

Gümüş-Kalay alaşımlı  
Türkiye'nin  
ilk ve tek  
kapalı  
aküsü

**İnci AKÜ**  
**İlklerin**  
**kapısını**  
**biz açıyoruz**



**ÜCRETSİZ**  
**CHECK-UP**

## ■ BU SAYIDA ■

### 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 Erten

### Art Director

Orhan Erdem

### Grafik Tasarım

Eylem Erdem

### Finans Koordinatörü

Uğur Erten

### Abone Sorumlusu

Vildan Gümüştü  
Gökhan Yorulmaz

### Yayın Kurulu

Ahmet Demirtaş  
Ali Rıza Bilal  
Aysim Altay  
Derya Kızıltaş  
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. Aydınlıktepe Sk.  
No:11 Okmeydanı - Şişli - İstanbul

Tel : (0212) 222 38 01 - 222 16 08

Fax : (0212) 220 65 80

e-mail: info@4x4freelife.com

http://www.4x4freelife.com

### Ege Bölge Temsilcisi

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

### Baskı

Saner Matbaacılık

### Genel Dağıtım

Yaysat A.Ş.

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

Online Abonelik için  
www.4x4freelife.com

**aso**

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

Şehir yollarında yoldan çıktık

## Nissan Qashqai



6

4x4 yol-dışı araçlarının zaman içinde ehilleşerek 4x4 yol araçlarına doğru meylettiklerini hep beraber izledik.

## ANDOFF Akyurt'da



12

2007 Türkiye HKS Reklam Off-Road Şampiyonası 2. yarışı 3-4 Mart tarihlerinde Ankara'nın şirin ilçesi Akyurt'ta yapıldı.

Afrika'ya giriş kapısı

## Tunus



26

Afrika... İçinde macera tutkusu olan herkesin mutlaka bir gün görmek istediği gizemli kıta. Bu macerayı kendi sınırlarınızı fazla zorlamadan yaşamak ve Afrika'nın tüm gizemini keşfetmek için gideceğiniz en güzel ülke ise Tunus.



18

Uzun süredir off-road ile ilgilenen kişiler yeni bir arazi aracı alacakları zaman ince eleyp sık dokurlar.

## Tekrar yayındayız...



30

Yılbaşı tatili ile birlikte ara verdiğimiz kamplı gezilerimiz, geçtiğimiz hafta gerçekleştirdiğimiz Acelle Yaylası gezisi ile tekrar bir start aldı. Her zaman olduğu gibi, hafta arası nereye gideceğimize karar vermekte zorlandığımız bir anda, Taşkın'ın internetten bulduğu yayla listesi yardımımıza yetişti.

Keşif Görevi

## Kazan



34

Sizleri bir bölgeyi keşfetmeye çağırıyorum. Öyle bir yer ki Ralli dahil tam 8 outdoor spor dalına çok uygun. O da benim sayabildiğim, üstelik arka bahçemiz kadar da yakın.

Dünyanın keşişim noktalarını keşfetmek

## CONFLUENCE - Türkiye



38

Confluence kelime anlamı keşişim olan, dünya üzerindeki paralel ve meridyenlerin keşişim noktalarının fotoğraf ve GPS verileriyle belgelenmesini amaçlayan bir proje.

Daihatsu araçlarda standart donanım:

## 7 ağaç



42

Küresel ısınma ile ilgili sorunlar sanki son birkaç yıldır gündemde gibi görünüyor. Sanki öncesinde küresel ısınma diye bir sorun yokmuş gibi davranıyor çoğu kişi.

## 30 küçük 4x4 geziye çıkmış birini dere yutmuş...



44

Dedik ki, ne zamandır şöyle kulüpçe bir 4x4 piknik yapmıyoruz. Dediler, yapalım. Salı günü toplantısında konuşuldu, maillerde duyuruldu.

## Kır minesi



48

Macro fotoğrafın uç noktası bu çalışmamız. Sadece bir gün yaşayan ve çiçeklerinin boyu 1-2 mm olan "Kır minesi".

## Rüzgar avcıları



52

Hafta sonu Karadeniz sahil boyunca Karaburun, Ormanlı, Yalıköy sahillerinde gezerken gözünüze renkli uçurtmalar takılır. Özellikle Ormanlı Köyü sahilinde...

## Hava ile ateşin dansı



56

Gökyüzü soğuktu. Güneş henüz doğmamıştı. Ne olursa olsun, balonun kontrol bölümündeki alev diliminin sıcaklığı, biraz sonra kırmızı soğuk bir top olarak göreceğimiz güneşten daha inanılır ve güvenilir somut bir ısı yayıyordu o an için.

## Yüzlerimizdeki Yaşam Haritalarımız...



60

Sizi bilmem ama ben ilk defa bir yere gittiğimde kendime çelişkiler yaşattırım. Hem yollarda kaybolayım isterim, hem de elimde haritalar keşfe çıkayım. Hem bilinmeyeni bulma heyecanını yaşayayım, hem de tuhaf bir tanıdıklık hissini.

## mahallemizin tırmanma duvarı



68

Bir zamanlar gelincik tarlası olan bir alan üzerine önce beton siteler dikmişler, sonra belediye boş kalan ama artık gelincik yetişmeyen bir yerine bir açık hava spor kompleksi hayali kurmuş, bu hayalin içine bir de yapay tırmanma duvarı koymuş...

## Motosiklet firmaları Motoshow 2007'de buluştu



72

Ares Fuarcılık tarafından düzenlenen ve Motosiklet Endüstrisi Derneği MOTED'in desteklediği Motoshow 2007'nin basın açılışı, önde gelen firmaların özel şovlarıyla yapıldı. İstanbul Dünya Ticaret Merkezi Yeni Fuar Kompleksi'nde, 29 Mart-1 Nisan 2006 tarihleri arasında motosiklet tutkunlarının gezebileceği fuara yüzün üzerinde firma katıldı.

Ayşin Uysal

## Kurt-adam sendromu

Günlük “normal” şehir yaşantımla, haftasonu “normal” şehir-dışı yaşantımı bir arada yaşamaya çalışırken sık sık balans zorluğu yaşıyorum. İki yaşantım da gerçek. Ama gerek fiziksel çevre, gerek aniden başkalaşım geçiren alışkanlıklarım, gerekse sadece haftasonları modifikasyona uğrayan tarzım ile birbirlerine tamamen zıt uçlarda duruyorlar. İkisi iki farklı boyut, biri Mars diğeri Venüs. Birinde gerçeksem, diğesinde rol yapıyor olmalıyım, ama değil. İki yaşantı da benim. Sadece boyut değiştiriyorum ikisi arasında, ya da zihin.

Sorun şu ki, bazen şehirden uzaklaşmak için karşı konulmaz bir dürtü kaplıyor içimi. Engelleyemediğim bir istek. İnanın dolunayla da ilgisi yok. Bir cins Kurt-adam sendromu. Bu dürtüye boyun eğerek, 4x4 aracıma atlayıp, şehirden çıktığım (kaçtığım?) andan itibaren bambaşka biri oluyorum. Varlığımın iki farklı yarısı da, birbirini biliyor ama ciddiyetle görmezden geliyor.

Gündüz (şehirden), gayet normal bir şehirliyim. Güzel güzel giyiniyorum, gerekirse topuklu ayakkabılarımı geçiriyorum ayağıma, şık lokantalara, sinemalara gidiyorum; gayet güzel potansiyel tüketici beklentilerinden, pazarlamada psikolojik tekniklerden, kar-zarar grafiklerinden, mimaride yeni trendlerden, empresyonist ressamın yaşantılarından, şaraplı sos yapmanın inceliklerinden, sağlıklı beslenmenin kurallarından bahsedebiliyorum. Evimde her şey yerli yerinde, düzenli ve temiz. Yaşantım programlı. Her normal şehirli gibi telefonum olmadan çıplak hissediyorum kendimi. Yağmur yağıp da şehirde kullandığım otomobil İstanbul’a özgü çamurlu bir toz tabakası ile kaplanınca sinirleniyorum.

Sonra haftasonu geliyor. Dönüşüm geçiriyorum. Geçen geziden beri temizlemediğim, son maceramızdan kalan çamurları üstünde –ve de içinde- 4x4’üme atlayıp; üstümde rengi atmış bir pantolon, uyumsuz renklerde bir polar, eski botlarımla hevesle aburcubur kamp alışverişini yapıyorum. (Sucuk, meşrubat, şarap, cips ve çikolata) Yolda konvoyda herhangi bir sorun çıkmışsa, (çıkamamışsa da) araçtan yere çamurların üzerine atlamak için hiç zaman kaybetmiyorum. Dizime kadar çamura batmışsam pantolon değiştirmeyi aklıma bile getirmiyorum, tek yaptığım ateşe biraz daha yaklaşip kurumaya çalışmak. Hijyen kuralları birden değişime uğruyor. Yere düşen sucuklar biraz üflenip, tozlarından arındırıldıktan sonra tekrar ateş üstünde yerlerini alıyorlar. Peynir parçasının üstünde karınca yürüyorsa, hayvancığı yere atıp yemeğe devam ediyoruz. Sabahlara kadar güldüğümüz oluyor ama neler konuştuğumuzu, nelere güldüğümüzü sonra hiç hatırlamıyoruz. Kimse saate bakmıyor. Acıktığımız zaman yemek yiyoruz, akşam çökerken de kamp kuruyoruz. Cep telefonları desen zaten çekmiyor.

Sonra İstanbul’a dönüyoruz, ve ağırbaşlı şehirliyle dönüşüyoruz yine. Haftasonunun çamurlu giysileri yıkanınca geride hiçbir iz kalmıyor. Üstelik yalnız değiliz. Bizim gibi gündüz şehirli, gece off-road’cu olanlar hiç de az değil. Doğada birbirimizi görüyor ve tanıyoruz.

İşte böyle şehirliyle. Kurt-adamlar aranızda yaşıyor. Ama farkında değilsiniz.

# EUROWINCH ile Yolda Kalmazsınız...



Dünya'nın en iyi markaları **EUROWINCH**'te

**ARB**

ARB Air Locker & Air Compressor



Old Man Emu  
Suspension



**WARN**

Warn 9.5 ti



Güç 4310 kg

Warn XD 9000 i



Güç 4100 kg

Warn M 8000



Güç 3600 kg

Warn 3.0 ci



Güç 1360 kg

**WARN**

**ARB**

**EuroWinch**

WARN ve ARB TÜRKİYE DİSTRİBÜTÖRÜ

Buttim İş Merkezi Yalova Yolu Cad. D-Blok Kat:5 No: 1541, 16250 BURSA

Tel: (0224) 211 38 42 Fax: (0224) 211 28 87

Web: www.groupedld-france.com www.warn.com.tr E-mail: eurowinch@superonline.com

Şehir yollarında yoldan çıktık

# Nissan Qashqai

**4x4 yol-dışı araçlarının zaman içinde ehlileşerek 4x4 yol araçlarına doğru meylettiklerini hep beraber izledik. Fena mı oldu? Hayır. Hem konfor, hem güvenlik, hem de performans verileri gözle görülür şekilde iyileşen bu 4x4 araçlar, üstelik kaportasını çizmekten korkmayana yine de yol-dışı tecrübelere atılma cesareti verdiler.**

Bu yeni nesil 4x4 “yol” araçlarının gelişmesi bir süre sonra -aslında zaten baştan beri bilinen- bir gerçeğin ortaya çıkmasına neden oldu: 4x4 araçları alan kişilerin, alım nedenleri değişikliğe uğramıştı. Başlarda gereklilik ya da hobi nedeni ile 4x4 araç alanların yerini, ezici bir çoğunlukla güvenlik ve farklı estetik anlayışından ötürü 4 çeker bir araçla dolaşmak isteyenler almıştı.

Böylece SUV araçlar doğdu. Yani hem yolda hem de yoldışında gidebilecek, arazi aracı “görünümünde” otomobiller.

Derken büyük bir çoğunluk, aslında araziye çıkmayı hiç mi hiç düşünmüyorsa, satın aldığı araçtaki arazi şanzımanını, hatta 4 çeker özelliğini de gereksiz bulmaya başladılar. Ama araçların fiziksel yapılarının, dış

görünümlerinin değişmesini istemiyorlardı: Yüksek, atletik ve aktif. O zaman yeni bir döneme girdi araç tasarımları ve crossover araçların yolu açıldı. Yani zarif, sportif çizgileri ve yüksek sürüş pozisyonları ile yolda, sadece yolda gidecek SUV “görünümlü” otomobiller.





Önümüzdeki yıllarda, crossover segmentinde değişik modeller göreceğimiz kesin. Bu sene bu segmentte ilk dikkatimizi çeken Nissan'ın çıkarttığı Qashqai oldu. Qashqai, önce adı ile dikkatimizi çekti işin doğrusu. İran'da yaşayan Türkçe konuşan bir kabilenin adını yeni araçlarına taşıyan Japon şirketi, Avrupa'da tasarladığı ve İngiltere'de ürettiği bu aracı, Nisan ayında satışa sunuyor. Bu ay 4x2'sini test ettiğimiz aracın, gelecek ay 4x4 versiyonu da geliyor.

300 milyon euroluk bir yatırım ile yaratılan Qashqai, Nissan'ın Avrupa'da Avrupa'lılar tarafından kullanılması için tasarlanmış bir model. Toplam 100 bin adetlik satış hedeflenen bu yeni tarz araç görünümü ve spektleri ile farklı segmentlerin ilgi çekici bir karışımı. Nissan Genel Müdürü İlkin Sancaktaroğlu, Nissan'ın bu modelle C, D, E ve SUV segmentlerinden müşteri çekme avantajı olduğunu düşünüyor. Qashqai için belirlenen hedef

kitle, evli, çocuk sahibi ve yeniliğe açık kişiler. Yenilik bu kişilerin daha önce kullanmadıkları bir tarzda aracın direksiyonuna oturmaları olabilir. Çünkü beklentilere göre hedef kullanıcıların %90'ı daha önce Nissan markası ile tanışmamış kişilerden oluşacak.

#### Test

Nissan Qashqai 1.6'nın asi bir ruhu olduğu öngörülüyordu. Biz de onu farklı bir İstanbul turunda test etmeye karar verdik. İstanbul'un Arnavut kaldırımı daracık yokuşlarında, eski evler arasında yan yana iki kişinin zor yürüyeceği kaygan virajlarda, her an yolun çıkmaz sokak olarak sona erebileceği, ya da bitip yok olabileceği, ya da hoparlörlü bir satış kamyonu tarafından yarım saatliğine bloke edilebileceği, ve manevra açısından da fazla cesaret telkin etmeyen mahallelerde. Kısacası İstanbul'un arka sokaklarında bir şehir macerasına attık kendimizi.







### Tasarım

Qashqai dış görünüş olarak biraz negatif-bukalemun özelliği taşıyor. Yani hangi segmentte bir aracın yanına koyarsanız farklı segmentte bir araç görünümü veriyor. C segmentindeki otomobillerin yanında boyutları ve şekli ile heybetli bir SUV görünümü veren araç, SUV araçların yanında ise C sınıfı bir hatchback ya da bir MPV görünümü veriyor. Akıcı dış çizgileri estetik ve sportif bir görünümde. Hangi sınıftan görünürse görünsün dış görünümü sade ve çekici. Ancak bu çekicilikte bazı 4x4 araçlarında görmeyi sevdiğimiz türden bir yırtıcılık ve bir iddia yok. Yandan bakıldığında ön çamurluktan başlayarak aracın arkasına kadar devam eden omuz çizgisi, stop farlarının üzerinde son buluyor. İnce uzun burun yapısı, U biçimli arka cam ve küt tasarımlı arka bitiş aracın MPV görüntüsünü destekliyor. Aracın rengi dış görünümü üzerinde doğrudan belirleyici bir etkiye sahip. Metalik pastel renklerde daha sakin bir görüntü veren araç, siyah renkte ön kaputtaki çıkıntılarının

(adalelerin!) belirginleşmesi ile daha dinamik ve sportif duruyor. Aracın eğimli ön camı, cam içine gizlenmiş fonksiyonel cam silecekleri görünüşü destekleyen güzel detaylar.

### İç

Aracın içi genel olarak geniş ve ferah. Ayarlanabilir koltuk yüksek bir sürüş pozisyonunu garanti ediyor. Ancak arka cam sağlıklı bir görüş için fazla alan sunmuyor. Aracın daha çok bayanlar ya da ince yapılı metrosexual erkekler için tasarlandığından şüpheleniyorum, çünkü sürücü koltuğu daha iri yapılı biri için oldukça rahatsız. Direksiyon ayarları ve konumu güzel. Ön kontrol panosu da çok fonksiyonel. Sürüş için vazgeçilmez göstergelerin hemen göz önüne, diğer ikinci derece önemli klima ya da radyo gibi fonksiyonların ise el uzatma mesafesine konumlandırılması araçta sürücü odaklı bir pozisyon hissi veriyor. Göstergelerde iç yapıda da olduğu gibi tamamen sadeliğe yer verilmiş. Yolcular için uygun düzenlemeler de unutulmamış. Arka

sıra rahat ve konforlu.

### Boyutlar

Qashqai'nin boyutları da SUV ve C sınıfı hatchback araçlar arasında yer alıyor. Aracın dingil mesafesi 2630 mm, yüksekliği 1606 mm, genişliği 1783 mm ve boyu 4315 mm. Ağırlığı ise 1297 kg. C sınıfındaki arkadaşlarından öncelikle boyutları ile ayrılıyor. Yerden yüksekliği 200 mm. Yaklaşma açısı 19,2 derece, uzaklaşma 30,2 derece. Sonuçta Qashqai şehir içi karışımıza çıkacak sürprizlere karşı yüksek ve güçlü bir araç. 410 litrelik bagajı, arka koltuk sırtlıklarının yatırılmasıyla 860 litreye kadar büyüyebiliyor. Bagaj seviyesi 4 kişilik bir aile için yeterli boyutlarda.

### Performans

Qashqai farklı motor hacmi ve farklı şanzıman seçenekleri ile sunuluyor. 1.6 litre 4x2 motor, M/T şanzıman ve 2.0 litre 4x4 motor, CVT şanzıman seçenekleri ile satışa sunulacak.



Araç Visia, Tekna ve Tekna Executive adlarında 3 farklı donanım seviyesiyle sunuluyor. Test ettiğimiz Qashqai 1.6 benzinli motor 6000 d/d'de 115 beygir güç ve 4400 d/d'de 156 Nm tork üretiyor. Araç 0-100 km/s hızlanmasını 12 saniyede gerçekleştiriyor ve maksimum 175 km/s hıza ulaşabiliyor. Şehir içi 100 km'de ortalama 8.4 litre, şehir dışında 5.7 litrelik yakıt tüketimine sahip. Ortalama yakıt tüketimi ise 6.7 litre. 65 litrelik yakıt deposu ile aracı uzun mesafede sorunsuz kullanmak mümkün.

Qashqai yüksek devirde kullanıldığında, yüksek ama rahatsız edici olmayan bir motor sesi ile eşlik ediyor sürücüye. Ağırlık/güç dengesi göz önüne alındığında Qashqai beklediğimizden daha yüksek bir performans sunuyor. Şehir içi "engebeli" yollarda, dik yokuşlarda atikliği ve gücü ile rahat bir sürüş sağlıyor. Yüksek yapısı görüş ve güvenli sürüşte olumlu etki verirken virajlarda 4 çeker değil 2 çeker

bir araç kullandığımızı hatırlamakta fayda var. Fren ve gaz pedalları çok hassas. Hızla tepki veriyor ama aynı hızda da duruyor. Süspansiyonu başarılı.

#### Fiyat

Qashqai, 4x2 ya da 4x4 seçeneklerine bağlı olarak Türkiye'de 42 bin ile 65 bin YTL arasında fiyatlarla satışa sunulacak. Ancak aracın lansman fiyatı 39 bin 900 YTL'den başlayacak.

#### Sonuç

Qashqai, şeklen de olsa SUV araç kullanmak isteyenleri tatmin edecek. Genel görünümü, konforu, performansı, yakıt tüketimi ve fiyatı ile birlikte değerlendirildiği zaman başarılı bir araç olarak görünüyor. Yüksekliği şehir yollarının tatsız sürprizlerine karşı avantaj. 4x4 versiyonunun yeteneklerini henüz bilmiyoruz ancak 4x4 ile 4x2 arasında ciddi bir fiyat farkı olduğunu düşünürsek şehirliler için 4x2 uygun bir seçenek olarak görülüyor.





# ANDOFF Akyurt'da

turhan yalçın  
www.andoff.net

2007 Türkiye HKS Reklam Off-Road Şampiyonası 2. yarışı 3-4 Mart tarihlerinde Ankara'nın şirin ilçesi Akyurt'ta yapıldı. Önce ekibe bir bakalım isterseniz. Ankara Off-Road Kulübünün organizasyonu olan bu yarışta, en yorucu görevi olan Direktörlüğü, Herkül'ün gücüne Zeus'un iradesine ve Fatih'in kıvrak zekasına sahip, Yaşar Yıldırım yaptı. Direktör yardımcılığını, Isaac Newton'la Einstein'ın bile imrenecekleri, Jeep-Yer çekimi-Kapı-Zaman denklemini en ince şekilde hesaplayabilen, aynı yarış içinde servis alanıyla, etaplarla, hakemlerle, kapı gözcüleriyle, kumanyayla, kapalı kapılarla, yarışçılarla, ayağından araç geçmiş kameramanla ve direktörle ilgilenen, kurallar kitabındaki kural boşluklarını ve püf noktalarını, ince bir edayla, direktörle muhabbette araya sokuşturup onu ateş kırmızısına çevirebilen ben ve sevgili ağabeyimiz, kalenderliği ve babacan Muharrem Çelik beraber üstlendik.

Geçmiş zamanlarda off-road'a katılımı arttırmak ve yaygınlaştırmak amacıyla esnek tu-

tulan kuralların, gün geçtikçe sıkılaştırılması ve yeni düzenlemeler getirilmesi, off-road'un artık tanınmaya başladığı ve otomobil sporlarındaki yerine git gide yaklaştığını gösteriyor bizlere. 2007 yılı sezonunda uygulanmaya başlanan ve uzun zamandır beklenen yeni sınıflama, bir süredir parkurlarda pek görmediğimiz otomobil markalarını, ilk ateşi alan yeni isimleri parkurlarda görmemizi sağladı. 1 Mart'ta kapanan kayıtlarda tam 38 yarışmacının kayıt yaptırmış olması, bu sezonun ne kadar sıkı ve çekişmeli olacağını gösteriyordu. Bu müthiş sayıyı duyunca, bir aydır beraber çalışıp etapları hazırladığımız, "Yav abi buradan araba geçmez ki, ben bile bunla geçmem buradan, siz delisiniz hakkatten" diyen iş makinesi operatörlerine "Geçer geçeer, sen yarışa gel ama yanında uçuk kremi de getir, bak nasıl geçiyorlar" diyerek, yarışta bir yaka kartı bile olamayan (arada unutulur onunki), yarışın Spiderman'ini, kulübümüzün biricik başkanı Rifat Uğurlu ile birbirimize bakıp kötü kötü gülümsedik.

Yarışlarımızın rallileri andırmaya başlaması, sürat etaplarının çoğalması, engel etaplarının zorluk derecelerinin düşmesi, trail ve navigasyon etaplarının çok ender yapılması bizleri gerçekten üzüyor ve kısıtlıyor. Bu sıkıntımız Şampiyonanın bu 2. yarışında da devam etti. Zorluk derecesi 4 üzerinden 1 olan parkurların biraz daha çekişmeli olması için etap ve tur sayılarını arttırarak dengelemeye çalıştık. Toplamda 128.8 km'lik parkurda 4 engel özellikli BİÖSİS etabı ve 4 sürat özellikli BORUSAN etabı, ilk gün 2 engel (3 er tur), 2 sürat (1 er tur) ve ikinci gün tekrar 2 engel 2 sürat olacak şekilde koşuldu.

Büyük anadolu keyfi ve 1.gün Büyük Anadolu Otelinin önünden 11.20'de Akyurt Belediye Başkanı Gültekin Ayantaş, TOSFED'in üst düzey yöneticilerinden Mahzar Demiralp (Mahzar abi) ve Metin Çeker (24 saat Metin abi, direktörler ve komiserler ne anlama geldiğini bilirler) tarafından verilen seremoni startı ile başlayan yarış, artık TRT 1'in canlı yayın yapmasıyla da yazılı basın



ve medyanın yoğun ilgisini çekti. 12.20'de Cemil Işıkçı'nın Jeep Wrangler'ıyla start almasıyla BİOSİS etabıyla yarış başladı. Yarış başladı başlaması da, nasıl? Tüm kapılar, görevliler, start araçları, basın, seyirci, hakemler tamam, ama ama o da ne!! Hakemler çıplak!! Masalar, sandalyeler, çadırlar yok!! İşte o anda anlıyorum, dünyanın önde gelen WRC ve F1 otoritelerinin neden Türk hakemleri için Dünyanın en iyileri dediklerini... Bu adamlar her yerde ve her koşulda bu işi yapabiliyorlar. Ve yüzüm gülüyor. Size startı ve FF' i anlatayım. Startta TAG yere altında taşlarla desteklenerek öyle bir konulmuş ki, bir anda hidden tag oluvermiş. Bir hakem dizlerinin üzerine çökmüş TAG'a bakıyor, bir hakem bir taş oturmuş kayıt tutuyor. FF'de ise aynı şekilde sabitlenmiş TAG ve ıslak taşlara ya da çamura oturup üzerlerini batırmaktan çekinmeyen hakemler... Yaptığımız hatadan utanır halde yanlarına gittim ama bana, "Masa olup olmaması önemli değil ki, malzemelerin olması yeterli bizim için" dediler. İyi ki varsınız AGGK.

Bu ilk gün öylesine hızlı ve hareketli geçti ki nereye bakacağımızı şaşırdık. Mazhar abinin "Siz off-road cular delisiniz, adamlar üstleri başları çamur olmayınca huzursuz oluyorlar, araçlar devrildikçe zorlandıkça eğleniyorlar" sözünü doğrularcasına, taklalar başladı. Yarışın 1. Ayak 1. Etap 1. Turda 3 kapı numaralı CJ5 araçlarıyla Ümit Uyar-Celal Aral ikilisi, 4 üncü kapıyı geçerken sağ arka aksı poryadan kopardılar. Lastiği fırlamış halde co-pilotun teknik becerisiyle stop masasına gelebildiler. Fırılan lastik yaralanmış olacak ki, ilk yardım için son hız ambulansa gidiverdi ve çarparak durabildi. 1. etabın %50'sini tamamlayamayan ve 2. etabın check point'inden geçemeyen Ümit Uyar, 1 ve 2. etaplardan ihraç edildi. 25, 28 ve 29 kapı numaralı araçlar etap içinde kaldıkları ve ideal süre içinde finiş göremedikleri için abandone oldular. Bir çok aracın devrildiği 15 no lu kapıyı (nam-ı diğer ölüm çukurunu) Atom bekliyordu. Adından da anlaşıldığı gibi, ekiplerin zaman kaybetmemesi için atom hızında onlara yardım ederek günün en iyi rescue'su olmayı başardı. 3 no'lu kapıyı, nam-ı diğer Fiesta bump'ını (adını

bu tümseği Fiesta'sıyla geçen etap sorumlusu Ozan'dan alıyor) uçarak geçmeye çalışan 27 kapı numaralı Suzuki Vitara'lı Soner İriş-Mahmut C.Murat ikilisi, lastikleri yere değmeden attıkları taklalarıyla, günün en iyi uçan ekibi oldular. Bu taklayı izleyen güvenlik sorumlusu Bahadır Hatipoğlu, kimsenin kıymayacağı X5'ile aynı şekilde uçarak o bölgeye geldi ve elinde megafon, diğer eli direksiyonda, "Boşaltın! Boşaltın! Görevliler acele edin, düzeltin açın kapıyı hemen!" diye bağırıyordu. Hani reklamlarda var ya adam tuvalete bile arabasıyla gidiyor. Demek ki gerçekten bu kadar rahat bu X5.

Ankara'nın Frankenstein'i akıllara zarar turuncu güzeli ise sanki dans ediyordu etapta. 34 kapı numarasıyla yarışan Arif Değirmenci-S.Zeki Akpınar ikilisinin, şasesi Nissan Patrol, motoru bir Amerikan herkülü olan araçlarının kabuğu sanki Picasso'nun eseri gibi büyüleyici bir güzelliğe sahipti. 35 kapı numaralı eflatun-mor karışımı rengiyle homurdanan Jeep CJ5'leriyle Adnan Ardıç-Ercüment Altuncu ikilisi gittikçe



artan yarış karakteristikleriyle, sadece mahalli yarışlarda değil artık ulusal yarışlarda da iddialarını ortaya koyuyorlardı. Yarış hayatına ilk başladığı zamanlarda, sağa sola dönüşlerde sinyal veren (bu durum sürücü kursu sahibi olmasından kaynaklanıyor, yanlış anlaşılmasın) Adnan Ardıçzaman içinde gerçekten ilerleme kaydetmişti. Ankara'nın en iddialı ve en hızlı ekibi olan 21 kapı numaralı Mitsubishi Pajero'larıyla Mustafa Özgiray-Ali İhsan Güneş ikilisi ise, adım adım yılmadan ve büyük bir hırsla geldikleri bu yeri hak ettiklerini bir kez daha gösterdiler.Tabi bu başarının arkasında iyi bir teknik ekip ve yarışlara adapte olabile

yatıyor. Bu, biz Ankara'lı yarışçıların en büyük sorunuymdu, artık yenmişe benziyoruz.

Bir hayli hararetle koşulan BİOSİS etabından sonra bir o kadar heyecanlı geçilen BORUSAN sürat etabı, gerçekten yüksek süratlere sahne oldu. İlk gün 34 aracın kapalı parka gelmesiyle ilk gün birinci ayak sona erdi. Birinci Günün sonuçlarına göre, Ekrem Karadeniz-Atilla Altay ikilisi birinci olurken Aroma Off-Road Takımı Erkan Birinci ve Batuhan Altınordu ikinci, Lİtex Off-Road takımından Leyon Benzesin-İzak Benzesin üçüncü oldular.

Akşam 19.30'da kesinleşen ilk gün neticelerinden sonra Büyük Anadolu Otel bir anda panayır havasına büründü. Otelde aynı hafta sonu milli güreş müsabakalarının yapıyor olması, otel yönetiminin spora duyduğu ilgiyi göstermesiyle beraber bizlere de daha önce hiç bulamadığımız bir fırsatı getirdi ayağımıza. Müsabakaların bir kısmını izleyebildik ama bu bile çok eğlenceliydi. Ortalık sakinleşip herkes yataklarına gittiğinde, biz hala çalışıyor ertesi günün planını gözden geçiriyorduk.

İşte seyirci işte yarış 2. gün  
Ertesi gün saat 11.00'de İstanbul'un başarılı





| SIRA NO | NO | YARIŞMACI            | PİLOT           | CO PİLOT          | ARAÇ            | SİNİF |
|---------|----|----------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------|
| 1       | 8  | Ekrem Karadeniz      | Ekrem Karadeniz | Atilla Altay      | Suzuki-Vitara   | S2    |
| 2       | 4  | Aroma Offroad Takımı | Erkan Birinci   | Batuhan Altınordu | Suzuki Vitara   | S2    |
| 3       | 21 | Mustafa Özgiray      | Mustafa Özgiray | Ali İhsan Güneş   | Mitsubishi Paj  | S3    |
| 4       | 1  | Cemil Isıkçı         | Cemil Isıkçı    | Selçuk Akkafa     | Jeep Wrangler   | S3    |
| 5       | 20 | Litex Off-Road Team  | Leyon Benzesin  | İzak Benzesin     | Suzuki-Vitara   | S1    |
| 6       | 7  | Hakkı Ağaoğlu        | Hakkı Ağaoğlu   | Yusuf Öztürk      | Suzuki Vitara   | S2    |
| 7       | 22 | Nihat Keskin         | Nihat Keskin    | Selçuk Altınordu  | Suzuki Samurai  | S1    |
| 8       | 24 | Serkan Tut           | Serkan Tut      | İsmail Aydın      | Daihatsu-Feroza | S1    |
| 9       | 11 | Litex Off-Road Team  | İbrahim Bükücü  | Semih İlker       | Suzuki-Vitara   | S1    |
| 10      | 6  | Güneş Top            | Güneş Top       | İlyas Sönmez      | Mitsubishi Paj  | S3    |

pilotlarından Ekrem Karadeniz'in Suzuki Vitara'sıyla start almasıyla yarışın ikinci ayağı BIOSİS etabıyla başladı. Bir gün öncesine göre muazzam seyirci olması, -ki bu seyirci sayısı çok uzun zamanlardır rallilerde ve pist yarışlarında sağlanamıyor- çok güzeldi. Bunda günün Pazar olmasının yanı sıra, yapılan reklamların ve bir gün önceki basın, özellikle TRT'nin çok büyük etkisi oldu. Off-road'da, araçların dayanıklılığının olduğu kadar pilotların, kişisel becerilerin ve zekanın çok iyi bir şekilde harmanlanarak kullanılması da bir o kadar önemli. İnsanlar film kahramanları gibi görüyor ve seviyor off-road'cuları. Onların yerlerine kendilerini koyuyorlar ve sanki kendileri yarışıyormuş çabalıyormuş gibi heyecan ve hırs duyuyorlar.

Bir gün öncesine göre daha sakin geçen BIOSİS engel etabı, dünden daha fazla aracın kalmasıyla geçildi. 3,17, 33 ve 37 kapı numaralı araçların artık dayanamayıp pes ettikleri bu etap 35 kapıdan oluşuyordu. Sürat etabında ise yine Dakar'ı aratmayacak

sahneler yaşandı. Oldukça hızlı olan etapta yarışçıların biraz olsun hızını kesen check point noktaları, etabı ralli etabı olmaktan kurtaran tek noktaları. Bu yüzden olsa gerek bizim Mustafa Özgiray A.İhsan Güneş ikilisi kendilerini fazla kaptırdıkları ve otobandaki kadar yüksek hızlara ulaştıkları bu etapta virajı alamayarak dengelerini yitirdiler ve takla attılar. Rescue'den yardım alarak düzeltildiler ve o etaptan ihraç olarak yarışa devam ettiler. Sabah start alan 34 araçtan 30'u kapalı parka gelerek günü sonlandırdılar. İkinci gün, Ekrem Karadeniz-Atilla Altay birinciliği korurken, Aroma Off-Road takımından Erkan Birinci-Batuhan Altınordu ikinci, Ankaralı yarışçılardan Mustafa Özgiray ve Ali İhsan Güneş ikilisi üçüncü oldular.

Saat 19.50 de kesinleşen neticeler sonunda, Büyük Anadolu Otelinin balo salonunda yapılan ödül töreninde S1, S2, S3 ,S4 ve Genel Klasman ödülleri sıcak bir törenle sahiplerine verildi. Sınıflarına göre ve Genel Klasman sıralaması şöyle oldu;

| Genel Klasman |                                   |
|---------------|-----------------------------------|
| 1-            | Ekrem Karadeniz - Atilla Altay    |
| 2-            | Erkan Birinci - Batuhan Altınordu |
| 3-            | Mustafa Özgiray - Ali İhsan Güneş |
| S1 sınıfı     |                                   |
| 1-            | Leyon Benzesin - İzak Benzesin    |
| 2-            | Serkan Tut - İsmail Aydın         |
| 3-            | Nihat Keskin - Selçuk Altınordu   |
| S2 sınıfı     |                                   |
| 1-            | Ekrem Karadeniz - Atilla Altay    |
| 2-            | Erkan Birinci - Batuhan Altınordu |
| 3-            | Hakkı Ağaoğlu - Yusuf Öztürk      |
| S3 sınıfı     |                                   |
| 1-            | Mustafa Özgiray - Ali İhsan Güneş |
| 2-            | Cemil Isıkçı - Selçuk Akkafa      |
| 3-            | Güneş Top - İlyas Sönmez          |
| S4 sınıfı     |                                   |
| 1-            | Selahattin Toper - Nuri Peri      |
| 2-            | Murat Taşlıdağ - Turgut Tunçalp   |
| 3-            | Arif değirmenci - S.Zeki Akpınar  |

# Off-Road sezonunun 3. yarışı da Kocaeli’de koşuldu



Kocaeli Otomobil Sporları Kulübü (KOSDER) tarafından 23 -25 Mart 2007 tarihleri arasında gerçekleştirilen Türkiye HKS Reklam Off-Road Şampiyonası 3.Yarışı Kocaeli İli Büyük Derbent Belediyesi sınırları içerisinde 35 ekibin katılımıyla tamamlandı.

Genel Klasmanda Mitsubishi Pajero’lu ekip Güneş Top ve İlyas Sönmez ikilisi finişte birinci gelmeyi başarırken, Aroma Off-Road Team ekibi Erkan Birinci-Batuhan Altunordu ikinci sırada yer aldı. Üçüncülük podyumunda ise iki ayrı ekip vardı. Nihat Keskin-Selçuk Altınordu’dan oluşan 13 kapı numaralı ekip ile Cemil Isıkçı ve Selçuk Akkafa’dan oluşan 2 numaralı ekip, toplamda 15 puanla finişe ulaşarak, üçüncülük kupasını da paylaştılar.

KOSDER’in Büyük Derbent Belediyesi ve Cembey Turizm sponsorluğu ile gerçekleştirildiği yarışta, ekipler off-road ruhuna uygun etaplardan geçtiler. Şampiyonaya 1 katsayı üzerinden puan veren yarışta 1. gün Derbent Seyirci ve Orman etapları birer kez geçilirken, 2. gün etaplar 2’şer kez geçildi. Genel Klasman dışında dört ayrı sınıftan değerlendirme yapılan Şampiyonada S1’de Nihat Keskin-Selçuk Altınordu ikilisi Suzuki Samurai’leri ile gruplarındaki birinciliğe imza atarken, S2’de birinciliği, genel klasmanda ikinciliğini elde eden Aroma Off-Road Team’den Erkan Birinci-Batuhan Altunordu aldı. Genel Klasman birincisi Güneş Top-İlyas Sönmez S3 sınıfının birincisi olurken, toplam 4 yarışmacının yer aldığı S4 sınıfında ise Jeep CJ5 ile start alan Murat Taşlıdağ-Turgut Tunçalp ekibi ilk sıraya yerleşmeyi başardılar. Zorlu ve seyirci ilgisinin güzel olduğu yarışta 25 ekip finiş gördü.

| GENEL KLASMAN |    |                      |                   |                   |                   |
|---------------|----|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| “SIRA NO”     | NO | YARIŞMACI            | PİLOT             | CO PİLOT          | ARAÇ              |
| 1             | 7  | GÜNEŞ TOP            | GÜNEŞ TOP         | İLYAS SÖNMEZ      | MİTSubİSHİ PAJERO |
| 2             | 4  | AROMA OFFROAD TEAM   | ERKAN BİRİNCİ     | BATUHAN ALTINORDU | SUZUKİ G.VITARA   |
| 3             | 13 | NİHAT KESKİN         | NİHAT KESKİN      | SELÇUK ALTINORDU  | SUZUKİ SAMURAI    |
| 3             | 2  | CEMİL ISLIKÇI        | CEMİL ISLIKÇI     | SELÇUK AKKAFA     | JEEP WRANGLER     |
| S1 SINIFI     |    |                      |                   |                   |                   |
| “SIRA NO”     | NO | YARIŞMACI            | PİLOT             | CO PİLOT          | ARAÇ              |
| 1             | 13 | NİHAT KESKİN         | NİHAT KESKİN      | SELÇUK ALTINORDU  | SUZUKİ SAMURAI    |
| 2             | 32 | AROMA OFF-ROAD TEAM  | ALİ DOĞANER       | ÜMİT URAL         | SUZUKİ G.VITARA   |
| 3             | 11 | LİTEKS OFF-ROAD TEAM | İBRAHİM BÜKÜCÜ    | SEMİH ÜLKER       | SUZUKİ VITARA     |
| S 2 SINIFI    |    |                      |                   |                   |                   |
| “SIRA NO”     | NO | YARIŞMACI            | PİLOT             | CO PİLOT          | ARAÇ              |
| 1             | 4  | AROMA OFFROAD TEAM   | ERKAN BİRİNCİ     | BATUHAN ALTINORDU | SUZUKİ G.VITARA   |
| 2             | 5  | EKREM KARADENİZ      | EKREM KARADENİZ   | ATILLA ALTAY      | SUZUKİ G.VITARA   |
| 3             | 6  | HAKKI AĞAOĞLU        | HAKKI AĞAOĞLU     | YUSUF ÖZTÜRK      | SUZUKİ G.VITARA   |
| S 3 SINIFI    |    |                      |                   |                   |                   |
| “SIRA NO”     | NO | YARIŞMACI            | PİLOT             | CO PİLOT          | ARAÇ              |
| 1             | 7  | GÜNEŞ TOP            | GÜNEŞ TOP         | İLYAS SÖNMEZ      | MİTSubİSHİ PAJERO |
| 2             | 2  | CEMİL ISLIKÇI        | CEMİL ISLIKÇI     | SELÇUK AKKAFA     | JEEP WRANGLER     |
| 3             | 15 | ALİ GÖKHAN YAZICI    | ALİ GÖKHAN YAZICI | TARIK SAĞLAM      | LAND ROVER        |
| S 4 SINIFI    |    |                      |                   |                   |                   |
| “SIRA NO”     | NO | YARIŞMACI            | PİLOT             | CO PİLOT          | ARAÇ              |
| 1             | 17 | MURAT TAŞLIDAĞ       | MURAT TAŞLIDAĞ    | TURGUT TUNÇALP    | JEEP CJ5          |
| 2             | 19 | AROMA OFF-ROAD TEAM  | SELAHATTİN TOPER  | NURİ PERİ         | JEEP CJ5          |





## YENİ NISSAN QASHQAI. AŞI ŞEHİRLİ.

**YOLUNUZA NE ÇIKARSA ÇIKARSIN, KONTROLÜN SİZDE OLMASI İÇİN TASARLANDI.**

- 1.6/2.0 litre motor, 4x2 ve 4x4 çekiş seçenekleri ▪ Elektronik kontrolü otomatik 4 çeker sistemi
- ESP ▪ Cruise Control ▪ CD değiştirici ve Bluetooth sistemi ▪ Akıllı anahtar ▪ Çift bölge otomatik klima

[www.yennissanqashqai.com](http://www.yennissanqashqai.com) | NISSAN GÜLÜMSEME HATTI 0216 651 84 20



SHIFT\_expectations

# Eski bir CJ'den “bizim off-road aracımız”a...



Uzun süredir off-road ile ilgilenen kişiler yeni bir arazi aracı alacakları zaman ince eleyip sık dokurlar. Sıfır araç alacak olanların zaten akıllarında kısacık bir liste vardır. İkinci el saflarında olay biraz farklı gelişir. Ya görücü usulü 4x4 alırlar (yani çöpçatanların tarifleri ve dedikoduları değerlendirirler) Ya da ilk görüşte aşık olup huyuna suyuna, geçmişine bakmadan, “o benim, dokunani yakarım”, derler.

Off-road ile yeni yeni ilgilenmeye başlayan kişiler genelde aynı yolları izlerler: Sıfır araç, temkinli bir ikinci el, ya da aşkın yolu. Tek farkla onların yolları daha zorlu olur. Hele de aşık olup eski bir araçta karar kıldılarsa, hem iyi bir danışman hem de şans gerekir onlara.





Okurlarımızdan Tarık ve İpek Gökbat çifti son grupta yer aldılar. Off-road'a bulaşmaları tesadüftü, ama eski bir CJ'ye gönül vermeleri bilinçliydi. O eski CJ'yi güzel bir off-road aracına döndürmeleri ise hem deneyim hem şans. İşte onların hikayesi.



|                                   |               |
|-----------------------------------|---------------|
| 4 inch Skyjacker Süspansiyon Kiti | 2100\$        |
| Poliüretan Body Kit               | 130\$         |
| Omix Komple arka aks takımı       | 400\$         |
| Westinghouse Fren sistemi         | 250\$         |
| Headers egsozt                    | 500\$         |
| Hidrolik Debriyaj Kiti            | 150\$         |
| 33/12.5/15 Kumho lastik           | 800\$         |
| Çelik ön tampon                   | 240\$         |
| Yan basamak                       | 200\$         |
| Sis lambaları                     | 150\$         |
| Paslanmaz port-bagaj              | 250\$         |
| Hi-jack                           | 130\$         |
| Warn 9000i Vinç                   | 1500\$        |
| Aselsan Telsiz iki adet           | 100\$         |
| Cam film uygulaması               | 200\$         |
| Omix kolçak bardaklık             | 180\$         |
| <b>Toplam</b>                     | <b>7280\$</b> |



Jeep'in "J" sini bilmiyorken, günün birinde kendimi bir off-road'cu olarak hayal bile etmiyorken kader ağlarını örüyormuş da haberim yokmuş. Kaderle randevum internetteydi. Bir gün nette dolaşırken gözüm İstanbul Off-Road Kulübü'nün sitesine takıldı. Nedir bu, ne yaparlar diye biraz inceleyeyim dedim. Yarım saat sonra, ileride başımı ne tür bir belaya sokacağımın habersiz, ikinci el 4x4 sitelerine dalmış gitmişim. Bir hafta sonra ise, ilk bulduğum uçağa atlanmış, sadece internetten resmini görüp beğendiğim CJ 8'imi almak için Ankara'ya uçuyordum.

Aracı görüp, noterde devrini almam sadece 10 dakika sürdü. Ankara'dan İstanbul'a yaklaşık 4 saat süren yolculukta ise CJ 8'imle birbirimizi tanıma fırsatı bulduk. Ve gerçekle yüz yüze geldim. 82 model CJ 8'in göz kamaştırıcı görüntüsü ne yazık ki mekanik sistemiyle tam bir zıtlık göstermişti. Aracı Bolu dağından aşırıp İstanbul'a getirinceye kadar akla karayı seçmiş ve bu arada bildiğim tüm duaları hatırlama şansı bulmuştum.

CJ 8'im (Şasesi üzerinde yapılan değişikliklerden ötürü CJ5 görünümünde bir CJ8'di.) ile İstanbul'a geldikten sonra, bir acil hareket

programı oluşturdum. Bu araçla güvenli bir şekilde gezilere katılmak, sonra da ikinci bir hayalimi –yarışı- gerçekleştirmek istiyorsam bir takım radikal değişiklikler yapmam şarttı. İlk yaptığımız iş 100 metre mesafede durabilen fren sistemini atıp, yerine Westinghouse havalı sisteme geçmek oldu. İkinci olarak da kamyon direksiyonu ağırlığındaki direksiyonu hidrolik sisteme değiştirdik. Böylece hiç olmazsa nereye gideceği ve nerede duracağı belli bir Jeep'imiz oldu. Daha sonra geleneksel İSOFF off-road kampına katılıp off-road şartlarında aracımızın ve bizim neler yapabileceğimizi sınama fırsatı yakaladık. Kamp dönüşü kararımız keskinleşmişti: CJ 8'i vahşi bir off-road aracına dönüştürecektik. İlk yapmamız gereken şey aracımızı yükseltmekti. Bunun için 33/12.5/15 off-road lastiklerini CJ'ye taktık. Tabii ki aracın yükseltme macerası sadece lastiklerle bitmedi. Lastikler sadece başlangıçtı. Zaten lastikler de bu şekli ile aracın dodiklerine teğet oturuyordu. Arazide aracın yerden yüksekliğini arttırmak için 4 inch Skyjacker yükseltme kiti taktık. Lastik ebadının büyümesi, aracın mevcut aks sistemini zorlayacağından mevcut frezeli aks sistemini Omix komple Aks kiti ile değiştirdik. Araç yükseldiği için kupa bağlantılarını

daha sağlam olan poliüretan şasi takozlarıyla değiştirdik. Motorun beygir gücünü arttırmak ve egzoz sistemini yenilemek için Headers taktık. Fren, diferansiyel ve şanzıman sistemini de elden geçirdikten sonra mekanik modifikasyonu bitirdik. Sıra vazgeçilmez aksesuarlara geldi. Bir off-road aracının vazgeçilmez yardımcısı olan elektrikli vinç Warn 9000i modelini Jeep'in ön kısmına ve hi-jack'i de arka tampon üzerine monte ettik. Daha sonra yan ve ön çelik barları, krom ayna ve aksesuarları, son olarak da kamp malzemelerini taşıyabileceğimiz paslanmaz port-bagajı ve sis lambalarını monte ettik .

Parçaların bir kısmı Amerika'dan ithal olarak getirilirken bir kısmını da Türkiye'deki satış noktalarından temin ettik. Bu konuda Ulus otomotiv ve Tar otomotiv ile çalıştık. İşçilik konusunda ise aracımızı Taksim'deki Mahmut Usta'ya emanet ettik. Sonuçta 3 aylık bir uğraşın ardından tam istediğimiz gibi vahşi bir CJ 8 sahibi olduk. Bu iş için sabrımızın ve mali kaynaklarımızın da bir kısmını harcamamız gerekti. Şimdi güvenilir bir arazi aracına sahip olmanın keyfi ile haftasonu gezilerini ve kampları ipe çekiyorum. Hatta ileride yarış hayalleri bile kuruyorum.



# İngiltere' den Dünyaya Açılan Haber Penceresi

[www.haberindex.com](http://www.haberindex.com)



Her saat başı güncellenen ve İngiltere gündemi ile  
yoğrulan haber merkezi...

Dünya nabzını elinde tutan İngiltere gündemini  
takip eden tek Türk haber merkezi...

Türkçe'yi Türkçe gibi kullanan, haberi haber gibi  
veren ve yorumu yorum gibi yapan haber merkezi...

Ayrıca;  
İNGİLTERE'DEN İNTERNET ÜZERİNDEN İNGİLİZCE VE TÜRKÇE  
YAYIN YAPAN İLK VE TEK TELEVİZYON KANALI...

[www.tivi1.com](http://www.tivi1.com) / [www.londratv.com](http://www.londratv.com)

Canlı yayınlar, haberler, özel programlar ve tanıtımlarla kendinden  
söz ettiren tek Türk internet televizyonu...



# 2007 Türkiye EnduroŞampiyonası 1. Yarışı Sonuçlandı

Türkiye Enduro Şampiyonası'nın 1. Yarışı MMK kulübü tarafından 18 Mart 2007 tarihinde 56 yarışçının katılımıyla Çatalca'nın Ormanlı Köyü'nde gerçekleştirildi.

Yüksek güvenlik önlemleri alınan yarış parkurlarında, Türkiye'nin dört bir yanından gelen, profesyonel ve amatör yarışçılar, 17 Mart günü yapılacak antrenmanlarda parkuru daha iyi tanıma fırsatı buldular.





### İşte yarışın istatistikleri ve sonuçları...

Son start listesindeki yarışçı sayısı: 56

Enduro yarışlarına ilk defa katılan yarışçı sayısı: 17

Toplam etap uzunluğu: 52 km. TMF Kupası; 31 km. C ve ATV sınıfları

Yarışın en iyi zamanı: 00:44:55,61 Şakir Şenkalaycı E1A (TMF Kupası)

Yarışın en kötü zamanı: 02:02:23,29 Alper Başer E2B (TMF Kupası)

Maksimum ortalama hız (tüm etaplar): 71,48 km/s Burak Özel E1A

1. Etap uzunluğu: 9 km.

1. Etap en iyi zamanı: 00:08:09,06 Şakir Şenkalaycı E1A

1. Etap en kötü zamanı: 00:36:26,11 Alper Başer E2B

1. Etap en yüksek ortalama hız: 62,26 km/s Şakir Şenkalaycı E1A

2. Etap uzunluğu: 11 km.

2. Etap en iyi zamanı: 00:09:16,77 Burak Özel E1A

2. Etap en kötü zamanı: 00:29:38,86 Murat Kızak E3B

2. Etap en yüksek ortalama hız: 71,10 km/s Burak Özel E1A

3. Etap uzunluğu: 11 km.

3. Etap en iyi zamanı: 00:09:14,32 Burak Özel E1A

3. Etap en kötü zamanı: 00:18:09,54 Mustafa Erkan Öztürk E3C

3. Etap en yüksek ortalama hız: 71,48 km/s Burak Özel E1A

4. Etap uzunluğu: 21 km.

4. Etap en iyi zamanı: 00:17:04,39 Burak Özel E1A

4. Etap en kötü zamanı: 00:58:05,20 Hacı Kurban Çetin E3B

4. Etap en yüksek ortalama hız: 71,48 km/s Burak Özel E1A



| TMF KUPASI SIRA NO | MOTOR NO | YARIŞCI          | MARKA MODEL  | KULÜBÜ | SINIF |
|--------------------|----------|------------------|--------------|--------|-------|
| 1                  | 99       | ŞAKİR ŞENKALAYCI | KTM 450CC    | GEÇİCİ | E1A   |
| 2                  | 96       | BURAK ÖZEL       | KTM 450CC    | MMK    | E1A   |
| 3                  | 65       | İSMAİL ÖZGÜL     | YAMAHA 450CC | KEMER  | E1B   |

| TMF KUPASI SIRA NO | MOTOR NO | YARIŞCI          | MARKA MODEL | KULÜBÜ | SINIF |
|--------------------|----------|------------------|-------------|--------|-------|
| 1                  | 99       | ŞAKİR ŞENKALAYCI | KTM 450CC   | GEÇİCİ | E1A   |
| 2                  | 96       | BURAK ÖZEL       | KTM 450CC   | MMK    | E1A   |
| 3                  | 22       | KEMAL KANTAR     | KTM 450CC   | EMC06  | E1A   |

# Afrika'ya giriş kapısı

# Tunus

hakan tanta  
www.kodosk.org.tr

Afrika...İçinde macera tutkusu olan herkesin mutlaka bir gün görmek istediği gizemli kıta. Bu macerayı kendi sınırlarınızı fazla zorlamadan yaşamak ve Afrika'nın tüm gizemini keşfetmek için gideceğiniz en güzel ülke ise Tunus.

İçimdeki tüm bu macera tutkusunu tetikle-yen teklif, Kodosk'un çiçeği burnunda üyesi İstanbul Defterdarı Şükrü Dilaver'den geldi. "Tunus'ta 5 günlük maceraya ne dersin?" diye sorduğu an, içimden "tamam işte; za-man bu zamanmış "demiştim bile. Hazırlıkla-rımızı yaparken bir yandan da kış ortasında Kuzey Afrika'nın hava durumuyla ilgili siteleri takip ettim. Sonunda iklimin Kıbrıs'a yakın olduğunu, gezinin 14 C ve 20 C sıcaklıklar arasında geçeceğini öğrendim.

Yaklaşık iki buçuk saatlik bir yolculuktan sonra inişe geçtik. Sömürgecilere ve işgalci-lere karşı mücadelesinde, Kurtuluş savaşımı-zı ve Atatürk'ü örnek almış Habib Burgiba'nın ülkesine gelmiştik. Tunus'un başkenti Tunis'a 10 km yakında bulunan Afrika'nın şövalyesi, Roma İmparatorluğuna kök söktüren Kartaca kentindeydik. Eski bir otobüsle Hammamet'e doğru yola çıktığımızda bir yandan da kulağı-mız tur operatöründeydi. Çeşitli programlar yapmışlardı. Şuna katılırsan şu kadar fiyat, buna katılırsan bu kadar fiyat gibi. Ama biz-ler bu arada hain bir B Planını geliştirmeye koyulmuştuk bile: Kendi turumuzu kendimiz yapacaktık.

Hammamet, Tunus'un turizmi keşfetmesi ile birlikte sahilleri 5 yıldızlı otellerle ve tatil köyleri ile dolan, uçsuz bucaksız kumsalları olan palmye ve hurma ağaçları içerisinde şirin bir yer. Otelimize ulaştıktan ve kocaman odalarımıza yerleşip, konaklama ile ilgili

endişelerimizi giderdikten sonra, ikinci bir endişe kaynağımız olan lokantaya yönel-dik. Boşuna telaşlanmışız. Nefis Akdeniz mutfağı karşımızdaydı. Yemekten sonra kahveler eşliğinde haritayı önümüze alıp şöyle bir göz gezdirdik. Bize tüm ülkeyi boydan boya gez-direcek iki araç ve şoför ayarlayınca keyfimiz tamam oldu.

Yemekten sonra hemen kendimizi dışarı attık. Tunusun hemen hemen her kentinde Medina denilen, etrafı çevrili, içerisi cıvıl cıvıl insanlarla dolu, kafeteryaların ve hediye-lik eşyaların satıldığı dükkanların olduğu mekanlar var. Tabii ki her yerde olduğu gibi burada da alışveriş yaparken pazarlık esas geliyor. Fiyatları %70 kadar indirebildiğimizi görünce pazarlık işi gezimizi daha da eğlen-celi hale getirdi. Dolaşırken meydana kobra yılanları ile gösteri yapanları da izledik, sonra bir kafede, Tunusun meşhur bademli ve otl u çayından yudumladık. Otele döndüğümüzde, bize gezimizin sonuna dek eşlik edecek şofö-rümüz Lütfi ile tanıştık. Soyadı ise Türkiye'di. Son derece güler yüzlü, keyifli bir insandı. Daha sonra ailesinin Osmanlı İmparatorluğu zamanında Konya'nın Karaman ilçesinden geldiğini öğrendik. Herhalde dedesi Tunuslu Arap bir güzele vurulmuştu.

Gezimizde asıl hedefimiz Büyük Sahara olacaktı şüphesiz. Ama önce bir günümüzü kuzeyde, başkent Tunis, Kartaca ve Sidi Bou Said'te geçirmeye karar verdik. Sonra güne-

ye inecek ve 1200 kilometrelik az uykulu, bol seyirli bir macera turu şeklinde ülke turumu-zu tamamlayacaktık.

Sabahın ilk ışıkları ile uyandık. Az sonra lobi-de bizi bekleyen şoförümüz Lütfi ile buluşup yola çıkmıştık bile. Başkente yaklaştığımızda binalar yükselmeye başladı. Lütfi'ye bizi baş-kentin medinasına götürmesini istedik. Tunis medinası bizim kapalıçarşıya benziyor. Hatta tek farkı üstünün açık olması diyebilirim. Labirent gibi sokaklarıyla, çığırktan satıcıları ile mistik bir havası var. İlk önce kendimize yöresel kıyafetler satın aldık. Dükkanlarda tipik Tahtakale mallarının yanında yöreye özgü şeyler de vardı. Mesela bunlardan birisi Tunus'a has meşhur Kuş Kafesleri. Dolaşır-ken Tunus'un ilk başta dikkatimizi çekmeyen bir güzelliğini gördük: Kapılar. İnanılmazlar. Ev dököntü bile olsa kapıları muhteşemdi.

Başkentin sokaklarını didik didik ettikten sonra, Sidi Bou Said'e yönel-dik. Akdeniz kıyısında, beyaz ve mavinin hakim olduğu inanılmaz, rüya gibi bir yer burası. Arnavut kaldırımli tertemiz sokaklarda gezerken, be-gonvillerle çevrili, mavi cumbalı küçük avlulu evlerde yaşayanları kıskandık. Muhteşem kapılar, kafeler'de tavla atanlar, nargile çe-kenler hiç de yabancı gelmiyor aslında bize. Etrafta her şey bizim kültürümüzü anımsatı-yor ve ülkemizden kilometrelerce uzakta bu izleri görmek çok da hoşumuza gidiyor.

Portakal ağaçları ile süslü yollardan Kartaca'ya yol aldık. Kartaca Tunusun en kuzeyinde Palermo'ya gagasını gösteren bir şahin gibi, Afrika'nın en tepesinde konmuş, etrafı gözetliyordu sanki. Kartaca'da gezerken hemşerimiz Hannibal geldi birden aklıma. Çoğunluğu fillerden oluşan ordusuyla Alp dağlarını geçerek, Romalılara ağır yenilgiye uğratan bu Meşhur Kartaca'lı komutan Gebze'de yatıyordu. Ama daha bir çoğumuz yerini bile bilmiyorduk.

Sabah güneşin doğuşu ile kahvaltımızı yapmak üzere salona geçtik. Bugün çöl zamanıydı. Nefis manzara eşliğinde kahvaltı yaparken, bir yandan da yol için sandviçlerimizi hazırladık. Maceraya yolculuğumuz başlamıştı. İlk durağımız Sousse oldu. Burası dini bir merkez gibiydi. Her tarafta köşeli minareleri ile onlarca cami ve medrese yükseliyordu. Sousse, Afrika'da Müslümanlığın yayılışının başladığı ilk duraklardan biriydi ve ilk camii bu kente inşa edilmişti. Kabe ve Mescidi Aksa'dan sonraki en kutsal mekanlardan biri sayılıyordu. Daha sonra Sousse'nin ara sokaklarına daldık. Bağrıışan satıcıların arasında dar sokaklarda, geçmişe doğru yolculuk ediyorduk sanki. Tatlıcılar, renk cümbüşüne girmiş dükkanların arasında yine o kapılar dikkatimizi çekiyordu. Sousse'yi geride bırakıp otobandan El Jem kentine geldik. Kentin ortasında dev bir Arena yükseliyordu. 3. yüzyılda Romalılar tarafından yapılan bu arenada, Gladyatör filminin bir kısmının çekildiğini öğrendik. Zamanın Hükümdarı Arenanın

alt katındaki koridorlarda vahşi hayvanlar besler, halkından Müslüman olanları arenada aslanlar yem edermiş. Bu vahşete son vermek isteyen Osmanlılar Arenayı topa tutup bir kısmını yıkmışlar.

Arenadan ayrıldıktan sonra, hayli güneyde kalan Gabes'e ve Yıldız savaşlarının çevrildiği, Berberilerin medeniyete meydan okuyarak yaşadıkları yer altı şehri Matmata'ya çevirdik yönümüzü. Matmata'ya girerken, Hollywood yazısına benzer, "Matmata" yazısı dikkatimizi çekti hemen. Star Wars filminin ilkinin orada çekilmesi, bölgeyi oldukça etkilemiş görülmüyordu. Ama bence Matmata'da görülmeye değer olan şey, Berberilerin yaşam tarzları ve yer altı evleriydi. Çöl sıcağından kurtulmak isteyen Berberiler yaşamlarını yeraltında kurmuşlardı. Evlerini yaparken toprağı metrelerce kazıp üstü açık avlularını oluşturmuşlar ve bu avlulara bakan yerin altında bir çok odalar oluşturmuşlardı. Kubbe tavanlı yatak odaları, ahır, mutfak, kiler ve oturma odaları birbirlerine tünel şeklindeki koridorlarla bağlanıyordu. Evlerden bazılarının otele dönüştürüldüğünü öğrendiğimde bir dahaki sefer onlardan birinde kalmak için söz verdim kendime. Bu arada güneş batarak yerini dolunaya bıraktı. Şehir ışıklarından göremediğimiz yıldızları, Afrika'nın gizemli sessizliğinde yeniden keşfediyorduk sanki. Gecenin karanlığında, dümdüz yolda ilerlerken, artık çölün ortasında ilerlediğimizi fark ediyorduk. Issiz ve uçsuz bucaksız sonsuzluk...

İncecik çöl kumlarının arasındaki otelimiz adeta ortama kamufle olmuş gibiydi. Odalar da harikaydı. Çöl fırtınalarından korunmak için, üç katlı küçük pencereler, odaya sığınak havası veriyordu. Hiç vakit kaybetmeden kendimizi çölün ortasına atmak, Bedevilerin meşhur çadırlarını görmek, yaşantılarını paylaşmak istiyorduk. Ayrıca meşhur bedevi dansını da izlemeyi istiyorduk. Lütfi ayarlarını diyerek yanımızdan ayrıldığında yeni oyuncak alınmış çocuklar gibi şendik.

Bedevilerin çadırlarının olduğu bölgeye yaklaştığımızda, çadırlardan oryantal Arap müzikleri yükseliyordu. Hava biraz serin olduğundan, bedevi kardeşlerimiz bize açtıkları bir kuyuda ateşte yakmışlardı. Hurma ağaçlarının dalları çıtır çıtır yanıyordu. Az sonra bizim "Meşhur Bedevi Dansçısı" tombul hatunu görünce, hepimizi gülme aldı. Hanım muhtemelen bir az önce evde çamaşır yıkarken, kendini çölün ortasında dansöz kıyafetiyle bulmuştu. Üstelik Bedevi dansı hayalleri kurarken tombul abla kendini ortaya atmış, göbek atmaya başlamıştı bile. Biraz daha ateşin etrafında durduktan sonra, otele doğru çölün ortasında yürümeye başladık. Dolunayın eşliğinde, sonsuz sessizliğin içerisinde duyulan sadece bizim konuşmalarımızdı. Göremesek de çölün sonsuzluğunu hissedebiliyorduk.

Ertesi sabah gezimizin en önemli günüydü. Kahvaltıya inmeden önce koşarak dışarı çıktım. Çölde olduğumuzu hissetmek yetmemişti bana, gözlerimle görmek istiyordum. Otelin





kapısından çıkar çıkmaz, uçsuz bucaksız çölün ortasında nokta gibi kaldığımızı gördüm. Rüzgarların şekillendirdiği altın renkli kum tepcikleri göz alabildiğince uzanıyordu. Ara ara kümelenen palmiye ağaçları ise çöle başka bir güzellik katıyordu. Kahvaltımızı yaparken bir yandan da günün programını çıkarıyorduk. Çöle gelmişken develere binmeden olmazdı, daha sonra da kiralayacağımız 4x4'lerle jeep safari yapacaktık. Hemen yöresel kıyafetlerimizi giyip dışarı çıktık. Aslında çok komik görünüyorduk. Ben üst tarafı Filistinli, dışı berberi, altımda komando kıyafetiyle tam bir bahtsız bedevi görüntüsü sergiliyordum. Bavullarımızı toplayıp araçlara yükledik. Birkaç kilometre gittikten sonra develerin bulunduğu bölgeye ulaşmıştık. Herkesin yüzünde heyecan ve tedirginlik vardı. Develerle ilk defa yolculuk yapacaktık. Rehberler hepimize develerin üzerine oturduğumuzda sıkıca tutunmamızı tembihlediler. Develer ayakları üzerine kalmaya başladığında bunun nedenini anladık, develer önce arka ayaklarına, sonra da ön ayakları üzerine kalkıyorlardı. Biz de üzerinde bir öne, bir arkaya savruluyorduk. Yavaş fakat dayanıklı bir seyahat aracıydı develer. Develer üzerinde konvoy halinde ilerlerken tabiatın bu eşsiz manzarası karşısında büyülenmiş gibiydik. Bir an kendimizi geçmişte yaşıyor muyuz gibi hissetmiştik.

Yaklaşık bir saat ilerledikten sonra, çölün ortasında konaklayacağımız yere ulaşmıştık. İlerde başka bir oyuncak gördük: Çöl Buggy'yi. Hemen hepimize bir buggy kiralayıp, çölde kısa bir tur attık. Gezimizdeki garnitürleri oldukça çok tutuyorduk.

Şimdiki hedefimiz Kebili üzerinden Tuz Gölünü geçerek Tozeur kentine ulaşmaktı. Tunusun beyaz çölü diye bilinen büyük tuz gölünün tam ortasından geçecektik, üstelik Tozeur'da iki jeep kiralayıp çölde Cezayir sınırına kadar sürecek ve Star Wars filminin son serisinin çekildiği mekana zorlu bir safariye çıkacaktık. Az sonra tamamen farklı bir mekana ulaştık. Beyaz bir çölün ortasındaydık. Yolumuz beyaz bir sayfanın üzerine, cetvelle çizilmiş bir çizgi gibi uzun uzanıyordu. İki yanımız ise beyaz bir sonsuzluk gibiydi. Sanki ilk ayak biz basıyorduk. En çok kışkırdığım şeyi orada gördüm: Karavanlar. Her biri farklı ülkeden onlarca karavan arka arkaya gidiyorlardı.

Bir saat kadar sonra Tozeur'a vardık. Aslında burası bir Vaha. Yaşam alanları dünyanın her yerinde olduğu gibi burada da, su kaynaklarının etrafında yoğunlaşmış. Şehrin içerisinde ilerlerken, kum rengindeki binaların içerisinde geçtik. Hemen kiraladığımız 4x4 araçların yanına vardık. 2 adet Nissan Patrol. Ve yola

koyulduk. Heyecanımız gitgide artıyordu. Biraz yol aldıktan sonra kendimizi çölün ortasında bir yolda bulduk. Şoförler birbirleriyle yarıştıyordu. Bizim araçta ise herkes şoförü gaza getirmeye çalıştıyordu. Meğer en korkak benmişim. Şoför benim korktuğumu anlayınca bıyık altından sırıtarak en korkutucu numaralarını yapmaya başladı. Ben adama "Yavaş el habibi" diye yalvardıkça bana tuhaf tuhaf bakmaya başladı. Meğer el habibi sevgilim demekmiş. Pilotumuz sınırlarını zorladıkça, inanılmaz eğimdeki tepelere tırmanıp birden kendimizi boşlukta buluyorduk. Sonunda olan oldu. Şanzımanı dağıttık. Çaresiz çölün ortasında, vahşi develerin arasında, yapayalnız 1 saat diğer aracın gelmesini bekledik. Dev kum teperlerinin ardından Star Wars'un çekildiği platoları da gezdikten sonra artık dönüş vakti geldi. Direk Hammamet'e dönecektik. Son yemeğimizi Tozeur'da yemeye karar verdik. Vahanın ortasındaki yerel bir lokantada Tunusun meşhur kuskus'unu tattık, tabii mutfağa bir göz atma dürtümüzü kesinlikle engelledik, yoksa aç kalacağımızı biliyorduk.

Tunus'ta 1200 km'lik bu serüven artık sona ermişti. Peki dönüşte uçakta Tunus'u mu konuştuk sanıyorsunuz. Hayır. Tek konumuz bundan sonraki maceralardı.



# Tekrar yayındayız...

ümit çukurel - LROTürkiye  
umit@discovery-tr.com  
fotoğraflar: taşkın külekçi, İpek kaşıkçı

Yılbaşı tatili ile birlikte ara verdiğimiz kampli gezilerimiz, geçtiğimiz hafta gerçekleştirdiğimiz Acelle Yaylası gezisi ile tekrar bir start aldı. Her zaman olduğu gibi, hafta arası nereye gideceğimize karar vermekte zorlandığımız bir anda, Taşkın'ın internetten bulduğu yayla listesi yardımımıza yetişti. Gezi için bulduğumuz anda akşam Akyazı - Dokurcun arasında bir yerde kamp yapacağımız belliydi, fakat tam olarak nereye gideceğimiz belli değildi. Elimizde kabarik bir liste vardı ve okuduğumuz tarifler, birbirinden güzel ve daha önce gitmediğimiz birçok adresten bahsediyordu. En sonunda kararımızı Güzlek Yaylası olarak verip, Mehmetçik Tesislerini terk ettik.

Havalar diğer senelerden farklı olarak -fakat bu kışa mahsus- güneşli ve ılık devam ediyor. Bu sene havaların böyle kuru gitmesi, muhtemelen yazın bize su sıkıntısı olarak geri dönecek; ne olacak göreceğiz, fakat Mart ayında zaman zaman yağın kısa süreli yağmurların bu açığı kapatabileceği şu anda meçhul. Geçenlerde Cumhuriyet, gruba yolladığı bir mesaja 2005 yılı Mart ayında Maslak Oto Sanayi'de çekilmiş bir foto eklemiş - O günü bende dün gibi hatırlıyorum, çünkü bende eski Defender 110 DCPU'mun gaz teli koşturduğu için oralardaydım - ortalık kar yağışından felç bir haldeydi.

LROTürkiye'nin beş araçlık konvoyu yola çıkmak için benim yaklaşık yarım saatlik rotamın sona erip, buluşma noktasına gelmemi bekledi. Birkaç aydır kamp yapmadığımız için hazırlanma konusunda muhtemelen biraz antrenmansız kalmışım, toparlanıp evden çıkmam neredeyse buluşma saatini buldu; malum Defender'larla sürat konusunda mucizeler yaratmak da biraz hayal -hele hele üzerinde 33 inçlik çamur lastikleri varsa.

Her neyse, buluşma noktasında çeşitli fırçaları yedikten sonra yola çıktık. Yine önümüzde keyifli bir gezi bizi bekliyordu. Akyazı'da otobandan çıkıp gideceğimiz yere doğru köy



yollarına girip, Taşkın'ın bilgisayardan çıktısını aldığı liste ile yola devam ettik. Görünüşe göre koşullar iyiye gidiyordu, ulaştığımız yükseklik neredeyse 1000 metre olmuştu ve yükselmeye devam ediyorduk; malum yanımıza aldığımız kışlık ekipman sabahın hava şartlarında bize çok fazla gelecek, hatta akşam uyurken bizi pişirecekti, işte bu yüzden, yukarı çıkışla beraber şartlarımız da iyileşmeye başladı diyorum: Hava sıcaklığı düşüyordu.

Yolda köylülerden hem odun, hem de bölge konusunda bilgi desteği almak için durduk. Daha önce gitmediğimiz bir yer olduğu için, yukarıda tam olarak bizi neyin beklediğini bilmiyorduk. Göynük gezisinde olduğu gibi

yakacak sıkıntısı yaşayabilirdik; hiç kimse de odun almak için aşağı geri dönmek istemeyecekti. Her zaman olduğu gibi son derece sıcak bir ilgi ile karşılandık; bize verilen ağaç parçalarını araçlara doldururken aldığımız bilgiyle de, Güzlek Yaylası yerine Acelle Yaylasına gitme konusunda karar değişikliğinde fikir birliğine vardık. Acelle Yaylasına gidecektik, fakat en kısa zamanda da Güzlek ve diğer yaylaları keşfetmek için geri dönmeyi de kafamıza koyduk; çünkü bölgede daha keşfedecek çok yer var.

Tırmanma devam ettikçe, son yağın karın kalıntıları, tepelerin virajlarda güneş görmeyen kesimlerinde belirmeye başladı. Belki de bir iki hafta önce gelsek yaylaya çıkmak mümkün

olmayacaktı. En sonunda karşımıza çıkan açıklık ve sonrasında da yayla, güneş altında büyüleyici bir manzara oluşturmuştu. Yaylaya indiğimiz zaman gördüğümüz manzara daha da güzeldi, tam ortasında biraz da kar suları ile beslenmiş bir dere akıyordu, etraftaki çarırlar da karın yeni erimiş olmasından dolayı yer yer bataklık gibi bir hal almıştı.

Ortada bir dere olur da LROTürkiye boş durur mu; durmaz. Birkaç dakika içerisinde hepimiz derenin ve yaylanın bir köşesine dağılıp kamp için keşif çalışmasına başlamıştık bile. Karşıya derenin geçmek iyiydi de, –o anda benim arabamı kullanan ben- derenin içinden ilerlemek daha da heyecanlı olabilir diye düşünüyordum. Her zaman olduğu gibi, ilerledikçe dere biraz-



cık derinleşecek, sonra ileride bir yerde tekrar sığlaşacak ve ben de sudan çıkacaktım.

Land Rover Experience, Off-Road kitabında yazdığı gibi, derenin derinliğini ölçmek için önce kendim girip bir bakmam gerekiyordu belki de. Ama çok geç olmuştu, çünkü ilerledikçe dere herhangi bir sığlaşma eğilimi değil, bilakis derinleşme eğilimi gösteriyordu –o çizmeleri satın almalıydım- Sonunda maalesef Land Rover’in, -içine giren suyu kolay boşaltabilmesi için olsa gerek- hususi yapılmış kapı fitillerinden içeri sular dolmaya başladı; neyse en azından çekiş sorunumuz ortadan kalkacaktı, araç yere sağlam basmaya başlamıştı.

Her neyse çok da uzatmadan sadede gelelim, su seviyesi kaput üstü veya tam hizasına geldiği sıralarda, bulduğum bir aralıktan dışarı doğru bir hamle ile dereyi terk ettim. Sevgili yolcumun, “şimdi ne yapacağız” der gibi soru işaretli bakışlarına, “kapıyı açarsan eğer sular dışarı akar” diyerek bir cevap verdim. Gerçekten de kapıları açtıktan sonra bütün su

Defender’i terk etti; gerçi kapıları açmasaydık da, pek farklı olmayacağına eminim.

Su geçişimizi takiben, araç içindeki bir takım elektrikli göstergenin hatası ile uğraşırken, Hüseyin ve Sinan’dan bir yardım talebi geldi. Sinan, co-pilotu Mert’in azizliğine gelmişti, onu kurtarmaya giden Hüseyin de aynı kaderi paylaşmıştı. İki yıl önce ilk Göynük kampımızda da hayal meyal hatırlıyorum, eski 110’umun içinde Mert’le çukurun birinde kalmıştık; hatırlayamadığım, oraya iniş fikrini kimin ortaya attığı. Aslında co-pilotları önden yollayıp, engel durumu tespit ettirmek gerekiyor; muhtemelen bu geçişten sonra Sinan da aynı şeyi düşünüyordur. Sinan’ın kurtarılması için 9500’lük vinci olan bir araç ve onu sabitleyecek ikinci bir araç kullandık; makara kullanarak kısa sürede tekrar dört tekerleği üzerine oturttuk.

Sıra kamp yapacak yeri bulmaya gelmişti; uzun zamandır ilk defa gündüz vakti çadırlarımızı kurabilecektik. Dere etrafı ve yayla çok rüzgar aldığı için yukarı, ormanlığın içine

doğru yolumuza devam ettik. Gölge bölgelerde biriken erimemiş kar, çıkışımızı çok zorlaştırıyordu; biraz uğraşıp tırmandıktan sonra, bütün araçların sığıp, içine çadırlarımızı kurabileceğimiz bir alana geldik. Ortada bulunan ağaç kovuğu da büyük bir kamp ateşi için biçilmiş kaftandı.

LROTürkiye’ye mahsus, son derece keyifli ve güzel bir akşam yemeği sonrası, ateş başı kahkaha dolu muhabbetten sonra uyku vakti gelmişti. Ertesi gün iyi bir kahvaltıdan sonra, en tatsız olarak bildiğimiz ve o günden bugüne hiç tat kazanamamış olan, kamp toplama vakti gelmişti. Hava, pazar günü çok kapalı ve güneş kendini göstermediği için de daha soğuktu. Günün kalan saatlerine keşfedilecek yeni yollar sığdırmak istiyorduk, bu yüzden de çok fazla vakit kaybetmedik. GPS’de bize çok yakın gibi görünen Geyve’ye yayla yollarından ulaşmayı kafaya taktık; aldığımız yol tariflerini takip ederek tekrar tırmanmaya başladık. Tırmanmaya başladık, fakat başka bir yaylaya ulaştığımızı hissettiğimiz anda, bir gün önce bizi engelleyen kar, yine kendini gösterdi;





gezi buraya kadardı. Geri dönüş maalesef asfalttan olacaktı.

Geçtiğimiz ay bizde böyle geçti; bu kışın başından beri olduğu gibi, Cumhur ve Selim’le ormanda bisiklete binme aktivitelerimiz de devam ediyor. Geçtiğimiz Pazar günü tam ormandan çıkarken birkaç 4X4’ün Camel parkuruna girdiğini gördüm; biraz durup takip ettim, hatta muhabbet de. Aslında onlara takılmak istemedim desem yalan olur, fakat arkada bisikletler olduğu için bu düşüncemi gerçekleştiremedim; sonradan evde düşündüm, zaten benim ait olduğum ve bu işi beraber yapmaktan keyif aldığım tek topluluk LROTürkiye ve oradaki dostlarım.

Birkaç haftadır bir Safranbolu gezisi mesajlarda geçiyor, fakat henüz fiiliyata geçmiş bir program yok; eğer mümkün olursa önümüzdeki ay sizlere bir Safranbolu gezisinden bahsedeceğim. O zamana kadar, hepinize iyi ve bol şakalı bir Nisan ayı dilerim; sezonun son çamurlarının tadını çıkarmanız dileğiyle.



# Keşif Görevi Kazan

ihsan kuşçu

Sizleri bir bölgeyi keşfetmeye çağırıyorum. Öyle bir yer ki Ralli dahil tam 8 outdoor spor dalına çok uygun. O da benim sayabildiğim, üstelik arka bahçemiz kadar da yakın.



Uzun yıllar önce bir arkadaşım (aslında hep aynı arkadaşım) yine bir fotoğrafın peşine düşmüştük. Erken baharı keşfedip el değmemiş çiğdemleri, sümbülleri fotoğraflayacaktık. Duyumlar üzerine bir rota çizip yola düştük.

Önce İvedik Köyü'ne gidip oradan Yakacık Köyü, derken Memlik Köyü. Birkaç gün önce yapılan "Hitit Rallisi"nin izlerini ve kopup çalıkların arasına fırlamış spot far setini bulmuştuk. Sonra önümüzde inanılmaz güzelikte yeşil çayırlar, tomurcuğa durmuş yaban ağaçlar, toprak yollar serilmişti. Doyamamıştık bir türlü. O zamanlar bölge bugünkü gibi yapılaşma tehdidi altında değildi ve Yakacık ufak bir köydü.

Bir başka bölge ziyaretimizde Güvenç Köyü tarafından girmiştik. Bu köy E5 üzerinden Kazan'a gelmeden hemen önce sağda girişi bulunan bir köy. Bir başka girişimiz de Orhaniye Köyü üzerinden olmuştu.

İşinizi kolaylaştırmak istemiyorum açıkçası. Size adres vermeyeceğim, sadece (daha önce burayı keşfetmediyseniz) içinizdeki merak genini harekete geçirmeye çalışıyorum. Sözünü ettiğim noktalardan birini bulursanız sonrası size kalmış, yolları deneyin, kaybolun, kendinize gizli bahçeler, kuytu köşeler, kayıp vadiler, bakir pınarlar...

Kabaca, batıda Orhaniye, doğuda Kazan, kuzeyde E5 Karayolu, güneyde ise İvedik'le sınırlanan, içinde kaybolabileceğiniz kadar büyük bir arazi parçası. Elinizi çabuk tutun, çünkü bölge arazi simsarları ve bağ evi meraklıları tarafından kısmen keşfedildi. Yapılaşma inanılmaz boyutta.

Peki ne tür faaliyetler dersiniz; bir defa off-road yapılı hem de her derece, tamamen size, aracınıza ve toplayacağınız ekibe kalmış. Bir keresinde bir yola girmiştik, yol önce çok güzel ağaçlık ve çayırlıkla başlamıştı. Öyle güzel, yumuşak ve temiz görünüyordu ki dayanamayıp uzun uzun çimenlerin üzerinde yuvarlanmıştık. Sonra sertçe kıvrılıp inişe dönüşmüş, sonrası bir vadi ve akarsu yatağı... Öyle bir noktaya gelmiştik ki geriye dönmeye çalışmak artık çok anlamsızdı ve açıkçası dönmek zorunda kalma fikri hiç hoşumuza gitmiyordu. Önümüzde neler olduğuna dair hiçbir fikrimiz yoktu. Bir an "işte medeniyet, yol" diye zorlukla tırmandığımız yolu, aynı zahmetle terk etmek zorunda kalmıştık. Oldukça güzel görünen toprak yol yaklaşık 30 metre derinliğinde bir yarla aniden bitiveriyordu. Çaresiz akarsu yatağının ıslak zeminine ve onun sürprizlerine geri dönmüştük. Yaklaşık dört buçuk saat sonra bir köyün alt tarafına çıkmıştık. Bizi gören bir çoban "aklını yitirmiş bunlar" ya da sıkça rastladığımız inanmaz bakışlarla yanımıza gelmiş ve "orada bir yerde kalsaydınız sizi kimse kurtaramazdı, niye yoldan gelmediniz ki". Şimdi biz ne anlatalım sana, hem anlatsak ne olacak... "töbe töbe" diye başını sallamayacak mısın?



Bölgede bir göl var, bir sulama göleti. Gerçek kayalarda tırmanma çalışmak isteyenlerin iştahını açacak kadar güzel kayalıkları geçtikten hemen sonra karşınıza çıkıveriyor. Bazen kışları donuyor ve üzerinde kaymaya gidiyoruz (Aman dikkat, buz kırılma kazaları çoklukla ölümle sonuçlanır). Gölde balık var balık tutmayı sevenler için. Bazen baharda turnalar gelir, bembeyaz uçuşlar gösterir. Göl kenarında misler gibi açan akasyaları gittiğinizde görürsünüz. Ya da gölün üst taraflarında mevsiminde olgunlaşan alıçları keşfedersiniz, ahatları, çağlaları... Köylerde tamamen organik yöntemlerle yetiştirilen bahçe ürünlerini

de sakın unutmayın. Göl kenarından devam edip doğuya yönelerseniz bölgede "sürsefa" diye anılan karaçam ormanına ulaşırsınız. Orman dediğime bakmayın oldukça küçük bir alan sayılır. Orman bölge müdürlüğündeki eski orman haritalarına baktığımızda bölgenin orman dokusunun oldukça yoğun ve yaygın olduğunu görmüştük. Ama bilirsiniz işte bir yerde insanlar neyi çok bulurlarsa onu yapı malzemesi, daha da kötüsü ısınma malzemesi yaparlar. Sonuçta bölgede çok az yerde karaçam serisi var, diğer bölgeler ciddi erozyon etkisi altında. Sadece bir yerde eski ormanların nasıl olduğuna dair fikir veren bir grup ağaç var. Bu çamlar

benzerlerinin zor görüleceği büyüklükte. Bir duyuma göre koruma altında. Bence ulaşılması öyle zor bir yerdeler ki, doğal olarak korunuyorlar.

Bölgenin en çarpıcı yanlarında biri de, bol miktarda rastlanılan deniz fosilleri. Bazen medyada yer alıyor. "Malatya'da deniz canlısı, fosili Kayseri'de balık fosili" diye, işte size canlı örneği. Nerede yoğun olarak beyaz taşlar görürseniz biraz dikkatli inceleyin derim ben. Bu kadar yoğun fosil yataklarını bir de Kızılcahamam bölgesinde Güvem'de görmüştük. Bu fosillere jeolog bir arkadaşın az 40 milyon yıllık demişti.



Geçtiğimiz, sonbaharda mangal dönüşü kısa bir off-road parkuru geçiyorduk (oğlumuz Doruk'un yaptığı parkur), birden çevreden yırtınan motosiklet motoru sesleri gelmeye başladı. 8-10 kişilik endurocu grup, birisinden duyup gelmişler o kadar keyif almışlar ki bir daha gidememişler. Geçen hafta sonu da ATV'lerin de olduğu daha büyük bir grup bölgede dolaşıyordu. Endurocu okura mesajım; "Deneyin en az biz off-roadcular kadar eğlenirsiniz?"

Başka outdoor faaliyet olmaz mı dersenez, benim çıkardığım ve bazısını denediğim trekking rotaları var. Aslında trekking için sayısız rota

seçeneği var. Ayrıca bölgedeki ana yükselti yaklaşık 1450m.'lik rakımı ile yamaç paraşütü ya da yelken kanat için uygun gibi geliyor ama bu sporu yapanlara bu kararı bırakmak daha uygun olur.

Son olarak, bir türlü fırsat bulup yapamadığım ama her gidişimde aklıma gelen dağ bisikleti var. Bu bölgede dağ bisikleti yapanı hiç görmedim. Deneyimli birileri ile denemeyi çok isterdim doğrusu. Düşünmesi bile çok heyecan verici. Özellikle killi kumlu tepeler arasında yapılacak zıplamalı bir iniş parkuru saf adrenalin olabilir. Tekliflere açığım bilginiz olsun.

Bölgeyle ilgili bir bilgi notu, efsanevi, geleneksel Hitit Rallisi her yıl, bazı etaplarını anlattığım bölgeden seçiyor. Kopya; "Güvenç Etabı".

Böylece Ralli dahil sekiz outdoor sporun yapılabileceği bir yer anlattım. Size kalan ipuçlarını değerlendirmek, bilene/gidene sormak, harita google earth vb. kaynakları taramak. O da olmazsa ne yapıp edip beni bulmak. İnanın saklanmıyorum, her fırsatta ailem ve ben arkadaş grubumla birlikte oralarda bir yerdeyim.

Hadi keşfetmenin tadını çıkarın.

Dünyanın kesişim noktalarını  
keşfetmek

# CONFLUENCE Türkiye

tolga kanık, derya duman

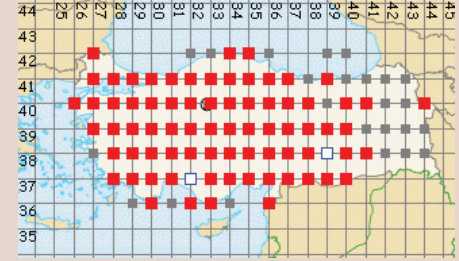


Confluence kelime anlamı kesişim olan, dünya üzerindeki paralel ve meridyenlerin kesişim noktalarının fotoğraf ve GPS verileriyle belgelenmesini amaçlayan bir proje. Proje kurallarına göre çeşitli ulaşım araçlarıyla (arabıyla, yürüyerek, bisikletle vb.) kesişim noktasına ulaşıldığında noktanın tam koordinatlarını gösteren GPS ekranının ve noktadan dört ana yönün fotoğrafları çekiliyor.

Daha sonra bu fotoğraflarla proje yetkililerine başvuruluyor. Onaylanan keşifler faaliyetinde çekilen diğer fotoğraflarla birlikte projenin internet sayfasında yayınlanıyor ([www.confluence.org](http://www.confluence.org)). Her gün binlerce doğasever tarafından ziyaret edilen sayfa bölümlikle ülkelerin tanıtımına da büyük katkı sağlamış oluyor. Türkiye’de de 100 adet kesişim noktası var. Proje ülkemizde oldukça rağbet gördüğünden noktaların şu ana kadar 73’ü keşfedildi ve geriye ziyaret edilmemiş 27 nokta kaldı. Biz de bu sene kurban bayramı tatilimizi uzun süredir hedeflediğimiz bazı confluence noktalarını bulmaya adanmışız. Eğer başarabilirsek önümüzdeki dört günlük zaman zarfında 9 noktayı ziyaret edeceğiz. Bunlardan 4’ü daha önce keşfedilmemiş noktalar. Topoğrafyadan yorumladığımız kadarıyla sadece kış koşullarıyla değil zorlu araziyle de karşılaşacaktık. Kısıtlı zamanda bir çok noktaya ulaşmayı amaçladığımızdan zamana karşı yarışacağımız bir tür orienteering

etkinliği yapacağımızın; aç, susuz ve uykusuz bir noktadan diğerine koşturacağımızın fazlasıyla farkındaydık.

Böylesi zorlu bir etkinliğe çok iyi hazırlanmamız gerekiyordu. Hiç bir şeyi şansa bırakmadık. Doğrusu teknik donanımımız çok iyiydi. Derya’nın emekleriyle topoğrafik haritalarımızı ve hedefler arası takip edeceğimiz optimal rotamızı Mapsource yazılımına yükledik. Yönümüzü arabanın önüne yerleştirdiğimiz Garmin 60 CS GPS’imiz ile belirleyecektik. Derya harita ve rotaları GPS’e de oturttu. Böylelikle GPS’in verdiği sinyallerle doğru yolda olup olmadığımızı anlayabilecektik. Diz üstü bilgisayarımızdan gerektiğinde Mapsource veya Google Earth programları ile noktalara yaklaşımı simüle edecek, arazi yapısı hakkında fikir sahibi olabilecektik. Neyle karşılaşacağımızı iyi biliyorduk. Olası tehlikeli etaplara karşı teknik tırmanış setinin yanısıra kask, krampon, bivak ve hatta buz aletlerimizi bile



yanımıza aldık. Acil durumlar için telsizlerimiz hazır. Hiç bir şey bizi durdurmamalıydı. Kararlıydık; noktalara ulaşmak için ne gerekiyorsa yapacaktık.

Yola çıktıktan bir süre sonra aramızda sessiz bir iş bölümü gelişti. Bilgisayar dehası Derya ve teknoloji özürü ben ilginç bir şekilde uyumlu bir ekip oluşturmuştuk. Noktaya arabayla olabildiğince yaklaştıktan sonra hızla yola koyulup noktaya pür telaş varıyorduk. Derya GPS’i sıfırlarken ben de Derya’yı ve araziye fotoğrafı tripodunu kuruyordum. Noktada beraber fotoğraf çektiğimizden sonra irtifa ve mesafe gibi verileri not alıyordum. Arabaya döndüğümüzde fotoğrafları hemen dizüstü bilgisayara yükleyip, nokta notlarını ve GPS verilerini bilgisayara aktarıyordum. Derya arabayı sürerken ben de haritadan diğer noktaya olan yolu ve mesafe gibi detayları hemen belirliyordum.

31 Aralık 2006

**Nokta 1- 39N35E**

**Yürünen yatay mesafe: 3.5 km**

**Toplam süre: 50 dakika**

**İrtifa: 1155m.**

**Sıcaklık: -10 °C**

Uzun ve yorucu hazırlıklardan sonra gece 01:00'da Ankara'dan Kırşehir-Kalaba istikametine doğru yola çıktık. Saat 05:30'da bozuk köy yolundan Paşalı köyü'ne geldik. Köpekler davetsiz misafirlere havlamaya başladı. Noktaya 1.7 km kala arabamızı parkedip 2 saatliğine koltuklarımızda uyumaya başladık. Haliyle bizi hırsız veya defineci zannedip korkmuşlar. Bir saat sonra bir köylü cama tıklayarak bizi uyandırdı ve haklı olarak burada ne yaptığımızı sordu. Üniversite'den botanik araştırması için geldiğimiz şeklinde bir yalan uydurduk. Ülkemizin eşsiz misafirperverliğiyle bizi kahvaltıya davet etti. Güler yüzlü ev sahipleriyle biraz sohbet edip kahvaltımızı ettikten sonra 07:10'da binbir bahaneyle evlerinden ayrılıp noktaya yöneldik. Hava çok soğuktu ve bizim acelemiz vardı. Evlerin görüş mesafesinden çıkar çıkmaz arazide koşmaya başladık. Yolda daha önce var olduğunu bilmediğimiz Kalaba asfaltını keserken yoldan geçen arabalar ne yaptığımıza bir anlam veremiyorlardı. Ellerinde garip bir aygıtla sabahın köründe bizi tarlada koşarken gören köy halkı haliyle epey huylanmış olmalıydı. Ufukta Erciyes manzaralı dümdüz tarlaların ortasında bir yerde noktayı bulduk. Noktadan gelirken yalanımızı desteklemek için tarladan biraz da numune ot söktük. Toplam 50 dakika sonra arabamıza geri döndük ve Kalaba Kasabası üzerinden hızla Kayseri'ye hareket ettik.



**Nokta 2- 39N36E**

**Yürünen yatay mesafe: 1.2 km**

**Toplam süre: 20 dakika**

**İrtifa: 1402m.**

**Sıcaklık: 3 °C**

Kayseri çevreyolunda trafik sıkışıklığı tam yarım saate mal oldu. Sivas yolu bağlantısında trafik kazası yüzünden yolun bir kez daha kilitlenmesi bizi çileden çıkarttı. Önceki noktadan 122 km mesafe katettikten sonra Yıldırım Köyü'ne vardık. Kurban kesimleri son sürat devam ediyordu. Bu sefer işimiz kolaydı, köyü geçtikten sonra noktaya arabayla 600 metre kadar yaklaştık. Yine koşarak 10:20'de hedefi bulduk. Rutin nokta çalışmaları ve toplu fotoğraftan sonra 20 dakikada arabaya döndük. Dönüşte yolda gördüğümüz Sultanhanı Kervansarayı'na hızlı bir ziyaret yaptık. Restore edilen hanın etrafında hanla aynı ismi alan küçük ve şirin bir köy yerleşimi oluşmuş. Hava kararmadan önce 38N37E noktasına ulaşmayı hedeflediğimizden önümüzde uzun bir yol vardı.



1 Ocak 2007

**Nokta 3: 38N37E "İlk Ziyaret"**

**Yürünen yatay mesafe: 1.96 km**

**Toplam süre: 45 dakika**

**İrtifa: 1401 m**

**Sıcaklık: -8 °C**

39N36E hedefimizi tamamladıktan sonra Bünyan üzerinden Pınarbaşı'na doğu yola çıktık ve Doğu Torosları teşkil eden Tahtalı, Dibek ve Binboğa dağlarının karlı ve sarp doruklarını seyrederek Göksun'a bağlı Çardak kasabasına vardık. Artık yörenin meşhur Berit Dağı (3014m)'nin kuzey eteklerindeydik. Macera da burada başladı. Bir batarya sorunu yüzünden dizüstü bilgisayarımızı açamayınca harita bilgilerimize ulaşamadık. GPS'te harita üzerine oturttuğumuz rota da bizi hayal kırıklığına uğrattı. Aksilikler peşpeşe gelmişti. Yollar yüksek sarp yamaçlardan geçiyordu ve kuzey tarafları genelde buzluymdu. Geçtiğimiz yollar o kadar bozuk ve dikti ki bir süre sonra buz kazmamızla yoldaki buzları kırıp toprak dökmek ve arabayı itmek rutin bir hale gelmişti. Noktaya yaklaşabilmek için defalarca gittiğimiz yollardan geri dönüp köylülere yol sormak zorunda kaldık. Her defasında akşamın bu saatinde biz yabancıların dağın başında ne iş yaptığını merak eden köylülere yeni sebepler uydurmak zorunda kalıyorduk. Çoğu zaman verilen tarifler de tutmuyordu. Issız yerlerde beklenmedik kavşaklarla karşılaştıkça mantığımızı kullanarak çaresizce seçim yapmaya çalışıyorduk. Yollar çok bozuktu ve bu yollara uygun olmayan arabamız zorlanıyor, tabanı sık sık yere çarpıyordu. Ancak bu vazgeçeceğimiz anlamına gelmiyordu. En sonunda noktaya 980 metre kadar yaklaşmayı başarak Ortaoymak Köyü'ne vardık. Dolaşa dolaşa dağın güney yüzüne geçmiştik. Ancak ne yazık ki 10 dakika önce hava kararmıştı. Doğrusu bu nokta bizi çok uğraştırdı. İki gündür de uykusuz olduğumuzdan kiş biramızı

içtikten sonra 19:30'da yorgunluktan bayıldık ve yeni yıla derin bir uykuda girdik. Sabah 06:30'da kalkıp çadırımızı topladıktan sonra hızla noktaya gittik. Bu yörede arazi çok engeliydi. Derin vadiler ve sarp zirvelerle çevrili arazide ilerlemek şimdiye kadar çok zaman kaybetmemize yol açmıştı. En sonunda Berit Dağı ve Ortaoymak Köyü manzaralı noktaya vardığımızda noktanın tam üzerinden dar bir patika geçtiğini gördük. Şanslıydık, çünkü noktanın 50 metre ilerisi uçurumdur. Bizim bulmak için saatlerce uğraştığımız noktanın üzerinden kimbilir kaç çoban, koyun, köpek ya da keçi geçmişti. Bu nokta aynı zamanda etkinliğimizin ilk keşfi anlamına geliyordu.



**Nokta 4- 38N36E "İlk Ziyaret"**  
**Yürünen yatay mesafe: 1.6 km.**  
**Toplam süre: 1 saat 35 dakika**  
**İrtifa: 1350m.**  
**Sıcaklık: 4 °C**

Aynı yollardan Çardak'a dönmek sabahın erken saatlerinde buzlanma nedeniyle çok tehlikeli olacağından yolumuzu biraz uzatarak Elbistan üzerinden Göksun'a geri geldik. Yolda Ceyhan Nehri'ni çok dar bir köprüyle geçtik ve dünkü bozuk yollardan sonra yeniden asfalta kavuşmamızın sevincini yaşadık. Muhteşem manzaralar eşliğinde kuzeyden dolaşarak Kan Geçidi, Sarız ve Saimbeyli'ye vardık. Yaklaşık 15 km daha güneye devam ederek Kızılağaç Köyü tabelasından içeri sağa dönüp yaklaşık 19 km kuzeye doğru asfaltan yükseldik. Arabayı yolun kenarına parkedip 1250m irtifadan tırmanmaya başladık. Önce GPS'imizi takip ederek düz yukarı vurduktan sonra güneye doğru yan keserek bir yandaki vadiye çıktık. Buradan aynı istikamette devam edip üstünde yükseldiğimiz dağın arkasına dolaştık. Daha sonra bir çok kayalık ve toprak araziden inip çıkmamız gerekti. Tekrar yükselip çürük kayalık zeminden yan geçişlerden sonra noktayı, metruk bir orman yolunun az üzerinde bulduk. Yolda gördüğümüz tüm dereler ve su kaynakları buz tutmuştu. Orman yolunu takip ederek arabamıza geri döndük. Meyva suyumuzu içip kutlamamızı yaptık. Göksu'yu takip eden virajlı dağ yollarından Feke'ye doğru devam ettik. Bir an önce Ceyhan yakınlarındaki Dokuztekn Köyü'ne varmak zorundaydık.



**2 Ocak 2006**  
**Nokta 5- 37N36E**  
**Yürünen yatay mesafe: 1.8 km**  
**Toplam süre: 35 dakika**  
**İrtifa: 140 m**  
**Sıcaklık: 0 °C**

Kozan'a ulaştığımızda hava karardığından ne yazık ki yine hedefimiz ertesi güne kalmıştı. Kış mevsiminin azizliğine uğruyorduk. Akdeniz'e yaklaştıkça irtifa 40 metreye kadar düştü ve arazi tekrar düzleşti. Güneye devam ederek E-90 karayolu'na vardık ve buradan sola Ceyhan yönüne döndük. Yaklaşık 25 km sonra Dokuztekn köyü tabelasından sağa yöneldik. GPS'i yanlış yorumlamamızdan kaynaklanan basit bir hatadan dolayı yine alışık olduğumuz kaybolma manzaralarını yaşayarak arabayla epey dolaşmak zorunda kaldık. Nokta meğer sandığımız yönün tam aksi istikametteymiş. Duruma uyanıp doğru yöne gidince GPS hedefe 900 metre kaldığını bildirdi. Çadırımızı bir ağacın dibine kurduk ve yıldızları seyretmeye başladık. Sabah erkenden kalkıp hedefe depar attık. Daha önce gelen ziyaretçi, noktaya baba kurmuş olmalı, biz de sazlarımızı diktik. Hiçbir hedef çantada keklik değildi; bu sefer de bir sürü sazlıklı dere geçmek zorunda kalmıştık. Böylelikle uzun atlama tekniklerimizi de geliştirmiş olduk. Keza bu tekniklere 37N35E noktasında yine ihtiyaç duyacaktık.



**Nokta 6: 37N35E**  
**Toplam yürünen mesafe: 3.2 km.**  
**Toplam süre: 45 dakika**  
**İrtifa: 135 m**  
**Sıcaklık: 7 °C**

Odometremiz 1074 km yol katettiğimizi gösteriyordu. Yeni noktamız Adana otoyolunun Pozantı kavşağının hemen yakınında idi. Otoyoldan çıkış yapmak mümkün olmadığından ve acelemiz olduğundan risk alarak arabayı otoyolun kenarına parkettik. Cama "Benzin bitti. 20 dakika sonra döneceğiz" diye bir not bırakıp bir komedi, otoyolu koşarak geçtik ve tellerin arasından sıyrılıp yeniden depara kalktık. Arabamızın çekilmemesi veya camlarının kırılmaması için dua etmekten başka yapacak birşeyimiz yoktu. Tam karşımızda bir askeri bölge vardı. Biz de nöbetçilere doğru koşmanın iyi bir fikir olmayacağını düşünerek GPS'i cebimize koyup sakince yürümeye başladık. Şu ana kadar bu bölgedeki varlığımızı mantıklı sebeplerle açıklamamız olanaksızdı. Neyseki hedef, askeri bölgenin sağında kalıyordu! Askeri bölgeyi geçer geçmez yine tarlalardan düşe kalka koşmaya devam ettik. Zamana karşı yarışıyoruz. Balçık çamurlu sulama dereleri bize önceki hedefi hatırlattı. Arasından geçtiğimiz portakal, limon, greyfurt bahçeleri muhteşemdi. Daha muhteşemi ise yolda bize eşlik eden karlı Aladağlar ve Bolkarlardı. Noktaya vardığımızda Derya GPS'e daldı gitti, ben de yine fotoğrafıma işlerine koyuldum. Arkamızı Bolkarlara vererek hatıra fotoğrafımızı çekirdik. "Onur duyarız efenim, altıda altı!" Dönüşte arabamızı tek parça bulunca sevindik ve hızla Mersin'e yöneldik.





**Nokta 7: 37N34E "İlk Ziyaret"**  
**Yürünen yatay mesafe: 17.4 km**  
**Toplam süre: 5 saat**  
**İrtifa: 2200 m.**  
**Sıcaklık: - 8 °C**

Erdemli'den sağa kuzeye dönen manzaralı asfalt yol bizi Güzeloluk'a iletti (1400 m). Güzeloluk'tan sonra Toros Köyü tabelasından sağa dönerek yükselmeye devam ettik. Bir süre sonra köyü geçip 2000 metre yükseklikte alabildiğine geniş bir platoya vardık. Arazi her biri 300-400 yıllık Ardıç ağaçlarıyla kaplıydı. Haritamızda gözükken yolların gerçekte varolmadığını anladık. Bir defa daha haritamızın ihanetine uğramıştık. Hedefe yaklaşabilmek için bir çok bozuk yola girmek zorunda kaldık. Ancak yollar ya bitiyor ya da arabamızla gidemeyeceğimiz kadar bozuluyordu. Doğrusu bu faaliyet Derya için iyi bir ileri sürüş teknikleri pratiği oldu. 1 saat kadar bu şekilde oyalandıktan sonra hedefe 8 km'den daha fazla yaklaşamayacağımızı gerçeğini idrak edip arabayı parkettik. Saat 13:00'da hedefe doğru koşar adımlarla yola koyulduk. Daha önce kimsenin ayak basmadığı bu ıssız ve çorak topraklarda ine çıkı hızlı tempomuzu hiç bozmadan yürüyorduk. Yüzlerce kilometre uzanan arazide bizden başka kimsenin olmadığı gerçeğiyle ürperiyorduk. Yolumuza kah büyük çöküntü ovaları, kah mağaralar, kah da kayalık uçurumlar çıkıyordu. Doğrusu ikimiz

de daha önce bu kadar ilginç bir yer görmemiştik. Faaliyet boyunca ülkemizin değerleriyle büyülenmiştik ancak burası hepsinden de güzeldi. Her yerde yörenin eldeğmemişliğini ispatlarcasına yüzlerce deniz kabuğu fosili vardı. Ardıç ağaçlarıysa ilginç şekilleri ve yorgun gövdeleriyle ortama ayrı bir güzellik katıyorlardı. Aceleden yanımıza su ve yiyecek alamamıştık. Bir süre sonra kan şekerimiz düşmeye başladı. Kar yiyerek susuzluğumuzu gidermeye çalıştık. Hedefimiz artık bir dayanıklılık testine dönüşmüştü! 2 saat 15 dakikalık sıkı bir koşturmacanın sonunda noktaya varmayı başardık. Hayatımızda gördüğümüz en güzel gün batımını fotoğrafladıktan sonra artık dönüş yolunda karanlıkta ilerliyorduk. 5 saatlik idmanın ardından arabamız uzakta göründü. Yorgun ama mutluyduk; nihayet bir günde üç nokta yapma hedefimize ulaşabilmiştik. Güzeloluk'a doğru neşeli müzikler eşliğinde inerken iklimin de aklında kıymalı pide ve ayran yemek vardı. Güzeloluk'ta lokanta olmadığı gerçeği yüzümüze bir tokat gibi çarptı! Aldığımız bir tarifile ve bildik kaybolma klasikleriyle Kırobası'na kestirmeden vardık. Buradan inanılmaz derecede virajlı bir yolla Mut'a vardık. Geç kaldığımızdan tüm lokantalar kapanmıştı. Hayal kırıklığıyla Ermenek'e devam etmeye karar verdik. Yolda derme çatma bir lokanta bulup kıtlıktan çıkmış gibi sac tava yedik. Arabayı biraz daha ileride manzaralı bir uçurumun kenarına parkedip yine koltuklarımızda uykuya daldık.



**3 Ocak 2006**  
**Nokta 8 - 37N33E "İlk Ziyaret"**  
**Yürünen yatay mesafe: 2.4 km**  
**Toplam süre: 1 saat**  
**İrtifa: 1380 m**  
**Sıcaklık: - 4 °C**

Ermenek'ten Bucakkışla Kasabası'na dönen yolu bulmak için yanlış tarifler yüzünden yine üç defa git gel yaptıktan sonra nihayetinde şehrin hemen girişinde sağa dönen yolu bulup kuzeye yöneldik. Torosların cennet güzellikleriyle süslü bir başka yolu takip etmeye başlamıştık. Yol bazen bazen asfalt bazen de stabilize devam ederek Göksu Nehri kıyısında kurulu Bucakkışla'ya vardıkten sonra tekrar yükselmeye başladı. Haritamıza göre, sözde ileride Narlıdere Köyü'nden Çukurbağ'a bağlanarak hedefe ulaşacaktık. Narlıdere'ye vardığımızda Çukurbağ'a yol olmadığını öğrendikçe çığırına döndük. Eğer sevgili haritamızı dinleseydik 3 km yürümemiz ve noktaya ulaşmak için 200 metrelik bir uzun duvar tırmanışı yapmamız gerekecekti! Vazgeçmek

yoktu. Tekrar ana yoldan kuzeye yönelerek Çukurbağ'a yukarı yani düzlük taraftan vardık ve hedefe 1.2 km kadar yaklaşmayı başardık. Üç gündür iyi giden hava ciddi şekilde bozmaya başladı. Fırtına ve sis görüşü sıfır metreye kadar düşürdü. Kör bir şekilde hedefe ilerlerken ilk defa gitmek istediğimiz istikamette bir patika çıktı karşımıza. Biraz sonra noktayı bulmuş, gittikçe şiddetlenen fırtınayla kanatlanıp uçarak arabamıza dönebilmek için kollarımızı çırpmaya başlamıştık!

Ertesi gün iş başı yapmak zorunda olduğumuzdan en çok ziyaret etmek istediğimiz 37N32E noktasını bir başka bahara bırakmak zorunda kalarak Ankara'ya doğru hareket ettik. Doğrusu çok sıkı bir faaliyet oldu. Bu kadar kısıtlı bir sürede 2100 km yol katederek 4'ü önceden bulunmamış 8 noktayı ziyaret ederek, günlerin oldukça kısa olduğu kış şartlarında önemli bir başarıya imza attığımızı düşünüyoruz. Ancak iyi giden hava şartlarından dolayı şanslı olduğumuzu da inkar edemeyiz.



Tolga Kanık - Doğa Sporları Rehberi, Acil Tıp Teknisyeni  
Derya Duman - Peyzaj Mimarı, Doğa Sporları Rehberi  
<http://www.confluence.org/index.php>

# Daihatsu araçlarda standart donanım: 7 ağaç

Küresel ısınma ile ilgili sorunlar sanki son birkaç yıldır gündemde gibi görünüyor. Sanki öncesinde küresel ısınma diye bir sorun yokmuş; ve çok da üstüne gitmeyip, kendi haline bırakılırsa, sonra da olmayacakmış, gibi davranıyor çoğu kişi. Çok az kuruluş bu konuda sesini yükseltiyor, daha da azı gerçekten değeri olan fikirler ileri sürüp arkasında durabiliyor. Hele de soruna katkısını ve sorumluluğunu kabul eden kuruluş sayısı parmakla sayılacak kadar az. Özellikle Türkiye’de. Otomotiv sektöründe başı çeken firma ise Daihatsu.

Daihatsu Genel Müdürü Ali Haydar Bozkurt ile, son günlerin en dikkati çeken projesi olarak gördüğümüz “Bir araç, 7 fidan” kampanyası hakkında konuştuk. Daihatsu TEMA ile işbirliğine girerek, sattığı her araç için 7 fidan dikmeye ve sertifikalarını araçlara alanlara göndermeye başladı. 100. Yılı ile birlikte sosyal sorumluluklarını yerine getirmek amacı ile böylesi özel bir projeye imza atan kuruluş, hem yarını hem de bugünü hedefliyor.

## **Küresel ısınma ile otomotiv sektörü arasında doğrudan bir bağ**

Otomotiv sektörü olarak bizim küresel ısınma da ciddi bir payımız var. Bunu göz ardı etmemek lazım. Gerçi ağaç sayısının azalması ve çölleşme konusunda akla ilk mobilya sektörü, kağıt sektörü gibi ağaç kesimine ağırlık veren sektörler geliyor, ama çevre kirlenmesi olarak baktığımızda bizim çok ciddi rolümüz var.

Daihatsu olarak bu fikirden yola çıktık. Uzmanlar, 1000 ltr yakıtın çevreye verdiği zararın karşılanması için 7 tane ağaç dikilmesi gerektiğini söyleyince biz de sattığımız her araç için 7 ağaç dikmeye karar verdik. Bu fikrin uygulamasına da 100. yılımızda başladık. Sattığımız her araç için, oluşturduğumuz Daihatsu ormanlarında 7 adet ağaç dikip, isme düzenlenmiş sertifikalarını kullanıcıların evlerine yollamaya başladık. Uzun vadede geniş bir Daihatsu Ormanı, bir 100. Yıl Ormanı hedefledik.

## **Sene sonunda 20.000 ağaç**

Şimdi biz bu yıl yaklaşık 3000 adet araç satmayı hedefliyoruz, yani yıl sonunda 20.000 civarında bir ağaca ulaşıyoruz. Ciddi, güzel bir rakam. Hangi ağaçların ne zaman ekileceğine ve nerelere orman yapılacağına TEMA karar veriyor. İlk düşüncemiz tek bir ormandı, ama gereksinimleri dikkate alarak TEMA bize birkaç bin kapasiteli dört yer gösterdi. İlk ormanımız Tekirdağ’da. Onu Şanlıurfa ve Antalya takip edecek.

## **Sadece 100. yılda değil, bundan sonra devamlı**

Proje 100. yıl ile start aldı. Ama biz bunu geleceğe yaymayı planlıyoruz. 5000 araç satarsak 35.000 ağaç dikeceğiz, 10.000 araca çıktığımızda 70.000 ağaç dikeceğiz. 7 ağacımızı Daihatsu’nun standart ekipmanı olarak yerleştirmek istiyoruz.





### **Asıl isteğimiz diğer kuruluşların aynı sorumluluğu sürdürmesi**

Biz bu işi başlatmadan hemen önce, derneğimiz aracılığı ile diğer markaları da paylaşmak için davet ettik. Otomotivde 700 bin araç satılıyor, bu 15 milyon ağaç demek. Bu tek bir markaya mal edilecek bir şey değil. Bir sosyal sorumluluk işi, biz sadece ilk adımı attık. Biz kendi satış hacmimizle 20 bin ağacı hayal ediyoruz, peki aynı şeyi yılda 100 bin satan bir marka yapacak olsa, geri dönüşü düşünabiliyor musunuz. Kıyas kabul etmeyecek kadar büyük bir rakam.

### **Aslında bu bir satış rekabeti, pazarlama rekabeti konusu da değil.**

Biz 7 ağaç veriyoruz diye marka tercihini değiştirecek kişi çok zor çıkar. Bu bizim bu ülkeye ve çevreye karşı, çocuklarımıza karşı borcumuz. Bu bir PR çalışması da değil. Yıllar içinde bunu sürdürdüğümüzde, bizim için PR açısından bir geri dönüşü olmayacak, çünkü unutulacak. Bizim tek elde edeceğimiz kendi sorumluluğumuzu yerine getirme bilinci ve başarısak, diğer sektörler ya da kendi sektörümüzden diğer firmalar da beraber aynı yolda çalışırlarsa, ilk adımı atmanın keyfi olacak.



Bazı firmalar bunu bir PR çalışması olarak görebiliyor, hatta benzer konularda çalıştıkları halde biz ilk girişimde bulduk diye vaz geçebiliyor. Tekrar ediyorum, bu marka tercihini etkileyecek bir kampanya değil. Olaya kim başladı, kimin projesi diye bakmak yanlış olur. Daihatsu'nun yüzde bir insanı etkilediğini düşünün, aynı yüzdeyi diğer büyük satış hacmine sahip şirketlere uygulayın, o zaman hedefin büyüklüğünü anlayabilirsiniz. Bu konuda girişimlerimizi sürdüreceğiz. Gelecek ayki toplantıda Otomobil Distribütörleri Derneği'nde bu konuyu gündeme getirip destek istemeyi planlıyorum.

### **Sonuçta araba kullanmadan yaşamak, otomobiller çevreye zarar veriyor, bundan sonra ata bineceğim deme şansınız yok.**

Otomobil günümüzün vazgeçilmezlerinden biri. Yerine geçebilecek bir ulaşım aracı da yok. Madem öyle bunu en aza indirgeyeyim, ağaç dikelim dedik biz de. Kullandığımız aracın ister istemez çevreye verdiği zararı karşılayan 7 ağacınız olduğunu bilerseniz, kullanırken daha bir rahat olursunuz.

### **Bu girişimin güzelliği sadece bir başlangıç olup, farklı alanlar yaratmasında.**

Kampanyamızı duyan farklı sektörlerde de örnek teşkil ediyoruz. Bizi bir inşaat firması aradı, biz de her yaptığımız ev için belli adet ağaç dikme kararı aldık, çok hoşumuza gitti dediler. Ben çok mutlu oldum. İnşaat sektörü de sorumluluğunun farkına vardı. Türkiye'de üretilen konut sayısını düşünün. Bunu yarın mobilya sektörünün, kağıt sektörünün, diğer endüstri dallarının izlediğini düşünün. Bunun bir topyekün seferberlik haline gelmesini düşünün.

### **Çevre Bakanı Osman Pepe de konunun takipçisi**

Avrupa'da bu yerleşmiş. Bir ev kurmak, bir işyeri kurmak için belli sayıda ağaç dikmeniz gerekiyor. Türkiye'de de böyle olmalı. Bu konuda Çevre Bakanımıza bir mektup yazdım. Düşüncemi ve hedeflerimizi anlattım. Ağaç dikmenin yasal düzenlemelerle zorunlu hale getirilmesi halinde olabilecek geri dönüşleri anlattım. Bakan çok ilgilendi ve konuyu bizzat kendisinin takip edeceğini söyledi. Hedeflediğimiz sonuç gerçekleşirse yeni bir toplum bilinci oluşturmak ve yeni nesilleri bu bilinçle yetiştirmek yolunda önemli bir adım atmış oluruz.

Sadece çocuklarımız için değil, sadece 30 yıl sonra denizler yükselecek diye değil. Şu anki

yaşamımız ve bugünümüz için de. Uçakla yolculuk ederken aşağı baktığımda hep kahverengi çorak araziler görüyorum. Çok üzücü. Daha fazla yeşil görmemiz lazım. Diğer sektörler de devreye girerse bunu sağlayabiliriz. Tabii ki küresel ısınmayı ve etkilerini geciktirmeyi düşünüyorum ama onun kadar önemli olan bugün de yeşilin içinde, kaliteli bir hayat yaşamak. Bize bu saatten sonra olmazmış gibi geliyor. Olur. Yeter ki niyet olsun. Biraz buna işaret etmek istiyoruz.

### **Olumlu tepkiler**

Kullandığım araç Daihatsu değil ama sizinle gurur duydum diye mail atıyorlar. Çocuklarımız için teşekkür ediyorum diyen de var, Daihatsu almayı düşünmüyorum ama tebrik ederim diyen de var. Biz bunu oturttuğumuzda 5 yıl sonra, inşallah diyeceğim ki, biz bu 5 sene Türkiye'ye 200 bin adet ağaç kazandırdık. Bunun sosyal gururunu yaşayacağız.

### **Daihatsu yüzünü geleceğe döndü**

Daihatsu, 100. yılında sloganını üretim felsefesinde oluşan değişikliklerden dolayı "Yarınlara için Gelişim" anlamına gelen "Innovation for Tomorrow" olarak değiştirdi. Yeni slogan, Daihatsu'nun sadece günümüzü değil, geleceği de düşünerek gelişimini sürdüreceğini belirtiyor. Bu da çevreye daha duyarlı ve saygılı otomobillerle, geleceğe yatırım yaparak, yarınların yaşanabilir bir dünyaya sahip olabilmesi anlamına geliyor. Karbon emisyon oranı en düşük aracı üreten Daihatsu geleceğin daha iyi olmasını sağlayabilecek yatırımlar yaparak, yarınların temellerini sağlamlaştırıyor.





30 küçük 4x4 geziye çıkmış, birini dere yutmuş kalmış 29 küçük 4x4...  
29 küçük 4x4 geziye çıkmış, biri çukura düşmüş kalmış 28 küçük 4x4...  
28 küçük 4x4...

ayşin uysal

fotoğraf: tardu tünger ve emre özer

Dedik ki, ne zamandır şöyle kulüpçe bir 4x4 piknik yapmıyoruz. Dediler, yapalım. Salı günü toplantısında konuşuldu, maillerde duyuruldu. Pazar saat 10 Kemberburgaz. Kemberburgaz'da toplanma yerine geldiğimizde 5-6 araç vardı kulüpten. Çayımızı içip çıkıncaya kadar 25 olmuştuk. Eh Salı Kulübe gelmeyip, hatta maillere bile bakmayıp yine de haftasonu ormana çıkan 5-6 araç daha bulamaz mıyız yolda? Bulduk tabii. Uzun bir 4x4 konvoy olduk.

Önce durduk bir düşündük, bu haftasonu ne yapsak. Şöyle konuşmalar geçti aramız-

da. "Şimdi önce yüzyıla gidip oradan çöpe sapalım, doğru VIP'e ulaşırız. Ya da kulenin oradan demirkazığa gider kuma çıkarız." "Yok yok biz iyisi mi iki betonun oradan sahile çıkalım." "Kutman'a ne dersiniz?" "Lopez'de artık inekler otluyor değil mi, orası olmaz?" "O zaman oduncunun oradan girelim, sonra kemerden doğru baraja geçer, vinç deresinden yukarı Camel'in girişine çıkarız." Sonunda baktık ki kaç kafa varsa o kadar ses çıkıyor, üstelik yabancı misafirlerimiz de şifreli sanıp, konuşmalardan huylanmış ters ters etraflarına bakınıyor, hadi dedik, bir yola çıkalım hele, nasılsa dalacak bir sapa yol buluruz.

**25 küçük 4x4 geziye çıkmış, biri kuma saplanmış kalmış 24 küçük 4x4...**

Bodrum'a gidenler için gece Bodrum Çarşı neyse, bizim için de haftasonları orman yolları o demek. Piyasa yeri. Uzun zamandır görmediğin yüzleri görme yeri. Bodrum'da farklı cafe ve barlarda rastladığın arkadaşların yanına uğraya uğraya dolaşırsın, ormanda da farklı mekanlarda off-road yapan ya da sucuklarını kızartan dostları selamlaya selamlaya ilerlemeye başladık. Tanıdıklar gruba katılıyordu bazen, ara ara tanımadık simaların da konvoyu sızmaya çalıştığını görüyorduk ama pek olumlu karşılamıyorduk. Bu özel bir geziydi çünkü.





### **20 küçük 4x4 geziye çıkmış, biri suya düşmüş kalmış 19 küçük 4x4**

Özel gezi Lafını açayım biraz. Orman kimsenin değil. Aksini konuşmak abes, 4x4 sahibi olan herkes doğada istediği gibi dolaşmakta serbest. Birbirinin huyunu suyunu hiç bilmeyen, öylesine bir araya gelmiş yabancı insanlar bir araya gelip gezerlerse öyle çok önemli sıkıntılar olmaz. Kimse kimsenin ne yaptığına pek karışmaz, aklını da herkesi aklıyla bir koymaz. Ama grup/ekip halinde hareket etmek ayrı bir alışkanlık. Ekiplerin yazılı/yazısız yerleşmiş kuralları vardır. Kuralları, alışkanlıkları hatta literatürü tanımayan biri ekibe dahil oldu mu düzen bozulur. Üstelik ekipten herkes

diğerlerinin limitlerini de az çok bilir. Kim çılgındır, en olmadık engele saldırır, kim sırf karşındakini dolduruşa getirmek için olanaksız bir yerden geçer gibi yapar, hepsi bilinir. Grubu tanımayan kişiler, bazı pilotların çok rahat aştıkları en zor engellere “ha demek geçilebiliyormuş buradan” deyip aynı fütursuz rahatlıkla dalarlarsa sonuç tehlikeli olabilir. Ekip üyelerinin rahatça aşabilecekleri bilindiği için “geç geç” diye işaret edilen bir engele; tecrübesiz bir 4x4 sürücüsü aracını kırmasına ya da hiç değilse saatlerini orada geçirmesine neden olabilecek hatalı bir hareketle dalabilir. O nedenle genel gezi başka bir şeydir, özel gezi özeldir.

### **15 küçük 4x4 geziye çıkmış, biri tepeye tırmanamamış kalmış 14 küçük 4x4**

Bizim özel gezimiz –basit ve kolay bir off-road parkuru- eğlenceli meydan okumalar ve kalacağına bilse bile çamurun zor yerinden geçmeler şeklinde renklenerek sahile kadar sürdü. Sahilde bir teneffüs verdik. İsteyen aracını kapıp bomboş kumsalda farklı geometrik şekiller denedi, isteyen vapurculuk oynadı 4x4’ü ile, isteyen bir duvara tırmanma denemeleri yaptı. Duvar da duvardı hani. Yürüyerek çıkamayacağın cinsten. Bir heves deneyenler oldu –ama bu tarz duvarlar öyle her 4x4’ümü aldım, geliyorum diyenlere göre değil- Bu ilk sınavda kulüpten olan olmayan





belli oldu zaten hemen. Kimi hiç denemedi, kimi de denedi ve çıktı.

10 küçük 4x4 geziye çıkmış, biri basamağa takılmış kalmış 9 küçük 4x4 Ama kulübün engeller karşısında tavrı çok netti. Engel ne olursa olsun, önce araçlar etrafından, sağından solundan dolaşarak bir kolaçan ediyorlardı. Özellikle duvar ya da basamak tarzı engellerde şöyle bir yarım daire şeklinde yaklaşıyor, derken bir araç öne çıkıp ileri atılıyor, engeli tırmanıyor, sonra tepeye varınca burnunu aşağıdakilere döndürüp duruyordu. İkinci bir araç denemek için öne çıkıyor, başarınca da ilk aracın yanında –nereye eller belinde diyeceğim tarzda- yerini alıyordu. Bu hem diğer tırmanacakları seyir için, hem de “bak, ben yaptım” demek için herhalde. Sonunda tüm araçlar tepede bulununca, burunlarını döndürüyor ve bir sonraki engeli gidiyorlardı. Zaten off-road’un büyük bir yüzdesi engel aşma keyfi, bir yüzdesi engel aşmaya çalışanları seyretme keyfi. Ve hatırı sayılır bir yüzdesi de engelde kalanları kurtarma keyfi.

### **8 küçük 4x4 geziye çıkmış, biri fırtınaya tutulmuş kalmış 7 küçük 4x4**

Öğle yemeği için tepelerde bir yerde durduk ve mangallarımızı yaktık. Sucuklar, çıtır ekmekler, biralar, kahve için termoslar çıktı ortaya. Kömürü olmayanlar hazır yanmış mangal sahiplerini sosis ve keklerle tavlama-ya çalıştılar. Sonunda herkes, civarda hevesle





dolaşan çoban köpekleri bile doydu. Arada çiseleyen sonra da fırtınaya dönüşen yağmur ise kimseyi rahatsız etmedi.

#### **5 küçük 4x4 geziye çıkmış, biri sucuk almaya gitmiş kalmış 4 küçük 4x4**

Fırtına dinince ve güneş batmak için hazırlıklarımızı yapmaya başlayınca dönüşe geçtik. Bu arada sayımız giderek azalmaya başlamıştı. Evden zar zor izin alanlar, izin almadan “gazete alıp geliyorum” diye kaçanlar, akşama işi, yemeği vesairesi olanlar ufak ufak gruba el sallayıp gitmişlerdi. Dönüşe geçerken o yol mu bu yol mu dedik, sonra fark ettik ki bir kısmı o yolu seçmiş bir kısmı berikini. Kalanlar kestirme yoldan – sık ormanın içinden- geçerek şehre çıkmaya karar verdik. Aslında daha kestirme bir yol da vardı, ama o yoldan gidersek akşama eve varmamız biraz pürüzlü olurdu. Bilirsiniz off-road'da en kısa yol, en kısa zamanda alınacak yol anlamına gelmez. Hatta genelde tam tersi olur.

#### **son kalan 4 4x4 bakmışlar başka kimse yok, tamam demişler, bu gezi bitti.**

Sonuçta Sarıyer trafiğine daldığımızda 4 araçtık. Hadi dedik güne tatlı başladık tatlı bitirelim. Ve doğru Zeynel'e atık kendimizi. Günümüzü dondurmaları tavuk göğsü ile tamamladık. Böylece bizi bekleyen asıl zorlu parkura –akşam İstanbul trafiğinde eve ulaşma parkuruna- hazırlanmak için güç toplamış olduk. Sonra da ayrı ayrı yönlere dağıldık. Son ufak 4x4 olarak evimize ulaştık.

# Kır minesi

yazı ve fotoğraf: ihsan kuşçu

**Macro fotoğrafın uç noktası bu çalışmamız.  
Sadece bir gün yaşayan ve çiçeklerinin boyu  
1-2 mm olan “Kır minesı”.**







**Kır Minesi bitkisi baharın öncüsü gibidir. İlk cemrenin düştüğü günlerde, daha hiçbir kır bitkisinin cesaret edemediğini yapar, topraktan yükselir (1-2cm) ve çiçek açar. Minnacık mavi çiçekleri çoğunlukla dikkat çekmez, daha iri ve daha geç açan türleri bilinir çoklukla.**



Gecelerin don-ayaz olduğu, gökyüzünde zaman zaman kar dolu bulutların dolaştığı günlerde, sert esen rüzgarda soğuktan titrer gibi titreşir mavi çiçekler.

Zarif, kırılgan, narin görüntüsünün altında her türlü zor şarta boyun eğmeden dayanan güçlü ve az rastlanır bir yapısı vardır, tıpkı bizim offroadcu kadınlarımız gibi.

Şifalı bitkiler kataloglarında bu bitki için; “Bedensel rahatlık sağlar, kas ağrılarına iyi gelir” diye yazıyor.

Ballı baba çiçeğini merak ettiyseniz, zamanı şaşırp tek başına çiçek açtığı için ve çok güzel olduğu için burada yer aldı.



#### **Bu Çekimin Hikayesi**

Literatür taraması yanında, bu fotoğrafların çekimi için, önce birkaç gün süren bir gözlem çalışması yapıldı. Bitkinin çekime en uygun olduğu saat seçildikten sonra, gün batımında çekime geçildi. Çekim yaklaşık 2 saat sürdü ve yaklaşık 175 kare fotoğraf çekildi. Yerden ancak 1-2 cm yükselen bitki için sehpa kullanılmadı, sadece bedensel destekle çekim gerçekleştirildi.

**Kullanılan ekipman:** Canon EOS 350D Fot. Mak., 100mm macro obj. + macro lens. Işık kaynağı olarak Canon speedlite 430 EX Flash ve sarı ışık veren güçlü bir el feneri.  
Çekim sonrası fotoğrafların ışığı ve kadrajı bilgisayar ortamında düzenlendi.

Bir sonraki özel fotoğraflarda görüşmek üzere...

# Rüzgar avcıları

alim yıldırım  
www.ikarus.com.tr

Hafta sonu Karadeniz sahil boyunca Karaburun, Ormanlı, Yalıköy sahillerinde gezerken gözünüze renkli uçurtmalar takılır. Özellikle Ormanlı Köyü sahilinde... Daha yakına gidince bunların uçurtma olamayacak kadar büyük ve hareketli olduğunu anlarsınız. Daha da yakınlarına giderseniz uçurtma zannettiğiniz şeylerin altında, evdeki koltuğunda yaslanmış gibi rahatça oturan asılı insanlar görürsünüz. Yamaç Paraşütçüleri...

Yamaç Paraşütü pilotları Ormanlı'yı 1998 yılında keşfetmiş. Ormanlı, "Yelken Uçuş" adı verilen uçuş tarzı için biçilmiş kaftan. Bu uçuş tarzı için uygun bölgeler dünyada hep popüler olmuş yerler. İstanbul'un hemen kıyısındaki bu bölgede ise Yamaç Paraşütçüleri kendilerince bir cennet bulmuş yaşıyorlar. Güzel bir deniz ve plaj, bakir doğa, arkada Durusu Gölü, mangal keyfi ve uçmak... Cennet gibi tanımlaması boşuna değil.



## İstanbul da tandem yamaç paraşütü

Yamaç Paraşütü sporu özellikle son yıllarda popülerliğini giderek arttırıyor. Türkiye’de yamaç paraşütü ile aktif olarak uğraşan ilk sporcular İstanbul’da ortaya çıkmış. Bu durum şaşırtıcı değil elbette. Ancak Yamaç Paraşütü uçuşu için uygun olan bölgeler, ilk yıllarda İstanbul’dan uzun yolculuklarla gidilen yerlerdi. Zamanla sporcu sayısının artması ile yeni bölgelerin keşifleri yaygınlaştı. Şimdi ise İstanbul şehir merkezine çok yakın denebilecek uzaklıkta, Çatalca’ya bağlı Ormanlı Köyü’nün Karadeniz sahilindeki yamaçları; İstanbul’lu Yamaç Paraşütü pilotlarının en popüler mekanı haline geldi. Özellikle yaz boyunca sık olarak esen poyraz rüzgarları Ormanlı’dan Yalıköy’e kadar yaklaşık 15 km’lik sahil şeridini pilotların zevkle uçtuğu popüler bir rota haline getirdi. Hafta içi rüzgarı takip eden, adeta rüzgar avcılığı yapan pilotlar kuzey rüzgarını gördüklerinde hafta sonu Ormanlı’da bir araya geliyorlar.

Kumsalın arkasında, denizi karşılayan ve kilometrelerce uzunlukta kum, yumuşak toprak ve yeşilliklerle kaplı, yüksekliği 30-100 metre arasında değişen yamaçlar yer alıyor. Uygun sertlikte esen rüzgarlar yamaca dik eserek sırt boyunca dinamik rüzgar kaldırıcıları oluşturuyor ve pilotlara saatlerce süren keyifli ve güvenli uçuşlar sunuyor.

Yamaç Paraşütü uçuşlarının bölgede başlaması ile sahil aynı zamanda popüler bir plaj haline geldi. Yaz aylarında hafta sonu plajda binlerce insan denize girip bir yandan da tepelerinde uçan rengarenk paraşütleri seyrediyorlar. Ayrıca Ormanlı Köyü muhtarı tarafından, cankurtaran ve acil durum teknesi gibi gerekli önlemleri alınmış bulunuyor.

İstanbul’lu yamaç paraşütü pilotları tarafından 1998 yılında keşfedilen Ormanlı uçuş bölgesi, bu tarihten itibaren popülerliğini her geçen gün daha da artırıyor.

Bu popülerliğin başlıca sebepleri arasında; Arazi yapısının kum, yumuşak toprak ve yeşillik olması nedeniyle son derece güvenli bir ortam sunması, Uçuşlar 30-150 metre gibi alçak irtifada yapıldığı için pilot veya yolcunun uçuşu en üst seviyede hissetmesi, Bölgenin İstanbul gibi dev bir metropole yakın olmasına rağmen bakir bir doğa atmosferine sahip olması, Başlangıç sonrası tüm seviyelerde pilotların keyif alacakları bir uçuş bölgesi olması, Ve oluşan dinamik rüzgar kaldırıcıları sayesinde, kalkış noktasının aynı zamanda gayet rahat bir iniş alanı olarak kullanılması, dolayısıyla yeni bir uçuş için yeniden transfer gerekmemesi sayılabilir.

Ormanlı Köyü bu sene motokros yarışmalarına da ev sahipliği yaptı. Bir yandan kum ve toprakta hız yapan motorlar öte yandan havadan onları seyreden paraşütçüler görülmeye değer bir manzara sergiliyorlar.





#### **Nasıl gidilir ?**

Taksim'den yaklaşık 100 km mesafede olan Ormanlı'ya 1,5 saatte varılabiliyor. Hafta sonları Ikarus Havacılık bölgeye servis aracı ile ulaşım sağlıyor. Kendi aracınızla gitmek isterseniz TEM yolundan Çatalca sapağından çıkarak Çatalca meydanına giriyorsunuz, buradan itibaren Kestanelik Köyü tabelalarını takip etmeniz gerekiyor. Kestanelik Köyüne ulaştıktan sonra da Ormanlı Köyü istikameti gayet kolay ve yakın.

#### **Ben nasıl uçarım ?**

Yıllardır bu bölgede Yamaç Paraşütü eğitimi veren Ikarus Yamaç Paraşütü Okulu, ziyaretçi sayısının da artması ile, artık Yamaç Paraşütü eğitimi almamış kişilerin de uçabilecekleri iki kişilik (tandem) Yamaç Paraşütü uçuşu hizmeti veriyor. Hiçbir eğitim ve özel bir şahsi malzemeye gerek olmadan kuşlar gibi süzülebilirsiniz. Artık hafta sonu veya hafta içi dileyen herkes Ormanlı'da Yamaç Paraşütü keyfini yaşayabilir. Hatta uçmanın büyüüne kapılırsanız Ikarus Havacılık eğitimlerine katılıp kendi kanatlarınızla yelken açabilirsiniz.



# hava ile ateşin dansı

ayşin uysal

Sultan







Buz rengi yıldızlar beyaz mat dağların üzerinde kıpırdanıyorlardı. Tırtıklı tepelerin üstü pırıltılı bir gece mavisine döndü sonra gece mavisinin içine altın bir ışığın gölgesi düştü. Ama daha güneşin doğmasına çok vardı.

Zaten önce balonlar doğacaktı.

Dolunay soluklaşıp havaya karışırken ilk balon doğdu. Parlak kırmızı yönlendirme alevleri o koca yarı saydam küreyi içinden aydınlatıyordu. Sonra iki balon daha yükseldi. Batı ufkunda birkaç tanesi daha güneşin doğuşunu havada karşılamak için yerçekimini yok sayıp yukarı doğru düştüler. Sonra onlarcası saydamlaşıp soluklaşan gökyüzüne doğru havalandı. Şimdi gökyüzünde yıldızdan çok balon vardı.

Balonlar Kapadokya'da güneşi selamlamak için yükseliyorlardı.

Balon dediğin ince bir bez parçası içine sıkışmış hava ile ateşin dansı. Sabahın karanlığında balonun altında yer alan sepete dolu olduğumuzda havaya yükselmek isteyen o dev yuvarlağı tutan sadece birkaç ipti. Yine de canlı ve kıpır kıpırdı balon. Bir an önce topraktan kurtulmaya hevesliydi. Oyuncuydu. İpler bırakıldığında pilotumuz Mike alevden direksiyonunun başına geçti. Çeşitli boy ve desenlerde alev demetleri ile idare ediyordu balonu. Dev alev demeti yükselme, köşelerdeki yönlendirici alev dilleri istediğin yönde ilerleme demektir. Alevden komutlarla yönlendirilen balonumuz hemen 1000 metre yüksekliğe çıktı.



Gökyüzü soğuktu. Güneş henüz doğmamıştı. Ne olursa olsun, balonun kontrol bölümündeki alev diliminin sıcaklığı, biraz sonra kırmızı soğuk bir top olarak göreceğimiz güneşten daha inanılır ve güvenilir somut bir ısı yayıyordu o an için.

Gün boyu Kapadokya'nın vadilerinde, dağlarında, kanyonlarında dolaşmışık bir gün önce. Şimdi bu yükseklikten hiç birini tanıyamıyordum. O sivri tepeler, dış

dış kayalıklar, delik deşik vadiler nereye kaybolmuştu? O yükseklikten her şey ufka kadar uzanan kahverengi – sarı düz bir zemin olarak görünüyordu. Güneşten önceki gölgesiz alacakaranlık, boyut duygusunu tamamen kaldırıyor, gerisinin haktan da mesafe geliyordu.

Sonra güneş doğdu. İlk biz gördük güneşi yer küre üzerinde yaşamayı alışkanlık haline getirmiş ölümlülerden. Havada iki kırmızı top karşılıklı salındık bir süre

ve beraberce yükseldik. Güneş ve balon. İkimiz de kırmızı ve sıcaktık. Sonra güneş bu aldatıcı yanılsamaya bir son verdi. Tüm görkemi ve sıcaklığı ile yükseldi ve bizi aştı.

Güneşle rekabet edecek halimiz yoktu tabii ki. Biz de boynumuzu büküp yeryüzüne yaklaştık. Yeryüzü desenleri yaklaştıkça anlam kazandı. Çizgiler yollara, dikdörtgenler tarlalara, yuvarlak formlar sivri tepelere dönüştü.



Hareket eden ufacık tefecik şekiller araçlar ve insanlar olarak ayırt edilmeye başlandı. Aşağıda bir yerlerde hayat başlamıştı. Ama biz bu hayatın çok dışındaydık. (Daha doğrusu çok üstündeydik). Bizi gündelik yaşam görüntülerinden soyutlayan en önemli şey aramızdaki mesafeden çok sessizlikti. Ses olmadan görüntüler sahip oldukları gerçeklik duygusundan tamamen arınıyordu. Ne kadar gerçek ve ne kadar hayatın kendisi ile alakalı olursa olsun. Sadece rüzgarın ve tıslayan alevin sesi olan bir boşluktaydık. Kimse konuşmuyordu balonda. Bir kısmı huşu duygusundan bir kısmı korkudan-

Sessizce günün ilk ışıkları ile parlayan Uçhisar'ın karşısına dikildik. Çevresinden dolanıp alçaldık. Aşıklar Vadisine inmeye başladık. Mike yolcuların çığıklarından

zevk alarak vadinin kayalık duvarlarına değinceye dek alçalmasını sürdürdü. Evet, toprağa yaklaşıncı balondaki yolcular seslerini de yeniden kazanmışlardı. Ağaçlara sürünerek tembel tembel ilerledik. Mike hareketsiz bekleyip, havadan birkaç elma toplamamıza da izin verdi. Kimsenin ulaşamayacağı en tepedeki elmaları eğilip topladık. Çocukça bir hırsızlama zevkiyle. Biri hop n'oluyor orada dese, uçup kaçmaya hazır şekilde.

Toprağa, toprakla ilişkin görüntülere yaklaşmak, değmek, havada süzülmenin gerçeküstü duygusunu bozdu anında. Yeryüzü bir anda biz hava yolcularını tekrar hakimiyeti altına aldı. Oraya aittik sonunda değil mi? Hepimiz yer yaratık-larıydık. Kanatlarımız sırtımızda değil zihnimizdeydi.





aysim altay  
aysim@aysimaltay.com  
fotoğraflar: coşkun teziç

Sizi bilmem ama ben ilk defa bir yere gittiğimde kendime çelişkiler yaşattım. Hem yollarda kaybolayım isterim, hem de elimde haritalar keşfe çıkayım. Hem bilinmeyi bulma heyecanını yaşayayım, hem de tuhaf bir tanıdıklık hissini.

İşte aynen yine böyle hissediyorum. Ama bu defa yeni gelinen bir şehrin yollarını adımlarken değil, bu sayfalarda yer alan yüzlere, yansıttıkları ifadeler bakarken. Her biri bir yaşam haritası adeta. O haritaların çizgileri arasında gözlerimizi dolandırırken çok aşına olan duygulara da rastlayacağız mutlaka,

çok yabancı olanlarına da... Kimbilir şu gözlerin kenarında yer alan çizgiler hangi kahkahadan kaldı. Dudakların kenarlarında yer alanlar hangi seslenişin eseri! Ya kaşlar arasındaki dik çizgiler!... Onlar hangi kızgınlığın ya da sertliğin izleridir sizce?

“Yaşam, silgi kullanmaksızın yazı yazma sanatı” imiş. Bu sanatı elimize bir kullanma kılavuzu vermeden icra etmemizi istiyorlar. Oysa ne güzel olurdu kullanma kılavuzumuzla birlikte doğsaydık!... Öyle mi gerçekten? Bence hayır. Yaşamı tüm sürprizleriyle birlikte yaşamak güzel. Yaşamın

tesadüf ambalajında bizlere sunduğu sürprizleri olmasaydı eğer alnımızdaki çizgilerin bir kısmı olmayacaktı. Hani şu şaşkınlıkla birlikte kalkan kaşların eseri olanlar.

Bir oyun oynasak sizlerle, hemen burada... “Tahmin Et Yaşamını!” desek adına. Ne dersiniz? Size şiirler versem ve sorsam “acaba hangisi bu şiirin anlattığı gibi yaşamıştır?” diye, bulabilir misiniz yanıtı? En azından bir deneyelim. Denemekten bir şey çıkmaz. Çıksa çıksa yaşam dağarcığımızı katacağımız bir anı daha çıkar

Pablo Neruda da benim düşünceme katılıyor.  
Bakın ne demiş şiirinde :

*Yavaş yavaş ölürlür  
Seyahat etmeyenler.  
Yavaş yavaş ölürlür  
Okumayanlar, müzik dinlemeyenler,  
Vicdanlarında hoşgörüyü barındıramayanlar.*

*Yavaş yavaş ölürlür  
Alışkanlıklarına esir olanlar,  
Her gün aynı yolları yürütenler,  
Ufuklarını genişletmeyen ve değiştirmeyenler,  
Elbiselerinin rengini değiştirme riskine bile girmeyenler,  
Bir yabancı ile konuşmayanlar.*

*Yavaş yavaş ölürlür  
Heyecanlardan kaçanlar,  
Tamir edilen kırık kalplerin gözlerindeki pırlıtyı görmek istemekten kaçınanlar.*

*Yavaş yavaş ölürlür  
Aşkta veya işte bedbaht olup yön değiştirmeyenler,  
Rüyalarını gerçekleştirmek için risk almayanlar,  
Hayatlarında bir kez dahi mantıklı tavsiyelerin dışına çıkmamış olanlar.*

Biliyorum, bu damardandı. Hani kimseye yakıştırmak istemeyeceğimiz cinsten. Yine de bu kişilerden birinin yaşamına bakıp da yazmış olsaydı bu şiiri Pablo Neruda, o hangisi olurdu?

# Yüzlerimizdeki Yaşam Haritalarımız...

Peki ya Yalçın Ergir'in "Basit Yaşamak" şiirindeki gibi yaşayan bu simalardan hangisi olabilir sizce?

### **BASİT YAŞAMAK**

Basit yaşayacaksın.

Mesela susayınca su içecek kadar basit.  
Dört çıkacak, ikiyi ikiyle çarptığında.

Tek düğmesi olacak elindeki cihazın;  
tek bir düğme, tek bir cümle gibi;  
sevince lafi dolandırmadan söylediğin  
"seni seviyorum" gibi.

Basit bir öpücük yetecek sana;  
basit sıcak bir öpücük  
ve o öpücükle dolacak tüm günlerin, tüm düşlerin.  
O öpücük için yapacaksın hayatının kavgasını,  
o öpücük için yiyeceksin hayatının dayağını.

Kabak çekirdeği verecek sana  
rakamların veremediği mutluluğu.

El yazısıyla yazılmış eğri büğrü bir mektup olacak  
en değerli kağıdın;  
hep yanında taşıdığın,  
atmaya kıyamadığın.

İki harekette giyiniverecek,  
iki harekette soyunuvereceksin.  
Kısacık olacak uyanman  
ve yola çıkman arasında geçen süre;  
kısacık olacak  
sıcacık kollara dolanman  
ve yolculuklara çıkman arasında geçen süre.

Kendin bile anlayabileceksin yazdıklarını;  
bakışların bile anlatabilecek kendini.

Beklentilerin de basit olacak.  
Kaf Dağı'nın önünde bekleyecek mutluluklar.  
Bir ıslıkta bulabileceksin en uzun dostluk romanını;  
ya da bir damla gözyaşı yaşatacak sana  
en ucuz aşk romanını.

Pankreasının sağlığına dua edeceksin kapatırken gözle-  
rini.  
Zafer işareti yapacaksın tuvaletten çıkarken.

Bir kaşarlı tost olacak aradığın  
nasıl oturacağını bilemediğin sofrada;  
parmakların olacak en kıymetli çatalın.  
Yine, aynı parmaklar çözecek en karmaşık denklemleri.  
İskender'in kılıcı duracak avukat rehberinin yanında.

Bir filarmoni orkestrası veremeyecek sana  
kontrplak bir gitarda, doğru basılmış bir  
"fa diyez" in mutluluğunu.

Makyajın ilk "a" sına kadar bilmen yetecek.  
Temizlik kokacak en pahalı parfümün

"Bilmiyorum" diyebileceksin bilmediğinde  
ve çok normal olacak onu da bilmeyişin.  
Tek dereden su getirmen yetecek,  
bir "istemiyorum" diyebilme.

Ne durduğu fark etmeyecek abanın altında.

Saatin, sadece saati gösterecek;  
Telefonunu sadece telefon etmek için kullanacaksın.  
Küçük bir not defteri olacak bilgini en hızlı sayan.

Basit yaşayacaksın, basit.  
Sanki yaşamın bir gün sona erecekmiş gibi

basit...



Sizce kim? Bence kim(ler)?

Doğru söyleyin bu Őirleri okurken resimdeki simalar mıydı aklınızdaki? Yoksa yoksa?... Kendi yaŐamlarınız mı çağırđtı zihninizde? Bizim yüzlerimizde beliren çizgiler nasıl oluyorlar, nasıl olacaklar seneler geçtikçe? Kaç tanesini biz gerçekten isteyerek yaratmış olacağız? Kaç tanesi zorunluluk adına? Kaç tanesi severken, gülerken, coŐkuyla yaŐarken, özgür ruhlarımızı beslerken konacak alınlarımıza, göz kenarlarımıza, dudaklarımızın çevresine? Ya kaç tanesi... Sormak bile istemiyorum bu kısmını. Sadece, "Yaşam muhasebesini yapmak için hiçbir zaman geç değil, yaşamak için hele hiç" diye düşündüğüm için kısa bir muhasebelik ara vermek istiyorum yazıma... Kısacık 1 ay kadar. Bir ay sonra yaŐımız kaç olursa olsun yapabileceklerimizi paylaşmak istiyorum çünkü sizlerle. Ne çok ve güzel Şey var Őu hayatta doyaya yapacak, yaŐayacak... Sevgiyle...



# Michelin'den iki yeni 4x4 lastiği

4x4 araçlar zorunluluktan dolayı ortaya çıktı. Ama insan ırkı zorunluluklarını keyfe çevirme konusunda yeteneğe sahip olduğunu sayısız örnekle ortaya koymuştu zaten. 4x4 araçlar da asıl amaçlarını –ağır arazi koşullarında savaş aracı olarak hizmet verme zorunluluklarını- çabucak arka plana attılar. İnsanlar önce bu işin hobi tarafını keşfetti, sonra da farklı konforunu ve güvenliğini. 4x4 araçlar böylece “yollara” çıktılar ve ağırlıklı olarak orada kaldılar.

Yeni tarz 4x4 araçların eski savaş makineleri ile hiçbir alakaları yoktu tabii ki. Gürültülü ve hantal off-road araçları, tırtılın kelebeğe dönüştüğü hızda; sessiz, hızlı, güvenli ve konforlu 4x4 yol araçlarına dönüştüler. Sport Utility Vehicle yani SUV'lara. 2001 yılında 5 milyon olan Avrupa 4x4 pazarı, 2005 yılında 7 milyona çıktı ve 2011 için öngörülen rakam 10 milyon. Bu sayının büyük bir yüzdesi de yüksek performanslı, yol 4x4'leri, yani crossover'lar. Crossover sınıfı şu an 4x4 araçların %25'ini oluşturuyor ve bu oranın giderek artması bekleniyor.

İnsanlar 4x4'lerden daha fazla konforlu, daha fazla hızlı, daha fazla güç istemeye başlayınca, tüm bu gücü yola bağlayan unsurlar, lastikler, giderek önem kazandı. Hem yol hem de yol dışı performansı ile tanıdığımız Michelin, işte bu gelişen yeni ihtiyaçlara uyum sağlamak için yeni bir set

performans SUV lastiği tasarladı. Michelin araştırmalarını sürdürürken “Research International” tarafından Almanya, Fransa ve İngiltere’de yapılan bir araştırmanın sonuçlarına göre hareket etti. 4x4 sahipleri, lastik konusunda sıkıntılarını ve beklentilerini dile getirmeleri istendiğinde, %40 gibi bir oranla sürüş konforu ve kısa ömürden şikayetçi oldular ve öncelikli kaygılarını da güvenlik olarak belirlediler. Michelin bu beklentileri karşılamak için %10 yoldışı / %90 yol kullanımı için üretilen Latitude Tour HP’yi ve yolda yüksek performans için Latitude Sport’u tasarladı.

İspanya, Almera’daki Michelin’e ait özel test pistlerinde farklı SUV’lerle, farklı zemin koşullarında karşılaştırmalı olarak denediğimiz bu lastikler, gerçekten de lastik teknolojisinde farklı bir noktaya geldiğini ortaya koydular. Porsche Cayenne’lerle kuru zeminde, BMW X5 ile ıslak zeminde ve Toyota Landcruiser ve Nisan Pathfinder’lar ile arazi koşullarında denediğimiz lastikler performans ve güvenlik konusunda bizden tam not aldılar.

**Michelin Latitude Sport** lastikleri Michelin’in performans/spor ağırlıklı lastiği Pilot Sport 2 ile aynı sırt yapısına ve hamur karışımına sahip. Ancak tamamen geliştirilmiş bir yapısı var. Bunun nedeni SUV araçların normal yol araçlarından daha ağır ve daha fazla yük kapasitelerine sahip olmaları. Ağırlık

arttıkça lastik sırtına uygulanan merkezkâç kuvveti arttığı için zamanla lastiğin deforme olması ve yola temas yüzeyinin azalması sonucu doğuyor. Michelin bu sorunu “omuzlara kadar inen 0 derece kuşak” ile çözmüş ve sırt deformasyonunu minimumda tutmuş. İkinci bir sorunu, merkezkâç kuvvetinin lastik sırtı üzerinde düzgün yayılmayıp, desenin kılcal blok ve kanallarına bağlı değişkenlik göstermesi sorununu da tamamen yeni bir teknoloji ile, “değişken aralıklı 0 derece kuşak” tasarımı ile çözmüş. Latitude Sport’un sırt deseni iki farklı bileşenden oluşuyor. Lastiğin omuz kısmını oluşturan birleşen daha iyi yol tutuş sağlarken, iki omzun arasında kalan orta kısmı oluşturan bileşen ise ıslak zeminde yol tutuşu daha da güçlendiriyor.



“Değişken aralıklı 0 derece kuşak” merkezkâç kuvvetini tüm lastik sırtı üzerinde düzgün şekilde yayıyor.



“Omuzlara kadar inen 0 derece kuşak” sırt deformasyonunu minimum düzeyde tutuyor.

Sonuçta ortaya sessiz, zemine adeta yapışan ve son derece güvenli bir yol tutuşu sağlayan bir lastik çıkmış. Şüphesiz, yaklaşık 2.5 km uzunluğundaki sürekli “S” ler ve sert virajlarla



dolu Michelin test pistindeki sürüşümüzde lastiklerin ömürleri konusunda bir saptama yapma şansımız olmadı. Fakat bu konuda da otomobil sanayi için sertifikasyon testleri yapan bağımsız TÜV SÜD Automotive tarafından yapılan test sonuçlarına itimat etmeye karar verdik.

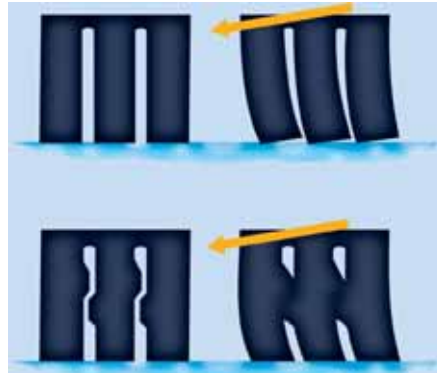
**Michelin Latitude Tour HP** ise özellikle uzun ömrü ile öne çıkan bir tasarım. TÜV SÜD Automotive tarafından yapılan testlerde Latitude Tour HP ile aynı üretim kalitesinde rakip lastik markaları bir arada denendi. Farklı SUV araçları kullanılarak yapılan testlerde, %33 ila %38 fazla ömür gözlemlendi.



Michelin Latitude Tour HP'nin esnek ama sağlam yapısı içerden gelen basıncı yüzey alanına eşit şekilde yayıyor.

Aynı kuruluş tarafından gerçekleştirilen testler lastiğin Michelin MXV4+’a kıyasla %5 daha sessiz ve %5 daha az titreşim yarattığı, ıslak zeminde yol tutuşunun da %5 daha iyi olduğu

sonucunu getirdi. Latitude lastiklerinin bir başka olumlu yanı rakip lastiklere göre %13 ila %38 daha az yuvarlanma direncine sahip olarak yakıt tüketimini ve dolayısı ile CO2 emisyonunu azaltması.



StabiliGrip teknolojisinde temas yüzeyini sağlam tutmak için kanallar birbirine kenetleniyor.

Michelin Latitude Tour HP bu farklılığını kullandığı teknolojiden alıyor. Michelin ilk kez, arazi koşulları için üretilmiş iş makinelerinde kullandığı karışımı bir 4x4 lastiği için kullanmış. Hamur karışımının yapısı, Latitude Tour HP'yi arazi şartlarının doğurduğu aşınmaya karşı son derece dayanıklı duruma getiriyor. Bu lastik %90 yol, %10 yoldışı kullanım için tasarlanmıştır. Bozuk ve kaygan yolda; ve hafif dereceli off-road sürüşünde lastiğin dayanıklılığını görme şansımız oldu. Dayanıklılık dışında Michelin iki baskın teknoloji ile lastiğin yolda daha sağlam tutunmasını sağlamış. Öncelikle kullanılan "StabiliGrip" teknolojisi, sessiz sürüş ve ıslak yolda kontrol avantajını getirmiş. Temas yüzeyinde kılcal kanal dağılımını arttıran Michelin bu şekilde, hem yol yapısına uyum sağlayarak sessizliği, hem de kılcal kanallar suyu yarıp geçirmenizi sağladığı için daha iyi tutunmayı sağlamış. "Esnek ama sağlam yapı" olarak tanıttığı yenilik de, sert dış yapının, temas alanını maksimuma çıkartmak için kolaylıkla değişebilen bir mimari ile birleştirmesi.

Daha fazla yoldışı hayalleri kuranlar merak etmesin. Latitude Cross tasarımı %65 yol ve %35 yoldışı kullanım seçeneği ile 2009 yılında sunulacak. Tamamen off-road lastiği isteyenler ise BF Goodrich All Terrain lastikleri ile yoldan çıkabilecekler.

## TÜV SÜD Automotive testleri

TÜV SÜD Automotive lastik testlerini dayanıklılık, yol tutuşu ve konfor, fren mesafesi, ses, ıslak zemin ve genel performans başlıklarında gerçekleştirdi. 10.000 km konvoy şartlarında yapılan testlerin adil olması için 7 tamamen eşit araç kullanıldı. Araçlardan ya da pilotlardan kaynaklanabilecek farklılıkların test sonuçlarını etkilememesi için de araçlardaki lastikler ve pilotlar periyodik olarak değiştirildi. Testte, Michelin HP lastikleri ile birlikte, Bridgestone Dlux H/T 689, Continental 4x4 Contact, Dunlop Grandtrek ST 20, Pireli Scorpion STR ve Goodyear Wrangler HP kullanıldı. 235/65/R17 ve 215/65/R16 ebatlarındaki seri üretim tüm lastikler Volkswagen Touareg 3.0 TDI V6 ve Nisan X-Trail’lerde test edildi. Yuvarlanma direncini ölçmek içinse kampana üzerinde ISO 18164 standart test protokolü uygulandı.

## Michelin Almeria Test Merkezi

Michelin lastiklerinin en zorlu koşullarda test edilmesi için hazırlanmış Almeria Test Merkezi kilometrelerce kare genişliğinde bir alanı kapsıyor. Farklı doğal engellerle kaplı arazide, dağların, tepelerin arasından test yapılan değişik parkurlar arasında ilerlenebiliyor. Yöreye özgü killi toprakla kaplı zeminde arazi taşıtları, iş makinelerin ve otomobiller için lastik testleri yapılıyor. Yeni tasarımlar

deneniyor ve karşılaştırılıyor. Aşınma testleri daire şeklinde farklı zemin yapılarındaki pistlerde otomatik olarak yönetilen araçlarda gerçekleştiriliyor. Sadece 4x4 araçlar ya da yol araçları değil, iş makineleri ve ağır vasıtalarda kullanılan lastiklerin de test edildiği alanda, belirli noktalar dışında fotoğraf çekmek kesinlikle yasak.

Merkez;

- Dünyada iş makinesi lastiklerine yönelik tek test merkezi.
- Testler için ayrılmış 4500 hektarlık arazi ve 100 km’lik test pisti mevcut.
- 600 tonluk damperlere kadar değişiklik gösteren çok çeşitli test aracı için tasarlanmış pistler var
- Yılda 3,000,000 km’lik test yapılıyor

Uçsuz bucaksız arazide, ıssız yollarda, aniden karşınıza çıkan dev kamyon konvoyları, ya da yan yana daire şeklindeki pistlerde sürücüsüz olarak saatlerce dönen hayalet sürücülü kamyonlar, dünyanın en büyük iş makinelerinin görüntüleri insanda farklı bir boyuttaymış hissini uyandırıyor. Özellikle Caterpillar’ın 6 ton ağırlığında lastikleri ile dünyanın en büyük iş makinesi yanında fotoğraf çektiğimiz zaman en büyük off-road aracı hangisi, sorusuna en sonunda cevap bulduğunuz hissediyorsunuz.



# Cenevre Otomobil Fuarı 2007



## DAIHATSU MINI MPV

Japon otomobil üreticisi Daihatsu, ilk kez bu yıl Cenevre Otomobil Fuarı'nda örtüsünü kaldırdığı D Compact Wagon için seri üretim kararı aldı. D Compact 4x4 konseptinden yola çıkarak geliştirilen Yeni Terios'u da tanıtan Daihatsu, bir yıl arayla bu kez konseptin wagon versiyonunu üretmeye başlayacak. Mini MPV sınıfında bir modelin eksikliğini hisseden Japon üretici yeni modeliyle giderek gelişen pazarda kendisine yer kapmayı hedefliyor. Nissan Note ve Renault Modus gibi güçlü rakiplerle mücadele etmeye hazırlanan yeni model gelecek yılın ilkbaharında yollar-daki yerini alacak.

Yeni model, Terios'ta da kullanılan 1.5 litrelik benzinli motor seçeneğiyle satışa sunulacak. Avrupa'da 24 bin YTL civarında bir fiyatla satışa sunulması beklenen Daihatsu'nun mini MPV modelinin dizel seçeneği ise bulunmayacak.



## VW TOUAREG

Volkswagen'in SUV segmentindeki temsilcisi Touareg, sahip olduğu teknoloji ve konfor ile sınıfının önemli modelleri arasında yer alıyor. Sade tasarımlı ve ehlileştirilmiş izlenimi veren rakiplerinin aksine, çok daha agresif ve sportif görünüyor. Geniş iç mekanında konfora ve güvenliğe yönelik bir çok özellik barındıran VW Touareg'de 2.5 litre 174 beygir, 3.0 litre 225 beygir ve 5.0 litre 313 beygir gücünde dizel motor seçeneklerinin yanı sıra 3.2 litre 220 beygir gücünde bir de benzinli motor seçeneği mevcut.



## MITSUBİŞİ OUTLANDER

Mitsubishi'nin 90 yıllık mühendislik uzmanlığının yanı sıra 70 yıllık 4x4 teknolojisi ve 45 yıllık motor sporları başarısı ile geliştirdiği Yeni Outlander; tasarımı, teknolojisi ve üstün özellikleriyle oldukça geniş bir segmentte yarışıyor.

Otantik arazi aracı rolünü Yeni Nesil Pajero'ya bırakan Yeni Outlander, farklı tip bir eğlence aracı. Yeni Outlander, alçaltılmış ağırlık merkezi, güçlü fren sistemi ve 4-çeker süspansiyonu sayesinde, aktif koruma ve sürüş keyfini bir araya getiriyor. Lancer Evolution IX modelinde test edilen teknolojinin bir parçası olarak kullanan alüminyum tavan, düşük bir ağırlık merkezi elde etmeye yardımcı oluyor.

Pajero Evo 2+2 konseptinden ilham alan Yeni Outlander'ın ön tasarımı, ışıldayan tekerlek kemerleri ve kaslı çamurluklarla birleşerek karakteri ve dinamik yeteneklerinden ödün vermeyen çizgiler sergiliyor. 2002 Cenevre Motor Fuarı'nda sergilenen Mitsubishi Pajero Evo 2+2'nin "çöl GT" modeline benzer biçimde, beyaz tavan ve beyaz vurgulara sahip mat metalik gri renkli Outlander V6-Concept'in dış görünüşü bu dinamik çizgilerin ileri bir göstergesi.



## KOLEOS CONCEPT RENAULT

2007 Cenevre Otomobil Fuarı'nda sergilenen Koleos Concept Renault'nun 2008 yılının ilk çeyreğinde piyasaya süreceği crossover modelin öncüsü. 4x4 özellikleriyle binek araçların dinamizmini birleştiren Crossover, Kore'de Renault Samsung Motors tasarım merkezi ile işbirliği içinde Renault Design tarafından tasarlandı.

Sağlamlık ve sportifliği zarafetle birleştiren tasarımı ile araç crossover dünyasına ait olduğunu hemen gözler önüne seriyor. Ayrıca, çok sayıda işlevselliği bünyesinde barındırıyor. Kabini çok sayıda eşya yerleştirme gözü ile monospace modellerin iç mekanını çağırıştırıyor. Otoyolda olduğu kadar, dar, virajlı ve bozuk kaplamalı yollarda da rahat bir sürüş sağlaması için Koleos Concept'te yeni 4x4 yürüyen aksam ile Renault-Nissan İttifakı çerçevesinde geliştirilen 2.0 dCi motor kullanıldı.



## VOLVO XC 90

Binek otomobil platformu kullanılarak üretilen XC90, Volvo'nun ilk SUV (Sport Utility Vehicle) aracı olma özelliğini taşıyor. Esnek oturma düzeni sayesinde, yolcu kapasitesi 7 kişiye kadar yükselebiliyor. Kısa bir süre önce yenilenerek daha taze bir yüze kavuşan XC90, yenilenen motor seçenekleri ile de dikkat çekiyor. Geniş iç mekanı rahat bir oturma alanı sunabilen XC90, üçü benzinli biri dizel olmak üzere toplam 4 farklı motor seçeneğine sahip. Benzinli motorlar 210, 238 ve 315 beygir güç üretirken dizel motor 185 beygir güce sahip.



### AUDI A5

2007 Cenevre Otomobil Fuarı'nda ziyaretçilerin ve basın mensuplarının karşısına çıkan Audi A5, Haziran ayından itibaren ilk müşterilerine teslim edilmeye başlanacak.

Audi ailesinin yeni tasarım şefi Walter da Silva tarafından "Audi A5 şimdiki kadar tasarladığım en güzel otomobil" olarak tanımlanmış. Yaklaşık 1 yıldır zorlu kış testlerinde ve normal yol testlerinde dünyanın çeşitli ülkelerinde kamufle edilmiş haliyle görüntülenen Audi A5, VW Grubu'nun yeni coupe tasarımında izleyeceği yolu da açık biçimde anlatıyor. Yeni Audi coupe, karakteristik yekpare Audi ızgarası, LED teknolojiye sahip farları ile Nuvolari konseptinden alınan arka ışık gurubu tasarımıyla ön plana çıkıyor. Yeni nesil A4 platformunda üretilen ilk model unvanını taşıyan A5, 4.63 metrelik uzunluğuyla dünya coupe segmentinde en üst sınıfa dahil oluyor. Otomobilin içinde 4 kişilik oturma düzeni var ve bagaj hacmi 455 litre ki bu sınıf otomobiller içinde oldukça önemli bir avantaj sağlıyor kendisine.

İlk etapta ikisi turbo dizel olmak üzere üç motor seçeneğiyle pazarlara sunulacak olan Audi A5'in şimdilik tek benzinli motor seçeneğini 3.2 litrelik FSI motor oluşturacak. Audi A5, Audi A8 ve A6 modellerinde kullanılan elektromekanik park freni, anahtarsız giriş sistemi, kameralı geri görüş sistemi, çok alanlı klima sistemi, DVD'li multimedya sistemi ve Bang&Olufsen müzik sistemi gibi donanımlara sahip.



### PORSCHE 911 GT3

480 HP'lik motora sahip yeni nesil 911 Turbo'yu Cenevre'de tanıtan Porsche, asıl sürprizini hem yarış pistlerinde hem de günlük yol kullanımlarında aynı dinamizmi sunan 911 GT3 modelini tanıtarak gerçekleştirdi. Son olarak Type 996 kasa 9111 modelinin GT3 versiyonunu 2003 Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtan Porsche, böylece aradan geçen 3 yıl sonra serinin yeni versiyonunu gün ışığına çıkarmış oldu.

380 HP güç üreten Type 996 kasa kodlu 911 GT3'ten farklı olarak yeni nesil 911 GT3, Type 997 kasa kodlu model ailesinin sportif ve dinamik tasarımıyla öne çıkıyor. Bir önceki model de 0.30 Cd olan rüzgâr direnç katsayısının 0.29 Cd'ye çekildiği yeni 911 GT3, bu aerodinamik pürüzsüzlüğünü mükemmel hava akışını sağlayan aracın ön bölümündeki modifikasyon ve aracın altındaki düz panellerle birlikte yeni tasarlanan arka kanadına borçlu. Bununla birlikte iç mekânda da mevcut 911 Carrera modellerine dayanan tasarım üstünde yapılan sportif değişiklikler dikkat çekiyor. Alkantara kaplamalara ek olarak zaten standart olarak sunulan spor koltuklar kabin içinde yarışçı sportif etkiye katkı sağlıyor. Ayrıca istek üzerine, karbon fiberden yapılan ve ağırlığı yarı yarıya azaltılmış sportif koltuklar, fabrika çıkışlı olarak 911 GT3 müşterilerinin beğenisine sunuluyor.



### SUZUKİ SX4

Suzuki SX4 Yeni Swift ve Grand Vitara modeli ile son günlerde atağa kalkan Suzuki, yepyeni bir modelini fuarda görücüye çıkardı. İtalyan tasarımcı Guigiaro tarafından tasarlanan Suzuki SX4, SUV ile otomobilin özelliklerini bir arada sunuyor. Markanın Macaristan'daki fabrikasında üretilen Suzuki SX4, Fiat ile ortaklaşa geliştirildi. Suzuki SX4'ün iki farklı seçeneği bulunuyor. Urban Line isimli versiyonda şehir içi düşünülerek tasarlanmış standart otomobil özellikleri bulunurken, Outdoor Line versiyonunda ise üç modu bulunan 4X4 sistemi görev yapıyor. Suzuki SX4'te 1.5 litre 99 beygir ve 1.6 litre 107 beygir benzinli, 1.9 litre 120 beygirlik dizel olmak üzere üç farklı motor seçeneği sunulacak.

Yılda 60 bin adet Suzuki SX4 üretecek olan Macaristan fabrikası bunların 40 binini Suzuki, 20 binineyse Fiat logosu monte ederek Avrupa pazarlarına sunacak. Hafif arazi koşullarında mücadele verecek olan Suzuki SX4'te Grand Vitara'daki kadar gelişkin bir dört tekerlekten çekiş sistemi bulunmayacak. Fakat çekiş sistemi kokpitteki butonlar yardımıyla kolaylıkla kontrol edilebilecek. Suzuki SX4 modelinde 1.5 litre 99 HP, 1.6 litre 107 HP benzinli ve 1.9 litre 120 HP dizel motor opsiyonları sunulacak. Cenevre Otomobil Fuarı'nda dünya prömiyeri gerçekleştirilecek olan Suzuki SX4'ün Avrupa'da satışına 2006 ilkbaharında başlanacak. Türkiye'ye ithalattıysa 2006 sonunu bulacak.



### HYUNDAI'den QARMAQ

Hyundai Motor Company, bu yıl 77'ncisi düzenlenen Cenevre Otomobil Fuarı'nda otomotiv sektöründe devrim yaratacak yepyeni bir konsept aracının tanıtımını gerçekleştirdi. QarmaQ ismini taşıyan ve GE Plastics firmasıyla birlikte geliştirilen konsept araç, çevrenin korunması ve yaya güvenliği konularına yepyeni bir bakış açısı getiriyor.

Hyundai'nin Gelişmiş Teknoloji Uygulama Aracı (ATDV – Advanced Technology Demonstration Vehicle) olarak adlandırılan QarmaQ, CUV (Crossover Utility Vehicle – Geçiş Segmenti Aracı) karoserine sahip araçlarla yayaların yaptığı kazalarda yaralanma riskini en aza indiren Elastic FrontTM isimli yepyeni bir teknolojiyle geliştirildi. Almanya-Rüsselsheim'da bulunan Hyundai Motor Avrupa Tasarım ve Teknik Merkezi'nde tasarımı çizilen ve GE Plastics ile birlikte projesi tamamlanan QarmaQ, 30'dan fazla yeni teknoloji unsuruna sahip. Bu teknolojilerin çoğunun 2008 ile 2014 yılları arasında çıkacak yeni Hyundai modellerinde kullanılması planlanıyor.

QarmaQ, CUV olarak adlandırılan seri üretim araçlar arasında en hafif, en sağlam ve en

ekonomik araç olarak öne çıkıyor. Ayrıca hem yapım hem de nihai kullanım sonrasında sökülme aşamasında sunduğu geri dönüşüme izin veren parçalarıyla en çevreci araç olarak dikkat çekiyor. Kısacası QarmaQ, geleceğin kişisel ulaşım yöntemleri arasında en geçerli ve gerçekçi seçenek olarak karşımıza çıkıyor.

Bilinen üretim yöntemlerinden farklı olarak daha karmaşık yapıya sahip üç boyutlu şekillere yer verilen QarmaQ, ayrıca tüm araçlarda kullanılan metal ve cama göre çok daha farklı yapıdaki parçalarıyla da dikkat çekiyor. QarmaQ'ın GE LexanTM maddesinden yapılan ön camı kapılara kadar devam ediyor ve "C" harfi şeklinde kapıların altına kadar uzanıyor. Bu da QarmaQ'a, bilinen araçlarla kıyaslandığında daha farklı bir görünüm kazandırıyor.

**mahallemizin**

# **tırmanma duvarı**

ihvan ve nermin kuşçu

Bir zamanlar gelincik tarlası olan bir alan üzerine önce beton siteler dikmişler, sonra belediye boş kalan ama artık gelincik yetişmeyen bir yerine bir açık hava spor kompleksi hayali kurmuş, bu hayalin içine bir de yapay tırmanma duvarı koymuş...

10 yıl önce biz iki genç sevgiliyken buralar gelincik tarlasıydı. Bisikletlerimize atlar gelincikler arasında pedal basardık.

Önce gelincikleri biçtiler, sonra yerine beton siteler, sitelerin aralarına çok güzel yeşil alanlar yerleştirdiler. Buralarda artık hiç gelincik yetişmiyor ama biz hala genciz ve bisikletlerimiz duruyor.

Bu duygularla eskiden gelincik tarlası olan yerlerden geçerken daha önce dikkatimi çekmeyen yeni bir yapı gördüm. Oraya spor ağırlıklı bir tesis kurulduğunu biliyorum ama bu yeni yapı da neyin nesî. Uzatmayalım, arabadan inip yakından baktım. Yanılmamıştım, bu bir yapay tırmanma duvarıydı ve sadece tutamakların montajı kalmıştı tamamlanmayan.

Hemen o hafta sonu bölge keşfine gittik ailece, iplerimiz, keklerimiz. Her yanımız ağrıdı ama müthiş keyifli bir gün geçirdik.

Devamındaki hafta içi kısa bir araştırma yaptım. Türkiye’de kurulu bulunan üniversitelerin birkaçında dağcılık kulübü bünyesinde tırmanma duvarı var, ayrıca outdoor spor firmalarından birkaçı da kendi yapay tırmanma duvarını kurmuş durumda. Bunun dışında karşımda duran duvar (biraz uzakta ama evden de görebiliyorum) bir ilk sanırım.

Sorularımı hazırlayıp Etimesgut Belediyesi Park ve Bahçeler Müdürlüğü’nü aradım. Aslında amacım yetkili birilerinden telefonla bilgi alıp yazımı hazırlamaktı ama sohbet uzayınca inşaat alanında buluşmaya karar verdik. Biraz erken orada olup biraz fotoğraf çekmeye karar verdim. Bizim gelincik tarlası bir spor kompleksi olmak üzereydi. Halı sahadan kayak pistine kadar akla gelen, gelmeyen türden spor alanı konulmuştu. Belediyeler adına yapılan kalitesi belli işlere alışık olan ben, yapılan işteki kaliteye şaşırmadım desem yalan olur. Belli alanlar daha şimdiden çekim alanı olmuş görünüyordu. Raketini topunu alıp gelmiş birisi yarı molozlu duvar tenisi alanının temiz kısmında çalışıyor, iki genç anne bebeklerini arabalarına koymuş, koyu bir sohbet eşliğinde yürüyüş yolunda turluyor. Liseli gençler kondisyon aletlerinin olduğu yerde aletler hakkında oldukça gürültülü bir tartışma yapıyor (ah bir de sigara içmeseler).

Derken Park ve Bahçeler Müdürü Bahadır Kasım ve ekibi ile buluşuyoruz. Soru cevaptan çok sohbet ediyoruz. En çok merak ettiğim şey, tırmanma duvarı nereden akıllarına geldiği. Kafamın bir tarafı bunun bilinçli bir seçim olmadığını söylüyor. Öyle ya bu yaşma kadar biriktirdiğim ön yargılar boşuna değil. Ya da ne bileyim belediyede bir doğa sporcusu filan da çalışmaz. Yirmi yıllık memur olan ben bunları düşünüyorum. Halbuki cevabı, karşımda duran genç ekibin gözlerinde; meraklı, atılgan “Birisî fikri attı, araştırdık olabilir dedik, uyguladık.” Anlaşıldı,

“off-road yaparken bildik asfalt kurallarının çoğu geçerli değildir ve artık gelişim ve de değişim çağıdır”.

Öğrenmek istediğim bir konu da (artık kendimi biraz topladım) tırmanma duvarından nasıl yararlanacağız, tabii ki meraklı olup dağcılık/tırmanma sporu yapmayanlar için. Cevabı Bahadır beyden geliyor. “Burada çalışan ve eğitim veren profesyonel birileri olsun, işin başına onlar geçsin istiyoruz”. Belirlenen ya da aday olan birileri var mı? Yokmuş, ancak ilgilenen birileri varmış.

Yaptığım araştırmada yapay tırmanma duvarı tanıtımlarında yükseklik, yüzey alanı vurgulanmıştı. Bu önemli bir özellik olmalı diye hemen bunu sordum, “Yükseklik 7 metre, genişlik 40 metre ve toplam alan 200 metre-kare” cevabını aldım.

Belediye mahallemize nikah sarayından spor kompleksine kadar birçok şey kazandırdı ama hala boş alan çok. Madem çıtayı bu kadar yükselttiniz, “Bu kalitede başka planlarınız var mı?” sorusunun tam zamanıdır. Bilmeden hassas bir noktaya dokunmuşum, cevap yine Bahadır müdürden “Biz ilçe belediyesi olduğumuz için, mülkiyet karmaşası, yasal sınırlamalar hareket alanımız çok daraltıyor. Yatırım yapabilecek haldeyken yapamıyoruz”.

Öyle şeyler anlattı ki benim önyargılarım çok masum kaldı birden. O zaman başka bir şey sorayım; Planlar? “Biz hep düşünen bir ekibiz ama şu anda 6-7 proje eşzamanlı yürüyor, onlara yoğunlaşmamız lazım. Yine de, değişik ne yapabiliriz, öneriye açığız”. Hemen atlıyorum, bir grup üniversiteli gencin oluşturduğu, uzaktan komandalı F1 Kulübü varmış, parklardan birine böyle bir pist kurabilirsiniz. Fikrim hoşla gitti gibi ancak öncelikle nasıl yapılacağına araştırılması gerekirmiş. Bu konuda da ilginç fikirlerim var ama size anlatmadan önce bu ekiple bir konuşmam gerek.

Artık bitirmek gerekir ama son olarak bu alanın nasıl işletileceğini, özellikle de bakım, onarım sorunlarını nasıl çözeceklerini öğrenmem gerek. “Belediye olarak öncelikle halı saha ve kafeteryanın işletmesini, işletmeciyi vermeyi planlıyoruz. Onun dışında koruyucu/kollayıcı tedbirleri almakla yükümlüüz”. Aslında en önemli sorumluluk biz burada yaşayanlarda diye düşünüyorum. Özellikle kondisyon aletlerine, bu sayede evden çıkıp açık havada spor yapabilen teyzelerin, amcaların nasıl koruyucu yaklaştıklarını görünce, bundan pek kaygılanmamak gerek diyorum.

Belediye Park ve Bahçeler ekibine ve yapımcı firma ekibine bir anı fotoğrafı çektikten sonra “Görüşmek üzere” diye veda ediyorum.

Ne güzel, artık bir tırmanma duvarımız var ve yakın zamanda eğiticilerimiz de olacak. Biz de ailece her fırsatta burada olacağız.

Sizleri de bekleriz, görüşmek üzere...



# Araç Finansman Sistemleri



uğur erten

Temel amacı mal ve hizmetin satın alınması sırasında kredi kullanılmak suretiyle tüketiciyi, fiyat ve faiz dalgalanmalarından korumak ve tüketicilerin nakit akışlarına uygun ödeme planları oluşturmak olan Tüketici Finansman şirketleri 27 Haziran 1994 tarihinde, Ödünç Para Verme İşleri hakkındaki KHK'de değişiklik yapan 545 sayılı KHK ile Türkiye'de yaşama geçmiştir.

Araç satın alırken finansal hizmetin de aynı noktadan verilmesi çoğu müşteriye cazip gelmektedir. Bu noktadan hareketle otomotiv firmaları tüketicilere yönelik kişiye özel finansman şekilleri belirlemektedirler. Araç kredisine başvuru için gerekli evraklar Firmalar ve Şahıslar olmak üzere iki ayrı çeşittir. Burada aklımıza şu soru gelebilir acaba leasing sisteminde istenen belgelerde fark var mı? Hayır, kesinlikle fark bulunmamaktadır.

Hemen her otomobil firması, alacağınız kredinin, geri ödeme planını da kendinize göre ayarlayabilme imkânı sunmaktadır. Ödeme tutarları ve tarihlerini sizin belirleyeceğiniz bu yöntemler ile istediğiniz otomobile ulaşmak sorunsuz hale gelmektedir. Bu sayımızda sizlere araç finansman sistemleri hakkında kısa bilgiler vermeyi amaçladık. Şimdi gelin otomotiv firmalarının finansman sistemlerini kısa kısa ele alalım.

## DaimlerChrysler Services Finansman Türk A.Ş. - Chrysler & Jeep Finans

Chrysler sizlere 3 ana kredi kullanma ve geri ödeme planı sunuyor. Birinci yöntem standart ödeme planı adı altında sabit ve düzenli gelir gruplarına hitap ediyor. Seçilen vade süresince aylık sabit geri ödemeler yaparak aracınıza sahip olabilirsiniz. İkinci yöntem +3 finansman ödeme planı adıyla aylık düşük ödemeler yapılabilir ve vade sonunda toplu bir ödeme ile kredinizi kapatabilir veya son ödeme tutarınızı standart ödeme planı ile yeniden kredilendirebilirsiniz. Üçüncü yöntemde ise

ara ödemeli finansman modeli adıyla anılmakta ve müşterinin gelirinin belirli dönemlerde artış göstermesi ana felsefesi üzerine geliştirilmiş bir modeldir, dilediğiniz aylarda sabit geri ödeme yaparsınız, gelirinizin arttığı aylarda ise yüksek geri ödeme yaparak kendi finansman modelinizi oluşturabilirsiniz. Ayrıca hiçbir durumda kredi kullanımı sonrasında faiz oranlarında bir değişiklik söz konusu olamaz.

## Volkswagen Doğuş Tüketici Finansmanı A.Ş. - Vdf Volkswagen Finans

VDF, Volkswagen Financial Services AG'nin %51 ve Doğuş Grubu'nun %49 ortaklığında, Volkswagen Grubu'na bağlı Volkswagen, Audi, Seat, Skoda, Porsche, Bentley, Scania; ayrıca Hyundai, Citroën, Kia, MG, Rover, Jaguar, Suzuki, Mazda, Subaru ve Harley Davidson, Derbi, Gilera, Moto Guzzi, Piaggio ve Vespa ile marka ayrımı gözetmeksizin DOD aracılığı ile 2. el araç müşterilerinin bütçe ve ödeme şartlarına uygun olarak her türlü mal ve hizmet alımını kredilendirmek üzere kurulmuş bir tüketici finansman şirketi. VDF ürünlerini kısaca tanıyalım.

\*Kombo plan: KomboPlan'da araç ile uzun vadeli kasko poliçesi aynı kredi planında buluyor. İkisi de uygun faiz oranlarıyla, tek bir ödeme planında, daha rahat ödeme olanaklarıyla tüketicilere sunulmakta. Hem kredi, hem kasko işlemlerini, tek noktadan kolaylıkla ve aynı anda yapabileme imkânı sunan bu sistem ile kaskonuzu da kredilendirmiş olursunuz.

\*Klasik kredi: Klasik Kredi'de birçok ödeme alternatifi bulunmaktadır, kısaca özetlersek "Eşit ödeme planı", "Kademeli artan ödeme planı", "Ara ödemeli ödeme planı", "Balon ödeme planı", "Değişken Taksit Tutarlı Ödeme Planı".

\*Auto Credit: Bir diğer VDF ürünü olan Auto Credit ile aracınızın Geri-Alım-Garantis'i'ne sahip olduğunuz için, kullandığınız Volkswagen'i yetkili satıcınıza geri verebilirsiniz. Yetkili satıcınıza, son taksitinizi VDF'ye ödeyecek ve

size dilediğiniz üst model bir Volkswagen verecektir. Son taksidde geldiğinizde dilerseviz sözleşmede belirlenmiş faiz üzerinden uygun vadede klasik kredi ile kredilendirebilirsiniz.

\*Servis Kredisi: Volkswagen marka aracınızın bakım ve/veya onarımları için yapmış olduğunuz harcamaları, artık peşin veya kredi kartıyla tek taksitte değil, "vdf Servis Kredisi" kullanarak uzun vadelerde, size özel şartlarla ödeyebilme imkânına sahip olacaksınız.

## Nissan N-Destek

\*Aylık eşit ödeme: Her ay aynı tutara haiz taksitlerden oluşan ödeme planı seçeneğidir.

\*Artan ödeme: Kademeli artan tutarlarda taksitlerden oluşan geri ödeme seçeneğidir.

\*Ara ödeme: Seçtiğiniz dönemlerde, aylık eşit veya artan taksitlerinize ek olarak, önceden belirlediğiniz sabit tutarlarda ara ödemeler yapmanıza olanak sağlayan ödeme planı seçeneğidir.

\*Esnek ödeme: Koç finans'ın belirlemiş olduğu kriterlere göre; belirli dönemlerde farklı meblağlarda taksitlerden oluşan ödeme planı seçeneğidir.

## Anadolu Cetelem Tüketici Finansman A.Ş.

Sektörün ilklerinden olan Anadolu Cetelem Tüketici Finansman A.Ş. 1995 yılında kurulmuş. Bünyesinde %50-%50 oranında yerli ve yabancı ortak bulunduran Anadolu Cetelem'in yerli ortakları, Türkiye'de her zaman ilkleri sunan, Efes Pilsen, Coca-cola, Isuzu, Lada, Kia, Faber Castell gibi tanınmış markaları bünyesinde bulunduran Anadolu Grubu; yabancı ortaklar ise, tüketici finansmanında Avrupa'da lider Fransız Cetelem ve İtalyan Findomestic'dir. Türkiye çapında 13 şube, 3 home office ve 18 bölge sorumlusuyla hizmet veren Anadolu Cetelem, 1999 yılında dayanıklı tüketim mallarında sektörde ilk defa kefihsiz kredi vermenin yanı sıra otomobil kredilerinde kefihsiz ve kefihsiz-rehinsiz kredi olanaklarını sağlamış.

### **Koçfinans Tüketici Finansmanı ve Kart Hizmetleri A.Ş.**

1995 yılında faaliyetine başlayan Koçfinans - Koç Tüketici Finansmanı A.Ş. - Türkiye'nin ekonomik koşullarını ve Koç Topluluğu'nun kendine özgü yapısını, organizasyonunu göz önünde bulundurarak, ürettiği projelerle yepyeni bir kredilendirme sisteminin de öncüsü olmuş. Koçfinans, tüketicilerine 5 çeşit otomotiv kredisi ödeme planı seçeneği sunuyor. Koçfinans kredisinde araç bedelinin %70'ine kadar kefilsiz kredi kullanabilme olanağına sahiptir.

\* Aylık Eşit Ödeme: Her ay aynı tutara haiz taksitlerden oluşan ödeme planı seçeneği.

\* Artan Ödeme: Kademeli artan tutarlarda taksitlerden oluşan geri ödeme seçeneği.

\* Ara Ödeme: Seçeceğiniz dönemlerde, aylık eşit veya artan taksitlerinize ek olarak, önceden belirlediğiniz sabit tutarlarda ara ödemeler yapmanıza olanak sağlayan ödeme planı seçeneği.

\* Esnek Ödeme: Koçfinans'ın belirlemiş olduğu kriterlere göre; belirli dönemlerde farklı meblağlarda taksitlerden oluşan ödeme planı seçeneği.

### **Koç Fiat Kredi Tüketici Finansmanı A.Ş.**

Koç Fiat Kredi Tüketici Finansmanı A.Ş., Koç ve Fiat Topluluklarının ortak girişimi olarak (%50 - % 50) 6 Mart 2000 tarihinde kurulmuş

ve daha sonra tüm hisseleri 25 Ağustos 2003 tarihinde Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş. tarafından satın alınmış. Distribütöre bağlı (captive) tüketici finansmanı şirketi. Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.'nin doğrudan satışları da dahil olmak üzere, Türkiye'de Fiat Auto lisansı altında üretilen ve/veya Türkiye'ye ithal edilen tüm Tofaş ve Fiat Auto araçlarının ve kullanılmış araçların kredilendirilmesi hizmetini sunmakta. Koç Fiat Kredi kurulduğundan bu yana Fiat ve Alfaromeo bayilerinin satış noktasından Tofaş ürünü almak isteyen müşterilerine, daha kolay, daha hızlı, daha esnek kredi koşullarıyla finansman sağlamaktadır.

Eşit ödemeli, ara ödemeli, artan ödemeli alternatiflerinden kendinize en uygun olanı seçebilirsiniz. Talep edilen kredi tutarının araç bedelinin % 60'ına kadar olması halinde araç rehini ve kasko ile kefilsiz. Talep edilen kredi tutarının araç bedelinin % 60'ının üzerinde olması halinde araç rehini, kasko ve 1 kefil, veya banka teminat mektubu ile rehinsiz, kefilsiz kredi kullanabilirsiniz.

Tüketici finansman şirketleri mevduat toplama yetkisine sahip olmadığından fonlama imkanları banka limitleri ve kağıt ihracı ile sınırlıdır. Ciddi alacak portföylerine sahip olunmasına rağmen devletin vergi kana-

lıyla borçlanma piyasasında dışlama etkisi (crowding out) yaratması VDMK ihracını olumsuz etkilemektedir. SPK getirdiği düzenlemelerle bankalarla tüketici finansman şirketleri arasında VDMK ihracındaki farkı sadece satış sözleşmesinde alınacak BSMV ile sınırlı tutulmasına rağmen, devletin talep ettiği damga vergisi ve stopaj bu tip bir ihracı imkansız kılmaktadır

Tüketici finansman şirketlerinin halen aktif üyelerini kısaca tanıtmaya çalıştık, bu şirketlerin dışında bankalarımız da araç kredisi alanında oldukça önemli yere sahiptirler. Köşemizde ilerleyen sayılarımızda bunlarla ilgili detaylı çalışmalar ve açıklamaları örnek kredi hesaplamaları ile birlikte sunacağım.

### **Firmalar için gerekli evraklar**

- İmza Sirküleri
- Vergi levhası fotokopisi
- Ticaret Sicil Gazetesi
- Ana Ortakların nüfus cüzdanı / Ehliyet fotokopileri
- Ana Ortakların ikametgâh belgeleri / son aya ait fatura
- Son 2 yılın bilânçoları/kar-zarar tabloları
- Son Genel Mizan

### **Bireysel başvurularınız için gerekli evraklar**

- Nüfus Cüzdanı / Ehliyet fotokopisi
- İkametgâh Belgesi / son aya ait fatura
- Maaş bordrosu • İmza Beyannamesi



# Motosiklet firmaları Motoshow 2007'de buluştu



Ares Fuarçılık tarafından düzenlenen ve Motosiklet Endüstrisi Derneği MOTED'in desteklediği Motoshow 2007'nin basın açılışı, önde gelen firmaların özel şovlarıyla yapıldı. İstanbul Dünya Ticaret Merkezi Yeni Fuar Kompleksi'nde, 29 Mart-1 Nisan 2006 tarihleri arasında motosiklet tutkunlarının gezebileceği fuara yüzün üzerinde firma katıldı.

Sektördeki en son yeniliklerin sergilendiği fuarda, Honda, Suzuki, Yamaha, Kawasaki, BMW, Harley Davidson, KTM, Ducatti, Triumph, Vespa gibi dünya devleri yeni modellerini görücüye çıkarırken; Beldeyama, Kanuni, Mondial, Asya, Ramzey gibi yerli markalar da yerlerini aldılar. Oldukça geniş bir alana yayılan fuar alanında, sadece motosikletler değil kasklar ve siperlikler, sürücü giysileri, mont, tulum, eldiven, bot, çizme, gözlük, modifiye ve performans kitleri, özel yağlar ve katkı maddeleri de yer aldı.

Honda, GL 1800 Gold Wing ABS üzerinde bulunan hava yastığını patlatarak, Türkiye'de ilk kez hava yastıklı bir motosikletin, hava yastığının nasıl çalıştığını MotoShow 2007 izleyenleriyle paylaştı. Fuarda uzun zamandır beklenen CB 600F Hornet meraklılarının beğenisine sunulurken, CBR600RR yenilenen şasisi, hafifleyen görünümü ile ziyaretçilerin ilgi odağı oldu.

Motosiklet diyince akla ilk gelen markalardan olan Suzuki de, 20 yıldır yapılan yarışlardan edinilen tecrübeleriyle yenilediği motoru GSX R 1000, ürettiği yeni motorlardan B-King ve Moto GP pistlerinin yarış motosikleti Rizla'yla Motoshow'da boy gösterdi. Suzuki standında ayrıca, Supersport kategorisinde GSX 1300 R, GSX R 1000 ve GSX R 600; Street kategorisinde GSR 600 ve DR Z 400 SM; Curusier kategorisinde VZR 1800, VL 800, VZ 800 VE VL 250; Dual Purpose kategorisinde DL 650 A, DL 1000; Scooter kategorisinde AN 125

HK, AN 400 ve AN 650 A modelleri de motor severlerin beğenisine sunuldu.

Sektörün önde gelen markalarında BMW Motosiklet'in distribütörü Borusan Otomotiv, fuarda yepyeni bir segment olan G 650 X serisini ve merakla beklenen Roadster modeli R 1200 R'ı motosiklet severlerin beğenisine sundu. G serisinin de katılımıyla, tarihinin en geniş ürün gamına sahip olan BMW Motosiklet, sektörde trend yaratacak güvenlik teknolojilerini ve kalite standartlarını da beraberinde getiriyor.

Fuarın en ilgi gören şovu Piaggio standındaydı. Piaggio, 3 tekerlekli yepyeni scooter'ı MP3 250'yi, ünlü şovmen Cem Yılmaz'ın katılımıyla tanıttı. Fuarda ilgi gören bir diğer stand da Kawasaki oldu. Mühendislerinin tüm zamanların en iyi süper-spor Ninja'sı diye tanımladığı ZX-6R, yenilenen görünümüyle pistlerin tozunu atacak gibi...



# 4x4 Freeliflife ile gelene bedava MotoGP bileti

MotoGP heyecanı, 22 Nisan 2007'de Türkiye'ye gelecek. Motosiklet sporları ile ilgilenenler, Marco Melandri, Nicky Hayden ve Valentino Rossi arasındaki nefes kesen mücadeleyi izleme şansına sahip olacaklar. Son iki yıldır Şampiyonluk kürsüsüne çıkan Marco Melandri birinci olacak mı? İki yıldır İstanbul Park'da

üçüncü olan Nicky Hayden bu kez şeytanın bacağı kırabilecek mi? Yedi kez Dünya Şampiyonluğu olan ama İstanbul Park Pistini sevmediğini beyan eden Valentino Rossi, buna rağmen bir sürpriz yapacak mı? Bambaşka bir pilot aradan sıyrılıp şampiyonluk kürsüsüne çıkabilecek mi? Hep beraber izleyeceğiz.



| 2007 GRAND PRIX OF TURKEY Programı |        |                                |
|------------------------------------|--------|--------------------------------|
| <b>20 Nisan 2007 Cuma</b>          |        |                                |
| 09:00 – 09:45                      | 125cc  | Serbest Antreman 1             |
| 10:05 – 11:05                      | MotoGP | Serbest Antreman 1             |
| 11:25 – 12:25                      | 250cc  | Serbest Antreman 1             |
| 13:15 – 13:45                      | 125cc  | Sıralama Turları 1             |
| 14:00 – 15:00                      | MotoGP | Serbest Antreman 2             |
| 15:15 – 16:00                      | 250cc  | Sıralama Turları 1             |
| <b>21 Nisan 2007 Cumartesi</b>     |        |                                |
| 09:00 – 09:45                      | 125cc  | Serbest Antreman 2             |
| 10:00 – 11:00                      | MotoGP | Serbest Antreman 3             |
| 11:15 – 12:15                      | 250cc  | Serbest Antreman 2             |
| 12:20 – 12:55                      |        | VIP Village Pit alanı yürüyüşü |
| 13:15 – 13:45                      | 125cc  | Sıralama Turları 2             |
| 14:00 – 15:00                      | MotoGP | Sıralama Turları               |
| 15:15 – 16:00                      | 250cc  | Sıralama Turları 2             |
| <b>22 Nisan 2007 Pazar</b>         |        |                                |
| 08:45 – 09:05                      | 125cc  | Isınma turları                 |
| 09:15 – 09:35                      | 250cc  | Isınma turları                 |
| 09:45 – 10:05                      | MotoGP | Isınma turları                 |
| 10:10 – 10:35                      |        | VIP Village Pit alanı yürüyüşü |
| 11:00                              |        | 125cc                          |
| 12:15                              |        | 250cc                          |
| 14:00                              |        | MotoGP                         |



**MotoGP İstanbul Park**  
**22 Nisan 2007**



**MotoGP Kombine Bileti**  
**2 No'lu Tribün**

Bu kez 4x4 Freeliflife'in okurlarına bir de sürprizi var. İstanbul Park'ta düzenlenecek olan MotoGP Yarışı'nı izlemek isteyen okuyucularımız, dergimiz içinde verilen bu kupon ile 2 adet bedava MotoGP kombine bileti almaya hak kazanacaklar. Dergi ile gelen motorsporları tutkunları, İstanbul Park girişindeki TMF yetkilisine kuponlarını verdiklerinde ücretsiz kombine biletlerini alabilecekler.

# Alerji

ihsan kuşçu

Geçen sayımızda bu yıl kışı pas geçtiğimizden şikayet etmiştik. Kış bir türlü gelemedi ama anladığımız kadarıyla bahar kapımızda, eğer son anda fikir değiştirmesem...

Kuş gribi mevsimi olur da alerjinin mevsimi olmaz mı. O da olur. Baharın gelişiyse birlikte canlanan doğa, yeşil örtüyle birlikte atmosfere alerjen yani alerjik reaksiyona neden olan maddeleri de salmaya başlar. Saman nezlesi, bahar nezlesi vb. isimler değişik, ama etkenler aynı.

**Peki nedir bu alerji: Normalde zararlı olmayan bir maddeye karşı vücudun aşırı reaksiyonudur. Eski Yunanca'da "değişik reaksiyon" anlamına gelir.**

Bazı insanlar çevredeki maddelere, havadaki tozlara, çiçek polenlerine, bazı besinlere, ilaçlara, kozmetiklere aşırı derecede duyarlı olabilmektedirler. Böyle insanlara alerjik bünyeli, bundan sorumlu maddelere de alerjen denilir. Örneğin baharın ilk günleriyle birlikte hapşırma nöbetlerimiz oluyorsa, sürekli burnunuz akıyor, kulaklarınız, burnunuz, gözleriniz kaşınıyorsa. Gözlerde kızarma, yanma, batma ve sulanma varsa. Bunlara ilaveten öksürük, hırıltı ve daralma hissi oluyorsa, sizde muhtemelen polen alerjisi var demektir. Mikroskopik boyutta olan polenler, hava akımlarıyla her yere taşınırlar ve alerjik bünyeli insanları her yerde bulurlar. Burada bir konu önemli, çiçekçilerde satılan çiçeklerin polenleri pek de alerjen polen sınıfından sayılmıyorlar. Böyle bir bahanenin ardına saklanıp eşlerinizi, sevgililerinizi, çiçeksiz bırakmayın.

Polenlerden devam edelim. Tabiat ana kış mevsimi hariç yıl boyunca bizleri kabaca üç çeşit polenin etkisi altında bırakır. Ağaç polenleri, çayır polenleri ve yabani ot polenleri. Ağaç polenleri ilkbahar başlarında, çayır polenleri yaz başı, yabani ot polenleri ise yaz başlayıp sonbahara kadar etkili olurlar.

**Alerji, normalde zararsız olan maddelere karşı, vücudun bağışıklık sisteminin tepki vermesi ve "img E" adı verilen maddeleri aşırı salgılamasıdır.**

Belki duydunuz, vücudun tepki olarak histamin salgılaması ya da antihistaminik ilaçlar kullanılması konularını... İnsanın böyle alerjik tepkiler vermesinin nedeni, sahip olduğu genetik mirastır ve anne-babadan alınır. Kalıtıma ek olarak çevresel faktörler de alerji gelişiminde önemli rol oynar.

Günümüzde kentleşme ve kentlileşme arttıkça, kırsal alanlar gerek yapılaşma, gerekse modern tarım metotlarıyla giderek daraldıkça, alerjik genetiğe sahip olanların riski de artmaktadır. Amerika'da çocuk hastalıklarında birinci sırayı alerjik hastalıklar almaktadır. Bu nedenle kentlerde yaşayan Amerikalılar için hafta sonu çiftlik turları düzenlenmektedir. Böylece bedensel uyum yoluyla daha sonra ortaya çıkabilecek alerjik reaksiyonların önüne geçilmeye çalışılmaktadır.

Outdoor spor yapanlar, Ne kadar şanslı olduğunuzu fark ettiniz mi?



**Yanlış anlaşılan zavallı kavaklar**

Kavak polenleri nadiren alerjik reaksiyona neden olur. Kavak ağaçlarının yaydığı pamukçuklar polen değil, kavak tohumlarını taşıyan paraşütlerdir. Kavak pamukçuklarıyla aynı dönemde başka ağaç ve otların polenleri de yaygın olarak havadadırlar, bu nedende alerjilerden kavak pamukçukları sorumlu tutulur. Zavallı kavaklar, bunun bedelini çoğunlukla kesilerek öderler.

**Alerji konusunda şunlara dikkat etmekte fayda var:**

Ailede astımlı ve alerjik bünyeli birinci dereceden akrabanız varsa,  
Bir yılda en az üç kez göğüste hırıltı, hırıltılı öksürük vb. şikayetiniz olduysa,  
Çocuğunuz oyun oynarken çabuk yoruluyorsa ve yorgunlukla birlikte öksürük de varsa,  
Nezle/grip oluyor ama iyileşmeniz çok uzun sürüyorsa,  
Dirsek çukurları, diz arkaları, boyun gibi bölgelerde egzama olarak adlandırılan kaşıntılı kızarıklarınız oluyorsa,  
Geceleri burun tıkanıklığı, horlama şikayetleriniz varsa,  
Sık sinüzit ve orta kulak iltihabı oluyorsanız,  
Sabah hapşırıkları ve nezle benzeri şikayetleriniz varsa,  
Her ilkbahar döneminde nezle vb. şikayetleriniz başlıyorsa,  
Tüm bu şikayetleriniz ilaç kullanımına rağmen kolay iyileşmiyorsa,  
Bir alerji uzmanına ya da hastanenin alerji ünitesine başvurmanızı öneriyoruz.  
Hepinize sağlıklı günler...



# Suzuki Cornerspeed ile Türkiye’ de bir ilki gerçekleştiriyor

Dünyaca ünlü motosiklet yarışçılarının okulu olan Cornerspeed, Suzuki işbirliği ile Türkiye’de motosiklet ve hız tutkunlarına profesyonel pist sürücülüğü eğitimi verecek. Türkiye’de motosiklet yarışçısı yetiştirmek, yerli veya yabancı katılımcılarına profesyonel yarış sürücülüğü eğitimi vermek amaçlarıyla dünyaca ünlü motosiklet eğitim okulu Cornerspeed ile işbirliğine giren Suzuki tanınmış A.B.D.’li pilotları tarafından motosiklet ve hız tutkunlarına İstanbul Park Pisti’nde eğitim verilecek. Nisan ayının 3’üncü haftası başlayacak eğitimler yıl boyunca devam edecek.

Suzuki Türkiye Genel Müdürü Edmondo Morigi, “Suzuki olarak Cornerspeed işbirliği ile Türkiye’de motosiklet yarışçılarının sayısını arttırmayı hedeflerken öte yandan motosiklet sporuna gönül verenlerin ileri sürüş tekniklerini öğrenerek bilinçli birer kullanıcı olmalarını amaçlıyoruz.” dedi.

Suzuki’nin güvenli sürüş konusunda duyarlı olduğunu ifade eden Morigi, “Suzuki olarak bugüne kadar Türkiye’de motosiklet tutkusunun ve sporunun gelişimine büyük katkılar sağladık. Cornerspeed’e sponsor

olarak bu alandaki katkılarımızı bir üst seviyeye çıkarıyoruz” dedi. Morigi ayrıca, Cornerspeed’in motosikleti kullanmayı öğrenmeye yönelik eğitim vermediğini, kayıt olacak kişilerin belli bir sürüş kapasitesinde olmaları gerektiğini belirterek, motosiklet sürücülerinin seviyelerinin yükseltilmesinin amaçlandığını ifade etti.

Merkezi ABD’nin Charlotte kentinde olan Cornerspeed Motosiklet Sürüş Okulu, motosiklet yarışçısı yetiştiren dünyanın en saygın okullarından biri olarak kabul ediliyor. Uluslararası Motosiklet Federasyonuna da akredite olan kurum tamamen WERA ve CCS (ABD’nin başlıca motosiklet yarışları organizasyonları) tarafından yetkilendirilmiş durumdadır. Bu kursu tamamlayan öğrenciler geçici yarış lisansı almaya hak kazanırlar

Cornerspeed Motosiklet Kurs tarihleri:  
25 – 26 Nisan 2007  
19 – 20 Mayıs 2007  
9 – 10 Haziran 2007  
6 – 7 Temmuz 2007  
15 – 16 Eylül 2007  
[www.cornerspeedinternational.com](http://www.cornerspeedinternational.com)





# Lassa Ralli Takımı start alıyor

Türkiye'nin ilk yerli 4x4 ve ultra yüksek performans lastiği üreticisi unvanını taşıyan Lassa'nın 2007 hedef ve öngörülerinin paylaşıldığı özel gecede tamamen Türk mühendislerinin eseri olan Lassa markalı yeni nesil ralli lastikleri ve bu sezon ilk defa start alacak Lassa Rally Team de tanıtıldı.

Brisa Pazarlama ve İş Geliştirme Direktörü Gökhan Cüceloğlu, yurt içinde en yüksek marka bilinirliğine sahip olan Lassa'nın Türkiye'nin ilk yerli 4x4 ve W serisi ultra yüksek performans lastiğini üretmesinin kendileri için gurur verici olduğunu belirtti.

Lassa Rally Team Direktörü Volkan Işık ise, motorsporlarının sadece bir tanıtım yöntemi

olmadığını özellikle otomotiv üreticileri için know-how elde etme ve daha hızlı bir ar-ge süreci için en geçerli yol olduğunu dile getirdi. Temsa, Yurtiçi Kargo ve Castrol markalarının co-sponsorluğunda yarışacak olan Lassa Rally Team'in pilotları Türkiye şampiyonu Mehmet Besler ve Ahmet Burkay gibi iki yetenekli isim. Kendini uluslararası arenada kanıtlamış Mitsubishi EVO IX gibi bir yarış otomobili ile Türkiye Ralli Şampiyonası'nda Grup N'de sezonu lider bitirmeyi hedeflediklerini açıklayan Işık, Lassa markalı toprak ralli lastiklerinin dayanıklılık ve tutunma kabiliyeti açısından üstün performans sergilemesini belediklerini açıkladı.

## Mitsubishi Lancer Evolution IX – Teknik Özellikler

|              |  |
|--------------|--|
| Kategori:    | Grup N   |
| Motor Hacmi: | 2000 cc  |
| Motor Gücü:  | 280 HP   |
| Aktarma:     | Aktif çekiş kontrollü, Sürekli dört çeker  |
| Şanzıman:    | 5 ileri, Kısa oranlı, Manuel   |
| Süspansiyon: | Ohlins asfalt, Ohlins toprak   |
| Lastikler:   | Asfalt 225/65/17 Lassa Racing<br>Toprak 205/65/15 Lassa Rally2<br>195/65/15 Lassa Rally3 |
| Frenler:     | Brembo   |
| Asfalt:      | Ön 320 mm, Arka 300 mm   |
| Toprak:      | Ön 260 mm, Arka 270 mm   |

## Kartal Samandıra Meslek Lisesinde Kia Motor Laboratuvarı yaptırıldı

İstanbul Kalamış Rotary Kulübü organizasyonu ile, Çelik Motor Ticaret A.Ş.'nin ana sponsor ve koordinasyonunda, Kartal Samandıra Endüstri Meslek Lisesine Kia Motor Laboratuvarı yapıldı. Projenin gerçekleşmesinde; Antor, Shell Türkiye, İzeltaş, BS Mimarlık, DACA Mimarlık, Terra Yapı, Hakan Reklam, Çelik Motor KIA Yetkili Servisleri Yardımcılar Otomotiv Firmaları katkıda bulundu. Proje kapsamında her yıl 20 öğrenci laboratuvarında eğitim görerek Kia konusunda uzman olarak mezun olacaklar. Ayrıca öğrenciler öğrenim süresince Kia Yetkili

Servislerinde staj imkanı ve mezuniyet sonrası iş imkanına da sahip olacaklar.

Proje bedeli yaklaşık 200 000 YTL olan laboratuvara donatılar alınmış ve gerekli tadilatlar yapıldı. Bu donanımlar arasında, iki sütunlu lift, Havalandırma ekipmanı, KIA araçlarına yönelik özel alet ve ekipmanlar, KIA'ya özel arıza test cihazı, Şanzıman ve motor bağlama sehpalari, Takım ve parça tezgahları, Motor ve şanzıman Simulatorları, Barkovizyon ve projeksiyon cihazları, Kesit hakkında bir Kamyonet gibi öğrencilerin atölye eğitimine yönelik parçalar yer aldı.



# Goodyear Wrangler Cup 2007

## Yeni formatı, hız ve heyecan üzerine kuruldu.



Goodyear Lastikleri T.A.Ş. ve ISOFF işbirliğiyle 5. yılına giren ve en uzun soluklu tek marka kupası olarak yarış takvimlerinde yerini alan Goodyear Wrangler Cup'da 2006 yılında dereceye girenler kupalarını aldılar. 2006 yılı birincilik kupasını Cemil Işıkçı alırken, Volkan Gönülalan ikincilik kupasını, Erkan Birinci de üçüncülük kupasını kucakladı. 32 yarışmacının da 2006 senesinde göstermiş oldukları performans ve sportmenlikten dolayı teşekkür plaketi aldıkları gecede, katkıları dolayısıyla ISOFF ve TOSFED'e plaket verildi. Gecede Goodyear Wrangler Cup 2007'de yarışacak olan 28 off-road yarışçısı yarışlarda kullanacakları Goodyear MT/R lastiklerini de teslim aldılar.

Harish Khosla : "Wrangler Cup 4X4 ve SUV kullanıcılarının aktivitesi"...  
Goodyear Wrangler Cup 2007 tanıtım gecesinde konuşma yapan Goodyear Lastikleri T.A.Ş. Genel Müdürü Harish Khosla "Wrangler Cup bu yıl 5. yılına giriyor. Bu süre içinde Goodyear Wrangler Cup'ı çok iyi tanınan bir aktivite haline getirmeyi başardık. 4X4 ve SUV segmenti bütün dünyada olduğu gibi Türkiye'de de çok büyüyor. Goodyear bu araçlara en geniş ürün yelpazesini sunan marka olarak, en zorlu parkurlarda dahi üstün 4X4 performansını kanıtıyor. Wrangler Cup 4X4 ve SUV kullanıcılarının hayat tarzlarına da çok uygun bir aktivite." dedi.

Yeni yarış formatı: 2'li kalkışla yarışmacılar birbirlerine ve zamana karşı yarışacaklar!..  
Goodyear Lastikleri T.A.Ş. Halkla İlişkiler Müdürü Nedret Türkkuşu, "Bu yıl yarış formatında değişiklik yaptık. İzleyenlere çok daha zevkli, keyifli ve heyecanlı hafta sonları yaşatmak için 4'lü kıştan 2'li kalkışa geçtik. Bu sezon düzenleyeceğimiz 3 yarış da Şile'de özel olarak hazırlanacak parkurda gerçekleşecek. Parkurda köprü geçişi, virajlar, tümsekler ve su geçişi gibi yarışmaya heyecan katacak birçok yenilik olacak." dedi.

Wrangler Cup'ın 2007 sezonundaki ilk yarışı 15 Nisan 2007 Pazar günü Şile'de Işık Üniversitesi'nin arkasında yer alan özel olarak hazırlanmış parkurda gerçekleşecek. İkinci ayağı 3 Haziran 2007, üçüncü ayağı da 2 Eylül 2007 tarihinde düzenlenecek.

# Sezona hızlı başlangıç



**serkan ketenci**  
**serkan@4x4freelife.com**

Uzun süren hasretin ardından Formula 1 sezonu Avustralya ile açıldı. Daha ilk yarıştaki çekişme ve sürprizler; gerçekten F1'e yaraşır, heyecanlı bir sezona girdiğimizi hemen gösterdi bize. Şampiyonluk kürsüsüne çıkması en muhtemel pilotların, birbirleri ile kıyasıya mücadeleleri nefesler tutularak izlenirken, aradan sıyrılan "yeni ve taze" isimler de bundan sonraki yarışların, favoriler için hiç de çantada keklik olmadığını gösterdi. İlk yarışın bu kadar yüksek tempoda geçmesi ile gözler merakla ikinci yarışa çevrildi.

Cumartesi günü yapılan sıralama turlarının gözde pilotları yeni araçları ile ilk kez yarış pistlerinde boy gösterdiler. Ferrari ile ilk yarışına çıkan Raikkonen sıralama turlarının kazananı olurken, 2. sırada da Mc Laren ile ilk yarışına çıkan Alonso yer aldı. Uzmanlar tarafından favori gösterilen iki pilotun sıralama turlarında ilk iki sırayı paylaşması yarışın ne kadar heyecanlı olacağına habercisiydi.

Pazar sabah karşı 5'te başlayan yarış ile birlikte, Raikkonen ilk sıradaki yerini kimselere bırakmadı. Buna karşılık Renault zamanlarında muhteşem çıkışlarıyla bilinen Alonso, McLaren'i ile 2 sıra birden kaybetti. Kimi'nin en önde giderek gruptan kopması Ferrari'nin 2003-2004 sezonlarını hatırlatıyordu ama nostaljiyi bozan unsur, Ferrari'yi hemen peşinden takip eden bir çaylak pilottu. 2. sırada Hamilton'ın bulunması otoriteler için gerçekten bir sürprizdi.

Yarışın son turlarına kadar sıralama Raikkonen, Hamilton, Alonso şeklinde oluştu. Alonso'nun Hamilton'u pit stop esnasında geçmesi akıllarda soru işaretlerini oluşturdu. Yoksa hala takım emirleri uygulanıyor muydu? Yarışın sonunda Kimi çok rahat bir şekilde yarışı kazanırken, Alonso 2. ve Hamilton 3. oldu.

Formula 1 sezonu 7-8 Nisan Malezya'nın Sepang pistinde, 14-15 Nisan da ise Bahreyn uluslararası pistinde devam edecek. Herkese bol heyecanlı ve hızlı günler dilerim.



## Der yanın say fası



Belgrat ormanında gezerken yollarını kaybeden turist çift off-roadçulara otostop yaparak taksime geri döndü.





Siyam ikizleri Land ve Rover başarılı bir operasyonla ayrılacakları günü iple çekiyor.



Araba mı küçük,  
Adam mı büyük ?



Warn Viny Hatrası

Deli deli, kulakları küpeligiller

