

2007/3
Yıl: 3 Sayı: 33
Fiyatı: 5,25 YTL

Küresel ısınmaya karşı
**Karbonsuz köy
projesi**

Şeytani bir konsept
Dodge demon

FREE LIFE **4x4**

Aylık Off Road, Doğa ve Motor Sporları Dergisi

4x4

modifikasyon

Sıradan 4x4'leri, vahşi off-road araçlarına dönüştürüyoruz

Çok kişilikli 4x4

**Yeni ford
ranger pick up**

Off-road "yol" aracı

**Suzuki
G. Vitara Diesel**

WARN XDC vinç testi

**Dünyada ilk kez
4x4 Freelife'da**



MAGELLAN

**TÜRKÇE MENÜLÜ ve DETAYLI HARİTALI
NAVİGASYON SİSTEMLERİ**



En Fazla Harita Detayı
sokak ve patika detayında yollar

En Detaylı Topografya
2 metrede bir eşyüksekti eğrisi

En Yüksek Kapasite
milyonlarca adet kayıt kapasitesi

En Hassas Sonuç
±3 metre hassasiyet

**ZEVKLİ ve GÜVENLİ SEYAHATLAR
İÇİN ÇÖZÜMLER BURADA:**

www.gpsturk.net

0312-4787270

İTHALATÇI: GEOMATICS LTD

Soğuk hava
deposunda
stoklanan
Türkiye'nin
ilk ve tek
aküsü

İNCİ AKÜ®

İlklerin
kapısını
biz açıyoruz



ÜCRETSİZ
CHECK-UP

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

Ayşin Uysal
aysin@4x4freelife.com

Reklam Müdürü

Bahar Kokoz

Art Director

Nuran Eşici

Grafik Tasarım

Orhan Erdem

Abone Sorumlusu

Vildan Gümüşçü
Gökhan Yorulmaz

Yayın Kurulu

Ahmet Demirtaş
Ali Rıza Bilal
Aysim Altay
Derya Kızıldaş
Ercan Tural
Erkan Birinci
Gürsel Akay
Hakan Erman
İhsan Kuşçu
Kemal Merkit
Levent Uysal
Mehmet Becce
Nuri Peri
Taner Eraslan
Turgay Avcı
Ümit Çukurel
Volkan Şekerci

Yönetim Merkezi

Halil Rifat Paşa Mah. Aydınliktepe Sk.
No:11 Okmeydanı - Şişli - İstanbul

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

Ege Bölge Temsilcisi

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

Baskı

Saner Matbaacılık

Genel Dağıtım

Yaysat A.Ş.

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

Online Abonelik için
www.4x4freelife.com

aso

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

off-road "yol" aracı

Suzuki Grand Vitara Diesel 1.9



6

Suzuki off-road ile hele de yarışlarla ilgilenenlerin
adını sıkça duydukları bir marka.

WARN XDC 9500



18

WARN Vinc'in yeni modeli XDC 9500 dünyada ilk kez
4x4 Freelife tarafından test ediliyor

Cehennem melekleri

Dodge Demon Roadster Konsept



28

Cenevre Otomobil Fuarındaki konsept araçların
içinde biri, alev dilini andıran basit, işlevsel ama
son derece çekici çizgileri ile bir anda çekti ilgimi-
zi. İsmi de rengi ve görünüşü ile uyumlu olunca
bize de gelecek senelerde yeraltından dünyaya
çıkacak bu şeytanı anlatmak düştü.

Motorsporları sezonunda karpuz kabuğu off-road ile düştü



12

Motor sporları sezonunda karpuz kabuğu off-road
yarışları ile düşer.

Çok karakterli 4x4

Yeni Ford Ranger Pick-up



24

4x4 Pick-up'lar zor bir işin üstesinden gel-
me yetenekleri ile öne çıkarlar: Tamamen
birbirine zıt farklı karakterleri aynı araçta
birleştirmek.

4x4 Modifikasyon

Standart bir Cherokee nasıl vahşi bir off-road aracına dönüşür?



30

Off-road'cuya güzel bir 4x4 araç da gerekir.
Bu konuda tüm off-road'cular farklı yönlerde dağılırlar.
Kimi güçlü ve büyük 4x4'leri tercih eder, kimi ufak ve
çevik 4x4'leri. Ama hepsinin birleştiği bir nokta vardır.
Hangi aracı seçerlerse seçsinler, kısa süre sonra ufak
tefek ya da radikal değişiklikler yaparlar araçta.

4x4 yiyen
deve etabı



Yarışçıysan taklan olup olmadığı sorulur hemen, geziciysen İğneada'ya gidip gitmediğin. Ha bir de "Camel" etabına girip girmediğin.

Deja Vu Buenos Aires...



Aslında daha önce tanışmamışsınızdır. Farklı bir şeyler vardır.. O kişi özeldir. Sadece bildiğiniz budur. Akışa bırakırsınız yaşayacaklarınızı, nasıl olsa yaşam size gösterecektir. Peki ya bu duygular bir kişiyle ilgili değil de bir yerle ilgiliyse...

Anavarza



Şehrin adı bir olasılıkla Na-Barza yani "yenilmez", Persçeden geliyor. İlk önemli dönemini Roma devrinde yaşamış. Daha sonra Çukurova'nın Ermeni prenslerinin mekanı olmuş. 1370'lerden sonra terk edilmiş.

Ayvaini Mağarası



Henüz turizme açılmamış, aydınlatma yok. Birkaç adım atıp içerisi nasıl diye bakalım dedik. Elinde fener olan arkadaşlar biraz ilerledi, içeride göletler varmış.

Dikey sanatlar



Dünyadaki gökyüzü, doğa ve beyin festivalleri üzerine...

İğne Oyası



Sabah uyandığımda, tabiat ana (büyükanne) beyaz başörtüsünü örtünmüştü. Dünyada tüm olan bitenin farkında, tüm seslere, hareketlere duyarlı, göz ucuyla etrafını süzüyor ama bir yandan da dikkatini elindeki işine vermiş.

biraz 4X4, biraz 2X2
işte şubat...



Biraz evvel arkadaşım ile telefonda konuşurken bana "Senin derdin çamur; bizimki yazı kullanacak su bulamama korkusu" diye takıldı. Gerçekten de son zamanlarda bu konu ile bu kadar çok haber ve filmler yaptıklarına göre dünya ciddi iklim değişikliğine doğru gidiyor.

Gizemler ülkesi Meksika



Maya uygarlığı hayallerimi süslüyordu nicedir. Bu insanlara ne olmuştu, koca bir uygarlık nereye kaybolmuştu. Bunun izini sürmeye dair hayalimin peşinden gelmiştim bu topraklara.

Kuş Gribi



Bu sayımızda 19 yıllık hemşire, 10 yıllık off-road'cu, 7 yıllık anne olan bir konduğumuz var. Nermin Keskin Kuşu bize "Kuş Gribi"ni anlatacak.

Ayşin Uysal

off-road melekleri

- senin annen bir melekti yavrum -

Off-road'cu doğacıdır.
Off-road'cu mekanikten anlar.
Off-road'cu engel sever.
Off-road'cu Zihni Sinir projeleri yaratma yeteneğine sahiptir.
Off-road'cu hızlı düşünür, hızlı hareket eder.
Off-road'cu takım ruhuna sahiptir.
Off-road'cu adrenalini sever.
Off-road'cu uyumaz.
Off-road'cu 100 kaplan gücüne sahiptir. (en azından kullandığı 4x4 araç)

Off-road'cunun ne menem şey olduğu tam belli değildir, ama aşağı yukarı yukarıdakilerin belirli oranlarda bir karışımı olduğu iddia edilebilir. Peki siz off-road'cunun “melek” olduğunu biliyor muydunuz?

Duraladınız. Sizi biraz tereddütlü gördüm. İnanmıyor musunuz?

Hemen anlatayım. Bizleri durup dururken melek yapan olay –senin annen bir melekti yavrum- geçtiğimiz günlerde gerçekleşir. Bir grup off-road'cu sessiz, sakin ve huzurlu bir keyif içinde her zamanki rotalarında dolaşırken –yani kervan geçmez, kuş uçmaz yerlerde, sık sarmaşıkların bittiği, yapraklardan göz gözü görmediği ormanlarda- birden karşlarına bir kamyon çıkar. Çıkar dediysek gözünüzde ormanın içinden tozu dumana kata kata gelen bir araç canlanmasın.

Nasıl olduysa ormanın bu derin köşesine düşmüş (gerçekten düşmüş) ve bir çukurun içinde mahzun mahzun kurtarılmayı beklemiş bu kamyon ve içindeki. Off-road'cular hemen vinçlerini ve halatlarını çıkartmışlar, kamyonu kurtarıp bir de yola kadar çekmişler. Teşekkür üstüne teşekkür etmiş adam. Ama meleklikle ilgili bir şey konuşulmuş mu? Hayır. Bu sıradan bir off-road kurtarmasıymış.

Aradan birkaç hafta geçmiş. Aynı grup, bu kez başka bir güzide off-road parkurunun başka bir köşesinde keyifle dolaşırken bir de ne görsünler? Yine bir çukur, yine bir kamyon ve yine mahzun yüzlü bir kamyoncu. Orman ve çukur farklıymış, ama kamyon ve kamyoncu aynıymış.

Hadi yine vinçler ve halatlar çıkmış, yine çekip kurtarmışlar kamyonu ormanın içinden, yine düze çıkartmışlar. İşte ne olduysa orada olmuş. Gözyaşları içinde bağrına basmış kamyoncu bizim off-road'cuları. “İki kez ormana girdim. İki kez yoldan çıktım ve battım. İki kez umutsuzca dua ettim, yardım diye. İki kez de siz çıktınız karşıma. Kurtardınız beni. Sizler melek olmalısınız.”

Bu, hikayenin bildiğim kısmı. Kimbilir belki aynı adam, bambaşka bir yerde kamyonunu batırmış, yine güvenle “meleklerini” bekliyordur.

Yeni... Siz hakkını verene kadar. Yeni Ford Ranger.



- 2.5 litre Duratorq TDCi dizel motor • 3 ton çekiş kapasitesi
- 143 beygir ve 330 Nm tork • Borneo ormanlarında ve Himalayalar'da test edildi • -27'den 57 dereceye kadar aşın ısılarda ayakta kaldı • 5000 m'nin üzerindeki yükseklikleri fethetti. Hemen harekete geçin ve test sürüşü yapmak için en yakın Ford yetkili satıcısına başvurun. Ayrıntılı bilgi için, Ford Direkt Hattı 444 3673 ya da www.ford.com.tr

Yeni **Ford**Ranger

Feel the difference



OFF-ROAD “YOL” ARACI SUZUKİ GRAND VİTARA DİESEL 1.9

Test ve Fotoğraflar: 4x4 Freelife



Yoldışı testlerimizi gerçekleştireceğimiz sabah İstanbul'da ilk soğuk günle uyandık. Üstelik soğuk hava ve yağmur, sırasını hemen kar yağışı ve tipiye terk etti. Biz de bunu bir işaret olarak alıp, ilk programımızın aksine Aydos tepesine çıkmaya karar verdik. Testi, İstanbul'un en yüksek noktasında Suzuki Grand Vitara Diesel'e yaraşır bir ortamda gerçekleştirecektik.

Suzuki, off-road ile hele de yarışlarla ilgilenenlerin adını sıkça duydukları bir marka. Geçtiğimiz senelerde N1 kategorisinde mücadele eden neredeyse tüm ekiplerin Suzuki Grand Vitara'larla yarışmaları araçların performansı hakkında ne düşünüldüğünün ipuçlarını veriyor. Günümüzde daha çok arazi aracı görümlü yol aracı üreten kuruluşların yanında Suzuki, gerçekten arazi aracı üreten bir otomotiv firması olarak beğeni kazanıyor.

Son yıllardaki tasarımlara ve artan konfor ve güvenlik öğelerine baktığımızda Suzuki'nin sadece iyi off-road araçları geliştirmekle kalmayıp, iyi yol araçları da ürettiğini görüyoruz. Yeni Grand Vitara serisi bunun en iyi örneği. Benzinli seçeneğini denediğimiz Grand Vitara 5 kapının, diesel versiyonu yollara çıkınca denememiz şart oldu.

İstanbulda sadece yarım gün yağdı kar. Ama biz o yarım günü Suzuki Grand Vitara Diesel ile, dizlerimize kadar gelen kar üstünde yangın yollarında tırmanarak, buz üstünde slalom yaparak, kar çukurlarına batıp çıkarak geçirdik. Ve ne yalan söyleyelim, yol arkadaşımız kibar görünümüne karşın saf kan off-road'cu çıkınca, çok da eğlendik.

tamamen duygusal

Dünyada olduğu gibi Türkiye'de de diesel araçlar özellikle düşük yakıt tüketimleri ve motor hacmine bağlı olarak yıllık vergi avantajları nedeni ile tercih ediliyorlar. Yani diesel'in tercih nedeni "tamamen duygusal". Biz de Grand Vitara Diesel 1.9L'yi sadece yakıt tüketim ve vergi dilimi rakamları ile değerlendirmeyelim, yoldaki ve yoldışı şartlardaki performansını görelim dedik.





dış görünüş

Suzuki Grand Vitara Diesel görüntü olarak bir arazi aracından çok SUV segmentindeki araçlara yakın. Şehir dışından çok şehirli bir görüntüsü var. 4.470 mm boyu ve 1.810 mm genişliği ile aslında büyük bir araç. Ancak bu büyüklük iç hacme yansıdığı halde, dış çizgilerin akıcılığı ve genel tasarımı iri bir araç olarak görünmesini engelliyor. Aracın önden görünüşü, farların ve sis farlarının tasarımı sempatik görünüşünü pekiştiriyor. Tepesindeki barlar ise spor görüntüyü artırıyor.

iç hacim ve tasarım

Aracın içinde oturma durumu, koltuğun vücudu kavraması, koltuk ayarları ve gösterge panellerinin yeri rahat ve kullanışlı. Seçilen renkler de spor ve kaliteli bir görünüm veriyor. Bir off-road aracında normalde aramadığımız çeşitli konfor detayları, otomatik klima sistemi, direksiyondan kumandalı ses sistemi sürüş zevkini arttırmak için elinizin altında. Katlanabilir, bölünebilir arka koltuklar iç hacimle istediğiniz gibi oynamanızı sağlıyor.

Kontrol panelinde elle kumada edilen 4H, 4L anahtarı pratik kullanımlı.

teknoloji

Suzuki Grand Vitara Diesel daimi 4 çeker bir araç. Daimi 4 çekerlerde en zayıf noktalar yakıt sarfiyatı ve daimi çalışan aksamdan dolayı sürüş sırasında gürültü. Diesel teknolojisi bir kabus olan aşırı yakıt sarfiyatını tamamen aklinizden çıkarmanızı sağlıyor. Grand Vitara Diesel, 100 km'de şehir içi kullanımda ortalama 6.7 litre yakıt tüketiyor. Off-road kullanımında high ya da low seçeneğinin kullanımına bağlı olarak, farklı arazi şartlarında farklı tüketimler olacağı için kesin bir rakam verilemese de 100 km'de yakıt tüketimi ortalama olarak 10 litre civarında. Yeni teknoloji diesel motorların bir önemli özelliği de düşük emisyon değerlerinin tutturulması. Özellikle küresel ısınmanın gündemde yoğun yer tuttuğu bu günlerde kullanılacak aracı seçerken emisyon tablosuna dikkat etmek çevreci bir hareket.

Suzuki Grand Vitara Diesel, benzinli seçeneği

gibi şasi ve araç gövdesini tamamen birleştiren monocoque gövde yapısına sahip. 4 tekerlek bağımsız çok bağlantılı MacPherson süspansiyon aracın yol tutuşunu ve dengesini arttırmış. İzolasyon başarılı. Bu da sürüş sırasında gereksiz seslerden rahatsız olmamamızı sağlıyor.

motor

Common Rail teknolojisiyle üretilmiş 1.9 L DDiS Motor, 129 hp/3750 rpm (95 kW/3750 rpm) güç, 300 Nm/2000 rpm tork üretiyor. Euro 3 standartlarına uyumlu motor yüksek performansı düşük yakıt tüketimi ile birlikte sağlıyor.

güvenlik ve donanım

Monocoque gövde yapısı, bağımsız ve çok bağlantılı MacPerson Süspansiyon Sistemi, ABS, EDB, ESP, LSD ve 6 hava yastığı Grand Vitara Diesel'in güvenlik kalkanları. Grand Vitara Diesel'de, 6 hava yastığı, immobilizer, yükseklik ayarlı hidrolik direksiyon, ABS, EBD,

ESP ve fren desteği, direksiyondan kumandalı radyo ve 6'lı CD changer ve MP3 çalar, cruise kontrol, ön sis farları ve otomatik klima, anaharsız çalıştırma, sunroof, deri döşeme, xenon far ve far yıkama, otomatik far yükseklik ayarı ve maun kaplama ön konsol donanım özelliklerini standart olarak sunuluyor.

yolda

1.9 L DDiS Motor sadece manuel vites seçeneği ile sunuluyor. Kendi hesabıma bunu zaten tercih ettiğimi söyleyebilirim. Asfalt üzerinde performansı tamamen bir yol aracına yakışır şekilde. Maksimum hızı 170 km, ki bu hızı zorlanmadan ulaşabiliyorsunuz. Hızlanma değerleri 2.0L benzinli Grand Vitara 5MT ile karşılaştırıldığında bir miktar daha geride. 100 km'ye yaklaşık 13.2 saniyede çıkabiliyor. Fren mesafesi yeterli.

Hem yol hem yoldışı kullanımı hedefleyen araç tasarımlarında ister istemez bazı öncelikler ya birine ya da diğerine verilir. Aracın boyutları, süspansiyon yapısı ve wheel travel dediğimiz tekerleğin dikey hareketi Grand Vitara Diesel'in yol kullanımında performans ve konfor hedeflendiğini gösteriyor. Süspansiyon yapısı zaten en çok yol kullanımına uygun. Düzgün yolda ve çukur, tümsek gibi hafif engellerde içeride tam konfor sağlıyor. Wheel travel'in az olması ise Grand Vitara Diesel'in asfaltta yol tutuşunu güçlendiriyor.

yol dışında

Grand Vitara Diesel yol dışında son derece başarılı bir arazi aracı. Sınıfındaki bazı benzerlerinden en önemli farkı bir arazi şanzımanına sahip olması, low vitesin varlığı. Suzuki, Grand Vitara Diesel'de orta diferansiyel kilidine ilaveten arazi vitesinden vazgeçmeyerek arazi aracı kimliğinin altını çizmiş. Devamlı 4 çeker seçeneğinin yanı sıra düz yoldan çamur, buz, kar gibi zorlayıcı engellere geldiğinizde, 4H Lock pozisyonuna almanız rahatlıkla engelleri aşmanızı sağlıyor. Dik ve balçık bir çamur çıkışı ya da derin kar geçişi gibi daha zor engeller içinse 4Low seçeneği vites aktarım oranını yaklaşık 2 kat arttırarak günü kurtarıyor. Tekerleklerin yerleştirilme noktaları, arazide engel aşmada önemli olan yaklaşma ve kaçış açıları bakımından son derece uygun. Yaklaşma açısı 29 derece ve uzaklaşma açısı 27 derece. Bu açılar ciddi off-road amaçlı kullanımda bile gayet güzel. Yerden yüksekliği de 200 mm, kullanılacağı şartlar için yeterli. Çeki kancaları da ulaşımı kolay yerlere yerleştirilmiş.

Aracın şanzıman yapısı ve açıları yol dışı şartlar için; ancak yukarıda da belirttiğimiz gibi ebatları, süspansiyon yapısı da daha çok yol şartları düşünülerek tasarlanmış. 4 tekerlek bağımsız süspansiyon tekerleğin dikey hareketini azalttığı için arazi şartlarında yere basmada, tutunmada sorun yaşatabilir. Aracın uzunluğu -wheel base-, karın açısında sorunlar yaşatabilir. Karın açısı, 19 derece.

Bu da bazı off-road engellerinde daha dikkatli olmanızı gerektirebilir. Yol kullanımında son derece güzel konfor sağlayan bağımsız süspansiyon da off-road kullanımında istediğiniz verimi almanızı engelleyebilir.

fiyat

Aracın satış fiyatı anahtar teslim 72.900 YTL.

sonuç

Suzuki Grand Vitara Diesel, bir çok 4x4 araç üreticisinin belalı sorununu, yol ve yol dışı performansta bir denge kurma problemini çok güzel aşmış. Yol sürüşü için verdiği tavizler, aracın yol dışı kullanımında gözle görülür bir eksikliğe yol açmamış. Dış görünüş, yol performansı ve konfor öğeleri açısından lüks bir SUV; ama arazi vitesinden ve orta diferansiyel kilidinden vazgeçmemesi, tekerleklerin yerleştirilme konumları ve açıları tam bir arazi aracına yakışır şekilde. Bağımsız süspansiyon ve wheel travel oranı yol dışı kullanımda bir soruna yol açmazken yol kullanımında güvenliği artırıyor. Zaten yeni jenerasyon araçlarda, farklı destek sistemleri tutunma ya da denge ile ilgili sorunların yaşanmamasını garanti ediyorlar. Özellikle vites kutusunda elektronikten ziyade manuel sistemlerin kullanılması, elektronik sistemlerin off-road şartlarında çıkarılabileceği sorunlar düşünüldüğünde çok olumlu. Ve tabii ki yakıt sarfiyatı aracın belirgin avantajları arasında.



GRAND VITARA 1.9 5K DIESEL TEKNİK ÖZELLİKLER

Gövde tipi	5 Kapı
Motor	Diesel
1.9L DDiS	
Sürüş sistemi	4-mode 4 x 4
Şanzıman	5MT
BOYUTLAR	
Uzunluk mm	4.470
Genişlik mm	1.810
Yükseklik mm	1.695
Aks mesafesi mm	2.640
İz genişliği	
Ön mm	1.540
Arka mm	1.570
Yerden yükseklik mm	200
Minimum dönüş yarıçapı mm	5,5
Yaklaşma açısı °	29
Engel aşma açısı °	19
Uzaklaşma açısı °	27
KAPASİTE	
Oturma kapasitesi kişi	5
Bagaj kapasitesi Maksimum (üretici bilgisi) litre	1.386
Yakıt deposu kapasitesi litre	66
MOTOR	
Tip	F9Q
Silindir sayısı	4
Valf sayısı	8
Hacim cm ³	1.870
Çap x strok mm	80.0 x 93.0
Sıkıştırma oranı	17.0:1
Maksimum güç (hp)/kW/rpm	(129) 95/3,750
Maximum tork Nm/rpm	300/2,000
Yakıt dağıtım sistemi	Direk injeksiyon (Common rail)
Emisyon standardı uyumu	Euro 3
Yüklü ağırlık Kg	2.070
PERFORMANS	
Maksimum hız Km/h	170
0-100km/h hızlanma Sn.	13,2
YAKIT TÜKETİMİ	
CO2 emisyonu g/km	205
Şehir içi Litre/100km	9,4
Şehir dışı Litre/100km	6,7
Karma Litre/100km	7,7
VİTES	
Tip	5MT
Vites oranları	
1st	3,854
2nd	2,135
3rd	1,411
4th	1,000
5th	0,784
Geri vites	3,854
Son dişli oranı	4,300
Transfer dişli oranları	
Yüksek	1,000
Düşük	1,970
ŞASI	
Direksiyon	Sonsuz vida dişli pinyon
Süspansiyon	
Ön	Bağımsız MacPherson
Arka	Çok bağlantılı bağımsız süspansiyon
Frenler	
Ön	Hava soğutmalı disk
Arka	Kampana
Lastikler	225/65R17
AĞIRLIKLAR	
Boş ağırlık (min.)/(tüm donanımlarda) Kg	1,590/1,660



MOTORSPORLARI SEZONUNDA KARPUZ KABUĞU OFF-ROAD İLE DÜŞTÜ

Yazı: Ayşin Uysal

Fotoğraflar:

Savaş Yılmaz - Esma Yılmaz - Ayşin Uysal





Motor sporlarında, yarış meraklıları için yılın ilk ayları zor geçer. Yarış mevsimi henüz açılmamıştır. Federasyonlar yeni yeni toparlanıp takvimlerini yayınlamaya başlar, zaten o karda kışta kim nerede yarışacaktır ki? Derken, dur yahu der biri, şimdi off-road mevsimi, az sonra patır patır dökülür yarışlar. Doğrudur. Diğer motor sporları branşlarında daha takımların belirlendiği, araçların toparlandığı, ekiplerin karlı ve yağışlı havalara bakıp karpuz kabuğunu beklediği aylarda, off-road'cular çoktan parkurlara çıkmaya başlamışlardır.

Motor sporları sezonunda karpuz kabuğu off-road yarışları ile düşer. Şubat ayında ilk yarışlar, yağmura çamura aldırmadan tüm hızı ile başlar. Bu sene de Türkiye HKS Off-Road Şampiyonasının ilk yarışı 10 – 11 Şubat tarihlerinde İSOFF tarafından Şile'de koşuldu. Motor sporları sezonunun ve off-road sezonunun ilk yarışı olmasının yanı sıra bu yarışın merakla beklenmesinin ve ilgiyle izlenmesinin başka bir nedeni daha vardı. 2006 sonunda, yarışlara katılımı arttırmak ve etap içinde karşılaşılan bazı eşitsizliklerin oluşmasını engellemek için yapılan düzenlemeler, ilk kez bu yarışta uygulanacaktı. Doğrusu kimse –ne yarışçılar ne de görevliler- tam yeni kurallara uyum sağlamış hissetmiyordu kendini.

Geçen sezona dek motor hacmine göre belirlenen iki ana kategoride yarışan ekipler bu sene 4 farklı sınıfta yarışacaklardı. Benzinli araçlarda 1750cc'ye kadar S1, 2800cc'ye kadar S2, 4000cc'ye kadar S3 ve 4001cc'den büyük S4. Araçlar daha eşit bir dağılımla yarışacaklar ve ekipler Genel Klasmanın yanı sıra sınıf şampiyonluklarını da kovalama şansı bulacaklardı. Daha kayıt aşamasında değişen kuralların ilk olumlu etkileri görülmeye başlandı. Toplam 38 ekip yarışmak için kayıt yaptırdı ve Teknik Kontrole girdi. İlk hedef, katılımın artması, başarı ile sağlanmıştı.

İkinci hedefe, çeşitliliğe de, gözle görünür şekilde ulaşıldı. Hem araçlar hem de Türkiye'nin



2007 Türkiye HKS Off-Road Şampiyonası

1. Yarış Sınıf Dereceleri:

S1

- | | | |
|----|--|-----------------|
| 1. | Aroma Off-Road Takımı
Müfit Çırpanlı – Orçun Koç | Suzuki G.Vitara |
| 2. | Liteks Off-Road Team
İbrahim Bükücü – Semih Ülker | Suzuki Vitara |
| 3. | Murat Öztürk – Osman Kutlu | Daihatsu |

S2

- | | | |
|----|--|-----------------|
| 1. | Aroma Off-Road Takımı
Erkan Birinci-Batuhan Altınordu | Suzuki G.Vitara |
| 2. | Aroma Off-Road Takımı
Saim Tekin–Cengiz İlhan | Suzuki G.Vitara |
| 3. | Hakkı Ağaoğlu-Yusuf Öztürk | Suzuki G.Vitara |

S3

- | | | |
|----|-----------------------------|-------------------|
| 1. | Volkan Gönülalan-Necmi İnan | Mitsubishi Pajero |
| 2. | Güneş Top-İlyas Sönmez | Mitsubishi Pajero |
| 3. | Kadir Topuz-Mustafa Andıbay | Mitsubishi Pajero |

S4

- | | | |
|----|-------------------------------|-------------|
| 1. | Ümit Uyar-Celal Aral | Jeep Willys |
| 2. | Murat Taşlıdağ-Turgut Tunçalp | Jeep CJ5 |
| 3. | Selahattin Toper-Nuri Peri | Jeep CJ5 |

farklı şehirlerinden katılımcılar açısından. Suzuki'ler, Mitsubishi'ler ve Jeep'lerin yanı sıra Daihatsu ve Lada Niva tekrar start listelerinde yerlerini aldılar. İstanbul'un dışından da Ankara'dan, Adapazarı'ndan, Düzce'den, İzmir'den ve Denizli'den katılımlar oldu. Start bundan böyle sınıflar bazında değil, Genel Klasman derecelerine göre verileceği için, görüntü de seyirciler için oldukça şenlikli oldu. Farklı güçte ve boyutta 4x4 araçlar peşpeşe start alarak puan için rekabete girdiler.

Yarış iki güne yayılmış 7 etapta gerçekleşti. 85 km.si Özel Etap toplam 186 km. olarak koşulan yarış Doğancalı – Yeşilvadi – Kumbaba - Alacalı mevkillerinde koşuldu. Sponsorların adlarını taşıyan etaplardan biri seyirci etabı olarak düzenlenirken, diğerleri orman ve kum etapları olarak koşuldu. Cumartesi günü toplam üç etap geçildi. İlk etap 23 kapılık bir engelli etaptı. 3 tur geçilen bu etap yarışa da 5 araçlık bir takımla katılan Aroma'nın adını taşıyordu. TRT'nin naklen yayınladığı bu etapta seyirciler kuma gömülmüş araçlar, taklalar, dereye batan yarışçılar gibi ilgi çekici görüntüleri izleme şansı buldular. İlk günün diğer etapları Yeşilvadi orman parkurunda arka arkaya koşuldu. Yaklaşık 10 km uzunluğundaki Audio ve Liteks adını alan etaplarla günü

tamamlayan yarışçılar, hatırı sayılır bir fire ile ikinci güne başladılar. Pazar günü iki ayrı parkurda 4 etap geçildi. Alacalı Orman parkurundan ilki 14, ikincisi 17 km uzunluğundaydı. Etaplar İnci Akü ve Sachs adını aldılar.

Cumartesi günü koşulan ilk etap, ilk başta yarışçılara fazla zorluk içermeyen hafif bir parkur görüntüsü verdi. Üç önemli ayrıntıyı göz ardı etmişlerdi ekipler. Parkur kum zeminliydi, yani her türlü sürprize açıktı; 16. kapıda dehşet bir dere geçişi masum görünüşü ile yarışçıları bekliyordu. Ve sonuncusu: Off-road yarışlarında 3. ekip üyesi: Şans faktörü, kiminin lehinde kiminin aleyhinde yer alıp dengeleri değiştirmek için hazır bekliyordu.

dakika 1, kapı no 1, engel 1

Yarış start aldığı an, bir anlamda nasıl geçeceğini belli etti. Hızlı bir start alan 1 kapı numaralı ekip, 1. dakikada, 1. kapıda rot kırdı. Geçen sezonun şampiyon ekibi Volkan Gönülalan – Nemci İnan'ın hızı, Pajero'larındaki bu ilk dakika kazası ile biraz kesildiyse de, tecrübeli ekip pes etmeyip devam etti. Nemci İnan tüm etap boyunca, aracın dıştan takma direksiyonu olarak tekerleği döndürüp, aracını finişe ulaştırmayı başardı. Ekip, bu inat

ve inançlarının ödülünü yarış sonunda Genel Klasman ikinciliği ile aldı.

Yarış tüm hızı ile devam ederken, 16. kapı yani dere engeli yavaş yavaş dişlerini göstermeye başladı. İlk sıralardaki araçların patinajlarının ardından giderek derinleşen su içi iz, sonunda yarış araçlarının ard arda kalmasına neden oldu. 8 kapı numaralı Mitsubishi Pajero'su ile yarışan Kadir Topuz – Mustafa Andıbay derenin ilk kurbanlarından biri oldular. Engelin önünde hazır bekleyen 4 çeker traktörün hızı da arka arkaya start alıp kapıya gelen araç sayısına yetişemeyince, hakemler dereye araç kurtarırlarken bekleyen yarış araçlarını pas geçirmeye başladılar. Etap görevlilerinden, Yarışmacılarla İlişkiler Sorumlusu Cevat Cengiz, iyi ilişkiler kurma adına yarış ekiplerinin dikkatini çekme görevini üstlendi. Gerçi yeşil ağaç ve çalılıklardan oluşan bir zemin önünde, yeni yosun yeşili İSOFF görevli polarları ile dikkat çekmek kolay bir iş değildi. Arka fona entegre giysisi ile tamamen kamuflaj görünümüne büründüğünü fark eden Cengiz, abartılı kol hareketleri ile dikkatleri üstüne çekmeye çalıştı. Ama buna rağmen onu görmeyenler vardı. 25 kapı numaralı Cherokee ile yarışan Ufuk Tekin – Erdem Demiröz ilk yarış heyecanı içinde işareti kaçırınca kendilerini dereye buldular.



Bu arada kumda giderek derinleşen izler 13. kapıyı da riskli bir engel haline sokmuştu. Viraj içi oyulan izler, bir çok aracın iki teker üstünde kapıyı geçmesine neden olurken, 28 kapı numaralı Jeep CJ5 ile Kaan Cagalı – Alper Küçük Engin, burunüstü yarışın ilk taklasını attılar. Elbirliği ile düzeltilen aracın yanına ilk koşan yarışın teknik kontrol sorumlusu Mehmet Cagalı oldu. Pilot oğluydu çünkü. Aracın sağını solunu biraz toparlayan ikili aynı hızda yarışa devam etti. Aynı noktada az sonra bir ekip daha takla attı. 34 numaralı Suzuki Vitara ile yarışan Arman Özdemir – Hakan Altınordu estetik bir taklanın ardından yine yetişen seyirciler ve görevliler tarafından düzeltilildiler. Günün en güzel görüntüleri de Yusuf Cinal desteği ile alındı. Yarışçıları güzel bir uçuş noktasından geçmeleri için ikna eden Cinal sayesinde, dört teker havada uçan yarışçı görüntüleri eksik olmadı. Seyircilerin çok hoşuna giden bu etap, özellikle dere geçişinin problemli hale gelmesi ve kapıyı pas geçen yarışçılarla, dere kapısını zaman harcayıp geçen ekipler arasında adaletsizlik oluşması nedeni ile Komiserler Kurulu tarafından iptal edildi.

4x4 zayıat raporu

Orman etaplarında ise yarışçılar hızlı bir tempoda çamur kaplı parkuru tamamlamaya çalıştılar. Aslında yarışın araçlar açısından oldukça hasarlı geçtiği söylenebilir. Rekör, daha start almadan aracını kıran Mehmet Horsanalı üstünde kaldı. Horsanalı, eksiklerinden ötürü teknik kontrolden geçemeyen aracını yaptırıp yarışa yetiştirmeye çalışırken motor yedi. Yarışta, taklalar ve sıradan hasarların dışında, Aroma Takımı adına Suzuki G.Vitara ile yarışan Ali Doğaner – Ümit Ural şasi kopardı. Ankaralı yarışçı ekibi Mustafa Özgiray – Ali İhsan Güneş, Mitsubishi Pajero'larında debriyajı bitirip finişe 300 metre kala yarış dışı kaldı. Jeep CJ7 ile Sadık Vefa – Turgut Barış ekibi, son etapta araçlarının motor ve şanzımanını kırdılar. Liteks Off-Road Team'dan Leyon Benzesin – İzak Benzesin 2. gün motor bitirdi. İzmir'den katılan Mahmut Akülke, iki çekere düşen Pajero'su ile son gün üç kez kumda kaldı, üç kez devam etmekten vazgeçti, seyirciler ve görevliler tarafından ikna edildi, ama sonunda tamamen batıp yarışı bitirdi. Volkan Gönülalan - Necmi İnan ikilisi ise ilk etap yaşadıkları sorunun üstüne son etabı da takla ile kapattılar. Ekip tüm bu aksiliklere rağmen yarışı Genel Klasman ikincisi olarak tamamladı.

Yarışın çok eğlenen bir ekibi de Selahattin Toper – Nuri Peri oldu. Jeep CJ5 ile katılan ekip bahtsız ikili olarak adlandırılmaya hak kazandı. Yarış sırasında iki kez araçları tutuşan, bir kez kaputları kilitlerinden kurtulup kalkan, bir de segman kıran ekip yine de hevesini ve neşesini kaybetmedi. Orman etabında co-pilot, yol okuma görevini terk edip yağ saati okuma görevine terfi etti. Arada yağ değerlerini kontrol ede ede, yağ azalınca durup ekleyerek finiş görmeyi başaran ekip Genel Klasmanda da 14. sıraya yerleşmeyi başardı.

ilk gün, ilk hasarlar

İlk gün koşulan 2. Etabın, en iyi zamanını Aroma Off-Road Takımı'ndan 13:28 ile 21 kapı nolu Erkan Birinci – Batuhan Altınordu ekibi yaparken, ikinciliği yine Aroma Off-Road Takımı'ndan 13:35 ile 5 kapı nolu Ali Doğaner - Ümit Ural ekibi yaptı. Üçüncülüğü ise 13:38 ile 20 kapı nolu Hakkı Ağaoğlu – Osman Tamburacı gerçekleştirdi. 17 km uzunluğundaki günün üçüncü ve son etabında ise en iyi derece 11:16 ile Erkan Birinci - Batuhan Altınordu tarafından yapılırken, 11:20 ile 1 kapı nolu Volkan Gönülalan - Necmi İnan ve 11:25 ile 19 kapı nolu Ekrem Karadeniz –Atilla Altay onu takip ettiler. İlk gün sonunda S2'den 29 kapı no'lu Selim Özgörkey – Cem Özakbaş teknik

arızadan ötürü abandone olurken, S4'den 38 kapı no'lu Hüseyin Uyar – Meral Çamlıbel, S1 'den 33 kapı no'lu Mustafa Demirci – Kamil Demirci, 34 kapı no'lu Arman Özdemir – Hakan Altınordu yaşadıkları çeşitli mekanik sorunlardan ötürü yarışı tamamlayamadılar.

ikinci gün, kazananlar

İkinci gün, toplam 109 km'lik etaplarda yarışacak olan ekipler güne Kumbaba etabı ile başladılar. Beşinci ve altıncı etaplarda Aroma Off-Road Takımı'ndan 9 kapı nolu Saim Tekin - Cengiz İlhan en iyi etap zamanlarını yaptı. Dördüncü ve yedinci etaplarda ise best Erkan Birinci - Batuhan Altınordu'nun oldu. S1'den 5 kapı no'lu Aroma Off-Road Takımı'ndan Ali Doğaner – Ümit Ural, 13 kapı no'lu Liteks Off-Road Team'den Leyon Benzesin – İzak Benzesin, 15 kapı no'lu Serkan Tut – İsmail Aydın, 32 kapı no'lu Soner İriş – Mahmut Murat, S2'den 17 kapı no'lu Mahmut Akülke – Utku Gönenç, S3'den 10 kapı no'lu Mustafa Özgiray – Ali İhsan Güneş, 25 kapı no'lu Ufuk Tekin – Erdem Demiröz, 35 kapı no'lu Ali Erdem Çapan – Serhat Çapan, S4'den 12 kapı no'lu Sadık Vefa – Turgut Barış, 28 kapı no'lu Kaan Cagalı – Alper Küçükengin, 36 kapı no'lu Ünal Geboğlu – Başak Ağar ve 37 kapı no'lu Ahmet Çivi – Gökhan Karakaş mekanik arızalardan ötürü yarışı terk etmek zorunda kaldılar.

ve sonuçlar

Yarışın Genel Klasman birincisi S2 sınıfında Suzuki G.Vitara ile yarışan Erkan Birinci – Batuhan Altınordu oldu. İkinci S3 sınıfında M. Pajero ile yarışan Volkan Gönülalan – Nemci İnan, 3. S2 sınıfında G. Vitara ile Saim Tekin – Cengiz İlhan oldu.



4X4 EXTREME OFF ROAD



REKA MOTORS



**NISSAN-MITSUBISHI-ISUZU-TOYOTA-TATA-FORD-MAZDA
PICK UP AKSESUARLARI**



REKA OTOMOTİV İÇ VE DIŞ TİCARET

Bağlarbaşı Mah. Sakarya Sk. No: 12 E-5 Maltepe - İstanbul - TURKEY

Tel: +90 216 459 66 -67 (pbx) Fax: +90 216 459 66 -68 e-mail info@rekamotors.com www.rekamotors.com



**ZOR OFF-ROAD ŞARTLARI
İÇİN HARİKA BİR DESTEK**

**WARN
XDC 9500**

Test: Levent Uysal

DÜNYADA İLK KEZ

WARN Vinc'in yeni modeli XDC 9500 ilk kez 4x4 Freelife tarafından test ediliyor

Bu ay yeni bir vinç ve yeni bir test var sırada. WARN XDC 9500. Henüz dünyanın hiçbir noktasında satışa sunulmamış bu vinç, WARN tarafından Avrupa için üretilmiş özel bir model ve dünyada ilk kez 4x4 Freelife tarafından test ediliyor. Yani Dünya Premiere'i 4x4 Freelife tarafından yapıyor.

"M" serisi vinçleri hatırlatan yapı

XDC ilk bakışta klasik "M" serisi vinçleri hatırlatıyor. Daha önce test ettiğimiz WARN XD9000i, köprü tipi tabir ettiğimiz, elektrik kontrol devrelerini makara üstündeki entegre bölümde taşıyan tip vinçlerdendi. Bu tarz monoblok gövde yapısı, vincin dış şartlardan etkilenmeden uzun süre sorunsuz çalışmasına yardımcı oluyordu. XDC ise ana gövdeden ayrı kumanda tablosu ile eski vinçlerin devamı gibi aslında, ama değil.

klasik görünümlü bu vinç bir çok yeni fikri ve teknolojik ileriliği barındırıyor.

XDC'nin M serisi ile tek ortak özelliği, ayrı monte edilebilen kumanda kutusu nedeni ile hemen her tamponun içine, arkasına bağlanabilir olması. XD9000i gövde özelliği nedeni ile ağır şartlara uygun olduğu halde, bu gövde yapısının getirdiği boyutlardan ötürü özellikle yeni jenerasyon araçların önündeki dar alana yerleştirilmesinde sorun yaşanabiliyordu. XDC'nin ayrı kumanda kutusu sayesinde sağladığı alçak profil, yeni jenerasyon bir çok araç için uygun bir özellik.

su izolasyonu

XDC'nin klasik vinçlerden ayrılan yanı öncelikle başarılı izolasyonu. Kullananlar bilir, bahsettiğim klasik M8000'lik vinç su ile temas ettikten kısa bir müddet sonra su koyuverirdi. Çünkü kumanda kutusu aslında bir dizi marş otomatığını içeren basit bir kutuydu. Islanan marş otomatikleri paslanır ve terminaller





WARN ve ARB TÜRKİYE DİSTRİBÜTÖRÜ www.warn.com.tr



geçirgenliklerini kaybederlerdi. Her ne kadar iki vida ile bu kutuyu açıp bakım yapmak kolay olsa da, off-road şartlarında bunu gerçekleştirmek çok zahmetliydi. Off-road bittikten sonra da, çoğu zaman ihmal edilip ya da unutulup bir sonraki çamur seansına kadar dokunulmazlar ve gerekli oldukları zaman da işe yaramazlardı.

XDC'nin kumanda kutusu, dışardan benzer bir yapıya sahip olmakla birlikte, içi tamamen farklı. Otomatikler dış etkenlerden tamamen izole edilmiş kapalı bir gövdenin içindeler. Bu gövde onları tamamen korurken biz amatörler –hatta profesyoneller – tarafından bakım yapma şansını da ortadan kaldırıyor. Ama imalat kalitesine bakınca bu kutuya uzun süre bakım gerekmeceği de ortada. Çünkü dış etkenlerden tamamen korumalı. İzolasyon konusundaki artılar bununla bitmiyor. Kumanda kutusunun ilk bakışta görünen avantajı yanında, bir de görünmeyen motor izolasyonu var. Vincin makarası her iki bağlantı yanından tüm yüzeyi kaplayan keçelerle izole edilmiş ve suyun buradan da motora ulaşması da engellenmiş.

termometrik devre kesici

XDC'nin bir diğer özelliği motorun termometrik bir devre kesici ile koruma altına alınmış olması. Yani siz onu istediğiniz kadar

zorlayabilirsiniz ama yakamazsınız. Çok inat ederseniz ya akünüzü bitirecektir, ya da 2-3 aküyle bile gelseniz, fazla ısındığı zaman devreleri kapatıp kendini korumaya alacaktır. Yani sürücünün gereksiz inadına ve bilinçsiz zorlamasına karşı tamamen korumalı bir vinçten bahsediyoruz. Tecrübeli off-road'cular bu önlemi gereksiz bulabilirse de, bu tarz ekipman kullanımında insan hatası oranlarına baktığımızda vincin bu özelliğinin çok yararlı olacağı kesin.

Kısacası XDC'ye su ile de zarar veremiyorsunuz fazla ısınma ile de. Vincin dayanıklılığı ve ağır şartlara uyumu bu kadarla da kalmıyor. Gövdenin kendisi de dış etkenlere karşı güçlendirilmiş. Krom kaplama üzerine yapılan toz boya uygulaması gövdenin darbelere karşı direncini artırmış. Bu demek oluyor ki kolay kolay darbelere maruz bırakarak da zarar veremezsiniz bu XDC serisi vince.

en son yenilik de kumandası. Hem şekil olarak yeni, hem de üstlendiği ek görev ile.

İlk bakışta kumandanın benzerlerinden çok bir farkı yok. Ancak ileri geri kumanda için eski ufak çubuğun yerini sağ / sol kumandalı iki düğme almış. Bu düğmelerin hangisinin ileri hangisinin geri olduğuna alışmak

biraz zaman alıyor ve çok dikkat edilmezse kullanımda tehlikeli de olabilir. Her ne kadar düğmeler üzerinde bir çukur (geri, sarma) ve bir tümsek (ileri, boşaltma) varsa da eğer eldiven kullanıyorsanız bu çukur ve tümseği hissetmenize imkan yok. Bu nedenle sarma ve boşaltma işini önce kafanızda halletmeniz lazım.

Ama bunun dışında, üstlendiği ikinci görev ile kumanda mükemmel. Kumanda sapının içine Led bir aydınlatma konulmuş. Vincin ihtiyacı olan cereyandan çok çok az bir güç çalan bu lamba, gece operasyonları için bire bir. Çünkü özellikle havanın karanmasının ardından gerçekleştirilen kurtarma operasyonlarında, aydınlatma hep sorundur. Çoğu zaman yanınızda bir fener olmaz ve farları da yakamadığınız için vincin kumandalarını ya da nasıl sardığını kontrol edemezsiniz. Bu güzel çözüm aynı zamanda seyyar lamba olarak da işe yarayacak bir off-road ekipmanı.

inatçı çamurda 1.5 saat

Test etmek üzere yola çıktığımızda 3 araçtık. 2 Jimny ve bir CJ8. Tahmin edeceğimiz gibi XDC, CJ'nin üzerindeydi. Bugün ağır çamur ve dik eğim testleri için vincimizi zorlayacaktık.

Çamuru –beklediğimizden de fazla olarak- kolayca bulduk. 90'lı yılların ortalarında yarıştı-



ğımız bir etabı transfer etabı olarak kullanıp test yerine gitmeyi planlarken, ağırlıklı olarak testi o 200 metre parkurda yapmak zorunda kaldık. Daracık, hiçbir şekilde manevra imkanı vermeyen bir yola Jimny, CJ, Jimny sıralaması ile girdik. Önde giden Jimny, süspansiyon kitine, kısa ayna mahrutı'lerine, arka diferansiyeldeki kilit ve nihayet 31" lastiklerine rağmen saplanınca XDC erken bir işbaşı yapmak zorunda kaldı. Ayağımızdaki çizmeleri çekip alacak kadar yapışkan ve inatçı bir çamura saplanmış üç aracı tekrar tekrar kurtarmak zorunda kaldık. Nihayet makara kullanabileceğimiz bir noktaya geldik ve bu sayede önümüzdeki Jimny'yi ileri, çamurun ötesine çıkardık. Sonra biz ve arkamızdaki ikinci Jimny kurtuldu.

Bu işlem sırasında XDC 1.5 saat boyunca sürekli çalıştı. Bir ısınma veya yorulma emaresi göstermedi ama CJ'nin aküsü bu çabayı kaldıramadı. 1-2 km sonra test alanına gelmiştik ama aküde derman kalmamıştı. Biz geç yemeğimizi yerken hızlı bir rölantide çalışan CJ aküyü topladı.

dik eğimde 3 ton

Önce 45 derecelik bir eğimle başlayıp giderek dikleşen dik bir tırmanış için vinci hazırladık. XDC, kendini taşıyan CJ'nin gücünden yardım almaksızın, halatının uzunluğu boyunca

yaklaşık 2 tonluk CJ'yi rahatlıkla yukarı çekti. Sonra arkaya Jimny'lerden birini bağlayarak çekilen yükü 3 tona çıkardık. Bu deneme esnasında ya yukarı kadar çıkacak ya da vinç fazla ısınarak kendini kilitleyecekti. Tüm zorlamamıza rağmen XDC'yi kilitlemeye muvaffak olmadık. 30 metrelik halatın 2/3'ünü tırmanışta geçirmek kaydıyla 7 dakika zaman harcadık ki zayıflamış aküye rağmen çok iyi bir neticeydi bu.

Yaptığımız hız ve amperaj ölçüleri fabrika verilerini tamamen doğrular nitelikte idiler. Tabii ki arazide yapılan testlerde, fabrika çıkışı en uygun koşullarda yapılan ölçüleri bulmak mümkün değil. Ayrıca fabrika verileri zaten ağırlık olmadan ve ilk sarma sırasındaki hızı göstermekte. Ama, gerçek off-road şartlarında, bu senenin belki de en soğuk gününde elde ettiğimiz veriler WARN'un bu yeni modelinin hayli tatminkâr olduğunu bize gösterdi.

askıya alma testi

Bu arada, çamur deryasında boğuşurken CJ'nin ön tarafından gelen ve hiç de hoşuma gitmeyen bir çatırtı duymuştuk. Krikoya kaldırmaktansa, XDC'nin yardımı ile CJ'yi bir ağaca askıya almayı daha uygun bulduk. Bu görevi de şaşırtıcı bir kolaylıkla yerine getirdi WARN. 2 tonluk aracı rahatlıkla kalın bir ağaca astık ve aracın altını kontrol ettik ve sesin

aksların arasına girip orada kırılan bir dal parçasından geldiğini görüp rahatladık.

fiyat

Henüz satışa sunulmayan XDC 9500'ün satış fiyatı \$1.600,- + KDV olacak.

WARN XDC'nin en kuvvetli özellikleri

- * Tasarımından dolayı montaj avantajı
- * Yüksek çekiş kapasitesi.
- * Kumanda kutusu ve motor izolasyonu
- * Motor ısınmasının az olması
- * Gövde dayanıklılığı
- * Termometrik devre kesici
- * Sesin normal sınırlarda olması ve güç arttığında sesin artmaması
- * Kumanda sapı içine monte edilmiş aydınlatma aparatı

sonuç

Bir ay önce test ettiğimiz XD900i ile aynı güçte motor kullanılmış burada da. Bir farkla ki kapasite 9500 libre'ye çıkarılmış. Şanzıman marifeti ile geline bu kapasite vinci hızını azaltmış doğal olarak. Ancak kullanılması kolay ve yeterli bir güç/hız oranına ve düşük ses seviyesine sahip bir yapı çıkmış ortaya. Su izolasyonu ve gövde dayanıklılığı XDC'yi ağır off-road şartları için uygun hale getirmiş.





XDC'nin ayrı kumanda kutusu sayesinde sağladığı alçak profil, yeni jenerasyon bir çok araç için uygun bir özellik.



Kumanda sapının içine Led bir aydınlatma konulmuş.



XDC'nin çekiş hızı dakikada 8.8 metre

Parça numarası	74700
Çekme Kapasitesi	9,500 lb. (4,310 kg.)
Ağırlıksız çekiş hızı	29 ft./min. (8.8m/dakika)
Motor	12V Gen II, Series Wound™
Dişli yapısı	3-Kademe planet
Debriyaj	Kayıcı halka dişli
Fren	Otomatik direkt etkili konik
Halat Uzunluk	30m
Çap	8mm
Finişing	Krom kaplama, koyu gri toz boya
Ağırlık	39. kgs.
Vinç Ebadı	21.8" (555mm)
Genişlik	6.3" (160mm)
Derinlik	7.6" (193mm)
Yükseklik	

XDC'nin fabrika verileri



WARN ve ARB TÜRKİYE DİSTRÜBİTÖRÜ www.warn.com.tr



Vincin makarası her iki bağlantı yanından tüm yüzeyi kaplayan keçelerle izole edilmiş ve suyun buradan motora ulaşması da engellenmiştir.



XDC'nin bir diğer özelliği motorun termometrik bir devre kesici ile koruma altına alınmış olması.



ileri geri kumanda için eski ufak çubuğun yerini sağ / sol kumandalı iki düğme almış.



XDC ile XD9000i'yi karşılaştırsak en önemli farkın ebatlarda olduğunu görüyoruz.

XDC İLE XD9000İ'Yİ KARŞILAŞTIRIRSAK

Tasarım ve Ebatlar: XDC'nin kumanda kutusunun ayrı olması, daha dar yerlere de yerleştirilmesine olanak tanıyor.

Çekme Kapasitesi: XD9000i 9000 librelilik kapasitesine karşın XCD 9500 librelilik bir kapasite sunuyor.

Motor: Aynı

Halat Uzunluğu: XD9000i'nin yaklaşık 40 metresine karşılık XDC 30 metrelik bir halat uzunluğuna sahip.

Ağırlık: İki vincin ağırlıkları hemen hemen aynı. Yaklaşık 39 kg

Finişing: XDC'de Krom kaplama üzerine yapılan toz boya uygulaması gövdenin dayanıklılığını arttırmış.

Su izolasyonu: XD9000i gövde yapısı nedeniyle izolasyon sağlarken, XDC özel tasarlanmış kumanda kutusu ve motor izolasyonu ile gerekli korumayı sağlıyor.

Kumandalar: İkisinin de kumandaları düğmeli. XDC'de ayrıca ufak bir Led'li aydınlatma sistemi ilave edilmiş.

Motor ısınması: İki vinç de uzun süreli kullanımda ve yükte ısınma belirtisi göstermediler. XDC'de ilave olarak termometrik devre kesici var.

Hız: Çekme Kapasitesi ile ilintili şekilde XD9000i'nin hızı biraz daha iyi.

Ses: İki vinç de çalışma sırasında ses normal sınırlarda ve güç arttığında ses yükselmiyor.

	XD9000i	XDC
Parça numarası	27550	74700
Çekme kapasitesi	9000 lbr	9500 lbr
Ebatlar		
uzunluk x derinlik x yükseklik (mm)	555 x 160 x 193	553 x 160 x 252
Motor	12V 4.6 hp, (24V 2.5 hp,)	12V Gen II, Series Wound™
Çekiş hızı	11.6m/dakika	8.8m/dakika
Halat uzunluğu	39 m	30 m
Ağırlık	38 kg	39 kg
Fiyat	\$1.415,- + KDV	\$1.600,- + KDV

ÇOK KARAKTERLİ 4X4 YENİ FORD RAN- GER PICK-UP

4x4 Pick-up'lar zor bir işin üstesinden gelme yetenekleri ile öne çıkarlar: Tamamen birbirine zıt farklı karakterleri aynı araçta birleştirmek.





Eski güzel günlerde 4x4 pick-up tasarımcılarının işi kolaydı. Tek dikkat ettikleri şey aracın arazi performansı ve yük taşıma kapasitesiydi. Bu iki ana özellik o dönemdeki kullanıcıların –yani çiftçilerin, inşaatçıların, madencilerin ve ağır şartlarda yük taşıma amaçlı araç kullanan diğer grupların- taleplerini karşılamaya yetiyordu. Ama sonra beklentiler değişti. Hem de inanılmaz bir hızla. Bu hacimli, güçlü kuvvetli, güven veren ve enerjik görünümlü 4x4 araç sınıfı, sadece profesyonellerin değil, farklı alışkanlıklara sahip kişilerin de ilgisini çekmeye başladı. İşte o zaman bu sınıftaki araçlar, karakter bölünmesine uğradılar. Araçların birden fazla karaktere sahip olmaları beklenirken, tasarımcılar da uygun bir potada bu karakterleri dengeli bir şekilde eritmek zorunda kaldılar. Yani hem ağır işte kullanılabacaklardı ve güçleri ona göre olacaktı, hem hafta sonu outdoor hobileri gerçekleştirmek için zor parkurları aşmaya hazır yetenekte olacaklardı, hem de yıkanıp paklanınca takım elbise veya topuklu ayakkabılarla binilip gece çıkılacak görüntüde ve konforda olacaklardı. Zor işti yani.

Günümüzde bunu başarabilen 4x4 pick-up'lar var tabii. Geçtiğimiz haftalarda bunlardan birinin, Ford Ranger 4x4 Pick-up'ın yeni yüzü ile tanıştık.

özel off-road parkurunda test

Şubat ayı sonunda özel hazırlanan bir off-road parkurunda lansmanı yapılan Yeni Ford Ranger 4x4 Pick-up tamamen değişen tasarımı ve performansı ile ilgi çekti.

Tanıtımda bir konuşma yapan Ford Otosan'ın Pazarlama Müdürü Serhan Turfan, "2006 yılını

toplam otomotiv pazarında lider olarak tamamladık. 2007 yılında da bu başarıyı devam ettirip 6. kez liderlik koltuğunda yılı tamamlamayı hedefliyoruz. Bu hedefleri yakalamak için yenilenen ilk ürünümüz olan Ford Ranger 4x4 Pick-up'ı tanıtmak istedik." dedi.

İSOFF'un hazırladığı bol çukurlu ve kanallarla kaplı parkurda Ford Ranger'in yoldan çok yoldışı koşullar için yapılmışa benzeyen süspansiyon sistemini deneme şansı bulduk. Hızlanmasını ve ses izolasyonu ile frenlerini denediğimiz kısa bir yol etabının ardından sıra özel hazırlanmış off-road parkuruna geldi. Yan eğimler, dik çıkışlar, çamur geçişleri ve köprü geçişleri olan parkurda denediğimiz Yeni Ford Ranger 4x4 Pick-up'ın, hem yol hem yol dışı kullanımında ilgi çekici değerlere sahip bir araç olduğuna karar verdik. Bir an önce kapsamlı bir teste almaya heveslendiğimiz bu araç, girişte bahsettiğimiz karakter bölünmesini dengeli bir şekilde yapabildiği gibi görünüyor.

görünüm

Yeni Ford Ranger, hem görünümü hem de performansı ile tamamen yenilenmiş. Krom ön ızgara ve sis farları ile desteklenen ön farların yapısı daha modern bir çizgiye oturmasını sağlarken gövde rengi tamponlar, yuvarlak yan ve arka barlar spor ve enerjik bir araç görünümü ortaya çıkartmış. Görüntüsünden sonra en büyük değişiklik performansında gerçekleşmiş. 143ps 2.5L TDCi güçlü motoru Yeni Ford Ranger'de görünümündeki gücü, kullanırken de hissetmenizi sağlıyor. ABS ve EBD, sürücü ve yolcu hava yastıkları, immobilizer, uzaktan kumandalı merkezi kilit standart olarak sunulmuş. Test için özel MT/R

lastiklerle donanmış Ranger'lara bu lastikler çok yakışsa da normalde araç 16 inç alaşım jantları ve 245/70R16 lastikleri ile satılıyor.

Ford Ranger iç tasarımı ve donanımı ile bir yol aracı konforunda. 5 kişilik çift kabin araçta koltuk tasarımı hem yol hem de yol dışı kullanımda bedeni saracak şekilde düzenlenmiş. Gösterge tablosu sade ve kolay görünür olarak düzenlenmiş. Ön panelde yer alan multimetre, termometre, pusula ve arazi eğim açılarını gösteren sistem, yol dışı gezileriniz için doğru otomobilde bulunduğunuzu anlatıyor size. Kullanılan renkler, mat gümüş detaylar araca yakışır sadelikte. Şüphesiz her konforlu araçta yer alan klima, radyo/cd ve mp3 çalar Ford Ranger'da standart olarak sunuluyor. Ama en çok hoşlandığım iç ayrıntı, bardaklık ve çeşitli eşya gözlerinin yanı sıra sağ koltuğun önünde torpido üstünde saklanan sürpriz göz. Düz bir şekilde açılan göz, dosya koymaktan, açık havada durduğunuz yerde ufak bir araç içi piknik yapmaya kadar değişik işlevler yüklenebiliyor.



FORD RANGER 4X4 PICK-UP

TEKNİK ÖZELLİKLER

Şanzıman	
Vites kutusu	5 ileri düz vites
Debriyaj	Hidrolik tek plakalı kuru tip, diyafram yaylı
Rölanti devri (d/d)	720
Vites oranları	
1	3.905
2	2.248
3	1.491
4	1.000
5	0.800
Geri vites	3.391
Son dişli	3.727
Süspansiyon	
Ön	Bağımsız çift salıncaklı, viraj çubuklu, helezon yaylı
Arka	Yarı eliptik yaprak makaslı sabit aks
Frenler	
Ön	Hava kanallı disk 256mm (4x2), 289mm (4x4)
Arka	Otomatik ayarlı kampana
Direksiyon	
Sistem	Bilyalı, hidrolik
Dönüş çapı (m)	12.0 (4x2), 12.6 (4x4)
Yük	
İzin verilen maksimum ağırlık (kg)	1,175
Maks. römork ağırlığı (kg)	1,600 (4x2), 3,000 (4x4)
Maks. yük kasası uzunluğu (mm)	1530 (Çift kabin)

Motor	2.5 litre Duratorq TDCi
Motor hacmi (cm3)	2,499
Çap x strok (mm)	93 x 92
Tork (Nm/ d/d)	330/1800
Güç (BG/ d/d) (kW/ d/d)	143/3500 105/3500
Ortalama Yakıt tüketimi (litre/100km)	8.5 (4x2), 8.9 (4x4)
Performans (sn, 0-100 km/s)	17.0 (4x2), 17.9 (4x4)
Motor tipi	Sıralı dört silindir
Hava girişi	Ara soğutuculu, turbo
Yakıt tipi	Dizel
Yakıt besleme sistemi	Common-rail direk enjeksiyon
Sıkıştırma oranı	18.0:1
Yakıt deposu kapasitesi (litre)	63 (4x2), 70 (4x4)
Silindir başlığı	Alaşım
Blok	Dökme demir
Alternatör	12V - 70A

Boyutlar (mm)	
Uzunluk	5075
Dingil mesafesi	3000
Ön dingil genişliği	1475
Arka dingil genişliği	1470
Min. yerden yükseklik	205
Sudan geçiş derinliği	750
Yaklaşma açısı (derece)	34
Uzaklaşma açısı (derece)	33
Rampa açısı (derece)	28

yol dışı

Donanımları Ford Ranger'i rahatça bir yol aracı görünümüne büründürürken, diğer özelliklerine baktığımızda gerçek bir arazi aracı ile karşı karşıya olduğumuzu hemen anlıyoruz. Yol kullanımında 2 çeker (2H) olarak kullanabileceğiniz otomobil, yol dışına çıktığınızda 4 çeker (4H) konumunda farklı bir araca dönüşüyor. Arazi şanzımanının varlığı Ford Ranger 4x4 Pick-up'ın "gerçekten" arazide kullanılmak üzere tasarlandığını haber veriyor. Çamur geçişlerinde, ıslak kütüklerin üzerinde karşıya geçerken 4L bize hem gereken torku, hem de dört tekerlektten kontrolle güveni verdi. Üstelik limited slip diferansiyel kilidi, zorlu engelleri aşmak için bu araca her türlü donanımı sağlamış oluyor. 4x4 Ranger'in yerden yüksekliği 205 mm, uzunluğu 5.075 mm, genişliği ise 1.805 mm ve dingil mesafesi 3.000 mm. 750 mm sudan geçebiliyor. Yaklaşma açısı 34 ve uzaklaşma açısı 23 derece. Karın açısı 28 ve maksimum yan eğim açısı 49 derece. Bu rakamlar aracı arazi şartlarında yeterli hale getiriyor.



performans

Yeni Ford Ranger'da common rail enjeksiyon sistemine sahip yeni 2.5 litrelik Duratorq TDCi dizel motor bulunuyor. 143PS 2.5L TDCi motor, 330 Nm/1800 d/d tork ve daha düşük yakıt tüketimi değerleri sunuyor. Turbo gecikmesini azaltmak için Değişken Geometrik Turbo (VGT) kullanılıyor. Yeni Ranger'da Durashift 5 vitesli düz vites kutusu bulunuyor. Oldukça sessiz olan motor, düzgün izolasyonun da etkisi ile içeri hemen hemen hiç ses gelmemesini sağlıyor.

Ford Ranger'in motor gücü yanında 1.175 kg yük kapasiteli kasası ve kasanın hasar görmemesi için özel iç tasarımı bu aracın yolda ve off-road'da kullanımının dışında gerçek bir yük aracı olarak kullanılmasını mümkün kılıyor. Yeni Ford Ranger 4x4 Pick-up'lar 49.401. YTL'den satışa sunuluyor.

PARAŞÜT GÖSTERİ ATLAYIŞLARIYLA
FİKİRLERİNİZİ KANATLANDIRIN!



info@exways.com
www.exways.com

EXWAYS
VERTICAL

CEHENNEM MELEKLERİ

DODGE DEMON ROADSTER KONSEPT



Cenevre Otomobil Fuarındaki konsept araçların içinde biri, alev dilini andıran basit, işlevsel ama son derece çekici çizgileri ile bir anda çekti ilgimizi. İsmi de rengi ve görünüşü ile uyumlu olunca bize de gelecek senelerde yeraltından dünyaya çıkacak bu şeytanı anlatmak düştü.



Teknik Özellikler	
Motor	2.4 litrelik benzinli motor
Azami güç	600 d/d'de 172 SAE-HP (128 kW)
Azami tork	4400 d/d'de 165 lb.-ft. (224 Nm)
Şanzıman	6 vitesli manuel
Tahrik	Arkadan itiş
Uzunluk	3974 mm
Genişlik	1736 mm
Yükseklik	1315 mm
Dingil mesafesi	2429 mm
Boş ağırlık (tahmini)	1179 kg
İz genişliği, ön/arka	1491 mm
Jant ölçüsü	19 x 8 inç
Tekerlek dış çapı	25.2 inç (640 mm)
Dış renk	Sedefli parlak kehribar rengi
İç renk	Karbon siyahı



Dodge Viper gibi bir rüya otomobil yaratan Chrysler Grubu Tasarım ekibi, bu seneki fuar için “erişilebilecek bir rüya” tasarlamaya karar vermiş. Basit, enerjik, tabii ki sportif bir roadster yaratmak için masaya oturmuşlar. Hayallerindeki, uçuk kaçık bir araç değil, içine binilip keyifle sürülebilecek sade ve fonksiyonel bir spor otomobilmiş. Ama çekici ve göz alıcı da olmalıymış. Sonunda ortaya Dodge Demon çıkmış.

Dodge Demon’un genel olarak görünüşü sade ve işlevsel, ama aynı zamanda ürkütücü ve tehditkar. Yan taraftan baktığımızda otomobilin stilini belirleyen ana çizginin gövdenin önünden tekerleği geçip, çapraz olarak arkadaki hava emiş aralığına doğru ilerlediğini görüyoruz. Arkada belirgin bir çıkıntı oluşturarak gövdenin dışına taşan yapılı çamurluk tasarımı, arkadan çekişli bir araca baktığınızın altını çiziyor sanki.

Araca önden baktığımızda, asık suratlı, saldırgan ve korkutucu bir bakışla karşılaşıyoruz. Dikkat çekici ve abartılı bir şekilde öne doğru çıkıntı ön panjur ve kötü bakışlı “gözler”. Projeksiyonlu farlar uzun, köşeli üçgenlerin içine yerleştirilmiş, parlak halkalarla ayrılmış ve siyah krom çerçeveler içine yerleştirilmiş. Arkada ise daralan trapez biçimli LED arka stop lambalarının ön plana çıktığı bölünmüş bir yapı var. Kırmızı yarı saydam camlarla çevrili arka stoplar aracın genel çizgisine ve

karakterine uyum sağlıyorlar. Asimetrik, yırtıcı tasarımlı jantları ile tekerlekler gövdenin uç köşelerinde yer alıyorlar.

Bir reenkarnasyon vakası: Klasik spor otomobil yeniden doğdu.

Dodge Demon’un iç mekan baş tasarımcısı Dan Zimmerman şöyle diyor: “Modası hiç geçmeyen İngiliz spor otomobillere benzer şekilde Dodge Demon’un iç mekanında özellikle uçuk kaçık değil işlevsel bir görüntü hakim olsun istedik. Sürüş deneyimi ile ilgili her ayrıntı hemen el altında olarak vurgulanırken, tali detaylar görsel açıdan ikinci plana atıldı.

Hemen el altındaki kısa, kalın, gümüş ve siyah renkli manuel vites topuzu konsola hakim. İşlevsel olarak yerleştirilen gösterge panosu bildik ama modern. Gerçekten ihtiyacınız olan her şey göstergeler, yuvarlak klima çıkış yerleri, radyo polisajlı alüminyumdan bir çerçeve içine alındı. Kalorifer, havalandırma ve klima düğmeleri gibi ikinci derecede önemli kumandalar ile torpido gözü gibi detaylar da bu çerçevenin altına yerleştirildi. Cam kumanda düğmeleri, yumuşak şekilde aydınlatılmış bardak tutucular ve 12 V’luk priz grafik açıdan bütünleştirilmiş bir biçimde düzenlenmiş.

Ön oturma ve konsol tasarımı tüm oturma konumlarında sürücünün vites değiştiren kolu için ‘açık bir bölge’ oluşturmak amacıyla gerçekleştirilmiş. Sürücünün gereksiz detay-

lara dağılmadan tamamen sürüş deneyimine odaklanması hedeflenmiş.

Direksiyon simidinde, modası geçmeyen bir spor otomobil görünümünü destekleyen bir tasarım kullanılmış. Direksiyon simidinin hemen önündeki dört göstergeli kombi gösterge, spor kol saatlerinden esinlenmiş grafikleri olan klasik siyah - beyaz kadranslara sahip. Her bir yuvarlak gösterge ince ayrıntılı gümüş ve krom süs halkasının içine yerleştirilmiş.

Dodge Demon’un koltukları, viraj alırken destek sağlamak için gerekli yükseltilere sahip. Ama bu yükseltiler iniş binışı engellemiyor. Mat karbon elyafından yapılmış bir kabuğa yerleştirilmiş entegre koltuk başlıklarına ile siyah koltuklar görüntüyü tamamlıyor. Polisajlı alüminyum ve karbon elyafından yapılmış roll-bar’lar ise aracın sportif görünümünü vurguluyor.

Bu kızıl renkli “şeytan” otomobil, Dodge Demon Konsepti 172 beygir gücü elde etmek için 2.4 litrelik bir benzinli motor kullanıyor. Motor 600 d/d'de 172 SAE-HP (128 kW) maksimum güç ve 4400 d/d'de 165 lb.-ft. (224 Nm) maksimum tork sağlıyor. Arkadan çekişli otomobil 6 vitesli manuel bir şanzıman sistemine sahip. Yaklaşık 4 metre uzunluğundaki ve 1.800 metre genişliğindeki otomobilin yüksekliği ise 1.315 mm.

STANDART BİR CHEROKEE NASIL VAHŞİ BİR OFF-ROAD ARACINA DÖNÜ- ŞÜR?

Hobi olarak yoldışı parkurlarda gezip tozmayı; hızla tozu dumana katmak yerine ağır ağır, keyifli keyifli, bir engelden ötekine geçerek, yeteneklerini sınamayı seven insanlardır off-road'cular. Off-road öncelikle bir zihin yapısına dayanır. Hayata belirli bir açıdan bakmayanlar off-road'cu olamazlar. Ama zihin yapısı ile bitmez iş tabii ki. Off-road'cuya güzel bir 4x4 araç da gerekir.

Bu konuda tüm off-road'cular farklı yönlerde dağılırlar. Kimi güçlü ve büyük 4x4'leri tercih eder, kimi ufak ve çevik 4x4'leri. Kimi her çeşit konforu ile yeni nesil araçları seçer, kimi modası geçmeyen klasik, yaşını başını almış 4x4'leri. Ama hepsinin birleştiği bir nokta vardır. Hangi aracı seçerlerse seçsinler, kısa süre sonra ufak tefek ya da radikal değişiklikler yaparlar araçta. Aracı daha yüksek, daha güçlü, daha vahşi, daha dayanıklı hale getirmeye çalışırlar. Böylece off-road'cunun yoldışı parkurlarda mücadele etmekten sonra en çok sevdiği işe gelir sıra: Off-Road Modifikasyonu.



Bu aydan başlayarak 4x4 araçlarını yarış ya da gezi amaçlı modifiye eden ve farklı koşullara uygun hale getiren off-road'culara ve araçlarına yer vereceğiz sayfalarımızda. İlk konuğumuz Ahmet Tınkır, 2002 yılından bu yana İstanbul Off-Road Kulübü üyesi ve yarışçı. 2004 Sapanca Trophy Şampiyon ekibin içinde yer almış ve 2006'da Türkiye Off-Road Şampiyonası N1 Co-pilot Şampiyonu olmuş. 2006 yılında Yunanistan'da da trophy'e katılan Türk ekipleri içinde en iyi dereceyi yapmış. Yarışların yanında zorlu off-road gezilerine ve kamplarına katılmayı seviyor. Bu sene en büyük hayali Malezya'da gerçekleştirilecek trophy'ye katılmak. Hal böyle olunca Ahmet Tınkır'ın gezi için hazırladığı 4x4 araç da sıradan bir araç olmuyor tabii ki. Şimdi sözü ona bırakalım ve kısa sürede ortaya çıkardığı "yeni" gözdesi ile ilgili bilgileri alalım.



Aracım 1999 model 4.0L kare kasa Jeep Cherokee Country. 195 HP, 143 KW, motor hacmi 3990 cm3. Bu aracı farklı parkurlarda off-road gezilerine ve kamplarına çıkmak için hazırlamaya karar verdim. Modifikasyonları iki grupta ele aldım. Öncelikle araçta off-road performansına yönelik bir takım modifikasyonlar yaptım, ardından konfora ve güvenliğe yönelik aksesuarlara yer verdim. Off-road yeteneklerini arttırmak için planladığım ilk iş aracı yükseltmek oldu.

Aracım için önce çeşitli Internet sitelerinde araştırmalar yapıp, gereken parçaları ve bula-
cağı yerleri tespit ettim. Parçaların çoğunu
doğrudan A.B.D'den sipariş edip, getirttim ve
burada taktım. Lastikleri Türkiye'den temin
ettim. Tamponlar, port-bagaj gibi parçaları
İstanbul'da yaptırdım. Toplam 3 ay sürdü
uğraşlarım. Ama 3 ayın ve \$25.000,- tutarında
yükli bir bütçenin ardından tam istediğim gibi
bir 4x4 araca sahip olmanın keyfini yaşadım.

4x4 araçlar fabrika çıkışı standart yükseklik
ve donanımla verilirler. Off-road şartlarında
aracın yüksekliği sorunsuz bir parkur geçişi
yapmanız için ilk şartlardan biridir. Aracın en
alt noktasını teşkil eden yer diferansiyellerdir.
Bunları yükseltmenin tek çaresi daha büyük
ebat lastik takmaktır. Geriye kalan her şey
bu lastikleri sığdıracak hacmi oluşturmak ve
gene bu lastikleri sağlıklı olarak döndürmek
içindir.

1. Öncelikle 15x10 alüminyum jantlar ve
33x12.5x15 Goodyear MTR lastikleri kullandım.
ATR lastikler yolda da kullanım kolaylığı
sağladığı halde, ağır arazi şartlarında yeterli
performansı sağlamak için MTR lastikleri
tercih ettim. Aracıma geniş lastiklere uyumlu
Bushwacker çamurluk dodiklerini monte
ettim.

2. Sonra bu lastikleri sığdırabilmek ve dikey
hareketlerini rahat yapabilmelerini sağlayabil-
mek amacıyla aracın gövdesini 6" yükseltmek
gerekti. Bunun için 6" Skyjacker süspansiyon
kitini kullandım.

3. Büyük lastiklerle birlikte diferansiyel oran-

ları değiştiği için ön ve arka ayna mahruti-
yeni ledim. Daha fazla tork sağlamaya yönelik
olarak 3:55 olan eski ayna mahruti oranım
4:11 oldu.

4. Arazi performansı için çok gerekli parça-
lardan biri diferansiyel kilitleri. Aracımda ön
ve arkada ARB Air locker'ları seçtim. ARB Air
locker'ın faydası aracın içinden manuel olarak
devreye sokulabilmeleri. Bu sayede günlük
kullanımda ya da düz yolda kilitli aracın
getirdiği problemleri yaşamayacağım. Ayrıca
aynı sistemi gerektiğinde lastik şişirmek için
de kullanabilirim.

5. Ön ve arka diferansiyel karpuzlarını koru-
mak için WARN marka korumalar takıldı.

6. Motor ve Şanzıman takozlarını daha
sağlam olduğu için poliüretan takozlardan
seçtim.

7. Araçta performans bujileri ve buji kabloları
kullandım.

8. Aracın yükseltilmesi sudan rahat geçiş için
yeterli olmadığından, aracın hava alğını aşan
derin su geçişlerinde motorun su almasını
engellemek için Safari şnorkel taktım.

9. Ön ve arka tamponu güçlendirdim. Ön
tampon 6 mm kalınlığında saçtan yapıldı,
tamponun önüne WARN 8274 vinci seçtim.
Bu vinç şanzımanlı olduğu için çekme ve
boşaltma işlemlerini çok hızlı yapıyor. Arka
tampon da 6 mm kalınlığında saçtan yapıldı,
arka tampona ayrıca stepne taşıyıcı kiti ilave
ettim. Hem ön hem arka tampona off-road'da
çekme anında pratik kullanım için "U" kilitler
monte edildi. Arkada ayrıca bir nato kancası
bulundurdum.



10. Off-road gezileri sırasında kamp malzeme-
lerini ve ağır gezilerde gerekli diğer ekipman-
ları rahatça taşıyabilmek için aracın üstüne
bir port bagaj yaptırdım. Tamponları, stepne
taşıyıcı ve tavan port bagajını İstanbul'da
Orhan Usta'ya yaptırdım.

11. Yağmur ve rüzgar için kapı camlarına
ventvisor takıldı.

12. Tampona sarı sis lambaları, yayıcı beyaz
KC marka sis lambaları ve tavan port bagajda
gömme delici sis lambaları takıldı.

13. Aracın içine olası takla ve devrilmelerde
sürücü ve yolcuların güvenliğini sağlamak için
roll-cage (araç içi koruyucu güvenlik kafesi)
yaptırdım. Özel tutamaklar monte ettim.

14. Tavandaki port bagaja Hi-jack dediğimiz,
lastik değiştirmek ve aracı gömüldüğü derin
çamurlardan ya da sudan yükseltmek için
kullandığımız özel krika konuldu.

Aracın eski ağırlığı 1.550 kg iken bu modifi-
kasyonların ardından aksesuarlarla birlikte
ağırlığı 2.000 kg'a yükseldi. Yükseltme kiti ve
büyük ebatlı lastiklerle aracımın yüksekliği
yaklaşık 30 cm arttı. Bu yükseklikle birlikte
aracın yaklaşma ve kaçış açıları ve karın açısı
off-road için mükemmel hale geldi ve en dik
eğimlerden bile rahatlıkla inip çıkabilecek bir
araç oldu. Alt korumalar ve yükseklik; kaya,
ağaç kütüğü gibi engellerin üstünden rahatça
geçebilmemi garanti etti. Şnorkel ise derin
su geçişlerinde aracın "boğulmasını" önledi.
Vinç, Hi-jack, u-kilitler gibi ekipmanlar tüm
bu önlemlere rağmen battığımızda –ki bu off-
road'da her an başa gelebilecek bir durum-
kurtulmamızı sağladı. Güvenlik için roll-cage'i
de yaptırdım gerçekten içim rahat, yoldan
çıkabileceğim bir araca sahip oldum.

Unutmamanız gereken şey her modifikas-
yonun ince dengeler düşünülerek yapılması
gerektiği. Belirli amaçlar düşünerek aracımın
ebatları ya da sistemleri ile oynadığımızda
mutlaka avantajların yanında bazı dezavantaj-
lar da ediniyorsunuz. Off-road gezi perfor-
mans ağırlıklı olarak yaptığım modifikasyon-
lar, aracın yol sürüş konforundan bazı artıları
götürdü. Mesela araç yükseldiği için günlük
kullanımda inip binmek zorlaştı. Süspansiyon
off-road şartlarına uygun olarak sertleştiği
için yol kullanımında konforu feda ettim. Kon-
forla birlikte yol, özellikle de viraj emniyeti
azaldı. Ama karşılığında hem görüntü olarak
hem de performans olarak çok güzel bir off-
road aracı elde ettim.

Yükseltme

6" Skyjacker suspension kit / Yükseltme kiti		2320,-
Ring&Pinion Front Axle 4.11 / Ön ayna mahruti		130,-
Ring&Pinion Rear Axle 4.11/ Arka ayna mahruti		160,-
Detroit Locker Differentials DANA 35 4.11/Arka diferansiyel kilidi		480,-
Bushwacker Cut-Out Fender Flares 4 door/Dodik		395,-
SYE kit NP 242 Drive Shaft		88,-
RE1898-355 Driveshaft CVF RE1801/7 35.5"		295,-
Poweraid Throttle Body Spacer	17008.001	71,-
Firepower Ignition Kits for the 4.0L / Buji kablo	17610.600	170,-
Şanzıman Takoza		60,-
Motor Mounts (takozu)		80,-
Warn differential Skid Plates Dana 30 Front/Ön diferansiyel koruma	120022.512	74,-
Warn differential Skid Plates Dana 35 Rear/Arka diferansiyel koruma	92023.003	70,-
Series 520 with functional Beadlock 15x10/Jant 5 adet		800,-
Goodyear 33 12.50 15 tires / Lastik 5 adet		1100,-

Yükseltme toplam

Aksesuar

Evolution series Front axle kits ARB lockers Super 30	16.120.400	1590,-
Evolution series Rear axle kits Detroit locker Super 35	16.120.101	950,-
WARN 9.5 ti Thermometric Winch	92107.03	1105,-
WARN Ön tampon	64737	700,-
WARN Arka tampon	65801	569,-
WARN Tire4 carrier/Stepne taşıyıcı		330,-
WARN Rock Slider/Yan basamak	67930	370,-
ARB Air compressor kit	16104.900	250,-
ARB Tire inflation kit/Kompresör hortum	16104.901	40,-
Driving pair 130W Blue Hologen Titanium/Tampon, Sürücü far	97048.01	170,-
Pair pack 6" round daylighter chrome plated/Tavan, Delici far	97030.11	130,-
Pair pack 6"x9" rectangular chrome/Tavan, Delici far	97026.01	100,-
Tavan far taşıyıcı		175,-
Sport Rack Tire/Tavan lastik tutucu	12138.912	85,-
Çeki demiri master lock	3810AT	60,-
Çeki demiri topuzu	92018.13	7,-
Bushman steel rack 52" W x 60" L/Tavan sepeti	12138.300	300,-
Rack adapter/Tavan sepet tutucu	12138.906	43,-
Kilit Masterlock	1480DAT	25,-
VENTVISOR/Cam rüzgarlık	71063.801	45,-
Night Vision safety Mirror/Dikiz aynası	93011.01	200,-

Aksesuar toplam

Toplam (ABD çıkış fiyatı)

7244,-
13537,-

Yararlandığımız siteler: www.quadratec.com www.4wd.com



1999 model 4.0L kare kasa Jeep Cherokee
Country orijinal hali



Warn ön diferansiyel koruma



Warn arka diferansiyel koruma



6" Skyjacker Yükseltme kiti



6" Skyjacker Yükseltme kiti



6" Skyjacker Yükseltme kiti



Firepower İgnition kit



ARB air compressor kit



ARB araç içi kumanda düğmeleri



Safari şnorkel



Tavan delici farlar



Goodyear 33 12.50 15 Lastik



Ahmet Tinkir



Ön tampon ve aksesuarlar



Arka tampon ve stepne kiti



Bushwacker dodikler



Ön tampon U-Kilit



Arka tampon U-Kilit



Port bagaj ve Hi-jack



Farlar



WARN vinç



Roll-cage



Aracın içinden bir görüntü



Aracın son hali



4X4 YİYEN “DEVE” ETABI

Ayşin Uysal

Geçtiğimiz ay off-road’cuların efsanevi İğneada etabından bahsetmiştim. İğneada, afiyetle yediği onca 4x4 araca rağmen her sene hevesle tekrarlanan, off-road’cu literatüründe “baba” bir etap. Bu tarz etaplar tatlı su off-road’cusu ile açık deniz off-road’cusunu birbirinden ayırmaya yöneliktir kulüplerde. Kulüpte toplantılarda, kamplarda ateş başı sohbetlerde belirli sorular vardır, bir cins seviye tespit sınavı da diyebiliriz. Yarışçıysan taklan olup olmadığı sorulur hemen, geziciysen İğneada’ya gidip gitmediğin. Ha bir de “Camel” etabına girip girmediğin.



Kış ortasında bu “deve” etabı da nereden çıktı mı diyorsunuz şimdi? İstanbullu off-road’cular bilir. Ormanda gizli bir yerden girilen özel bir etap vardır. Vaktiyle orada Camel Trophy’nin seçmelerinin yapıldığı rivayet edilir. Etap yaklaşık 3 km uzunluğundadır, ama artık hava şartlarına, ormanın durumuna, etabın keyfine, katılan 4x4’lerin yeteneklerine bağlı olarak minimum 1 gün maksimum ucu açık bir sürede geçilir. Adam ve araç yeme konusunda ünü İğneada ile rekabet edebilir, üstelik daha yakındır.

Her birinin adı sanı, soyu sopu olan çukurları, kanalları, geçişleri vardır. Genel olarak “aks kıran” olarak tabir edilen sürprizli su geçişleri meşhurdur. Denemeden olmaz. İlk metrelerinden başlayarak pilotların sınırlarını tel tel gerer, tüm yeteneklerini seferber etmelerini buyurur, vinçler ve hi-jack’ler her daim hazır bekletilir, strapler, eldivenler el altında bulundurulur.

Bu hafta sonu 8 araç Camel’a girdik.

Sabah erken saatlerde buluştuk Kemerburgaz’da. Ormanı gafil avlamak için köyün arkalarından dolanıp, normal dışı yollardan geçerek, normal off-road yollarına girdik. Dev bir çukurda biraz oyalandık. Yeni gelenler, Camel mı diye sordular heyecanla. Yok dedik. Daha değil.

Sonra ara yollardan –yani ara off-road yollarından- geçerek, birkaç engele de merhaba diyerek ilerledik. Camel mı? Daha değil. Her gördüğünüz engele dalmayın, hevesinizi Camel’a saklayın dedik herkese, orada nasılsa istediğiniz sayıda, çeşitte ve güçlükte engel bulacaksınız.

Sonra Camel girişine geldik. Adam boyu bir tümsekle gizlenmişti giriş. Sadece giriş değil, arkasındaki adam boyu su geçişi de gizlenmişti bu tümsekle. Camel başladı.

Aslında off-road etapları durgun göle değil nehirlerle benzer. Aynı etaptan iki kez geçemezsiniz. Etaplar yaşarlar, doğarlar, büyürler, yaşlanırlar ve durağanlaşırlar, bazen de ölürlük. Yağışlar, geçen araçlar, büyüyen ağaçlar ve sarmaşıklar, arada yol açmak için giren buldozerler etabı değiştirir durur.

İlk girdiğimizde Camel’ı tanıyamadık. Aradan birkaç sene geçmişti ve etap mülayimleşmişti sanki. Hani o deli girişi olmasa Camel değil derdik. Öyle, orman içinde kıvrılan güzel bir yoldu görünüşte.

Sonra bir yeşillik dönemeç döndük ve suları çekilmiş bile olsa ilk canavarımızı hatırladık. Sadece iki tekerin basabileceği genişlikte bir iz ve yanı başında araba yutacak derinlikte bir kanal. Ufak tefek Niva ve Suzuki’ler seke seke geçtiler ama arkada iki CJ8 ve bir İnterScout vardı. Onlar düştüler.

Sonrası bildik off-road hikayeleri. Herkes düştü, herkes iki teker üzerine kalktı, herkes burnunu çamurlara ve balçığa gömdü, herkes vinçlendi, herkes çekildi, herkes itildi.

Bir ara ufak bir tepenin üzerinden araçları izlerken yol sürüşü ile off-road sürüşünün en belirgin farkını yakaladım. Yolda, A noktasından B noktasına giderken herkesin burnu aynı yöne dönük olur. Off-road'da ise aynı yöne gitmeye çalışmamıza rağmen her araç ayrı bir yöne bakıyordu. Bir kısmı gidiş yönüne sağdan ya da soldan dik, bir kısmı tam ters yönde, şanslı bir iki tanesi de –genelde sıradaki engele henüz girmemiş olanlar- gidiş yönüne bakarak duruyordu. Tabii burun üstü, yola anlamsız bir açı yaparak duran araçları tamamen konu dışı tutuyorum.

Etaptaki engelleri geçmemiz sorunun bittiği anlamına gelmiyordu. İsterseniz size bir “Camel anı” tarif edeyim.

Engel: Altay'ın çukuru. Önde biraz yorgun ama mutlu Özbek'in Niva'sı. Az önce çeşitli kombinasyonlar deneyerek engeli aşmaya muvaffak olmuş. Çukurda, burun üstü durumda Haldun'un İnterScout'u vinçleniyor. Jimny'si ile Erol, Altay'ın çukurunu başarılı bir şekilde geçmiş, ama sol yanındaki dik eğimli yamaca kayıp ormanın içine düşmüş, şimdi de binbir zahmetle o ıslak yapraklı balçık yokuşu tırmanmak için debeleniyor. Hemen arkasından aynı kaderi paylaşan bir başka Jimny ile Derya. Bizim CJ, bir arkadaş su çukurundan çıkmak için uğraş veriyor, vinçlemek için destek olmaya gelen Barbaros kanala düşmüş sol iki teker havada devrilmeye beş kala yaylanıyor. Üç kişi devrilmesin diye aracın havada duran basamaklarına tırmanmış, ağırlık görevi görüyor. Taner'in Vitara'sı ve Tarık'ın CJ'si de sırada, aynı merhalelerden geçmek için kuzu kuzu bekliyorlar...

Bu görüntüleri her engel için tekrarlayabiliriz. Sadece çukurdaki ve yamaçtaki isimler değişik olur. Akşama doğru öğlen yemeği için ara verdik. Karar vaktiydi. Camel'in çıkışına kadar ilerleyecek miydik yoksa ufuktan görünmeye başlayan pazartesi sendromunu ciddiye alıp, yarını mı düşünmeye başlayacaktık? Sonuçta hafta sonları “gerçek hayattan” ödünç alınmış parçalar. Tabii ki yaşamak için mi çalıştığımız, çalışmak için mi yaşadığımız önemli bir felsefi sorun ama pazartesi ve iş kavramları ciddi ciddi bizi bekliyordu.

Sonunda tenefüssün bitip ders ziline çaldığını anladık istemesek de. Haftaya kaldığımız yerden devam diyerek kuzu kuzu evimize doğru yola çıktık.



DÜNYADAKİ İLK “KARBONSUZ KÖY” PROJESİ



İklim değişimi tartışmalarına kulak verirken, “Peki ama ben ne yapabiliyorum” diye düşündünüz mü hiç? İşte, bu soruyu sorup da harekete geçmiş bir köyün öyküsü huzurlarınızda...

İngiltere'deki Ashton Hayes köyünde yaşayan bin kişi, son bir yıldır hummalı bir faaliyet içinde. Amaçları bir çok kişi için ütöpik: Ülkenin ilk karbonsuz köyü olmaya çalışıyorlar. Daha doğrusu karbon üretimlerini azaltıp, ürettikleri kadarını da atmosferden geri çekerek, dünyaya zarar vermeyen bir yaşam sürdürmeye.

Projenin fikir babası Garry Charnock, her şeyin iki yıl önce bir edebiyat festivalinde dinlediği bir tartışmayla başladığını söylüyor. Tartışmadaki katılımcılar demiş ki: “Şimdi herkes bu salondan çıkıp iklim değişimi hakkında bir şey yapsa, büyük yol alırız.” O da “Ne yapabilirim” diye düşünerek çıkmış. Sonra bakmış ki, HSBC gibi, DHL gibi pek çok büyük şirketin atmosferde bıraktıkları karbon izini sıfırlama projeleri var. “Onlar yaparsa, bizim köy de yapamaz mı?” diye sormuş kendine. Ama nereden başlayacakmış?

çocukların heyecanı büyüklere de bulaştı

İşe çocuklardan başlamaya karar vermiş. Okulda toplamış onları ve genel olarak sorunu anlatmış. Sonra da onlara ‘geleceğin taşıtları’ diye bir proje vermiş. Herkes hayal gücünü kullanıp gelecek için temiz ve kullanışlı araçlar tasarlayacakmış. Çocuklar hevesle ve ciddiyetle ele almışlar konuyu. Araştırmalar yapmışlar. Çocukların coşkusu sonunda bü-



yükleri de etkilemiş. Bunun üzerine Charnock bir toplantı düzenlemeye karar vermiş.

“ilk toplantıya, soğuk bir Ocak gününde 400 kişi geldi” diyor Garry Charnock.

“Kimseler inanmadı. Bundan önce bizim köyde toplantılara 30, taş çatlasa 40 kişi gelirmiş.” İklim toplantısına gelen 400 kişiye, köydeki yetişkin nüfusun yüzde 75'ini oluşturuyormuş.

İlk adım olarak Chester Üniversitesi'yle beş yıllık bir anlaşma yapılmış. Üniversiteden gelen uzmanlar geçen Mayıs'ta köydeki 370 haneyi bir bir dolaşarak karbon üretimlerini hesaplamışlar. Sonra da herkese, bunu azaltmaları için kişisel planlar hazırlamışlar.



Kimi enerji tasarrufu sağlayan ampuller takarak başlamış işe, kimi çift cam taktırıp, güneş panelleri takarak. Isı kaçırıcı çatılar elden geçmiş. Evlere, okula güneş panelleri takılmış. Bütün gün fişte duran televizyonlar, makineler fişten çekilmiş. Köyün pub'ında sigara satan makineden, bira soğutucularına kadar her şey elden geçirilip kullanılmayanlar kapatılarak elektrik faturasında ayda 250 sterlin tasarruf sağlanmış. Bisikletine binenlerin, yürüyenlerin sayısı artmış.

bir sürü fikir de sırada bekliyor

Yerel bir şirket, her gün Liverpool'a, Manchester'a çalışmaya gidenler haftada bir gün evden çalışabilsin diye köye ortak bir video-konferans sistemi kurmayı önermiş. Bir elektrik şirketiyle de, ilerde kendi elektriklerini üretmek üzere anlaşma yapmışlar. Henüz ne tür bir yenilenebilir enerji kaynağı kullanacaklarını bilmiyorlar. Rüzgar mı daha verimli olur, talaştan elde edilen biyo-yakıt mı, onu araştırıyorlar.

Mühendis Garry Charnock, projesinde en çok gurur duyduğu şey sorulduğunda, “Ben en çok, köy halkının birleşmesinden gurur duydum” diyor. “Her şeyden önce müthiş eğlendik birlikte. Mesela gördük ki, bir toplumu harekete geçirmenin en iyi yolu, çocuklarını harekete geçirmek. Onlar okulda bu konuyla ilgilenirse, evde projelerini hazırlarken

anne-babalarıyla, kardeşleriyle, dedeleriyle, babaanneleriyle tartışıyorlar. Dedeleri de diyor ki ‘A biz de zamanında böyle yapardık bunu, eski alışkanlıklara dönmek lazım.’”

bazıları konuşur, bazıları yapar

Aslında İngiltere'de pek çok köy, mahalle, semtte insanlar komiteler kurarak neler yapabileceklerini tartışıyor. Ashton Hayes'in farkı, kendilerine “İlk karbonsuz köy olma” gibi bir hedef koymuş ve 7'den 70'e herkesi bu çabaya katılmaya ikna etmiş olmaları. Charnock sonuçta hedeflerine ulaşmış olmalarını, hatta bir fark yaratıp yaratamayacaklarını bilmediğini söylüyor. “Ama önemli değil,” diyor “İklim hakkında herkes konuşuyor. Bu kadar konuşana, bir de deneyen lazımdı. Biz deneyelim, insanlar da isterlerse bize baksın, bize sorsun ve kendi deneylerini yapsın”

İngiltere'de Ashton Hayes projesine ilgi hakikaten de büyük oldu. En az 20 köyün kendilerinden bilgi aldığını söyleyen Garry Charnock, dün de bir meclis komisyonuna bilgi verdi. “Köyümüzde fark ettiğimiz şey şu oldu: İklim değişiminden kaygı duyan çok insan vardı. Ama kimse tek başına harekete geçmiyordu. Çünkü ‘Şimdi kalkıp çatıya güneş paneli koysam, komşular bana deli der’ diye düşünenlerin sayısı epey fazlaydı. Halbuki hep birlikte çalıştığımızda, her şey kolaylaştı. Diğer gruplara da aynı şeyi öneririm. birlikte çalışsınlar ve tabii, işe çocuklardan başlasınlar. Onların heyecanı, hepimize yetiyor!”

Kaynak: <http://www.bbcturkish.com>







Yazı: Aysim Altay Fotoğraflar: Aysim Altay – Munise Görgül aysim@aysimaltay.com



“Gözüm sizi bir yerden ısıyor.”

Aslında daha önce tanışmamışsınızdır. Hiçbir yerde karşılaşmışlığınız yoktur. Belki ilginç bir şekilde sevdikleriniz, yaşam alışkanlıklarınız birbirini tutuyordur. Ama bunu anlayacak kadar bile birlikte süre geçirmemişsinizdir ki, nereden bileceksiniz!. Oysa daha o ilk anda bile bir dost sıcaklığı, nostaljik bir huzur, yüreğinizden başlayan bir titreşim hissetmişsinizdir. Farklı bir şeyler vardır, ama ne; bilemezsiniz. O kişi özeldir. Sadece bildiğiniz budur. Akışa bırakırsınız yaşayacaklarınızı, nasıl olsa yaşam size gösterecektir.

Peki ya bu duygular bir kişiyle ilgili değil de bir yerle ilgiliyse... “Deja Vu” deyip geçer misiniz? Ya da başınızı hızlı hızlı sağa-sola sallayıp zihninizden silmeye mi çalışırsınız?



Buenos Aires sokaklarında daha ilk adımlarımı attığım andan itibaren beni tam yüreğimden tutup, sarmalayan güçlü bir elin varlığını hissettim. Tanıdık bir yerdedim. Geçmişte buraya ait binlerce anım olduğuna yemin edebilirdim hiç çekinmeden.

Hemen şimdi şu sokaktan eski bir dost başını uzatıp bana merhaba diyecekti. Şu Cafe'de soluklanmak için otursam, gecikilmiş bir randevunun keyifli bekleneni beliriverecekti kapıdan. Akşamki milongalardan birinde kavalıem beni karşılayacaktı. Tango adımlarında yaptığım hataları güçlü kavrayışlarıyla kimseye hissettirmeden düzeltecekti. Boca'da rengarenk evlerin dibindeki satıcı kadın "Nerelerdeydin? Epeydir görmedim seni" diye karşılayacaktı. Cafe Tortoni'de daha kapıdan adımımı attığımda "Her zamanki masa mı?" diye soracaktı garson. El Gato Negro 'da "Yeni kahve çeşitlerimiz geldi. Bu sizin damak zevkinize uygun kanımca. Denemek ister misiniz?" diye soracaktı her zamanki kahvecim. 3 Şubat Parkı'nda köpek gezdiricilerden Juan'a rastlayacak ve "Ooo bakıyorum köpek sayın artmış. Kolay gele" diye takılacaktım. Bunu söylerken bisikletimin pedallarına basıyor olacaktım. Yoldan geçen birisi gittiğim yönü görüp, "Plaza de Mayo'da yine gösteri yürüyüşü var. Başka yolu seç istersen" diye arkamdan seslenecekti. Asırlık ağaçların altında soluklanmak için duracak ve bu devasa doğal şemsiyenin serinliğini yaşayacaktım keyifle. Borges'in evinin önünden geçerken "Acaba bir kez daha gezsem onunun şairliği bana da bulaşır mı?" diye düşünecektim. Epeydir çiçek bırakmadığım Evita'nın mezarına elimde bir buket gülle gidecektim. "Boca Juniors"ın maç ilanlarını okuyacaktım sokaklarda. Duvar resimlerine yenileri eklenmiş mi acaba diye standart duvar ziyaretlerimden birini daha yapacaktım. Kulağıma Carlos Gardel'in müziği çalınacaktı bir yerlerden. Acıkacaktım yollarda gezinirken. Etobur olmayan benim bile zevkle yediğim o muhteşem lezzetteki bifteklerden birini yiyecektim afiyetle. Florida caddesindeki mağazalara girip çıkacaktım amaçsızca. Alışveriş sevmememe rağmen orada salınıyor olmanın keyfini yaşamak adına bunu yapacaktım.



Nasıl bir duyguydu ki bu hiç tanımadığım bir yere aйтmışım gibi hissediyordum.

Bedenen, ruhen, tüm yüreğimle, her hücremde hissedecek kadar aйт hem de... Burada yaşayabilir miydim? Tüm bir ömür boyu hem de. Kentime, ülkeme sevdalı ben nasıl olur da bu kadar kolay benimseyebilirdim bir şehri? Beni köklerimin bu şehirde bir yerlerde olduğuna inandıran neydi acaba?

Bilim adamlarına mı danışmalı? Bir geçmiş yaşam terapistine mi gitmeli? Bir astrologa belki de? Ya da bir Şaman kahine belki de...

Tamam tamam sadece şakaydı. Anı yaşamaktan ve tüm dokuma sindirircesine hissetmekten başka bir şey yapmayacağım. Çünkü iyi geliyor bu şehir bana hem de çoookooooook.



Yoldan çıkmak, “off-road” sadece fiziksel olmuyor bence. İnsan bir şehrin içerisinde de “off-road” olabiliyor.

Mesela baştan çıkabiliyor. Saatlerce, günlerce, haftalarca amaçsız, düşüncelerden arınmış zamanın ötesine geçebiliyor. Yer çekimini reddedebiliyor mesela. Ayakları yerden kesilmişçesine tangonun, dansın, mutluluğun sarhoşluğunu yaşayabiliyor. Coşkunun doruklarına varabiliyor, üstelik içinde nasıl olduğu anlaşılamayan iliklere işleyen bir dinginlikle...

Bu kadar mı Buenos Aires? Sadece duygu yoğunluğu mu? Sadece hissettiklerim mi? Sadece yediğim içtiğim mi?

Değil elbette. İnsana binalarıyla Avrupa'da mı, Güney Amerika'da mı olduğu kararsızlığını yaşatan, eski nehir kenarı mezbeleliklerinden ultra modern yerleşim alanları yaratmış olmanın haklı gururunu taşıyan, insanların tatlı bir sohbet başlamak için sadece sıcak bir gülümsemeye eşlik eden Merhaba'ya hazır oldukları, haklarını sonuna kadar savunma alışkanlığını yitirmemiş, genişliğinden soluksuz kaldığınız (karşıdan karşıya geçebilmek

için demek istiyorum) caddelere sahip, içinde doğayı doyasıyla koklayıp, yaşayacağınız parklarla bezenmiş, gerdanlığını heykellerden oluşturmuş bir kent burası.

Geldiğiniz ya da gideceğiniz yer neresi olursa olsun burada daha çok kalmayı isteyeceksiniz. Bir nefes alımı daha, bir kahve içimlik daha, güzel bir gülümsemeyi yakalamalık daha, bir tango süresi kadar daha, bir sohbetlik daha, bir yüreğim gözlerimden her baktığıma akacak kadar daha... Daha daha... Biraz daha lütfen...



ANAVARZA

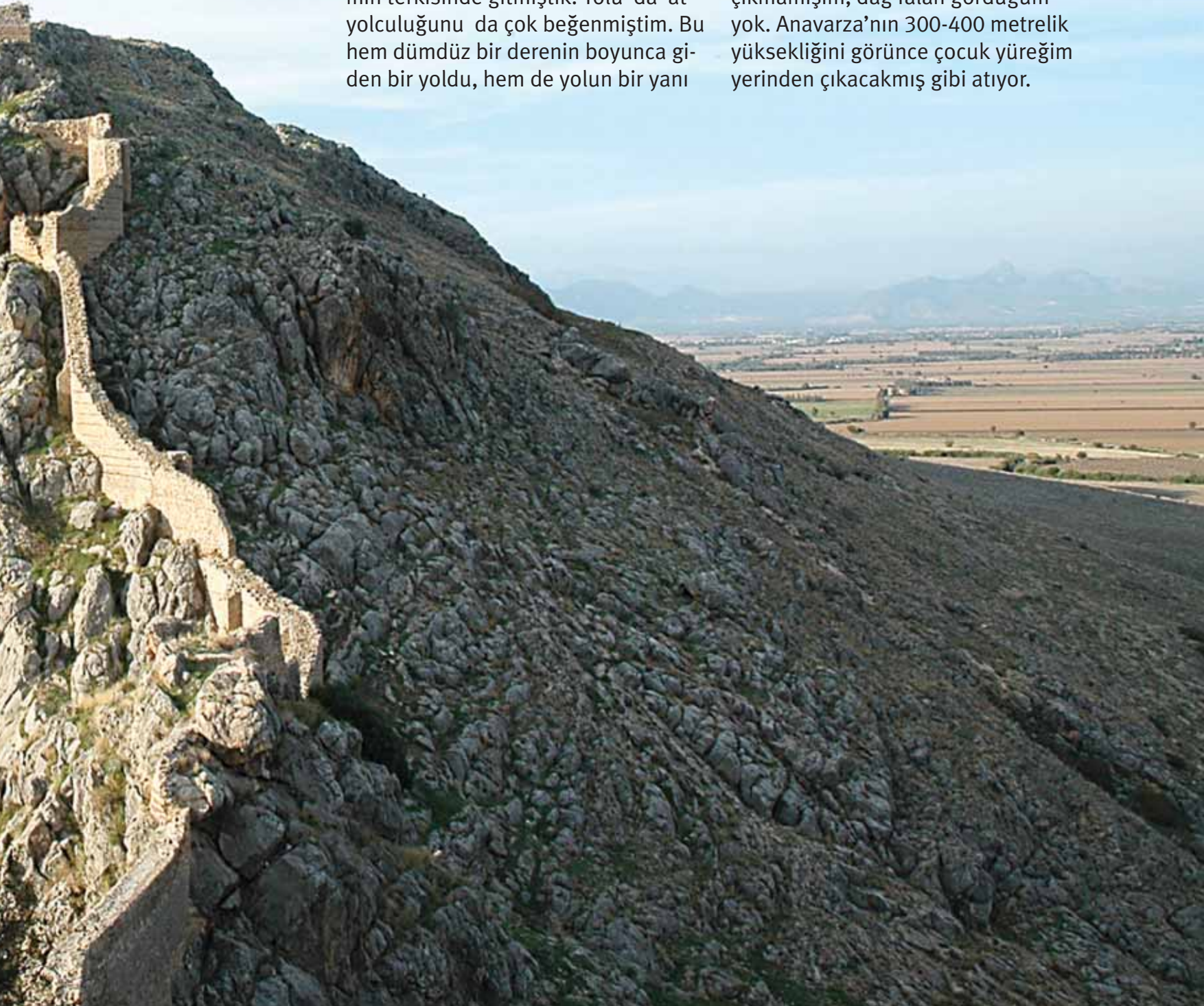
Yazı ve Fotoğraflar: Turgay Avcı



Dört yaşlarındaydım. Büyükbabam kısa bir süre önce ölmüş ama atı ve arabası satılmamıştı daha. Salim Amcam askerden yeni dönmüş ama henüz bir işe girmediğinden babaannemin tarla işlerine yardım ediyordu. Babaannem ineklere yedirmek için amcamdan ot toplamasını isteyince bana da gün doğdu. Hem at arabasına binecektik hem de tarlaya gidecektik.

Tarlaya daha önce at sırtında amcamın terkisinde gitmiştik. Yolu da at yolculuğunu da çok beğenmiştim. Bu hem dümdüz bir derenin boyunca giden bir yoldu, hem de yolun bir yanı

okaliptüs ağaçları diğer yanı ise yörede “keriz” denen su kemeri ayaklarıyla çevriliydi. Tarlalara çalışmaya gelen aileler bu kerizlerin altına (Ege’de geriz diyorlar) iple beşik yapar ve onlar çalışırken çocuklar kerizin gölgesinde bu beşiklerde uyuklardı. Anavarza ise bu antik yolun sonunda çocuk gözümle kocaman bir dağ idi, babaannemin tarlası da bunun dibinde. Çukurova çocuğuyum, oralar dümdüz yerler zaten, o zamana kadar da 30 km yarıçaplı bir bölgenin dışına çıkmamışım, dağ falan gördüğüm yok. Anavarza’nın 300-400 metrelik yüksekliğini görünce çocuk yüreğim yerinden çıkacakmış gibi atıyor.





Dibinde kocaman bir antik kent, tepesinde boydan boya bir kale... Dedim ya, Çukurova'dayız, her yer dümdüz, ben de o yaşımda olsa olsa bir taşın üstüne çıkmışım-dır en fazla. Amcam orakla ot biçerken ben de koşa koşa tepeye sarıyorum. Nefes nefese kaldığımda herhalde 2-3 katlı ev yüksekliğine çıkmışımdır anca. Gördüğüm manzarayı bugün bile unutmuyorum. Bizim köy, komşu köy, çok uzaklardaki höyükler, ötelerde otlayan koyun sürüleri, Sumbas Çayı boyunca yemyeşil kavaklar... Hepsini ayaklarımın altında. Bahar zamanı olduğundan yeşil ve sisler puslar içinde her taraf.

Aradan yıllar geçiyor. Anavarza'yı, çocukluğumun bu ilk "dağını" hiç unutmuyorum ve merakım da sürekli artıyor. Dağın üstü, tepedeki kale ve kalıntılar 1989'daki 1-2 saatlik geziyi saymazsak bütün sırlarıyla orada durmaya devam ediyor. Bayramlarda köye gidişlerimde dibine kadar gidiyoruz, kimi zaman batı duvarına tırmanan dağcılarla sohbet ediyoruz ama tepeye çıkmak için ancak bu yıl fırsat bulabiliyoruz.

Anavarza Ceyhan-Kozan yolunda. 30 km öteden bile görünüyor. Tam Ayşehoca Köyüne gelince sağa yol ayrılıyor. Anavarza'nın ören yeri ya da tırmanış rotası 4 km ötedeki Anavarza (resmi adıyla Dilekkaya) köyünde. Dağ kuzey-güney yönünde yaklaşık 3 km uzunluğunda. Doğu-batı genişliği ise 300-400 metre ancak vardır herhalde. Köyden bakınca güney (sağ) tarafta insan eliyle yapılmış izlenimi uyandıran, yörede Hz. Ali Kesiği (Alikessik) denen bir boğazdan öte taraftaki köylere geçiliyor. Buradan Ağaçalı (Çeçen), Sarıbahçe, Yeşilbahçe veya İnceyer Köylerine gidiliyor. Boğazdan güneyde kalan tepede kale ya da başka bir şey kalıntısı yok. Buranın kuzeyinde kalan bölüm de aslında ikiye ayrılıyor. Kale, şapel vb kalıntılarının tamamı orta bölümde. En tehlikeli geçişler ve uçurumlar da burada zaten. Orta bölümle kuzey tepe arasında yörede balık sırtı denilen iki yanı dik tehlikeli bir geçiş var. Buranın ilerisine ise geçmek imkansız ya da çok tehlikeli.

Yukarıdaki kaleye kadar köyden kayalara oyulmuş merdivenli bir yol var ama biz çıkışta

dolambaçlı bir rota izlemeyi tercih ediyoruz. Kayaların arasında seke seke ilerlerken onlarca taş mezar kalıntısıyla karşılaşırız. Hemen hepsi defneciler tarafından epey hırpalanmış ama yine de tepede etkileyici bir görüntü veriyor. Biraz yükselince karşımıza doğu-batı yönünde uzanan devasa ve sapasağlam bir hisar çıkıyor. Bu hisardaki bir gedikten iç tarafa geçiyoruz. Burada şapel kalıntıları var.

Şehrin adı bir olasılıkla Na-Barza yani "yenilmez", Persçeden geliyor. İlk önemli dönemini Roma devrinde yaşamış. Daha sonra Çukurova'nın Ermeni prenslerinin mekanı olmuş. Kale içinde ilerlerken gördüğümüz yapılardan birinin üzerindeki Ermenice kitâbe bundan. 1370'lerden sonra terkedilmiş.

Kuzeye doğru ilerledikçe tırmanış da zorlaşıyor. Orta bölüme gelmek üzereyiz. Aşağıdan bakınca kalenin en görkemli bölümü de burasıymış gibi görünüyor. Buraya giriş için yüzlerce yıldır kullanılmaktan kayganlaşmış, ancak bir adım genişliğindeki taş basamakları



kullanıyoruz. Burada çok dikkat etmek lâzım çünkü basamaklar direk uçuruma bakıyor.

Tepedeki kalenin iki tarafı da (doğu-batı) uçuruma bakıyor. Doğu terasından Osmaniye ve Kadirli çok net görülüyor. Diğer taraflardan da dikkat edilirse Kozan ve Ceyhan seçiliyor. Çukurova'nın önemli kaleleri ise batı-güney yönünde dönecek olursak sırasıyla Kozan, Dumlu, Yılkale, Toprakkale ve Hemite Kaleleri şeklinde uzanıyor.

Yukarıdaki akustik müthiş. Nerden geldiğini anlamadığımız sesler hemen yanı başımızdaymış gibi yankılanıyor. Horoz sesi, çocuk ağlaması, traktör homurtusu, hızar makinesi gibi sesleri çok net duyuyoruz. Benim çocukken gördüğüm su kemeri ayakları da Kozan Dağından Anavarza'nın dibindeki antik kente su getirmek içinmiş. Dümdüz bir hat şeklinde bugün bile çok net görülüyor.

Tepede kuzeye doğru yöneldikçe ayakta kalan binaların daha sağlam kaldıklarına tanık oluyoruz. Çok sarp ve çok dik olduğundan bura-

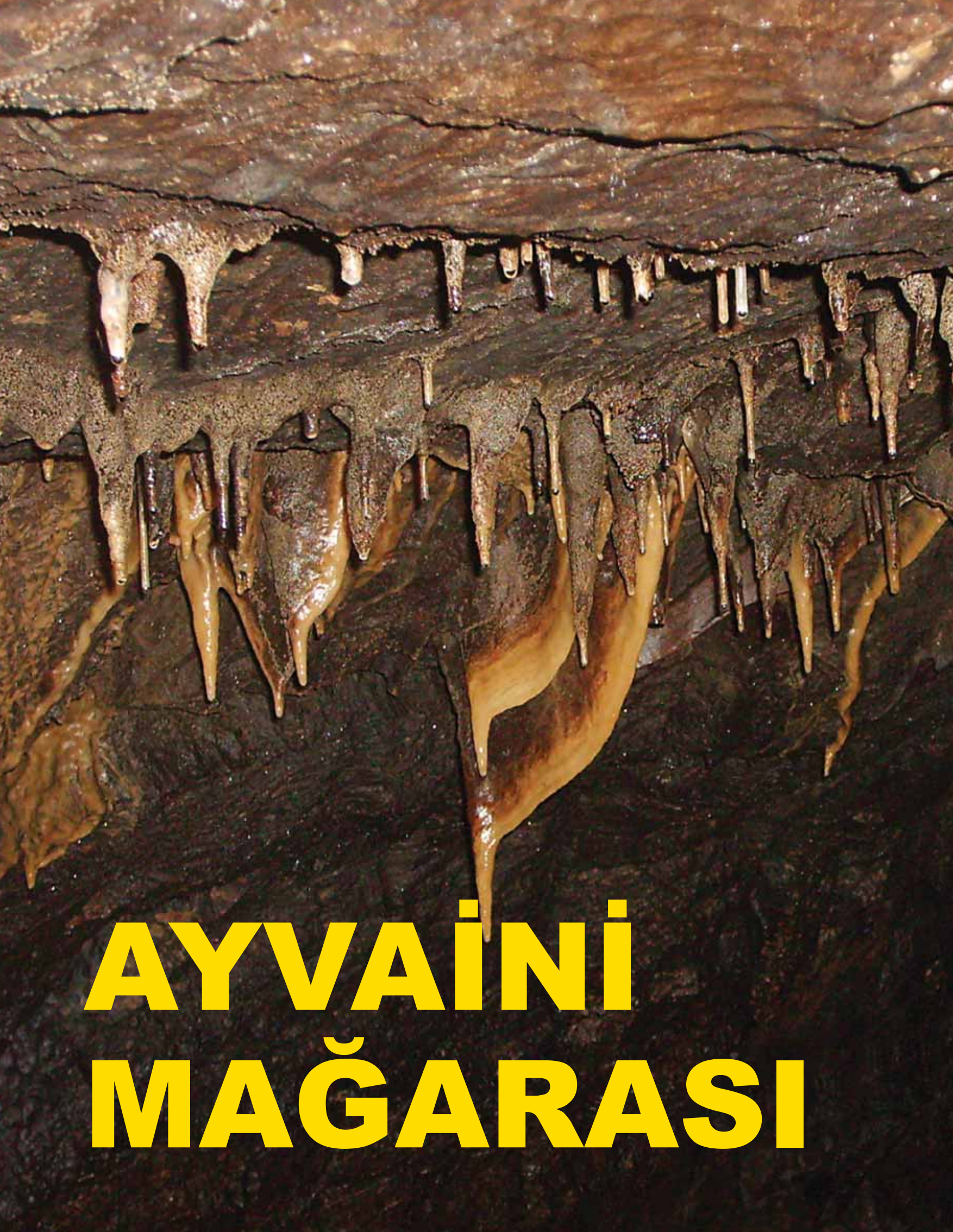
lara zarar vermek anlamlı olmamış anlaşılan. Çünkü yıkınca çıkan taşları taşımak neredeyse imkânsız. Sadece define umuduyla kazılmış yerlerle karşılaşıyoruz bu bölümde. Balık sırtı denen bölge az ilerde yer alıyor, iki yanı da dik bir geçiş. Az ilerde ise, ok atmaya yarayan bir yarığın arkasında uzanan taş bir nöbetçi binası bulunuyor. Buradan öteye geçiş, alet olmadan imkânsız veya çok zor. Dağın üçüncü bölümü buradan sonra başlıyor. Arada dik bir iniş çıkış var ve savunma amacıyla buraya duvar örülmüş.

Köye bakınca hemen yakında çok büyük bir antik kentin bir zamanlar burada bulunduğu görülüyor. Stadyum, girişteki kemerli Roma Kapısı, Hristiyanlık sonrası döneme ait kilise harabeleri bütün güzelliğiyle orada duruyor. Kalanlar ise köydeki evlerin bir çoğunun duvarı, çatısı, ineklere su vermek için bir yalak olarak kullanılmaya devam ediyor. Bazı evlerin bahçelerinde çok net mozaikler var hâlâ. Bütün köy SİT alanı, yeni hiçbir şeye izin yok. Köylüler buna çok kızıyor ama yıllar yılı tarihi eserlerin taşlarının kullanılmasına pek

ses çıkarmamış daha önceki resmi makamlar. Netice olarak köy bugün tuğlanın, briketin ve Roma taşlarının birbirine karıştığı bir halde... Köylü bugün yeni bir ev yapmak isteyince de insanları alternatifsiz bırakan koruma kanunu devreye sokuluyor hemen.

Günbatımına doğru taşlar kıpkırmızı bir şekle bürünüyor. İniş yolunda kaya merdivenleri tercih ediyoruz. Çıkış iniş toplam beş saat kadar sürüyor. Anavarza'ya Haziran-Eylül arası dışında her zaman çıkılabilir. Ama bu aralıkta hem boğucu sıcak hem de yılan ve akrepler tırmanışa engel olabilir.

Kerizli yoldan dönüyoruz köye. Su kemerlerini, okalıptüsleri saya saya giderken Çukurova, diğer adıyla Kilikya dumanları içinde önümüzde uzanıyor, diğer kalelerin, henüz görmediğimiz antik şehirlerin sırlarını saklayarak...



AYVAINI MAĞARASI



Fatma Özdirek
Trekist

2004'ün 23 Nisan'ında Bursa'ya yaptığımız bir gezide ilk kez duymuştum Ayvaini mağarasını. Apolyont (Uluabat) gölünü gezdikten sonra sevgili Hüseyin Şişman doğayla tarihe olan ilgi ve bilgisiyle otobüsün yönünü Balıkesir Bursa karayolundan sağa, Ayva köyü yönüne çevirtmişti. Yol kıvrılarak yükseliyor, her dönüşte Apolyont gölünün zarif manzarası beni büyülyordu. Sürekli yükselerek minicik Ayva köyüne vardık. Köyden sarp bir patika ile zaman zaman ağaçlar ve kayaların üzerinden atlayarak mağaranın girişine ulaştık. Henüz turizme açılmamış, aydınlatma yok. Birkaç adım atıp içerisi nasıl diye bakalım dedik. Elinde fener olan arkadaşlar biraz ilerledi, içeride göletler varmış. Bende ne fener var, ne de gölete kaza ile düşersem yüzme bilgisi; böylelikle tüm merakıma rağmen mağarayı göremedim.

Yılmazlar geçen yıl bu mağaraya girmişler ve güzelliğini anlata anlata bitiremiyorlardı. Sonunda Trekist olarak hep birlikte mağaraya bir ziyarette bulunmanın zamanı geldi dedik. Bu kez ben de girmeye kesin kararlıydım, lakin aylardır grip de beni bırakmaz olmuştu. Bu durumda beş kilometreden uzun olup, içinde pek çok göletin bulunduğu bu mağarayı nasıl geçecektim? Sonunda tüm olumsuzluklara boş verdim, madem ki grip beni sevmiş bırakmıyordu, mağarada artacaksa artsındı.

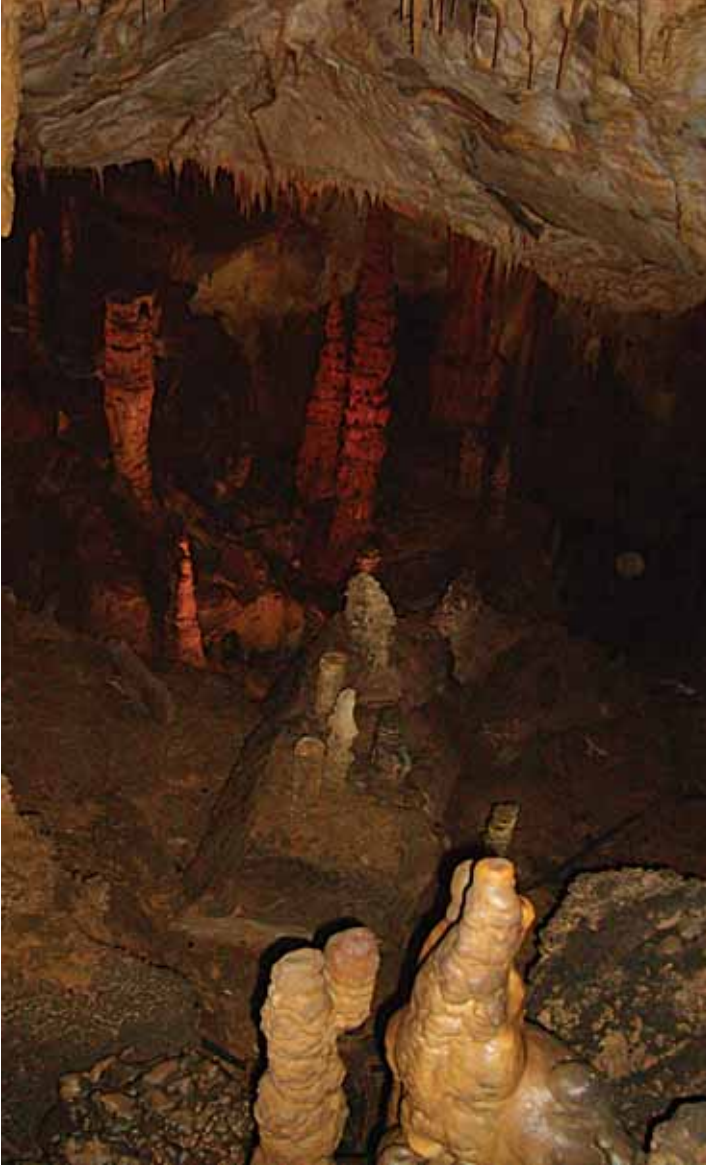
Arkadaşlar iniş-çıkış için gerekli teknik malzeme ve göletleri geçmek için iki bot aldı. Biz de kask, kafa feneri, tulum, can yeleği, eldiven, yedek pil gibi kişisel malzemeyi tamamladık.

Yine o güzelim yoldan Apolyont gölünün pastoral manzarasını izleyerek Ayva köyünü geçerek üstten giriş yapacağımız noktaya varıp, kamp kurduk. Sekizer kişilik üç grup oluşturuldu. İlk ve son grup yukarıdan giriş yapıp Ayva köyünden çıkacak, diğer grup Ayva köyünden girip yukarıdan çıkacaktı. Ben ilk gruptaydım.

Mağara girişi bir gayya kuyusu gibi ürkütücüydü.

Kayalara adeta pençelerimi geçirerek aşağıya bir göz atayım dedim ki elim ayağım tutmaz oldu. Yusuf'un kuyusu böyle olsa gerekti. Korkmasına korktum ama bu defa korkuya yenilmeyecektim, kararlıydım bu bilinmez(im)e yolculuğa. Birkaç arkadaş mağaraya indi. Sıra bana gelince birden sakinleştim. Bunun nedeni sevgili Orkun'un bilinçli, sabırlı ve bir o kadar başarılı indirme becerisiydi sanırım. Emniyet kolonunu arkadaşların yardımıyla giydim. Orkun beni indirme sistemine bağladı. "Ayaklarını kayaya doksan derece dik ve V şeklinde basacaksın." diyerek gerekli uyarıyı yaptı ve iniş başladı. Yaklaşık yirmi metrelik bir iniş olacak. Ayaklarım V şeklinde ve doksan derecelik bir açıyla kayaya yapışmış, sağ elimle yardımcı emniyet ipini kalça hizamda arkamda tutarak yavaş yavaş aşağıya inerken aklımda Yusuf vardı yine. O'nu kardeşleri kuyuya nasıl atmıştı? Benim Trekist kardeşlerim gibi onlar da O'na güven vermiş miydi? Nasıldı O'nun kuyusu?... Aşağıdan İbrahim'in "Sola doğru git!" diye seslenişiyle aşağı baktım; birkaç metre altımda su dolu bir kuyucuk. İbrahim acı kuvveti ile beni çekerek kuyuya düşmekten kurtardı. Emniyet kolonunu çıkarıp on metre aşağıdaki bir göletin başında bekleyen arkadaşların yanına travertenlerden kayarak indim. Daha önce birkaç kez teknik kaya tırmanışını denemiş başarılı olamamıştım. Bana göre mağaranın en tehlikeli ve zor yeri olan bu inişini tamamladıktan sonra, gerisi kolaydı. Artık yolculuk, elim işte aklım düşlerde sürecekti.

Saat 18:30 gibi grubun tamamı inişi tamamlandı. Yılmaz, Funda, İbrahim ve kızı Büşra bir botu, Celal, Behiye, Hüsnü ve ben diğer botu yüklendik, yolculuk başladı. Kafa fenerlerinin aydınlığında düşe kalka ilerliyor, arada bir de ışığımızın gücü kadar gördüğümüz nefis oluşumları izliyorduk. Değişik renklerde sarkıtlar, diktler, pırlıl pırlıl göletler... Belimize



kadar buz gibi sulara giriyor, derinlerde botu kullanıyorduk. Botu kullanmak da bizim gibi acemi çaylaklar için kolay değildi. Hele ben, grubun en zayıf halkasıydım. Yaşlıydım, şişmandım, bu yetmezmiş gibi daha önceleri yaşamış olduğum kırıklar yüzünden kollarım yeterince güçlü değildi. Neyse ki her botta iki kürek vardı. Bu işi bilen ve kolları güçlü olan arkadaşların kürek çekişi, bizim de el ve ayak desteğimiz ile bot ilerliyordu. İçerisi buz gibiydi, eğer hareket etmesek donabiliriz gibi geliyordu bana. Zira dişlerim birbirine vurup durmaktaydı.

Mağaraların devamlı konukları yarasalar haricinde burada uzun süre bir canlı yaşayamaz diye düşünüyordum.

Oysa bazı göletlerde kurbağalara rastladık. Ve kafa fenerlerinin ışığına yarasalar uçuşmaya başladı. Bu zindanda bizden başka canlılara da rastlamak hoş bir duyguydu. Yürüyüş rutin hale gelince Yusuf'a geri döndüm zihnimde. Nasıl geçmişti O'nun zamanı yıllarca kuyuda? Ben bir Yusuf olabilir miydim? Onun sabır ve yaşama direncinin zerresini gösterebilir miydim? Yoksa zaten ben bir Yusuf muydum? Bottan inerken gölete düşüp tamamen ıslandım. Soğuktan tir tir titriyordum, ayrıca

ufak tefek çiziklerden de kolum bacağımlı sızım sızım sızılıyordu. Ah... Şimdi dışarıda sıcacık güneşte olsaydık ya da kamp ateşi başında... Neydi beni daimi sevgilim İstanbul'dan sık sık kaçırtan? Yoksa O muydu benim gerçek kuyum? Çoğunlukla dağlara ve ötekilere olan sevdam, ama bazen de o giriş kuyuya yeniden yenilenecek kavuşmanın sevinci diye düşünüyorum.

Düşünceler kafamda dönüp dolaşırken, molalar da naylonlara sararak koruduğum sigarayla soluklanma zamanıydı. Yine böyle bir molada birkaç on metre arkamızdaki arkadaşlardan gelen İbrahim'in sesini duydum

*"Beyaz giyme söz olur, siyah giyme toz olur
Gel beraber gezelim, muradımız tez olur
Salına da salına da gel
Haydi yavrum dön dolaş yine bana gel"*

diyordu. Bu hüznü türküyü öylesine coşkuyula söylüyordu ki, O'na

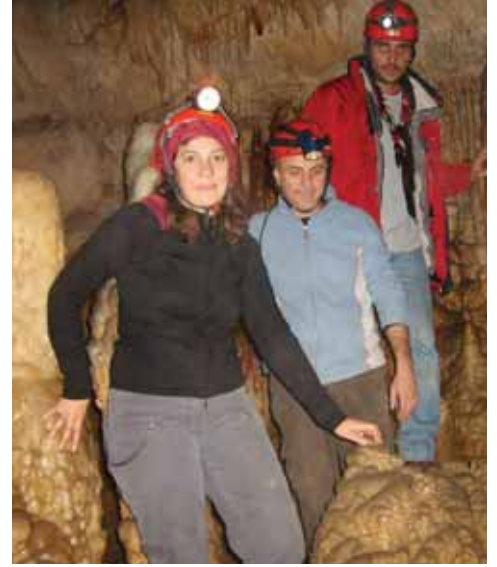
*"Beyaz giyme tanırlar seni yolcu sanırlar
Zaten bende talih yok seni benden alırlar"*

diyerek katılmamak mümkün değildi.

Lakin ben onun gibi neşeli söyleyemiyor, sesim hüznün makamına çalıyor. Kimbilir onun için ne güzel bir duyguydu kıızıyla aynı serüveni paylaşmak, belki de bu hüznü türkide sesine yansıyan coşku bundandı.

Bu grupta bizi bir arada tutan doğa sevgisi, serüven heyecanı ne zamana kadar sürüp gidecek diye düşündüm? Bana öyle geliyordu ki ömür vefa ettiğince, yıllar sonra bizim belimiz bükülüp elimiz ayağımız tutmaz olduğunda da, halen bu heyecanı yaşıyor olacaktık. Belli mi olur, belki yakında Funda ile Yılmaz'ın sevgisi tomurcuğa durup bize bir Yıldı armağan ediverirler. Ve biz onunla da yeni serüvenlere yelken açarız. Farklı kuşaklarla aynı heyecanı yaşamak ne güzel bir duygu. Bu duygunun adı hiç büyümek, ya da büyüyüp de çocuk kalabilmek mi acaba?

Benim için saatler sonra üşümeler dayanılmaz hale geldi, her karaltıyı mağara ağzına vardık gibi yorumlamaya başladım. Sanırım arkadaşlarda da böyle oldu. Kumsal bir alana gelince artık çıkışa vardık diyerek botları bizden sonra girecek arkadaşlara bırakıp epey ilerledik. Yanılmışız, yine bir gölete rastladık, botsuz geçmek olanaksız. İki arkadaş botu almaya



gitti, biz beklemeye başladık. Fenerleri söndürdüğümüzde karanlık hepimizi farklı farklı yolculuklara çıkardı. Fenerlerimizi açtığımızda gölete yansıyan mağara tavanı derin ve ürkütücü bir kuyu görünümü oluşturuyordu. Yusuf.. Yusuf... Ah Yusuf...

Düşe kalka, sulara gire çıka bu ilginç yolu bin bir duygu ve düşünce selinde kimi zaman hüznlenerek, çoğunlukla da neşeyle tamamladım. İmgeler düşleri, düşler hüzn ve mutlulukları çağırırdı. Saat 24'e yaklaşırken bizden sonra mağaraya girecek olan arkadaşların seslerini duyduk. Yolculuğumuz sevinç çılgınlıklarıyla bitti. Dışarının ılık havasını iliklerimde hissedince, anacığımın kucağında olduğumu duyumsadım. Aceleciliğimden en önden gidiyordum. Köye inen dik patika hiç de kolay değildi. Koca kaya ve ağaçlara inip çıkmayı gerektiriyordu. Ama köy çocuğu olunca böyle patikalar deyim yerindeyse insana vız geliyordu. Aşağıda durup arımdan gelen arkadaşlara baktım. Kafalarındaki fenerlerin ışığıyla kaya ve yeşilliklerin arasında dolaşan ateş böceklerini andırıyorlardı.

Bu hafta sonunda yediğimiz, içtiğimiz, eğlendiğimiz, keyfimiz, keşfimiz bir yana; ille de yarenlik güzeldi...

DİKEY SANATLAR

Dünyadaki gökyüzü, doğa ve beyin festivalleri üzerine...

Volkan Şekerci
volkan.sekerci@4x4freelife.com

Yer çekimiyle arası iyi olmayan her sıra dışı spor, potansiyel bir “dikey sanat” alanıdır. Dikey sanatlar, her sporcunun yapabileceği bir içerikte olmayan aktiviteler bütünüdür. Ancak birden fazla sıra dışı aktivitenin bir arada, farklı bir konseptte uygulanması bu sıfatı kazandırır.

Genel olarak ekstreme içerikli sporların uygulanışları, ticari görüntüde olur ya da sadece oyun icra edilmesiyle vukuu bulur. Hatta ilginçtir, günümüz sporcuları herkesin uygulayabileceği rutin ve normal faaliyetlerin uygulayıcısı olmalarını “iyi” olmalarına yorup, gökyüzü bazlı liderlik görevi de üstlenirler. Hâlbuki dünya normlarında ele alındığında ortaya konulan faaliyetler sıradandır. “Sıra dışı olmak nedir” sorusu burada en can alıcı noktayı işgal ediyor işte. Bu, tamamen sıranın neresinde durduğunuzla anlam kazanan bir olgudur!

Farklı sporların ortak yanlarını kullanmak, çeşitli rekor projeleri için geçmişte sıklıkla kullanıldı. Bu tür aktivitelerde, farklı branşlarda sporcular, ortak bir amaç için çalıştı ve ortaya enfes eserler ve halen izlenebilen faaliyetler çıktı. Örneğin Angelo d'Arrigo, Everest'i delta kanadıyla uçarak geçtiğinde çok geniş bir ekiple çalıştı. Dağcı, microlight pilotu, fizyoterapist, doktor, bilgisayar operatörü vs. Tüm bu insanların çalışması, çok büyük bir projenin başarılması için basamaklardan öte, temel taşlarıydı. Angelo d'Arrigo da binanın yapımını yönetti. Buna benzer örneklerle, bu ve benzeri çalışmaları çeşitlendirmek mümkün. Tüm bu projelerin yan kollarının yanı sıra, operasyonel olarak hayati önem taşıyan aktif sporcuların çalışması olmasaydı, projenin tüm kaynakları hiçti. İsterseniz milyonlarca dolar para akıtın, eğer ekibiniz bu işi yapmak için istekli değilse, hiçbir şey başaramazsınız. İstek, burada çok önemli bir faktör. Survival Notları Ders 1: “Hayatta kalmak istiyorsan, hayatta kalmayı istemelisin!”

Biraz daha kahve niyetine adrenalin ?

Ama “dikey sanatlar” özel bir niteleme. Yapılan sporu, gündelik işler gibi icra etmek aktiviteye bu özel sıfatı kazandırmaz. Aksine fabrikasyon icraatlar statüsünde güzel bir taht edinir kendisine kişi ve kullandığı spor da tahtın kendisidir. Buradaki “sanat” kavramı, oyun icrasının bir daha tekrarlanmasının çok zor olması ve özel bir tarza sahip olmasıyla

alakalı bir niteleme. Kavramın içeriğindeki olgular (sporlar), olayı, projeyi ve faaliyeti öylesine özelleştirmeli ki, içeriğinde barındırdığı sıra dışılık, 5 yaşında anlatılan masallar kadar ruhu okşamalı ama dünyanın en sert görüntüleri eşliğinde bu gerçekleştirilebilmeli. Kısaca bunun bir adı da “hayranlık uyandırma”. Ama bu, “uyandırma servisi” tadında.

outdoor festivaller

Buna benzer ve çok takdir ettiğim bir organizasyonsa geçmişte Powerade'in organize ettiği Outdoor Games. İçinde iki uçalım, üç yüzelim, bir de manken çıkartır işi kurtarırsız mantığı yok. En azından, içeriğindeki adamlar, oyunun estetikliğine katkı sağlayacak bir araya geliş sergiliyorlar. Ve bu gibi organizasyonların dünyada çok az ama öz yapılmasının nedeni, verim alınabilmesi için gerçekten çok sağlam kişi ve farklı olayların muhtevisiyatında bulunması zorunluluğu. Yani sadece uçan birisinin orada olması, izleyicilerinse hayatlarında hiçbir ciddi gösteri izlememesinden ileri gelen hayranlık, işi kurtarmaya yetmiyor. İyi sporcular, farklı denemeler ve seyircinin değil, dünyadaki tüm bu sporları uygulayan güruhun da hayran olacağı bir içerik. Olay, hayatının tek düzeliğinde uçurtma görse bile bir saat izleyecek vatandaşa “vay be” dedirtmek değil, dünyanın en iyi b.a.s.e atlayıcılarına, paraşütçülerine bunu dedirtebilmek. Zor olan bu zaten.





NISSAN Outdoor Games

Outdoor Games her yılın yaz döneminde Interlaken, İsviçre'de gerçekleştirilen, bir “bütün” organizasyon. Ana teması 4 büyük aktivite alanı olan hava, kara, kaya ve su etaplarını dolduran sporların, hem filmografik olarak değerlendirilip yarışmalarla seviyelen-dirilmesi, hem de yaratıcı düşüncenin festival süresince özgür bırakılıp, çeşitli kategorilerde ödüller dağıtılan bir içerik barındırması üzere kuruldu. Bu yılki NISSAN Outdoor Games, 28 Haziran'da başlayıp, 1 Temmuz'da sona erecek.

Organizasyonda iki yarışma etabı bulunuyor. Bunlardan bir tanesi Film Yarışması, bir diğeri de 3 ana sporun değerlendirildiği “Üç Spor Şampiyonası”. Genel olarak, ekiplerin çeşitlilikleri ve çeşitli branşlardaki faaliyetlerinin filme alınması ve bunun hem profesyonel jüri tarafından değerlendirilmesi hem de halk oyuyla seçilmesi gibi bir durum var. Katılım formunda, filme alacak ekibin normal bir prodüksiyondaki gibi sınıflandırıldığı görülüyor ve kameramandan, asistana kadar bir çok ekip üyesinin bilgisi isteniyor. Ekipler tek bir branş ve bir film ekibiyle katılabileceği gibi, birden çok branşta kombine faaliyetler de icra edebiliyor. Gerçekten etkileyici görüntülerin

kolayca takip edilebileceği, kapsamlı bir organizasyon.

Festivalin konseptine baktığımızda “dikey sanatlar” kategorisindeki icraatların içeriği doldurduğunu fark ediyoruz. Bu ve buna benzer Outdoor festivallerin yapılış amacı da her türlü aktiviteyle içeriği sağlam tutup çok daha fazla kişiye ulaşmak. Çeşitlilik, her zaman tercihlerin ortak bir noktada buluşmasına vesile. (Gizli mesajı alan bana ulaşsın :)

Uluslar arası Öludeniz Hava Oyunları Festivali

Buna benzer bir organizasyonumuz var elbette. Hatta şu an dünyadaki en sağlam organizasyonlar içerisinde sayılıyor Uluslararası Öludeniz Hava Oyunları Festivali. Bu festivali, yurtdışı benzerlerinden birazcık dışarıda tutmak da lazım. Çeşitli şekillerde gökyüzünde yapılabilecek tüm sporların birbirleri içine geçerek mükemmel kombinasyonlar oluşturulması en güzel tarafı. İçinde olduğumuz 2007 yılının Öludeniz Hava Oyunları'nda exWAYS ilk defa “ekip” olarak yer alacak. Bu sene çok değişik bir atlayış denemeyi planlıyoruz. Yapılmamış ya da dünyada kimsenin yapmayı akıl edemediği o kadar çok şey var ki !

Meryem yıllardan beri Öludeniz Hava Oyunları'nda paraşüt gösteri atlayışları gerçekleştiriyor, zaten organizasyonun vazgeçilmezlerinden. Dünyadaki çeşitli bölgelerde, çok sağlam ekiplerle birlikte katıldığı festivallerden de edindiği intiba, bu organizasyonun çok daha büyüyerek, şu anki namını da geçip gideceği yönünde.

Her yıl Öludeniz'de, birçok yerli yamaç paraşütü pilotu ve serbest paraşütçünün uçuşları ve çeşitli objelerden (tandem yamaç paraşütü ve microlight'tan) atlayışlarıyla festival mükemmel bir görselliğe kavuşuyor. Dünyanın en iyi gösteri ekiplerini de es geçmemek lazım. Professional Flying Team, Mike Küng ve ekibi gibi dünya çapındaki takımlar, her sene bu festivale katılarak, izlenebilirliği bir basamak daha yukarıya taşıyorlar. Ülkemizin en iyi akrobasi pilotu kabul edilen Arif Kemal Buğra ve Sky Sports ekibi de çeşitli gösterilerle bu organizasyona renk katıyorlar. Festival, her yılın Eylül-Ekim dolaylarında gerçekleştiriliyor.

Dikey sanatlar kavramının etkin kullanımı Dikey sanat konseptine uydurulabilecek, birbirine kaynaştırılabilecek öyle çok şey geliyor ki benim aklıma, bu zamana kadar elinde yemeğimizin yapımı için gerekli listenin tümüne



sahip olup da yapmamış olanları gördükçe hayıflanıyorum. Ve bunlar hayal ürünü ve “yapılamaz” statüsündeki aktiviteler de değil! Ayrıca “yapılamaz” da nedir ki öyle...

Mesela bunlardan bir tanesi hakkında biraz ipucu vereyim, siz halatı kendinize doğru çekin. Co-sponsorumuz Mat Bilişim, bir önceki sayıdaki haberde bahsinin geçirildiği üzere, darbeye, aside, kurşuna dayanıklı, suyun metrelerce altında bile çalışacak bilgisayar sistemleri yapıyor. Ve bu bilgisayarları, istediğiniz Navigasyon sistemiyle donatıyor, o da yetmedi ergonomi açısından istediğiniz şekillere sokuyor. Böyle bir destek varken arkamızda, ben de istemeden de olsa sadece bu sistemden yola çıkıp (abartmadan sayıp dosyaladım, projelendirdim) 13 ayrı, birbirinin farklısı olmayıp tamamen bağımsız olay düşündüm. İşte bunun gibi...

Kullandığımız sporlar sadece doğada yapılmıyor aslında. En zor mücadelesini beyinlerdeki en ücra köşelerde de veriyor.

Birileri çıkıp da wing-suit'i geliştirmeseydi ne boğazlar geçilirdi, ne dağlara paralel uçulurdu

ne de “tüketim” meydana gelirdi. Aslında olayın özünde bu sporların birbirinden bağımsız faaliyet göstermesi de var. Bir off-road aktivitesi içinde yamaç paraşütü yok, bir yamaç paraşütü aktivitesi içinde kampta yaşamak kavramı yok. Yamaç paraşütü pilotlarının %90'ı, araçla bir yerden bir diğer tepeye gidip, uçup, iniyor. Böyle bir ortamda bu sporların tek başlarına gelişmesini beklemek, dağın çukur olmasını beklemek gibi bir şey elbette. Evvela sporları birbiri içinde ufaktan uygulamaya başlamak gerekli, birbirleriyle eşgüdümlü ortak projeler ortaya koymak gerekli. Bu olduğu takdirde, hem çok daha sanatsal estetik barındıran özel projemiz olur, hem de sektörel olarak ses getirecek şekilde destek bulabiliriz.

“Dikey sanatlar” kavramını bu yüzden ortaya atıp, üzerinde bir ton kafa yorduk birkaç senedir. Rutinin içinde kalıp, 50 yıl yaşamayı reddediyoruz biz. Meryem, dünyanın birçok yerinde gösteri atlayışları yaparken, kimse ona “yahu bu daha önce yapılmadı sen de yapma” demedi. Mühim olan, sadece “farklı” sporları icra etmek değil, yaramaz çocuk gibi uçuk fikirlerle yaşayıp, imkânı olanların yıllardır beceremedikleri ve laftan öteye gitmeyen başarılarını bir senede yapıp, ardından sonra-

ki 5 yıl için de faaliyet programı çıkartmak.

İşte burada “daha fazlası”nı yapabileceğimizi, tüm sporların temsilcileri olarak göstermemiz gerek. Böyle bir ortamda off-road içinde yamaç paraşütü, tırmanış içinde b.a.s.e, festival için bol bol paraşüt! Sporların birbirlerinden haberleri olması ve en azından sektörler arası diyalogun artması, sporların birleşerek güçlenmesi gibi bir netice ortaya çıkartır ki bu da “yeme de yanında atla” gibi leziz bir neticedir.

Evet, kullandığımız sporların hiçbirisi sadece doğada yapılmıyor. En zor mücadeleyi, beyinlerin en ücra köşelerindeki fikirlere yenilerini ekleyerek, “farklı” düşünerek veriyor. Beynin sınırlarını, etik ve terminolojik kısıtlamalarını ne kadar aşmak istediğiyle ilerliyor, tecrübeye de yaşıyor. Ya “uzun süreli bir rutin” ya da “orta vadeli kalıcı” olmayı vaat ediyor. İkinci seçenek çok fazla nakit kazandırma şansı bulunmadığından, genellikle birinci seçenek seçiliyor. Sonra masalları dinleyip tatlı rüyalara dalıyoruz pofuduk yataklarımızda.

Adrenalin bir vücudu uyutur mu? İşte, kimilerini uyutuyor !



İĞNE OYASI

Yazı ve Fotoğraflar: İhsan Kuşcu

Yaşlı bir büyükanne'yi, büyükannenizi düşünün. Köşesinde oturmuş, gözünde kalın, gözlerini kocaman gösteren gözlükleri, elindeki el işine dikkatini vermiş. Ama aynı anda tüm çevresinde olan bitene hakim... Tüm sesleri, hareketleri yorumlayan sözler söyleyen, televizyonda da müdavimi olduğu programı izleyen...

Başında başörtüsü, ipekli, kenarları oyali, işlemeli. Başına öylece örtmüş, kenarları iki yandan sarkmış, baş hareketlerine, konuşmalarına eşlik eder tarzda sallanıyor.

Elindeki iş, ipekli beyaz bir kumaşın etrafına yaptığı iğne oyası. Bir dikiş iğnesi ve iplik, ince düğümlerle oluşturulan, “biter mi bu!” dedirten cinsten, gerçek bir sabır işi. Beyaz sabun kokulu, derisi incelmış beyaz ellerinde bir beyaz ipekli kumaş parçası yine beyaz iplikle iğne oyası işliyor...

Sabah uyandığımda, tabiat ana (büyükanne) beyaz başörtüsünü örtünmüştü. Dünyada tüm olan bitenin farkında, tüm seslere, hareketlere duyarlı, göz ucuyla etrafını süzüyor ama bir yandan da dikkatini elindeki işine vermiş.

Biz insanlar tabiat ananın yıllardır küçük uyarılarını dikkate almadan canımızın istediği gibi davrandık. Ne de olsa o bizim tabiat anamız, büyükannemiz, her türlü nazımızı çeker. “Yapmayın etmeyin” dese de bize kıyamaz, şımarmamıza, elinde avucunda ne varsa tüketmemize izin verir. Biz de öyle yaptık zaten. Gittikçe yüz bulduk sanki. Sonra bir gün biraz su, yağmur, kar istedik; kısaca “yok” dedi.

Şaşırmamıza inanmamış gibi baktı “Niye şaşıırıyorsunuz ki?” der gibi...

Sonra elindeki işine döndü, sabırla düğüm düğüm ilme ilmek ördüğü iğne oyasını bitirmeye kararlı. Bitirdiği tüm işleri uygun gördüğü yerlere örtmeye başladı, hani bizde adettir, hareket etmeyen her şeyin üzerine bir örtü örtülür.

Ellerine sağlık büyükanne...

Çevremde gördüğüm, her dalın, her yaprağın çevresine sabırla kristal düğümlerle iğne oyası işlediğin için.

Şey acaba özür dilesek, “affet bizi” desek bir anlamı olur mu? Yoksa sen bizi zaten affettin ama elinden de sadece affetmek mi geliyor?

Foto Ekipman:

Canon EOS 350D+ Canon Speedlite 430 EX Flash







BİRAZ 4X4, BİRAZ 2X2 İŞTE ŞUBAT...

Ümit Çukurel - LROTürkiye
umit@discovery-tr.com

Fotoğraflar:
İpek Kaşıkçı – Taşkın Külekçi

Küresel ısınma muhabbetlerinin yoğunlaşması ile beraber, biz de bu sene az yağmur yağmasının nedenlerini buna bağlayıp acaba artık yağmurlar azalacak mı endişesini duymaya başladık. Gerçekten de daha önce İstanbul'da bu sezon olduğu kadar kuru bir kış görmemiştim. Her ne kadar insanlar arasında, sert kışın gelişini mart ayına ertelediği görüşü hakim olsa da galiba bu sene kış olmayacak. Biraz evvel arkadaşım ile telefonda konuşurken bana “Senin derdin çamur; bizimki yaza kullanacak su bulamama korkusu” diye takıldı. Gerçekten de son zamanlarda bu konu ile bu kadar çok haber ve filmler yaptıklarına göre dünya ciddi iklim değişikliğine doğru gidiyor.



Geçtiğimiz ayı da maalesef biraz hareketsiz geçirdik; gerek malum hava durumu şikayetleri, gerekse de seyahatler bizi biraz durdurdu. Galiba birazcık da yalan söylüyorum; işin doğrusu, şu dağ bisikleti olayı beni acayip sardı. Hafta sonunun gelmesini ve bisikletle ormanda gezmeyi ipe çekiyorum; hatta dalış yapmaya bile çok ara verdim, başladığımdan beri ilk defa bu kadar uzun bir ara. Kalan vakitimi de elimden geldiği kadar adil bir şekilde dağıtmaya çalışıyorum tabii, fakat her zaman her şey istenildiği gibi olmuyor, ne de olsa bunun adı hayat.

Geçtiğimiz ay yaptığımız ilk aktivite, aslında bir piknik olması tasarlanmış ve katılımın da alt sınırlarda olacağını düşündüğüm son dakika ayarlaması bir buluşma idi. Pazar günü her zaman olduğu gibi Kemerburgaz'da buluşup ormana dalacaktık; hava da iyi olduğu için çok keyifli bir piknik bizi bekliyordu. Buluşma yerine vardığım zaman gördüğüm

manzara çok keyifliydi; tamı tamına 20 tane araç olmuştuk. Son dakikacı ve gelecekle ilgili haber vermeyen dostlar nüfusu bayağı yoğunlaştırmıştı. Basit pikniğimiz yine Türkiye'de pek benzeri olmayan –sadece LROTürkiye'ye mahsus- bir buluşmaya dönmüştü.

Her zaman söylemişimdir, bir Land Rover'in içinde gezmek çok keyiflidir; fakat birkaç Land Rover'in oluşturduğu bir konvoyun içinde bir Land Rover ile seyahat etmek çok daha keyiflidir.

İşte böyle keyifli bir gün başlıyordu; daha önceki tecrübelerimize dayanarak, her ne kadar yolların bizi engellemeyeceğini düşündüysek de grubu ikiye bölüp, ilk on arabayı Hüseyin'le ormanın içine yolladık. Arkadaki on arabada biz de Hüseyin'lerin peşinden on dakika sonra aynı hedefe doğru yola çıktık.

Hem Göktürk'ün içerisinde yirmi arabalık bir



konvoy halinde geçmek doğru olmayacaktı; hem de bu sayede orman içerisinde biraz daha hızlı hareket edebilecektik. Konvoyu parkur başında gerektiği şekilde sıralandırdıktan sonra içeri doğru yola çıktık; buraya kadar her şey doğru ve yerli yerindeydi. Doğru olmayan şeyin –tamamen benim hatam- farkına varmamız için ilk çamur geçişine varışımız yetmişti. Galiba grubu kötü bir şekilde bölmüştüm; düz lastikli araçlar bizim hızımızı bayağı bir düşürmeye başlamıştı. Hüseyin’ler telsiz mesafesindeydi ve duyabildiğim kadarı ile onlar da bizden birkaç yüz metre ilerideydi; tabii ormanda birkaç yüz metre çok mesafe demektir.

Gidişat gittikçe kötüleşiyordu, her bir saplanma, bizim ekibi iyice öndekilerin gerisinde bırakıyordu; bu zamana karşı bir yarış değildi, fakat artık karnımız acıkmaya başlamıştı.

Seri I Discovery’lerden birinin saplandığı yerde, ben onu vinç ile çekerken, Sinan’ın TD5’li Defender 110’u beni arkadan sabitlemeye çalışıyordu; fakat o da yerinde durmakta çok zorlanıyordu.

Sonuç olarak, arkadan gelen araçlar da çamurdan çıkmak için uğraşırken ben ileri devam edip öndeki grubu yakalamak için yola çıktım. Daha ilk çamurda ben de saplandım ve kendimi vinçlemek zorunda kaldım. Aslında biraz kararsız gidişin sonucuydu, ama yapacak bir şey yoktu. Bu arada -uzun yıllardır bu işi yapmama, vinç kullanmama rağmen- ilk defa yeni 110’umda olan, içeriden vinç kumanda sistemi çok hoşuma gitti. Bu sayede kolaylıkla içerideki insan size yardımcı olabiliyor; o çamurda uzaktan kumandayı takmakla uğraşmıyorsunuz.

Her neyse, biraz daha gittikten sonra öndeki ekibi yakaladık. Onlar da ne tarafa gideceklerine karar verememişlerdi, tam yol ayırımında ben geldim. Bizim grubun yolun ilerisindeki çamuru geçmesi kolay olmayacaktı; dolayısıyla geri dönüş yapmak zorundaydık. Lopez’in devamı bundan çok daha zor bir parkurdu. Biraz zaman geçtikten sonra, benim de alternatörüm göz kırpmaya başladı; kendisi daha bir günlüktü, fakat çamur gerçekten de çoktu. Ufak bir iki müdahale ile geçici bir süreliğine sorunu çözdük, fakat bu sefer de içme suyumuzu bitirdik; ne demiştik, hayatta hiçbir zaman her şey bir arada olmuyor.

Geri dönüş yolunda sevgili sakallı dostumun, tecrübesi sayesinde bir yan yol keşfettiğini, dolayısıyla benim ve ekibin girdiği çamurların çoğuna girmediğini fark ettim; yapacak bir şey yoktu, kendisine saygıyla şapka çıkartıp piknik bölgesine intikal ettik.

Her zaman olduğu gibi -tekrar tekrar anlatmayayım-, hafif bir LROTürkiye öğle yemeğinden sonra hava kararmaya başladığında geri dönmek için toparlanmıştık; toparlanmıştık da bizim Naci ve Discovery Seri I’i çok fazla toparlanmıştı; öyle ki araba hiç çalışmıyordu. Görünüşe göre de kimsenin onu çekmeye niyeti yoktu; bir kişi dışında, tabii ki ben.

Çok büyük bir problem yaşayacağımızı sanmıyordum; çamurlara rağmen birazcık da yokuş aşağı bir yol vardı. Fakat çalışıp ilerlemeyen bir araç çekmekle, hiç çalışmayan iki tonluk bir aracı çekmek çok farklı şeylerdi; hele hele ormanda.

Zor da olsa keyifli bir yarım saatten sonra Naci benim arkamda ormanı terk etti; görünüşe göre ikimiz de çok rahatlamıştık. Görev tamamdı; gezi bitmiş bütün araçlar asfalta ulaşmışlardı. Asıl görev araçları eski haline

getirmektir ki, genelde en zoru ve zahmetlisi bu oluyor; işte o anlarda günü birlik gezileri kendi adıma sona erdirmeyi istiyorum.

Bir sonra ki gezimiz Aytepe tarafına geçtiğimiz Pazar günü gerçekleşti, şaşırtıcı bir şekilde yine on bir araçlık bir konvoy oluşturmuştuk. Son derece sisli bir yolda tırmandıktan sonra yaklaşık 1100 metre rakımda kar nedeniyle mecburi bir piknik yapmak zorunda kaldık. Kar, havanın yeterince soğuk olmamasından dolayı erimeye başlamış ve çamurdan beter bir hal almıştı; şöyle örnek vereyim, karşı yönden gelen 4X4 bir traktör en öndeki Hüseyin’in Discovery’sini kurtaramadı; ben kaldığım zaman da beni Sinan’ın güçlü Husky vinci çıkartabildi.

İşte böyle az ama keyifli bir iki gezi ile bu ayı da noktaladık. LROTürkiye çok iyi günlere doğru büyümeye devam ediyor. Gezilere olan katılım, Ankara ekibinin –A Takımı- her geçen gün daha da büyümesi bize daha da yoğun gezilerin ve buluşmaların bir habercisi gibi görünüyor.

Bu arada bisiklet olayını hafiften sökmeye başladım, daha az düşünüyorum, bir çift dizlik ile o düşüşlerimde oluşan yaraların da kısmen önüne geçtim. Land Rover’larla geçtiğimiz yollarda bisiklet kullanmak gerçekten de çok heyecanlı; sıçrayan çamurun üzerinize yapışması, bisikletin kayması, zıplaması ve dengesini kaybetmesi hepsi çok heyecanlı olaylar. Kim bilir -bunu hep söylüyorum- belki ileride biz de bisikletle farklı organizasyonlar yapabiliriz.

Sevgili dostlar, Şubat ayı için benden bu kadar, hepinize keyifli bir Mart ayı diliyorum. Hepinizin off-road’u heyecanlı, diferansiyelleri kilitli olsun.



GİZEMLER ÜLKESİ MEKSİKA

Yazı ve Fotoğraflar: Melih Eriş
www.fotogezgin.com

Maya-Aztek uygarlıkları yüzyıllarca hüküm sürmüş, sonunda o zamanlar bir bütün olan uygarlıktan kalanlar şimdi Mexico city çevresi ve kuzey Meksika, Guatemala, Belize Honduras, El-Salvador bir çok ülkenin topraklarına yayılmıştı. Maya uygarlığı hayallerimi süslüyordu nicedir. Bu insanlara ne olmuştu, koca bir uygarlık nereye kaybolmuştu. Bunun izini sürmeye dair hayalimin peşinden gelmiştim bu topraklara.







Doya doya yenecek aşları,
Kana kana içecek suları vardı.
Ama o gün toz duman sardı her yanı,
O gün, sarardı soldu toprak,
O gün, bir bulut çöktü tepesine,
O gün, bir dağ geldi üzerine,
O gün, güçlü adamın eline geçti toprak.
O gün, tütmez oldu bacalar,
O gün, dalından koparıldı körpe yapraklar,
O gün, ölüme kapandı gözler,
O gün, üç işaret belirdi ağaçta,
O gün, üç nesil asıldı oracıkta.
İşte o gün, baş koydular savaşa,
Ve dağıldılar dip bucak ormanlar arasına.

Popolvuh Maya Kutsal Kitabından

Meksika'ya iki arkadaş yola çıkıyoruz. İstanbul-Paris-Mexico City uçuşu ile, aktarmalar, rötalar dahil, yaklaşık 19 saatte gelebiliyoruz, ama saat farkından dolayı İstanbul'dan kalkıp aynı gün iniyoruz. Şaka gibi. O kadar yolculuk ve yaşanmışlık sanki saat dilimleri arasında eriyip gidiyor. Bir gece kayboldu. Gümrükten girdikten sonra etrafımızı taksici yumağı sarıyor. Tarifeli taksilere binilmesi gerekliliğini o akşam anlıyorum.

O gün için hemen araba kiralayıp doğrudan 70 km uzaklıkta olan Aztek'lerin dev Güneş ve Ay Piramitlerini görmek için yola koyuluyoruz. Dört km'lik uzun bir yürüyüş yolundan sonra bu piramitlere ulaşabiliyoruz. Nutkum tutuluyor. Böylesine devasa yapıları yapanlara ne oldu? Şimdi meditasyon zamanı, kendimi geçmişe doğru bırakıyorum. Elimdeki Azteklerle ait kitaptan (Aztekler/Richard F.Townsend) buraların tarihini gözden geçiriyorum. İspanyolların komutan Cortes yönetimindeki saldırılarıyla nasıl koca bir uygarlığın yok edildiğini okuyorum. Aztek ve Maya uygarlıkları büyük bir soykırımla yok edilmişler.

Ertesi gün Maya bölgesinin başkenti olan Merida'ya doğru uçuşa geçiyoruz. Mexico-Merida 1.685 km. Merida tipik bir turist şehri. Maya bölgesine tüm turlar buradan organize ediliyor. Atlas okyanusunun dibindeyiz. Kaldığımız otelin önündeki lokantayı bir Türk işletiyor, Osman. Buraları gezerken Meksikalı bir kızla evlenip yerleşmiş.

“lotlun” diye bağırın mağara

Sabah erken rotamıza doğru hareket ediyoruz. Mayaların bırakmış olduğu eserler muhteşem. Sırasıyla Dzibilchaltun-İzamal-Ekbalam ören yerlerini geziyoruz. Bunların mesafeleri birbirine pek de yakın sayılmaz. Klasik tur programlarında olmayan yerler. İzamal, fazla kazı çalışması yapılmamakla birlikte ilk Hristiyanlaştırma çalışmalarının yapıldı merkez. Şirin bir kasaba ama geçmiş düşündüğünüzde halkın nasıl zorluklar çektiğini anımsayabiliyorsunuz. Buradan yolumuz Ekbalam'a gidiyor. Müthiş bir enerji, yağmur karşılıyor bizi. Yağmur altında geziyoruz bu büyüleyici şehri. Çok ıslanıp yorgun düştüğümüz için yol üzerindeki Valladolid kasabasında mola veriyoruz. Sabah rotamız, iple çektiğim Maya devi Chichen-Itza. Yolda ilk durağım Lotlun mağarası. Bu mağarayı gezebilmek için rehber tutmak zorundasınız. En ilginç olay rehberin mağaranın tavanından aşağıya doğru sarkmış olan iki sarkıtaya bir tokmakla sırasıyla vurduğu zaman kulağınıza gelen sesin mağaranın ismi olması: LOLT-LUN....

Chichen-Itza'yı yarına bırakıp yolumuza Labna-Sayil-Kabah Maya şehirlerini gezerek devam ediyoruz. Kendi aracımızı kullanıyor olmak sıradan turistik rotaların dışına çıkma şansı veriyor bize. Geceyi adını zor telaffuz edebildiğimiz şirin bir kasabada, Oxkutzcab'da geçiriyoruz. Sabah erken saatlerde kendimizi Chichen-Itza'ya atıyoruz. Daha açılmamış. İlk biz giriyoruz, bu kez eli-

mizde Mayalara ait kitap var (Mayalar/Michael De.Coe). Daha önce resimlerini gördüğüm dev piramide doğru yol alıyoruz. Basamaklar çok dik. 100'ü aşkın basamak sabah sporu oluyor bizim için. Sabah kahvaltımızı piramidin tepesinde yapıyoruz. Bu yapıları inşa edenlerin nasıl bir yüceliğe sahip oldukları ve yok edildikleri geliyor aklıma. Burası çok büyük bir şehir, tüm gününüzü buraya ayırabilirsiniz. Biz Chichen-Itza'dan akşam saatlerinde ayrılıyor ve Ticul kasabasında konaklıyoruz.

Ertesi sabah Mayapan antik şehre ulaşıyoruz. Mayaların en eski ve ilk şehirlerinden birisi. Etrafta kimseler yok. Doyasıya geziyoruz. Buradan Mayaların büyük şehirlerinden biri olan Uxmal'a geçiyoruz. Tek kelime ile harika. Buradan rotamız Ciudad Del Carmen... Atlas okyanusu kenarında adalarla çevrili turistik bir şehir. Adalar birbirine köprülerle bağlanmış. Sabah Atlas okyanusunda denizle tanışma seremonisi yapıyoruz. Sahil boş, bize göre hava sıcak fakat onlara göre kış ayı. Sonra sahili izleyerek Tabasco eyaletine doğru yol alıyoruz. Villahermosa La Venta parkını elimizle koymuş gibi buluyoruz. Villahermosa Tabasco eyaletinin başkenti. Bu şehirdeki kalıntılar, Aztek ve Mayalardan öncesinde bu topraklarda yaşamış olan ataları Olmek'lere dayanıyor. La Venta parkı hem tarihi eserleri hem de hayvanları ile geçmişi gözler önüne seriyor. Maymunlar ve kendilerini sevdirmeye bayılan kediye benzeyen kula dedikleri hayvanlar her yerde. Timsahları bu kadar



yakından ilk defa görüyorum. Yağmur altında geziyoruz, ıslanıyoruz ama görmeye değer.

Sabah rotamız muhteşem Maya şehirlerinden biri olan Palenque. Villahermosa'dan yaklaşık 145 km Palenque, Mayaların en ünlü krallarından biri olan Lord Pacal'ın şehri. Onun adına çok yazılmış söylenmiş. Halen gün yüzüne çıkması için çalışmalar devam ediyor. Palenque büyüleyici bir antik kent. Burada İngilizce bilen sayısı oldukça fazla, çok sayıda turist barındıran bir bölge.

Ertesi sabah gerçek Mayaları görmek için Bonampak ve Yaxchilan şehirlerine tur satın alıyoruz. Bu bölgeler koruma altına alınmış ve tur almadan buralara gitme şansınız yok. Burada şu ana kadar gerçek Mayaların soyunu devam ettiren Lacandon Mayaları yaşamakta. Nüfusları 900 kişi kadar. Bonampak girişinde turlar duruyor ve Lacandon Mayaları bizi karşılayıp kendi araçlarına alıp antik şehre götürüyorlar. Kaçınız hatırlar Mayaları bilemiyorum ama gerçekten onlar. Onların kontrolünde geziyoruz ve halen bu antik kentte yaşıyorlar ve yaşatıyorlar kültürlerini.

Kenti gezdikten sonra bizi tekrar aldıkları yere götürüyorlar. Yolumuzu Yaxchilan'a doğru çeviriyoruz. Bu bölge nehirle ortadan ikiye bölünmüş. Karşısı Guatemala toprakları. Yaxchilan'a ulaşmak için teknelere biniyoruz. Yarım saatlik bir yolculuk sonrası bu orman içinde kalmış şehre varıyoruz. Ormanın derinliklerine daldıktan sonra şehrin kalıntılarını

görebiliyorsunuz. Üç saatlik bir zaman alıyor burasını gezmek. Tekrar teknelere binip geri dönüyoruz. Yolda daha öncede başka yerlerde dikkatimi çeken şeyi görüyorum. Yolun kenarında yerlerde adamlar yatıyor. Rehberimiz Pazar tatilinde adamların tüm gün tequila içip sızdıklarını anlatıyor. Kimse de onlara dokunmazmış. Bir gelenek, Pazar günleri içmek ve sarhoş olmak.

Palenque'den rotamızı dünyaca meşhur Aqua Azul şelalesine doğru çeviriyoruz. Bugün yağmur hiç peşimizi bırakmıyor, biz de yılmıyoruz. Ama tropikal yağmur şiddetini arttırdınca planladığımız gibi Tonina antik kenti ve San Cristobal kasabasına gidemiyoruz. Silecekler yetiştiriyor.

Ertesi gün tekrar başkent Mexico'dayız. Şimdi doya doya gezebiliriz. Dönüş için üç günümüz daha var. 15 gündür buradayız. Otele yerleştikten sonra hemen kendimizi sokaklara atıyoruz. Başkent Mexico tam bir mozaik ve sanat şehri. Salvador Dali'nin resim müzesi, Meksika tarihi müzesi, el sanatları müzesi, şehrin göbeğinde Aztek şehir kalıntıları ve bunun gibi birçok eser hafızalarımızda yerini alıyor. Alışveriş için halk pazarları ve turistik eşya satan birçok yerde burada. Müzik marketler çeşitliliği ile şaşırtıyor. Türkçe müzik CD'leri bile var. Arşive hemen Aztek, Maya, Meksika müziklerini katıyoruz. Başkentte taksiler çok ucuz ve hepsi bizim bildiğimiz Vosvoslar. Sağ ön koltuk yok, arka koltuk ve şoför koltuğu.

Son gün uçuş zamanı hava alanı ana baba günü. Saatler önceden check-in kuyruğuna giriyorsunuz. Uçak muhakkak rötör yapıyor. Zamanında gelmeyenler yüzünden. Bir saat gecikmeyle kalkıyoruz. Mexico-Paris-İstanbul...

Anılarımıza bir geziyi daha yazmanın mutluluğu içinde topraklarımıza geri dönüyoruz.

"Siz bizim ülkemize geliyorsunuz, anlamak istiyorsanız İspanyolca öğrenin"

Meksika'ya gelmeden önce üç günlük otel rezervasyonu yaptırmanız şart, aksi takdirde girerken zorluk çıkartıyorlar. Meksikalıların %95 i yabancı dil bilmiyorlar. Pek de ucuz bir ülke değil. 1\$ = 11puezzo. Alışverişte pazarlık muhakkak yapılmalı.

Mevsim olarak kasım-aralık aylarında muson yağmurlarından etkilenmeden gezebilirsiniz. Gündüzleri 25-30 akşamları 15-20 derece civarında seyrediyor hava sıcaklıkları.

Meksika, ne Amerika ne Avrupa ne de Doğu kültürlerine benziyor. Kendine has bir tarzları var. Başkentleri Mexico City görülmeye değer. Eski kültürle yeni kültürün bir arada yaşamasını destekleyen hükümetlerinin ılımlı yaklaşımları sayesinde sokaklara etnik bir renklilik hakim. Maya ve Aztek kültürünün getirdiği inançlara göre yaşayanların dışındakilerin hepsi, Hristiyan dinine mensuplar. Çok kalabalık bir ülke. Sadece başkent Mexico'da 22 milyon insan yaşıyor.



BİR SUALTI TUTKUNU, SUALTI KİRLİLİĞİNDEN ŞİKAYET EDEN BİR SEMT VE SUALTI ÇÖPÇÜLERİ



18 Şubat Pazar günü bıçak gibi esen kuzey rüzgarlarına inat, yaklaşık 50 STH Gönüllüsü ve 25 kadar da ilk ve ortaöğretim öğrencisi ile Ortaköy sahilinde toplandık. Sabah dokuzda başladığımız 25. STH Etkinliği hazırlıkları alışageldiğimiz gündeminin ötesinde iki önemli maddeyi daha barındırıyordu içinde. İlk kez bir grup yöre insanı bir araya gelmiş ve Beşiktaş Belediyesi'ne sualtının kirliliğinden şikayet ederek bir şeyler yapılmasını istemişti. Hatta bunu örnek bir dilekçe ile ve altında imzaları ile talep ediyorlardı. Beşiktaş Belediyesi halen var olan tek sualtı çöpçüleri topluluğu olarak da STH'yi arayınca iki yıllık STH fikri en anlamlı etkinliklerinden biriyle buluştu. Kısacası bu etkinlik Ortaköylülerin isteği üzerine gerçekleşmekteydi. Diliyoruz ki devamı gelsin; dört bir taraftan insanlar bizi arasın. Ve biliyoruz ki her çağrıda aynı özveri ve motivasyonla tüm STH Gönüllüleri orada olacaklar...



Şimdi izninizle yirmi yıl kadar geriye gitmek istiyorum. 1986 yılı sonları ya da 87 yılı başlarıydı. İ.T.Ü. Metalurji Mühendisliği bölümünde öğrenci olduğum yıllar ve SCUBA eğitimine daha yeni başlamıştım. Bir gün Haluk Cekan adında bir “sualtı belgeselcisi”nin gösterimi olduğunu öğrendim ve kendimi Taşkısla binasının en üst katında, küçücük bir odada, 56 ekran bir televizyonun karşısında buldum. O gün sayın Cekan orada mıydı hatırlamıyorum bile; ama izlediklerim geride kalan yirmi yılı aşkın bir süredir hala hatırımda. Cousteau’nun tek olmadığını öğrenmem benim için daha bir ulaşılır kılmıştı çıktığım sualtı macerasını. Aradan yıllar geçti ve Cekan saygın bir marka olarak kafama kazındı. Ta ki 2005 senesinde Çevre Haftası’nda düzenlediğimiz STH Çevre Şenliği’ne kadar.

Bir kanalla anlaşılmış ve sualtı çalışmalarını naklen haber bülteninde yayınlıyacaktık ki bu STH oluşumu için inanılmaz derecede heyecan verici bir gelişmeydi. Fakat etkinliğe birkaç gün kala hala ne sualtı kameramız, ne ekipmanımız ne de kameramanımız vardı. İki gün kalınca son çare olarak telefonunu bulabildiğim sayın Cekan hastalıkla boğuştuğu zorlu günlerini yaşamaktaydı. Buna karşın kendisi ve ekibi iki gün sonra, 5 Haziran günü Ortaköy sahilindeydi. O gün ilk kez kendisiyle tanışma ve hatta sohbet etme fırsatı bulduğum Haluk Cekan’ın aslında bir marka değil bir kavram olduğunu Ortaköy’de fark ettim.

Bir sonraki sene Çevre Haftası’nda yine aynı senaryo sadece farklı mekanda hayata geçti. Bu kez Karaköy sahilinde kurtarıcımız yine Cekan’dı.

Ve 18 Şubat Pazar günü Ortaköy’de toplandığımızda sayın Haluk Cekan’ı toprağa vermiş bulunuyorduk. Sadece iki cümle ile Onu anarken bu etkinliği Cekan’a ithaf ettik. Ama sadece iki cümle. Çünkü Cekan kavramının özünde yatan en önemli bileşenlerden biri onun eşsiz alçakgönüllülüğüydü.

Uzun lafın kısıası, denizlerimiz bir tutkununu kaybetti. Pazar günü, belki Onun yerini doldurmayacaktır ama, bir avuç STH Gönüllüsü her koşulda denizlerimizin sahihsiz kalmadığını bir kez daha gösterdi. İki yılı aşkın bir süredir karda, fırtınada her koşulda mesajını iletme için tüm emek ve özverisini ortaya koyan STH organizasyonu olarak, neredeyse yaşamının tümünü sular altında geçirmiş ve sürekli daha ileriye gidebilmek adına çabalamış sayın Haluk Cekan’ı bir kez daha sevgi ve umutla anmayı borç biliriz.

Gelelim STH Ortaköy Etkinliğinin değerlendirilmesine. Ortaköy’de düzenlenen 4. STH etkinliği olmasına karşın bu nokta daha önce çalışılmamış bir nokta olma özelliği taşımaktaydı. Gezi teknelerinin kullandığı iskele merkez alınarak yapılan çalışmalara sualtı ekiplerinde 12 STH Gönüllüsü katıldı. Su

sıcaklığının 9 derece, görüşün kısıtlı ancak bir çok noktaya göre yeterli olmasına karşın özellikle 13 metre civarında başlayan akıntı çalışmaları zorlaştırdı. Söz konusu noktanın sert bir eğimle derinleşmesi katı atık birikiminin alışla geldiği gibi kıyı bölgelerde değil daha derinlerde olmasına neden olmaktadır. Buna yüze yakın klasik boğaz akıntısı da eklenince envanter ilk bakışta biraz zayıf görünmekteydi. Buna karşın 222 parçalık envanter kaydı, söz konusu noktada bu koşullar altında bile ulaşılabilen bir katı atık birikimini işaret etmektedir. Bir diğer önemli tespit, özellikle bank, demir parmaklık ve lastikler gibi büyük parçaların varlığına karşın, faunayla kaynaşmış olmaları yerlerinde bırakılmalarına neden olmuştur. Bu noktadan sonra söz konusu parçaların çıkartılması fayda-zarar dengesi açısından tartışılabilir bir durumdur.

Etkinliğin belki de en etkin kısmı yine büyük ilgi gören STH Açık Hava Sergisi oldu. 40 adet büyük boyutlardaki fotoğraftan oluşan sergi ile sualtı kirliliğine çarpıcı bir imgelem oluşturmamız mümkün olabilmektedir.

Orijinal bir şeyler var mıydı diye sorarsanız bizi şaşırtmak artık öyle zor ki; en iyisi buyrun envanter listemizden kendiniz bakın derim. <http://veri.sth.org> adresinde tüm veriler yayınlanmakta...

KUŞ GRİBİ



Bu sayımızda 19 yıllık hemşire, 10 yıllık off-road'cu, 7 yıllık anne olan bir konuğumuz var. Nermin Keskin Kuşcu bize "Kuş Gribi"ni anlatacak.

Hangi mevsimi yaşadığımızı anlayamadan bahar geldi. Bahar demek nezle, grip, alerji demek. Bir de artık en azından adını duymaya alıştığımız "Kuş Gribi" mevsimi demek. Kuş Gribinde, tavuk, kaz, hindi gibi kanatlı hayvanların üretim çalışmalarında bulunan insanlar en büyük risk grubu içindeler. Ancak bir diğer risk grubu da, doğa ile iç içe yaşayan ve doğada bulunmayı, kamp yapmayı seven insanlar. Yani off-road'cular, kampçılar ve outdoor sporcuları.

Dünyada en çok kanatlı kümes hayvanı beslenen ülke Tayland'dır. Bu ülkeyi diğer Güneydoğu Asya ülkeleri yakın ara takip eder. "Kuş Gribi" olarak adlandırılan hastalık ilk bu ülkelerde ortaya çıkmıştır. Daha sonra göçmen kuşların göç yolu üzerinde yer alan Rusya'da görülmüş, ardından Romanya'da ve sonrasında ülkemizde tanımlanması uzun sürmemiştir.

"Kuş Gribi": Tavuk, kaz, ördek vb. kanatlı kümes hayvanlarının kitlesel ölümlerine yol açan bir hayvan hastalığıdır. Hastalığın etkeni olan virüsün (H5N1 virüsü) insanlara bulaşması sonucunda insanların da hastalanması asıl korkutucu olan yanıdır.

- 1918 yılında "İspanyol gribi" olarak da adlandırılan kuş gribi salgını (influenza A H1N1) neredeyse savaşta ölen insan sayısı kadar ölüme yol açmıştır.

- 1957 yılında virüs mutasyon geçirerek "Asya Gribi Salgını" olarak (H2N2) ortaya çıkmıştır. - 1968 yılında virüs yine mutasyona uğramış ve "Hong Kong Gribi Salgını" olarak adlandırılmıştır.

- 1977'de "Rus Gribi Salgını" olarak ortaya çıkan hastalığın 60 yıl önceki İspanyol Gribi ile aynı özelliklere sahip (H1N1) olduğu anlaşılmıştır.

- Yaklaşık her 10 yılda bir mutasyona uğrayan hastalık etkeni virüs 1997 yılında bu kez "Çin Gribi" olarak salgın ve ölümlere yol açmıştır.

nasil bulaşır?

Virüs +4 derecede suda 22 gün, 0 derece ortamda 30 gün, gübrelikte 3 ay canlı kalabiliyor. Dünya sağlık örgütü (WHO)'ne göre Kuş gribi virüsü soğuğu seviyor, bu dönemde yayılmaya daha meyillidir.

Hastalık, hasta hayvanlarla doğrudan temasla, hasta hayvanların bulundukları kümes vb. yerlere yakın yaşamakla, hasta hayvanların yumurta ve etlerine temas sonrasında temizliğe dikkat etmemekle ya da hasta hayvan ürünlerinin uygun pişirilmemesi sonucunda bulaşır.

belirtiler:

Hastalık, şüpheli temastan 7-10 gün sonra orta çıkar. Belirtileri yüksek ateş (38°C üstü) ve beraberinde öksürük, nefes darlığı ve ishaldir.

korunma:

Virüs yüksek ısıya ve antiseptik (dezenfektan) ürünlere karşı çok dayanıksız. En önemli korunma yöntemi, her türlü kümes hayvanı ve ürünlerine temas ederken dikkatli olmak, kesinlikle el hijyenine (bol sabun ve su) dikkat etmektir.

Piştirme şartlarına dikkat ederek de bu virüs-ten korunulabilir. Virüs, +80 derece ısıda 1-3 dakikada etkisiz hale geliyor. Koruyucu önlem olarak, kümes hayvanı yumurtaları tamamen katılaşına kadar kaynatılmalı ya da tavada kızartılmalı, piştirme/ızgarada ise pembe görüntü kalmayana kadar pişirilmeli,

aşı

31 değişik grip aşısı geliştirilme ve deneme sürecinde ama henüz kuş gribi için aşı üretilmedi. Piyasada bulunan grip aşılarının birçok viral enfeksiyona karşı koruyucu etkisinin olduğu ve vücudun bağışıklık sistemine olumlu katkısı kanıtlanmış. Bu nedenle 2006 yılı sonbaharında tüm Sağlık bakanlığı çalışanları bakanlığın geliştirdiği program çerçevesinde aşılandı.

Hastalığın henüz insandan insana bulaştığı tespit edilmemiş olmakla birlikte toplumsal ortamlarda dikkatli olmakta fayda var.

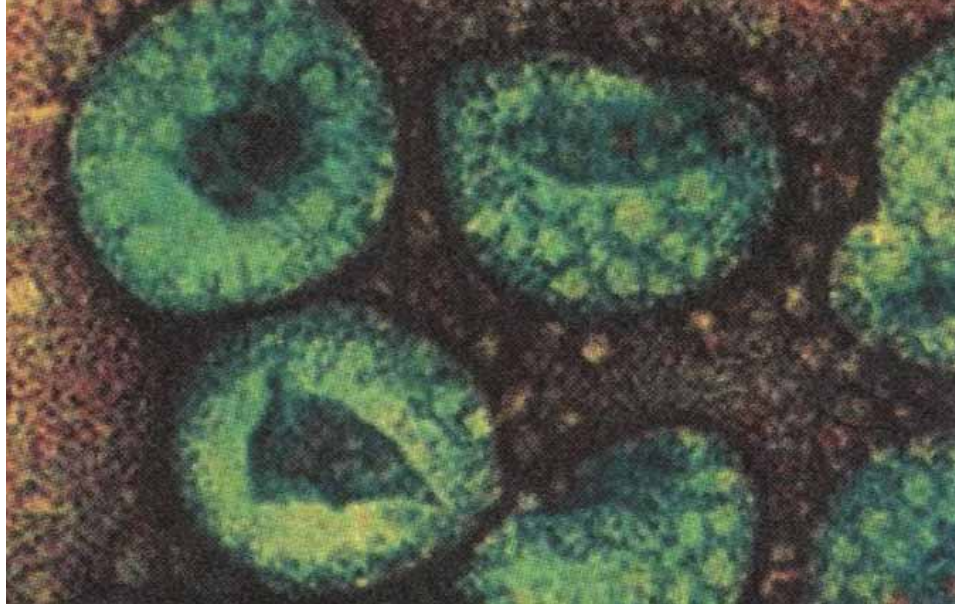


outdoorcular dikkat!

Kuşların göç mevsiminin başladığı ve aynı zamanda Kuş Gribi vakalarının görülmeye başladığı şu günlerde biz off-road'culara ve doğada dolaşmayı seven tüm sporculara birkaç önerim olacak:

- Kamp alanlarınızı öncelikle kuşların yoğun yaşadığı yerlerden ve kümes hayvanı besi alanlarından uzakta seçmekte fayda var.
- Seçilen kamp alanı ve çevresinde ölü ya da uçamayan kanatlı hayvan olup olmadığını araştırmak önemli.
- Ölü ya da can çekişen bir kanatlı hayvan gördüğünüzde off-road'cu ruhunuzla, araştırmacı ve yardımsever duygularınızı bir kenara bırakarak, hayvana elle ya da herhangi bir nesneyle dokunmadan grup üyelerinizi bilgilendirmek çok önemli.
- Lütfen dikkat, böyle bir durumda varsa köpeğinizi uzak tutmak ve oradan uzaklaşmak en iyisi.
- Ülkemizde sayıları hızla azaltılan sulak alanlara düzenleyeceğiniz faaliyetleri mümkünse salgın görülen dönemlerde yapmamak gerekir.
- Son olarak, yaptığınız bir outdoor faaliyeti takip eden 7 – 10 gün içinde yüksek ateş, öksürük, nefes darlığı ve ishal şikayetiniz olursa zaman geçirmeden en yakın sağlık kuruluşuna başvurmanızı öneriyorum.

Hepinize sağlıklı günler...





İNÇİ AKÜ OFF-ROAD PARKURLARINDA

İnci Akü, bu yıl ilk ayağı 10-11 Şubat tarihlerinde Şile'de koşulan 2007 HKS Reklam Off-Road Şampiyonası'nda etap sponsoru olarak yer aldı.

Off-road yarışlarına ilk defa 2006 yılında etap sponsoru olarak katılan İnci Akü, 2007'de de bu heyecana ortak olmaya ve araç sponsorluğuyla destek vermeye devam ediyor.

Şubat ayı olmasına rağmen bahardan kalma güzel bir havada koşulan ilk etapta, İnci Akü Düzce Anabayisi İsmail Aydın yarışta yerini alırken, İncitaş A.Ş satış ve pazarlama ekibi yarışa seyirci desteği verdi ve ikinci gün koşulacak İnci Akü etabı için hazırlık yaptı. Yarışın ikinci gününde koşulan

İnci Akü Etapları saat 10:20'de alınan start ile yarışmacıların kıyasıya mücadelelerine sahne oldu. Aynı hat üzerinde bulunan ve saat 14:12'de başlayan 6.Etap, İnci Akü ürünlerinin iç piyasadaki satış ve pazarlama faaliyetlerini yürüten İncitaş A.Ş çalışanları ve aileleriyle katıldıkları mangal organizasyonu ile renklendi. 6. Etap sonunda Aroma Off-Road Takımı'ndan 9 kapı nolu Saim Tekin - Cengiz İlhan en iyi etap zamanını gerçekleştirdi.

İnci Akü'nün off-road yolcuğunda bir sonraki durağı 03-04 Mart tarihlerinde Ankara olacak. İnci Akü, Türkiye'nin üç ayrı ilinden sponsor olduğu üç araç ile off-road yarışına verdiği desteği sürdürecektir.

MOTOSİKLET SEKTÖRÜNDE 2007 DEĞERLENDİRMESİ



2006 yılı motosiklet satışı açısından bir rekor beklentisi ile hızlı başladı ama bu yükselen grafik, arka arkaya gelen ÖTV artışları ve döviz kur artışları ile sektöre uğradı. BMW Motosiklet Satış ve Pazarlama Müdürü Simay Alsan, 2006 ve 2007 yılı için değerlendirmesini şöyle açıkladı.

“Dünyada 2006 yılı motosiklet pazarı için olumlu bir yıldır. BMW Motorrad için de, tarihinde ilk kez dünyada 100.000 adet motosiklet üretim ve satışı ile 2006 rekor bir yıl olarak tarihe geçti. Bu satış geçmiş yıla oranla %2.7'lik bir artış ifade ediyor. Türkiye'de motosiklet sektörü, daha ekonomik motosikletlerin pazara giriş yapması ile 2004 yılından itibaren bir yükselme eğilimi gösteriyor. Bununla birlikte, 2006 Nisan ayının ilk günlerinde, yani motosiklet fuarı sırasında açıklanan ÖTV artışı, bu senenin akışını değiştiren adımlardan biri oldu. Artan Özel Tüketim Vergisi, motosiklet fiyatlarının artmasına ve bununla bağlantılı olarak sektörde bir durgunluğa yol açtı. Tüm beklenmedik dış etkenlere rağmen, Türkiye'de 2006 yılı motosiklet parkının arttığı bir yıl oldu. Motosiklet kullanımı, kişisel keyif ve sportif amaçların yanı sıra, büyük kentlerde trafik sorununa önemli bir çözüm olarak görünmektedir. İstanbul gibi büyük kentlerdeki trafik problemi, motosiklet kullanımının artmasıyla daha aza indirgenecek, park sorunları büyük ölçüde çözümlenecektir.”

F1

HONDA RACING F1 TAKIMI, 2007 FORMULA 1 SEZONU İÇİN “ÖNCÜ ÇEVRECİ KON- SEPTİ”Nİ TANITTI

Honda, dünyayı ilgilendiren en önemli konulardan biri olan çevre sorununa dikkatleri çekmek için yeni F1 aracı RA107'yi diğer F1 araçlarında olduğu gibi, sponsorların logoları ve reklamlar yerine, büyük bir dünya resmi ile giydirecek.

Honda Racing F1 aracının yeni görüntüsü fanatikleri, sponsorları, müşterileri ve halkı çevre bilinci için hareket etmeye çağırıyor. Çevre bilincine önem gösterdiğini taahhüt etmek isteyenler, www.myeart-hdream.com internet sitesi aracılığıyla, çevreci derneklere bağışta bulunabilecek ve adını aracın üzerine yazdırma fırsatı elde edecek. “Bizim aracımız, sizin aracınızdır” konsepti çerçevesinde her isim aracın üzerindeki dünya resmini oluşturan bir hücreye şeklini verecek.

Honda F1 Racing Takımı CEO'su Nick Fry, “İklim değişikliği, belki de gezegenimizin karşılaştığı en büyük sorundur ve F1 yarışlarının da bu konuda bir ayrıcalığı yoktur. Bununla birlikte inanıyoruz ki dev global profili ve teknolojiye son nokta olmasıyla F1 yarışları, sadece konulara dikkat çekmek değil, çözümlerin üretilmesinde de önemli rol oynayabilir. Bilinçliliği arttırarak ve konulara dikkat çekerek, insanları bir araya getirip iklim değişikliği problemlerine yardımcı olma konusunda cesaretlendireceğimizi umuyoruz.” dedi.

SEZONA GİRERKEN



Serkan Ketenci
serkan@4x4freelife.com

Uzun bekleyişin ardından Formula 1'de sezonunun açılmasına sayılı günler kaldı. İlk yarış 17-18 Mart hafta sonunda Avustralya'nın Albert Park pistinde koşulacak. FIA tarafından bir değişiklik yapılmazsa Cumartesi günü sıralama turları sabaha karşı 6:00 Pazar günü yarış ise 7:00'da başlayacak.

İlk yarış öncesi gene değişen kurallar ve takımlar nedeniyle merak dolu bir bekleyiş içindeyiz. M. Schumacher'siz ilk sezon, Raikkonen'li Ferrari, Alonso'lu McLaren derken bu değişikliklerin pilotların performansını ve her şeyden önemlisi pilotlar arası çekişmeyi nasıl etkileyeceği merak konusu. Kimi Raikkonen McLaren'de yarışır iken yaşadığı teknik sorunları Kimi'nin sert pilotajına bağlayanlar vardı, Alonso Kimi'ye göre daha sakın kullanım tarzıyla acaba 3. kez Dünya Şampiyonluğuna ulaşabilecek mi? Ya da yıllardır şampiyonluğa hasret Kimi, Ferrari ile bu amacına ulaşabilecek mi?

Bütün bu soruların cevabını bulabilmek için 17 Mart haftasından itibaren ekran başına 26 Ağustos'ta ise 3. Türkiye Büyük Yarışı için İstanbul Park pistine geçmeniz gerekiyor.

Formula 1 2007 Takvimi:

18 Mart: Avustralya
8 Nisan: Malezya
15 Nisan: Bahreyn
13 Mayıs: İspanya
27 Mayıs: Monaco
10 Haziran: Kanada
17 Haziran: ABD
1 Temmuz: Fransa
8 Temmuz: İngiltere
22 Temmuz: Almanya
5 Ağustos: Macaristan
26 Ağustos: Türkiye
9 Eylül: İtalya
16 Eylül: Belçika
30 Eylül: Çin
7 Ekim: Japonya
21 Ekim: Brezilya

Takımlar/Pilotlar:

McLaren: Alonso / Hamilton
Renault: Fisichella / Kovailenen
Ferrari: Raikkonen / Massa
Honda: Button / Barrichello
BMW Sauber: Heidfeld / Kubica
Toyota: R. Schumacher / Trulli
Red Bull: Coulthard / Webber
Williams: Rosberg / Wurz
Toro Rosso: Liuzzi / Belli Değil
Spyker: Albers / Sutil
Super Aguri: Sato / Davidson





SAAB BIOPOWER İLE ÇEVRE DOSTU PERFORMANS

Saab 9-5 BioPower, çevre dostu bir otomobil ile daha fazla performansı isteyen müşterilerin talebine yanıt olarak geliştirildi. Şu anda geliştirilmekte olan birçok BioPower modellerinin ilki olan modelin lansmanı, 2005 yazında İsveç'te yapıldı. Bugün, biyoetanol yakıt ve/veya benzinle çalışan BioPower modelleri İsveç'te satılan tüm Saab 9-5'lerin yüzde 80'ini oluşturuyor.

Biyoetanol, mısır ve şeker kamışı gibi tarımsal bitkilerden olduğu kadar ormancılık yan ürünlerinden damıtılarak elde edilen bir alkoldür. Temel çevresel yararı, benzinden farklı olarak, tüketimi sonucunda atmosferde ana "sera gazı" olan CO2'in düzeylerini yükseltmemesidir. Çünkü sürüş sırasındaki emisyonlar, dönüşüm için üretilen bitkilerin doğal fotosentez yoluyla atmosferden çektikleri CO2 miktarı ile dengelenir. Buna karşılık, benzin kullanımı, yeraltında hapsedilmiş olan petrol rezervlerinin karbondioksitini atmosfere bırakıldığından, atmosferdeki CO2 düzeyini artırmaktadır. İlk (soğuk) çalıştırma performansını artırmak amacıyla, biyoetanol benzinle karıştırılmakta ve yüzde 85 biyoetanol ile yüzde 15 benzin-den oluşan "E85" yakıtı olarak satılmaktadır.

Petrol-bazlı CO2 emisyonlarından potansiyel

tasarrufu gözünüzde canlandırabilmek için, yılda yaklaşık 15.000 km yol kat eden klasik bir Saab 9-5 sürücüsünün ortalama 1350 litre benzin tüketirken, aynı mesafeyi kat eden bir BioPower sürücüsünün sadece 290 litresi benzin olan 1950 litre E85 tüketeceğini söyleyelim. Bu, bir BioPower sürücüsünün hem petrole bağımlılığını hem de petrol-bazlı CO2 emisyonlarını yılda 1060 litre benzin oranında azaltılabileceği anlamına gelmektedir.

O halde fosil yakıtı bırakın.

Saab 9-5 BioPower, İsveç'in yanı sıra Hollanda, İngiltere, Norveç, İsviçre, Macaristan, Almanya, İrlanda ve Fransa'da da satılıyor. Farklı ülkeler bu yakıtın kullanımını teşvik etmek için bir dizi vergi indirimine giriyor. Mesela İrlanda'da yeni bir 9-5 BioPower için Araç Tescil vergisindeki %50 indirim yaklaşık olarak 6.500 Euro'ya eşit.

Biyoetanolü Saab 9-5 BioPower için, 210 bhp ve 180 bhp güçlerine sahip 2.3 veya 2.0 litrelik turbo motor seçeneği bulunmaktadır. Bu, benzinli motorlar ile karşılaştırıldığında, daha sportif bir performans veren yüzde 14 ve 20'lik bir üstünlük anlamına geliyor. Böylece Saab 9-5 BioPower, "yeşil sürüş" ile yüksek

sürüş keyfi avantajlarını bir araya getiriyor. Sürücü herhangi bir ayar yapma gereksinimi duymaksızın biyoetanol yakıtını, normal benzini veya bunların ikisinin herhangi bir orandaki karışımını kullanabiliyor. Bu, Saab BioPower sürücülerinin, biyoetanol bulunmadığında, her zaman benzin kullanabilecekleri anlamına geliyor. Biyoetanol pompalarının sayısı da hızla artıyor. İsveç'te üç yıl önce sadece birkaç pompa varken bugün bu sayı 628 olmuş ve pompa sayısının 2008 yılında 800'e çıkarılması hedeflenmiş.

Saab 9-5 BioPower, BioPower başlığı altında toplanan yenilenebilir ve sürdürülebilir bir yakıt olarak biyoetanolün gelecekteki potansiyeline odaklanan bir dizi Saab yeniliklerinin ilki. Gelecekte karşılaşılabileceğiniz konulara ilişkin en son örnek, BioPower ile hibrid teknolojisinin yenilikçi bir kombinasyonu olan Saab BioPower Hibrid Konsepti. Bu, sadece elektrik gücüyle çalışırken ve aynı zamanda da tüm taşımacılık türlerinde saf biyoetanol (E100) yakıtının kullanımı sayesinde sıfır fosil yakıt emisyonu ile yakıt tasarrufu sağlamayı hedefleyen bir proje. Saab 9-3 Convertible için sunulan bu konsept, aynı zamanda dünyanın ilk üstü açık hibrid aracı olarak da benzersiz bir yere sahip olacak.



KEYİF VE MACERA TUTKUNLARI İÇİN İSTANBUL'DA YENİ BİR AD- RES TOKSPORT ADVENTURE

Türkiye'nin ilk yerleşik doğa sporları kompleksi olan 610 dönümlük Wattabe Experience Center sınırları içerisinde olan Toksport Adventure, getirdiği farklı açılımla "keyif & macera" tutkunları için yeni bir adres olarak yerini aldı.

Land Rover Experience Center ve Wattabe Su Sporları Merkezi ile komşu olan tesis, 2,5 kilometre uzunluğundaki ATV, Buggy, Off-road ve motokross kullanımına uygun, doğal tepecikleri olan parkuru ile dikkat çekiyor.

Toksport Adventure yetkililerinden Ali Hazma Oral hafta sonu etkinliklerine farklı bir bakış açısı getirdiklerinin altını çizerek, "Amatörlere yönelik olan parkurumuzda kullandığımız araçların

tüm güvenlik önlemleri alınmış olup, kısa bir anlatım ve bilgilendirmeden sonra parkurumuzda maceraya çıkabilirsiniz. Tesisimizde bir hafta sonu dinlencesi olarak grup toplantılarınızı, yemeklerinizi bizimle planlayabilirsiniz, catering hizmeti alabilir şirket toplantılarını eğlenceli bir hale getirebilirsiniz. Toksport Adventure kamp alanında, bizden temin edeceğiniz ya da kendinize ait çadırlarda, Barbekü hizmeti eşliğinde kamp yapabilirsiniz." dedi.

Bilgi ve İletişim için

Ali Hamza Oral
Tel: 0216 499 58 54
Fax: 0216 499 45 78

KÜÇÜK MÜZİSYENLERDEN "TRAFİK" KONULU BÜYÜK YARIŞMA!

Doğuş Otomotiv'in "Trafik Hayattır" proje kapsamı içinde yer alan ve ilköğretim öğrencilerinde trafik bilinci oluşturma ve arttırma amacını taşıyan okullar arası müzik yarışması bu yıl adıyla üçüncü kez düzenleniyor. TrafiMüzikFest'07 adlı organizasyonun çapı tüm Türkiye olacak biçimde genişletilirken, yarışmaya katılacak küçük müzisyenler artık rap müziğinin yanı sıra pop ve rock gibi farklı müziksel alt yapıları da kullanabilecekler.

Katılımcı çocuklar, trafik denince akıllarına gelenleri ve kendilerini trafikte nasıl gördüklerini, özel olarak hazırlanan altyapı müzikleri üzerine yazacakları şarkı sözleri ile anlatacak. Altyapı müzikleri ve başvuru formuna Doğuş Çocuk web sitesi www.doguscocuk.com.tr üzerinden ulaşabilecek.

12 Şubat 2007'de başlayacak yarışmaya katılım süresi, 26 Mart 2007'de sona erecek. 05 Mayıs 2007 tarihinde gerçekleşecek finalde çocuklar performanslarını, aralarında sanatçılardan müzik şirketlerinden yetkililere, Milli Eğitim Müdürlüğü'nden Emniyet Müdürlüğü yetkililerine kadar farklı alanlardan oluşan jürinin beğenisine sunacaklar. Yapılacak değerlendirmeler sonucunda finale kalacak 10 ilköğretim okulu belirlenecek ve Nisan ayı içinde finale kalan okullar ziyaret edilecek.



ALTINA HÜCUM!



25 Şubat'ta gerçekleştirilen Red Bull Altına Hücum yarışında, Kartalkaya'da verilen start ile daha önce eşi benzeri görülmemiş bir mücadeleye tanık olundu.

Red Bull Altına Hücum snowboard/ kayak ve karda trekking etaplarından oluşan ve bugüne kadar Türkiye'de ilk defa düzenlenen ekstrem bir yarış. Toplam 1.5 – 2 saat süren yarışta eleme yoktu. Yarışçıların ödül olan altına ulaşmaları için yapmaları gereken tek şey birinci olarak parkuru tamamlamaktı. Parkurda usta kayakçılar ve snowboardcular yeteneklerini ve dayanıklılıklarını gösterdiler. Toplu start verilmesiyle beraber yarışmacı topluluğu, zorlu trekking ve kayak parkurunu tamamlayarak bitiş çizgisine ulaşmaya çalıştılar. Türkiye'nin en iyi 121 sporcusunun katıldığı yarışta kayak ve



snowboardcular toplamda 6 km'den oluşan parkurun 3,5 km'sini kayarak, 2,5 km'sini de sırtlarında kayakları ve snowboardları ile tırmanarak tamamladılar. Bayan yarışmacılardan yalnızca 2 kişi yarışı tamamlayabildi.

Yarışmanın; birincisine 2.000 YTL değerinde altın, ikincisine 1.000 YTL değerinde altın, üçüncüsüne 500 YTL değerinde altın hediye edildi.

Erkeklerde:
Yasin Yükseler, 00:36:12
Fethi Uludağ, 00:39:22
Ömer Karslı, 00:40:22

Bayanlarda ise
Hande Uludağ, 01:07:03
Neval Yaşar, 01:24:38
süre ile ödül almaya hak kazandılar.

MICHELİN TEKNOLOJİSİ FUTBOLDA...

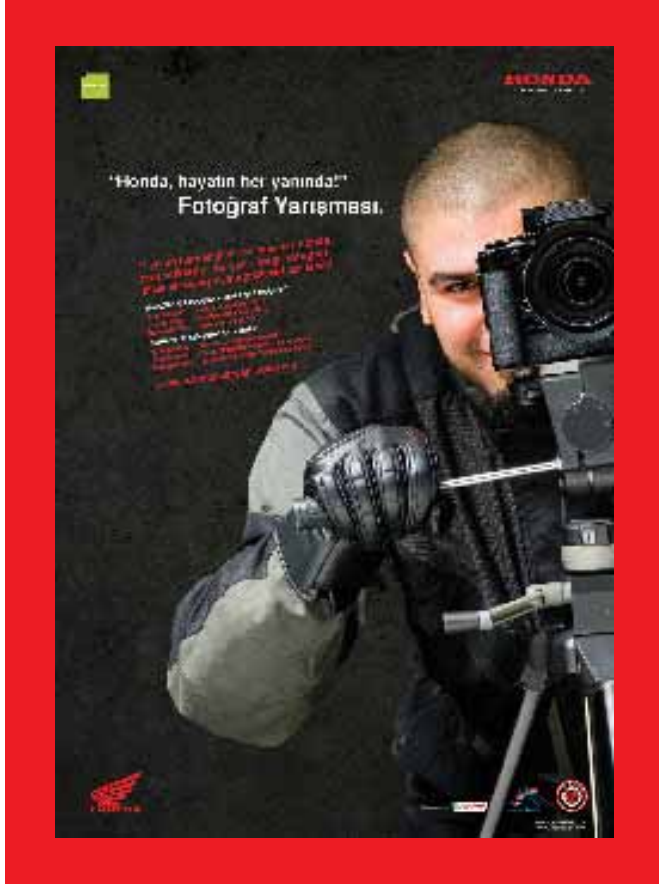
Michelin ve Umbro, lastik ve futbol ekipmanları konusundaki uzmanlıklarını biraraya getirerek, eşsiz top kontrolü sağlayan yeni bir futbol ayakkabısı hazırladı. Yeni futbol ayakkabısı X Boot III'nin topla temas eden kısımları için silikon bazlı yeni bir doku geliştiren Michelin'in getirdiği yenilik, Umbro'nun "Touch Control" teknolojisiyle birleştiğinde, topun ayakkabıyla temas etmesiyle oluşan savrulma etkisini önemli ölçüde azaltıyor. Yeni X Boot III, ıslak zeminde* topun kontrolünü %90'a kadar artırıyor. (Liverpool John Moore Üniversitesi tarafından yürütülen karşılaştırmalı test sonuçlarına göre. X Boot III futbol ayakkabıları microfibre ve kanguru derisi içeren çeşitli rakipleriyle karşılaştırıldı.)

Deco, Luis Garcia and Michael Owen'ın da aralarında bulunduğu profesyonel futbolcular tarafından test edilen yeni X Boot III şampiyonluk maçlarında da giyilecek.

Michelin ve Umbro, X Boot III ile profesyonel ya da amatör tüm futbolseverlere ulaşmayı hedefliyor. Profesyonel futbolculardan oldukça olumlu eleştiriler alan iki firma, işbirliklerini futbol eldiveni ve futbol topu projeleriyle sürdürüyor.



“HONDA, HAYATIN HER YANIN- DA” FOTOĞRAF YARIŞMASI



Motosiklet ve fotoğraf tutkusu, birbirine çok benzeyen iki konu. Her ikisi de hayatın içinde, her ikisi de heyecan verici. Üstelik birçok fotoğrafçı, aynı zamanda motosiklet de kullanıyor. Ya da başka bir deyişle, birçok motosikletsever, aynı zamanda fotoğraf da çekiyor.

Honda Motosiklet Türkiye A.Ş., birbirine çok benzeyen bu iki konuyu, tek bir amaç için birleştirerek hem motosikletin sosyal kabulüne katkıda bulunmak, hem de fotoğraf kültürünü tanıtmaya ve güçlendirme amacına ulaşmak istiyor.

“Honda, hayatın her yanında!” Fotoğraf Yarışması’nın jürisinde, hem fotoğrafçılık, hem de motosiklet konusunda birbirinden değerli isimler yer alıyor. Yarışmaya katılan fotoğraflar, jüri tarafından kurgu ve yaratıcılık kriterleri göz önünde bulundurularak değerlendirilecek.

“Honda, hayatın her yanında” Fotoğraf Yarışması, iki kategoride gerçekleştirilecek. 5.0 megapiksel & üzeri ve basılı fotoğrafın yer aldığı Kategori 1’de dijital veya manuel fotoğraf makineleriyle çekilmiş, kısa kenarı en az 24 cm uzunluğunda olan ve fotoğraf kâğıdına basılmış fotoğraflar yer alacak. Kategori 2’de ise, 5.0 megapiksel’in altındaki dijital fotoğraf makineleriyle, cep telefonu vs. ile veya manuel fotoğraf makineleriyle çekilmiş, kısa kenar uzunluğu 24 cm’den küçük olan ve fotoğraf kâğıdına basılmış fotoğraflar yer alacak.

Yarışmaya katılmak isteyenler fotoğraflarını, www.hayatinheryaninda.com adresine upload edebilir veya basılı ise “Honda Hayatın Her Yanında” başlığı ile Fark Yeri İnönü Cad. Gümüşkonak Apt. No:44/8 34427 Gümüşsuyu Beyoğlu İstanbul adresine teslim edebilirler.

PO 25 KÜÇÜK ADAM 2007 İÇİN BAŞVU- RULAR TAMAMLANIYOR

Geçtiğimiz yıl hayata geçirilen “25 Küçük Adam” projesi, 2007 sezonunda farklı bir formatla yeniden start alıyor. Ayrı bir özel kupa olarak organize edilecek projede 25 Küçük Adam, karting branşında yeni sporcular olarak mücadeleye ortak olacaklar.

Geleceğin başarılı pilotlarını yetiştirmek için yurdun dört bir yanından gelecek başvuruların beklendiği organizasyonda 8-9 yaşları arasında (1998-1999 doğumlu) kriterlere uygun tüm talepler, belirlenen jüri tarafından değerlendirilerek eleme usulüyle kabul edilecek.



Şubat sayısında Aysim Altay’ın yazısında kullandığımız bir fotoğrafın, fotoğrafçısını belirtmeyi ihmal etmişiz. Özür dileyerek Özkan Öztürk’ün Tofaş’lı sporcuları Aysim Altay ile görüntülediği fotoğrafı tekrar yayınlıyoruz.



Der yanın say fası



Off-road gezisinden sonra bir de baktım ön plaka yok. Koca ormanda plaka arayacak değilim ya, yaptırımlar bir tane dedim. Yeni plakayı bastırmak için yapılacak işlemleri öğrendiğimde ormanda plaka aramak daha kolay geldi. Siz, siz olun plakalarınızı kendi gövdesinden sabitleyin.





Online abonelik;

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



Fax ile abonelik;

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

Ad :
Soyad :
Adres :

Vergi Dairesi :
Tel :
Fax :
e-mail :

Vergi no:

☒ Kredi Kartı Hesabımdan Alınır

Kart Tipi | VISA | MASTER
Kart No: | | | | | | | |
Son K.L. Tarihi: | / | | Güvenlik Kodu: | |

1 Yıllık Abonelik 50.000.000 TL

6 Aylık Abonelik 26.000.000 TL

Kredi kartı no maktuamda
veb11 freelifeabonelik verileri
numaraları son 4 hane

☐ Banka Havalesi

Banka Havalesi ile Gönderdim ilgili belge ektedir.
Aso Reklam İletişim ve Yayıncılık Hiz San. ve Tic. Ltd. Şti.
Garanti Bankası Perpa Şub. Hs No: 459-6299/5/
Halk Bankası Perpa Şub. Hs No: 17069

İsim / İmza



4X4 aracı olup off-road yapanlar; 4x4 aracı olupta off-road yapmayanlar ama, şu arabadaki teknik teferruat herhalde caddede araba sürmekten başka bir işlere de yarıyor olmalı diye şüphelenenler; hafta sonu çadırını, uyku tulumunu ve bisikletini kapıp şehirden kaçanlar yada kaçmayı hayal edenler; hayallerinin içinde çılgın sulara rafting, derin sulara kano gibi ıslak düşlere yer verenler; motor sporlarını sevenler ama bu sporun uçuk kaçık versiyonlarından özellikle hoşlananlar; velhasıl bilinçaltılarında yoldan çıkma dürtüsü kıpırdaşanlar...

FREELIFE
4X4 ile

"nerede olmak istiyorsan ordasın"

Abonelik için

Online
www.4x4freelife.com

Yönetim Merkezi:

Halil Rifatpaşa Mah. Ayınlıktepe Sok. No:11
Okmeydanı - Şişli - İstanbul

Tel : 0212 222 38 01 - 222 16 08

Fax : 0212 220 65 80

All-Terrain T/A



**ARABA KULLANMAK
BİR KAÇIŞTIR.**



İSTEDİĞİN YERE GİT.

BF Goodrich
Tires
TAKE CONTROL

* Kontrol edilebilir