakınlarındaki Off-Road Parkurunda koşulan İstanbul Mahalli Off-Road Şampiyonası 3. yarışına 20 off-road'cu ekip katıldı...

Evde mi izleseydik yarış?



62

Aslına bakarsanız yarışları yerinde izlemeye hiç niyetim yoktu. Belki sıralama turlarına giderim, motorların sesini duyarım, havayı koklarım ama yarışları tam manasıyla kavrayarak izleyebilmenin tek yolu TV'den izlemek diye düşünüyordum...

Bırakın motorunuz nefes alsın!

Motor hava emme sistemlerindeki yenilikler



74

Daha nice derin çamurlara ve yüksek tepelere

LRO Türkiye



54

Sonunda sıcak havalara yerini yağmura bıraktı ve Land Rover Owners Türkiye, sezonu son derece keyifli iki hafta sonu aktivitesiyle açtı. Bu ay, sizlerle paylaşmayı düşündüğüm ve ayın ilk iki hafta sonuna sığdırmaya başarsanız gösterdiğimiz iki gezi ve resimlerimiz var.

Valla Kanyonu bizi bekler.. Vallahi!



66

Valla kanyonunu geçme fikri 2004 yazında ortaya çıkmıştı. O sene tatilde tırmanış için Doğu Karadeniz'e gitmiş fakat bazı nedenlerden dolayı Kaçkar tırmanışımızı tamamlayamadık...

Reklam İndeksi	Sayfa No
İlyada	Ön Kapak İçi
Michelin	1
Mitsubishi	5
Vatan Ticaret	9
Lassa	11
Vefa Bozacısı	19
JC Grup	21
Suzuki	33
Kia Akay	45
Bimtes	53
Toyota Sonkar	65
Basecamp	73
Grand Oto	77
Honda	Arka Kapak

Ayşin Uysal

Nerede kalmıştık?

Geçen ay “Klonlama vakası”nı konuşuyorduk. Tüm otomobiller ve tabii ki tüm 4x4’ler birbirine benzemeye başlamıştı. Peki biz, tüketici, otomobil alıcısı, hangisini alacaktık? Bütçemizi ve isteklerimizi oluşturup bu özelliklere uyan 4x4’leri sıraya dizdik diyelim. Kararı nasıl verecektik?

Teknik özelliklerine göre mi diyorsunuz? İşe yaramaz. Teknik özellikleri ve donanım bilgilerini alın, hangi markaya ait olduğunu silin üstünden, yan yana koyun. Göreceksiniz hepsi üç aşağı beş yukarı aynı. Aracın dış hatları karar vermeme kolaylaştırır dersiniz işiniz zor. Ön farları - ızgaraları ve amblemi kapatın. Araçların hemen hemen tümünün modern hatlar, ebatlar, aerodinami, yükseklik ve çekicilik açısından aynı olduğunu, hatta çok özel bir detayı yoksa markaları birbirinden ayırt edemediğinizi göreceksiniz.

Tabii ki bu sadece sizin sorunuz değil, hatta daha çok üreticilerin sorunu. “Ne yapmalı da sattığım aracı diğerlerine kıyasla tercih edilir yapmalıyım?” sorusu asıl üreticiler için hayati önem taşıyordu.

Bu noktada tüm üreticiler araçlarını bir şekilde “farklılaştırmaları” ya da daha doğrusu “kişiselleştirmeleri” gerektiğinin farkına vardılar. İşin gerçeği bazıları çoktan bu konuda yol kat etmişlerdi bile.

İnsanlar araba alırken sadece mantığa, bütçeye, somut verilere, elle tutulur gerçeklere bakıp karar vermediği; karar mekanizmasında bambaşka sistemlerin, elle tutulmaz, tartılmaz, ölçülmez verilerin devreye girdiğini anlayınca dikkatler bu yöne çevrildi. İnsanlar araba alırken sadece yolda ya da yol dışında sorunsuz gidecek 4 tekerlekli şık bir kutu satın almıyorlardı. Aracı hem kendileri için, hem de dışardan bakanlar için satın alıyorlardı. Bir hayat tarzı, bir hayal, gerçekleşen bir rüya, başkalarının gözünde bir imaj, kendini ifade etmek için bir mesaj alıyorlardı.

Satın aldıkları ve kullandıkları 4x4 markası; kendi hayat tarzı ve görüşleri, kişiliğinin oluşturduğu karmaşık puzzle’daki eksik yere tam uygun parça olmak zorundaydı. Ama bunun yanı sıra, onları en iyi yansıtan, ya da –neden olmasın?- olmak istedikleri görüntüyü en iyi yansıtan araç olmalıydı.

Tıpkı seçtikleri saat, kullandıkları kalem, oturdukları ev hatta ve hatta birlikte oldukları eş gibi, etrafa kendileri hakkında bir “bilgi” iletecekti. Bir kısmı ne kadar rafine ve saygın olduğunu duyurmak istiyordu etrafa, bir kısmı gerçekçi ve mantıklı olduğunu, bir kısmı da maceracı ve hayat dolu olduğunu.

Şimdi karar vermek daha kolaydı işte. Çünkü markaların da kişilikleri vardı. Onlar da rafine, saygın ya da maceracı kişiliklere sahiptiler. Bu kişiliklerini de artık sadece araçlarını sunup, “İşte ben buyum” diyerek değil; farklı organizasyonlarla, farklı çalışmalarla, yöneldikleri farklı alanlarla açığa vuruyorlardı. Markalar da insanlar gibi kişiliklerini ortaya koymak için girişimlerde bulunuyorlardı. Bir kısmı motorsporlarında başarıdan başarıya koşuyor, bir kısmı eğitim alanında öncülük yapıyor, bir kısmı geçmişe yönelik köklerini ortaya koyarak tüm fanlarını bir kulüp altında bir araya getiriyordu.

Bundan sonraki aylarda, belli başlı 4x4 üreticilerinin markalarının kişiliğini öğrenmek ve bu kişiliği vurgulamak için neler yaptıklarını görmeye çalışacağız. İlk konuşumuz, Mitsubishi Türkiye distribütörü Temsa A.Ş. Otomotiv Direktörü Yusuf Soner ile yaptığımız röportajı sayfalarımızda okuyabilirsiniz.

Gelecek aylarda da diğer kuruluşların kişiliklerini öğrenmeye çalışacağız.

REKABET VAR RAKİP YOK...



Mitsubishi Pajero.
Son 5 yılın Dakar şampiyonu.

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

10. KEZ DAKAR ŞAMPİYONU. YENİ MITSUBISHI

DRIVE ALIVE



www.temsa.com.tr



Rexton 270 Xdi

Test Sürüşü



Test Sürüşü: Derya Kızıldaş

Fotograf: 4x4 Freelifelife

Bu ayki test aracımız çok özel bir 4x4 aracı: Rexton 270 Xdi A/T. Motor ve şanzıman Alman Mercedes, iç dizayn tamamen İtalyan. Rexton, her ülkenin en iyi taraflarını almış bir 4x4.



Test sürüşü yapacağımız sabah, Lada sahibi off-road meraklısı arkadaşım Şafak da benimle geldi. Programımıza göre, Ayşin Rexton'u Göztepe'den alıp gelecek ve dergide buluşup ormana girecektik. Ayşin bir geldi ki, arabada "Test sürüşü nasıl oluyor biz de görelim dedik" diye gelen Rexton'u ithal etmiş İlyada firmasından Soner Bey ve beraberindeki ortağı Cem Bey de var. Misafirlerimizden ben gelmesem de olur, ben burada beklerim diyenler olsa da kimseyi bırakmadık. 5 kişi araç test edilir mi? Ediliyor. Hem de, araç içinde birbirini o gün tanıyan güler yüzlü insanların -belki de fazla sıkışmaktan dolayı hızlı kaynaşması sonucunda- birbiri ardına patlayan esprilerden, test boyunca gülerken ediliyor.

Rexton'u alıp testi yapacağımız Belgrad Ormanına giderken, İstanbul'un yaz başından bu yana gördüğü en hızlı ve şiddetli sağanak start aldı. Yarım saat boyunca süren yağış bittiğinde ormanın kıyısına gelmiştik. Aldı mı beni bir sıkıntı... Sağanak yağmur sonrası, asfalt lastikleri ile ormanın sabun gibi

çamuruna gireceğiz. O sırada benim için tek güvence, eğer kalırsak bir telefonla bize yardıma gelecek oto sanayideki off road'cu arkadaşlarımızı. Neyse ki korktuğum başıma gelmedi. Test boyunca sadece bir yerde, yokuş aşağı yağmur sularının dereler halinde aktığı killi yollarına girdiğimizde, ufak bir itişe ihtiyacım oldu. O noktada da, araçta 5 kişi boşuna gitmediğimiz ortaya çıktı ve devam ettik.

Şimdi biraz aracı tanıyalım. Rexton 270 Xdi A/T Alman Mercedes motor ve şanzımana sahip, içi İtalyan dizaynı ve Kore'de üretiliyor. Emsal 4X4'ler arasında uygun fiyatlı, çok lüks, ilgi çekici bir alternatif. Araçta 3 ayrı motor seçeneği var. 2.7 litrelik dizel, 2.9 litrelik dizel, 3.2 litrelik benzinli. Mercedes motorlarda iki seçeneği şanzıman kullanılmış. İlk seçenek arkadan itişli, manuel, istendiğinde 4X4'e geçen (Shift on the fly) 5 ileri vitesli. İkincisi sürekli 4 çeker, 4 ileri vitesli otomatik şanzıman. Bizim test ettiğimiz, 2.7 dizel common rail Mercedes motorlu ve 4 ileri otomatik, istediğimizde

kendimizin vites değiştirebileceği Tip-tronik, 4 Hi ve 4 Low olarak 2 kademeli Mercedes şanzımanlı olanıydı.

Uzaktan kumandalı merkezi kilit sistemi aracın içine girdiğimizde, sürücü tarafındaki 8 yönde ayarlanabilen 3 ayrı hafızaya sahip, elektrikli, ısıtmalı şık deri koltuklar göz dolduruyor. Aracın koltukları 5 veya 7 kişilik sipariş edilebiliyor. Otomatik klima, deri kaplı hidrolik direksiyon, CD çalar radyo teyp, yol bilgisayarı, açılır tavan, bagaj örtüsü, 2 adet 12 volt çıkış, iç aksesuarlardan bazıları. Güvenlik açısından sürücü ve yolcu hava yastıklarına ilaveten, ön koltuklar ile ön kapılar arasında da hava yastıkları var. Uzun yolda aracı sabit hız kontrol sistemiyle de kullanabiliyorsunuz. Giderken 120 km'den sonra ikaz ötmeye başlıyor. Hız limiti olan yollarda çok işe yarayan bu sinyal, TEM'de ve uzun yolda sıkıcı olabiliyor. Araçtan inip kilitlediğinizde alarm devreye giriyor.

Dış görünüşüne baktığımızda, birçok 4X4'te olmayan aerodinamik yapıya sahip aracın



xenon farları, önde sis farları, alüminyum alaşım jantları, elektrikli camlar ve yan aynaları, park mesafe kontrol sistemi hemen dikkat çekiyor. 100 km'ye 13-14 saniye de çıkan araç, 16 inçlik jantlara sahip. İki ayrı lastik ölçüsü kullanabiliyorsunuz 235/70/16 veya 255/65/16. 100 km'de ortalama 10 litre yakıt harcayarak 170 km'ye kadar çıkabilen aracı, ekstra fren gücü (EBD) ile güçlendirilen ABS'li 4 disk fren durduruyor. Araçtaki diğer elektronik sistemler ise Break Assist Sistem (BAS) ve Traction Control Sistem (TCS). TCS sayesinde patinaj yapan tekerlek frenlenerek,

güç diğer lastiklere aktarılıyor. Hava ve arazi şartlarına uygun olmayan asfalt lastikleriyle ormanda takılıp kalmadan dönüşümüzü, bu sisteme borçluyuz.

İki hava filtresi ile off-road tozlarına karşı temiz tutulan motor, 4000 devir/dakikada 165 Hp güç, 2400 devir dakikada 340 Nm tork üretiyor. 80 litrelik depoya sahip yaklaşık 2 tonluk aracın frenli römork çekme kapasitesi 3,5 ton. 187 cm genişliği, 472 cm boyu ve 176 cm yüksekliği olan araçta, kendi renginde tampon koruma demiri, yanlarda

basamak olarak da kullanılan kaya koruma demirleri, üstte portbagaj boruları var. Arka kapak camla beraber yukarıya doğru açılıyor. Aracın ön ve arkadaki çeki kancaları araç batsa bile kolayca halat takılabilecek çok uygun yerlere monte edilmiş. Park mesafe kontrol sistemi sıkışık trafikte lüzumsuz sinyaller verse de, orman içi off-road sırasında, geri geri giderken gözünüzden kaçan ağaçları, kök ve büyük taşları haber vermesi, yaklaşma açalarına aykırı yanaşmalarda ikaz etmesi açısından çok iyi.



4x4 araçlara özel dört dörtlük lastikler



Vatan Ticaret

Vatan otomotiv San.v e Tic. A.Ş.

Akdeniz cad. No: 122 Fatih 34260 İstanbul

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

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



Aracı ilk gördüğümde, bu araçla zor off-road yaparız diye düşünmüştüm. Test sonrası bir daha peşin hükümlü olmamaya karar verdim. Aracın başarısı, yolda ve off-road'da, çekişte, torkta ve ekonomide ilk düşüncelerimin çok çok üzerindeydi. Kaygan zeminli orman yollarında Rexton'u hem yüksek hızlarda hem de zor geçişlerde denedik ve bu aracın, hele de uygun MT/R lastiklerle ile bizi her yere götürebileceğine karar verdik. Hücum ve kaçış açılarını ve karın açısının sınırlarını denemek için ormandaki dik çıkışların göze en ürkütücü gelenlerini seçmekten

çekinmedik. Yine de bu testlerde araçtaki 4 kişilik destek kuvvetine başvurmamız gerekmedi.

Test bitip de dönüşe geçtiğimizde Soner bey illa yemek yiyelim diye tutturdu. Aslında herkesin planı öğleden sonra işlerine dönmekti. Önce davetini kibarca reddettik. Ama saat 2'yi geçmiş ve hepimiz açız. Soner bey biz reddettiğçe bir yandan hayat, yaşam, çalışma, dünyaya bir kere gelme felsefesinde fıkralar hikayeler anlatıyor, diğer yandan ballandıra ballandıra mangal

sofraları kuruyor, kaldırıyor; deniz kenarında balık masaları donatıyor, karidesler, midye tavaları; hala direniyoruz.

Sonra ne oldu biliyor musunuz? Dayanmanın da bir sınırı var. Hepimiz işlerimizi daha geç saatlere attık. Sarıyer'de keyifle yedik, içtik, güldük. Döndüğümüzde hepimizin yanakları ağrıyordu. Bir gün bir off-road gezisinde tekrar buluşmak üzere ayrıldık.

Bundan sonraki testlere hep 5 kişi çıkabilirim.



Keşfin Üçüncü Yılı

Keşfedecek çok şey var...

Lassa Competus Keşif Konvoyu 2005 tamamlandı. 63 keşif tutkunu 18 araçla, dört gün boyunca Doğu Karadeniz Yaylaları'nın neşesini, zorlu yollarını, büyüsunü, tarihini, mutfağını, flora ve faunası keşfetti, yeni insanlar tanıdı. Keşif tutkunları 4x4 araçlarda Lassa Competus'un üstün performansını yaşadı ve unutulmaz keşif hikayeleri ile eve döndü.

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



Tarihi dokunu...



Konvoy...



Keşif tutkusunu...



Audi Q7

Audi'nin ilk safkan arazi aracı

Frankfurt Otomobil Fuarı yeni nesil SUV'larını gözler önüne sermek için sabırsızlanan otomobil firmalarının -seyirciler için zevkli, üreticiler için diş diş- rekabetine tanık oldu. Fuarda 2006 model araçlar kadar, önümüzdeki 10 sene içinde yavaş yavaş gerçekleştiğini göreceğimiz konsept araçlar da ilgiyi üzerlerine toplamak için -seyircilere göre kıyasıya, üreticilere göre centilmence- savaştılar.

Diğer büyük otomotiv firmaları gibi Audi de SUV segmentindeki yeni aracını, Q7'yi, ilk kez bu fuarda ortaya çıkardı. Q7'nin belki de en ilgi çekici özelliği, quattro teknolojisinin yaratıcısı olarak devamlı 4 çeker araç üreten Audi'nin gerçek anlamda ilk safkan arazi aracı olarak tasarlanmış olmasıydı.



Dış görünüm

Üçüncü nesil SUV olarak tanımlanan Audi Q7, geleneksel Audi çizgilerini ve dinamizmini yansıtıyor. Dış görünüşü ile kendini tam olarak ifade etmeyi isteyen Q7, bir çok detayla hem sportifliği hem off-road yeteneklerini vurgulamış. Audi'nin klasik omuz çizgisi ve D-sütunlarını da içine alarak keskin bir yay çizen güçlü arka bölüm tasarımı ile araç coupe ve minivan arasında bir silüete sahip olmuş. Motor bölümünde kaputun V şeklinde biçimi dinamik görüntüyü güçlendiriyor. Geniş, bombeli çamurluklarda yer alan 18 inç jantlar, ön ve arka bölümdeki araç altı korumaları arazi aracı görüntüsünü vurguluyor.

Ebatlar

Q7 5086 milimetre uzunluğunda, 1983 mm genişliğinde ve 1737 mm yüksekliğinde. Wheel base Touareg ve Porsche Cayenne'den 160 mm daha uzun tutulmuş, bu şekilde araca 3. sıra bir koltuk sırası monte edilebilmiş. Aracın yerden yüksekliği 180 mm'den başlayıp özel süspansiyon sayesinde 220 mm'ye kadar çıkıyor.

İç tasarım

Audi Q7'nin iç tasarımında en büyük silahı çok seçenekli koltuk kombinasyonları. Araç içinde 28 farklı oturma ve bagaj yerleştirme pozisyonu var. Maksimum oturma kapasitesi üç sıra koltuk ve 7 kişi. Koltukları yere paralel

yatırarak elde edilen maksimum bagaj alanı ise 2035 litre. 5 koltuklu kullanım tercih edildiğinde bile Q7'nin bagaj hacmi 775 litre. Yüksek bagaj kapasitesinin yanı sıra, ağır eşyaların bagaj bölümüne kolaylıkla yüklenebilmesi için alçaltılabilen bagaj eşik kısmı yüklemeye kolaylık sağlıyor. Aracın içinde ise çok sayıda eşya saklama bölümü ve 1.5 litrelik şişeleri saklayabilecek yan kapı cepleri pratik bir yolculuğu garantiliyor.

Motor

Q7'de 350 HP güç üreten 4.2 litrelik silindir hacmine sahip V8 motor var. FSI -yani direkt benzin püskürtme- teknolojisine sahip bu motor, 440 Nm'lik maksimum tork değerinde.



Dizel seçeneğinde 3.0 litrelik silindir hacmine sahip 6 silindirli TDI motor, sıralı piezo enjektörlerle beslenen son nesil yüksek basınçlı common rail püskürtme sistemi var. 233 HP güç üreten motor, aynı zamanda ürettiği 500 Nm'lik tork değeri ile muhteşem bir performans sunabiliyor. Her iki motorun ürettiği güç ise 6 vitesli tiptronic şanzımanla tekerleklerle dağıtılıyor.

Off-road

Audi Q7'de quattro teknolojisi, yani sürekli dört tekerlekten çekiş sistemi standart. Torsen merkezi diferansiyeli, ister asfaltta ister arazide, tüm tekerleklere motor gücünü dağıtarak, yol seçeneğine en uygun sürüşü, maksimum çekişi ve dengeyi sağlıyor. Torsen,

adını "torque" ve "sensing" kelimelerinden alıyor, ve kendi kendini kilitleyen helezon dişli içeriyor. Audi RS 4'te de kullanılan Torsen diferansiyeli, Audi Q7'de de 40:60 oranında (ön/arka) standart tork dağılımını gerçekleştiriyor. Böylece dengelenmiş aks yükü dağılımı ile, Q7'de tork yönetiminden bağımsız bir şekilde, daha seri ve hassas bir sürüş keyfi yaşanabiliyor. 180 mm'den başlayıp 240 mm'ye varan yükseklik ayarı aracın off-road yeteneğini de artırıyor. Ayrıca Q7'deki Özel off-road sürüş modu seçeneği, en gevşek yüzeylerde bile, optimum frenleme performansı ile birlikte optimum çekişi sağlamayı amaçlıyor. Hill descent assist – tepe iniş kontrolü, arazide dik inişlerde otomatik olarak hızı sabitliyor.

Salınım stabilite programı, RSP ise aracın takla atmasına neden olabilecek kritik sürüş manevralarında devreye giriyor.

Şasi

Audi tüm yollar için tasarlanmış, yükselebilen tip şasi çerçevesine sahip eski SUV teknolojisi yerine hafif çelik yapı, birçok alüminyum bileşenden oluşan ve kendi kendini destekleyen bir şasi yapısına gitmiş. Ön ve arkada çift bağlantılı bağımsız süspansiyon sistemi barındıran Q7, uzun yay hareketi sayesinde arazi sürüşünde performansı artırıyor.

Lastikler

Araçta 235/60 lastiklerle sunulan (sekiz



silindirli motora sahip modelde 255/55 ebatlarında) 18 inç'lik hafif alaşım jantlar var. Aracını daha yükseltmek isteyenler için 19 ve 20 inç'lik jantlar isteğe bağlı donanım listesinde yer alıyor.

Uyarlanabilir süspansiyon İsteğe bağlı olarak alınabilen bir başka özellik de adaptif havali süspansiyon. Havali süspansiyon ile elektronik yükseklik ayarı, bir arada aracın off-road kabiliyeti üzerinde olumlu etki yapıyorlar. Süspansiyon ayarı, arazide ya da yol koşullarında değiştirilebileceği için sportif yol tutuşu ya da uzun yol konforu arasında seçim şansını sağlıyor.

Standart olarak sunulan dinamik devir dengeleyici sistem, uzunlamasına eksen üzerindeki gövde hareketlerini minimum seviyeye düşürmeye yardımcı oluyor. Römork Dengeleme Sistemi ise frenleme sırasında römorkün savrulma riskini azaltıyor. Şerit değiştirme manevraları için kullanılan radar teknolojili "Side Assist" sistemi ile görüntülü ve sesli ikaz yapabilen arka görüş kameralı park sistemi gibi kolaylıklar isteğe bağlı olarak alınmak için üretilmiş. Q7'de A8 ve A6 modellerinde de var olan, yenilikçi MMI multimedya sistemi standart olarak sunuluyor.

BMW X5 ve yeni Mercedes ML ile rekabet etmek üzere hazırlanan Audi Q7, adapte edilen 3. sıra koltuğu ile Mercedes G Class, Volvo XC90 ve Land Rover Discovery ile de rekabete girişebilecek gibi görünüyor.

2006 Martında diğer Avrupa ülkeleri ile birlikte ülkemizde de aynı anda satışa sunulacak olan Q7, Audi'nin ürettiği ilk gerçek arazi aracı olarak, hem performans hem konfor hem de arazi yeteneğini bir arada isteyen maceracılar tarafından hevesle bekleniyor.



Sadist Araç Testleri

Bir aracın hayal aşamasından gerçek aşamasına geçişi ve üretime karar verilmesi yıllarca süren araştırmalar ve çalışmaların sonucu. Peki üretime karar verilen bir aracın başına, vitrinlerde yerini alıncaya kadar neler geldiğini biliyor musunuz?

Aracın kusurlarını kullanıcıdan önce keşfetmek

Aracımız fuarda sergilendi, gezenerler beğenilerini dile getirdiler, psikolojik ölçüm testleri yapıldı ve aracın gerçekten satılabileceği ortaya çıktı. Araç son ince ayarları yapılarak seri üretime hazır hale getirildi. Şimdi aracın üretime start verilmesinden önce son bir aşama daha kaldı: Aracın olası tüm kusurlarını, zayıflıklarını, uzun vadede ya da farklı kullanımlarda ortaya çıkabilecek mekanik ya da elektronik tüm sorunlarını kullanıcıdan önce keşfetmek.

İşte bu aşamada otomobil üreticileri zavallı aracı canavar ruhlu, sadist test sürücülerinin eline teslim etmekte bir an bile tereddüt etmiyorlar. Bu profesyoneller, aracı alıp normal sürücünün ve normal olmayan sürücünün kullanabileceği her şekilde ve koşulda test ediyorlar. Normal ve normal dışı her hava koşulunda, her yol koşulunda araç denemeden geçiyor. Sular altında bırakılıyor, tuzlu su ile paslandırılıyor, ani şok ile yaşlandırılıyor, toz banyosunda saatler geçiyor, kuruyken silecekleri çalıştırılıyor, aynı anda tüm kumanda düğmelerine basılıyor, üstünde tepiniliyor.

Tabii bu arada milyonlarca kilometre normal

yol testinden, her türlü yol dışı testinden ve çarpma testlerinden bahsetmiyorum bile. Şimdi gelin Audi Q7 ile seri üretim öncesi testleri izleyelim ve zavallı arabaların başına neler geldiğini görelim.

Tepeden tırnağa check-up

Audi Araç Geliştirme Bölümü yetkilileri, aracı önce genel bir check-up'dan geçirdiler. Şasi, sürüş dinamiği, motorlar, şanzıman, elektronik sistemler ile birlikte aracın genelini ve kalite yapısının kontrolü neredeyse mercek kullanarak tamamlandı. Motor ve şanzıman elektroniklerinden, park asistanına, geri görüş kamerasına ve hatta güneşliklerdeki makyaj aynasının aydınlatmasına kadar bütün elektronik beslemeli üniteler kontrol kapsamına alındı. Uzmanlar arzulanan hedefe ulaştıklarına, yani tüm parçaların tek başına ve birbirleri ile koordineli çalışma sırasında kusursuz iş gördüğüne ikna olduklarında check-up tamamlanmış oldu. Sıra her koşulda yol testlerine geldi.

Milyonlarca kilometre test

Sürüşte ana hedef sürüş konforu, güvenilirlik ve değişkenlerin kontrolü olarak belirlendi. Q7 sadece dünyanın çok gezilen yerlerinde ve ılıman iklim kuşağında değil, her koşulda sü-

rüş hedeflerine ulaşmalıydı. Bu nedenle Audi, Güney Afrika'dan Nürburgring'e kadar süren uzun dayanıklılık testleri ile başladı işe. Her yol şartında ve her iklim koşulunda milyonlarca kilometre araç sürüldü. Audi'nin yeni SUV projesinin geliştirilmesi aşamasında Teknik Proje Yöneticisi, Franciscus van Meel "Q7 için normal Audi test şartlarından fazlasını gerçekleştirdik. Geliştirme aşamasındaki hiçbir araç, daha önce asla bu kadar ayrıntılı görev ve kullanım sorgulamasından geçmek zorunda kalmamıştır." diye itiraf etti. Sonuçta Q7'yi satın alacak olanlar, bir anlamda sıfır bir araç değil 1.000.000 km kullanılmış bir araç satın alacaklardı. En azından deneyim olarak.

Yol testleri

Q7'nin detaylı yüksek hız ve dinamik sürüş testleri ise, dünyanın en zorlu yarış pistlerinden Nürburgring'de gerçekleştirildi. Q7'nin sportif karakterinin en iyi biçimde ayarlanması konusunda bu pist, Audi mühendislerine tam istedikleri şartları sağlıyordu. Bunun için her Q7 test aracı, Caracciola-Karussell, Brunnchen veya Pflanzgarten gibi pistin farklı bölümlerinde yaklaşık 250 tur atarak 5 bin kilometreye yakın yol kat etti. Audi'nin mühendisleri ve mekanikerleri, Q7'nin sürüş limitlerini test edebilmek ve arttırmak amacıyla yılın 13-14 haftasını adeta bu pistte yatıp kalkarak geçirdiler. Bu testlerle, Q7'nin yürüyen aksamı, direksiyon sistemi, tekerlekler, lastikler, amortisörler, yaylar, süspansiyon yatak elemanları ve fren sisteminin hareketleri gözlemlenirken, olağanüstü durumlarda sürücünün Audi'den beklediği konforu hiç yitirmemesi hedeflendi.

Arazi testi

Q7'de, diğer Audi quattro'lardan farklı olarak bir de yol dışı testleri yapıldı. Audi'nin Q7'nin farklı yetenekleri test etmek için kullandığı kendi test parkuru dışında, dünyanın farklı yörelerinde farklı arazi koşullarında yaptığı yol dışı testlerinde öncelikli olarak aşırı eğimde ve derin su geçişlerinde (doğal şartlarda) denemeler yapıldı ve aracın geometrik yapısı ile açılarının yol dışı kullanıma uygun olup olmadığı test edildi.

Römork testi

Q7'yi aynı zamanda bir römork aracı gibi zorlayan mühendisler, yolda ve yol dışında farklı hızlarda testler yaptılar. Bu testlerde olası denge kayıpları ve akselerasyonda karşılaşılabilecek muhtemel sorunlar arandı. Yine özel olarak düzenlenmiş eğimli bir pistte römorklu ve römorksuz kalkış testleri yapıldı.

-35 ve 43 derece paraleli

Farklı iklimlerde ve sıcaklıklarda aracın gösterdiği tepkilerin ve performansının izlenmesi için Q7, farklı coğrafyalarda test edildi. İki yıl boyunca Q7 eksi 35 derece sıcaklıkta Kutup Dairesi'nde, Güney Afrika'nın kum ve çakıl çöllerinin yakın sıcaklığında, Florida'nın ottoyollarında, Avrupa, Asya, Brezilya ve Orta Amerika'nın tozlu, çakıl kaplı yollarında, ıssız yollarda ve yoğun trafikte test kapsamına alındı. Üstelik Q7 henüz insan içine çıkmak istemediği için tüm testleri kamufle olarak sürdürüyordu.



Audi Test Bölümü Yöneticisi Martin Brand, "Kullandığımız test parkurları, tüm dünyadaki her türlü potansiyel müşterinin karşılaşılabileceği en kötü şartlardaki rotalardan oluşmaktadır. Yani her türlü senaryoya hazırlıklı olmak zorundayız." dedi.

Test kapsamında kat edilen 8 bin kilometrelik yol, aslında normal gündelik kullanımlarda 300 bin kilometreye denk geliyordu. Araç bu yol testlerinden başarı ile çıktığında çekeceği işkenceler henüz sonlanmamıştı.

6 ayda 12 yıl yaşlandırma

Tüm bunlar yetmezmiş gibi Audi Korozyon Koruma Geliştirme Bölümü mühendisleri de Q7'ye acımasızca davranan teknik adamlar olarak sıralarını aldılar. Audi Korozyon Koruma Merkezi'nde Q7 prototipleri INKA-Test (Ingolstadt Korozyon ve Eskitme Testi) denilen zorlu bir başka teste tabi tutuldular. Bu test kapsamında sadece 6 ayda aracın 12 yıl yaşlanması sağlandı. Bir hidrolik titreşim sistemi sayesinde araç dondurucu soğukta bekletildikten sonra silkelendi. Hemen ardından bir başka klima odasında olağanüstü yüksek güneş ışınlarına maruz bırakıldı. Tuz püskürtme odalarındaysa Q7'ye saatlerce tuzlu su püskürtüldü. Test yapılan araç tüm bu işkencelerden sonra hala yaşıyorsa, bu kez çamurlu ve tuzlu su havuzlardan sayısız geçişlerin sıkıntısını yaşamak zorunda kaldı. Son darbe olarak, çakıl kaplı pistlerde aracın gövdesine taş çarpmaları sonucunda oluşabilecek pas olasılıkları simüle edildi. Bu arada iç mekanda kullanılan malzemenin kalitesini kontrol etmek için kilitlemiş bir aracın kabin içi detayları çeşitli periyotlarla aylarca süren yakıcı çöl güneşinde aşırı sıcaklıklara maruz bırakıldı.

İç mekan sızdırmazlığı

Güney Avrupa'da ise özel olarak seçilmiş tozlu bir parkurda iç mekanın sızdırmazlığı kontrol edildi. Saatlerce süren yoğun toz bombardımını sonunda sıfır sızdırmazlık hedefine ulaşıp ulaşılmadığı kontrol edildi.

Toza karşı alınan önlemlere ek olarak elbette suya karşı da önlem alınması gerekiyordu tabii ki. Bunun için Ingolstadt'ta özel bir kontrol odası kullanıldı. Bu bölümde Audi araç geliştirme görevlileri, Q7'yi çiseleyen yağmurdan şiddetli tropikal muson yağmurlarına varana kadar farklı nitelikte ve tazyikte suyla yıkadılar. Ayrıca aracın herhangi bir yerinden su alıp almadığını görebilmek için araç 30 dereceye kadar yana yatırılarak benzer koşullarda test edildi.

Stres testleri

Sırada paranoyak testler vardı. Test ekibi, Q7'yi gerçek potansiyel müşteri koşullarına en yakın şartlarda denemek için tüm şartlarını zorladı. Kontrol listelerinin çekirdeğini "stres testleri" oluşturuyordu. Bu testlerde özellikle "gerek-siz" hareketler ve "saçma" hareketler denendi. Mesela yağmurun yağmadığı bir havada cam sileceklerinin çalıştırılması, orta konsol elemanlarının sürücü ve ön yolcu tarafından aynı anda kullanılmaya çalışılması ya da müzik sistemine CD'nin ters olarak itilmesi gibi "tipik olmayan kullanımlar" test edilerek aracın sabrı sınandı.

Elektromanyetik dalgalar

Audi'nin Ingolstadt yakınlarındaki test ve kontrol pistinde ya da şehir yoğunluğunun fazla olduğu alanlarda gerçekleştirilen testlerde ise telsiz ve baz istasyonlardan yayılan sinyallerin araç elektroniğine olumsuz etkileri olup olmadığı belirlendi.

Sonuçta hafif sersemlemiş de olsa Q7 tüm bu testlerden yüzünün akıyla çıkmış olacak ki 2006 yılında satışa sunulmasına karar verildi.

Tüm bu bilgiler ışığında, siz siz olun sahip olduğunuz aracın ne tür testlerden geçtiğini hatırlayıp ona gereken saygıyı gösterin.



2005 Off-Road sezonunda sona yaklaşırken...

8 yarıştan oluşan 2005 Türkiye Goodyear Off-Road Şampiyonasının 6. yarışı, Ankara Doğa Sporları ve Off-Road Kulübü ANDOFF organizasyonu ile Ankara'da koşuldu. Wrangler Cup ile Türkiye'de bir ilki başlatan Goodyear, 2005 yılı isim hakkını aldığı Off-Road Şampiyonası ile bu heyecanlı motorsporuna katkılarını sürdürüyor.



1 ve 2 Ekim tarihlerinde koşulan iki günlük bir yarış olarak planlanan organizasyon Akyurt Belediyesinin de katkıları ile 1 ekim Cumartesi günü 15.00'de Seremoni startı ile başladı. Bu yarış için farklı karakterlerde iki ayrı parkur hazırlayan ANDOFF Yarış Komitesi, güzel havanın ve Akyurt Belediyesi'nin duyurularının da yardımıyla kalabalık bir seyirci topluluğu önünde güzel bir yarış düzenledi. Yarış alanı, seyircilerin buldukları noktadan tüm yarış

seyretmelerine olanak tanıyacak konumda olduğu için, seyirciler çok rahat bir yarış izlediler. Belirli engellerin çevresinde ise yoğun bir izleyici kalabalığı vardı.

İki ayak üzerinden koşulan toplam 68 km'lik parkur, bazı ekiplerin sezonun başından bu yana elde ettikleri en güzel derecelere kavuşmalarını sağlarken bazı ekiplere de şans getirmede. 1 Ekim Cumartesi sabahı dağıtılan yol notları ile ekipler parkuru

tanıma turlarına çıkarken etapların genelde hıza elverişli olduğu göze çarptı. Hazırlanan parkurlardan biri 54 kapılıklı bir engelli etap olarak düzenlendi. Genelde doğal engellerin yer aldığı parkur, özellikle Yarış Komitesi tarafından "inşa edilen" 3 sivri tepeli bump ile dikkat çekti. Bumlardan ikisi yarış sırasında ekiplere zor anlar yaşatmaya aday görünürken, "0" aracın geçmekte zorlandığı ve sonunda takılıp kaldığı son bump engeli iptal edildi. Engeller arasındaki uzun



düzlükler ekiplerin engellerde yitirdikleri zamanı kazanmalarına olanak sağladı. İlk gün 2. etap, ikinci gün de 4. ve 6. etap bu parkurda koşuldu.

İkinci parkur hız ve engelli etap karakterlerinin karışımı bir hibrid etap olarak düzenlendi. 1. gün 1. ve 3. etap, ikinci günse birinci etabın tersten geçişi olarak verilen 5. etap bu parkurda koşuldu. Yaklaşık 3

kilometrelik toprak yolun ardından dere yatağında devam eden 20 kapılıklı engelli parkur, kayalık geçişleri ile zorlu bir etap görünümündeydi. Çakıl ve kum zeminli dere yatağında hız kazanmaya çalışan ekipler, kayalıklar arasında engelleri aşmaya çalışırken oldukça zaman kaybettiler. Engelde takılan ekibin kurtulma çalışmaları sırasında, ("kapı" başka bir yarışmacı tarafından işgal edildiğinde) arkadan gelen

ve yetişen yarışçılar engeli pas geçtikleri için; engeli aşmaya çalışan ve takılan ekipler rakiplerine istemeden de olsa avantaj sağlamış oldular.

N1 ve N2 kategorilerinden toplam 29 aracın katıldığı yarışta, Castrol, Suzuki-Lubex, İlfer ve Birlas Off-Road takımları arasındaki puan mücadelesi tüm hızı ile devam ederken, bu kırıcı mücadelenin arasında herhangi

Bozanın 130 yıllık adı...



**ENERJİ
KAYNAĞI**



VEFA off-road team VEFA BOZACISI A.Ş. nin resmi takımıdır.

Vefa Bozacısı A.Ş. Vefa-İstanbul 0212 519 49 22 www.vefa.com.tr



bir takım adına yarışmayan ekipler de sıyrılıp, etap best time'larını yaptılar. N1 iki Daihatsu haricinde tamamen Suzuki'lerden oluşurken, N2'de ise Mitsubishi Pajero ve Jeep hakimiyeti vardı.

İlk gün 3 etap olarak koşulan yarışta N1 Suzuki-Lubex Takımı şanssız bir başlangıç yaptı. 5 kapı numaralı Suzuki ile yarışan Zafer İşeri-Savaş Yılmaz ekibi, diferansiyellerinde

yaşadıkları bir sorun nedeni ile daha özel etap startına gelemeyen yarış dışı kaldılar. Start aldıktan sonra sadece 100 metre ilerleyebilen ekip bu alanda da bir rekora imza atmış oldu. Suzuki-Lubex takımının bir başka ekibi 1 kapı numaralı Grand Vitara ile yarışan Mehmet Becce-Hakan Budak ise 2. etapta sağ ön tekerleğini koparttı. Çok kısa bir süre ile disqualifikasyon süresini aşan ekip yarış dışı kaldı.

İlk gün N1'de ekipler genelde sorunsuz yarışa başladılar. 1. etapta en iyi zamanı yapan ekip 7:26'lık derecesi ile 9 kapı numaralı Nihat Keskin-Emin Özay oldu. Suzuki ile yarışan ekip zaten günün diğer etaplarında da 3. en iyi dereceleri yaparak günü ilk sırada tamamladı. İkinci etapta, engelli etapta bu kez Castrol takımının iki ekibi Erkan Birinci-Batuhan Altınordu ve Müfit Çırpanlı-Halit Ağan en iyi zamanlara imza



Kia ve Hyundai için
**ARTIK HIÇ BİRŞEY ESKİSİ
GİBİ OLMAYACAK.**



Aksesuar ve Dizayn Merkezi



TOMATO A&P
TÜRKİYE DİSTRİBİTÖRÜ

Hyundai **TUCSON - SANTA FE - COUPE - GETZ - STAREX**
Kia **SPORTAGE - SORENTO - CARENS**

Krom Aksesuar Grupları, Ön Arka Koruma Barları, Yan Basamaklar
Body Kit Uygulamaları, Xenon Far Uygulamaları, Jant Lastik
Uygulamaları ve daha fazlasını Jeep And Car' da bulabilirsiniz.

www.jeepandcar.com

Adres : Ali Nihat Tarlan Cad. Şebnem Sok.
Osmanbey Apt. No:18/1 Üst Bostancı - İst.
Tel. : 0216 373 62 63 Fax : 0216 373 63 62
E-mail : info@jeepandcar.com



attılar. 3. etapta ise en iyi iki zaman bu kez Suzuki-Lubex ekiplerince paylaşıldı. Bu arada Adapazarı'ndan katılan Ferruh Çelebi-Murat Karahan ekibi takla atıp zaman kaybettiler. Araçlarını düzelten ekip yarışa devam ettiler.

N2'de mücadele Mitsubishi ve Jeep arasında geçti. Mitsubishi Pajero ile İlfer Off-Road Takımı adına yarışan Kenan Çarşıantürk-Kemal Yılmaz ve Jeep CJ5 ile Castrol takımı adına yarışan Ankaralı Ümit Uyar- Kazım Aral yarışın son etabına kadar başa baş gittiler. Mitsubishi ile -Suzuki-Lubex takımı adına yarışan Uğur Kızıl-Mutlu Cer, önlerini kırarak günü iki çeker noktadılar.

İkinci gün Yarış kapılı etapla başladı.

Yarışçılar bu etabın hemen arkasından dere içinden geçilen etabı tersten geçerken son olarak da yine kapılı etapla yarışı bitirdiler. N1'de Suzuki ile yarışan Ekrem Karadeniz-Atilla Altay ve Müfit Çırpanlı-Halit Ağan ilk etapta aynı engele girerken kafa kafaya geldiler. Karadeniz'in sağ ön tekerleği koptu. İlk gün ön diferansiyellerini kıran Nihat Keskin ve Yalçın Türkeli ikinci gün etapları iki çeker tamamlamak zorunda kaldılar. Buna rağmen yarış genel klasmanında 2. sıraya oturdular. Saim Tekin iki gün boyunca Suzuki'sinin ön diferansiyel, aks ve direksiyon kutusunu kırmasına rağmen yine de günü ikinci sırada tamamlamayı başardı. Ekip, Genel Klasmanda da 3. oldu. İkinci günü ilk sırada tamamlayan Castrol ekibi

Birinci-Altınordu toplamda da en fazla puanı alarak günü ve yarışı birinci tamamladı.

N2'de günün en ilginç hasarı İlfer Off-Road Takımı adına Mitsubishi ile yarışan Güneş Top-Cem Çetin ekibinin başına geldi. Kapılı etabın son kapısında benzin depoları düşen ekip, depoyu straplarla sıkı sıkıya bağlayarak yarışı tamamladılar. N2'de en nefes kesen mücadele ise Kenan Çarşıantürk ile Ümit Uyar arasındaydı. Son etaba kadar bire bir eşit puanla giden iki usta yarışçının arasındaki eşitlik son dakikalarda bozuldu. Çarşıantürk daha iyi bir etap derecesi yapmasına karşın iki kapı devirince, aldığı ceza puanları ile Uyar'ın arkasına düşmüş oldu. Böylece ikinci gün ve Genel Klasman



sonuçlarına göre Ümit Uyar birinci, Kenan Çarşıantürk ikinci oldu. Uğur Kızıl ilk gün kırıp, tamir ettiği ön diferansiyelini ikinci gün de kırınca yarışı 2 çeker tamamladı. Land Rover ile yarışan Tarık Sağlam-Güney Azsin dere etabında direksiyon rot çubuğunu kırıp abandone oldu. Jeep Wrangler ile yarışan Cemil İslıkçı-Tunç Yatlı attıkları taklaya rağmen yarışı 7. sırada bitirdiler. Sonuca itiraz eden ekip, birkaç kademeli itiraz süreci sonunda 3.'lüğe kadar yükseldiler. Birlas Off-Road Takımı ekiplerinden Mitsubishi ile yarışan Volkan Gönülalan-Şener Özkay ilk günü 3. sırada tamamladılar ve genel sıralamada 9. oldular.

İtirazlar nedeni ile kapalı park bir türlü açılmayınca, Ödül Töreni de daha geç bir saatte yapılmak zorunda kaldı. Sonuçta ilk üçe giren yarışçılar düzenlenen törenle kupalarını aldılar. Yarış sonunda Castrol Takımının aldıkları puanlarla yüzleri gülerken, onları İlfer Off-Road Team ve Suzuki-Lubex Off-Road Team takip etti. Nihat Keskin de takım halinde yarışan ekipler arasında bireysel olarak yarışıp ikinciliği kazanan pilot oldu.

Off-Road şampiyonası heyecanı İstanbul'da Kasım ayında devam edecek. Bir sonraki yarış 19-20 Kasım'da İSOFF tarafından İstanbul'da organize edilecek.

N1			
Derece	Kapı no	Takım	Araç
Birinci	2	Castrol Racing Team Erkan Birinci- Batuhan Altınordu	Suzuki G. Vitara
İkinci	9	Nihat Keskin-Emin Özay	Jeep CJ5
Üçüncü	6	Castrol Racing Team Saim Tekin-Erkan Kayıran	Suzuki G. Vitara
N2			
Birinci	19	Castrol Racing Team Ümit Uyar-Kazım Aralık	Jeep CJ5
İkinci	16	İlfer Off-Road Team Kenan Çarşıantürk- Kemal Yılmaz	Mitsubishi Pajero
Üçüncü	20	Suzuki-Lubex Off- Road Team Cemil İslıkçı-Tunç Yatlı	Jeep Wrangler

Peugeot Quark

4 motor ve 4 tekerden çekiş

Peugeot, geleceğin enerjisi olarak tanımlanan fuel cell/yakıt hücresi teknolojisini uygulamak için, gelecekte günümüze ışılanmışa benzeyen bir model yarattı: Quark



İlk kez geçtiğimiz yıl otomobil fuarlarında tanıtılan bu konsept, günümüzde çok rastlandığı üzere “ne idüğü belirsiz araçlar” sınıfında yer alıyor. Metal ve karbon-fiber gövdesi, motosiklet performansı, ATV şablonu ve ufak bir 4x4 boyutu ile Quark; üstü açık ufak bir 4x4, ya da iri kıyım bir ATV, hatta 4 tekerlekli bir motosiklet olarak da tanımlanabilir. Karar sizin. Kuşkuyla yer bırakmayan konu, bu olağandışı makinede kullanılan teknolojinin üstünlüğü, ve çok çekici görünüşü ile karşı konulmaz bir “her eve lazım” arzusu uyandırması.

Peugeot 4WD Quark’ın çıkış noktası, firmanın yakıt hücresi teknolojisindeki gelişimini ortaya koymak. Yenilikçi PDA görünümünün arkasında araç dört çeker off-road araçlarına oldukça benzeyen bir

yapıya sahip olsa da, aslında ağır basan özelliği daha az emisyonu sahip bir yakıt hücresi taşıması. Aslında yakıt hücresi teknolojisi, gürültüsüz çalışma ve sıfır kirlilik gibi ana özellikleri ile daha çok şehir yaşamında kullanılmak üzere geliştirilmiş bir teknoloji olarak ele alınıyor. Bu teknolojinin, şehirlerde trafikten kaynaklanan gürültü ve hava kirliliğinin etkilerini minimize etmek için kullanılmasının daha anlamlı olduğunu ve 4 çeker teknolojisinin bu tür araçlara uygulanmasının gereksiz olduğunu düşünebilirsiniz. Ama Quark şehir dışında da temiz bir enerji kullanmak isteyen kişilerin seçimi olacak ileride. Havadan aldığı oksijeni, deposundaki hidrojen ile reaksiyona sokup, atık olarak egzozundan sadece saf su çıkaracak bu teknoloji, doğal hayata da inanılmaz uyumlu olacak. Ayrıca

çok sık hız kesme ve frenleme yapılması gereken arazi koşullarında kullanıldığında, elektrik motorunun frenleme enerjisini depolayabilme özelliği sayesinde, oldukça önemli bir yakıt tasarrufu sağlanabilecek.

Quark, ateşleme anahtarı görevini de gören, çıkarıp takılabilir bir anahtara sahip. Aracın gövdesine takılan ve su geçirmez transparan bir kapak ile dış etkenlerden korunan bu anahtar; kullanıcıya çekiş sistemi, yakıt hücresi, hız, SATNAV gibi aracın tüm fonksiyonları hakkında bilgi sağlıyor. Araç ancak bu özel şifreli anahtar yerinde iken çalıştırılabilir, anahtar çıkarıldığında aracı çalıştırmak imkansız.

Araçta 4 ayrı elektrik motoru 4 tekerleği tahrik ediyor. 17 inç çapındaki tekerlekler





üçgen kollarla şasiye bağlanmış. Araçta bulunan yakıt hücresi sistemi, her biri 7.2 volt üreten 40 ayrı hücrenin bir araya gelmesi ile oluşmuş bir Nikel Metal Hibrid (NiMH) pil tarafından besleniyor. Bu pil 288 Voltluk bir anma gerilimi oluşturuyor. Buna paralel olarak PSA Peugeot Citro'n, yakıt hücresini basitleştirmek ve daha küçük boyutlu araçlarda da kullanılmak üzere boyutlarını küçültmek için yeni çözümler geliştirmiş.

Quark'ın yakıt hücresi teknolojisinin en dikkate değer tarafı, su soğutmalı değil hava soğutmalı oluşu. Bu sayede iki ana avantaj sağlanıyor: Büyük hacim kaplayan bir su soğutma sistemi ihtiyacı ortadan kalkıyor ve sistem, yakıt hücresini kısıtlayan en önemli etkenlerden birinden, saf su/negatif ortam sıcaklıkları arasındaki uyumsuzluktan

kurtulmuş oluyor. Bilindiği gibi hava sıcaklığı donma noktasına yaklaştığında su, su soğutmalı bir yakıt hücresinde önemli hasarlara yol açabiliyor, çünkü bir yakıt hücresi için uygun bir antifriz henüz bulunamadı. İşte bu sayede Quark, kötü hava şartlarında bile garajda özel bakım altında tutulmaya gerek duymayan bir araç olarak dikkati çekiyor.

Quark, 700 bar basınca sahip 9 litrelik bir hidrojen deposuna sahip. Fakat bu depo, 350 bar basınçlı bir depo ile aynı hacmi kaplıyor ve bu sayede araç üzerindeki hidrojen miktarını arttırarak aracın menzilinün uzaması da sağlanabiliyor. Bu menzil ortalama 100 km civarında (ekonomi modunda 130 km'ye kadar çıkabiliyor). Quark ayrıca, yeniden hidrojen doldurmayı hızlı ve kolay bir hale

getiren "tak&sür" adını verdikleri bir sisteme sahip. Bu sistemle boşalan tüpü yenisi ile değiştirmek çok kolay.

Quark'ın güç aktarım organları da tamamen yeni bir tasarım. Pil ve yakıt hücresi tarafından üretilen elektrik gücü, bir merkezi motor yerine, aracın her bir jantına bağlı bulunan dört ayrı elektrik motoruna aktarılıyor. Her motor 100 Nm'lik bir maksimum tork, kesintisiz olarak 2.5 kW'lık çıkış gücü ve 7 kW'lık maksimum çıkış gücü sağlayabiliyor. Quark, bu dört bağımsız motoru sayesinde maksimum 400 Nm'lik bir tork, 10 kW'lık bir nominal güç ve 28 kW'lık bir maksimum güç üretebiliyor.

Pillerden alınan elektrik akımı, stator sargılarını besleyen ve dönen bir manyetik



alan yaratan bir dönüştürücü tarafından kontrol ediliyor. Bu dönen manyetik alan, doğrudan jant göbeğine monte edilmiş olan rotora bağlı olan mıknatısları hareket ettiriyor. Bu sayede motorun manyetik alanı, tekerleğin dönme hareketi halini alıyor. Bu teknoloji; ağırlık, motorun kapladığı alan ve güç verimi özelliklerinde oldukça büyük avantajlar sağlıyor.

Bağımsız 4 motor kullanılması nedeni ile, araç doğal bir dört çeker. Elektronik bir kontrol modülü, motorları sürekli olarak kontrol ediyor. Bu modül, sürücünün kararı ile, oluşan talebe göre tork sağlıyor (kontrollü akım yöntemi). Modül, dört bağımsız motorun hepsine bağlı olduğu için, aslında klasik araçlardaki diferansiyelin görevini yerine getiriyor. Araç, fren gücünden

faydalanma özelliğinin yanı sıra ABS, ESP ve çok yavaş hızlardaki dönüşlerde tekerleklerin kaymasını önlemek için geliştirilen dönüş yardımı gibi ileri teknoloji ürünü özelliklere de sahip.

Araçın fren sistemi, elektrikli fren sistemi ile hidrolik olarak kontrol edilen mekanik fren disklerinin birleşiminden meydana geliyor. Fren sistemi her iki frenleme yöntemini de kullanıyor fakat öncelik her zaman hidrolik frenlemede oluyor (0.3 g civarında bir frenleme sağlıyor). Bunun sebebi hidrolik frenleme kullanılması durumunda enerji dengesi korunması, başka bir deyişle optimum yakıt tasarrufu sağlanması.

İki kişilik bu "araç", şimdiden uluslararası forumlarda talep görmeye başladı.

Motosiklet, ATV ve 4x4 fanatikleri bu olağandışı aracı edinmek için –nereden enerji bulacaklarını düşünmeden- üretici firmanın kapısını aşındırmaya başladılar bile.

Görünen o ki yakıt hücresi teknolojisi, önce bu tarz alternatif araçlarda talep yaratacak. Sonrasında da, -umarız- araç maliyetlerini düşürme/ seri üretime geçme/hidrojen yakıtını üretme/ depolama/yakıt istasyonları açma/nakliye sorunlarını giderme gibi devasa bir global ortak çalışmanın ardından, bu temiz teknolojiyi tüm araçlarda göreceğiz.

Hayallerini gerçeğe dönüştürmek için ‘Yola’ çıktılar! **Motosikletle İstanbul - Katmandu**

Zihninizde minicik bir tohum formundan başlayıp giderek büyüyen bir hayaliniz oldu mu hiç? Günler geceler boyu rüyalara dalıp, kitaplar karıştırıp, internette dolaşarak, rotalar çizip, sadece adını duyduğunuz, hikayelerini dinlediğiniz yerlere sanal geziler düzenlediniz mi kafanızın içinde? Nelerle karşılaşacağınızı, ne malzemeler almanız gerekeceğini, hangi şehirlerde durup, nereleri dolaşacağını planladınız mı daha ortada hiçbir şey yokken heyecanla?

Diyelim ki oldu böyle bir hayaliniz. Peki ete kemiğe büründürmek için uğraştınız mı? Hayalci olduğunuz kadar azimli olabildiniz mi? Sonunda

başarıyla yola çıktığınızda ne hissettiniz peki? Mutluluk mu? Başarıya ve tatmin mi? Boşluk mu?

Savaş Balaban ve Koray Özden senelerce hayallerini süsleyen projeyi en sonunda gerçekleştiren iki motosiklet tutkunu. Hayallerini süsleyen proje, Africa Twin motosikletlerine atlayıp uzun bir yolu geride bırakarak Nepal’e, Katmandu’ya ulaşmaktı. Binlerce kilometre ve bir ay sürecek bir yolculuktu bu.

16 Eylül akşamı Sultanahmet Meydanında başladıkları gezide hedefleri karayolu ile İran, Pakistan

ve Hindistan üzerinden Nepal’e ulaşmaktı. Yol üstünde bir kısmı eski bir kısmı yeni, bir kısmı tarihten bir kısmı güncel politikadan ünlü bir çok şehri geçecekler, bir çok farklı deneyim yaşayacaklar ve geriye daha çok “bilerek” döneceklerdi.

Yola çıktıkları ilk dakikalardan başlayarak hayal ve gerçeğin ayrımı kendini gösterdi. Her şeyi planladıkları halde hiç planlarında olmayan şeylerle karşılaştılar. Bir kısmı sıkıntılı, bir kısmı eğlenceli, bir kısmı güzeldi bu başlarına gelenlerin. Zaten hayalin bir kısmı da planlanmayı görmek değil miydi?



Yola çıkış – Koray Özgür

Garip bir duygu. Günler yaklaştıkça stresim artıyor. Acaba bir şeyler unuttum mu? Şunu da mı alsam? Buna ihtiyacım var mı? Belgeler, motosikletin bakımı, sağlığımız ile ilgili tabletler vs derken büyük gün geldi. Heyecan mı? Ne gariptir, heyecandan fazla stres yaşıyorum. Hani her insanın bir büyük, heyecanlı günü olmuştur ya hayatında, evlilik veya tören gibi... Çabucak o günün gelip geçmesini isterseniz, midenize kramplar girer, bir türlü sonu gelmeyen bekleşler, bilmeceler, sorular insanı yiyip bitirir. Ben kendimi genelde böyle durumlarda sakın bilirdim, ama bu sefer acaba her şey yolunda gidecek mi sorusu beni yiyip bitirdi desem doğrudur. Kolay değil, bilmediğimiz, daha önce ancak oraya gidenlerden birtakım bilgilerle yetindiğimiz yerlere gideceğiz. İmkanlar kısıtlı oralarda. Başımıza veya motosikletimize bir şey gelse muhtemelen yalnız başımıza çözüme sorumluluğunun getirdiği ayrıca yük var omuzlarımızda.

Son haftaya girdiğimizde Savaş ile beraber bir lokantada buluştuk ve son hazırlıklarımızı paylaştık birbirimizle. Sanki o ana kadar gideceğimizden habersizmiş gibi heyecanla bahsediyorduk seyahatten. Az kalmıştı. Galiba gidiyoruz be! dedik birbirimize. Her

şey tamamdı artık. Son olarak, Allah korusun birinin başına bir şey gelirse diğerinin onun güvenliğini alıp sağ salim evine yollaması ve geziye devam etmesini kararlaştırdık. Motosikletlerden bir tanesi yola devam edemeyecek kadar arızalanırsa da diğer motosiklet ile geziye devam edilecekti.

Nihayet son gün, motosikletimi yola hazır biçimde servisten aldıktan sonra eşyalarımı yükledim. Akşam, Sultanahmet'te bizi uğurlamaya gelen arkadaşlarımızla vedalaştık. Gelen ve gelemeyenlere teşekkür ettik. Cumartesi sabah 8:00 gibi Savaşla buluştuk ve "Yol Bizi Bekler" sloganımızla yola koyulduk.

Dakka 1 Gol! - Savaş Balaban

Futbolu pek sevmem ama bu tabiri çok duymuş ve kullanmışımdır: Dakka 1 gol! Yola çıktık ve motorum arızalandı.

İnanılacak gibi değil ama sevindim! Bu kadar uzun bir yola henüz çıkmışken, motosikletimde bir arızanın çıkmasının beni bu kadar sevindireceği hiç aklıma gelmezdi. İstanbul'a yakınken, bir telefonla yardımımıza gelebilecek birileri varken, güvenle duracağımız bir yerdeyken böyle bir sorunun çıkması, daha sonra herhangi

bir yerde çıkmasından çok daha iyiydi. TEM otoyolunda Dilovası yakınlarında, benzin pompam aniden benzin pompalamaktan vazgeçti! Yanımızdaki yedek pompayı kullanmak istemediğimiz için hemen Honda servisi Ali Esengül'e haber verdik, Yaşar Usta çok geçmeden parça ile birlikte yanımızdaydı. Tekrar yol çıktığımızda saat 13:00'ü geçmişti. Otoyoldan Gerede'ye kadar sıkıcı bir yolculuktan sonra Tosya üzerinden Amasya'ya vardığımızda saat 22:00 olmuştu. Son günlerin yoğun hazırlık temposu, stresi en iyi uyku ilacı, hemen uyuduk.

Bu arada, motosiklet kullananlar bilir, kullanmayanlar da tahmin edebilir; yoldayken insanın aklına o kadar çok şey geliyor ki! Müzik dinlemiyorsunuz, birisi ile konuşamıyorsunuz, etrafa bakınmak otomobildeki gibi olmuyor, bir şeyler atıştıramıyorsunuz... Düşünüp duruyorsunuz böyle olunca. Biraz geride bıraktıklarınızı, biraz bulunduğunuz yeri, biraz da ileride sizi bekleyenleri!

Erzurum'a giderken terslik sırası bende - Koray Özgür

Amasya'dan çıkışımızı aceleye getirmeyelim, rahat çıkalım derken, saat 12 olmuştu bile. Tam yola koyuluyorduk motosikletimden





gelen sesi fark ettim. Hayırdır, dün Savaş'ınki bugün benimki. Bu gidişle Katmandu zor derken yanımızda birden ZZRsi ile bir usta belirdi yolda. Sanki hissetmişti bir şeylerin ters gittiğini. Bizi dükkanına davet etti. Arka tekerleği söküp yataklara baktı, oraya baktı, buraya baktı derken zincirin fazla gergin olduğunu gördük. Derin bir 'Ohh!' çektim, Allahtan arıza değil ayar problemiymiş. Ne kadar ısrar etsek de para almak istemeyen Tanju ustayla ve babasıyla biraz sohbet edip çaylarımızı içtikten sonra hadi,"Yol bizi bekler" deyip 13:30 da yola koyulduk Erzincan' a doğru. Saat 21'de Erzurum öğretmen evine vardık.

Yol boyunca bir şey dikkat ettim. Kimse "Kaç basıyor? Kaç para?" sorusunu sormadı şu ana dek. Sınıra kadar böyle giderse, herhalde bu Türkiye rekoru olur :)

Bir benzincide "Abi siz şu Televizyon

ekibinizden misiniz?" diye sorunca güldük. "Yok abi biz böyle bir ekibiz" dedik.

Erzurum Pasinler arası bir tehlike atlattık. Güzel güzel giderken okuldan çıkmış küçücük, mavi önlüklü çocukları gördük. Neşeyle el salladık onlara. Aman o da ne, hepsi bir olup yerden koca taşları alıp bize doğru atmaya başladılar. Kıl payı geçti 5-6 taş. Savaş'a baktım onda da bir isabet yok. İyi, bugün şanslı günümüzmüş...

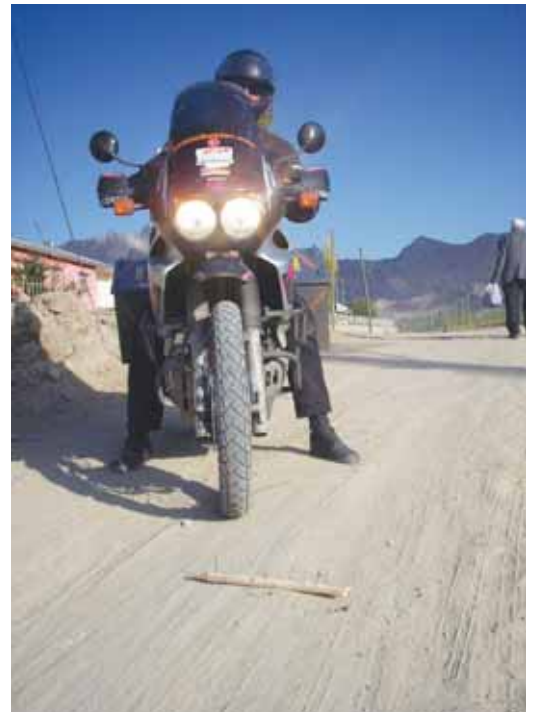
Ağrı'ya vardığımızda canımız lahmacun çaktı, güzelce onları mideye indirdikten sonra www.yolbizibekler.com sitemize yazı yazmak için internet kafe aramaya koyulduk. Bu arada maalesef Türkiye rekorunu kıramadık. Beklenen oldu ve genç bir arkadaş gelip bize "Abi, kaç para bu motosikletler" diye sordu tabii ki. Birazdan sınıra doğru gideceğiz. Umarım bu sefer komiklik yapmak isteyen çocuklar çıkmaz karşımıza... Hadi bakalım

İran yolu bizi bekler...

Motosikletlerimize "küçük" saldırı - Savaş Balaban

Pazartesi akşam üzeri heybetli Ağrı Dağının önünden geçerek Doğubeyazıt'da İshakpaşa sarayını gezdik. Saraydan aşağı, Gürbulak sınırına giderken, sevimsiz bir sürprizle karşılaştık: Dar bir yolda, yerdeki tahta parçasına sıralı çakılmış ve uçları göğze bakan çiviler sanki bizim için bir tuzak olarak hazırlanmıştı. Motosikletlerden inip bu komikliği kimin yapabileceğini düşünerek etrafa baktıysak da kimseyi görmedik...

Bu arada seyahatimizin başından beri, yaklaşık bir ay sürecektir bu heyecan verici yolculuğun havasına girememiştik bir türlü. Kendimizi sanki birkaç günlüğüne Doğu illerimizi gezmeye gelmiş gibi hissediyorduk. Yaklaşık 17:00 sularında



Gürbulak sınır kapısını görünce havaya girmeye başladık. Sınır kapısına gelmeden önce ne yazık ki, yine küçük bir saldırıya uğradık. Bu sefer saldırı okulların çocukları değil Gürbulak yolunda küçük yaşta çobanlardı. Kesinlikle abartı değil; uzaktan bizi gören çocuklar koşarak yolun kenarına doğru geldiler ve yol kenarındaki taşları bize doğru atmaya başladılar. Şanslıyız ki biz ve motosikletlerimiz isabet almadık!

Bir harf fazla bir numara eksik = 24 saat - Savaş Balaban

İran sınırına güle oynaya girdik. Ve bir fazla harfle bir eksik numara yüzünden tam 24 saat kaybettik. Ama yine de kendimizi şanslı sayıyoruz.

Sınır geçiş işlemleri için bekleyen kamyonların yanından geçerek hiç beklemeden kontrolden geçtik. Pasaport

ve triptiklerimiz birkaç defa kontrol edildi ve bilgisayarlar kayıt edildi. Türkiye tarafındaki işlemler sorunsuz ve hızlı bir şekilde tamamlandı. İran Tümen'i satmak için peşimizden koşanları geride bırakarak aralanan demir kapıdan İran'a geçtik. Burada da hızlı bir şekilde pasaport işlemlerini yaptık. İran'lı görevliler bekleyen çok fazla sayıda araç ve insan olmasına rağmen - sanırım motosikletlerimizin hatırına- bizi kuyrukların en önüne alarak yardımcı oldular. Sanki uçan daireyle sınır geçiyormuşuz gibi, herkes bize merakla bakıyordu. İran gümrük görevlisi işini masa başından yapanlardan çıkmadı ve motosikletlerin yanına gelerek evraklardaki numaralarla motosiklet üzerindeki motor ve şasi numaralarını kontrol etti. Sonra çok hoş gelen bir Azeri Türkçesi ile yüzlerimize bakıp acı haberi verdi: "Seninki tamam ama seninki tamam değildir". Tamam olmayan Koray'ın motosikletinin şasi numarasıydı. Daha önce kendisi de hiç

fark etmemiş ama gerçekten tüm belgelerde fazladan bir C harfi var ve bir O sayısı eksik! Gözlerimize inanamadık, tekrar tekrar baktım ama görevli haklıydı; belgelerdeki numara ile motosikletin üzerindeki numara farklıydı... Koray yaya olarak Türk tarafına geçti, Turing yetkilileri ile görüştü ve 21:00 gibi tekrar İran tarafına geldi. Çözüm yoktu. Motosikleti bu şekilde İran'a sokamıyorduk! Gamze İstanbul'dan, biz Gürbulak'tan bulabildiğimiz herkesle görüştük ama çok da ümitlenemedik. Yardımların için teşekkürler Gamzem!

Gece sınır kapısında uyuduk, sabah erkenden benim motosikletimi İran'da bırakıp Koray'ın motosikleti ile Doğubeyazıt Emniyetine vardık. Bilgisayar kayıtlarındaki numara da hatalı çıkınca yapacak hiç bir şey kalmadı. Ümitsizce, kahvaltılık için gittiğimiz Bereket Pide salonundan bize yardımcı olup yol gösterebilecek birilerini aramaya başladık.



Selim ve Hakan'a yardımcıları için tekrar teşekkürler. Sonunda çözüm bulundu neyse ki. Ağrı Dağının diğer tarafına Iğdır'a gidip, motosikleti trafik muayenesine soktuk ve aldığımız belge ile İstanbul Turing'den Gazi beyin de desteği ile Salı günü 16:00 sularında; hala inanmıyoruz ama, triptik üzerinde gerekli düzeltmeleri yaptırarak, İran'a geçebildik. Üstelik bu stresli zaman içinde, yaşadığımız sorunlar yetmiyormuş gibi Türk tarafında yine iki kere taşlı sopalı saldırıya uğradık. Neyse ki moralimizi

bozmadan ve yeni bir ülkeye giriş yapmanın coşkusuyla ve hiç tercih etmememize rağmen yaklaşık 280 km'lik bir gece yolculuğundan sonra Tebriz'e vardık.

Tebriz'de hemen hemen herkes Türkçe konuşuyor, Türkiye'den geldiğimizi öğrenince daha bir misafirperver oluyorlar. Güzel sayılabilecek bir otel bulduk hemen, kayıt işlemlerini yaptırıp 3. kattaki 310 numaralı odamıza çıkmak için asansöre bindik. O da ne! Kat numaraları Arapça rakamlarla

yazılmış! Bulmaca çözmek inanın daha kolay.

Türkiye'den çıkıp ilk kez yabancı bir ülkede uyuduğumuz için olacak, artık tamamen "Yol" havasına girmiş hissediyorduk kendimizi. Farklı sürprizlere de hazırdık artık. Keyifli olsalar da olmasalar da.

Gelecek ay: Eski zaman şehirlerinde, eski zaman yollarında

Yeni Grand Vitara ile yaşanacak çok şey var.

İçine gir ve yaşa!



HOLDEN

YENİ GRAND VITARA



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

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

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

 **SUZUKI**
Way of Life!





BMW HP2

Bir Off-Road Mücevheri

Aydın Ural

Motosiklet kelimesi her ülke dilinde farklıdır ve genelde motosiklet üreticileri buldukları ülkenin dili ile anarlar ürünlerini. Bu konuda tek bir istisna vardır dünyada: BMW. BMW'nin satış yaptığı her ülkede, tüm resmi yazışmalarda, müşterilerle ilişkilerde, tanıtımlarda, motosiklet departmanı Almanca adı ile, "BMW Motorrad" olarak geçer. Bu şekilde BMW özel bir pazarlama tekniği ile motosikletlerine büyük bir farklılık yükler. "Benim ürettiğim motosikletler, farklı ve özeldirler, başka hiçbir motosiklete benzemezler; o nedenle diğerlerine motosiklet deniyorsa, benim ürettiklerime 'Motorrad' denilmelidir" demek ister sanki.

Bu çok iddialı yaklaşımın ışığında bakarsak, BMW'nin tasarladığı ve ürettiği pek çok motorun daha önce var olmayan bir segment yarattığı bir gerçektir. Bu çığır açıcı motosikletlerin bazılarının başarısı tartışılabilir belki, ama BMW'nin özellikle "büyük enduro" segmentini yaratırken (GS) ortaya koyduğu başarı ve daha sonraları "gezi (reise)-enduro", "touring-enduro" olarak adlandırılan bu segmentte 25 yıldır sürdürdüğü liderlik, pek tartışılmaz.



BMW Motorrad, geleneksel olarak, temelde ister enduro, ister spor motor karakterinde olsun 'touring' yeteneği olan motosikletler üretti. Bu durum, ilk kez HP (High Performance) serisi ile değişiyor. Bu serinin ilk örneği olan HP2, bir off-road 'competition' motoru. Her şeyi off-road yarış için yapılmış, ancak yine de BMW binicisi kibar beylere gücün, güvenilirliğin, çevikliğin ve ergonominin konforunu yaşatmayı da ihmal etmeyen, çok özel, çok değerli (ve pahalı – bir BMW Motorrad olarak bile pahalı) bir motosiklet. Pek çok açıdan bir mücevher. Ve HP2 ile BMW, yine daha öncesinde var olmayan bir segment yaratıyor.

HP2, BMW R1200GS üzerinden geliştirilmiş bir motosiklet; ama gerek görüntü, gerek teknik özellikler açısından bu motosikletin R1200GS ile, motoru ve şanzımanı dışında pek bir ilgisi yok. Motor da bir miktar geliştirilmiş aslında, 100 PS yerine 105 PS güç üretiyor. Maksimum tork değeri aynı (115 Nm) olarak kalmış; ama düşük devirlerdeki tork değeri daha da artırılmış

ki, çok düşük hızlarda (ve dolayısıyla düşük motor devirlerinde) zorlu arazi koşullarında ilerlerken, yarım debriyaj kullanma gereği hemen hemen hiç duyulmasın. Buna karşılık yüksek devirlere bir süreklilik halinde çıkılmayacağı düşünülerek, ağırlık tasarrufu için krank yanındaki denge mili eklenmemiş.

Motorun dışındaki bölümler de, tümüyle yeni ve olağanüstü değişik. Ağırlık, pek çok geliştirme ile R1200GS'e göre 31 kg azaltılmış (175 kg). Yepyeni bir 'spaceframe' boru şasi kullanılmış. Kısa egzost susturucusu 2 kg daha hafif, arka yay/amortisör (bir havalı körük!) 2 kg daha hafif. Arka süspansiyonu oluşturan BMW Paralever daha uzun olmasına karşın daha hafif, önde tek disk var. HP2'yi, R1200GS'e göre hem 5 PS daha güçlü, hem de 31 kg daha hafif olan, süspansiyon hareketleri daha da artırılmış bu motosikleti, en zor arazi koşullarına sokmak; aynı işi bir R1200GS ile yapmaktan çok daha az cesaret gerektirecek şüphesiz. Ya da başka bir deyişle, aynı cesaret ve ustalık seviyesi ile HP2'yi çok daha zorlu arazilere

sürmek mümkün olacak.

Yüksek süspansiyon mesafesi sağlanabilmesi için (ki R1200GS'e göre bile çok ciddi artışlar var; 190mm 200mm ön / arka hareket mesafesi 270mm 250mm değerlerine çıkarılmış), daha önce belirtildiği gibi arkada BMW Paralever 30 mm uzatılmış, önde ise 270 mm'yi sağlamak için BMW Telelever pivot noktasının neredeyse selenin altına kadar uzatılması gerektiğinden, Telelever'den vazgeçilmiş! HP2'de, 45 mm'lik klasik ters amortisörlü teleskopik çatal (inverted forks) kullanılıyor. Bunun, gidonda daha güçlü bir yolu hissetme yeteneği sağlayacağı da açık. Ön amortisörlerde her iki yönde de (sıkışma – uzama/compression – rebound)) sertlik ayarı yapılabiliyor. Arkada ise yay ve amortisör etkisini bir arada gösteren bir havalı körük var. Havalı körük bazı off-road tutkunlarına ters gelebilir; ama Range Rover'larda yıllardır bu tip üniteler başarıyla kullanılıyor; BMW HP2'de kullanılan, bir motosiklet için dünyada ilk kez, çok yeni ve özel sadece. Havanın, ağır yüklerde



basıncının artmasıyla yay sertliğini (doğal olarak kendiliğinden artırabilmesi avantajı var; ama aynı zamanda bu amortisör/yay ünitesinin neredeyse sonsuz ayarını yapmak da mümkün, HP2’de, engebeli arazide seyir halindeyken lastik basıncını düşürdükten sonra lastikleri şişirmek için, uygun olan bir basınç ölçüm aleti ile birlikte manuel yüksek basınçlı pompa standart olarak sunuluyor.

Sele 920 mm yükseklikte; 900 mm olan bir sele opsiyonu da var, ama sele ayarı yok – bu bir yarış motoru. Aynı nedenle ve zaten esas kullanım amacı off-road olduğundan, ABS de yok (‘Hard-Core’ GS binicileri, zaten off-road kullanımında GS’inizin ABS sistemini sadece GS’lerde olan kumanda düğmesi ile devre dışı bırakmıyor muydunuz?)

Özellikle arazi kullanımı düşünülerek önde son derece ince (4.5 mm kalınlık!) tek disk (yine 305 mm), arkada ise R1200GS’de kullanılan 265 mm’lik tek disk kullanılmış.

Tekerlek eksenleri arasındaki mesafe,

oldukça yüksek. Süspansiyon ‘travel’ düzeyleri bunu kaçınılmaz kılmış olmalı; ama bunun motosikletin kıvraklığını en azından düşük hızlarda olumsuz etkilememesi için gidon her iki yöne 42 derece dönebilir şekilde tasarlanmıştır.

Paslanmaz çelik ayaklıklar (footpegs), binicinin uzun süre ayakta binişine kolaylık ve denge konforu sağlayacak şekilde, oldukça geniş yapılmış.

Gücünü her tür yolda kanıtlamış tel jantlar üzerinde, Metzeler tarafından HP2 için özel olarak geliştirilen ‘Karoo’ tubeless off-road lastikleri kullanılıyor. Önde 90/90-21, arkada 140/80-17 ebatlarındaki bu lastiklerin, asfalt performansının da iyi olduğu belirtiliyor. Daha iddialı off-road sürüşleri için, aynı markanın ürettiği, dış yapısı farklı ve iç lastikli bir model de var.

HP2’nin bir off-road mücevheri olduğu kesin. Off-road yapmanın amaçlandığı bölgelere ulaşırken kullanacağı asfalt geçişlerindeki

performansı ise ancak denerek görülebilecek. Bu denli pahalı bir motorun (ülkemizdeki satış fiyatının 19,000€ civarları olması bekleniyor), küçük bir off-road motoru gibi arazi aracınızın arkasına yüklenip götürülmesi beklenemez.

Asfalt performansının ‘iyi’ olduğu ifade ediliyorsa da, dış yapısı itibarıyla asfalttaki yol tutuşu oldukça yetersiz olabilecek lastikleri, devir saati bile olmayan minimalist yapısı, zaten yüksek devirlerdeki vibrasyonu yok eden denge milinin kullanılmaması oluşu, tipik BMW binicisinin alıştığı BMW Telelever konforunun ve ABS güvenliğinin olmayışı, 920 mm yüksekliğindeki selenin viraj yatışlarında yaratacağı tuhaf duygular, bu motosikleti yüksek hızlardaki asfalt geçişleri için –en azından kağıt üzerinde- ideal olmaktan biraz uzaklaştırıyor. Ama gerçek off-road tutkunları, zaten en uzak bölgelere bile sadece toprak yolları kullanarak ulaşmayı motosiklete biniş zevkinin bir parçası olarak değerlendirmeyen mi?

“Chrysler Kuralları”
değişiyor...

Dodge Nitro



Chrysler’in, “Bir Jeep platformu asla başka bir bölüm ile paylaşılmaz” kutsal prensibi, Dodge Nitro ile yıkıldı. Jeep Liberty altyapısı üzerine tasarlanan Dodge Nitro, caddelerde dolaşan benzerlerinden oldukça farklı, agresif görünüşü ile, hem Jeep’in bunca yıldır yürürlükte olan “olmazsa olmaz kurallarını” hem de SUV’lar için alışlagelmiş beklentileri sarsıyor.

Chrysler uzun zaman, farklı markalarının özgünlüğünü, itibarını ve ismini muhafaza etmek için bazı değişmez kurallarla üretim yaptı. Şirket yıllarca, “kutsal tasarım prensipleri” olarak adlandırılacak bu kuralları düzgün bir şekilde uygulamıştı. Fakat Auto Pacific Inc.’nin endüstri analizinden sorumlu Genel Başkan Yardımcısı Jim Hall’in de açıklıkla ifade ettiği gibi, yeni sorular sormak ve yeni yaklaşımlarda

bulunmak zamanı gelmişti. “Yirmibirinci yüzyılda, otomotiv endüstrisindeki isminizi korumak için yıllardır korunan büyük kurallardan ödün vermemek ne kadar saygıdeğer ve gurur duyulacak bir şey olsa da, başka bir gerçek daha var: Satışlarınız iyi olmazsa koruyacak bir isminiz de kalmaz.”

Ve böylece hep beraber DaimlerChrysler’in bazı eski kurallarının yıkıldığını gördük. Bir

Chrysler Crossfire’da Mercedes motorunun ve Chrysler 300/Dodge Magnum’da da diğer Mercedes parçalarının kullanıldığına şahit olduk. Gün geldi, Chrysler yöneticileri, Jeep’in bazı gelecek tasarımlarında Rubicon Trail römorklarının bağlanabilmesi opsiyonundan vazgeçerek, Jeep markası için daha önceleri bir kural haline dönüşmüş olan bu özelliğin değiştirilmesine de izin verdi. Yeni Dodge Nitro da, başka bir kuralı, Chrysler’in “Bir



Jeep platformu asla farklı bir bölüm ile paylaşamaz” kutsal prensibini yıktı.

Bu stilin ilk çizimleri 2002’de Detroit otomobil fuarında tanıtılan Dodge M80 pick-up modelinde denendi. Beklenen ilgiyi çekmeyen M80, bu kez M81 adlı bir SUV olarak geliştirildi. M81’in doğru yolda olduğunu hisseden tasarımcılar ve araştırmacılar, dış görünüşte bazı detaylarda

oyunarak Dodge Nitro’yu yarattılar. Özellikle yuvarlak hatlı farlarından dolayı Dodge’dan çok bir Jeep’i andırdığı gözlenen M80 ve M81 konseptlerinde far yapısı değiştirilerek konseptin kendine has havası sağlandı.

Nitro’yu meydana getirmek için Chrysler grubu, Liberty’nin altyapısından faydalandı, fakat dingil mesafesini 4.0 inç kadar arttırdı. Bu işlemin sonucunda ortaya çıkan iskelet,

Liberty’den 4.1 inç daha uzun ve 1.5 inç daha geniş olmasına karşın aracın yüksekliği bir inç daha az. Nitro, bu ebatlarıyla Dodge Durango’dan da 22 inç daha kısa. Liberty uzun ve dar bir yapıya sahipken değişen bu ölçüler Nitro’ya kısa ve bodur bir görüntü veriyor. Zaten çıkış noktaları her ne kadar aynıysa da ebatları ve stilleri bu iki araç arasında hiçbir benzerlik şansı bırakmıyor.

Nitro'nun ölçüleri akla Hummer H3'ü getirirken, tasarım özellikleri de Land Rover LR3 ile oldukça benzeşiyor. Aslında Nitro'nun ölçülerinin Nissan'ın yeni Xterra modeline yakın olduğunu söylemek en doğrusu.

Nitro'da, 210 HP güç üreten 3.7 litre V6 motor, dört ileri otomatik şanzıman ve AWD sistemi gibi Chrysler grubuna ait parçalar kullanılıyor. Araç, off-road kullanımı için tasarlanmış olmasına karşın Jeep'in kayda değer yaklaşma ve uzaklaşma açalarına sahip değil. Dodge Nitro daha çok, Dodge'un yolcu arabaları, minivanlar, kamyonetler ve büyük SUV'lerden oluşan geniş ürün grubunu

tamamlayan bir orta sınıf SUV olarak tasarlanmış.

Dış Çizgiler – Agresif ve Güçlü

Dodge Nitro'nun parlak "anotlanmış kırmızı" renkli kaportası, kendinden emin duruşu keskin çizgileri ve sağlam gövdesi hemen göze çarpıyor. Aracın ön kısmı krom Dodge amblemini taşıyan ızgara ve mücevher parlaklığındaki dikdörtgen farlardan oluşuyor. Göz alıcı 20 inçlik alüminyum alaşımlı jantlar da bu görünüşü tamamlıyor. Aracın arkasında ise şasi ile birleşik bir çekici bağlantı demiri, krom kaplı çift egzoz çıkışı bulunuyor.

İç Dizayn – Enerjik ve Kullanışlı

Her ne kadar Nitro, gerçek bir orta sınıf modeli olsa da hala bir beş koltuklu araç olma özelliğini koruyor. Fakat üçüncü bir koltuk sırası olmadığından aracın uzatılmış olan dingil mesafesi arka koltuklarda hatırı sayılır bir konforu da beraberinde getiriyor. Düşük tavan yüksekliği ve dar pencerelere karşın ön ve arkadaki baş mesafesi yeterli ve görüş açısı da oldukça iyi hesaplanmış.

Dörtlü gösterge grubunda, içten aydınlatmalı ve beyaz kadran üzerindeki kırmızı gösterge iğneleri ile birlikte yer yer kullanılmış





olan gümüş malzeme oldukça dinamik bir görüntü yaratıyor. Orta konsolda DCD bazlı bir navigasyon radyosu ve yedi inçlik sabit LED ekran var. Detaylara verilen önem, içlerinde kaymayı önlemek için kullanılmış siyah kauçuk şeritler bulunan mat alüminyum pedallarda da kendini gösteriyor. Koltuklarda ise siyah deri kullanılmış ve dinamik ruhu desteklemek için yer yer kırmızı pürüzlü kumaşa yer verilmiş. Ayar kolları, sürücü ve ön yolcu koltuğunun arka kısmına yerleştirilerek giriş ve çıkışlarda rahatlık sağlanması amaçlanmıştır. Ön yolcu koltuğu ve arka koltuklar tamamen yatarak kargo kapasitesinin artmasına olanak sağlayabiliyor. Bagaj bölümünün döşemesi gözenekli vinil olduğu için temizlemesi çok kolay. Arka kapağın açılması ile zemin plakası, kolay yükleme ve boşaltma sağlamak için dışarıya doğru kayabiliyor.

Performans – Fonksiyonel ve Eğlenceli
Nitro, mekanik aksamı olarak, saf bir

Liberty'den ibaret. Bu şov aracı görünüşünün altına baktığımızda, ön kısımda bağımsız süspansiyonlar ve hareketli bir arka aks buluyoruz. Bunun yanında araç üzerinde 211 HP güç ve 235 lb-ft tork üreten 3.7-litrelik bir SOHC V-6 motor bulunuyor (Bu motor aynı zamanda Liberty ve Grand Cherokee'de de kullanılıyor). Bu V-6 motor dört ileri otomatik şanzıman ve tam zamanlı dört tekerlekten çekiş sistemi (AWD) ile birlikte kullanılıyor.

Nitro'nun ağırlığı 1866 kg. Araç 0'dan 100 km'ye 9.6 saniyede çıkıyor ve maksimum hızı 173 km/saat. Bu rakamlar, bu sınıf için oldukça saygıdeğer özellikler.

Chrysler yetkilileri Nitro'nun 2006 yılında satışa sunulacağını belirtiyorlar. Nitro Chrysler kanadında, yeni kuralların ve yeni iş birliklerinin aracı ve gelecek senelerde de daha esnek kurullarla daha farklı araçları fuarlarda göreceğimizin kanıtı.

2006 Dodge Nitro	
Yıl	2006
Marka	Dodge
Model	Nitro
Motorun Yeri	Ön
Sürüş Tipi	4WD
Performans	
0-100 km/h	9.6 saniye.
0-400 metre	16.9 saniye.
Maksimum Hız	173.8 km/h
Motor	
Motor dizilimi	V
Silindiri	6
Hava emme/İndüksiyon	Normal
Strok	3.70 L 225.8 kübik inç 13700.9 cc.
Valf sistemi	SOHC
Güç	210.0 HP @ 5,200.0 DEV/DAK
Tork	235.0 Ft-Lbs @ 4,000.0 DEV/DAK
Güç / Ağırlık Oranı	19.6 LB / HP
Standart Şanzıman	
Dişli	4
Transmisyon	Otomatik
Transmisyon tipi	42RLE
HP / Litre	56.8 BHP / Litre
Ölçüler	
Ağırlık	4115 lbs 1866.6 kg
Uzunluk	178.80 in 4541.5 mm.
Genişlik	73.10 in 1856.7 mm.
Yükseklik	69.20 in 1757.7 mm.
Dingil mesafesi	108.30 in 2750.8 mm.
Ön tekerlek izi	61.00 in 1549.4 mm.
Arka tekerlek içi	61.00 in 1549.4 mm.
Yerden yükseklik	7.80 in 198.1 mm.
Kargo Hacmi	66.90 cu. ft.
Oturma kapasitesi	5
Kapı	4
Süspansiyon	
Süspansiyon	Ön : Bağımsız SLA Arka : Beş noktadan bağlantılı aks
Lastikler / Jantlar	
Lastikler	Ön : 255/50R20 Michelin 4x4 Diamaris Arka : 255/50R20 Michelin 4x4 Diamaris
Jantlar	Ön : 20 x 7.5 Alüminyum alaşım Arka : 20 x 7.5 Alüminyum alaşım



Geçen sayımızda teknolojik gelişmelerin ve geleceğe yönelik projeksiyonların yönlendirmesi ile tüm otomobil firmalarının benzer kaygılarla, benzer tekniklerle, benzer araçları ürettiklerini ve hem sağladıkları konfor hem de fiyatları birbirlerine çok yakın bu otomobillerin –en azından görüntü olarak- eski özgün kişiliklerini kayb ettiklerini vurgulamıştık.

Bu sayımızda, otomotiv sektöründe üretici firmaların sattıkları araçları kişiselleştirmek için uyguladıkları yöntemleri ve stratejilerini incelemeye başlıyoruz. Sayfamızdaki ilk konuğumuz 4x4 araçları ile tüm dünyada giderek artan bir pazara sahip, Dakar Fatihi Mitsubishi Türkiye distribütörü Temsa A.Ş. Otomotiv Direktörü Yusuf Soner

Röportaj:Ayşin Uysal



Mitsubishi:

Sorunsuz, alçakgönüllü ve kazanma genleri olan 4x4

Yusuf Soner; otomobilin, artı ve eksileri değerlendirerek alınacak bir kullanım nesnesinden farklı bir şey olduğunu söyledi sohbetimizde. İnsanların otomobile farklı anlamlar yüklediklerini ve kendilerini en iyi ifade edecek markayı özenle seçtiklerini vurguladı. Bu durumda üreticiye düşen de ürettiği aracın “kişiliğini” iyi belirlemek ve bu kişiliği doğru bir şekilde tüketiciye iletmek.

Yusuf bey, TEMSA'nın ve Mitsubishi'nin tüketici gözünde ne ifade ettiğini anlatırken; alçakgönüllülük, mücadele ve kazanma kavramlarının altını çizerken,

kuruluşların sahip olduğu kişilik ile, bu kuruluşun kararlarını yönlendirenlerin kişiliklerinin ne kadar paralel olabileceğini düşündük hep.

Yusuf bey, her kuruluş ürettiği malın özel olduğunu savunur, ama görünüşte birbirlerinden fazla farkları kalmayan otomobiller söz konusu olduğunda tüketiciler bu konuda biraz yönlendirilmeye gerek duyuyorlar sanırım. Bir aracı diğerinden ayıran şey artık teknolojisi ve görünüşü olmayınca, tüketiciye bu farkı anlatmak için otomobilin ona ne ifade ettiğini





hatırlatmak gerekiyor. Tüketici neden bir otomobili değil de diğerini seçer sizce?

Her ürünün bir kullanım nesnesi olma boyutu vardır, bir de bir arzu nesnesi olma boyutu vardır. Ürün hakkındaki fikirlerimiz genelde ikisinin arasında bir yerdedir. Tabii ki evdeki buzdolabınız daha kullanım nesnesidir. Ama satın alacağınız saat biraz daha arzu nesnesidir. Kalemizin, daha arzu nesnesidir.

Otomobil mantıklı düşünürsek tabii ki bir kullanım nesnesi, ama diğer tarafa doğru kayan bir şey yine de. Neden böyle bu? İlk otomobilinizin fotoğrafı var mı sizde? Benim var. Hepimiz ilk otomobilimizin fotoğrafını saklarız. Plakasını bile hatırlarım. 4 yaşında bir arabaydı. Borçlanarak bir arkadaşımın almıştım. Aldığım akşamı hala hatırlarım. “Benim” arabam diye sabaha kadar o yokuş senin bu yokuş benim dolaştım, inemedim. Şimdi olsa, yüzüne bakmam, binmem o arabaya. Ama o sırada bana ayağımı yerden kesecek bir araçtan daha fazlasını ifade ediyordu.

Böyle bir şey otomobil. İşin içinde duygu çok fazla. Artı, otomobilin kendiniz için ifade

ettiği bir şey var. Kullandığınız otomobille etrafa bir cins mesaj iletirsiniz. Kendiniz hakkında ipuçları verirsiniz. Volvo'ya binen insan bir şey der, ben şöyle biriyim demek ister, Mercedes'e binen insan başka bir şey demek ister. Her insan kullandığı aracın kendini bir şekilde ifade ettiğine inanır. Bunun üstüne oynamak lazım.

Bunun yöntemi ürettiğiniz otomobili farklılaştırmaktır. Yani bu marka ne demek, bu marka tüketiciye ne ifade ediyor, bunu masaya koymak, bu sorunun cevabını vermek lazım. Bizim de; Mitsubishi ne demek, bu sorunun cevabını vermemiz lazım. Verebiliyorsanız bir geleceğiniz var. Veremiyorsanız Allah kolaylık versin.

O zaman geleceğe yatırım yapmak isteyen her kuruluşun ürettiği arabanın bir “rengi” olması şart. Tüketici hoşlansın ya da hoşlanmasın belli bir rengi olan arabaya değer veriyor. Renksiz arabaların uzun vadede şansı yok.

Evet doğru. Üretici firmaların genelde hedefi o konumlandırmayı tercih eden müşteriye satmak. Diğer tarz müşterilere ulaşmak için yapabileceğiniz tek şey paranın değerini

veren otomobil kavramının peşine gitmektir sadece. Tek hedefiniz daha düşük satış fiyatı olan bir araba üretmek olduğunda, yalın üretim teknikleri kullanırsınız, en ucuza satan kazanır. Tabii ki bu tarz üretimde bir farklılaşmadan bahsetmek ya da aracın bir arzu nesnesi olarak görüldüğünü söylemek doğru olmaz.

Mitsubishi deyince tüketiciler ne düşünüyor? Mitsubishi ne demek?

Mitsubishi önce dayanıklılık demek. Mitsubishi dayanıklılığın peşindeki müşteriye hedefliyor. Üstelik sadece Binekte değil, Ticaride de aynı yaklaşım var tüketicide. Mitsubishi'nin net bir konumlandırması var. Bu konumlandırmayı piyasaya ulaştırmamız biraz zaman aldı. Ama Mitsubishi eşittir dayanıklılık demek fikrini ulaştırdık sonunda. Daha pahalı, daha şık, daha havalı arabalar alabilirsiniz ama Mitsubishi kadar sorunsuzunu alamazsınız. Sonra farklı alt kavramlar da var tabii ki. Mitsubishi her şeyden önce bir Japon markası. Japon değerlerini temsil ediyor. Artı çok köklü bir mühendislik geçmişi var Mitsubishi'nin. Tükenmez kalem de üretiyor Nükleer Reaktör de. Özellikle mühendislik





geçmiş dayanaklılık imajını destekliyor.

Mitsubishi'nin bende uyandırdığı imaj, dayanıklılığın dışında ataklık ve enerji. Tabii ki bunda biraz algıda seçiciliğin rolü var. İster istemez Mitsubishi'nin WRC, Cross-country ve tabii ki Dakar'daki mücadelelerini görüyorum öncelikle.

Biz buna enerji değil kazanma demeyi tercih ediyoruz. Mitsubishi kazanmadır aynı zamanda tüketici için. Bu bizim için de böyle tabii. Bakın odamda iki resim var, biri 10.750 satış hedefi. Bu sene 10.750 adet satılacak! Bu bizim için net bir hedef. Diğer resim, "Rekabet var Rakip yok", Dakar. Son 5 yarış bitirdikten sonra artık bunu deme hakkınız var. Dakar ve motor sporlarındaki başarıları Mitsubishi'nin hep kazanan bir marka olduğunun altını çiziyor.

Tüketicilerin Mitsubishi'yi seçme nedenlerinden biri de kazanan tarafta yer almak öyleyse.

Evet kurum olarak da, ürettiğimiz araçlar olarak da hedefimizi belirleyip kazanmaya yönelik bir çizgimiz var. Motor sporlarında pilot çok önemli tabii. Ama araç da aynı şekilde önemli. Aracın pilotun performansına büyük katkısı var. Yarış sonuçlarına bakıyorsunuz arkadaki araç 20 dakika farkla gelmiş, bir arkasından gelen araçla arasında ise 1 saat 40 dakika fark var. Bu, aracın spora ve pilotaja katkısıdır.

Mitsubishi'nin rakiplerinden en büyük farklılığı nerede sizce?

Biz fazla elektroniğe kaçmadan her zaman mekaniği ön planda tutmayı seviyoruz. Araçlarımız da bu çizgide. Mitsubishi'nin hep mantıklı ve makul bir mekanik çizgisi var.

Bir 4x4 kullanıcısı olarak bu konuda geniş bir hayran kitlesine sahip olduğunuzu söyleyebilirim. Elektronik, özellikle ekstrem şartlarda hep bir risk unsuru olarak geliyor bana.

Çok doğru. Eskiden araçları kullanırken sorun

çıkığında bir şekilde müdahale edebilirdik, yürüttüğümüz aracı. Şimdi elimizi süremiyoruz. Hatta kaputu açtığımızda motoru bile göremiyoruz. Sadece kapalı bir kutu görünüyor. Dokunmanın imkanı yok. Yarış ve off-road şartlarında olduğu kadar günlük kullanımda da elektronik, bozulma riski taşıdığı ve bozulduğunda kişisel müdahale şansı tanımadığı için dezavantajlı. Mekanik aksamlar bizim çizgimize daha uygun.

Mitsubishi'nin bir diğer öne çıkan özelliği de alçakgönüllülüğü. Ürettiğimiz araçlar en az rakipleri kadar iyi değerlere sahip. Bir Outlander Turbo, şahane bir otomobil. 0-100 kilometreye 11.2 saniyede ulaşıyor. Ama bunu bağırmıyor. Bu konuda Temsa'nın tüm Sabancı kuruluşları ile paralel değerlere sahip olduğunu söyleyebilirim.

Mitsubishi özetle, dayanıklılığı, mühendislik geçmişi ve motor sporlarındaki başarısı ile farklı bir yere sahip. O zaman özellikle 4x4 eğitim alanındaki son girişimlerin bu çizgiyi devam ettirmeye yönelik.

Doğru. Dakar Pilotumuz Peterhansel'i Türkiye'ye getirmemiz, 4x4 Pajerolar için eğitim parkurları organize etmemiz ve özellikle bu parkurlarda araç test eden müşterilerimizden birini Dakar'a götürmemiz hep birbiri ile bağlantılı ve Mitsubishi'nin sahip olduğu imajı kuvvetlendirmeye yönelik çalışmalar. Pajero sahiplerinden birini Dakar'da, kazanan bir Pajero'nun ve kazanan bir pilotun yanında oturup test sürüşü yaptırmak, sahip olduğu aracın yetenekleri hakkında ufkunu açmak asıl amacımız.

Bu eğitim çalışmaları, Mitsubishi Pajero kullanıcılarını bir araya getirmeye yönelik mi? İlerde Pajero'cuları ya da L200'cülerini bir kulüp çatısı altında toplama gibi bir hedefiniz var mı?

Kulüpleşmek çok kolay bir iş değil. Sonuçta bir gezi ya da bir organizasyon yaparsınız, ama uzun vadede aynı sıklıkla organizasyonları devam ettiremezseniz hiçbir yere gitmeyen bir girişim olur bu. Sorun kulüp kurmak değil, beklentileri

karşılama. Bu beklentileri gereği gibi karşılamak için şirket içinde tamamen ayrı bir bölüm geliştirmek gerekir. O nedenle Mitsubishi olarak kulüpleşmektense tek tek projelere sıcak bakıyoruz. Mesela yarışlarda tüm Evo'cuları bir araya toplamak, Pajero kullanıcılarına Dakar'a gitme şansı tanımak için Eğitim programı organize etmek gibi.

Mitsubishi'nin bir farklılığı da dünyada alternatif enerji alanındaki çalışmaları.

Doğru. Petrole alternatif enerji kaynakları arayışı devam ediyor, otomobil üreticilerinin de bu yeni enerji kaynaklarını geliştirmek ve araçlara uygulamak konusunda büyük bütçeleri ve çalışmaları var. Mitsubishi de bu kuruluşlardan biri. Geleceği olan en önemli araştırma konusu yakıt hücreli araçların geliştirilmesi ve hibrid motorlu otomobillerin kullanımının yaygınlaştırılması. Şu an, maliyetlerden dolayı bu tarz otomobillerin seri üretime geçilmesi ancak bir takım vergi avantajları sağlanırsa mümkün olabilir gibi görünüyor.

Bir başka sorum da SUV olarak adlandırılan araç segmentindeki karşı konulmaz gidişat ile ilgili. Son fuarlarda sergilenen araçlara baktığımızda bu segmentin "genelde cadde kullanımı için tasarlanmış 4x4 görünümlü araçlar" imajından beri çok yol kat ettiğini görüyoruz. SUV segmentindeki yeni araçlar artık hem performans aracı hem çok koltuklu aile aracı hem de 4x4 yetenekleri olan araçlar. Mitsubishi bu pazarın neresinde?

Mitsubishi 4x4 araçlarında Dakar çizgisini devam ettirmeyi amaçlıyor. Eskiden Mitsubishi eşittir Evo'ydü. Şimdi Pajero Evolution oldu. Cadde çizgisinde ise Frankfurt'da sergilenen Concept Sportback çizgisi hakim olacak. Gelecekte ise değişen beklentilere göre, şüphesiz Mitsubishi de yeni çizgilere uyum sağlayacaktır.

Tabii ki kişiliğinden ödün vermeden.

KIA KIA MOTORS

CELIKMOTOR

AKAY



Siz sadece beğenin...

AKAY Motorlu Araçlar Tic. Ltd. Şti.

Merkez: M. Mazharbey Cad. (SSK Hast Karşısı) No:97 Göztepe - İST.
Tel : (0216) 567 60 00 (Pbx) Faks : (0216) 567 60 03

Şube : Fener Kalamış Cad. Marina Apt. No: 29/1 Kalamış İST.
Tel : (0216) 349 49 90 (Pbx) Faks : (0216) 349 80 03

Web : www.akaykia.com



Meis-Kaş Maratonu

Ali Rıza Bilal

Saatlerdir sudayım. Ellerim topaçların üstünde artık kilitlenmiş. Avuç içlerim su toplamış. Uzun süredir, oturakta oturmaktan kalçam uyuşmuş vaziyette kürek çekiyorum. Bucak denizini döndükten sonra karşıma bir ada çıkıyor. Antrenman turlarında her buruna gelişimde onu görüyorum. Gitmek istiyorum gidemiyorum. Halbuki orası, yaptığım antrenmanın ısınma süresi kadar bir sürede gidebileceğim mesafede. Kaş'ın hemen yanı başında, Meis adası.

Yıllarca Milli takım Kürek kamplarımızı kışları Kaş'da yaptık. Yarım adayı bilirsiniz. Yarım adanın uzantısında, içerden dışarı doğru 5 km'lik mesafede gidip geldik saatlerce. Her buruna geldiğimde "Ya şuradan bir vınlasak da, şu Meis'e gitsek" diye düşünürdüm. Bu sene Kaş'da Bougeonville Turizm şirketindeki yakın arkadaşım Ufuk'tan bir mail aldım. İlk defa Meis-Kaş arasında düzenlenecek Sea Kayak (deniz kayağı) ve yüzme maratonu için beni davet ediyor, hatta ek yüzücü ve kayakçı bulmamı rica ediyordu. Meis ve Kaş belediyeleri, Kaş'da yapılan festival etkinlikleri çerçevesinde, iki ülke arasındaki dostluğu pekiştirmek fikri ile güzel bir spor etkinliği organize etmeyi düşünmüşler. Ufuk da "ben yardımcı olurum" demiş. Uzun yıllar spor ve organizasyon yapmanın verdiği çevreyi kullanarak sporculara ulaştık ve istenen kontenjan kadar sporcu bulduk.

Meis-Kaş arası aslında yakın olmakla birlikte (7.5 km) deniz kabardığı zaman ulaşım çok zorlaşıyor.(Kaynak Google Earth) Bu havalarda Sea Kayaklar dalgaların arasında gözüküyorken, yüzücüleri düşünün bir de.

Suya ulaşmadan kulaç atmak...

Kaş Belediyesinin İstanbul'dan gelen sporcular için ayarladığı ve aynı zamanda yarışmanın sponsorlarından biri Metro turizm ile Kaş'a geldik. Belediye çeşitli pansiyonlarda sporcuları ağırlayacaktı. Herkes pansiyonuna yerleştikten sonra denize girme faslı başladı; ama ne mümkün? Deniz yine kendini göstermiş, dalgalar bir

fırtına beklentisi ile kabarıyordu. Ölü dalga tabir ettiğimiz yüksek ama aheste dalgalar; yerini köpüklü, beyaz, güçlü dalgalara bırakmıştı. Yüzücüler, biz biraz antrenman yapalım diyerek atladılar suya. Ben de biraz cesaretlenerek arkalarına takıldım. Kıydan 1.5 km açıldık açılmasına ama bu suda yüzmek ne mümkün? Kulaç atmak için suyun içinde olmak gerek önce. Kulacı atıyorum bir türlü suya girmiyor o kadar yükselip iniyoruz dalgaların içinde. Sudan çıktığımda bitap düşmüştüm, yuttuğum tuzlu sular ağzımı kurutmuştu. Zor iş bu uzun yüzmek, yarın Allah kolaylık versin yüzecekler diye geçirdim içimden.

Tüm gün esen rüzgar ve kuvvetli dalgalarla geçti deniz. Herkeste endişeli bir bekleyiş vardı. Ya yarın Maraton gününde de böyle eserse? Acaba yarış ertelenir miydi? Sea kayaklarla dalgalı suda kürek çekmek hiç de kolay değildir. Siz sağa gitmek isterken dalga sizi kolayca sola döndürür. Hele ki dalgayı yandan alırsanız bir anda alabora olmanız işten bile değil. Ayaklarınız Sea Kayağın içinde ve üstünüz Sea Kayağa bağlı iken alabora olursanız da dalgalı suda daracık yerin içinden çıkmak bayağı zor.

Kalimara Meis

Sabah 6:30'da kahvaltıya inmek için dışarı çıktığımda havayı süt liman gördüm. Çok dingin ve rüzgarsız bir hava. Martılar uçuyor, çok tatlı bir meltem var. İyi dedim, çok güzel bir yarış olacak. Allah'tan kondisyon olarak bir eksiğim yok. Daha yeni dağ aşma maratonundan geldim. Arada kano

için dayanıklılık içerikli halter yaptım. Ama ekibim Barış, kondisyonlu olsa da kolları benim kadar güçlü ve küreğe dayanıklı değil. Tırmanışa uygun bir dayanıklılığı var. Ayrıca kaya tırmanışında sağ bileğini sakatlamıştı. Bunları düşünerek kahvaltımızı yaptık. Limana indik. Sabah 8:00'de Kaş limanından sporcular için ayrılmış iki tekne ile Meis adasına geçtik. Yüzücüler ayrı bir tekne ile önceden gitmişti, Sea Kayakçılar bir tekneye doluştuk, muhabbet ederek Meis adasına geldik. Meis, her tarafı taşan bir ada. Ağız kapalı, ama içi oldukça geniş bir limanı var. Zaten tüm ada halkı da burada yaşıyor, tam 275 kişi. Yanlış okumadınız 275 kişi yaşıyor adada. Bir kısmı Rum, yani Yunanlı, bir kısım da Avusturalya'lı var. Bunu da yanlış okumadınız. Dünya savaşı öncesinde adada 30.000 kişi yaşarmış. Avusturalya'lılar da bir şekilde yelkenle v.s. adaya gelmişler. Dünya savaşında korkup ülkelerine geri dönmüşler. Savaş bittikten sonra da adaya geri gelmiş bir kısmı. Ama bu arada söylentiye göre ülkelerinde çok zengin olup gelmişler. Meis'de emekliliklerini doyayaşıya yaşarken "Sydney restourant" "Avusturalya Hotel" gibi yerler açmışlar. Bu arada adada ufak uçaklar için havaalanı da var. Eğer pasaportunuz ve vizeniz varsa Kaş'tan Meis'e ziyarete gidip Avusturalya veya Yeni Zelanda usulü balık yiyebilir, pansiyonda kalabilirsiniz. Unutmadan, meyhaneleri Türk meyhaneleri gibi Zeki Müren, Müzeyyen Senar falan çalıyor. Ada halkı iyi Türkçe de biliyor. Zaten alış verişi için Kaş'ın çarşısına geliyorlar. Çarşamba pazarına....



Tekne kıyıya yanaşırken yıllardır tanıdığım ama bir süredir görmediğim bir tanıdığımıza rastladım. Kendisi Yunan asıllı Türk Vatandaşıdır. Tekneden seslendim “Kalimera Simo bey” Gözümde gözlük ve şapka olduğundan beni tanıyamadı ama yine de şüpheli şüpheli “Kalispera” diye karşılık verdi. Şapkamı çıkarınca beni tanıdı ve çok sevindi. Türk sahilinden 7.5 mesafede başka bir ülkede bir tanıdık görmek ikimize de ilginç gelmişti. Teknelerimizi indirip hazırlıklarımızı yaparken, yüzücülerin startı verildi. Bu arada Simo bey ada hakkında bazı bilgiler verdi bize. Kendisi de 3 katlı eski bir taş evi almış. Restore edip pansiyon yapacaktı.

Tüm hazırlıklarımız tamamı: Küreklerimiz, sularımız, can yeleklerimiz. Dümenimizi de düzelttik ve suya indik. Ben ağır ve daha tecrübeli olduğum için arkaya oturdum. Barış da öne. Arkada ritmi ve tempoyu kontrol edebilecektim, dümen de beneydi. Isınma yaparken dümen ipimiz koptu. Hemen çıkıp yaptık. Bu arada start zamanımız gelmesine rağmen hala bekliyorduk. Yunanlı bir ekipten Belediye başkanını beklediğimizi öğrendik. Kendisi teşrif(!) edince start verildi. Ok gibi fırladık. Bizimle beraber 2 ekip daha fırladı. Limanın ağzına geldiğimizde ilk 4 içine yerleşmiştik bile, fakat Sea Kayak rehberlerinden oluşan 2 ekip bizi gerçekten zorluyordu. Özellikle Dean'ın olduğu ekip gerçekten çok tempolu ve dayanıklıydı. Bizim bu iki ekibin temposunda gitmemiz çok zordu. Zira Barış'ın kolu ataklara cevap veremeyecek kadar ağrıyordu. Bu arada sonda kalmış yüzücüler de geçtik. Güvenlik için Yunan sahil güvenlik botu ile 2 organizasyon botu tüm yarışmaya eşlik ediyordu. Gazeteciler de tekne ile yanımızda gidip bu etkinliğin görüntülerini alıyorlardı. Maalesef 3.lüğe düştük. Başta giden ekip gerçekten çok hızlıydı ve arayı açmıştı. 2. giden ekibi yakalama şansımız varken bir de baktık 4. gidiyoruz. Biz sağ önümüzde giden ekibi kontrol ederken solumuzdan bir ekip gelip bizi geçmiş. Bu bizim için yıkım oldu tabii. Dağ aşma maratonunda yaptığımız taktiksel hata nedeniyle kaçırdığımız dereceyi burada almak istiyorduk. Ama şimdi de, yarış içinde geçilmişti. Barış'a “Biraz dinlen. Kendini iyi hissedince bana söyle, atak yapacağız. 20 kürek atak yapıp 15 kürek dinleneceğiz” dedim. Aynen yaptık. 3. ekibi yakalamak kolay değildi. Adamlar geldiğimizi gördükçe atağımıza karşılık verdiler. Ama kararlıydık, burada dereceye girecektik. Her kürekte santim santim onlara daha çok yaklaşıyorduk. Tam yan yana geldiğimizde



bir atak da onlar yapıyordu. Biri geçecekti. Ya onlar ya biz diye düşünmenin alemi yoktu. Geçen biz olmalıydık.

Parmak kopartma testi

Yıllar önce bir antrenörümün söylediği bir söz geldi o an aklıma “Bir test yapalım. Sen benim parmağımı ısır ah de seninkini. Kim dayanamaz ve acıdan ahh derse ağzını açtığı için karşısındakinin parmağını ısırılmaz. Karşısındaki de kazanır” derdi. Bu geldi aklıma. Yan ekipte karşılıklı olarak parmaklarımızı ısırır durumdaydık. Ben daha çok ısırıldığında onlar daha çok ısırıyordu. İçimden “AliRıza bu parmağı kopartana kadar ısır, onunki kopacak seninki değil” dedim. Devamlı Barış'a atağımızı devam ettirdim. Bir kürek, bir 20 kürek daha, yetmedi bir 20 daha, bir 20 daha derken, parmakları koptu. Teknemiz yanlarından, önce yavaş yavaş sonra tren gibi geçti gitti. Birakmamamız gerekiyordu. Yarış bitmemişti. Ama biz de devamlı atak çekmekten yorulmuştu. Ben hala 2. giden ekibi gözüme kestiriyordum. Barış'a suda yüklenmeden çekmesini ondan yine atak isteyeceğimi söyledim. Dinlenebileceğini ama atak yapıp yapamayacağından emin olmadığını, bileğinin çok ağrıdığını söyledi. “Sızlanmanın yararı yok, 2-3 km sonra bitecek, hadi öğlüm” dedim. Bir süre sabit tempoda az önce geçtiğimiz ekibi kontrol altında tutarak devam ettik. Dinlendiğinden emin olduğumda “Haydi atak!” dedim ve her küreği sesli olarak saymaya başladım. Atak yapıp duruyoruz. Tekneye yaklaşıyoruz, aradaki fark gitgide kapanıyor. Bu arada bizi fark etmiş olmaları ki bize bakıp onlar da atak atmaya tempolarını hızlandırmaya başladılar. Bu birkaç kere devam etti. Yaptığımız devamlı ataklara rağmen, kürek seçimimizin yanlış olması (durgun su yarış küreği idi), Barış'ın sakat el bileği bizi ancak 3. yapabildi. Her ne kadar yıllarca kürek çekip birinci olsak da Sea Kayakta ilk derecemizi almak bizi çok sevindirdi. Birinci ekip gerçekten çok iyi bir derece çıkarmıştı. İkinciye yakın bir farkla bitişten geçtik.

Yüzücüler hala devam ediyordu. Malzemelerimizi bıraktıktan sonra yüzücülerin bitişini izledik. Ödül töreninde ilk 3'e giren yüzücülerini gördüğümde tebrik etmekten alamadım kendimi. Antalyalı çok genç üç yüzücü. Gençcik çocuklar, dalgaların arasında boğuşarak bir ülkeden diğerine kulaç sallamışlardı. Gurur verici bir şey. Ödül töreninde Meis ve Kaş Belediye



Başkanları, tüm Kaş halkı, Simo bey ve sporcular vardı. Gerçekten güzel bir tören oldu. Madalya ve sertifikalarımız, yanında verdikleri çerçevesi Kaş antik mezar resmi de Kaş'ı anımsatacak güzel bir anı oldu.

Hikayeler, yaşanan olaylar, doğada geçen anılar, tecrübeler, üzüntüler ve sevinçler bitmez. Biz bu sefer denize ve rakiplerimize meydan okurken doğada başka bir ülkeden kendi ülkemize doğru spor yapmanın heyecanını, tecrübesini yaşadık. Umarım Kaş'ın bu aktiviteleri devam eder. Katılan ve ileride katılacak tüm sporcular adına, Kaş ve Meis Belediyelerine, başarılı organizasyonu için Ufuk ve Bougenville'e ve Simo beye teşekkür ederim.

Bakalım önümüzdeki ay hangi çılgınlık ya da tecrübelerimle sizlerle birlikte olacağım. Planlanmış bir şey yok. Rüzgar, çamur, yağmur veya güneş nereye sürüklerse...

Macera ile Kalın

Genel Bilgiler

Kaş Festivali kapsamında, Eylül ayında gerçekleştirilen ilk uluslararası deniz maratonunda toplam 3 ülkeden 50 sporcu, 20 kürekçi ve 30 yüzücü Yunanistan'ın Meis adasında start alıp toplam 7,5 kilometrelik mesafeyi kat ederek Kaş limanında finish gördüler.

Yarıya yüzme alanında 20 Türk, 10 yabancı olmak üzere 30; deniz kanosu alanında ise 12 Türk, 8 yabancı olmak üzere toplam 20 kişi katıldı.

Deniz kanosu ve yüzme dallarında maratona katılmak isteyen adaylardan 1500 metreyi 26 dakikanın altında yüzebilecek kadar formda olma şartı arandı. Kürekçilerde ise kano ile açık deniz tecrübesi olanlar tercih edildi. Son olarak deneme yarışlarından geçenler maratona katılmaya hak kazandı. Deniz Maratonu için kayıt yaptıran kürekçiler “sea kayak” veya “deniz kanosu” olarak bilinen 490 cm uzunluğunda, gövde genişliği 66 cm olan, her biri 33 kg ağırlığındaki çift kişilik Prijon Odyssee model tekneler ile yarıştılar.

Sonuçlar

KÜREKÇİLER		ÖLKE	SÜRE
1	Barbaros Özdoğan-Dean Livesly	TUR-GBR	00:46'08"
2	Gökhan Türe-Burçin Akın	TUR-TUR	00:51'23"
3	Ali Rıza Bilal-Barış Öztürk	TUR-TUR	00:52'45"
YÜZÜCÜLER			
1	Artem Şentürk	TUR	01:35'59"
2	Can Turgay	TUR	01:37'55"
3	Eray Adaloğlu	TUR	01:37'56"

Mahalli 4x4 kırma Şampiyonası

Ayşin Uysal

Fotoğraflar: Savaş Yılmaz - Erkan Tunal

23 Ekim Pazar günü Tuzla Autodrom yakınlarındaki Off-Road Parkurunda koşulan İstanbul Mahalli Off-Road Şampiyonası 3. yarışına 20 off-road'cu ekip katıldı. İSOFF tarafından düzenlenen Şampiyonanın bu son yarışında arabalar havalarda uçtu, taklalar birbirini kovaladı, aynı kapıya aynı anda girmek isterken sıkışan araçlar görevlilerce güçlükle birbirinden ayrılabilirdi. Hava hakemlere ve seyircilere acıdı, pırıl pırıl güneşli yarış gününde seyirciler takla attığı halde, aracı kırıldığı halde yarışını bırakmayan ekipleri doya doya destekleme ve alkışlama şansını buldular.





N1 kategorisinde 5 ekip, N2'de 13 ekip, buggy olarak bilinen 2 çeker araçların yarıştığı N3'de de 2 ekip start aldı. Şampiyonanın bu son yarışında tüm ekipler puanlarına puan katmak ve Genel Klasmanda biraz daha öne geçmek için sınırlarını zorladılar, hatta sık sık sınırlarının ötesine geçtiler ve sınırı geçtiklerini ancak takla atınca anladılar. Etap aralarında Servis alanında kırılan araçlarını onarmak için kaynak makinalarına ve çekiçlere sarılan ekiplerin görüntüsü tamirattan çok araç kırmayı çağırtıyordu gözlemciler.

Ekip dengelerinin alt üst olduğu, Türkiye Off-Road Şampiyonasında yarışan deneyimli pilotların sağ koltukta oturup tırnaklarını yedikleri –yol notu okumaktan fırsat buldukları zaman- yarışta bazı ekipler arasındaki şöyle konuşmalar da geçti: “Sayın co-pilotum, ne kadar zamanımız var?”

“Merak etme daha çok var startımıza.”
 “Tamam da, bizim arkamızdaki ekipler starta gitti bile, onlar neden erken gitti?”
 “Valla bilmem. Biz 12.00’de start aldık, saat daha 11.45. Çok zamanımız var.”
 “??”
 Sessizlik. Kısa bir süre. Sonra co-pilot elindeki kronometreyi kulağına götürüyor, sallıyor, saati soruyor ve ikisi de fırlayıp arabaya biniyorlar start saatine yetişmek için.

Yarısta iki ayrı parkur hazırlandı. Doğal engellerin kullanıldığı parkurlarda her biri üçer turdan 4 etap koşuldu. Birinci ve üçüncü etapların koşulduğu parkur, nispeten daha hafif engellerle kaplıyken ikinci ve dördüncü etapların koşulduğu parkur kanallar, sert “u” dönüşü gerektiren kapı geçişleri ve dik tepelerle doluydu. Özellikle araçların “u” dönüşlerini yapmak için yavaşladıkları ve geri manevra yapmak zorunda kaldıkları kapılarda

bazen yığılmalar ve ufak çarpışmalar yaşandı. Bazı ekipler aynı anda kapıya saldırdılar, sonra centilmence yol vermeyi seçtiler. Sonra baktılar ki kimse ilerlemiyor, ikisi de kapı önünde bekliyorlar, hayda tekrar aynı anda kapıya saldırdılar ve sıkıştılar.

Bazı ekipler de kapı sorunu yaşadılar. Bu kez sorunu yaşatan, engelleri aşmak için kullanılan kapı direkleri ile belirlenen kapılar değil, normal sıradan araba kapılarıydı. 3. Etapta 9. kapıda her geçişinde kapısı açılan ve bir sonraki engele girerken ani bir manevra yaparak kapısını kapatan ekip seyircilerden alkış topladı. Bazı ekipler oldukça kırıcı geçen yarış arabasız tamamladılar. Etap içinde araçları kırılan ve çekilen ekipler, içlerini çekerek kaskları ellerinde finişe yürüyüp yarışçı olarak başladıkları yarışı seyirci olarak noktadılar.



N1'de ilk üç kapı numaralı ekipler yarışı ilk üç sırada tamamladılar. 1 kapı numaralı Suzuki Vitara ile yarışan Ali Gökhan Yazıcı-Necmi İnan ekibi 4 etapın üçünde best time yaparak yarışı birinci bitirdiler. 2 kapı numaralı Suzuki Grand Vitara ile yarışan Reşat Nuri Türkeli-Nihat Keskin ekibi özellikle 2. ve 4. etapta aynı noktada attıkları taklalar ile göz doldurdu. Finiş noktasına 50 metre kala seyircilerin önünde güzel bir takla atan ekip, ustaca bir şekilde 4 ayak –hadi dört teker diyelim- üstüne düşünce, hiç duraksamadan yarışa devam etti. Bu taklanın ne kadar bilinçliydi bilinmez, ama düşüp kalkıp

devam etmesi yarış sonunda ekibe ikinciliği kazandırdı.

3 kapı numaralı Suzuki Samurai ile yarışan Metin Akyüz-İbrahim Yılmaz ise 3 etapta 3.cü en iyi zamanı yaptılar ve yarış sonunda da 3. oldular. 4 kapı numaralı Lada Niva ile Ufuk Bilen-Bora İşeri ise 2. etapta engellerin hışımına uğradılar. Rot kıran ekip, ümitsizliğe kapılmadan, tuhaf açılarla donup kalan aracın tekerleklerini düzeltip finişe ulaşabilmek için olmadık yollar denediler. Geri geri finişe ulaşmaya çalışan ekip kalan 30 metreyi alamadığı için yarışı bitiremedi.

5 kapı numaralı Suzuki Samurai ile yarışan Nurhan Anıl Şekercioğlu-Sinan Şekercioğlu ekibi 2. etapta sağ ön tekerleğini koparınca etaptan diskalifiye oldu. Aracını tamir edip diğer etaplara giren ekip yarışı tamamlamay ve puan almayı başardı.

N2'de 6 kapı numarası Jeep ile yarışan Sadık Vefa-Mahmut Akülke ekibi araçlarında yaşadıkları sorun nedeni ile 2. etapta servis alanına gitmek için yardıma gerek duydular. Diagonal geçerken başka bir yarışçı tarafından yardım alan ekip diskalifiye oldu. 7 kapı numaralı Jeep CJ5 ile Selahattin



Tober-Yusuf Cinal ekibi ise daha etabın ilk metrelerinde araçlarının beynini yaktılar. Baba-Oğul adı ile yarışan ekip 2. etapta da kayış sıyrınca doğrudan finişe gitmek zorunda kaldılar.

8 kapı numaralı Land Rover ile yarışan Hüseyin Akbulut-Nesimi Aygünülk iki etabın en iyi zamanlarını yaptılar ve yarışı 2. bitirdiler. 9 kapı numaralı Mitsubishi Pajero ile yarışan Arif Çarşıantürk-Halil Taylak ikilisi yarışın en hırslı ekibiydi. Babasının izinden giden Çarşıantürk henüz çok genç olmasına karşın iyi bir pilot olduğunu ortaya

koydu. Önlerini kıran Çarşıantürk son iki etabı 2 çeker geçmesine rağmen yarışı birinci tamamladı.

10 kapı numaralı Jeep CJ5 ile yarışan Tamer Kızıltan-Benan Engin 2. etapta diskalifiye oldular. 11 kapı numaralı Jeep CJ5 ile start alan Nemci Gürses-Dinçer Bozgül direksiyon pompasının hortumu patladığından yarışı dumanlar içinde tamamladılar. Land Rover Disco ile yarışan 12 kapı numaralı Tarık Sağlam-Güney Azsın 2. etapta ön rotu kırdı. Ekip araçlarını tamir edip yarışı tamamlamayı başardı.

13 kapı numaralı Mercedes G ile yarışan Hakan Çelen-Serhat Erdem ikinci etapta 2 numaralı kapıdan inmeden 3 numaralı kapıya tırmanmaya kalkışınca takla attılar. Yan yatıp kalan aracın içindeki ekip elbirliği ile çıkarıldı, araç 4 teker üstüne oturtuldu, kırılan camın yerine ekibe birer adet gözlük takdim edildi ve tabii ki yarış devam etti. 14 kapı numaralı CJ ile yarışan Ali Doğaner-Hasan Ateşoğlu 2. etap sert u dönüşü kapıda engeli geçip stop etti. Ateşleme sorunu yaşayan ve aracını tekrar hareket ettiremeyen ekip yarışı bırakmak zorunda kaldı.



15 numaralı Mitsubishi Pajero ile yarışan İlyas Sönmez-Bülent Gider 1. etabı tamamlamalarına rağmen servis alanından çıkıp 2. etaba gelemeyince diskalifiye oldular. 16 kapı numaralı bir başka CJ'li ekip, Ertan Eşim-Ümit Ural iyi götürdükleri yarış 3. sırada tamamladılar.

17 numaralı Jeep CJ5 ile Hüseyin Özkara-Tuncay Ünver şaft dağıtarak yarış dışı kaldı. Ekip uzun süre hareketsiz araçlarının üzerine

oturup yarış seyretti. 18 numaralı bir diğer CJ'li ekip, Sezai Ötleş-Harun Ünler de, power sistemi bozulunca, aracı kas gücü ile yönlendirmek zorunda kaldılar. En çok yorulan ekip onlar oldu.

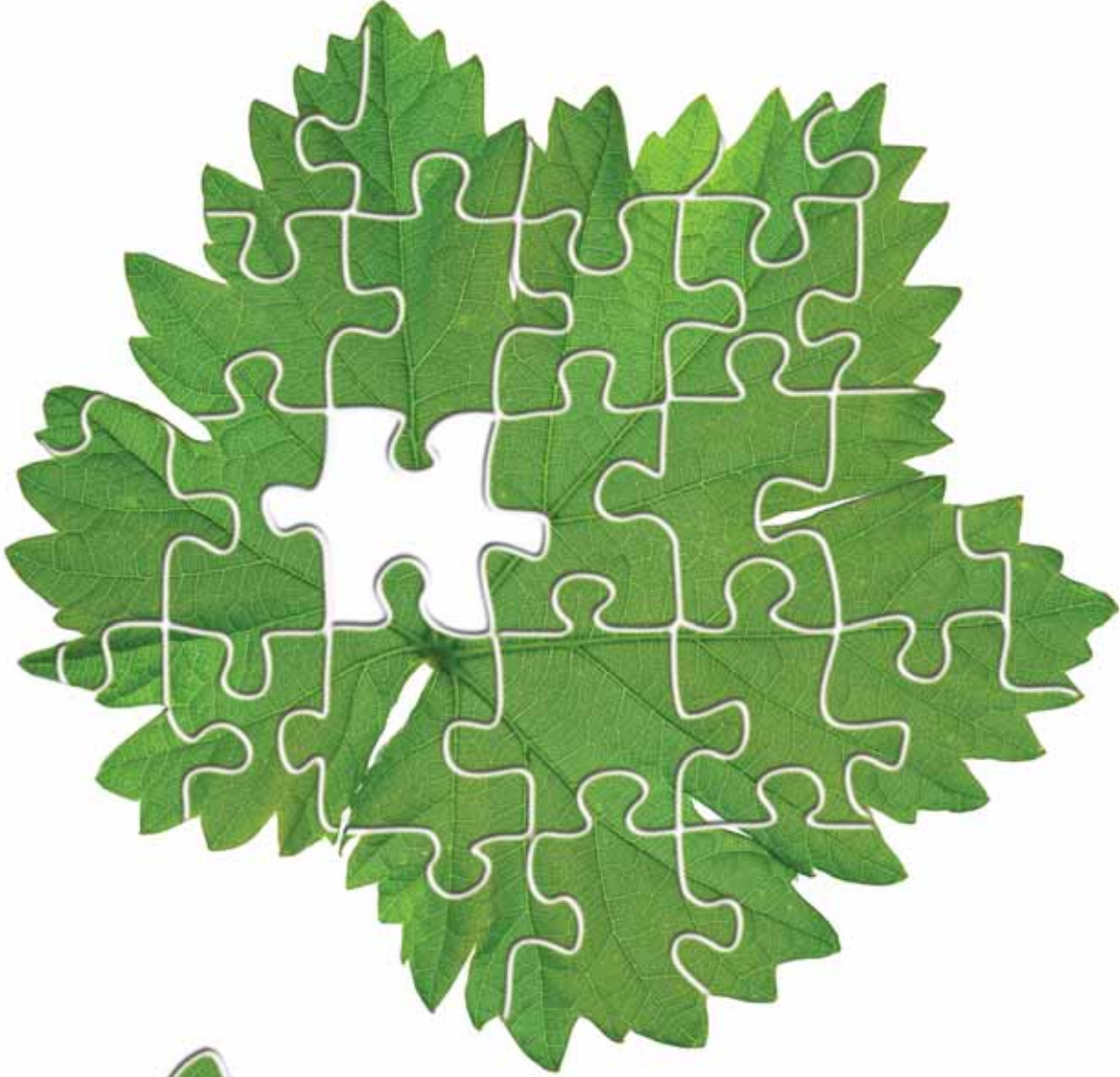
N3'de iki buggy yarıştı ve ikisi de yarıştan puan alamadı. 20 kapılı Mehmet Aktan-Murat Taşlıdağ ön aks kırıp abandone oldu. Evlilik yıldönümü olduğu için yarış ı erken bitirmek isteyen Mehmet Aktan da böylece amacına ulaşmış oldu. Tek rakipleri abandone olunca 4x4 Freelife ekibi olarak yarış ı sürdüren

19 numaralı ikinci buggy, Malik Akkafa-Gülen Sevimli yarış ı tartışmasız önde götürmeye başladılar. Ama buggy'lerindeki bir mekanik arıza nedeniyle yarış ın %51'ini tamamlayamayan ekip diskalifiye oldu.

Yarış ın ödül töreni, bir ilk olarak, iftar yemeği halinde Audio'da yapıldı. N1 ve N2'de kupalar sahiplerini bulurken, kimsenin yarış ı bitiremediği N3'de kupalar organizasyonun elinde kaldı. Sezonu bitiren yarış ıçılar da Şampiyona Kupalarını almak için İSOFF sene sonu gecesini beklemeye başladılar.

	KN	YARIŞMACI	1.SÜRÜCÜ	2.SÜRÜCÜ	1.ETAP	2.ETAP	3.ETAP	4.ETAP	PUAN	ŞAMP. PUANI
N1	1	ALİ GÖKHAN YAZICI	ALİ GÖKHAN YAZICI	NECMİ İNAN	15	12	15	15	57	15
N1	2	REŞAT NURİ TÜRKELİ	REŞAT NURİ TÜRKELİ	NİHAT KESKİN	12	15	12	12	51	12
N1	3	METİN AKYÜZ	METİN AKYÜZ	İBRAHİM YILMAZ	10	10	10	8	38	10
N1	5	NURHAN ANIL ŞEKERCİOĞLU	NURHAN ANIL ŞEKERCİOĞLU	SİNAN ŞEKERCİOĞLU	0	8	8	10	26	8
N2	9	ARIF ÇARPIŞANTÜRK	ARIF ÇARPIŞANTÜRK	HALİL TAYLAK	12	15	15	6	48	15
N2	8	HÜSEYİN AKBULUT	HÜSEYİN AKBULUT	NEŞİMİ AYGÜN	15	10	12	8	45	12
N2	16	ERTAN EŞİM	ERTAN EŞİM	ÜMİT URAL	8	12	8	15	43	10
N2	7	SELAHATTİN TOPER	SELAHATTİN TOPER	YUSUF CİNAL	4	0	10	12	26	8
N2	13	HAKAN ÇELEN	HAKAN ÇELEN	SERHAT ERDEM	10	6	4	5	25	6
N2	18	SEZAI ÖTLEŞ	SEZAI ÖTLEŞ	HARUN ÜNLER	3	8	6	4	21	5
N2	11	NECMİ GÜRSES	NECMİ GÜRSES	M.DİNÇER BOZGÜL	5	0	3	10	18	4
N2	12	TARIK SAĞLAM	TARIK SAĞLAM	GÜNEY AZSİN	6	0	5	0	11	3

“BİLGİ” KURTARILIR



BİMTEŞTM
-Lab

Daha nice derin çamurlara ve yüksek tepelere

LRO Türkiye

Ümit Çukurel
umitcukurel@4x4freelife.com



Sonunda sıcak havalar yerini yağmura bıraktı ve Land Rover Owners Türkiye, sezonu son derece keyifli iki hafta sonu aktivitesiyle açtı. Bu ay, sizlerle paylaşmayı düşündüğüm ve ayın ilk iki hafta sonuna sığdırma başarısı gösterdiğimiz iki gezi ve resimlerimiz var.

Sözünü ettiğim gezilerden ilkinin Göynük'e yaptık. Geçen sene bu bölgeye kısa bir gezi yapmış ve burayı mutlaka kamp yapılması gereken yerler listesine almıştık. Mevsim tam da, bu bölgede konaklamayı muhteşem bir hale getirecek özelliklerde idi; hava ne çok sıcak, ne de çok soğuktu. Hatta daha önceden yağmurlu olacağına dair hava tahmini almamıza rağmen yola çıkışımız güneşli bir güne denk geldi.

Cumartesi sabahı erkenden yola çıktık ve TEM Otopanı girişlerinde buluştuk.

Ankara'dan Yavuz'un da gelişi ile toplam 7 araç olacaktık. Aramıza ilk defa katılan Serdar, Özaydın ve Yavuz ile daha önce tanışmamıştım, ama kısa sürede bizim kafamızdan insanlar olduklarını belli ettiler. Yaklaşık üç buçuk saatlik bir seyahatten sonra konvoy Göynük kulesini gördü ve ikmal yapmak üzere kasabanın içine girdi. Her şey geçen seyahatte bıraktığımız gibiydi. Kısa süren bir alışveriş faslından sonra hedefimize, yani iki gün boyunca süreceğ olan yol dışına doğru seyahatimiz başladı.

Göynük, çevre ormanları ve orman yolları ile gerçekten hiçbir yere değiştirilmeyecek doğaya sahip bir bölge. Kamp yapmayı planladığımız bölge, Sülüklü Gölü yukarıdan bakan bir yayla idi. Bölgeye ulaşabilmek için Çubuk Gölü arkasından heyecanlı tırmanışımız sırasında, geçen sefer gelişimizden bu yana bir takım şeylerin değiştiğini de fark ettik. Gölün su seviyesi, yazı yeni arkada bırakmış olmamızdan dolayı normal sınırları dahiline çekilmişti ve o bölgede çekilen bir TV dizisinin set kurma çalışmaları nedeni ile bölgede bir yapılaşma



başlatılmıştı. Aslında bize birazcık da “acaba geçen sefer nereden çıkmıştık yahu??” sorularını sordurtan bir değişimdi bu.

Tırmanmaya başladığımız zaman aştığımız her metrede havanın biraz daha soğumaya başladığını hissedebiliyordum, sonunda gezimiz gerçek anlamda başlamıştı. Tepeye vardığımız zaman, önümüzde alabildiğine açık bir alan ve gideceğimiz ince patika görünüyordu. Kampa giden yolda, yöre insanların Kasım ayında kış bastırıcaya kadar yaşadıkları, sonra kış boyunca terk edilmiş kalan bir yayla yerleşim birimine rastladık. Yayla insanları bizi son derece sıcak bir ilgi ile karşıladılar ve hazırladıkları keş isimli bir peyniri ve o anda pişirdikleri ekmeğini bizimle paylaştılar ve bölge ile ilgili faydalı bilgiler verdiler.

Havalar bir süredir iyi gittiğinden dolayı, gidişte herhangi bir problem yaşamadan kamp yapacağımız yere vardık. Ateş yaktıktan sonra hava kararmadan önce hep beraber yemek hazırlandı ve şiddetli rüzgar altında çadırlar kuruldu. İşler bittikten sonra bizi kısa bir akşam gezintisi bekliyordu. Arabalar marş yaptığında artık hava kararmıştı ve gideceğimiz tepeler karanlık birer silüet şeklinde önümüzde uzanıyordu. Başlangıç son derece keyifliydi, tepeleri bir zorlukla karşılaşmadan çıkıp iniyorduk; ta ki indiğim bir tepeden geri çıkmakta zorlandığımı -hatta geri çıkamadığımı- hissettiğim ve Reha'nın



telsizden Nurhan'a kendisini takip etmemesi için uyardığını duyduğum zamana kadar. Görünüşe göre rutubet çayırları ıslatmış ve biz yan açıda, diğer araçlara da iyi bir mesafede, aşağıda kalmıştık. Her zaman söylerim, herkesin bir fobisi vardır; benim de şu off-road'da iki tane fobim var, bunlardan birisi yan açıda kalmak. (Diğerini de yine ileride başıma gelince size anlatırken söylerim.) Ne kadar kurtulmaya uğraşsam da araba yan yan veya geri geri aşağı kayıyordu. Hatta bu kayışların birinde bizimkisi kayarak sağ iki tekerleğini de bir yere çarptı ve

araba aşağı doğru bayağı bir esnedi. Mert'e “Korkma her şey kontrol altında” dediysem de, şükür ki gece karanlığında yüzümün rengi çok belli olmuyordu. Çok uğraştık, ama sonunda biraz zorlayarak da olsa Defender'i tepeye çıkartmayı başardık. Görünüşe göre artık geri dönüş saati gelmişti; biraz ateş başı muhabbetten sonra doğada güzel bir uyku bizi bekliyordu.

Sabah ilk Mert uyanmış, ateşi canlandırmış çadırını toplamış bizim uyanmamızı bekliyordu. Bu arada da beklediğimiz yağmur yavaştan başlamıştı; biz de uyanıp çadırları



topladıktan sonra kahvaltıda söz verdiğim peynirli ve jambonlu yumurtayı hazırlamaya giriştik. Acı haberi ise ilk yumurtayı kırdığım zaman aldım; Selim'in tatlı Husky köpeği lce, jambonları kendine sabah kahvaltısı yapmıştı.

Yağmur iyice şiddetlenince kampı terk ettik; yeni rotalar keşfetmek üzere yola koyulduk. Bulduğumuz yeni orman yolu bizi tırmandırmaya başlamıştı, gittikçe daralan bir yolda yukarı çıkmaya devam ettik; sonunda dik bir çıkış ve varla yok arası bir yol karşımıza çıktı. Tam aradığımız cinsten bir engel olduğunu hemen anlamıştık. Bu arada yağmur giderek hızlanıyordu ve aşağıda fazla vakit geçirdiklerinden dolayı, Selim Suzuki'si ile ve Nurhan Defender'ı ile zorluk çekmeye başladı. Selim'e benim Defender ve vinç ile yardım ettikten sonra Nurhan'ın kendini vinçlemesi için Mert'le yaklaşık bir saat boyunca uğraştık ve sonunda bütün araçlar

tepeye vardığı zaman kalan yemeklerin tüketilmesi işlemine giriştik; ne de olsa geri dönüş yolunda mümkün olduğunca arabaları hafifletmek gerekiyordu.

Akşam üstü, aşağı giden yolları da keşfedip, son toprak patikalari da geçtikten sonra artık gezimizin sonuna geldik. Göynük'de Yavuz ile vedalaştıktan sonra geri dönüş yoluna koyulduk.

Bir sonraki Pazar günü bambaşka bir grup ve bambaşka bir macera bizi bekliyordu. O Pazar hepimiz için inanılması zor bir olay gerçekleştirdik ve planladığımız Çatalca pikniğine gitmek üzere -bir Nissan Patrol ve misafir bir Suzuki Vitara dahil olmak üzere- 23 araçtan oluşan bir Land Rover konvoyu oluşturduk. Muhtemelen böyle uzun bir Land Rover konvoyu Türkiye'de de bir ilk oldu; görmeniz gerekirdi. Bu tam, daha önceki yazılarımda da hep sözünü ettiğim

ve parçası olmaktan büyük haz duyacağım bir Land Rover topluluğuydu. Hafta içindeki mail trafiği sonucu, katılımın bu seviyelerde seyredeceği belli olmuştu. Aslında her zaman son dakikada birkaç fire vermeye alışıktaım ama bu kez herkes gelmeye kararlıydı. Organizasyon çok iyi yapılmalıydı; zira büyük gruplarla hareket etmek çok kolay değildi, birini beklemek için kenara çekmek bütün trafiği alt üst edebilirdi. Ataköy tarafından katılan üç araba dışında (onlarla Çatalca'da buluştuk) herkes inanılmaz bir dakiklik ile zamanında ve yola çıkmaya hazır -tam planlandığı gibi- buluşma yerimiz Kemberburgaz'a geldi.

Konvoyda standart Land Rover'lerden tutun yüksek modifikasyonlu ve hatta lüks Range Rover'lara kadar neredeyse her model vardı. Planlanan, ağırlıklı bir piknik, tanışma ve yapabilirsek bölgede "greenlaning" diye adlandırdığımız keşif ve hafif yol dışı geziydi.



Rotamız, Kemerburgaz, Tayakadın üzerinden Subaşı köyü olacaktı. Gidiş için TEM Otoyolunu kullanmamayı tercih ettik, hem biraz etrafı görerek gidelim istedik, hem de TEM’de sağda çok yavaş giden bir konvoyun sıkıntı yaratabileceğini düşündük. Gerçekten de bu tercihimiz ile, en azından “etrafı görmek” açısından doğru karar verdiğimizizi düşünüyorum.

Çatalca grubu ile buluşup piknik alanına varmamız saat onbiri buldu. Koca piknik alanında bu sayıda Land Rover’ı yan yana park ettiğimiz an artık insanların keyfine diyecek yoktu. Benim her zaman savunduğum konu da zaten bu, bu araçları alan insanlar makul şartlar altında araçlarının neler yaptığını görmek, bilmek hatta denemek istiyorlar; biz de onlara istediklerini vermeye çalışıyoruz. Pazar günü belki çok heyecanlı bir off-road gezisi olmadı fakat en azından ufak ufak da olsa insanlar tekerleklerini toprağa bastılar.

Yemek öncesi birazcık vakit geçirebilmek üzere ufak çaplı bir keşif gezisi yaptıktan sonra etrafta yapacak çok fazla bir aktivite olmadığını üzülerek öğrendik. Aslında bunu daha önce bölgeye yaptığımız gezilerimizden de biliyorduk, yine de o gün yağmurlu değil


de yazdan kalma güneşli bir gün olduğu için parkur iyice kolaylaşmıştı. Aslında bu yoğun katılımı, zaten zor olabilecek bir aktivite düzenlemek bize çok akıllıca gelmemişti. Ne de olsa yukarıda da bahsettiğim gibi, yapmak istediğimiz sadece insanlara bu işin keyfini tattırmak; “bu işten nasıl nefret ettiririm”i öğretmek değil. Biz böyle üzülürken Hüseyin kardeşimiz yine kendine eğlenecek bir su birikintisi bulmuş hatta Reha’yı da fotoğrafını çekerken ıslatmayı başarmıştı

Yemek sonrası grup yola çıkmadan önce çayırdaki her zamanki gibi Reha’nın kamerasından bir grup hatıra resmi çekildi. Geri dönüş başka bir şenlikti; bunun en büyük sebebi de benim GPS ekranına bakıp grubu Karadeniz tarafı yerine Marmara tarafına indirmem oldu. Tahmin edeceğimiz gibi bu dalgınlığımın cezasını, günün kalanında Hüseyin ve Oğuz’un telsizden ve bilfiil verdikleri coğrafya dersleri ile yeterince çektim. Sonra ne mi yaptım; GPS ekranını hemen “sabit kuzey işareti”ne değiştirdim, muhtemelen bir daha böyle bir hata yaparsam daha yoğun ders alma tehlikesi ile karşı karşıya kalabilirdim.

Her zamanki gibi LROTürkiye dostluğu içinde son derece neşeli ve yemek açısından

bol –mangalını zor yakanlar şikayet edip, teknolojiye boyun eğmiş olsalar da- bir buluşma gerçekleşti. Biz bu konudan dersimizi aldık; artık gördük ki grubumuz katılım açısından farklı yönere doğru gidiyor. Kim bilir belki bir süre sonra yapacağımız organizasyonlarda diyeceğiz ki, “birinci grup off-road, ikinci grup greenlaning ve üçüncü grup sadece piknik yapmak isteyenler için program yapacaktır”. Belki de senenin bir hafta sonu yurtdışında birçok ülkede yapıldığı gibi uluslar arası bir Land Rover toplantısı organize edeceğiz.

Kasım ayı LROTürkiye için kuruluş yıldönümü, dile kolay 5 yaşını dolduruyoruz. Biz bir şirket değiliz, aramızda hiçbir maddi bağlantı yok ve bu dostluğumuz her geçen gün daha da pekişerek arkasında onlarca gezi ve aktivite bırakarak beşinci yılını dolduruyor. Bence bu bizimki gibi tamamen amatör bir topluluk için son derece büyük bir başarı. Nice bol gezili ve aktiviteli mutlu yıllara LROTürkiye, önümüzde daha yapacak çok şey var. Kasım ayı içerisinde yeterli katılım sağlayabilirsek, belki bir yıl boyunca tadı damağımızda kalabilecek bir gezi planlamayı düşünüyoruz. Akıllarda hep bir Kaz Dağları gezisi var, ama gerçekleştirebilecek miyiz; işte bunu zaman gösterecek.

A rider wearing a red helmet and a white jacket is sitting on a Honda XRV750 Africa Twin motorcycle. The motorcycle is black and orange, with a large headlight and a windshield. The rider is in a field of tall grass and yellow flowers. The text "This is Africa, you know?" is overlaid on the image.

This is Africa, you know?

Honda XRV750 Africa Twin

“Nasıl endurocu olunur?”

Taner Eraslan
tanereraslan@4x4freelife.com

Sene 1999. Motosiklet sevdamin son demleri. Hayatımı düzene sokup “Artık kendime bir motosiklet almalıyım” demeye başlayalı 2 yıl olmuş. Cepteki para azar azar da olsa git gide büyüyor. Yoğun olarak rock müzik dinlediğim dönemden kalma chopper sevdam çoktan yerini enduro tarzına bırakmış. Sırada motor hacmi var. İlk göze çarpan 125 cc. Hani şu başlangıç için ideal denilen. Sonra biri diyor ki, en fazla 1 ay sürer bundan bıkmaz, yok parasına satarsın. 600 cc. büyük ama kıvrırsın sen diyorlar. Kafam karışıyor elbet.

Lakin birkaç ay sonra motosiklet değiştirmeye ekonomik olarak hiç mi hiç gücüm yok. Demek ki olayı bir adım daha ileri götürdük. 600 cc. bir enduro alınacak. Kataloglar elimden hiç düşmüyor. Her markanın neredeyse tüm modellerini ezberledim diyebilirim. Suzuki desen DR650, XF650. Kawasaki desen KLR650, KLE500. Yamaha desen XT600, TT600, XTZ660. BMW dersen F650. Ve Honda... Herkesten aynı şeyi duyuyorum. Bütün hepsini bir kenara koy, Honda’yı ayrı bir yere...



Demek ki 600 cc. bir Honda Enduro alınacak. XR650 gibi bir hard enduroyu seçenekler arasına koymuyorum elbet. Şehirde ve uzun yolda bineceğim ama dağ bayır gezmekten de çok zevk alırım dediğin zaman, XL600V Transalp kendiliğinden eleniyor, biraz da ekonomik sebeplerle. Geriye ne kalıyor biliyor musunuz? Honda NX650 Dominator. Yani ilk aşkım...

Onun için söylenenler öylesine cezbediciydi ki, beraberliğimizin ilk günlerinden itibaren nasıl bir aşk yaşayacağımız belliydi, daha en baştan. "Katır gibi dayanıklı, keçi gibi atak" demişti tecrübeli bir abimiz. Uzatmayalım, tam da karar verdiğim günlerde bir tane çıktı karşıma. Aldım gitti. Ufaktan ufaktan mahalle aralarında biniyorum ilk başlarda. Bu noktada bir uyarı yapmalıyım. Benim izlediğim yolu sizlere kesinlikle tavsiye

etmiyorum. Günümüzde çok güzel seçenekler var motosiklete yeni başlayacak olanlar için. Hem model yönünden, hem motor hacmi, hem de satın alma seçenekleri çok fazla. 250 cc. olsun, 400 cc olsun pek çok model var ki alıp yıllarca kullanabilirsiniz. Dominator ile geçirdiğim o muhteşem 4 seneyi burada anlatmıyorum. Zaten buna derginin bütün sayfaları yetmez. Az değil 100.000 km yol yaptık onunla.



Gelelim konumuza. Dominator ile iyice sıkı fıkı olduğum günlerde kendi kendime dedim ki; "Ben bu motoru en az iki sene kullanırım, ama en çok dört sene sonra bir Africa Twin alırım" Aynen böyle oldu. 2004 senesinin sonbaharında hiç aklımda yokken, bildiğim, hep gördüğüm, hatta kısa süre kullandığım Honda XRV750 Africa Twin motorumun üzerinde buldum kendimi. Hemen bir isim taktım ona, Kızıl Ejder...

Başlangıçta çok ağır ve büyük geldi. Düşünebiliyor musunuz? 4 sene/100.000 km tecrübem var ve Africa Twin bana ağır geliyor. Bu ne demek biliyor musunuz? Africa Twin hiç bitmiyor. Yani o hep dolu dolu benim gözümde. Her zaman her şeyiyle göz dolduruyor. Konforu hiçbir zaman yetersiz

kalmıyor. Yoldaki keyfi hiçbir zaman yetersiz gelmiyor. Gücü hiçbir zaman yetersiz olmuyor. Şehir içinde hiçbir zaman lanet olsun dedirtmiyor. O hep tatmin edici bir yol arkadaşı, o muhteşem karizmatik maço görüntüsüyle, adıyla sanıyla. O bir efsane. Zamanında Dakar Rally'sinde pek çok başarıya imza atmış bir motor. Her şeyiyle son derece basit ama tüm Honda'lar gibi sağlam ve işlevsel.

205 kilo kuru ağırlığı olan bu makina tam bir denge harikası. Durduğu yerde devasa bir kütle iken tekerlekler dönmeye başladığı an bir anda tüy gibi hafif bir hale geliyor. Bir senedir neredeyse her gün biniyorum, hala anlayabilmiş değilim viraja geldiğimizi nerden anlıyor da kendiliğinden yatıveriyor

hemencecik. Üstelik virajın sağa mı sola mı olduğunu da biliyor, anlıyor ve kendiliğinden yatıveriyor viraj tarafına. Gerçekten söylüyorum, ben hiç birşey yapmıyorum, sanki düşüncelerimi okuyor bu motor ve virajlar müthiş keyifli oluyor onunla.

60 beygir güç hiç de fena değil. Hele 45 beygir civarındaki 650 cc tek silindirlilerden sonra hiç hiç fena değil. Üstelik arada sadece 100 cc fark var fakat V motora sahip bu çift silindirli makina o kadar güzel bir orta yol tutturmuş ki; otobana çıktığında 150-160 rahat gidiyor yormadan. Şehir içinde desen, tamam boyutları çok büyük ama öyle kıvrak, öyle dengeli ki. Üstelik o gerçek bir enduro. Yani ön jant 21". Kaldırım inip çıkmak hiç dert değil.



Bir Africa Twin sahibi olduğunuzda çözmeniz gereken sadece iki sorun var. Birisi sert sportif selesi. Bu motor Transalp gibi tur ağırlıklı değil sportif amaçlı yapılmış. O yüzden selesi uzun yola çok uygun değil. Dünya çapında ün yapmış pek çok opsiyon üreticilerden konforlu bir sele temin etmek mümkün. "Corbin" bunların başında geliyor. Yine diğer bir Africa Twin uzmanı firma; African Queen. Bu aleti ne hale getiriyorlar inanamazsınız. Çölde ekspedisyona gidekseniz gereken tüm modifikasyonlar yapılıyor. Hem şekliyle oynayarak amaca uygun hale getirirlerken hem de motoruyla da oynayarak muazzam sonuçlar ortaya çıkarıyorlar. Çözülmesi gereken diğer sorun ise zamanla bozulan benzin pompası. Zamanla dediysem öyle ikinci gün falan

değil, yaklaşık 30.000 km'de bozuluyor ve yerine taktığın yenisi ömür boyu bir daha hiç bozulmuyor.

Çift far kullanılması benim gibiler için çok büyük avantaj. Düşünsenize, bir adet 55 W yerine tam iki katı 2 x 55 W farlarınız var. Gece yol almak çok keyifli artık. Ve 21 litrelik yakıt deposu. Git gidebildiğin kadar.

Africa Twin'in senelerdir değişmeden kullanılan teknolojisi, maalesef günümüzün çevreci düzenlemelerine uymadığı için 2004 senesinde üretimine son verildi. Ama bu motorun o kadar çok fanatığı var ki interette şöyle bir arama yaparsanız saatlerce oyalanacak kadar çok sayfayla karşılaşacaksınız. Fakat bunların hiçbirisi www.atc.org sitesinin

yerini tutamaz. Külüpler, gruplar, aksesuar satıcıları, parça satanlar vs. vs.

Kısaca bu motosikleti özetlemek gerekirse; bir süre önce televizyonlarda oynayan blue jean reklamında sarf edilen yegane cümleyi kullanabilirim sayfalarca yazı yerine: This is Africa, you know?

Evde mi izleseydik yarışını?

Taner Eraslan

Aslına bakarsanız yarışını yerinde izlemeye hiç niyetim yoktu. Belki sıralama turlarına giderim, motorların sesini duyarım, havayı koklarım ama yarışını tam manasıyla kavrayarak izleyebilmem tek yolu TV'den izlemek diye düşünüyordum. MotoGP'den bir hafta önce büyük yarış için egzersiz olsun diye yapılan Balkan Motosiklet Pist şampiyonasını ben de İstanbul Park pistini tanımak için egzersiz olarak değerlendirdim ve kalktım gittim. Ve bir anda fikrim değişti. Yarışını TV'den izlemek de ne demekmiş... On binlerce insan dünyanın dört bir yanından bu yarışını izlemeye gelecek, ben evde izleyeceğim, olmaz öyle şey.

Tüm üyelerine yarışını 3 gün boyunca keyifle izleyebilmeleri için davetiye gönderen Enduro Motosiklet Kulübü EMOK'a teşekkürler. 3 günlük bilet cebimde olunca ne işim var başka yerde. Cumartesi günü de sıralama turlarını izlemeye piste gittik. İnsanı çileden çıkaracak boyuttaki, akla mantığa sığdıramadığımız giriş ve park düzenlemelerine değinmeden muhteşem homurtular çıkaran iki tekerlek üzerindeki hız dünyasına dalıyoruz.

Büyük gün geldi çattı. Programa bakıyoruz. Saat 10:00-10:30 gibi orada bulunmak mantıklı görünüyor. Saat 10:00 gibi pistteyiz ama hala arabamızın içindeyiz. Arabamız da otoparkta. Ve buradan tribüne kadar yürümek zorunda olduğumuz yol yaklaşık 20 dakika sürüyor. Bu arada Türkiye SSA şampiyonası yarışını başlayıp bitiyor bile biz yürürken.

Tribünler henüz bomboş. Yurtdışından gelenler var az sayıda. Üç beş kelam ederken vakit geçiyor ve saat 12:00'de 125 cc. yarışını başlıyor. Konuyu çok yakından takip etmeyince kim kimdir bilmeden izliyoruz yarışını, sadece renklerine bakarak motorların. Her turda öndeki motosikletin rengi değişiyor fakat ilk altı motor hiç değişmiyor. İki tane

turuncu, bir iki tane mavi, sarı ve yeşil... Bir bakıyoruz sarı önde bir bakıyoruz yeşil. Keyifliydi...

Şimdi sırada 250 cc. yarışını var. Bunlar daha güçlü motorlar ve makinaları 2 zamanlı olduğu için çok seriler, o yüzden de GP motorlarına yakın performansları var. Çünkü sıralama turlarında dikkat ettim, GP motorlarının tur zamanı 1:51 gibiyken 250 cc. motorların tur zamanları 1:56 gibi. Fakat 250 cc. de o derece heyecan göremedik. Ama olsun, bizim gibi motorla yatıp motorla kalkan insanlar için scooter yarışını bile olsa keyifli olur, yeter ki iki tekerlekli olsun.

Saatler 15:00'ü gösterirken start-finiş düzlığında muhteşem bir hazırlık var.

Yarış takımları, hakemler, izleyiciler... Ve en önemlisi makinalar. Onların yarışına hazırlığı bizden çok farklı değil aslında. Bizde heyecanla nabız nasıl yükseliyorsa onlarda da devir yükseliyor. Çoğumuzun motosikletinin redline'a yaklaştığı devirleri o makinalar neredeyse rölantide çeviriyorlar. Hele bir de son 5 sn. tabelası gösterildiğinde onca motosikletin 1000 cc. makinalarından çıkan sesi düşünabiliyor musunuz? İnsan sanki motosikletin üzerinde kendi varmışçasına heyecanlanıyor, yerinde duramıyor. Hele o ilk viraj, herkesin en önde girmek istediği o ilk viraja girmek için verilen o mücadele. İşte o an TV'de izlenmez, orada olmak, o curcunayı, 5 tane kırmızı ışığın aynı anda söndüğü o anı yerinde izlemek gerek.



Yarışı pistte izlemenin bir de kötü yanı var elbet. Yarışı yaklaşık 2 dakikalık heyecan sıçramaları şeklinde takip edebiliyorsun. Uzaktan gelirlerken görüyorsun, virajı dönüşlerini ve sonra da tekrar düzlükte gözden kayboluşlarını 2 dakika arayla tam 22 defa seyrediyorsun. O arada pistin öteki virajlarında neler olup bitmiş, kim kimi geçmiş, geçmeye çalışmış da geçememiş mi, kim kime çarpmış, pistten çıkmış da düşmeden tekrar yarışa geri mi dönmüş, çok kötü mü düşmüş bunların hepsi belirsizdi bizim için. Tam karşımızda dev ekranda yarışın en mükemmel profesyonel görüntüleri sürekli karşımızda, ama o da bir yere kadar tatmin ediyor.

Aslına bakarsanız bizim bulunduğumuz

8 numaralı tribün sanırım yanıltıcı veriler içeriyor. Şöyle ki; teorik olarak burası en mükemmel yerlerden biri gibi görünüyor. Neden dersenez, bir kere start finiş düzlüğünden sonra pistin en hızlı arka düzlüğünün sonunu görüyorsunuz. Yani tüm motorlar muazzam bir hızla önümüzdeki viraja doğru geliyorlar, biliyorsunuz özellikle motosiklet pist yarışlarında geçişler ancak virajlarda oluyor, bu yüzden o düzlüğün sonunda viraja önce girmek çok önemli, üstelik bu viraj bir tane de değil, şıgan diye tabir edilen ard arda virajlardan oluşuyor. Bizim önümüzde 3 tane vardı, sol, sağ ve tekrar sol ve yeniden start finiş düzlüğü. Yani olur ya son turun son kilometrelerinde kafa kafaya bir mücadele olursa damalı bayrağı göğüsleme kavgasının son kozlarının

paylaşılacağı yer burası. Sonucu söyleyeyim mi? Ne 125 cc.'de, ne 250'de ne de GP'de bir motor bir motoru geçmedi önümüzde biliyor musunuz? Ne düşen oldu ne çarpışan. Ufak tefek bir iki numara vardı ama burada anlatmaya bile değmez. Hele Rossi, yarışı baştan sona lider pozisyonda götürün rakibine yaklaştı bile, tam tersine uzaklaştı git gide. Yarışı 3. sırada götürün Honda pilotu da Rossi'yi zorlayamayınca bize de keyifsiz bir yarış izlemek nasip oldu maalesef. Olsun. Hiçbir şey olmadıysa kulağımızın pası gitti, yüzlerce motorsever bir araya geldik, soranlara verecek cevabımız var hiç olmazsa. Ne yani, gitmeseydik de evde TV'de mi izleseydik. Olacak iş değil....

Moto GP'de kupa Melandri'nin

MotoGP'de, İstanbul Park Pisti'nde yapılan sezonun 16. yarışını, Movistar Honda MotoGP takımından İtalyan Marco Melandri kazandı.



22 tur üzerinden yapılan yarışta Marco Melandri, 41.44.139'luk derecesiyle birinci olurken, Gauloises Yamaha takımının Dünya Şampiyonu sürücüsü İtalyan Valentino Rossi 41.45.652'lik derecesiyle ikinciliği, Repsol Honda takımından ABD'li Nicky Hayden ise 41.51.012 ile üçüncülüğü aldı. Melandri'nin kupasını Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Mehmet Ali Şahin verdi.

İstanbul trafiğinden pist trafiğine Yarış öncesi Honda tarafından bir araya getirilen pilotlar arasında yer alan Melandri, şehre yeni geldiği halde trafiğinden şaşkınlık duyduğunu hatta otele gelirken bir ara kaybolup, kara kara hafta sonu yarış parkuruna nasıl ulaşacağını düşündüğünü itiraf etmişti. Pist ile ilgili yorumu da F1 yarışları için tasarlanmış pistin motosiklet için oldukça geniş kaldığı yönündeydi. Bu durumun pistte özellikle virajlarda rakiplerin birbirlerini geçmelerini kolaylaştıracağını ve yarışçıların daha fazla risk almalarını sağlayacağı için heyecanı arttıracığını söylemişti. İstanbul trafiğinden hoşlanmamıştı Melandri ama pistteki trafiği heyecanla bekliyordu.

Yarış sonunda Marco Melandri, İstanbul'un kendisi için çok özel olduğunu söyledi. Bunun nedeni şehrin güzelliği ya da yaşadığı tatlı anılar değil, kariyerinin ilk şampiyonluğunu İstanbul'da elde etmesi kuşkusuz. Gelecek sezonda, Rossi'nin Formula'ya geçmesinin ardından, yaşanacak kıran kırana mücadelenin en büyük favorilerinden biri olarak yarışacak.

Yarış öncesi yapılan sohbette yarış için hedefinin ikincilik olduğunu ve bu konuda başka bir Honda kullanan yarışçı ile, Hayden ile sıkı bir rekabet içinde olduklarını belirtmişti. Yarışın sonunda bu rekabetin onu hırslı ve formda tuttuğunu, ikinciliği paylaştıkları için devamlı daha iyi olmaya çalıştığını söyledi. Yarışın sonunda, sene başında kendi kendine koyduğu sezon içi alkol almama yasağını delmeye karar veren Melandri, İstanbul'da yapılan ilk Moto GP'de ilk şampiyonluğunu kazanmasının kutlanmaya değer bir olay olduğunu söyledi.

Moto GP nasıl gelip geçti?

İstanbul, ilk kez dünyanın en hızlı motosikletçilerini ağırladı. Bu pilotların her biri dünya çapında birer yıldız. Moto GP'de ilk üç dereceyi paylaşan pilotlardan birinciliği kazanan Marco Melandri ile üçüncülüğü kazanan Nicky Hayden Honda motosiklet kullanıyor. Dünya şampiyonluğunu kazanan Valentino Rossi ise Yamaha motosikleti ile İstanbul Park'ta ikincilik kürsüsüne çıktı. Yarışları 80 binden fazla insan izledi. Bunun 20 binden fazlası yurtdışından bu yarışları izlemek için geldi. Zira Moto GP organizasyonunda 20 bin bilet kombine satılıyor. Bu biletleri alanlar, yıl içinde 17 ülkede yapılan yarışları izlemek için bu ülkelere gidiyorlar. Havanın da güzel olması, Moto Gp yarışlarının hem yarışçılar hem de izleyiciler için şenlik havasında geçmesini sağladı.

Dünyanın en değerli motosikletleri Moto GP'de...

Moto GP'de dünyanın en değerli motosikletleri yarışıyor. Gündelik yaşamda kullanılan Honda CBR 1000 RR modelinin piyasa fiyatı 14.000-15.000 Dolar civarında. Aynı modelin Moto GP için geliştirilen motosikletlerinin değeri ise ortalama 1,2

milyon dolar.. Formula'da yarışan arabaların değerleri de ortalama 2 milyon dolar... Her takım kendi motosikletini özel olarak geliştiriyor. Motosikletlerde uzay teknolojisi kullanılıyor. Uzay mekiğindeki özel alaşımlar ve titanyumdan üretilen malzemeler yarış motosikletlerinde kullanılıyor. Moto GP İstanbul'da toplam 21 motosiklet yarışıyor; yarışan motosikletlerin toplam değeri ise 25 milyon Dolar'ın üzerinde...

Her motosikletin Formula'daki gibi en iyi isimlerden oluşan takımları var. Bu takımlardan sadece birinin yıllık bütçesi ise ortalama 70 milyon Dolar civarında... Fenerbahçe'nin bu yılki transfer bütçesinin yaklaşık 40 milyon Dolar olduğunu düşünürsek Moto GP'de yarışan pilotların iki teker üzerinde nasıl bir değeri yönettikleri daha iyi anlaşılır.

Yılda 17 Grand Prix'de yarışan takımlar için yarışlara hazırlık, her yarışa katılım başlıbaşına bir lojistik operasyon. Bu haliyle Moto GP'de yarışan takımların bütçelerinin toplamı da 1.5 milyar dolara yaklaşıyor.

1949'dan bu yana Moto GP'de kazanan motosikletler

1949'dan beri yapılan Moto GP yarışlarında 1949'dan beri kazanılan yarış sayısının motosiklet üreticilerine göre dağılımında lider Honda:

1949'dan beri kazanılan yarış sayısı	
Üretici	
Honda	196
Yamaha	140
MV Agusta	139
Suzuki	89
Gilera	35
Norton	21
AJS	1
Moto Guzzi	1
Matchless	1
Cagiva	1
Ducati	1
Kawasaki	1
Jawa	1
Linto	1
Konig	1
San Venero	1

Ziyaretiniz bize onur verir...



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

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

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



ACİL SERVİS
0542 433 53 63



KURTARICI
0536 639 00 92



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

SONKAR®



Dünya'nın 2. Büyük Valla Kanyonu

Caner Uysal

Valla Kanyonu bizi

Valla kanyonunu geçme fikri 2004 yazında ortaya çıkmıştı.

O sene tatilde tırmanış için Doğu Karadeniz'e gitmiş fakat bazı nedenlerden dolayı Kaçkar tırmanışımızı tamamlayamamıştık. Aslında bu nedenlerin en belli başlısı Temmuz ayında karşımıza çıkan bir buz duvarı olmuştu. Kaçkarlara tırmanış yapamayacağımız ortaya çıkınca, oturup tatil için ayırmış olduğumuz 10 günlük süreyi nerede geçirelim diye düşünmeye başladık. Karar Kastamonu'ya, Küre dağlarına doğru çıktı. Ben içimden "Ne işimiz var orada, altı üstü bir orman. Ilgaz'a gitseydik bari. En azından hem ormanı var hem de dağları." falan diyordum, ta ki Küre dağlarının o inanılmaz doğasıyla ve kocaman

görmekli duvarlarıyla karşımıza çıkan Valla kanyonu ile karşılaşmaya kadar.

Valla kanyonu'na geldiğimiz sırada saat oldukça geçti. Biz de Valla mahallesinin ilköğretim okulu bahçesine çadırlarımızı kurup geceyi orada geçirdik. Sabah erken kalkıp eşyalarımızı topladık ve hemen yola koyulduk. Kanyonun ilk 300-400 metresi herkesin geçebileceği kadar basitti. Kanyonun yapısı inanılmazdı ve bu basit kısmı geçip, işlerin zorlaştığı bölümlere geldiğimizde kanyondan çok keyif almaya başlamıştık. Sonrasında manzara giderek güzelleşmeye ve kanyon da yanında kanyon malzemeleri olmayan bir ekip için giderek zorlaşmaya başladı. Öğlene, doğru Kaçkar

tırmanışı diye yola koyulup, yanında sadece dağ malzemeleri olarak Türkiye'nin en zor kanyonlarından birini geçmenin olanaksız olduğunu kavradık hep beraber.

Kanyonun içinde yaklaşık 1.5 – 2 km ilerledikten sonra artık geri dönüş vaktinin geldiğini anladık. Ama bu, kanyonun aklımızdan silip attığımız anlamına gelmiyordu tabii. Daha dönüş yolunda, gelecek sene kanyona yapacağımız yolculukta kullanacağımız malzemeleri pay etmeye, adil malzeme dağılımı için kaç kişi olmamız gerektiğini hesaplamaya başlamıştık.

2005 yazında ne yazık ki gereken 4 kişi yerine



bekler.. Vallahi!

3 kişilik bir ekip olarak kanyonu fethetmeye kalkıştık. Planımıza göre, Ağustos ayının son haftası kanyona girecek ve sorun çıkmazsa dört günün sonunda kanyonun öbür ucu olan Cide'den çıkacaktık.

Ömer (Ömer Tümay) ile beraber Mountrain'de işlerimizin hepsini tamamlamış ve kendimize 10 günlük bir tatil vermiştik. Murat (Murat Hacı Saffet) sırf bu keşif için Bodrum tatilini kesip İstanbul'a dönmüştü. Ancak son anda Turgut Barış işlerinin yoğunluğu nedeniyle kendine boşluk yaratamayınca 4 kişilik malzemeyi taşımak zorunda kalacak 3 kişilik bir ekip olarak yola koyulmak zorunda kaldık.

27 Ağustos akşam üstü Kastamonu'da Murat ve Ömer'le buluştuk ve doğru izin almak

için Pınarbaşı jandarma karakoluna gittik. O sırada bilmiyorduk ama, karakol komutanıyla görüşmek ve gerekli izinleri almak ertesi gün akşamı bulacaktı. Zaman kaybetmekten dolayı biraz demoralize bir şekilde bir sonraki sabah erkenden yola çıktık. Geçen sene Valla mahallesinden girdiğimiz kanyona bu sene Tor mahallesinden girmeyi kararlaştırmıştık. Tor mahallesi suya daha yakın olduğu için eksik olan bir ekip üyemizin işini, suyun kendisine yaptırmayı ve eşyalarımızı su üzerinde taşımayı hedeflemiştik.

Kanyona girince kendimi inanılmaz mutlu ve huzurlu hissettim. Harika bir doğal yapının içindeydik. 4-5 metre genişliğinde bir derenin içinde yürüyorduk ve her taraf yemyeşil

ağaçlarla kaplıydı. Kişi başına düşen iki çanta yüküne hiç aldırmadan uzun bir süre çarşaf gibi olan bir derenin içinde yürüdük. Bu arada yükün geri kalanını yanımıza aldığımız şambriyel lastiği sayesinde derenin içinde taşıyorduk. Derken beklemediğimiz kadar çabuk kayalık yerlere geldik. Buralarda su şiddetleniyor ve sambriyeli çok fazla savuruyordu. Şambriyel birkaç kez ters dönünce işimizin hiç de tahmin ettiğimiz kadar kolay olmadığını anlamaya başladık. Bir süre sonra sambriyelle yollarımızı ayırmak zorunda kaldık. Taşımak zorunda kalacağımız yük göz önüne alındığında oldukça acı bir ayrılık oldu.

Artık kanyonun zorluklarını yaşamaya



başlamıştık. Dar kanyonda hızla akan suların içinden geçmeye başlamıştık. Sel sularının getirdiği kütükler de suyun içinde bize yer yer sorun çıkartıyordu. En büyük korkumuz su geçirmez olan malzemelerimize zarar gelmesiydi. Bu arada saat de artık iyice geç olmaya başlamıştı ve hava yavaş yavaş kararıyordu. Sonunda uygun bir yer bulup akşamı orada geçirmeye karar verdik. Kamp yapacağımız alana karar verdiğimizde hemen eşyalarımızı kontrol edip hızlı bir şekilde çadırımızı kurduk. Ufak bir sorunun dışında kamp yeri mükemmeldi. "Ufak bir sorun" ise yattığımız yerde ikamet eden yaklaşık 1.5 metre uzunluğunda yeşil bir yılanı. Yılanla fazla muhatap olmadan gece kendimize güzel bir kamp ziyafeti hazırladık, sonra yatıp uyuduk. Nedense sabaha kadar rahatsız bir uyku ile uyanıklık arasında gidip geldim ve rüyalarımda yeşil ejderhalarla boğuştum.

Sabahın ilk ışıklarıyla uyanıp balık adam elbiselerimizi giyip yola koyulduk. Hava harikaydı. Bir süre sonra şambriyelimizin de yokluğunda eşyaların hepsini taşıyamayacağımız belli oldu. Biz de yükün bir kısmını kanyon içinde belirgin olan bir yere gizleyip devam etmeye karar verdik. Aslında yük dediğimiz şeyin her gramına gereksinimimiz olduğunu düşünürseniz zor bir karardı bu. Dört kişi planlayıp üç kişi yola çıkmanın ceremesini çekiyorduk.

Bu arada kanyon bize gerçek yüzünü yaşatmaya başlamıştı. Duvarlar yükseldi ve dikleşti. Sular yükseldi ve sert bir şekilde akmaya başladı. Hemen fotoğraf makinemi sağlam bir yere kaldırmam gerektiğini hatırlayıp çantamın en güvenilir yerine yerleştirdim. Yola devam ederken bir yandan da dönüşte buraları aşmak

için stratejilerimizi planlıyor ve belli başlı yerlere ellerimizdeki ipleri bırakıyorduk. Bu inanılmaz güzel kanyonda sular iyice derinleşince artık yürümekten vazgeçip yüzmeye başladık. Derken ilerde sudan çok kayalıklardan oluşmuş bölümler görmeye başladık, kayalara yaklaştıkça suyun sesi de şiddetleniyordu. İlerde ciddi bir sifonun bizi beklemekte olduğundan kuşkulananmaya başladık ve bulduğumuz ilk noktada karaya çıktık. Biraz yürüdükten sonra, suyun dev kayaların üzerinden aşağı aktığını ve bir noktadan sonra gözden kaybolduğunu gördük. Suyun sesi güçlü ve ürkütücü bir şekilde duyuluyor ve bizi kara kara düşündürüyordu. Karar anıydı. Devam mı edecektik yoksa malzememizi gözden geçirip geri mi dönecektik.



Kısa bir konuşmadan sonra arkada bıraktığımız ip ve diğer malzemeler olmadan bu işi gerçekleştiremeyeceğimiz konusunda ortak bir karar almıştık. Şimdi geri dönüş zamanıydı ve akıntıya karşı ilerlememiz gerekiyordu. Oldukça buruk bir şekilde indiğimiz o kayaların üzerine yeniden tırmandık. Tam o sıra gördüğümüz üzüm büyüklüğünde böğürtlenler biraz keyfimizi yerine getirdi. Kendimize harika bir böğürtlen ziyafeti çektikten sonra hayatın karşımıza çıkardığı sorunlara biraz daha hoşgörü ile bakacak duruma gelmiştik.

Geride bıraktığımız ipe ulaştığımızda su artık bizi az da olsa yormaya başlamıştı. Akıntıya karşı oraya ulaşmamız çok zordu. İyi ki o ipi oraya bırakmışız diye düşündük, yoksa oldukça yorulacak, belki de tırmanmak zorunda kalacaktık.

Dönüş yolunda yavaş yavaş yürürken etrafımıza daha dikkatli bakmaya başladık. Sabah, sadece suya ve duvarlara konsantre olmuş bir şekilde geçmiştik buralardan ve suyun kayalarda oluşturduğu o ilginç şekillere hiç dikkat edememiştik. Eşyaları bıraktığımız yere yaklaştığımızda iki kişinin orada olduğunu fark ettik. Senelik izinlerini almış ve merak edip kanyondan içeri yürümüş iki orman mühendisiydiler. Geceyi geçirmek için yer aramaya başlamıştı. Sonunda 45 dakikalık bir yürüyüşten sonra kanyondan çıktık. Valla mahallesinin yakınlarında çadırlarımızı kurup onca yorgunluğun üzerine belki de son zamanların en iyi uykusunu uyuduk.

Sabah kalktığımızda aracı bıraktığımız yerden almak için Ömer erkenden kalkıp yola koyuldu, biz de Murat'la kampı ve

eşyaları toparlayıp yolun yanına taşıdık. Ömer geldiğinde, oranın yerel rehberi olan ve bölgeyi iyi bilen Kör Ali ile (namı diğer Küre dağları şerifi Kör Ali) tanıştığını anlattı ve Kör Ali'nin bizi de evinde beklediğini söyledi. Küre dağlarında yerel rehber unvanıyla dolaşan ve yöre hakkında geniş bilgisi olan Ali ile güzel bir sohbetin ardından geri dönüş yoluna koyulduk.

Planladığımız şeyleri tam olarak tamamlamadığımızı bildiğinizde daha da kamçılanıyorsunuz ve niye ilk ben olmayayım diye düşünüyorsunuz. Bizim de gelecek yılki amacımız belli: Umarım bir dahaki sefere Valla kanyonunu bir baştan bir başa geçebiliriz.



Vücutunun Pilotu olmak

Serbest Düşüş Sanatı

Saatte 200 km hızla hareket ettiğinde anlarsın, hayatta ne kadar yavaş olduğunu. Ve eğer gerçekten hızlı olmak istiyorsan, ARACI TERKETMELİSİN !

Volkan Şekerci
volkansekerci@4x4freelife.com



Skydiving (serbest paraşütçülük), rüzgarın en hızlı olduğu, gökyüzü kurallarının ve mantığının bütünüyle içinde yer alan ve tüm bunların yanı sıra uçabildiğiniz sporlar sıralamasında ilk sırada. Çünkü bu sınıfa girecek başka faaliyet yok, yapılan ya da yapılmakta olan! Dünyanın en sıra dışı ve hızlı sporunun, “serbest düşüş sanatı”nın mantığını anlamak için, teoriyle pratiğin rüzgarda dansını anlamakta yarar var.

Uçaktan çıkış anıyla, paraşütü açma arasında geçen kısım, temel olarak serbest paraşütçülüğün asıl oyun alanıdır. Yani, SERBEST DÜŞÜŞ zamanı. Bütün olup bitenler bu anda yaşanır ve sanılanın aksine paraşüt, sadece ve sadece yere inmek için kullanılan bir alettir.

Serbest düşüş, dünya üzerinde bir araç/ yardımcı ekipman kullanmadan, sadece kendi vücut ağırlığınızla ulaşabileceğiniz en yüksek hızı vaat eder. 200 km hızla düşmek,

yerden bakıldığında sadece yerçekiminin rutin bir etkileşimidir. Ama düşen grubun içinde olmak, uçmak mantığını bilmek demektir ve cenneti vaat eder aynı zamanda.

“Uçak kullanmak uçmaksa, kürek çekmek yüzmektir... Gerçekten uçmak istiyorsan aracı terk et !”

Yer çekimi, insan vücudunu 1G'lik çekim kuvvetiyle yere çekmekte ve böylece uçup gitmemizi engellemektedir. Hiçbir varlık G kuvvetinden (anlık istisnalar dışında) kurtulamaz. Fizik kuralları her ne şekilde olursa olsun, ayakları yere basan bir cismin bu kuvvetle birlikte hareket edeceğini söyler. İşte gökyüzü sporcularının aşmaya çalıştıkları ana prensip de budur. Kuralın sahibi olan Tanrı, bize bir ayrıcalık yapmış ve zihnimizde, çeşitli görselleri uygulamaya koyarak bu kuralı aşabilme olanağı sunmuştur. Serbest düşüş esnasında 1 G'lik kural ortadan kalkar. Yeryüzüne bağımlı yaşayan organlar, beyin

ve dolayısıyla bütün vücut, sıfır yerçekimini yaşar. Tabii adrenalini de...

Serbest düşüşteki mantık basittir: Sadece Vücudunu uçur !

Richard Bach'ın Martı kitabında (havacıların kutsal kitabı gibidir) uçuş konusunda kendisini geliştirmek isteyen Jonathan Livingston'a, yaşlı martı Chiang şöyle diyor: “Uçmak için inanca ihtiyacın yok, sadece uçmayı anlamak yeterli!” Gerçek anlamda vücut uçuşu olarak adlandırdığımız serbest düşüşte, eğitim aşamaları ilerleyip atlayış tecrübesi arttıkça, bir dönüş veya hareketi, sadece yapmak isteyerek gerçekleştirmeye başlar insan. Öncesinde bir dönüş için gerekli kumandaları tek tek veya eş güdümlü, ama hatırlayarak yapan vücut, ilerleyen aşamalarda sadece gitmek istediği yeri ve düzlemi düşünür; hareket kontrol dışında, kendiliğinden gelir. Yani uçmayı anlamak, rüzgarı tanımakla



eşdeğerdir. Serbest düşüşün bir sanat olduğunu iddia etmek, hiç de yanlış bir tespit olmaz. Vücudun bütün yetilerinin maksimum ve eşgüdümlü çalışması prensibini (işin içinde duygular da var) notalarla uygularsanız müzik, boyayla uygularsanız resim denirdi adına.

Bir paraşütçüyü doğru düşüş pozisyonunda tutan, yerçekiminin asıl prensip olduğu denge merkezi değil, hava fileleri (rüzgar geçiş formasyonu) ve vücudun bu hava filelerini yönlendirmesidir. Bir paraşütçü çeşitli düşüş kombinasyonlarında geçişlerle (sitfly, stand up, head down) atlayışını sürdürür. Denge noktası, hava geçişini kontrol ettiği yerdir. İşin asıl zor kısmı, farklı kombinasyonlardaki düşüş pozisyonlarını devamlı olarak bir dengede tutmaktır.

Her farklı serbest düşüş pozisyonunun ortalama bir vücut kombinasyonu (duruşu) vardır. Ama bu her zaman farklılık gösterir. Her düşüş pozisyonunun belirli ve net bir vücut pozisyonu olsa da, bunun uygulanması o kadar da kolay bir iş değildir. Hava filelerini kontrol etmek, düzenli ve devamlılığı olan bir olaydır. Örneğin uçaktan çıkış esnasındaki pozisyon herhangi bir düzensizlik içinde de olsa, bunu düzenli ve dengeli bir pozisyona çevirmek 1 saniyelik bir zaman dilimini kapsar. Sonrasında atlayışa hangi düşüş pozisyonunda devam edeceği, paraşütçünün zevk + istek ve amacına ait önermelerdir.

Belirtmekte yarar var, her cismin aynı potansiyel enerjiye sahip olma durumu şaka değildir. (Tanrı kuralı N#2) Gerçekten de her cisim aynı anda bırakıldığında aynı anda yere düşer. Ama bir tüyle, bir taşın aynı anda yere düşmeişinin nedeni de hava direncidir. Birisinin yüzeyi ve rüzgarı tutan açık alanı daha fazladır. Bu da daha yavaş bir düşüş etkisi yaratır. Aynı prensip, aynı kiloya sahip olmayan ama birbirlerini tutmadan



Uçak çıkış anı eğlencelidir...



(no-contact) karşılıklı düşen paraşütçüler için de geçerlidir. Ama paraşütçülerin aynı seviyede düşmeleri, birbirleriyle göz kontağı (eye-contact) ve seviye kontrolüyle birlikte, vücut satırlarının (pozisyonun genişliği veya küçüklüğü) kontrolüyle mümkün olur. Kural basittir: Vücut alanını küçültmek hızlı, büyütme yavaş düşüş sağlar. Böylece sonuncu olarak uçaktan çıkan bir paraşütçü, ilk çıkan paraşütçüyü dalışla yakalayabilir. Tabii bu da zor bir olay. Özellikle uçağın ortalama 150 km/h bir süratle gittiğini ve paraşütçülerin çıkış aralıklarının da bu gidış mesafesinde, artı zaman/mesafe olarak geri döndüğünü hatırlarsak...

Serbest düşüş oyuncağı: Vertical Wind Tunnel

Dünya üzerinde serbest düşüş tekniğini daha etkili bir biçimde geliştirmek isteyenlerin yeni oyuncağıysa "Dikey Rüzgar Tüneli" yani

Vertical Wind Tunnel! Aynı zamanda Freefall BodyFlight Simulator olarak da sınıflandırılan bu olay, türbin motorlar aracılığıyla yerden dikey olarak verilen hızlandırılmış rüzgar (düşüş hızına yakın bir hava akımı sağlanıyor: 200 km/h) sayesinde paraşütçülere yerde de serbest düşüş (freefall) çalışma imkanı veriyor. Bunun iki temel yararı var. Birincisi riski yok. İkincisiyse, aralık vermeden yıllar içine sığacak bir düşüş tecrübesini düzenli bir çalışmayla günler süren bir çalışmayla yakalamak mümkün. Yarım saatlik bir rüzgar tüneli çalışması, ortalama olarak 100 atlayışa denk geliyor. Oldukça verimli sonuçları olan bu çalışmanın uygulanabilmesi için gerekli olan tek şey zaman. Paraşütçü olsun olmasın, bodyflight eğitim turları bile organize ediliyor artık. Bu da işin ticari boyutu...

Vücut uçuşu mantığı...

Vücut uçuşu, vücudun bütün organlarının (mental ve fiziksel) uyum içinde çalışmasıyla eğlenceli hale gelebilir.

"Ben aslında pilot olmayı çok istiyordum" şeklindeki cümleme, Beslan'ın* verdiği cevap sonrası, bütün perspektifim değişmişti 2001 yılında. "Bir araç kullanmana gerek yok, sen zaten vücudunun pilotusun!" Geçmiş zamanda pilot olmayı çok isteyen bir bireyken, paraşütçülük sonrasında bu tutkudan (!) tamamen uzaklaşmanın açıklaması da bu şekildedir.

Çocukluğumdan beri rüyalarımda "Süpermen gibi uçarak, hoşlandığım kızları kurtarıp, onların gözüne girme" hayalimin, skydiving'le gerçek olduğuna inanıyorum. "Göze girme" kısmı hariç. Bu mevzuyu halen çözemedim.

Gökyüzünde herhangi bir aracı kullanarak da "uçmak" mantığını anlayabilirsiniz. Örnek olarak planörle gerçek süzülüşü hissedebilir, yamaçparaşütüyle rüzgara birebir temas edebilir, deltakanatla akrobasi yapabilirsiniz. Ama asla rüzgarın içinde dans edemezsiniz. İşte bunu mümkün kılan tek şey de Skydiving'dir. Yani Vücut uçuşu...

"Cennet bir yer, bir mekan, bir zaman dilimi değildir. Cennet öğrenmektir, mükemmelliktir. En iyi hıza ulaştığın an, cennete de ulaşmış olacaksın. Ve bu, saatte bin mil, bir milyon mil ya da ışık hızıyla uçmak anlamına gelmiyor. Çünkü rakamlar sınırları belirler; iyinin, mükemmelin sınırları yoktur. Mükemmel hıza ulaşmak, orada (cennette) olmak demektir." **

Cennetin, dünya normlarındaki sahteliğin bir parçası olmadığını, bir amacın peşinden gitmenin de ona ulaşmaktaki esas YOL olduğunun bilicisiyle, rüzgarda dans etmeye devam... Sağ omzumdaki meleği hatırlayarak.

* Beslan Babaoğlu, Paraşüt Öğretmeni, THK
** Martı, Richard Bach

BASECAMP

“Başlangıç Noktası”



Bırakın motorunuz
nefes alsın!

Motor hava emme sistemlerindeki yenilikler

Derleyen: Volkan Akkoç

Günümüzün araba motorları, çok yakın tarihlere kadar hayal gibi görünen bir şeyi gerçekleştiriyorlar. Şaşırtıcı bir güç üretirken, yine eskilerin sadece rüyalarında görebilecekleri yakıt ekonomisi ve düşük emisyon oranlarına ulaşmayı da başarıyorlar. Günümüzün 6 silindir motorları bir kaç sene öncesinin V8'lerinden daha güçlü, hatta yeni jenerasyon 4 silindir motorlar bile eski jenerasyon V8'lere yaklaşıyorlar. Peki bu motorlar, boyutlarına oranla bu derece yüksek güçleri nasıl üretiyorlar? Cevap basit: Nefes alıyorlar.

Motora ne kadar çok hava ve yakıt karışımı gönderirsek o kadar fazla güç elde ederiz. Yakıt ilave etmek basit, bunu sağlamak için sadece yakıt enjektörlerini daha uzun süre açık tutmak yeterli. Komplike olan hava'nın motora sokulması. Tabii ki içeri daha çok hava girişi sağlamak için supercharger ya da turbo-charger sistemlerini kullanabiliriz. Fakat bu tarz bir çözüm, motorun daha karmaşık ve daha ağır olmasına ve üzerine fazla yük binmesine yol açacaktır. Ancak motorların nefes almasını sağlayacak başka sistemler de mevcut ve yeni nesil araçlarda kullanılıyor.

Önce emme sistemini ele alalım. Yeni araçlarda hava filtresi yuvaları daha büyük, hatta bazılarında neredeyse motor kadar. Bu büyük hacim hem hava akışındaki kısıtlamaları azaltmakta hem de emiş havasının daha sessiz akmasını sağlamaktadır. Emilen havanın soğutulması da bu konuda faydalı olabilmektedir. Giriş havası sıcaklığının her 10 derece azalması,

motordan aldığımız gücün yaklaşık olarak %1 oranında artması anlamına gelir. Bu bedava beygir gücünü elde ederken dikkat edilmesi gereken nokta, hava girişlerinin filtrenin içine su, kar veya çamur girmesine engel olacak tasarımda olmasıdır. Yarış araçlarında gördüğümüz geniş şapka biçimli hava girişlerinin rahatlıkla kullanılması sizi aldatmasın. Bu araçlar yağmur, çamurla pek karşılaşmayıp genellikle kuru havalarda yarıştıkları için bu geniş hava giriş tasarımı sorun çıkartmaz. Ancak binek araçlarındaki tasarımlarda tabii ki her şart altında kullanılabilme şartı aranmaktadır.

Bir diğer değişiklik plastik malzemenin yol açtığı farklı tasarım olanaklarıdır. Plastik emme manifoldları mühendislere motora daha fazla hava sokulabilmesi için uzun manifold kanalları tasarlanması konusunda imkan sağlamaktadır. Hareket eden havanın bir ataleti vardır. Bu şekildeki bir tasarım, piston sıkıştırma stroğunda yukarı doğru çıkarken bile motor içine daha fazla hava

sokulması için havanın ataletinden bir "çekiç" etkisi yaratılmasını olanaklı hale getirmektedir. Bu çalışma prensibi yarışçılar tarafından onlarca yıldır kullanılmaktadır zaten. Fakat şimdilerde plastik malzemeler, alçak kaputlu yolcu araçları altına da yerleştirilebilecek uzun manifold kanallarının üretilebilmesine olanak sağlamaktadır. Plastik'in bir diğer faydası da, metal kadar fazla ısı iletmediği için, emme havasının daha uzun süre soğuk kalmasını sağlamasıdır.

Egzoz gazlarının motorun dışına atılması da havanın emilmesi kadar önemli bir konudur. Eğer egzoz gazları dışarı atılırken engellerle karşılaşarsa temiz hava silindirin içine giremez. Katalitik konvertörlerin yapısındaki gelişmeler, emisyonu azaltıp egzoz gazlarının akışını kolaylaştırmaktadır. Katalizör malzemesini konvertörün içinde tutmayı sağlayan bal peteği yapısındaki seramiğin, her bir inç karelik yüzeyinde yaklaşık 900 delik bulunabilmektedir. Günümüzde kullanılan katalitik konvertörlerde seramiğin



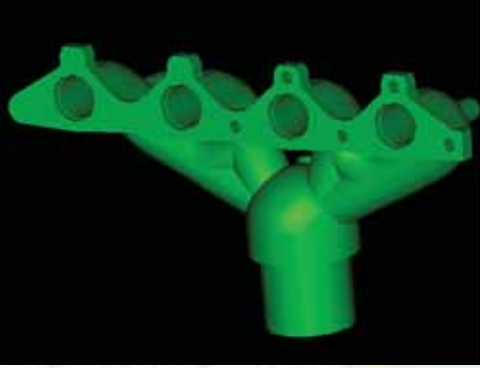
Volvo Büyük Filtre



Hava Akım



1968_Mclaren Egzoz Manifold



Manifold



Super 20 w Manifold



Supra Manifold



Ram Hava Alığı



Lotus Hava Alığı



Porsche-911-Turbo-Air Hava Alığı

yapısı ve deliklerin küçüklüğü sayesinde neredeyse hiç egzoz geri tepmesi oluşmaz. Yeni araçlarda egzoz boruları, çok az kıvrıma sahip olacak şekilde özenle tasarlandığı ve susturucular da egzoz gazlarının yeterli derecede genişmesine olanak sağladığı için, sistem akışı kolaylaştırırken gürültünün de azalmasını sağlar.

Motorların mekanik tasarımı da hava girişini arttıracak şekilde yapılmaktadır artık. Motorların çoğu silindir başına üç veya dört valfe sahiptir. Bu valfler, silindir başına iki valfe sahip olan motorlarından daha küçük olmalarına rağmen, toplamda daha fazla hava girişi sağlarlar. Çünkü çok büyük valfler, silindir cidarına çok yakın olan bölgelerde hava girişini kısıtlayıcı bir etki yaparlar. Daha ufak boyutta ve daha fazla valf kullanmak hava sürtünmesini azaltmaktadır. Küçük valfler ayrıca daha hafiftir ve valf bindirmesi olmayacağı için motordaki maksimum devir sınırı yükselir. Daha yüksek

devir, aynı zaman dilimi içinde daha fazla güç elde edilebilmesi demektir.

Günümüzde kullanılan motorların büyük bir çoğunluğu, kam milinin dönel hareketini valfleri açıp kapatmak için gerekli olan doğrusal harekete dönüştürürken makaralı kaldırma sistemleri veya kremayer sistemler kullanılmaktadır. Makaralar, kayma usulü ile çalışan parçalara oranla daha az sürtünmeye sahiptir, bu sayede hem yakıt ekonomisi artmakta hem de güç artmaktadır. Ayrıca makaralar daha keskin kam mili dizaynlarına müsaade etmekte ve böylece kam loblarının daha sivri olmasına olanak sağlamaktadır. Bu sayede valfler daha hızlı açılıp kapanabilmektedir. Bir emme veya egzoz valfinin daha uzun süre açık kalması, daha fazla emme havası veya egzoz gazı transferini mümkün hale getirmekte ve gücü arttırmaktadır.

Yarışlara hazırlanan bir Olimpiyat atleti ilk

iş olarak nefesini ve ciğerlerine giren havayı kontrol etmeyi öğrenir. Motorun da sağlıklı çalışması için havaya ihtiyaç vardır ve tıpkı atletler gibi motorlar da daha verimli bir şekilde nefes alıp vermeyi öğreniyorlar. Doğru nefes teknikleri ile etkileyici bir performansa ulaşırız. Böylece şimdiki son noktaya gelmiş oluruz. Büyük bir aile aracını yolda spor bir sürüş ile hareket ettirmeye yetecek gücü üretirken mükemmel bir yakıt tasarrufu sağlayan ve çevreyi daha az kirleten küçük motorlar.

Bu son nokta motor teknolojinin son noktası değil tabii ki. Birkaç yıl önce şimdiki teknolojiyi sadece hayal ediyorduk, birkaç yıl sonra da bugünkü bazı hayallerimizin gerçek olduğunu göreceğiz ve etkileyici gelişmelere tanık olacağız.

Türkiye'deki ilk "Kullanılmış Motosiklet Pazarı"



Kullanılmış motosiklet satın almak ya da kendi motosikletini satmak isteyen kişiler için farklı bir alternatif oluşturmak isteyen Borusan, Türkiye'nin ilk kullanılmış motosiklet pazarını organize etti. Kullanılmış motosiklet alıcısını ve satıcısını buluşturmayı hedefleyen Borusan Kullanılmış Motosiklet Pazarı'nda motosikletseverler hiçbir ücret, komisyon ve kira ödemedi motosikletlerini sergileyebilecek ve yeni müşteriler bulacak ya da hayallerindeki motosiklete sahip olabilecekler.

İpragaz, Medline ve Promed güçlerini birleştirdi



İpragaz, Medline ve Promed işbirliği ile tüm otogaz tüketicilerine yönelik "Acil Sağlık Hizmeti" üyeliği başlatıyor. Üyelik hakkı, bir yıl boyunca devam edecek olan ve ilk başvuran 4444 kişinin yararlanabileceği bu kampanya, Medline'in acil doktor ve kara ambulans hizmeti, telefonla tıbbi danışmanlık hizmeti ile Promed'in anlaşmalı sağlık kurumlarındaki hizmetlerinden oluşuyor. 31 Ocak 2006 tarihine kadar sürecek kampanyaya dahil olan Türkp petrol istasyonlarından 600 YTL'lik otogaz alan ilk 4444 kişinin yararlanacağı kampanya İpragaz Acil Sağlık Kartına sahip olanların aileleri de Promed'in hizmetlerinden faydalanabiliyor.



HYUNDAI, 2006 yılında Hibrid araçların seri üretimine başlıyor



Yıllık 300 bin adetlik hibrid araç üretimini öngörüyor. Bu arada Hyundai Motor Company, hibrid araçlarla birlikte daha gelişmiş bir teknolojiyle hazırlanan yakıt hücreli araçların gelişimiyle ilgili de çalışmalarını sürdürüyor.

Hyundai, 2006 yılından itibaren Accent ve Sonata modellerinin elektrikli ve benzinli motoru aynı anda kullanan hibrid versiyonlarını seri üretime almaya hazırlanıyor.

Hyundai Motor Company'nin hedefi, ilk etapta daha az rakamlarla hibrid araçlarının seri üretimine başlamak. Bu amaçla, öncelikle Kore pazarının bu araçlara olan ilgisini ölçmek için ilk olarak Accent Hybrid modelleri 2006 yılı içinde satışa sunulacak. Accent Hybrid'lerin gördüğü ilgiye göre Sonata'nın da hibrid motorlu versiyonlarının seri üretimine geçilecek. Hibrid motorlu Sonata'lardan 2007 itibarıyla yılda en az 10 bin adet üretilmesi planlanıyor. Hyundai Motor Company, 2010 yılına kadar

Hyundai Getz Hybrid'de ise özel bir paralel motor yapısı bulunuyor. Araçta, benzinli motor ve şanzıman arasında elektrikli motor yer alıyor. Getz Hybrid'de, gücü tekerleklere ileten iki farklı sistem kullanılıyor: sürekli değişken CVT şanzımana ve üstten çift egzantrikli teknolojiye sahip olan, bildiğimiz içten yanmalı 1.4 litre hacimli Alpha II motor ve 12 kW'lık elektrikli motor. Getz Hybrid'in tüketimi, bildiğimiz içten yanmalı motora sahip olan Getz'e göre yüzde 50 daha az ve 18 km'de sadece 1 litrelik tüketimi bulunuyor. 161 km/s'lik maksimum hıza ulaşan Getz Hybrid, 12.7 saniyede de 0-100 km/s hızlanmasını gerçekleştiriyor.



SUZUKI

Dört dörtlük
2. el suzukiler ve aksesuarları

GRAND OTO 4x4

güvencesiyle



GRAND OTO 4x4

Arman Tünger

Şemsettin Günaltay Cad. No:58
Şenesenevler - Üstbostancı - İSTANBUL
Tel:0216 464 27 81 - 464 27 82
www.suzukigrandoto4x4.com

4xFourART
www.4xfourart.com



Yeni Caravelle, "en şık ve en ekonomik" yolculuğu 100 km'de 4.8 litre yakıt kullanarak tamamladı

Almanya Hannover'den, dünya ekonomik sürüş rekortmeni pilotu Gerhard Plattner ile yola çıkan Yeni Caravelle saatte ortalama 70.1 km. hızla, 7 ülkeyi, sadece 1 kez yakıt ikmali ile geçerek İstanbul'a ulaştı. Hannover-İstanbul arasındaki 2.349 kilometrelik yolculuğu süresince toplamda 35 saatten fazla araç kullanan Plattner, tüm bu mesafeyi 100 km'de 4.8 litre yakıt tüketimi, toplamda 118.7 litre yakıt kullanımı ile başarıyla tamamladı.

Plattner, "en şık ve en ekonomik yolculuğu"-na 26 Eylül Pazartesi günü Yeni Caravelle'in üretildiği Hannover'deki Volkswagen Ticari Araç merkezinden yola çıkarak başladı. Sadece 1 kez yakıt ikmali ile 2429 km mesafe kat ederek son durağı İstanbul'a 29 Eylül Perşembe günü varan Plattner, "Hannover'den İstanbul'a gelene kadar tam 7 ülke geçtik. Peine, Braunschweig, Magdeburg, Bernburg, Halle, Leipzig, Dresden, Zinnwald şehirlerini geçerek Almanya turunu tamamladık. Ardından Prag, Jihlava, Brno, Brunn, Brodske/Grenze ile Çek Cumhuriyeti'nden Slovakya'ya geçtik. Győr, Budapeşte, Kecskemet ve Szeged şehirlerinin ardından Novi Sad, Belgrad, Niş,

Dragoman ile Macaristan ve Sırbistan-Karadağ yolculuğunu da tamamlamış olduk, sonra Edirne'den İstanbul'a girişi yaptık. Coğrafi koşullardan dolayı en zorlu bölüm Sofya ve Plovdiv şehirlerini geçtiğimiz Bulgaristan'dı. Benim için çok güzel bir deneyimdi." dedi.

"En ekonomik sürüş", ADAC tarafından tescillendi

Yeni Caravelle'in deposu, yola çıkış merkezi Hannover'de dolduruldu ve dünyanın en saygın otomotiv otoritelerinden biri olarak kabul edilen ADAC (Alman Otomobil Kulübü) tarafından mühürlendi. Hannover'den yaklaşık 1200 km. sonra araç Macaristan-Szeged'de, bölgenin yerel otomobil kulüplerinin gözetimi altında yakıt aldı. Yakıt ikmalinden sonra tekrar mühürlenen araç, 2429 km. yol kat ederek İstanbul'a geldi.

İstanbul'da ADAC (Alman Otomobil Kulübü) yetkilisi tarafından aracın mührü açılarak, Hannover-İstanbul arası ortalama yakıt harcaması ile hızı hesaplandı ve "en ekonomik sürüş" rekoru tescillendi.

TOTAL, "Yazar Kasa" Uygulaması



TOTAL, Maliye Bakanlığı tarafından akaryakıt satışlarını kontrol altına almak amacıyla 1 Temmuz 2005'te başlatılan "Yazar Kasa" uygulamasını, belirlenen montaj programı dahilinde hızla hayata geçiriyor. Pilot uygulamaları takiben, TOTAL istasyonlarının büyük bir bölümünde 2005 yılı sonuna, geri kalan istasyonlarda ise 2006'ın ilk altı ayına kadar yazar kasa uygulamasına geçilmiş olacak.

TOTAL istasyonlarında başlatılan uygulama çerçevesinde BEKO markalı yazar kasalar kullanılacak. Türkiye genelinde yaklaşık 500 istasyona sahip olduklarını hatırlatan TOTAL Oil Türkiye Genel Müdürü ve PETDER Başkanı Muammer Ekim, bu projeye hem müşterilere kolaylık sağlanacağını hem de sektörde arzulan mali disiplinin gerçekleştirilmesinde önemli bir mesafe alınacağını vurguladı.

Fuarlarda neler var?



61 yıldan bu yana yapılan dünyanın en büyük otomobil şovu olarak nitelendirilen Frankfurt Otomobil fuarı, IAA, bu sene de 45 ülkeden 1000 üreticinin bir araya geldiği dev bir arena oldu. Çeşitli otomobil üreticileri 122 yeni model sergilediler, 80 dünya lansmanı burada gerçekleşti, firmalar farklı konsept araçlarını ve yeni teknolojilerini sergilemek için birbirleri ile yarıştılar. İki senede bir gerçekleştirilen Tokyo Motor Show ise başka bir görsel şölen olarak 19-20 Ekim tarihleri arasında yapıldı.

2005 fuarlarının en ilgi çeken ülkesi ilk kez katılan Çin oldu. İki üretici firma ile fuarda boy gösteren Çin'in sergilediği araçlar konusunda çeşitli eleştiriler olsa da cesareti ile takdir topladılar. Geely firması China Dragon (DH) adını verdiği spor bir otomobil ile fuara katılırken Landwind firması Ford ile ortak üretimini gerçekleştirdiği 4x4 hibrid modeli Jiang'ı sundu. Özellikle çarpışma testlerinden çok kötü puanlar alan Jiang, üstünde bir miktar daha çalışma gerektiğini ortaya koydu.

Fuarların bu yılki gözdeleleri hibrid araçlardı. Bir çok üretici sergilediği modellerin hibrid versiyonlarını da meraklı gözlerin karşısına çıkardı. Audi Q7, BMW X3, Daihatsu HVS, Honda Civic, Lexus GS 450 h, Mercedes Direct ve Bwetic, Smart Crosstown hem benzin hem de elektrikle çalışan araçlar arasındaydı. Porsche de 2010 yılında hibrid Cayenne'i satışa sunmaya hazırlanıyor. 2010 yılında hibrid araçların yılda 1 milyondan fazla satış rakamına ulaşacakları ve 74 modelde satılacakları öngörüsü yapıldığında otomobil fuarlarındaki bu melez araçlar daha dikkatle incelenmeyi hak ediyorlar.

Bu arada önümüzdeki 10 yıl içinde firmaların satışa sunmayacakları belli olan ama seyri keyifli başka modeller de göz okşadı. Peugeot'un Moodie Concept'i ya da Nissan'ın Pivo'su bu tarz keyifli modeller arasında yer aldı. Daihatsu UFE-III, Mazda Senko, Suzuki Ionis en çok merak edilen konsept modeller arasındaydı. Bu arada Mitsubishi'nin de gelecek yıllardaki çizgisini açığa vuran Concept X, ya da Concept Sportback de ilgi toplayan modellerin arasında yer aldı.

Formula bitti, MotoGP salladı!

serkan.ketenci@4x4freelife.com

Formula açısından durgun geçen ayda MotoGP İstanbul Park'ı salladı. Formula 1 ise yürekleri titreten 3 litrelik motorlarına artık veda etti, önümüzdeki sezon motorlar 2.5 litreye iniyor.



Sezon boyunca izleyicilerin tepkilerine maruz kalan FIA yönetimi, kuralları tekrar değiştirmeye karar verdi. Son 5 senedir bir türlü oturmayan kural düzeninin henüz kesin olmayan yeni haline göre, en önemli değişiklik sıralama turları formatında olacakmış gibi görünüyor. Yeni formata göre, 60 dakikalık sıralama turları 3 parçaya bölünüyor. İlk 20 dakikada bütün pilotlar pistte bütün güçlerini ortaya koyuyorlar ve en kötü zamana sahip 5 pilot eleniyor. 15 pilotla devam eden ikinci 20 dakikalık seansta benzer şekilde gene 5 pilot eleniyor ve geriye kalan 20 dakikayı 10 pilot tamamlıyor. Sıralama sonucu, pilotların bu 60 dakika içerisinde yaptıkları en iyi zamana göre belirleniyor. Bu arada sıralama turlarından sonra benzin takviyesi de serbest bırakıldı, bu durumda otomobiller sıralama turlarına özel ayarlar ve az benzinle çıkabilecekler. Bu kurallarla sıralama turları eski heyecanını tekrar yakalayacak gibi görünüyor.

Herkesin en zevk alarak seyrettiği pit stop çalışmaları ise eski formatına dönüyor. Lastik değişimi de şu an için tekrar serbest bırakılmış durumda. Motor hacminin 500cc azaltılmış olması, adrenalini (özellikle de sesi) biraz düşürecek gibi görünüyor. Kuşkusuz bu yeni kurallar çekişmeyi ve heyecanı arttıracak ama takımların işi de bir o kadar zorlaşacak. Her sene yeni kurallara uyum sağlamak zorunda bırakılan takımlar umarım çabuk uyum sağlayalar, aksi takdirde gene uyum sorunlarıyla boğuşan takımlarla zevksiz bir sezon seyretmek zorunda kalabiliriz. Üstelik 2008'de Formula 1'de çok daha radikal değişiklikler bekleniyor, bu gidişle istikrarlı bir kurallar setini göremeyeceğiz zannediyorum.

Gelelim MotoGP'ye. Türkiye olarak Formula 1'den sonra en önemli ikinci motor sporları organizasyonu sayılabilecek MotoGP'ye de ev sahipliği yaptık. Pistin motosiklete uygun olmayışı, otomobil ve motosiklet federasyonlarının ayrılmış olmasının getirdiği bürokratik sorunlar derken, bütün kurumların el birliğiyle gerekli bütün düzenlemeler yapıldı ve Motosiklet Grand Prix'i Türkiye Motosiklet Federasyonu'nun başarılı organizasyonu sorunsuz bir şekilde geçti. Yazdan kalma bir havada yapılan organizasyonda Rossi'ciler ve Gibernau'cular hazır bekliyordu ama tarihi yarışın ilk galibi Marco Melandri oldu. MotoGP sınıfında fazla rekabet ve geçiş izlemesek de yarış son derece heyecanlı geçti. Bunun en önemli sebebi bütün pilotların yabancı oldukları bir pistte fazla risk almak istememeleridir zannediyorum. Her zamanki gibi bu yarışta da görev yapan 300'e yakın gönüllü sayesinde bir organizasyondan daha alnımızın akıyla çıktık.

Aslında sorun İstanbul Park gibi çok güzel ve modern bir pistimiz olmasına karşın bu pisti ve yarışları yeterince sahiplenmememiz. Formula 1'deki yoğun ilgiden sonra, FIA GT ve DTM yarışlarında tribünler neredeyse boştu ve bu durum ne yazık ki MotoGP'de de devam etti. Bütün dünyanın gözdesi olan yarışların, yeterli seyirci olmazsa İstanbul'da yapılması da tehlikeye düşebilir. Formula 1'in takvimi henüz açıklanmadı ama MotoGP önümüzdeki yıl 30 Nisan'da İstanbul'da olacak. Daha öncesinde ise 12 Kasım'da 6 saatlik LeMans yarışı yapılacak. Bu inanılmaz dayanıklılık mücadelesinde sizlerin de orada olmanızı ve bu adrenalini yaşamanızı tavsiye ederim.

Online abonelik;

4x4 Freelifelife dergisine abone olmak için lütfen web sitemizi ziyaret edin.
www.4x4freelifelife.com



Fax ile abonelik;

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

Ad :

Soyad :

Adres :

Vergi Dairesi : Vergi no:

Tel :

Fax :

e-mail :

Kredi Kartı Hesabımdan Alınız

Kart Tipi

VISA

MASTER

Kart No:

.....

Son Kul. Tarihi:

.. /

Güvenlik Kodu

.....

1 Yıllık Abonelik 50.000.000 TL

6 Aylık Abonelik 26.000.000 TL

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

Banka Havalesi

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

İsim / imza

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



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

active@4x4freelife.com

0212 222 38 01

2. el önemlidir!

2. el motosiklet satın alırken, cazipmiş gibi görünen fiyatlara aldanıp, güvenliğinizi ve motosiklet keyfinizi riske atmayın! Her anlamda yolda kalmayın! Almayı düşündüğünüz markanın gerçekten 'yetkili servisleri ve bayileri' var mı... Yedek parça bulabileceğiniz misiniz... 2. el de olsa, satış sonrası servis alabileceğiniz misiniz mutlaka araştırın! Ya da tüm bunları hiç düşünmeden, 2. elde Honda Motosiklet satın alın. Bu güvencelerle birlikte, yakıt ekonomisinin, dayanıklılığın, sağlamlığın, teknolojinin farkını 2. elde de yaşayın.



HONDA TÜRKİYE A. Ş.
www.honda.com.tr



Honda'nın tercihi Castrol