

# **FREELIFE** **4X4**

Aylık Off Road, Doğa ve Motor Sporları Dergisi

**ATV mevsimi geldi**  
**Karadeniz Yeşil gezi**

**Yok Sayılan Yer:**  
**Allianoı**

**Ayvalık'ta bir gün**

**Yaşama**  
**Bir Pencere Açmak**

**Bin Pınarlı İda**

## **Goodyear Wrangler Cup'ın** **5. Şampiyonu belli oldu**

**1 yolculuk, 3 ayrı türde 4x4,**  
**3 ayrı sürüş deneyimi**

**Daihatsu Terios,**  
**Mitsubishi L200 ve**  
**Chevrolet Captiva**



ISSN 1304-9461  
9 771304 946004





# Güç ve konforun birleşimi!

Yüksek tork üreten, düşük yakıt tüketen 1.9 litrelik motoru ve geniş iç hacmiyle Grand Vitara Diesel. Güç ve konforun birleşimi!



Way of Life!



**GRAND  
VITARA**  
**Diesel**

**Grand Vitara Diesel 5K MT** • 1.9 lt DDiS Motor • Monocoque Yapı • ABS • EBD • ESP • LSD • 6 Hava Yastığı • MacPherson Süspansiyon • Otomatik Hız Sabitleme • Otomatik Klima • Xenon Far ve Far Yıkama • Sis Farları • Sunroof • Deri Koltuklar • Maun Kaplama Konsol • Direksiyondan Kumandalı Radyo, 6'lı CD Changer ve Mp3 Çalarlı Ses Sistemi

[www.suzuki.com.tr](http://www.suzuki.com.tr)



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

**İlklerin  
kapısını  
biz açıyoruz**



**ÜCRETSİZ  
CHECK-UP**

**İmtiyaz Sahibi**

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

**Sorumlu Yazı İşleri Müdürü  
ve Genel Yayın Koordinatörü**

Ayşin Uysal  
aysin@4x4freelife.com

**Reklam Müdürü**

Bahar Kokoz Erten

**Art Director**

Orhan Erdem

**Grafik Tasarım**

Eylem Erdem

**Finans Koordinatörü**

Uğur Erten

**Abone Sorumlusu**

Vildan Gümüşçü  
Gökhan Yorulmaz

**Yayın Kurulu**

Ahmet Demirtaş  
Ali Rıza Bilal  
Aysim Altay  
Derya Kızıldaş  
Ercan Tural  
Hakan Erman  
Hakan Tanta  
İhsan Kuşçu  
Levent Uysal  
Mehmet Becce  
Melih Eriş  
Nuri Perî  
Taner Eraslan  
Turgay Avcı  
Ümit Çukurel  
Volkan Şekerci

**Yönetim Merkezi**

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

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

**Ege Bölge Temsilcisi**

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

**Baskı**

Saner Matbaacılık

**Genel Dağıtım**

Yaysat A.Ş.

Tüm yayın hakları Aso Reklam İletişim ve Yazılım Hizmetleri San. ve Tic. Ltd. Şti.'ne aittir.  
Tüm reklamların sorumluluğu firmalara, yazarlardaki 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.

**Goodyear Wrangler Cup'ın  
5. Şampiyonu belli oldu**



Kupkuru geçen yaz mevsiminin son günlerinde Şile'de ani bir gök gürlütüsü duyuldu, kapkara bulutlar birden hızlanan rüzgarla toplanmaya başladılar, denizin yüzeyi koyu yeşil renge büründü ve az sonra ilk yağmur damlaları düşmeye başladı.

**ATV mevsimi geldi**



Arazi aracı istiyorsunuz, ama öyle büyük bir şey olmasın diyorsunuz. Büyük olmasın derken ciddisiniz, kafanızda motosiklet boyutlarında bir araç var. Ama motosiklet de istemiyorsunuz, çünkü 4x4 bir araca gereksininiz var. Üstelik ufak olsun ama güçlü, hızlı ve atik olsun istiyorsunuz.

**Ankara'da ilklerin  
enduro yarışı**



15 - 16 Eylül tarihlerinde Ankara'da düzenlenen Enduro yarışı bir çok açıdan ilkleri bünyesinde barındırdı. Kulüp yeniydi, ilk kez yarış düzenliyordu, start şekli yeniydi, canlı yayınla Enduro yarışı sunma sistemi yeniydi.

**Karadeniz  
Yeşil gezi**



Lastik seçimi; mevsim, kullanım alanı ve aracın limitleri göz önüne alınarak verilmesi gereken ciddi bir karardır. Ancak 4x4 araçları kullanan sürücüler bambaşka bir ikilemde kalırlar karar verirken.

**Goodyear Wrangler  
HP All Weather**



Lastik seçimi her araç ve her sürücü için en önemli kararlardan biridir. Kullandığı araca, mevsime, sürüş tarzına; konfor, hız ya da performans beklentilerine göre her sürücü senenin belli aylarında lastikleri ile ilgili bir karar vermek zorundadır.

**2 Eylül, 2 Şehir, 2 Türkiye  
Şampiyonası, 1 Kulüp: EMK...**



Türkiye Motokros Şampiyonası 6. Ayak Yarışı 2 Eylül'de Aliğa'da Ege Motosiklet Kulübü - EMK tarafından organize edildi. Türkiye'nin önde gelen motosiklet kulüplerinden biri olan EMK, aynı gün iki ayrı şampiyona yarışı organize ederek tecrübesini kanıtladı.



## Afrika, hem de motorla...



32

Eski dünyanın en güney ucu. Afrika. Bu sözcüğün tınısı bile insanın aklına heyecan ve yeni keşiflerle dolu, sarı sıcak tonlarda bir macera düşürür.

## Ayvalık'ta bir gün



38

Ayvalık; farklı kültürlerin harman olduğu, Ege'nin iki yakasının uyum içinde bir arada yaşadığı bir kent, Perşembe pazarına Midilli'den Yannis'ler, Eleni'ler müşteri olarak değil esnaf olarak geliyor. Ya da bizim dalğışlar oraya, onlar buraya dalmaya geliyor.

## Yaratıklar



42

"Hepimiz uzaylıız aslında "diye düşündü adam. "Uzaydaki gezegenlerde yaşıyoruz. Ama yine de bunlar benden daha fazla uzaylı görünüyor."

## Senenin ilk karı... Kaçkar



46

Ömrümüzdeki en hızlı çantayı hazırladık ve yola çıktık. İstikametimiz dağların en güzeli, istikametimiz Kaçkar. Mezovit mevkiinden Kaçkar kuzey klasik rotasını tırmanıp daha sonra da Kaçkar milli parkı içindeki yaylalarda bir hafta boyunca kamplı yürüyüşler (Hiking) yapacağız.

## Yok Sayılan Yer: Allianoi



54

Bergama'da İ.Ö. 1. yüzyıldan bu yana ayakta duran ve hala kullanılabilir durumda olan bir sağlık yurdunu (Asklepieion) anlatıyorum bu yazımda. Yanlış okudunuz hala çalışır durumda.

## Mor



62

Mor; aşkın, gizemin, lüksün, kadifenin rengi. Bu rengin çekiciliği kimine göre asaletinde, kimine göre de ruhlara huzur vermesinde yatıyor.

## Bin Pınarlı İda



66

Çok uzun süreler Kaz Dağlarının eteklerinde dolanmış durmuş, ama gerçek Kaz Dağları dokusunu tadıp koklamamıştım. Edremit Körfezi'nin kuzeyinde bulunan ve antik çağlarda adı İda Dağı olarak geçen Kaz Dağı, 1.174 metre ile Biga yarımadasının en yüksek kütlesi.

## Yaşama Bir Pencere Açmak



70

Herkesin gözünün iliştiği bir yerler vardır mutlaka. Söyleyin söyleyin, çekinmeyin. Mesela şöyle sıradan bir gün, dışarıda dolaşırken, vakit bolken... Ya da kimbilir vakit darlığında, nefes nefese koşuştururken... Nerelere ilişir, kalır gözleriniz? Peki peki, önce ben itiraf edeceğim.

## 62.Frankfurt Fuarı



72

Yeni AUDI A4 ve RS6 AVANT, Frankfurt Otomobil Fuarında tanıtıldı. Suzuki Frankfurt'ta göz kamaştırdı. GM Grubunda minik araçlar ve donanım farklılaşması ile ilgi çektii.



Ayşin Uysal

## Biz kaç kişiydik?

Bizim konvoyların bir ilk aracı bellidir bir de son aracı. Aradakiler zamana ve zemine göre değişir.

Herkesin konvoy numarası ve sabit bir yerinin olduğu ciddi organizasyonlar haricinde, sıradan off-road gezilerinde konvoyun kaç araç olduğunu hiçbir allahın kulu bilmez. Çok mu intizamsız oluşumuzdan? Değil. Off-road konvoylarının genel karakterinde biraz keyfiyet bulunduğundan. (Ama ne yalan söyleyeyim çok düzenli olmak ve kılı kırk yarmak genel bir off-road'cu özelliği değildir. Hele de gezilerde)

“Duyan gelsin” tarzı gezilerde 15 araç başlarsın. Yandaki benzinlikten 2 araç katılır, bir diğeri maillerden konvoyun niyetini öğrenmiş, bir sonraki sapakta bekliyordur. Buluşma yerine geç kalıp haldür huldur geriden koşturup gelenler, hemen hareket halindeki konvoyun içine uygun bir yerlere kaynar. Karşı yönden gelen ve bambaşka niyetlerle evden çıkmış bir diğeri, konvoyu görünce aniden fikrini değiştirir ve gören var mı diye etrafına söylemesine bir bakındıktan sonra mutlu mesut konvoya dahil olur. Konvoy her dönemeçte yeni katılımlarla şiştikçe şişer.

Derken biri aracının hararet yaptığını fark eder ve fandaki tamir edilmemiş arızayı hatırlar. (Hani bir aydır ustaya götürmeye karar verip, bir türlü zaman bulamamıştır) Yol yakinken –yani daha yoldan çıkmamışken– geri dönme basiretini gösterir. Öbürü bakar ki konvoyun amacını yanlış değerlendirmiş. Beklediğinden sert (ya da yumuşak) bir off-road için yola çıkmış. Usulca konvoyu terk eder. Gider kendine başka bir konvoy bulur.

Olmazsa yaratır. Arada benzin almak için, alışveriş yapmak için, acil durum molaları için kabul edilir sayıda araç konvoyu terk edip tekrar katılır. Konvoyun araç sayısı devamlı dalgalanır.

Birkaç günlük kamplarda illa ki arada gelip giden olur. Kimi günübirlik katılır, evci çıkar. Ev görevlerini ifa eder, ertesi sabah erkenden yine arz-ı endam eder. Bazen şehir gideni yakalar; öncelikler, ev ziyaretleri, alışveriş, çocukların dersi derken giden bir daha gelemes. Ama aklında fikrinde yokken şehirden sürpriz bir izin koparıp kampa katılan da olur. Bazen alakasız bir dağ başında, sizden habersiz aynı bölgede dolaşıp duran birkaç arkadaşla karşılaşsın. Artık duruma, ikna gücüne ve seçilen parkurun ağız sulandırma katsayısına göre ya onları da konvoya katarsın ya da onlar seni konvoylarına dahil ederler.

Yoldan çıkıp araziye girildiğinde durum daha bir ciddiyet kazanır. Ama yine de önemli olan konvoydaki araçların sayısı değil, kimseyi geride unutup unutmadığımızdır. Öncü araç konvoyu çeker, artçı araç iter, aradakiler kendi istekleriyle gruptan kopmadıkça kimse geride kalmaz. Çünkü konvoylarda kuraldır. Konvoydan çıkkanı kurt kapar. Tek başına maceraya atılmaya karar veren kimse, başına geleceklere razıdır demektir. Şansı varsa telefon çeken bir yerde kalır ve yardım ister. (Ama acil bir durumu yoksa, bu tür göz göre göre “kalma”larda, kalanı kurtarmak için kimse acele etmez.)

O yüzden kimse, kaç araçlık konvoyda diye sormaz; ne konvoydu der, geçer.



# 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...



# Goodyear Wrangler Cup'ın 5. Şampiyonu belli oldu

Ayşin Uysal  
Foto SZR



Kupkuru geçen yaz mevsiminin son günlerinde Şile'de ani bir gök gürültüsü duyuldu, kapkara bulutlar birden hızlanan rüzgarla toplanmaya başladılar, denizin yüzeyi koyu yeşil renge büründü ve az sonra ilk yağmur damlaları düşmeye başladı. Kahvede çaylarını içen adamlardan biri içeri kaçarken "Doğru ya unuttum," diye mırıldandı kendi kendine, "Bu hafta sonu burada yine bir Goodyear Wrangler Cup yarışı var, değil mi?"





Goodyear Wrangler Cup 2007, 3. ayağı 1-2 Eylül tarihleri arasında Şile'de koşuldu. 5 yıldır giderek artan bir heyecanla –geleneksel olarak yağmur altında- koşulan Goodyear Wrangler Cup, Türkiye'nin ilk "Tek tip Lastik Şampiyonası" olarak start almıştı. Türkiye'de ilk kez, Goodyear Wrangler MT/R lastikleri takılı araçlar, bir off-road parkurunda hız ağırlıklı bir yarışta mücadele ediyorlardı. Üstelik pilotlar için bir genelleme yapabildiğimiz halde -Hepsi İSOFF üyesi ve hepsi off-road yarışçısıydı- aynı genellemeyi araçlar için yapmamız mümkün değildi. Bırakın motor güçleri ya da farklı model özelliklerini, hepsi 4x4 bile değildi. Land Rover'lar ve Lada Niva'lar, Grand Cherokee'ler ve atölye yapımı benzersiz araçlar, Grand Vitara'lar ve 2 çeker buggy'ler aynı parkurda, yan yana start alıp zamana karşı, eleme usulü yarışıyor.

Bu sene de 3 aylık Goodyear Wrangler Cup'ın bu son ayağında, yarışçılar yine seyircilerin heyecanlı bağışları arasında, yeşil ışıklar yanar yanmaz kükreyerek ileri atılan yarış araçları ile, her turda en iyi zamanları yaparak tur atlamaya çalıştılar. Yine her off-road yarışında olduğu gibi şans ve şanssızlık tur atlamada en az pilotaj ve aracın gücü kadar etkili oldu.

Genelde farklı uygulamalarla yarışçılara şaşırtmayı seven Yarış Organizasyon Kurulu, ilk kez bir yarış parkuru tarafından şaşırtıldı. "8" şeklinde kum ağırlıklı klasik parkurda son düzenlemeleri yapmak için toplanan ekipler, parkurun meşhur eğimli ters virajının ve köprü geçişinin tamamen sular altında kaldığını gördüklerinde hayatlarının sürprizini yaşadılar. Bir off-road aracının bile "bir miktar" zorlukla geçebileceği, daha çok amfibik araçlara uygun bu yeni parkuru tekrar yarışa döndürmek için, sular "makul" bir seviyeye gelinceye kadar pompalarla boşaltıldı. Aksi takdirde yarış parkuru kenarında, kurtarıcı olarak görev yapan çekici 4x4 araçlar yerine kayıkların konuşlandırılması gerekcekti.

30 Yarışçının katıldığı mücadelede seyircilerin gözleri takla atan araçları aradı ama bu kez yarış araçlarda oluşan bazı sıradan sorunların dışında olaysız geçti. Yarışın renkli isimleri –ve araçları- arasında normal yarış araçlarından ilk bakışta ayrılan iki Buggy ve bir Böcek ve bir gelin arabası vardı. 2 çeker Buggy'leri ve Niva-Anadol Böcek kırması arazi aracını seyirciler önceki yarışlardan hatırlıyorlardı. Ama bir gece önce evlenen ve yarışa süslediği tam teşekküllü gelin aracıyla giren Kamil Demirci, bu kez favorilerden bile daha çok alkış topladı.

### **3 turda da en iyi 3 dereceyi aynı 3 yarışçı yaptı**

İlk turda Arman Özdemir ve Selçuk Akkafa parkur içinde kalarak turu tamamlamadılar. İkişer ikişer start alan yarışçılar arasında en iyi zamanı yapan 16 yarışmacı 2. tura katılmaya hak kazanırken farklı nedenlerle istedikleri zamanı yapamayan diğer yarışçılar, parkur kenarında destek ve motivasyon görevi için hazırlandılar. Buggy'si ile Can Tahincioğlu



5.24.25 ile bu turun en iyi zamanına imza atarken, onu Mitsubishi Pajero ile yarışan Kenan Çarpişantürk 5.29.25 ile takip etti. Bu turun 3. en iyi zamanını da Grand Vitara ile yarışan Erkan Birinci yaptı: 5.41.62. Etap zamanı sırası ile, Güneş Top, Nihat Keskin, Semih Ülker, Sadık Vefa, Cemil Islıkçı, Saim Tekin, Hüseyin Akbulut, Murat Taşlıdağ, Ali Doğaner, Ufuk Tekin, Koray Özkara, Bayram Eyri ve Alper Küçükengin tur atlayan diğer yarışçılar oldular.

2. Turda ufak tefek bazı kazalar yaşandı ve iddialı isimlerden bazıları da yarışa veda etmek zorunda kaldı. Kazalardan en tuhafında, bir yarış aracı ile fotoğrafçılardan birinin çantası çarpıştı. Kazada ölen ve yaralanan olmazken çantanın bir miktar hasar gördüğü tahmin edildi. Bu turda elenen Cemil Islıkçı ise, 2007 yılının kesin gözü ile bakılan sonuçlarını birden allak bullak etti. Islıkçı'nın ilk sıralarda yer almaması ile gözler merakla yarışın sonucuna çevrildi. Yarış sonunda, aralarında az puan farkı olan diğer yüksek puanlı yarışçıların dereceleri 2007 Şampiyona ilk üçünü doğrudan etkileyecekti. Bu turda en iyi zamanları yapan ilk üç yarışmacı yine değişmedi. Can Tahincioğlu 5.23.84 ile zamanını iyileştirirken, Kenan Çarpişantürk 5.26.87, Erkan Birinci 5.39.15 ile turu tamamladı. Bu turda en iyi zamanları yapan 8 yarışmacı tur atladi. Diğer tur atlayan isimler sırasıyla Ufuk Tekin, Güneş Top, Semih Ülker, Nihat Keskin ve Saim Tekin oldu.

3. Turda, yani Çeyrek Final'de 4 kalkış yapıldı. En iyi zamanlar sıralamasında sondan başa doğru yapılan eşleştirmede Nihat Keskin ve Saim Tekin ilk sırada kalktılar. Keskin 5.46.43 ve Tekin 5.50.16 yaptı. Ancak iki yarışmacı da bir üst tura geçemedi. 2. sırada start alan Güneş Top ve Semih Ülker birer saniye ara ile finişe geldiler. Top, 5.44.06 ve Ülker 5.45.97 yaptı, ancak iki yarışmacının da zamanı tur atlamaya yetişmedi. 3. sırada Erkan Birinci ve Ufuk Tekin start aldılar. Başa baş geçen heyecanlı yarışta iki yarışmacı da hemen hemen

aynı performansı gösterip aynı saniye içinde finişe geldiler. Birinci 5.39.15, Tekin 5.39.93 yaptı. İki yarışmacı da bu derecelerle tur atlamayı başardı. Bir önceki turda en iyi zamanları yapan Can Tahincioğlu ve Kenan Çarpişantürk yan yana start aldılar. Bu kalkışta seyirciler arasında en heyecanlı olan Cemil Islıkçı'ydı. Bu iki yarışmacıdan biri etap sırasında sorun yaşar da tur atlayamazsa, dengeler değişecek ve Islıkçı'nın 2007 Şampiyonluğu tehlikeye girecekti. Ama iki yarışmacı da tozu dumana katıp, kademeli geçişlerde metrelerce uçup, sert dönüşlerde savrulurken muhteşem bir yarış çıkardılar. Bu kez yine ilk sıra değişmedi ve önde bitiren yine Tahincioğlu oldu. 5.23.84 yapan yarışçıyı Çarpişantürk 5.26.87 ile takip etti. Birinci de 3. en iyi dereceyi yaptı.

4. Tur, Yarı Finalde yarışçılar 2 kalkış için hazırlandılar. Erkan Birinci, Ufuk tekini ile Can Tahincioğlu, Kenan Çarpişantürk ile kalkış yaptı. Birinci ve Tekin daha iyi derece yapmak için start ile birlikte ileri atıldılar, ama bu kez başa baş geçen mücadelede denge Ufuk Tekin'in Grand Cherokee'sinin lastik patlatması ile bozuldu. Birinci 5.28.35 ile etabı bitirirken, Tekin her şeye rağmen yarışı bırakmadı ve patlak lastikle 6.20.00'da alkışlar arasında finiş gördü. Çarpişantürk ve Tahincioğlu cephesinde ise heyecan iyice arttı. Bumplardan uçarak geçen araçlardan buggy salıncak kırmasına rağmen hızından bir şey kaybetmeyip finiş gelmeyi başardı. Bu sefer ilk 3 yine aynı isimlerden oluştu fakat ilk kez sıralama değişti. En iyi tur zamanını 5.21.79 ile Çarpişantürk yaparken onu 5.23.50 ile Tahincioğlu takip etti. Birinci yine 3. sırayı aldı.

#### **Tahincioğlu Final'e gelebilecek mi?**

Final turundan önce genel heyecan doruğa tırmandı. Tahincioğlu ve Çarpişantürk Final için yarışacaklardı ama Tahincioğlu'nun aracını tamir ettirmesi gerekiyordu. Acaba starta yetişecek miydi? Gözler kronometrede, dakikalar geçerken Çarpişantürk, illa ki final turunu koşturmakta kararlıydı. Tahincioğlu yetişemezse, hemen ardından gelen Erkan Birinci'yi

start alması için kandırmaya çalışıyordu. Ama Tahincioğlu, start yerinde hazır bekleyen Çarpişantürk'ün yanına son saniyelerde yetişti. Herkesin nefesini tutarak izlediği Final Turunda finişe ilk önce Tahincioğlu geldi. Ve böylece 2007 yılının son yarışında, birincilik kürsüsüne çıkan Can Tahincioğlu oldu. Kenan Çarpişantürk 2. olurken, Erkan Birinci 3.lük kupasını aldı.

Sezonun bu son yarışında Genel Klasman'a eklenen puanlara göre 2007 Goodyear Wranglers Cup Şampiyonu Cemil Islıkçı oldu. 2. Erkan Birinci ve 3. Güneş Top oldular. Bu son yarışın 1.si Tahincioğlu 2007 Genel Klasmanında 4. sırada yer aldı. Son yarışın 2. Çarpişantürk ise 2007 Genel Klasmanında 5. oldu. Böylelikle yaz sezonunun ilk ıslak gününde, yarış sezonunun son Wrangler Cup yarışını tamamlamış









# Karadeniz Yeşil gezi

Yazı: Aysim Uysal  
Foto: Tardu Tünger





Karadeniz'in en doğusuna defalarca gittim. Ama batısını hiç görmedim. Biraz laz fıkrasına benzedi farkındayım. İstanbul'dan Artvin'e ışınlanmadığıma, 4x4 araçlarla Karadeniz'in batısından doğusuna uzun ve zahmetli bir yolculuk yaptığıma göre, yoldaki yerleri hiç görmemek nasıl oluyor diye soracaksınız. Açıklayayım: Hep gece karanlığında haldur huldur çıktık İstanbul'dan ve gün ağarınca kendimizi Trabzon'da bulduk. Yani Batı Karadeniz'i her defasında kör karanlıkta geçtik.

Bu kez yaz sonunda İSOFF'dan 21 araç toplandık ve Sinop'a kadar bir uzanalım dedik. Uzuuun bir konvoy oluşturduk. Öyle ki konvoyun en başındaki araç telsizle en sondakine ulaşamıyordu. Kefken ve Kerpe'ye bir solukta ulaştık. Yoldaki tek aksiyon, konvoyu görünce sollama takıntısı tutan bir kamyonetin direksiyon hakimiyetini yitirmesi ve yoldan çıkıp bulunduğu ilk ağaca toslamasıydı. İyi olacak hastanın doktor ayağına gelirmiş. Aracı yola çekmek için 21 vinç vardı sırada.

Normalde yol ağırlıklı bir gezi olacaktı ama Kerpe'yi geçince herhalde alışkanlıktan bir anda yoldan çıktık. Göz gözü görmez bir toz bulutunda sayısız sapakları aşıp giderken, telsizlerden "Herkes arkasındaki araca sahip çıksın" anonsu yapıldı. Tozdan çıkınca karşımızda göz alabildiğince Karadeniz çıktı. Lacivert. Köpüklü. Tüm araçlar aynı hızda kuma girdiler. Herkes aynı hızda çıkamadı tabii, ama hiç değilse bir kısım konvoy mensubu kumda saplanan araçların kurtarılmasını beklerken diğerleri kendilerini dalgalara atma şansı buldular. Herkes memnun oldu kısacası.

Maden kasabasını geçtik. Şelaleye geldik. Albayın yeri'nde nefis alabalıkları yemek için 21 adet 4x4 aracı park ettik ufak otoparka üst üste. Tam yemeğe oturduk tesiste çalışan bir çocuk koşturdu nefes nefese. "34 plakalı aracın çekilmesi lazım. Sahibi kim?" "Abicim hepsi 34 plaka. Araç ne marka?" "4x4 abi"

Geceyi Akçakoca'da geçirdik. Yola koyulmadan ünlü Ceneviz kalesini ziyaret ettik. Kale dedikleri şeyin, iki sarı boyalı aslan heykelinin koruduğu, birkaç metrelik bir yıkık duvar ve bir sarnıç olduğu çıktı ortaya. Rehber sarnıçın dilek kuyusu olarak kullanıldığını ve paraların toplanıp surların bakımı için harcandığını belirtti ciddiyetle. Genelde işler böyle olmaz bildiğim kadarı ile. Bir kuyu görürsün, birkaç kişi refleks olarak para atar, birinin dileği gerçekleşir ve kuyu "dilek kuyusu" olarak ün kazanır. Ama böyle atama usulü -dilek kuyusu olunacaak, ol!- dilek kuyusu ilk kez görüyordum.

#### Devrek'in "sualtı" köprüsü

Bugün yolumuz üstünde Devrek ve Amasra vardı. Yola çıkıp dev tersaneler kenti Ereğli'yi geçtik. "Acıktım Yemek Evi" yanından ilerleyip Devrek'e vasil olduk. Tuhaf başlı bastonlar -at, kartal, geyik ayağı- diyarı. Filyos deresi

ikiye bölüyor Devrek'i. Derenin taşıdığı en yüksek nokta işaretlenmiş. Ama eğer işaret doğru ise, dere taşıdığı zaman köprü suyun altında kalıyor. Türkiye'nin ilk sualtı köprüsü yani. Bartın'dan geçtik. İnanılmaz çekici turkuvaz koyların arka arkaya sıralandığı Amasra yolundan aşağı inmeye başladık. Amasra minik ve kalabalık bir şehir. Çok tatlı bir kavisli taş köprüsü ve bir de "garılar pazarı" var. Neler yok ki pazarda. Sırt kaşıma elleri, tahta bilezikler, taş baskı kumaşlar, Endonezya işi kertenkeleler, reçeller, topaçlar, yürüyen kuş ve gergedan bibloları, sedefli rüzgar çanları, kilim çantalar...

Amasra çıkışında, off-road tarzı sahiller konusunda bir ön eğitim almamış iyi niyetli rehberimiz, bizi deniz için İnkumu plajına getirdi. Herhalde hafta içi, üstünde müstakil ağacı olan dev kaya-adası ve günbatımı ile muhteşem bir yer oluyor burası. Ama ıssız kumsallara ve bomboş dağlara alışık bizim grup, kumsalın haftasonu görüntüsü ve metrekareye düşen insan sayısı karşısında dehşete kapıldı.

Gece Bartın'da tüm konvoy adil bir şekilde zehirlendi. Sabah grupça %50 oranını tutturduğumuzu görünce oturup bir durum değerlendirmesi yapmak şart oldu. Sinop'ta bizi bekleyen insanlar vardı, ama gruptaki insanların bir kısmı Sinop'a değil sadece en yakındaki hastaneye gitmek istiyorlardı. Böylece Karadeniz kardeşliği bozuldu. Konvoyumuz bin parçaya ayrıldı. 10 araçlık bir konvoy Sinop'a doğru yola çıktı. Bir kısım İstanbul'a döndü, bir grup Safranbolu dedi. Bizse 3 araç, hasta masta, daha yolun başında göz diktiğimiz Pınarbaşı'na ulaşmaya karar verdik. Helalleşip ayrıldık. Hastalarımızı toparladık. Arka koltuklara yatırdık. Ulus üzerinden Pınarbaşı'na doğru yola koyulduk.

#### "Mola ihtiyacı olursa boşa uzun konuşmayın. Telsize öğ deyip dururum."

Birkaç "öğ öğ molası"ndan sonra Ulus'a vardık. Ulus şeker gibi tatlı bir ara yol sürprizi. Bizî davul zurnalar ve köçeklerle karşıladılar. Ya bir düğün dernek vardı ya da normal halleri böyle. Ardından yemyeşil dağlar arasında ufak oyuncak köyleri ile Pınarbaşı yoluna saptık. Yolda kurumuş dereye hortumla su basan köylüleri görünce hala Karadeniz'de olduğumuzu anlıyorduk. Pınarbaşı'nda hemen Paşa Konağı'nı aradık. 200 yıllık koca bir bahçe içinde ahşap sağlam konağı görünce tamam dedik. Burası bizim iyileşme yerimiz.





Konak zamanında yörenin kadısına aitmiş. Bahçesinde bir dolu idamin gerçekleştiği eski bir taş, bir su değirmeni, armut ağaçları ve armutları yiyen inekler var. Zemini koca koca taşlarla örülmüş girişinde, Ahmet Amcanın krallığı hüküm sürüyor. Koca bir mutfak ve şömineli, ahşap masalı kocaman dinlenme odaları. Üst katta da rengarenk kilimli, çepeçevre sedirli, el işi dokuma perdeleri, turkuvaz ahşap tavanları, sürpriz dolap kapaklarını açınca ortaya çıkan tuvalet-banyo ya da yüklükleri, sakız beyaz çarşafları, çıtırdayan ahşap çardakları ile nefis odalar.

#### **“Dikkat. Yavaş. Hızınızı azaltın. Yol çalışması. 20 km ilerde!”**

Sabah kaktık ki tüm grubun yüzü gülüyor. Konağın bahçesinde hemen donatılan bir sofrada kümeden yumurtalar, bahçeden domates biberlerle menemen, “mühürlü” şeftali reçeli, kaymak ve nefis çaylardan oluşan kahvaltıyı da edince yerimizde duramaz hale geldik. Ahmet amca bize öğle yemeği için peynir, domates, ekmek hazırladı, yola çıktık. Hedef Küre Milli Parkı, sonra da Ilgarini mağarası. Yol macera ve keşif duygularına fena

halde hitap ediyor. Tabelalandırma sistemi muhteşem. Kilometrelerce yol işareti yok. Sonra aynı noktada üstünde aynı şey yazılı 3-4 işaret birden. Sanırım tabelaları değişik yerlere dikmesi gereken görevli üşenip hepsini aynı yere dikmiş. Derken 3 metreye 2 metre dev, yanar döner bir tabela: “Dikkat. Yavaş. Hızınızı azaltın. Yol çalışması. 20 km ilerde!”

Ilgarini 858 metre uzunluğu ile dünyanın 4. büyük mağarası. Derinliği için farklı rivayetler var. 250 metre de deniyor, dibi bulunmadığı da söyleniyor. Sanırım ikinci yorum daha doğru, çünkü mağara Roma döneminden kalma ardiç ağacından yapıma lahitlerle dolu olduğu için gözü dönmüş define avcıları tarafından didik didik edilmiş. Tüm lahitler kırılmış, kemikler dışarı savrulmuş, dinamitlenmiş ve tavan bir milyon yaşındaki sarkıtlarla birlikte çökmüş. Böylesi gözü dönmüş bir araştırmada, mağaranın tabanından derinliklere inen kuyu da nasibini almış. 7 organ bağlayıp dibini bulamamışlar. Onlar bile bulamadıysa doğrudur.

#### **Dünyanın derinliklerine uzanan kuyu ve kafatasları**

75 yaşındaki Salih Dayıyı rehber olarak aldık, bizim söylediklerimizi onun kulağına bağırsın diye bir tercüman rehberi de yanımıza katıp tırmanmaya başladık. 1.5 saat sonra mağaraya vardık. Heybetli ve ürkütücü, sanki yatay bir kuyu ağzı. İki giriş var. Fenerlerimizi yakıp önce geniş olana girdik. Sarkıt ve dikitlerden su damlıyordu. Kafama da bir damla geldi. Sana da merhaba mağara. Acaba bilet alsam mı? Doğa harikası mağaranın sonunda duvarda eciş bücüş bir yazı vardı. “Lütfen mağarayı ve doğayı temiz tutun” Dünyadan uzaklaşmak için yapmamız gereken şey basitti: Mağaranın sonuna geldiğimizde tüm fenerleri söndürdük. Salt karanlık, mutlak sessizlik.

Diğer mağaraya girip, taşlardan yapılmış antik yılankavi yoldan döne döne derinliklere gittik. Her dönemeçte sıcaklık birkaç derece birden azalıyordu. Etraf buz gibiydi ama hava temiz ve kokusuzdu. Yol mezarlarla ve insan kemikleriyle kaplıydı. Kemiklere basmamaya çalışarak aşağı inerken bu saygısız ve aç gözlü mezar soyguncuları için bir lanet mırıldandım. Umarım kemikleri yüzyıllar sonra başka mezar soyguncuları tarafından havalara saçılır. Yolun bittiği yerde boş mezarlar ve kemikler arasın-





da taş bir yapı vardı. Arkasında da dünyanın derinliklerine uzanan bir kuyu.

### Dünyanın en renkli nineleri

Dönüşte mağaranın karanlık etkisi rengarenk bir görüntü ile uçtu gitti. Karşımıza, hayatımda gördüğüm en renkli giysileri giymiş Pınarbaşı kadınları çıktı. En alakasız florasın renklerden beş benzemez desenlerden şalvar, gömlek, önlük ve yemeniler, üstüne boncuklu taçlar ve minik şapkalar giyen 70lik 80lik tatlı nineler. Rehberimizin dediğine göre zaten köylerde genç nüfus kalmamış, bu renkli gele-neği sadece yaşlı kadınlar sürdürüyormuş.

Konağa dönerken güzel bir sürprizle karşı-laştık. Yola birlikte çıktığımız ama Bartın'da apar topar ayrıldığımız grubumuzdan telefon geldi. Yeri tarif ettik, 3 araç daha katıldı cennetimize. Ahmet amca alelacele balıklar ve zeytinyağlılarla sofrayı donatmak için mutfağa girerken, biz de çardakların birinde hasır ta-burelere oturup geçen iki günü anlattık birbi-rimize. Onlar da Sinop dönüşü Safranbolu'ya gelmişler ama artık yol ve apartman görmek istemiyorlarmış. Ne yapalım derken, Tardu abi başı çekmiş, gelin yolu biliyorum demiş

ve bizim konağa gelmek için yola çıkmışlar. 3 metre, diyor Becce. 3 metre gidip durmuş Tardu abi. Tamam, demiş. Ben buraya kadar biliyorum.

Ertesi gün Valla kanyonuna kısa bir ziyaret yapmayı planladık. Ahmet amca piknik yeme-ği olarak bize bir börek yapıvermişti. Rehberimizi almak için Valla köyüne girdiğimizde köyün rehber işini ciddiye aldığını fark ettik. Aynı ağaca asılmış 3-4 tabelada "Kılavuzsuz gitmeyin", "Tehlike", "Kılavuz alın", "Yasak" yazıyordu. Hemen arkasındaki ağaçta ise "Kılavuza gider!".

### Ayaklarımızın altında 500 metre boşluk: Valla Kanyonu

Kılavuzumuzla görkemli ağaçlar arasında, daracık, nefis bir yoldan ilerleyerek kayalık-lara tırmandık ve birden yol bitti. 500 metre altımızda derin bir kanyonda Devrekani ve Kanlıçay birleşip tek bir su halinde akıyorlar-dı. Bastığımız kayalar arasındaki boşluktan, yüzlerce metre derinliğindeki yemyeşil berrak sulardaki parlıtları bile görebiliyorduk. Geri dönüp hızlı bir inişle 10 dakikada kanyonun

içine girdik. Şimdi önümüzde ufak şelalelerin, tatlı tırmanışların, bir bilek hizasında bir adam boyu buz gibi suda yürüyüş ve yüzmenin keyfi vardı.

Kanyondan sonra doğru Ilıca Şelalelerine git-tik. Köye çıkıp araçlarımızı bıraktıktan sonra kısa bir yürüyüşün ardından şelaleyi bulduk. Kapı gibi dev kayalıkların içinden 10-15 metre tepeden billur zümrüt yeşili bir göle dökülü-yordu. Buzz gibi sulara dalmamız için fazla düşünmemiz gerekmedi.

Dönüşte, yolluk olarak yanımıza verilen bö-re-ği demli çaylarla birlikte yemek için köyde bir kahveye oturduk. Kahvede sohbet ettiğimiz iki tatlı "renkli" ninenin Paşa Konağının sahibinin torunları olduğu çıktı ortaya. Eski güzel günler yad edildi. Ne güzel kıyafetleriniz dedim, "Burada bunları giymeyi seviyoruz" dediler. "Ama İstanbul'a gittiğimizde başka giyiniyoruz. Orada bunları giysek çingene derler bize." Sonra öyle bir şey söylediler ki ağzım açık kalakaldım. "Bunlar bizim günlük giysilerimiz, sen asıl bayramlık giysilerimizi gör. Asıl onlar renkli."



1 yolculuk, 3 ayrı türde 4x4, 3 ayrı sürüş deneyimi

# Daihatsu Terios Mitsubishi L200 ve Chevrolet Captiva



Levent Uysal

Batı Karadeniz yolculuğu farklı parkurları deneyebileceğimiz uzun bir yol tecrübesi şansı sundu bize. Hem otopan, hem asfalt yollar, bozuk tali yollar hem dağ yolları ve tabii ki belirli noktalarda tamamen yoldan çıkıp off-road deneyimini yaşamak... Bu yolculukta konvoyumuzda üç ayrı tarz 4x4 aracı kattık. Kompakt bir SUV, Bir pick-up ve üst segment bir SUV. Bu kez ailecek çıkılan bir uzun yol serüveninde bu farklı segmentte 4x4 araçların ne artılar ve eksiler getireceklerini inceleyelim dedik.

Mitsubishi L200, Chevrolet Captiva ve Daihatsu Terios, üçü de SUV olarak adlandırılıyorlar ancak kullanımda çok büyük farklılıklar gösteriyorlar.

L200, öncelikle 4+1 kişilik oturma kapasitesi ile birlikte bir pick-up. Ayrıca tüm konforuna rağmen, dizel motoru, "LOW GEAR" yani arazi şanzımanı ve göreceli sert süspansiyonu ile tam bir off-road aracı. 170 HP motoru, limited slip diferansiyeli, sürekli 4 çeker transmisyonu, makul yaklaşma açısı, ve biraz düşük kaçış açısına rağmen, L200 3 araç içinde zorlu şartlara en yakın otomobil ve bu yönden diğerlerinden tamamen farklı.

Captiva ile Terios birbirlerine daha yakın araçlar. İkisi de yol dışından çok yol kullanımı için tasarlanmış. Captiva 4 silindir 2 litre hacimli, 150Ps motoru ve geniş iç hacmi ile konforlu bir otomobil havasında. Araçta elektronik 4 çeker sistemi bulunuyor. Arazi şanzımanı bulunmayan bu aracın kabiliyeti -arkasında bulunan GM destek ve birikimine rağmen- karda zincirsiz gitmek ile bozuk yollarda daha güvenli, yani altını vurmadan ilerleyebilmek arasında bir yerde sınırlı kalmış.

Terios da aşağı yukarı aynı özelliklere sahip olmakla birlikte daha küçük bir araç. 1500 cc benzinli bir motora sahip. Captiva gibi Terios'da da arazi şanzımanı uygun görülmemiş. Ancak bir önceki modele göre motor gücü arttığından ve biraz da görünüşünün etkisiyle kendine güvenen bir hali var ve off-road'a daha yatkın bir hava sergiliyor. Aracın hafifliğinden, Captiva'ya kıyasla beygir/kilo oranının daha düşük olmasından cesaretle Captiva'nın giremediği off-road şartlarına sürebildik. Ve Terios, L200 kadar olmasa da yine de belirli bir off-road kabiliyeti sergiledi.

Bu 3 aracın her biri kendi sınıflarında yeterli donanım, konfor, başarımlı ve avantaja sahip.

Bu özellikler de zaten derginin daha önceki sayılarında incelenmişti. Off-road açısından bakıldığında, yani off-road ağırlıklı bir gezi konusu olduğunda sıralamamızı L200, Terios ve Captiva olarak yapmak doğru.

Yol ağırlıklı bir gezide olduğumuzu göz önüne alırsak araçların konfor ve yol sürüş özelliklerini de incelemek gerekiyor. Bu durumda Captiva performanslı motoru ve diğer konfor özellikleri ile öne çıkarak ideal bir gezi aracı oluyor. Terios ise yol performansı ile ilgili geride kalırken hem aracın maliyeti hem de yakıt maliyeti olarak öne çıkıyor. L200 geniş iç hacmine rağmen aslında ticari bir araç olarak tasarlanmış olduğundan özellikle arka koltukta oturan yolculara aynı konforu sunamıyor, ancak tartışmasız bir bagaj üstünlüğü var.

Neticede her 3 araç da bu tarz bir gezi için, farklı avantaj ve donanımlarına rağmen, macera duygusunu tatmin ediyor ve 4x4 araçlar olarak olası beklenmedik olaylara karşı da güven vermeyi beceriyor. Bu araçların direksiyonunda iken, her yerden geçirim, istediğim her yere giderim duygusunu rahatlıkla yaşayabiliyorsunuz.



# Chevrolet Captiva

Derya Kızıltaş



## Görünüm

Captiva güzel bir otomobil. 18 inç'lik alüminyum alaşımlı jantlar, lastikler üzerindeki çıkık çamurluklar, sinyalli büyük yan aynalar, yan çamurluktaki hava girişi ızgaraları, iri arka lambalar, kavisli tavana yerleştirilmiş siyah tavan rayları ile göz doyurucu bir büyüklüğe ve güzelliğe sahip.

## Açılar

Captiva'nın boyu 463 cm, genişliği 185 cm olsa da 4x4'lere göre fazla yüksek olmayıp, yüksekliği 175 cm. Yaklaşma açısı 24° ve uzaklaşma açısı 22° olan aracın aks mesafesi 270 cm olduğundan karın açısı 17°'ye düşmüş. Yerden yüksekliği ise 200 mm. maksimum su geçiş yüksekliği 45 cm. Aracın dönüş çapı 11,5 m gibi biraz büyükçe.

## Motor

Captiva 2 litrelik 4 silindirli 150 HP'likl common rail dizel motora sahip, normalde önden çekişli bir otomobil. Yol şartları gerektirdiğinde otomatik olarak gücün %50 önler %50 arkalara dağıtıldığı bir 4x4'e dönüşüyor.

## Yakıt

65 lt'lik yakıt deposu bulunan, 100 km'de ortalama 9 lt harcayan 1800 kg'lık araçla 1358 km yaptık. Ortalama yakıt tüketimimiz 10.45 ltr/100 km oldu. Asfalt dışında da belirli bir hızda konvoy halinde dağ yollarından ve köy yollarından gittiğimizi düşünürseniz bu değerle bu kütlede ve motor gücünde bir araç için normal.

## Yol

Aracın konforu tüm aileye rahat bir yolculuk sunuyor. Görüş açısı ve performansı da sürücü için keyifli bir yol sürüşü anlamına geliyor. Önceleri özellikle dışardan gürültülü çalışan motor yol yaptıkça içeriden hiç duyulmaz oluyor. Maksimum hızı 180 km olarak belirtilen araçta, biraz aşağı meyilli yolda olsak da çok rahat 190'a kadar çıktık.

## Yoldışı

Captiva şüphesiz bir off-road aracı değil, yol sürüşü için tasarlanmış bir SUV. Bu yolculukta otoban ve asfalt yollar dışında ancak hafif off-road anlamına gelen bozuk köy yolları ve taşlı, kumlu ara yollarda araç sürdük. Kuma

ve diğer ortanın üstü şartlarda off-road parkurlarına aracı sokmayıp uzaktan bakmakla yetindik.

## Konfor

Seyahat sırasında, yol bilgisayarı verileri, elektronik ayarlı klima, CD ve MP3 çalar müzik sistemi, kapı içi 1.5 ltlik pet şişe yuvaları, ön konsolda, üstte, ortada ve yan koltuk altında yer alan eşya gözleri sayesinde çok rahat ve güvenli bir yolculuk yaptık. En çok hoşuma giden yeri ise sıcak yaz günü yolculuğunda torpido gözüdeki soğutucu bölüm oldu. Konvoyu durdurmak gerekmeden araç içinde sürekli soğuk içecek bir şeyler olması seyahatin keyfini artırdı.

## Bagaj

Bagaj hacmi 465 litre. Bu uzun yolculuklar için gereken her şeyi taşıyabileceğiniz anlamına geliyor.

## Fiyat

Chevrolet Captiva 5 koltuk Diesel Medium 88.023 YTL den başlıyor. 7 koltuk LT Diesel High'ın fiyatı ise 95.060'a çıkıyor.



# Mitsubishi L200

Levent Uysal



## Görünüm

L200 yeni nesil bir pick-up. Tasarımı sadece fonksiyonellik değil, estetik ve konfor üzerine de kurulmuş. Aerodinamik yapısıyla, 17 inç'lik alüminyum alaşımlı jantlara takılmış 245/65 yol lastikleriyle etkileyici bir görünüşü var.

## Açılar

L200'ün boyu 507 cm, genişliği 180 cm ve yüksekliği 178 cm. Aracın yerden yüksekliği 205 mm. Aks mesafesi 2995 mm. Yaklaşma açısı 33.4° ile iyi, 24.7°'lik göbek açısı biz off-road'çular için ancak yeterliyken, 23.8°'lik uzaklaşma açısı sıkı off-road yaparken arkayı sık sık sürteceğimizi gösteriyor. 5.9 m'lik dönüş yarıçapı birçok diğer 4x4'e göre çok gibi görünse de aslında bu boyda ve bu aks aralığında bir araç için oldukça başarılı.

## Motor

136Hp güç ve 314Nm tork üreten 2.5lt hacmindeki dizel motor asfalt ve arazi kullanımında son derece yeterli olmasına rağmen, yaklaşık 2 ton ağırlığındaki aracı ani hızlandırmakta tatminkar sayılmaz. Hızlanma zamanı aracın agresif görünümü ile uyumuyor. 170 km maksimum hıza ulaşılabilen aracın

frenli 2700 kg, frensiz 750 kg römork çekme kapasitesi var.

## Yakıt

75 lt'lik yakıt deposuna sahip araç fabrika verilerine göre 100 km'de 9.1 lt yakıt tüketmesi gerekiyor. Biz L200'ü yolda ve hafif off-road şartlarının haricinde off-road parkurunda da kullandık. 1320 km sonunda ortalama yakıt harcamamız 11.5 olarak belirlendi.

## Yol

Mitsubishi L200'de yolda 2H konumunda gidiyoruz. L200 asfaltta genel olarak tatminkar bir performans sundu. Arka süspansiyon sistemlerinde makas kullanılması nedeniyle pick-up sınıfı araçların ortak problemi olan zıplama sorunu L200'de önemsenmeyecek kadar düşük. Hele lastik havalarını da gerektiği şekilde ayarlarsanız arka koltuktaki yolcular da konforlu bir seyahat imkânı buluyor.

## Yoldışı

Yolculuk sırasında test edilen 3 araçtan yol dışı için en uygun olanı şüphesiz L200. Araç yol dışında olağanüstü bir performans sergiliyor. Tek zayıf noktası 3 metreyi bulan

aks mesafesi nedeniyle karın açısının yetersiz olması. Ancak pick up boyutları olan bir aracın ufak 4x4'lerin karın açısına sahip olmasını bekleyemeyiz.

## Konfor

Ergonomik kokpit tasarımı ferah ve geniş bir iç mekan yaratmış. Sadece önde oturanlar değil arkadaki yolcular da rahat bir yolculuk yapabiliyorlar. Arkadaki elektrik kumandalı açılabilir 5. pencere ise hem klima çalıştırmayı istemediğimiz durumlarda aracın havalandırması için ideal, hem de arka bagaja aracın içinden ulaşma olanağı veriyor. Dijital bilgi ekranından araç ile ilgili bilgileri rahatlıkla takip edebilirsiniz.

## Bagaj

L200'ün arkasındaki 45 cm yüksekliğindeki 132'ye 147 cm'lik kasa her türlü eşyanızı yanınızda götürmeniz için harika bir kargo alanı yaratıyor.

## Fiyat

Çift kabin 4x4 İntense AT'nin fiyatı 50.153,- Daha yüksek donanım isterseniz İntense Lux modeli 55.153,-.





# Daihatsu Terios

Erol Karali



## Görünüm

Daihatsu Terios eski ufak tefek kompakt 4x4 görüntüsünden tamamen sıyrılmış. Akıcı hatları ve geniş iç hacmi ile daha üst sınıf SUV'leri yakalamaya aday olmuş. Araç, üstte siyah tavan portbagaj bağlantı boruları, dışta stepne, 16 inç'lik alüminyum alaşım jantlara takılı 215/65 lastikler ile konforlu bir 4x4 araç görünümünde.

## Açılar

Terios'un yerden yüksekliği 200 mm. Uzunluğu 408 cm, genişliği 170 cm. yüksekliği 175 cm. Ağırlığı 1200 kg. Dönüş yarıçapı 5 m'nin altında. Frenli römork çekiş kapasitesi 1350 kg. Aracın boyutları ve açıları aslında off-road kullanımı için çok uygun.

## Motor

Terios'un otomatik şanzıman sistemine sahip 1,5 lt'lik dizel motoru 6000 devirde 105 HP güç ve 4400 devirde 140 Nm tork üretiyor. Aracın güç/ağırlık dengesi çok yüksek performanslı bir araç olmasına engel. Hızlanma sürecinde motor gücü yetersiz kalırken belirli

bir hıza ve devire ulaştıktan sonra çok rahat bir sürüş sağlıyor.

## Yakıt Tüketimi

Yakıt deposu 50 lt. Kurşunsuz benzinle 1280 km boyunca iki kez yakıt aldık. Yol ve off-road şartlarında yakıt tüketimimiz ortalama 8.7 lt/100 km oldu.

## Yol

Terios uzun yolda rahat kullanılabilen sarsıntısız ve sessiz bir araç. Otobanda hız kadranı rahatlıkla 160 km'yi gördü. Uzun yol sürüşü açısından aracın oturma konumu ve koltuk kavrayışı çok iyi. Sürücü koltuğunda otururken yüksek oturuş ve geniş bir görüş alanı kontrolü kolaylaştırıyor. Arka görüş biraz sorun yaşıyor. Manevra kabiliyeti ise inanılmaz.

## Yoldışı

Terios sürekli 4 tekerlekten çekişli bir araç. Normalde gücü ön ve arka tekerlekleri arasında dağıtırken, zor şartlarda orta diferansiyel

kilitleyip 4x4 konumunda öne arkaya eşit güç verebiliyoruz. Yolculuğumuz sırasında hafif off-road şartlarında rahatlıkla yol aldık. Orta derecede bir kum parkuruna girmemiz gerektiğinde orta diferansiyel kilidini kullanıp Terios'u korkmadan yoldan çıkarttık ve sorunsuzca ilerledik. Ancak ağır off-road şartlarında –derin kum- Terios'un bir off-road aracı olmadığını hatırladık.

## Konfor

Geniş ve ferah bir iç hacim yolculuğu kolaylaştırıyor. Yol bilgisayarı, yükseklik ayarlı, deri kaplı, hidrolik direksiyonu, elektrikli yan ayna kumanda düğmeleri, CD çalarlı radyo, hem önde hem de arkada yolcular için bir çift bardaklık gibi detaylar hayatı kolaylaştırıyor.

## Bagaj

380 litrelik bagaj özellikle eski modeli ile kıyaslandığında son derece geniş ve kullanışlı. Buradaki 12 volt'luk soket ise oto buzdolapları için çok kullanışlı bir aksesuar olmuş.

## Fiyat

Terios Gold Otomatik vitesin fiyatı 46.490,- üstelik farklı indirimlerle satılıyor.



# ATV mevsimi geldi

Arazi aracı istiyorsunuz, ama öyle büyük bir şey olmasın diyorsunuz. Büyük olmasın derken ciddisiniz, kafanızda motosiklet boyutlarında bir araç var. Ama motosiklet de istemiyorsunuz, çünkü 4x4 bir araca gereksininiz var. Üstelik ufak olsun ama güçlü, hızlı ve atik olsun istiyorsunuz. Hatta diyorsunuz, dayanıklı olsun ve istersem yük de taşıyabileyim. Hatta istersem yarışayım da...

Eskiden olsa, dayak mı istiyorsun, derlerdi size. Şimdi, hangi ATV'yi istersiniz diyorlar.

ATV'ler boyutları ve yetenekleri ile arazi araçları içinde farklı bir segment olarak yerlerini sağlamışlardır. İlk başta büyükler için zevkli bir oyuncak olarak kabul edilen ATV'ler zaman içinde gelişen ürün gamları ve gelişen yetenekleri ile uç sınırlarda destek araçları arayan outdoor tutkunlarının ya da profesyonellerinin en büyük yardımcısı haline geldiler.

Piyasadaki farklı markalar, değişik başlıklardaki üstünlükleri ile kendi alıcı kitlesini yaratarak büyüdüler. Bu markalardan en önde gelenlerinden biri Bombardier Recreational Products (BRP), 2006 yılında yeni bir atılımla ATV sektörüne farklı bir isim kazandı. ATV'lerini CAN-AM adıyla yeniden adlandıran Bombardier, gelişmiş performansı ve tasarımı ile öne çıkan bu yeni marka ile ATV konusundaki ününü pekiştirdi.

Bombardier Rec. Product (BRP), 1997 yılında girdiği ATV sektöründe hızlı bir ilerleme kaydetti. 1999 yılında Traxter modeli "ATV Magazine" tarafından "Yılın ATV'si" unvanına layık görüldü. 2003 yılında 2 kişi için tasarlanmış ATV'lerde tüm ürün segmentine sahip ilk ve tek ATV üreticisi oldu. Can-Am ilerleyen yıllarda yüksek performanslı Renegade modelini, 2 kişilik Outlander Max 800'ü, uzun mesafe için DS 650 ve 250'yi ve başlangıç seviyesi için Rally modelini outdoor'cuların beğenisine sundu. 2005 yılında tanıtılan "Outlander 800" modeli ise gücü, performansı ve sürüş keyfi açısından firmanın yükselen yıldızı oldu.

Outlander 800 – hızlı ve hafif  
Outlander 800 özellikle hobi amaçlı ATV kullanıcıları için hafif, iyi yol tutan ve güçlü bir araç olarak öne çıktı. 2005 GNCC Şampiyonasında ve BAJA 1000 yarışlarındaki dereceleri gücünün kanıtı oldu.

Outlander 800'nin özelliklerine baktığımızda, CVT (sürekli değişken şanzıman) ve Visco Lock (otomatik kilitli diferansiyel) kullanımı çok kolaylaştırdığını görüyoruz. Arazide başarılı yol tutuş için Outlander 800 ön kısmında bağımsız sert alüminyumdan yapılmış çift salıncaklı aktarma organlarına sahip. Arka kısımda sadece Outlander'a özgü bağımsız torsiyonel (TTI) süspansiyon bulunuyor.

Outlander 800 4 ayrı modelle tüketiciye sunuluyor. Outlander, Outlander Max, Outlander XT aksesuar paketli, Outlander MAX XT EC homologe versiyonu. İki kişi için tasarlanmış Outlander Max daha uzun dingil mesafesi sayesinde ikinci kişinin arka aksın önüne oturmasını sağlıyor. Bu sayede dengeli ve keyifli bir sürüş sağlanıyor. Outlander ve Outlander Max modellerinde ATV'lerini kişiselleştirmek isteyen kullanıcılar için Outlander Max XT Paketi sunuluyor. Farklı gereksinim ve zevkler için ATV'lerinde değişiklik yapmak isteyen kullanıcılar vinç, arka ve ön tampon koruma gibi aksesuarları fabrika garantisinde altında satın alma şansına sahip oluyorlar.

Can-Am ATV'ler Mayıs ayından bu yana Türkiye'de Depar Motor tarafından ithal ediliyorlar.





### **OUTLANDER 800 Teknik Özellikler**

#### **Motor**

Outlander 800'in Rotax 800 motoru, endüstrinin en güçlü ve en torklu motoru. 800 cc silindir hacmi, kapalı devre sıvı soğutma ve düşük vibrasyonlu 80 derecelik V açısına sahip motor elektronik enjeksiyonu sayesinde hava durumu, yükseklik farklarından etkilenmeden anında ivmelenme sağlar.

#### **SSR**

Sadece Can-Am ATV'lere özgü, güçlü ve hafif SSR (tam çerçevesiz şase) sayesinde motor ve diğer önemli parçalar korunuyor. Şasenin dar profilli alt kısmı engellerin üstünden rahatlıkla kaymayı kolaylaştırır.

#### **TTI**

TTI sayesinde sürüş dengeli, kontrollüdür. Çünkü rakiplerin aksine tekerleklerin hareketi dikeydir. Daha az parçadan oluşan bu sistem aynı zamanda daha dayanıklıdır. Lastik aşınmasını %90 oranında azaltır.

#### **Çift Salıncaklı Ön Kısım**

Outlander 800 'de ön kısımda bağımsız sert alüminyumdan yapılmış çift salıncaklı aktarma organlarına sahip. Bu sayede hem hafiflik, hem de daha az efor gerektiren bir sürüş sağlanmış olur.

#### **Visco Lock**

4x4 modunda, Visco Lock otomatik olarak gücü tekerlekler arasında dengeli bir şekilde paylaşır.

#### **CVT**

CVT sayesinde hızlanırken vites değiştirmeye ihtiyaç olmuyor. Sistem gücü anında tekerlekler iletilir ve gerektiğinde daha iyi kontrol için motoru frenler.

#### **Vitesler**

Yüksek, düşük, boş, geri ve park ayarları bulunan vites kutusu

#### **Aktarma organları**

Arazi şartlarına göre ister 2x4, ister 4x4

#### **İçten Fren Diskleri**

Arka ve ön fren diskleri diferansiyelde konumlandırılmış. Bu sayede hem korunmuş oluyorlar hem de daha etkili frenleme sağlar.

#### **Jantlar ve Lastikler**

26" Carlisle ATR lastikler ve Alüminyum jantlar

#### **Çelik Yük Taşıma Rafları:**

Çelik yük rafları sayesinde ön kısımda 46 kg ,arka kısımda da 92 kg lık taşıma kapasitesi.

#### **Çok Fonksiyonlu Gösterge:**

İsteğe göre hem analog hem de dijital kullanım seçilebilen göstergede yakıt, yapılan kilometre, motor çalışma saati gibi fonksiyonlar izlenebiliyor.

#### **Dijital kodlanmış anahtar**

Endüstrideki hırsızlığa karşı korumayı standart olarak sunan Outlander 800'de sadece kodlanmış anahtar ATV 'yi çalıştırır.

#### **Farlar**

İki 35 W gücünde parlak ön farlar.

#### **400 Watt Elektrik Gücü**

Bu sayede tüm elektrikle çalışan aksesuarlar çalıştırılabilir.





Yola akıllıca çık: Zeki bir lastik kullan...

# Goodyear Wrangler HP All Weather

Test Armağan Tünger



Lastik seçimi her araç ve her sürücü için en önemli kararlardan biridir. Kullandığı araca, mevsime, sürüş tarzına; konfor, hız ya da performans beklentilerine göre her sürücü senenin belli aylarında lastikleri ile ilgili bir karar vermek zorundadır. Doğru lastik seçimi, sürücünün araçtan istediği geri dönüşü yakalamasının, bu aracı hak ettiği sınırlarda kullanabilmesinin tek yoludur.

Ancak lastik seçimi başlı başına karmaşık bir konudur. Çünkü genelde tek bir lastik tüm yıl boyunca sürücünün tüm gereksinimlerini karşılamaz. Her şey bir yana sürücünün ortalama bir performans beklentisi bile olsa yazın kullandığı lastiklerle kışın yağmur ve kar altında yol alması güvenli değildir.



4x4 araçları kullanan sürücüler için durum daha da karmaşıktır. Çünkü aracını yoğun olarak yolda kullanan sürücüler bile, yol dışında gidebilecek kapasitede bir araç için yol dışında da gidebilecek kapasitede bir lastik kullanımı gerektiğini bilirler. Buradaki sorun bu iki farklı beklenti grubunu optimal bir şekilde tek bir lastikte birleştirebilmektir.



Her sürücünün rüyası hem yaz hem kış, hem kuru havada hem yağışta, hem yolda hem yol dışında kullanabileceği "tek" lastiği bulmaktır.

4x4 araçlar için özel tasarlanan Goodyear 4x4 Wrangler serisi sürücülerin bu zor kararlarında onlara destek olmak için üretilmiş. Yapılan çeşitli testler sonucunda Goodyear ekibi aynı lastik grubunda farklı beklentileri bir araya getirmek gibi zor bir işin altından kalkmışlar.



Bu sayımızda Goodyear Wrangler 4x4 serisinin HP All Weather lastiğini test ettik. HP All Weather her türlü hava koşulu için üretilmiş bir yol lastiği. Ancak SUV araçlar için tasarlanan bu lastik, belirli bir seviyeye kadar yol dışı kullanım için de kullanılabilir. Biz de Arman Tünger'in kullandığı Suzuki Vitara'ya takılan 195X80XR15 ebatlarındaki HP All Weather ile bir test sürüşü yapıp, lastiğin yol ve yol dışı limitlerini görmeye karar verdik.

HP All Weather'in yapısına uygun olarak bu kez farklı bir parkur yapısı belirledik. Her ne kadar lastiğin ağırlıklı olarak yolda kullanılmak

üzere üretildiğini biliyorsak da testi tamamen yol ağırlıklı yapmayı hiç düşünmedik bile. Asfalt yol, toprak yol, mıcır, çimen, kayalık, su geçişi ve çamur seçeneklerini birbiri ardına denemek için Kemerburgaz'a gittik. Hava şartlarından ötürü yağışlı ve karlı havadaki performansını izlemeyi daha ileriki tarihlere bıraktık, ama diğer parkur koşullarında lastiğin direksiyon hâkimiyeti, yolda tutunma, fren emniyeti, konfor ve ses seviyesi başlıklarında performansını araştırdık.

Yolda Goodyear HP All Weather lastikleri tam beklediğimiz performansı sergiledi. Düşük yularlanma direnci ile doğru orantılı olarak lastik hem konforlu ve yakıt ekonomisi sağlama yönünde başarılıydı. Bir 4x4 yol lastiği olarak lastik sesi de beklenen düzeyin altındaydı. Panik frenlemede ve sert slalomda güvenli bir yol tutuşu sergiledi.

Lastiklerimizi yoldan uzaklaştırma kararı verecek Kemerburgaz'da dar bir toprak yola girdik. Hızlı bir tırmanışın sonunda çimenlik bir alanda lastikleri yoldan çıkartmaya başladık. Kemerlerin yanına kadar tırmanan kayalık bir parkuru takip edip, ilk kemer sırasının son noktasını keşfettik. Sonra kemerleri takip ederek ormanın içine girdik. Orada aradığımız diğer engelleri de bulduk: Çamur, balçık ve su geçişi.

HP All Weather işin gerçeği, beklediğimizden daha ileri götürdü bizi. İri taşlarla kaplı





ISTANBUL OFF-ROAD KULÜBÜ

16087

34 TJ

1622

SUZUKI

KATZ









zeminde ve dere geçişinde tam bir 4x4 lastiği performansı sergiledi. Kontrollü bir tırmanış için aracın gücünü zemine uygun bir şekilde aktarırken, lastik dayanıklılık yönünden de iyi bir sınav verdi. Bu yıpratıcı zeminlerde lastiğin önemli bir özelliğinin faydasını gördük. Jant kenarını koruyan bir yapıya sahip olan lastik, normal yol koşulları dışındaki parkurlarda ekstra koruma getiriyor. Jant kenarının üzerine oturan lastik bir çıkıntı, belirli engellere –kaldırma ya da kayalara ve ağaç kütüklerine- çıkarken alüminyum jantlara daha iyi koruma sağlıyor.

Orman içinde de HP All Weather derin olmayan balçık zeminde patinaja kalmadan hareket etmemizi sağladı. Su içinde de zorlanmadan, son derece rahatlıkla ilerledik. Lastiğin bukailemun gibi kendini farklı koşullara uyduran yapısı değişken yol şartlarında sorunsuzca ilerlememizi sağladı.

Goodyear Wrangler HP All Weather kompakt omuz blokları ve arttırılmış su boşaltımı ile kış şartlarında da güvenli sürüş sözü veriyor. Teknolojisi, suda kızaklanmaya karşı gösterdiği direnç ve yol çekişi ile belli oluyor. Off-road sürüşünde sudaki tepkileri kış şartlarında

ıslak yol tutuşu konusunda güvenilir bir fikir veriyor bize.

Goodyear Wrangler HP All Weather'in net ağırlığı 11,445 kg. Dış Çap/Yükseklik: 690 mm. Genişlik: 198 mm ve Hacim: 93,649 cdm Wrangler HP'nin, derin ve geniş kanallardan oluşan sırt deseni, suyu ve sulu çamuru daha hızlı boşaltarak suda kızaklamaya dayanıklılık ve yol dışında tutunma için tasarlanmıştır. Lastiğin blok tasarımı ise, daha sessiz ve konforlu bir sürüş hedeflenmiş. Wrangler HP'de kullanılan SmartTRED teknoloji ve tüm hava koşullarına uygun silika sırt hamur bileşimi, yıl içerisinde değişen iklim koşullarından etkilenmeden aynı performansı almanızı sağlıyor.

Goodyear Wrangler HP All Weather 195/80 R15'ten 255/50 R 20'ye kadar 22 farklı boyutta sunuluyor. Her sene mevsim dönümlerinde kara kara hangi lastiği seçeceğinizi düşünmekten sıkılan sürücüler bu tüm mevsim lastiği ile kendilerini güvende hissedebilirler. Aynı zamanda yolda kullandığı 4x4'üne HP All Weather takan sürücü, canı istediği an belli sınırlarda da olsa off-road keyfini yaşamının zevkini çıkartabilir. Bizden söylemesi...

## Uzman Görüşü Kardeşler Lastik Satış Müdürü Behçet Gürbüz

Goodyear HP All Weather teknik özellikleri ile 4 mevsim kullanılabilen yüksek performanslı bir lastiktir. Üretiminde "SmartTRED" yani kendini hava şartlarına göre ayarlayabilen bir teknoloji kullanılmıştır. SmartTRED teknoloji lastiğin sıcaklık farklılıklarında olumsuz tepkiler göstermesini engeller. Detayına girersek, havanın çok sıcak olduğu mevsimlerde lastiklerin mevsimsel olarak yumuşaması ve genişmesi beklenirken HP All Weather tam tersi, sıcak havada kendini gererek aracın yola tutunmasını sağlamaktadır. Kışın ise soğuk ve karlı şartlarda lastiğin gerilmesi beklenirken tam tersi olarak genişleyerek ve yumuşayarak karda ve buzda yol tutunma olasılığını artırır. Dolayısıyla HP All Weather, kışın kış lastiği yazın yaz lastiği alma gereksinimini ortadan kaldırır.

HP All Weather, %80 asfalt - %20 yol dışı olarak sınıflandırılabilir. Lastik her ne kadar düz asfalt lastiği görünümünde olsa da suda kızaklamayan karda çekiş gücü sağlayan dört mevsim bir 4x4 üründür. Sırt desenindeki, saniyede 21lt su boşaltma sistemine mevcut derin ve geniş kanallar; çamuru ve yağmuru kolayca atar. Ayrıca taban bölgesindeki sessiz blok tasarımı son derece sessiz bir sürüş konforu sağlar.

Bu özellikleri ile Wrangler HP All Weather, 4x4 performans araçlarında kullanılan ve SUV araçların her ortamda, her zeminde rahat hareket etmesini sağlayan bir Goodyear ürünüdür.

## Test Pilotu görüşü. İSOFF - Arman Tünger

HP All Weather lastiklerini TEM otoyolu, Asfalt bağlantı yolları, Kemerburgaz otoyolunda, kuru zeminde konfor, asfaltta tutunma, lastik sesi ve direksiyon hakimiyeti başlıklarında denemeye tabi tuttuk. Yeni lastiklerimiz kuru asfalt yolda sessiz ve konforlu oldu. Islak zeminde ani tepkilerimize rağmen izinden şaşmadı. Bunda lastik tabanında arttırılmış su kanallarının rolü büyüktü. HP All Weather %80 yol, %20 yol-dışı kullanıma uygun bir lastik olarak geçiyor, o nedenle asfalttaki güzel performansı bizi şaşırtmadı.

Kemerburgaz köyünde, lastiklerin yol dışı performansını görmek için kademeli olarak yol dışına çıktık. Toprak yol, çimenlik ve toprak arazi, gevşek taşlı kayalık tırmanış ve blok kayalık engellere aracı çıkartma gibi tüm aşamalarda lastiklerimiz sorun çıkartmadı. Lastiklerin tepkisi güzeldi ve güven veriyordu. Gördüğümüz performans lastiğin limitlerini biraz daha zorlama isteği uyandırdı bizde. Ormanın içine girip çok derin olmayan bir dere geçişi ve arkasında çamurlu bir alan bulduk. Dere geçişinde, çamurda ve kanallara girip çıkarken izinden çıkmayan lastikler All Weather ismini doğruluyordu. Sonuçta testimizde denediğimiz farklı koşullarda lastik çok olumlu tepkiler verdi. HP All Weather yolda sessiz ve konforlu bir lastik ve yol dışı performansı ise lastiğin teknik spektrininin bize düşündürdüğünden daha fazla. 4x4 araç üreten ve satan firmaların fabrika çıkışı kullanabileceği ve standart donanımlarında sunabilecekleri iyi bir lastik.



# Ankara'da ilklerin enduro yarışları

Mümtaz Pak  
Fotoğraf: Gülten Pak







15 – 16 Eylül tarihlerinde Ankara’da düzenlenen Enduro yarışı bir çok açıdan ilkleri bünyesinde barındırdı. Kulüp yeniydi, ilk kez yarış düzenliyordu, start şekli yeniydi, canlı yayınla Enduro yarışı sunma sistemi yeniydi. Sonuçta ortaya seyircilerin de yarışçıların da keyif aldığı bir organizasyon çıktı.

Ankara’nın çiçeği burnunda spor kulübü EMC06 / Ankara Enduro Motorsporları Kulübünün ilk olarak düzenlediği Türkiye Enduro Şampiyonası 5.ayak yarışı 15-16 Eylül tarihlerinde Çayyolu Arcadium’den start alarak Beytepe mevkiinde koşuldu. Çankaya Belediyesinin de destek olduğu organizasyonda yarışçılar kadar seyircilerin de yarış havasını dolu dolu yaşamaları için bir çok farklı aktivite yer aldı.



İlk kez bir motosiklet yarışının startı ana yollar kesilerek bir AVM önünden verildi. Magazin startı denilen bu sistem parkura daha çok seyirci çekmeyi amaçlıyordu. Bu sırada yine ilk kez, yerel bir radyo olan Radyo Vizyon’dan start anı canlı olarak yayımlandı. 32 sporcunun start aldığı Enduro yarışı için 10 gün önceden Arcadium AVM’de stand kurulmuş ve yarışan motorlarla yarışçılar halka tanıtılmıştı. Cumartesi günü Rock grubu The Roscoes izleyiciler nefis bir Blues ve Rock ziyafeti verdi. Yarışmacılar Pazar gününün stresini atmak için tüm Cumartesi gecesini dans ederek geçirdiler. 6 motorun start aldığı solventli benzin ise Cumartesi gecesini sporcuların bütün gece motorları üzerinde çalışmasına neden oldu. Sabaha kadar süren çalışmalarla motorlar yarışa adeta bir Paris-Dakar yarışı havasında yetiştirildi.

Cumartesi günü yapılan resmi antrenmanların ardından 16 Eylül Pazar sabahı 10:30’da ilk startı Şampiyonada liderliğini sürdüren Burak Özel aldı. 16 km. olan parkur toplam 3 etap halinde 48 km olarak koşuldu. Oldukça zorlu olan parkurda 60 dereceye varan iniş çıkışlar sporculara zor anlar yaşattı. Özellikle dağ yamacından yapılan yan geçişlerde çok güzel görüntüler ortaya çıktı. Bu zorlu yarışın son metrelerine ulaşmayı başarıp finiş rampasına gelen yarışçılar ise yarış bitirmenin o kadar kolay bir iş olmadığını bir kez daha anladılar. Zaten bitmiş olan enerjileri bazı sporcuları finişe 1 metre kala yalnız bıraktı.

Yarış sürerken yine puan ve klasmanlar canlı yayınla radyodan anons edildi. Böylece bir Enduro yarışı ilk kez canlı yayınlanmış oldu.

Antalya’dan yarışa katılan ATV’ler genel klasmana dahi girerken müthiş bir görüntü ziyafeti sundular. Genel klasmanda Antalya’dan Burak Özdemir birinciliği alırken ikinciliği Şakir Şenkalaycı ve üçüncülüğü Burak Özel aldı. Burak ve Şakir kendi sınıflarında ise 1.lik ödülleri aldılar.







ATV'lerde 199 numaralı Mehmet Saygın Suzuki DRZ 400 ile birinci olurken, Kawasaki 400 ile Engin Koşar 2., Yamaha 450 ile Cemal Tezol 3. oldu.

E1A sınıfında KTM 450 ile Şakir Şenkalaycı 1., Burak Özel 2., Kemal Kantar 3. oldu.

E1B sınıfında Mehmet Özdemir Yamaha 400 ile 1., İsmail Özgür Yamaha 450 ile 2., Batu Derer KTM 450 ile 3. oldu.

E1C sınıfında Burak Özdemir Kawasaki 450 ile 1., Murat Erkal Husaberg 450 ile 2., Abdulah Kaya Honda 450 ile 3. oldu.

E2B'de Orbay Katmerci KTM 250 ile 1., Alper Başer Honda 250 ile 2., Erdem Üstün KTM 125 ile 3. oldu. E2C'de Çağlar Aktaş Yamaha 250 ile 1. oldu.

E3A'da Fırat Şahin KTM 510 ile 1., Ahmet Tahir Tugayoğlu KTM 525 ile 2., Yavuz Kantur KTM 450 ile 3. oldu. E3B'de ise KTM 525 ile Orhan Erhan 1., Sitki Tuğcu 2., Emre Ulutaş 3. oldu.

Bu yarışın devamı niteliğinde olan Ankara Mühye yarışları ise 22-23 Eylül'de koşuldu.

Türkiye Motosiklet Federasyonunun 2007 yarış takviminde yer alan Türkiye Enduro Şampiyonası'nın 6. ayak yarışı olarak düzenlenen organizasyonda seyircinin ilgisini arttırmak amacı ile yapay ve doğal engeller ile donatılmış görsellik düzeyi yüksek kısa mesafeli gösteri etapları da yarış etkinliğine dahil edildi. Hitit Motosiklet Kulübü HMK tarafından düzenlenen yarış, bir hafta ara ile tüm yarışçıları yine bir araya topladı.

Enduro yarışları, parkurlar üzerinde farklı karakterde ve zorluk derecelerinde doğal ve yapay engeller olan yarış güzergahlarında yapılıyor ve geçiş yüzeyleri tamamen düzeltilmemiş araziler seçiliyor. Her türlü hava koşullarında, parkurlar E1, E2, E3 ve ATV (dört tekerlekli motosikletler) sınıfı motorlar ile geçilecek yapıda oluyor. Enduro yarışlarının yönetmelik gereği toplam uzunluğu 50 kilometreden kısa olmaması gerektiğinden, bu yarışta hazırlanan 14 km'lik parkurdaki her etap tüm sınıflar tarafından üç kez koşuldu.

Çankaya Mühye köyünde düzenlenen yarışlar, önceden belirlenmiş ve tanımlanmış zorluk derecesindeki engeller içeren parkurları en





*Rodi ile benim Mut otel önündeki bu resmin hoş bir hikayesi var. Susurluk'ta herkes bize selam veriyor, ufak tefek ihtiyaçlarımız için para bile almıyorlardı. Kaldığımız Mut otel Susurluk'un minicik bir oteli. Yarışlar esnasında motorlarımızı yıkamak için alan açtılar, biz motorların bakımını yaparken çaylar börekler getirdiler, hatta yarışa yanımıza sandviç hazırlayıp getirmişler, kısacası müthiş insanlardı. Biz de Rodi ile onlara sürpriz yapıp formalarımıza Mut otel yazdırdık ve öyle çıktık yarışa, ikimiz de birinci olduk Şimdi bu resim poster olarak otelin girişinde asılı. İşte sporun bu yanını çok seviyoruz.*

kısa sürede kat etmek zorunda olan sporcuların yeteneklerini ve motosikletlerinin dayanıklılığının test edilmesi esasına dayanıyordu. 14 km. uzunluğundaki parkurun bazı bölümleri yarışçıları özellikle zorlayacak engellerden oluşuyordu. 50 derecelik inişler ve çıkışların yer aldığı parkur hem yarışçılara zevkli bir mücadele yaşattı, hem de seyircilerin heyecanlı bir yarış izlemelerine olanak tanıdı. Bu yarışın sonunda Genel klasmanda Burak Özel ilk sırayı aldı.

ATV'lerde numaralı Mehmet Saygın Suzuki DRZ 400 ile birinci olurken, Kawasaki 400 ile

Engin Koşar 2., Yamaha 450 ile Cemal Tezol 3. oldu.

E1A sınıfında Husaberg 450 ile Burak Özel 1., KTM 450 ile Kemal Kantar 2., Honda 450 ile Murat Orhon 3. oldu.

E1B sınıfında Mehmet Özdemir Yamaha 400 ile 1., İsmail Özgür Yamaha 450 ile 2., Batu Derer KTM 450 ile 3. oldu.

E1C sınıfında Burak Özdemir Kawasaki 450 ile 1., Murat Erkal Husaberg 450 ile 2., Abdulah Kaya Honda 450 ile 3. oldu.

E2A'da Kawasaki 250 ile Serkan Özdemir 1., Mümtaz Pak Honda 250 ile 2. oldu.

E2B'de Orbay Katmerci KTM 250 ile 1., Alper Başer KTM 125 ile 2., Ahmet Aktaş Yamaha 250 ile 3. oldu. E2C'de İbrahim Kayıkçı Honda 250 ile 1., Erhan Demir Yamaha 125 ile 2., Mevlut Ekşi KTM 250 ile 3. oldu.

E3A'da Fırat Şahin KTM 510 ile 1., Ahmet Tahir Tugayoğlu KTM 525 ile 2., Yavuz Kantur KTM 450 ile 3. oldu. E3B'de ise KTM 525 ile Emre Ulutaş 1. Malik Akkafa KTM 450 ile 2. oldu. E3C'de ise M.Aykut Ermiş KTM 640 ile 1. oldu.





# Hasandede'de off-road fırtınası

Turhan Yalçın  
Foto Alper Yıldırım

Ankara Off-Road Kulübü ile Sakarya Otomobil Sporları Derneğinin ortak organizasyonları olarak gerçekleştirilen Ankara Mahalli Off-Road şampiyonası 2. ve 3. yarışı Kırıkkale'nin şirin beldesi Hasandede'de yapıldı. 8-9 Eylül 07 tarihlerinde, Hasandede belediyesinin düzenlediği 15. Hasandede Kültür Festivali çerçevesi içinde yer alan yarış, mahalli olmasına rağmen ulusal yarışları aratmadı.

2007 sezonunu ana sponsorluğunu Biosis Medikal'in, basın sponsorluğunu SES TV'nin, co-sponsorluğunu Mustafa Saatçi'nin üstlendiği yarışta yerel sponsorlukları başta Hasandede Belediyesi olmak üzere, TÜPRAŞ ve Aşkın Petrol üstlenerek yarışların daha da çekişmeli geçmelerini sağladılar. İki günde aynı şekil ve sistemde koşulan yarışlar, 3 etabı seyirci, 2 etabı BİOSİS Göl etabı olarak toplamda 5'er etaptan oluşuyordu. ANDOFF'un bu organizasyonunda İstanbul, İzmir, Denizli,

Tarsus, Sakarya ve Ankara'dan toplam 23 araç katıldı.

Mayıs ayında yapılan 1. yarıştan itibaren yaklaşık üç aydır bu yarışın çalışmalarını sürdüren ANDOFF Yarış ve Organizasyon ekibi, eşsiz güzellikteki doğal yarış parkuruna sahip Hasandede'de geçen seneki parkurlardan çok daha zorlu ve seyri yüksek parkurlar hazırlamayı hedefliyordu ama bazı zorluklarla karşılaştı. Öncelikle seçilen parkurda sorun vardı. Giderek yükselen (günde 5 cm) Hasandede gölet'i, geçen yıl yapılan yarış parkurunun büyük bir kısmını yutmuştu. Ayrıca katılımcı araçların çokluğu ve birbirlerinden çok farklı karakteristik özellikler sergilemeleri, etapların daha teknik etaplar olarak hazırlanmasını gerektiriyordu. Sonuçta doğa şartları ile mücadele kazanıldı ve parkur tüm yarışçılara hitap edecek zorluklarla yarış hazır hale geldi.

## 1. Gün Ankara Mahalli Off-Road Şampiyonası 2. Yarış

8 Eylül Cumartesi sabahı 09.00 -11.00 saatleri arasında Aşkın Petrol Tesislerinde yapılan idari ve teknik kontrol ardından, Kırıkkale'de şehir turu atarak seremoni startı için TÜPRAŞ tesislerine gelen 22 araca, TÜPRAŞ Kırıkkale Bölge Müdürü Hadi ERBEYOĞLU start verdi.

Kırıkkale valisi Mustafa Bahrettin Demirer ve Hasandede Belediye başkanı Malik Ejder Coşkun'un verdikleri Özel Etap startı ile başlayan yarış çok güzel görüntülere ve çekişmelere sahne oldu.

Start noktasının deniz kumu gibi olması plaj esintisi yaşatırken, 1 kapı numarasıyla start alan Mustafa Özgiray-Ali İhsan Güneş ikilisi için yarışın en zor anlarını yaşattı. Ön diferansiyellerinin vakum sistemi arızalanan araçları, 3. etapta ZK'dan starta gelemeyi için o etapta start alamadı. Yarışın diğer bir favorisi 9 kapı numaralı Volkan Gönülalan-Necmi İnan ikilisinin araçları, henüz 1. etabın birinci turunda arızalanınca yarış çok daha ilginç çekişmelere sahne oldu.

SES TV den canlı olarak verilen yarışın seyirci etabı, yüksek bumplar ve derin çukurlarla hem off-road açısından teknik olarak zorlu engelleri içeriyordu hem de saatte 140 km'lere varan süratlerin sergilenmesine olanak tanıyan düzlükleri seyirciler için de heyecanlı görüntülerin oluşmasına neden oluyordu.

BİOSİS Göl etabı ise, her gün 5 cm yükselen tertemiz suyu, üzüm bağları ve yeni dikilmiş çam fidanlarıyla çok güzel bir manzaraya sahipti. Oldukça sert yapısı olan bu parkur-





da araçlar zorlanırken, hem pilotlar hem seyirciler çok eğlendiler. Normalde çok sık rastlanmayan bir yapısı olan parkuru geçen tüm ekipler gerçek bir off-road keyfi yaşadıklarını belirttiler.

Taklaları eksik olmayan yarışın en ilginç taklası da bu parkurda oldu. Takla öncesi 8. kapıdan 9.kapıya, sağa sola spinler atarak coşkuyla gelen 2 kapı numaralı turuncu renkli araçlarıyla Arif Değirmenci-Salih Z.Akpınar ikilisi tozu dumana katıyordu. Araçtaki in-car intercom sistemi taklanın “kayda alınmasına” vesile oldu. Dilerseniz saniye saniye, geliyorum diyen bir taklanın arka planını izleyelim.

- 10 nerede?
- Sol karşıda!
- 11?
- Sağda tam önünde!
- 12 nerde?
- Tapagaz, karşıda!!

Ve bir anda koca araba kaybolur... Ve aşağı uçar. Çünkü 12 numaralı kapı gerçekten karşıdadır ama 11 nolu kapıdan beş metre aşağı indikten sonra...11'i gaz kesmeden geçen ikili, beş metreden araçlarının tamponunu yere değdirmekten tepe üstü konmayı başardılar.

Aynı parkurda, bizi takla konusunda hiç yanılgıya uğratmadan “her yarışta bir takla” sloganıyla hareket eden 4 kapı numaralı araçlarıyla Ümit Güvendik-M.Tibet Kartay ikilisi, attıkları taklayla yarışa heyecan kattılar.

6 -10-18 kapı numaralı araçlarda çeşitli arızalardan dolayı abandone olunca gün sonunda dereceler şu şekilde oldu;

#### Genel Klasman:

- 1- Hakkı Ağaoğlu – Yusuf Öztürk
  - 2- Ali Gökhan Yazıcı – Tarık Sağlam
  - 3- Ayhan Yasa – Murat Karahan
  - 3- Benan Engin – Tamer Kızıltan
- Şenliklerle süslenen ödül töreni, belediye

başkanı Malik Ejder Coşkun’un dereceye girenlere ödülleri vermesi ve ardından tüm yarışçılara ve organizasyon ekibine verilen resepsiyon yemeğiyle son buldu.

#### 2. Gün Ankara Mahalli Off-Road Şampiyonası 3. Yarış

İlk günü oldukça çekişmeli geçen seri yarışların ikinci gününde, teknik kontrolü geçen 17 araç, 9 Eylül Pazar günü Hasandede Belediye Başkanı Malik Ejder Coşkun’un startıyla bir gün öncesinden daha da hızlı bir yarışa başlamış oldular. Bu yarışta pilotlar, bir önceki gün aynı şekilde ve sırada koşulan etaplara daha hakimdiler. Böylece hızları da oldukça artmıştı.

İkinci günde taklalar eksik değildi. Favori taklacı Ümit Güvendik-M.Tibet Kartay ikilisi, seyirci etabındaki keskin dönüşü alamayarak yan yattılar. Kapı geçişini engelleyen ekip, seyirci yardımıyla düzeltilerek yarışa geri dönmeyi başardı.

Aynı yerde aynı şekilde takla atan bir diğer ekipte 21 kapı numarasıyla yarışan Tuncay Köksal-Neşet Kaan Okan ikilisi de yine aynı şekilde seyirci yardımıyla düzeltilerek yarışa dönmesi sağlandı.

Seyirci etabının en hızlı yerinde araçlarının sol arka tarafını kayaya çarparak hasar gören 11 kapı numaralı Jeep Cherokee’leriyle Ahmet Tınkır-Orhan Doğan ikilisi, günün en şanslı ekibiydi.

Müthiş bir çekişmeyle ve aralıksız heyecanla biten yarışın ödül töreni Hasandede Belediyesi önünde coşkuyla yapıldı. 2. gün sonuçları şu şekilde oldu;

#### Genel Klasman:

- 1- Ahmet Tınkır – Orhan Doğan
- 2- Hakkı Ağaoğlu – Yusuf Öztürk
- 3- Özcan Ceylan – Mahir Ceylan







## 2 Eylül, 2 Şehir, 2 Türkiye Şampiyonası, 1 Kulüp: EMK...



Türkiye Motokros Şampiyonası 6. Ayak Yarışı 2 Eylül'de Aliğa'da Ege Motosiklet Kulübü - EMK tarafından organize edildi. Türkiye'nin önde gelen motosiklet kulüplerinden biri olan EMK, aynı gün iki ayrı şampiyona yarışı organize ederek tecrübesini kanıtladı.

Aynı gün iki yarış organizasyonu düzenleyen EMK, 2 Eylül'de Aliğa'da Türkiye Motokros Şampiyonası 6. Ayak yarışını; Akhisar'da ise Türkiye Moto Drag Şampiyonası 4. Ayak yarışını gerçekleştirdi.

Ege Motosiklet Kulübünün projelendirdiği ve Aliğa Belediye Başkanı Sayın Tansu Kaya'nın destekleriyle hazırlanan Avrupa standartlarındaki Türkiye'nin en yeni motokros pistinde gerçekleşen Türkiye Motokros Şampiyonası 6. ayak yarışı heyecanlı bir seyirci katılımıyla gerçekleşti. 2007 sezonunda farklı branşlarda 10 ayrı organizasyon gerçekleştiren EMK, bu yarış da sorunsuz tamamladı.

Yarıştaki Türkiye'nin çeşitli bölgelerinden ve farklı kulüplerinden 40 yarışçı start aldı. MX1/2 A, MX1/2 B, MX1/2 C, 65cc ve 50cc sınıflarında gerçekleştirilen yarışta seyircilerin ilgisi en çok minik yarışçılarda yoğunlaştı. Minik sporcuların start aldığı 50cc ve 65cc yarışlarında seyirciler kadar diğer yarışçılar da geleceğin şampiyonlarına destek olmak ve cesaret vermek için tezahüratlarda bulundular.

Yarış alanı görsel bir şölene sahne olurken, keskin rampalarda yapılan usta manevralar izleyenlere ayrı bir zevk yaşama imkânı verdi. Heyecan ve adrenalin dolu dakikaların yaşandığı ve nefes kesen yarışlar, 20 dakika + 2 turdan gerçekleşti.

Yarıştıkları kategoride dereceye giren yarışçılara kupalarının yanı sıra çeşitli para ödülleri dağıtıldı. TMF GP kupasında Burak Özel, Şakir Şenkalaycı ve İbrahim Taş'ın müthiş çekişmesi izleyicilere keyifli anlar yaşattı.







# Afrika, hem de motorla...

Axel Karşahin, Halit Berker  
Bülent Günsür ve And Tüfekçi











**Eski dünyanın en güney ucu. Afrika. Bu sözcüğün tınısı bile insanın aklına heyecan ve yeni keşiflerle dolu, sarı sıcak tonlarda bir macera düşürür. Gözlerinizin önüne hemen savanlar, beyaz köpekbalıklarının cirit attığı okyanus sahilleri, koyu yeşil ormanlar, zebralar, filler, bembeyaz dişli simsiyah çocuklar, sıra sıra takılarla mağrur kabile kadınları, saz damlı evler, renkler ve kokular gelir. Üstelik daha oraya adınızı bile atmadan...**

**Bir de uçağa atlayıp oraya gittiğini düşünün. KTM'lerle Güney Afrika'yı boydan boya aştığınızı hayal edin. Üstelik ekip başınız Dakar'dan tanıdığınız efsane enduro'culardan biri olsun. İşte o zaman heyecanla yaşanacak ve zevkle okunacak bir macera çıkar ortaya.**

Önce kahramanlarımızı tanıyalım. Hepsi maceracı, hepsi motosikletçi, hepsi snowboard'cu, hepsi off-road'cu. Axel Karahahin -ya da arkadaşları arasında tanındığı gibi Driving Ms Daisy- 41 yaşında bir Life

Cocah. Sparky kod adlı 34 yaşında Halit Berker eski off-road yarışçılarından. Gadget Man lakaplı Bülent Günsür 34 yaşında. İlgi alanları arasında Scuba da var. And Tüfekçi 41 yaşında tecrübeli bir sporcu. Windsurf'te, kayakta dereceleri var. Master Ralli ve Rally of Anatolia'ya katılmış, Camel Trophy ve Ecochallenge adaylığı var. Tüm grup yaz kış demeden yaklaşık 3 senedir, hemen her hafta sonunu, İstanbul'un çevresindeki ormanlarda, çamur, kar, kum parkurlarda enduro yaparak geçiriyor. Yazları birer haftalarını ayırıp Türkiye off-road motosiklet turları yapıyorlar, yetmiyor. Daha da bilenip geri dönüyorlar. Tahmin edeceğimiz gibi, bir süre sonra gözlerini yurt dışına diyor ekip. Heyecanla farklı iklimlerde ve farklı coğrafyalarda motosikletle binme hayalleri kuruyorlar. Derken KTM Adventure Tours organizasyonu çıkıyor karşlarına. Ve Alfie Cox. Ve Güney Afrika'da 10 gün KTM'lerle hard enduro şansı.

**1963 doğumlu, Güney Afrikalı motosiklet yarışçısı Alfie Cox motosiklet fanatiklerinin yakından tanıdığı bir isim. 2000 yılında Tu-**

**nus Optic Rally ikincisi. 2000 Paris - İstanbul Master Ralli ikincisi, 2001'de Paris Dakar 5. si. Daha önceden İstanbul'da biten Master Ralli'de Alfie Cox ile tanışmıştık. Onun KTM adına Güney Afrika'da düzenlediği turun, bu tarz diğer turlar arasında en zorlarından biri olarak derecelendirilmesi, kendimizi sınamak adına çekici geldi.**

Ekip, Güney Afrika'da hard enduro yapma heyecanı ve Alfie Cox ile beraber motor sürme keyfi ile hızlı bir plan yaptı. Hazırlıklar bir sene sürdü. 2006 yılında ilk başvuru ve karşılıklı görüşmelerin ardından 24 Ağustos 2007'de ekip Dubai'ye hareket eden uçağa bindi. Macera başlamıştı.

**Güney yarım kürede kış sonu olması nedeniyle Ağustos ayının sonunu özellikle seçtik. Bu mevsimde hava sıcaklığı gündüzleri 20-25, akşamları 15-17 derece civarında seyrediyor. Yağış ihtimali de minimal, çünkü yağmurlar genelde yazın yağıyor. Yani tam motora binmelik...**





Güney Afrika'ya ulaşmak kolay değildi. Aktarma ve beklemelemlerle yaklaşık 24 saati bulan seyahat, Johannesburg ve Nelson Mandela'nın doğum yeri olan Umtata'nın ardından "Wild Coast"da sona erdi. Wild Coast'da onları bambaşka bir Alfie karşıladı. Yarış sırasında tanıdıkları deli dolu yarışçı kimliğine ilaveten tüm bir gezi organizasyonunu ciddiyetle ve titizlikle yapan ve kahvelerini bile sabah önlere getiren bir grup lideri ile karşılaşmak güzel bir sürprizdi. Tabii ki Alfie'nin güvenilir iş adamı görüntüsünün altında hala haşarı yarışçı kimliği baskındı. Umtata havaalanında, arkasında 7 motor taşıyan römorkla onları karşılayan Alfie'nin, bir yandan SMS atar bir yandan neşeyle onlarla konuşurken, bir yandan da saatte 160 km hızla son derece bozuk yollarda uçarak gitmesi grubun stres katsayısının yükselmesine neden oldu. Ters akan trafikte fotoğraf çekmek için önde oturan Bülent kapı kulpuna o kadar sıkı asılmıştı ki, yolun sonunda kulpun kopup elinde kaldığını kakhahalarla fark ettiler.

**Güney Afrika ile ilgili ilk ulaştığımız bilgiler bizi şok etti. 44 milyonluk Güney Afrika'nın**

**40 milyonu zenci nüfustu ve bu nüfusun yarısının önümüzdeki 10 sene içinde AIDS'ten ölmesi bekleniyordu. Yolda gördüğümüz insanların fakirliği ve sefilliği de bunu yansıtıyordu. Alfie'den aldığımız bilgiye göre şu aralar en iyi iş cenaze levazimatçılığıymış (ikincisi de güvenlik nedeniyle her yeri sarmalayan dikenli tel işi olsa gerek). Bizi en çok şaşırtan şey de durduğumuz en uçra yerde bile yerden bitiyormuşçasına bir anda etrafımızı çevreleyen güleç yüzlü, sevimli, neşeli zenci çocuklar oldu. Nasıl anladılar geldiğimizi, o kuş uçmaz kervan geçmez yerlere nasıl geldiler hiç bilmiyorum.**

Sonunda ekip Wild Coast'a ulaştı. Hint Okyanusu sahilinde bölgenin en güzel koylarından birine, Hole in the Wall'e ve 2 gün kalacakları evlerine geldiklerinde saman damlı evlerden oluşan konaklama merkezi ve okyanusun ürpertici görüntüsü hayallerinin gerçekleşmesi anlamına geliyordu. Wild Coas'ta ekip en çok Bulungulu'da misyonerlerin zenci halka yardım amaçlı tasarladıkları yemek mekânından etkilendi. Yerel resimlerle ve desenlerle süslenmiş yapılar tamamen Afrika

kültürünü yansıtıyordu. Onca yokluğun arasında okyanus kıyısında bu kadar güzel bir yer gerçekten beklenmedik bir şeydi. Bu vahşi sahillerde iki gün yoğun bir tempo ile geçirdi ekip. İki gün boyunca her sabah 7'de ayağa fırlayıp motorlara atılıyorlar ve günün 5-6 saatini motor üstünde farklı parkurlarda Alfie'ye yetiştirmeye çalışarak geçiriyorlardı. Yorucuydu. Ama kimsenin aklına şikâyet etmek gelmiyordu. İstanbul'da tecrübe ettikleri parkurlar onlara deneyim kazandırmış ama Alfie ile karşılaşacakları zorluklara hazırlanmamıştı. Zorluk dereceleri giderek arttıkça onlar da limitlerini giderek aştıklarını fark ettiler.

**Alfie'nin çok iyi ve tecrübeli bir sürücü olduğunu biliyorduk. Ama bunu bire bir yaşamak etkileyici olduğu kadar yorucu idi. Karşımıza sık sık bir motorun geçmesinin veya çıkmasının mümkün olmayacağını düşündüğümüz engeller çıkıyordu. Ama Alfie'nin sürekli desteği ve yapabileceğimize olan inancı ile bu engelleri zor da olsa aşmayı öğrendik. Böylece psikolojinin ne kadar önemli olduğunu bir kez daha gördük. Her şey kafada bitiyor.**





Tüm günü motor üzerinde geçiren ekip, akşam yorgunluğunu atmak için Hint Okyanusunun köpek balıkları ile ünlü sularına girerken, Alfie de akşam yemeği hazırlıkları ile uğraşiyor, istakozlar için pazarlık ediyor ve mangal yakıyordu. Farklı kültürlerde farklı ürünlere verilen değerlerin ne kadar zafı olduğu Güney Afrika'da da karşlarına çıktı. Mönüde dev istakozlar vardı ve 20 tanesi için yerlilerle pazarlık eden ve hepsini 6 euro gibi komik bir fiyata alan Alfie, yine de kazık yediğini düşünüyordu.

İki günlük Wild Coast macerasından sonra 28 Ağustos sabahı Alfie tüm grup, Alfie'nin evinin bulunduğu Cato Ridge'e gitmek üzere sabah 6'da hareket etti. Cato Ridge, Güney Afrika'nın en büyük ticari liman şehri ve en popüler dalga sörfü merkezi olan Durban'ın 40 km kuzeyindeydi.

**Yaklaşık 5 saatlik bir yolculuktan (arkamızda Alfie'nin her zamanki gibi bol heyecanlı sürüş tarzını atlattıktan) sonra Cox ailesinin Cato Ridge'deki çiftliklerine geldik. Alfie'nin yaşadığı bölge ağırlıklı olarak beyazların yerleşim yeri. Umtata (Transkei) bölgesindeki fakirlik bıçakla kesilmiş gibi bitti. Yollar evler, mağazalar, yaşam tarzı ABD'nin orta bölgeleri ile kıyaslanacak düzeyde. Hatta genel yaşam alışkanlıkları da benzerlik gösteriyor. Örneğin sabah kahvaltısında biftek, jambon, kızarmış patates ve yumurta yeniyor.**

Alfie'nin evinde eskiden şeker kamışı yetiştiren yaklaşık 25 dönümlük arazide bugün sadece evlerin olduğu bölüm kullanılıyordu.

Çünkü Cox ailesinin hayatı sadece motorsporları etrafında dönüyordu. 9 yaşındaki oğulları kendi klasmanında Güney Afrika motokros şampiyonuydu. Ve tüm aile, kasım ayında oğullarına Florida'da düzenlenecek olan Supercross yarışında destek olmak için ABD yolcusuydu.

Ekip Alfie'nin evinde özel bungalowlarına yerleştikten sonra ilk motorlu gününü Alfie'nin arka bahçesi sayılabilecek çok güzel ve oldukça geniş bir alana yayılan enduro parkurunda geçirdi. Afrikanın kendine özgü güzelliklerini barındıran manzara içinde KTM'ler üzerinde geçen bu gün enduro sporu açısından ilginç engellerle doluydu. Ama bu engellere ulaşmak için bile grubun bazı ön elemeleri aşması gerekiyordu.

**Off-road parkurunda ilerlerken önümüze bir tren yolu çıktı. Motosikletlerle geçebileceğimiz bir yer ararken Alfie doğrudan yayaların kullandığı üst geçide yöneldi motosikletiyle. Bir de baktık merdivenlerden üst geçidi aşıp, diğer tarafın merdivenlerinden inmiş bile. "Hadî" dedi bize, niye duraladığımızı anlamadan, ne yapalım biz de attık kendimizi merdivenlere. Merdivenleri çıkmak beklediğimizden kolay oldu da, dönemeçleri dönmek ekipten bazılarımızı oldukça uğraştırdı. Ama sonunda hepimiz bu engeli başarıyla aştık. Bir defasında da asfalt yolda parkura giderken, hadî farklı bir yerden geçelim dedi ve bizi yolun kenarındaki korkulukların dışına çıkardı. Korkulukların dışında aşağı doğru dik bir eğimle inen yamaçlarda sadece tekerlerimizi basabileceğimiz kadar dar bir**





**iz vardı. Ara ara kendimizi aşağılarda bir yerlerde bulmadık değil, ama çok eğlendik.**

Sonraki günleri ekip çevredeki zorlu parkurlarda Afrika'nın gerçek off-road yüzü ile tanıştı. Valley of Thousan Hills, Pietermaritzburg, Bhotas Hill, Widomaker gibi yerlerde motosikletçilerin karşısına aşmak için bol bol deli nehirler, sarmaşıklar kaplı ormanlar, inanılmaz diklikte –Alfie'nin hiç tereddüt etmeden kendini aşağı attığı ve grubun da takip etmesini beklediği- uçurumlar çıktı. Şüphesiz tüm bu maceralar tamamen sorunsuz yaşanmadı. Halit zincir kopardı, And gaz telini kopardı. Ama ekibin başına gelen ufak tefek arızalar, Alfie tarafından el çabukluğu ile ve son derece pratik usullerle tamir edildi.

Ekip hazır Güney Afrika'ya gelmişken ufak bir safari turu yapmadan geri dönmeyi düşünmüyordu elbet. Afrika'da motosiklete binmek çok zevkliydi ama Gwahumbe Reserve'de vahşi hayatı yakından görme fırsatı da ekibin çok hoşuna gitti. Birçokları gibi özel bir işletme olan Gwahumbe Reserve hem Afrikanın vahşi hayvanlarını kendi alanlarında ve yaşam koşullarında görme şansı veriyordu, hem de

bunu son derece konforlu ve güzel koşullarda sunuyordu. Sonunda 2 Eylül tarihi geldi çatı. Dönme zamanı.

**Genel olarak bu seyahate harcadığımız para ilk bakışta çok gelse de toplam paket olarak bakıldığında her kuruşuna değerine inanıyoruz. Tüm organizasyon boyunca elimizi bir kez bile cebimize atmak zorunda kalmadık. Alfie her şey ile ilgilendi. Coğrafya olarak motora ilk bindiğimiz yerler Türkiye'de alışık olduğumuzdan çok farklı değildi. Ama bu bölgelerde de bir profesyonelle aynı parkuru geçmek olaya farklı bir boyut kazandırdı. Hele de bahsettiğimiz şahsiyet son derece samimi ve cana yakın bir kişiliğe sahip ise... Hard endurodan hoşlanana kesinlikle tavsiye edebileceğimiz bir tur**

Axel Kardeşin, Halit Berker, Bülent Günsür ve And Tüfekçi KTM'lerle yaptıkları bu turun her anından zevk aldılar ve Türkiye'ye eşsiz deneyimlerle döndüler. Darısı sizin başınıza...

KTM'in bu macera turları ile ilgileniyorsanız [www.ktmadventuretours.com](http://www.ktmadventuretours.com) adresine girip bilgi alabilirsiniz. Ama doğrudan Alfie'ye



ulaşmak isterseniz [www.alfiecox.co.za](http://www.alfiecox.co.za) adresine girip bakabilir ya da [alfie1@pixie.co.za](mailto:alfie1@pixie.co.za) adresinden Alfie ile mailleşip bizlerden söyleyebilirsiniz.

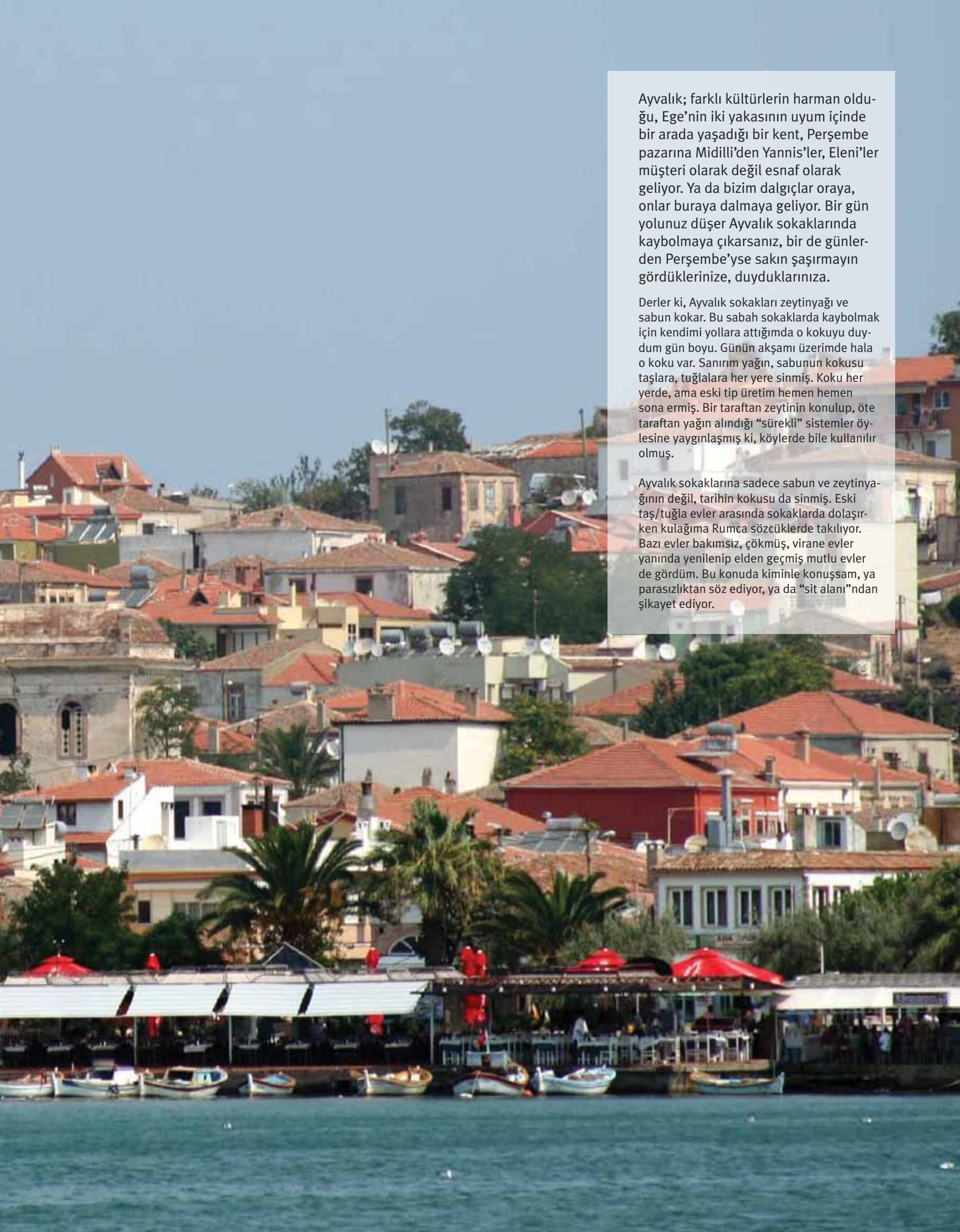


# Ayvalık'ta bir gün

İhsan Kuşçu







Ayvalık; farklı kültürlerin harman olduğu, Ege'nin iki yakasının uyum içinde bir arada yaşadığı bir kent, Perşembe pazarına Midilli'den Yannis'ler, Eleni'ler müşteri olarak değil esnaf olarak geliyor. Ya da bizim dalgıçlar oraya, onlar buraya dalmaya geliyor. Bir gün yolunuz düşer Ayvalık sokaklarında kaybolmaya çıkarsanız, bir de günlerden Perşembe'ye sakın şaşırmanın gördüklerinize, duyduklarınıza.

Derler ki, Ayvalık sokakları zeytinyağı ve sabun kokar. Bu sabah sokaklarda kaybolmak için kendimi yollara attığımda o kokuyu duydum gün boyu. Günün akşamı üzerimde hala o koku var. Sanırım yağın, sabunun kokusu taşlara, tuğlalara her yere sinmiş. Koku her yerde, ama eski tip üretim hemen hemen sona ermiş. Bir taraftan zeytinin konulup, öte taraftan yağın alındığı "sürekli" sistemler öylesine yaygınlaşmış ki, köylerde bile kullanılır olmuş.

Ayvalık sokaklarına sadece sabun ve zeytinyağının değil, tarihin kokusu da sinmiş. Eski taş/tuğla evler arasında sokaklarda dolaşırken kulağıma Rumca sözcüklerde takılıyor. Bazı evler bakımsız, çökmüş, virane evler yanında yenilenip elden geçmiş mutlu evler de gördüm. Bu konuda kiminle konuşsam, ya parasızlıktan söz ediyor, ya da "sit alanı"ndan şikayet ediyor.



Belli bir rotam olmadan, rasgele sokaklara girip çıkarken çok dar bir sokağın başına geliyorum. O kadar ki ellerimi iki yana açsam neredeyse dokunacak. Sağ yanımda avaz avaz çocuklara bağırırken merdiven yıkayan bir kadın ve evi, sol yanımda ise temiz görünümlü yüksek bir bahçe duvarı. Duvar kenarındaki bir taşa tırmanıp içeri bir göz atıyorum. Burası bir kilisenin arka tarafı ve duvarlarda çok çirkin sözler, resimler var. Sprey boyayla yapılmış.

Kilisenin etrafında girecek bir kapı, pencere aranarak dolanırken Suat'a rastlıyorum. Hemen oracıkta oturan 10-12 yaşlarında bir çocuk. "Amca su bitişik kapıyı çalarsan Ayşe teyze sana kiliseyi gösterir. Onun bahçesinden geçiş var".

Kapıyı çalıyorum, uzun bekleyiş sırasında çevreme bakınırken ve kapının taç kısmının eski bir tuvalet taşından yapıldığını görüp için için gülerken sürmeli ama endişeli bir çift göz kapıyı açıyor. Kendimi tanıtıyorum, biraz düşündükten sonra içeri buyur ediyor.

Kilisenin adı "Taksiryarhis". Bitişğinde Mardin'li Ayşe hanım oturuyor. 14 yıl önce buralı olmuş. Zeytinlerin, asmaların arasında gizlenmiş bir evi var. Daha ilginç yanı Ayşe teyze Süryani. Aklıma bir sürü şey geliyor bu komşuluğa dair.

**Evini, bahçesini inceliyorum, bahçede bir köşeye dayalı çok kaliteli mermerden yapılmış bir mezar taşı görüyorum. Üzerinde Yunan harfleriyle isim ve rakamlar var, doğumu ve ölümü gösteren. Adı, Eleni, 1884 yılında doğmuş, 1913 yılında ölmüş. Belki mutlu bir 29 yıl ömür sürmüştü. Ne savaşı görmüş ne de savaşın ve sonrasının acılarını. Ama burası Ege, tarihi boyunca en yüksek mutlulukları, en derin acıları bir arada yaşamış.**

Ayşe hanımın yanağında mavi bir ben var, barut dövmesi. Kumral saçları dalgalı, gözleri sürmeli. Kahvesi acı, lezzetli, insanın canı tü-tün tüttürmek istiyor. Aslında ikram da ediyor, ama sadece canım çekiyor, yoksa içeceğimden değil.

Saat gün ortasını devirmişken açlık ve susuzluk etkisini gösteriyor. Köşe bakkaldan soğuk bir su alıp, yolun gölge kenarındaki bir basamağa oturuyorum. Önümden geçen insanlara, hayatın akış hızına bakıyorum. Kimsenin acelesi yok, herkes birbirini tanıyor, herkes selamlaşıyor birbiriyle. Yaşlı, kısa saçları bembeyaz bir teyze önümden geçiyor, oğlum yaşındaki torununun yardımıyla pazar torbaları taşıyorlar. Geçerken bana kocaman gülümseyip "merhaba" diyor. Egenin bu sıcak gününde bundan daha ferahlatıcı bir sıcaklık olamaz. Üstelik çok buluşucu. Birden Ayyalık sınıyor üzerime, bura gibi kokmaya, burallı-lar gibi serin/sıcak, kocaman "merhaba"lar saçmaya başlıyorum çevreme. Ege'de olmak, Ege'yi hissetmek ne güzel.

**Ayyalık'ta olmak demek, Cunda adasında balık yemek demek.**





Bunu yapmayana “Ayvalık’ta ne işin vardı” derler. Gün akşam saatlerini sayarken hep birlikte adanın yolunu tutuyoruz.

Kıyı boyunca balık restoranları sıralanmış ve yol boyunca bu lokantaların elemanları bizi içeri davet ediyor. Tüm lokantalar ve sundukları mezeler, balıklar birbirine benziyor. Önce çığırkanın tipine bakıyoruz, sonra “papalina var mı?” diyoruz. En sonra da fiyat soruyoruz. Ana yemek balık alacaksınız mutlaka pazarlık şart. Bir yerde 20 lira olan balık smokin giymiş bir elemanda 80-100 lira oluveriyor. Fiyatını sormadan, pazarlık etmeden yemeğe oturmak ve adisyonu incelemeden hesap ödememek gerek. Dikkat etmeniz gereken en önemli şey, adisyonda yazan “kuver” ekmek demek. (hiç unutmam bir keresinde yemek bedeli 40, kuver bedeli 60 lira yazılmıştı).

#### **Cunda’da buraya özel bir balık var adı “papalina”.**

Bu bildiğimiz sardalyanın birkaç santim uzunluğundaki yavrusu. Kendi adıma sardalyadan ancak başka balıklara yem olur diye düşünürüm, çok sevmem. Ama sardalyanın yavrusu papalinaya gelince iş tamamen değişiyor.

Önce büyük sürüler halinde dolaşan papalinalar özel bir ağıla tutuluyor. Sonrası? Sonrası tutulduğu gibi, öylece unlanıp kızgın yağın içine. Başka işlem? Evet var, kuyruğundan tutup tutup ağzınıza atmak. Birazcık olsun balık seven kim olursa bu lezzete kayıtsız kalamaz ve unutamaz. Bu yemeğin en kötü yanı da, ana yemek olarak seçtiğimiz ızgara çupra ve mercanların lezzetinin papalının yanında zayıf kalması oldu. Hepimiz “keşke bu balıkların yerine de papalina isteseydik” dedik. Artık Cunda’ya tekrar gelişimde ne yapacağımı biliyorum; o bildik lokantaya gideceğim, kendime iki porsiyon papalina, köz patlıcan salatası, yeşil salata (her müşteri için taze hazırlanıyor) ve içkimi ısmarlayacağım, o kadar. İnanın bana her akşam yenir ve insana fena halde içirtir. Günde üç değil altı öğün yesem buralarda keşfettiğim lezzetlere yetişemem ya o da ayrı konu. Gece dönüş yolunda Tintin “Azıcık daha dolaşıp biraz acıksaydık, ben yine o balıktan istiyorum” diye söylüyor. Ama ne bizde yemeğe yer, ne de çocuklarda derman kalmıştı otelimize dönerken.

İşte bu kadar, Ayvalık’ta dolu dolu tam üç gün geçirdim ve elimden geldiğince yazıya dökmeye çalıştım. Bu arada ilgilenenler için [www.korfezdiving.com](http://www.korfezdiving.com) adresini de buraya koyuyorum.



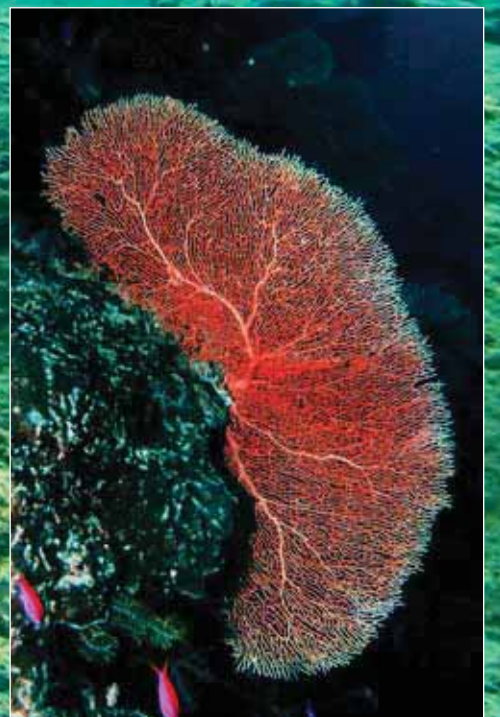
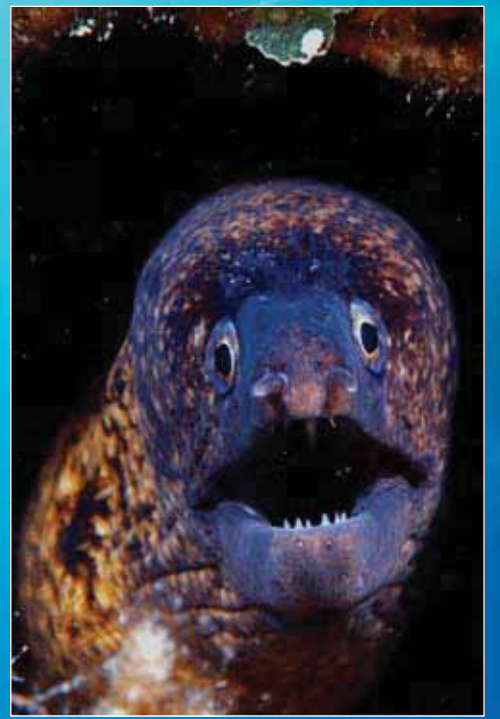
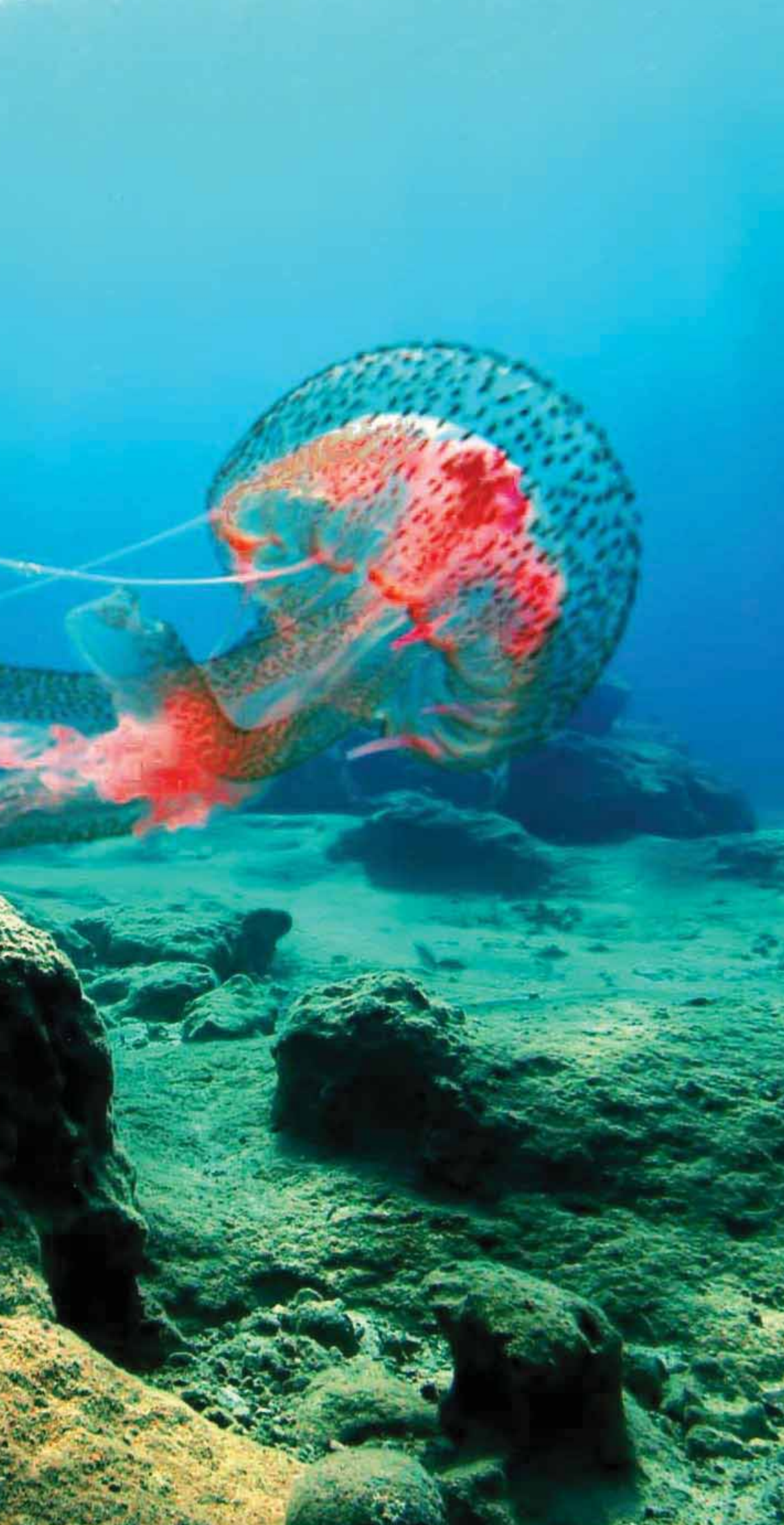




# Yaratıklar

Yazı Nehir Kubilay  
Fotoğraf Coşkun Teziç











“Hepimiz uzaylıyız aslında “ diye düşündü adam. “Uzaydaki gezegenlerde yaşıyoruz. Ama yine de bunlar benden daha fazla uzaylı görünüyor.”

Adam dünyadan ayrıldığında ve yabancı bir toprağa ayak bastığında karşısına neler çıkabileceğini hayal etmeye çalışmıştı. Farklı olacağını biliyordu. Her şeye hazır olduğunu sanıyordu.

Ama yabancı topraklardaki yaratıkların güzel olmalarını beklemişti.

Onun yaşamasına uygun olmayan, ona düşman çevre ile arasında bir kalkan –özel basınçlı giysi ve nefes almasını sağlayan tanklar ile kendi kırılğan varlığı için gerekli “çevre”yi yanında taşıyordu. Bu bildik özel yaşam alanı dışında her şey yabancıydı. Yabancı bir gezegendeydi.

Farklı yerçekimi kurallarına uyum sağlamaya çalışır, ağır çekim ilerlerken etrafa baktı. Etraf hayat kaynıyordu. Ama yabancı bir hayattı bu. Bildiği, alıştığı dünyalı formlarından uzak. Bağlantıları, nedenleri bilmediği için ona anlamsız gelen şekiller vardı. Gereğinden fazla renk vardı, gereğinden fazla kıvrım, göz, anten, diş...

Yaratıklar.

Dokungaçları olan borular vardı. Gözleri olan dişler vardı. Yüzgeçleri olan taşlar vardı. Işıkları olan gözler vardı. Boynuzları olan minik kanatlı periler vardı. Benekli pelerinleri olan, kuş gagalı yumuşak yaratıklar vardı. Düşünen mercan renkli ağaç dalları, sırf çeneden oluşma canavarlar, birlikte hareket eden gökkuşağı renklerinde minik canlı su damlaları, bir yanından bakınca öbür tarafı görünen dev yaratıklar, cıvı cıvı renkleriyle yürüyen çiçekler vardı.

Yaratıklar vardı ve hepsi ona, bu dünyaya ait olmayan farklı yaratığa hoşgörü ile bakıyordu.







**Senenin ilk karı...**

# **Kaçkar**

Engin Fırat - KDRK Sporçusu  
Foto Asım Haberal, Engin Fırat  
[www.kdrk.org.tr](http://www.kdrk.org.tr)









*-Aloo Asım Abi bugün mü gidelim, yarın sabah mı gideriz?*

*-Hadi çabuk gelin alın beni evden, çok sıkıldım, hemen çıkalım*

*-Tamam abi 15 dakika içinde ordayı hazırlan geliyoruz.*

Ömrümüzdeki en hızlı çantayı hazırladık ve yola çıktık. İstikametimiz dağların en güzeli, istikametimiz Kaçkar. Mezovit mevkiinden Kaçkar kuzey klasik rotasını tırmanıp daha sonra da Kaçkar milli parkı içindeki yaylalarda bir hafta boyunca kamplı yürüyüşler (Hiking) yapacağız.

Aracımızla Ayder yaylasına kadar ulaşıp buradan yaylaya çıkan arazi araçlarına otostop çekiyoruz. Nihayetinde odun dolu bir pikabın kasasında kendimize bir yer bulup Gallerdüzü'ne kadar ulaşıyoruz. Akşam çöktü, bu saatten sonra buradan araba bulmamız neredeyse imkansız. Artık faaliyet başlıyor, bundan sonra tabana kuvvet. Keşif başlıyor, macera başlıyor, huzur başlıyor... Galler düzünden Yukarı Kavron yaylasına giden araç yolundan yürüyor, bazen de yoldan çıkıp ormanın derinliklerine giriyoruz. Bir süre sonra Sabihanın puharı diye isimlendirilen su kaynağındayız. Yaylanın ışıkları sis perdesini

delip ufka öyle vuruyor ki; bu manzara karşısında daha da azimle yürüyoruz.

Yaylaya geldik sayılır, evlerin ışıkları tek tek seçilmeye başladı bile. O da ne arkamızdan bir araba geliyor. "Abi şansa bak sanki bizim gelmemizi beklediler. Bula bula yaylaya gelince araba bulduk?" Derken tanıdık bir ses: "Asım siz bugün mü gelecektiniz?" Bu Dokadak Kulüp başkanı Hasan abi. Selamlaşma ve hal hatır sormanın ardından birlikte kafeteryaya giriyoruz. Gece Dokadak ekibiyle birlikte Mezovite (Öküz Çayırı) gitmeye karar veriyoruz. Biraz da muhabbet ettikten sonra sobanın başına serdiğimiz uyku tulumlarımızda istirahata çekiliyoruz.

Gecenin üçünde Asım abinin sesi: "Beyleeer hadi kalkın yolumuz uzun." Ve cevap koro halinde geliyor: "Tamaaam beş dakika daha..." Sıcak uyku tulumunun içinden soğuk odaya çıkmak için biraz bedenlerimizle debelendikten sonra herkes kalkıyor. Gecenin dördünde Yukarı Kavron Yaylasıyla vedalaşıyoruz. Keyifli bir yürüyüşle Kavron Vadisi üzerinden Mezovit Vadisi'nin Kapı veya Duvar diye isimlendirilen bölgesine geliyoruz. Mezovit vadisinin üç tarafı Kaçkar dağının zirvesi ve dağın uzantı-

sındaki sarp kayalıklarla çevrili. Açık kalan tek kısmı Kavron vadisiyle birleştiği bölge. Burası da yaylacılar tarafından taş duvar örülerek kapatılır. Böylece Yaz sezonu başında buraya getirilen dövüş öküzleri yaz sonuna kadar burada vahşi hayata alışır ve beslenirler. Mezovit kapıyı da aştıktan sonra vadiyi Doğu yamacından takip ederek ana kamp alanına varıyoruz. Kamp alanı alabildiğince çadırla dolu. Burada Türkiye Dağcılık Federasyonunun İleri Seviye Kaz-Buz Eğitimi verilmekte. Bütün sporcu ve eğitimci Kaçkar Büyük Buzulda eğitimde-ler. Buzul sanki insan tarlası gibi rengarenk. Bugün herkes kampı toplayıp gidecek ve koca Mezovit bize kalacak. Bu güzel dağa her karşılaşmamda olduğu gibi heyecan içinde fotoğraf makinemi alarak çevreyi gezmeye çıkıyorum. Kısa bir yürüyüşle Gelgelan Puharı denilen soğuk su kaynağına varıyorum. Burada yerden çıkan su sanki fokurduyormuş gibi ilginç bir görüntü sunmakta. Buradan kısa bir tepeli aşarak Mezovit gölüne ulaşıyorum. Kavron vadisi sis içinde bu manzarayı tepeden görmek için gölün Güneyindeki kayalıklara çıkıp fotoğraf çekiyorum. Kamp alanına döndüğümde herkes uyanmış. Ekip toplandıktan sonra yarınki zirve tırmanışı için bir toplantı organize ediyoruz. Toplantıda biz,



Dokadak ekibinden dört kişi ve Kavron'daki TDF eğitim ekibinden 3 kişiden oluşan ekibin sabah 05:00'da tırmanış için hazır olacağına, Asım abi liderliğinde Kuzey Klasik Rotasından tırmanacağımıza karar veriyoruz.

Gecenin dördü. Bu müzik de ne böyle? Tam "susturun şunu" diye bağırırken müziğin benim telefonumun alarmından geldiğini anlıyorum. Gece kötü ayaz yapmış ve ben çadırın havalandırmalarını açmayı unuttuğum için içerideki nem çadırın dış tentesinde donmuş. Çadırın kapısı tıpkı bir menteşeli ahşap kapı gibi açılıyor. İlk iş olarak ocağa su atıyor ve zirve çantamızı hazırlıyorum. "Asım abiiii... Kahvaltı hazır hadi kalk." Asım abinin çadırında yaptığımız sıkı bir kahvaltıdan sonra ekip saat tam 05:00'da toplanıyor ve zirve tırmanışı için yola çıkıyoruz.

Dünyanın en güzel manzaralı lokantası: Kaçkarlar zirvesi  
Kaçkar'ın Mezovit bölgesine kadar inen çarşağının (kayalardan kopup dökülen taş yığını) sol yamacından Büyük buzul ve Küçük buzulun yerin derinliklerinde birleştiği noktaya varıyoruz. Daha sonra da küçük buzulun indiği vadinin doğu yamacından dağın kapısına doğru yöneliyoruz. En soldaki kapıya Mezovit tepesinden taş düşme riski olduğu için bir sağıdaki kapıya giriyoruz ve saat 07:15'te kapı sırtına ulaşıyoruz. Dokadak ekibinden iki kişi devam etmeyip kalmaya karar veriyor. Buradan sonra kaya etabına giriyoruz. Burası tırmanışın en riskli yeri. Burada yer yer 5- ye varan kaya derecelerinde tırmanılıyor ve kayalar çok çürük olduğu için kopma riski çok fazla. Bu yüzden sürekli üç nokta kuralına uymak ve yukarıdan düşebilecek taşlara dikkat etmek gerekiyor. Kaya etabının ortalarına vardığımızda iki arkadaşımız da devam edemeyeceklerini bildirip oradaki bir balkonda beklemeye karar veriyorlar. Beş kişi kalan zirve ekibiyle saat 10:15'te zirveye ulaşıyoruz. Zirve her zamanki çekiciliğiyle bizleri karşılıyor. Güneyimizde askılı buzul ve Deniz gölü. Doğumuzda Meterez gölü, Büyük Deniz gölü ve Serdal geçidi. Kuzeyimizde Mezovit gölü, deresi ve kamp alanımız. Batımızda ise sisler içindeki Kavron vadisi. İnsan burada tek bir şey olur. "Mutlu" Burası normal Dünya'dan çok daha farklı bir yer. Burası adeta Cennet. İnsan burada hep sevdiklerini düşünür çünkü herkesin kendi cennetinde sevdiğine ayrıracak bir yeri vardır. Ve elbette günün yemeği burada yenilmeli; buradan daha iyi manzarası olan bir restoran bilmiyorum.

Zirveden son bir kez daha çevreye bakıp inişe başlıyoruz. Çıkarken olduğumuzdan çok daha dikkatli olmalıyız. Genelde dağ kazaları iniş sırasında olur çünkü zirveye ulaştıktan sonra insanlar "faaliyet bitti" gibi bir psikolojiye kapılarak rahatlar. Mezovite varmamız saat 13:30'u buluyor. Kamp alanında bizi bekleyen arkadaşımızın bizler için hazırladığı çay adeta ilaç gibi geliyor. Bu tip yorucu faaliyetlerin ardından sıcak bir çaya hiç kimse hayır diyemez. Dokadak ekibi çadırlarını toplayıp veda ediyor. Asım abiyle ben başlayan çışeyle çadı-

ra girmek zorunda kalıyoruz. Çadırdaki mahsur kalınca insan sürekli bir şeyler yemek istiyor.  
- Engin güi (Bu ara sürekli bana böyle sesleniyor) Ne yiyeceğim?  
- Abi ben çok acıktım şöyle güzel bir ziyafet çekelim mi?  
- Çekelim, ben de çok acıktım.  
- Çorba içer miyiz?  
- İçeriz.  
- Bulgur pilavı?  
- Olur yeriz  
- Kuru fasulye?  
- Ooo süper yanına da bi soğan kırdık mı tamam.

Yemekten sonra dışarı çıkıp, bir kayanın üstüne oturarak çayımı yudumlarım vadinin altında bir kaç dağcı gözüktüyor. Bizim kulüpten Salih ve eğitimden partnerleri Latif'le Mustafa geliyor. Yarın burada dinlenip öbür gün Kaçkar Büyük Buzul'a tırmanacakları.

Gece bir ürpertiyle uyanıyorum. Hafiften üşüyorum tulumun boyun büzgüsünü biraz daha sıkıyorum. Ama o da ne çadırdan bir sesler geliyor. "Yağmur mu?" diye düşünüyorum ama değil. Kapıyı hafif aralıyorum ki ne göreyim? Dışarısı bembeyaz ve çadırın kapısının üstünden topak topak karlar düşüyor. Bir iç çekip manzarayı biraz izliyorum ve çadırın üzerindeki karları silkiyorum. Bence bu mevsim soğuk olsa da Kaçkarların en güzel mevsimi. Sabah, bir ekibin daha çadır kurduğunu fark ediyoruz. Güzelce bir kahvaltı yapıp fazlalık yemeklerimizi tüketirken sis perdesi de hızlı bir şekilde dağılıp güneşi bizlerle paylaşıyor. Kaçkar'larda'ki en büyük velinimet güneş olsa gerek; burada sis hiç aranmayan bir şey, istediğiniz zaman bulduğunuz vadiye yoksa bile bir yanındakinde mutlaka bulabilirsiniz. Derken gece çadır kuranlarla tanışıyor ve hikayelerini dinliyoruz. İzmir'den buraya kadar motorla gezerken gelmişler. Dün akşam Kavron Yaylası'na çıkmak istemişler ama yol ayrımını kaçırıp Çaymakçur Yaylası'na kadar çıkmışlar geri dönüp Kavron'dan yola çıktıklarındaysa akşama kalmışlar ve kamp alanını bulmakta çok zorlanmışlar. Tam ümitlerini kaybettiklerinde bizim çadırları görüp kamplarını kurmuşlar. Neşe dolu, yeni evlenmiş bir çift, isimleri Çağdaş ve Semiha. Birçok ortak dostumuz çıkıyor ve sohbet gidererek koyulaşılıyor. Benim çadıra gidip (faaliyetlerde genelde benim çadır kahvehane olarak kullanılır) çay yapıyoruz. Muhabbet doyumsuz bir şekilde sürüyor ama akşam oldu ve bizim çocukların sabah buzul faaliyetleri olduğu için erkenden yatmak zorundayız.

"Hürmetler öküz abi."  
Ayazlı bir gecenin sabahında güneşin o sıcak ışıklarıyla kalkmak kadar güzel bir şey olamaz. Çağdaş'la günaydınlaşıyor ve çay için su ısıtıyoruz. Dereden su almak çok zevkli neredeyse bütün dere gece çıkan ayazdan yüzeysel olarak buz tutmuş ve termoslarla buzunu kırarak alttan su alınıyor. Tahminim bu su bu yükseklikte -8 derecelerde donuyor olmalı.

Bu arada kampın az aşığısında Mezovit'in yerlisi öküzler dolaşılıyor. Ve çaktırmadan bize yaklaşıyorlar. Çağdaş'la uzaklaştırmaya çalışıyoruz ama nafile. Sonunda batonlarımızı alıp bunları koalamaya başlıyorum, yaklaşınca hemen koşmaya başlıyoruz. Yayla çocuklarının yaptığı gibi kollarımı açıp bunların peşine düşüyorum. O koca cüsseli hayvanların benden korkması çok hoşuma gidiyor. Bir iki tanesi bağırmaya başlıyor. Ben de bağırıyorum. Bazen öküzle öküz olmak gerekiyor. Ama bir tane var ki öküzlerle koştığımız yönde duruyor ve hiç istifini bozmadan kötü kötü bakarak bağırıyor. Açıkçası bundan çok korkuyorum. Bu kadar öküzlük yeter. "Hürmetler abi" diyip; ters istikamete yöneliyorum. Yukarıdan beni izleyen kamptakiler gülmekten kırılıyorlar. Derken öküzler ikinci bir saldırı için harekete geçiyorlar. Bu sefer gözlem kulesine geçip savaşı izliyorum. Karşımızda sekiz tane, etine dolgun öküz var ve biz de özel piyadelerimizi öne sürüyoruz. Bizimkilerin sürüyü dağıtılmaları birkaç dakika alıyor. İkinci malubiyeti alan öküzlerde iç karışıklık çıkıyor ve liderleri olan (benim korktuğum) öküzle boynuzlaşmaya başlıyorlar. -Heeeeey 3-0 biz yendik :) Ayak üstü zaferimizi de kutluyoruz. Ama bir saniye Salih, Latif, Mustafa? "Sizin burada ne işiniz var abi buzula girmeyecek miydiniz?" "Abi sorma çok kötü uyuya kaldık. Buzulu seneye deneriz artık." Durum anlaşıldıktan sonra donmuş derenin kenarında kahvaltımızı yapıyor ve güneşin tadını çıkarıyoruz. Kaç gündür buradayız ve tam tatilci moduna girdik. Bakalım patron ne diyecek?

En iyi dağcı yaşayan dağcıdır evlat.  
"Asım abi kaç gündür buradayız. Plan nedir? Bugün geçelim mi Lanetleme geçidini, hava müsait. Ama burada uzun süre kaldığımız için gıdamız azaldı ve bu gıdalarla faaliyet rotasını bitiremeyiz."  
"Ben de kışkı giysilerimin bir kısmını getirmedim için sıkıntı yaşayabilirim. Bugün inelim istersen. Daha sonra sağlam malzemeye gelir rotamızı tamamlarız. En iyi dağcı yaşayan dağcıdır evlat", diyerek inmeye karar veriyoruz. Kısa ama zevkli bir yürüyüşle yaylaya varıyoruz. Doğada geçen dört günün ardından burası bile insana çok yabancı geliyor. Evler, televizyonlar, arabalar... Sanki sürekli kullandığım şeyler değilmiş de birden içlerine düşüp kendimi kaybetmişim gibi. Her doğadan kopuşumda olduğu gibi kendime soruyorum. Benim yerim bu teknoloji yığınının içinde mi? Yoksa çadırımın, tulumumun içinde mi? Benim yerim silikon vadisinde mi? Yoksa Mezovit Vadisinde mi? Cevabi biliyorum sanırım. Geride bıraktığım değerlerim olduğu sürece maalesef doğadan kopmak zorundayım.

Teşekkürler Kaçkar tüm güzelliklerinle beni yeniden kucakladığın için. Teşekkürler doğa kardeş bana Kaçkar gibi bir dağ bahşettiğin için.



# Rota: Sel suları altında Kaçkarlar

Kemal Kurtagiç, Selim Pulatoğlu, Artuk Fırat, Kadir Paylaşan ve M. Barbaros Yılmaz







Nihayet! Evet nihayet yola çıkıyoruz. Kasvetli kış günlerinden (bu sene pek olmadı ya...) beri planladığımız, düşlerini kurduğumuz Kaçkar gezisine başlıyoruz. Kendimize bir güzel isim de bulduk. "Rota Off-Road Grubu" Kaçkarlar bu grubun ilk rotası olacak.

### **Cumartesi. Çocuklar gibiyiz, 50 yaş ve üstü beş koca adam**

Sabah saat 06.00'da sözleştiğimiz buluşma yerindeyiz. Çevre yolundan sonra ilk benzinlik, Kayaş'ın biraz ilerleri. Son kontrolleri yapmak, araçları amaca uygun olarak yerleştirmek ve elbetteki çeşitli semtlerde oturan ekip arkadaşlarını buluşturmak için buradayız. Çocuklar gibiyiz, 50 yaş ve üstü beş koca adam, ki okuldan beri tanırlar birbirlerini. Kemal Kurtagiç, Selim Pulatoğlu, Artuk Fırat, Kadir Paylaşan ve M. Barbaros Yılmaz. Ortak paydaları yaşadıkları ülkeyi tanıma, görme isteklerinin yoğunluğu.

Artık yoldayız. Kemal'in önderliğinde ilerliyoruz. Kırıkkale, Yozgat, Sivas, Zara. Yolumuz Kemaliye olduğu için Zara'dan güneye dönüp Bozbel dağlarını ve sağanak yağmur altında Karabel geçidini aşıyoruz. Solumuzda bir şirin dere giderek büyümekte. Gedikbaşı yol ayrımına yaklaştıkça Çaltı çayının etkileyici görüntülerine kapılıyoruz. Biraz mola verip akan suyun güzelliğini seyrediyoruz. Taş yolundan Kemaliye'ye girerken Kemal'in arabasının önünden yaban keçisinin yamaca doğru fırlaması hoş bir sürpriz. Kemaliye, Fırat'ın kenarında yemyeşil, sakin, vakur. Akşam Özden Tesislerindeyiz.

### **Pazar. Akşam yaklaşıyor ve ilk kampımızı kurma heyecanı üstümüzde**

Özden Tesislerinin balkonundan Kemaliye'yi seyretmek tarif edilecek gibi değil, Kahvaltı sonrası yine yoldayız. Bağıştaş'da çay molasını takiben Iliç-Kemah arasında gördüğümüz renkli kuşları konuşa konuşa ve Munzur dağlarını sağımıza alarak Fırat'ın görkemiyile Erzincan'a varıyoruz. Kocaman bir düzlük, çevresi dağlarla çevrili Erzincan'da fazla kalmıyoruz, sadece Girlevik'te mutlaka görmemiz söylenen şelaleyi görüyoruz. Akşam yaklaşıyor ve ilk kampımızı kurma heyecanı üstümüzde. Motu'ya gelmeden sola giriyoruz, demiryolunun altından geçip yaklaşık 1 km ileride Derebük köyü yolu üzerinde güzel bir alan buluyoruz. Hava kapalı yağdım yağıyorum...

Çadırları kurup, brandayı çekiyoruz, kamp ateşi yanıyor, keyfimiz yerinde, yağmur bütün gece yağıyor.





### **Pazartesi. Barhal çayı yolları yıkmış! Olgunlar'a gidemiyoruz**

Sabahın güneşi ile uyanıyoruz. Rotamız Erzurum. Erzurum; dağlar arasında güzel bir şehir, tarihle iç içe, Çifte Minareli Medrese bilhassa etkileyici. Şehir merkezinde düşündüğümüzden fazla kalıyoruz. Bunda küçük bir arızanın da etkisi oluyor ama ekip elemanlarının arızayı dışarıdan yardım almadan halletmesi, yüksek olan özgüvenin şahlanmasına sebep oluyor. Yüksek moralde Erzurum'dan çıkıyoruz. Karnımızın açlığı telsiz konuşmalarının ana konusu. Çaç kebabi ekibin favorisi. Karar veriliyor, Tortum'a kadar sabredeceğiz. Tortum molası sonrası hedefimiz şelale, Sağımızda Tortum çayı hışımla akıyor. Şanslıyız, yol dün gece yarısı açılmış. Sağımızda Tortum gölü var, yalçın kayaların arasında boz bulanık uzun süre eşlik ediyor bize. Sonunda şelaleye geliyoruz, o ne muazzam bir su kütlesi, hayretler içindeyiz, şaşkınlığımızın başka bir nedeni şelale alanının özel arazi olduğunu keşfetmek. Yusufeli'ne yaklaştıkça sıcaklık artıyor, tabaklarda dut satan çocuklar da... Oltu çayının katılımı ile cesameti iki kat artan Tortum çayının Çoruh'a karışması görülesi bir durum. Akla ziyan bir kavuşma!

Sarıgöl'e varıyoruz, orada Olgunlar'daki Kaçkar pansiyonun sahibi İsmail Hoca'yı sorarak

kahveye oturuyoruz. Birazdan İsmail Hoca da şaşkın şaşkın geliyor. Kış aylarında yaptığımız telefon görüşmelerinde; bu sene çok kar yağdığını, bu yöreye gezi için Mayıs sonunun çok erken olduğunu hep söylemişti, yani bugünlerde bizi beklemiyordu. Kahvede herkes bize çok yakın davranıyor, ortam sıcacık. Sohbet ilerliyor ama havadisler pek iyi değil. Nasıl mı? Barhal çayı yolları yıkmış! Olgunlar'a gidebilmek ne mümkün. Eee n'apıcaz Hocam? İsmail hoca geceyi geçirmek için yer öneriyor. Geriye İhtiyaroglu Tesislerine gidiyoruz ama keyfimiz gerilemiş. Çelişkiler içindeyiz. Hem çok yakındayız Kaçkar'a hem de çok uzak. Agara İhtiyaroglu Tesislerinde Halil bey olsun kardeşi olsun çok iyi ağırlıyorlar bizi. Alabalık, karpuz, turşu, banyo, yatak derken yol yorgunluğu kalmıyor kısacası.

### **Salı. Ayı ile sorunsuz bir karşılaşma...**

Sabah erkenden kalkıp doğru Sarıgöl'e geliyoruz. Müdür Selim Bey'in daveti üzerine odasında çay içip durum değerlendirmesi yapıyoruz. Kaçkar'a yaklaşmak mümkün değil. Anlaşıldı. Vadi içinden gidersek dağları da göremeyeceğiz. Müdür Selim Bey; İlla dağları görecekseniz, sizi Barhal'ın yıkmadığı dağ yollarına gönderelim deyince, yüzümüzde güller açıyor. İsmail Hoca'nın hemencecik yaptığı kroki, bölgesine ne kadar hakim olduğunu

gösteriyor. Elimizle koymuş gibi Yüksekoba yolunu buluyoruz. Ama öncesinde bir Ayı Hamamı var ki, nasıl anlatılır bilmiyorum. Tertemiz sular, içmeye doyamıyoruz. Yüksekoba'da köylüler yayla yollarının kapalı olduğunu söyleseler de devam ediyoruz. (Müdür beyin selamı bize gösterilen ilgiyi pekiştiriyor). Malesef yayla yolu için dozer lazım. Bir alt yola sapıyoruz, önümüzü gürül gürül akan dere kesiyor. Yüksekoba'nın güney mahallesinden Dursun Işık ağabeyimiz "Bu dere bu sene yolu götürdü, aşğılarda da durum aynı" diyor. Bu sözler bize şunu anlatıyor: Geldiğimiz yoldan dönmek zorundayız. Öyle de yapıyoruz. Geçerken beğendiğimiz bir koca cevizin altına dönüp kampımızı kuruyoruz. Billur bir derenin kenarındayız, Ayağınızı suya sokup saymaya başlayın 1, 2, 3...5 tamam, daha fazlası yok, işte öyle soğuk. Yerleşiyoruz. Sebzeli kebab (etsiz) toprak kapta pişmeye başlıyor. Kahve yarım saate kaynıyor (Kovboy usulü) Kadir, Kemal'in kampa doğru koştuğunu söyleyince şaşırıyorum. Pek koşmaz! Galiba bir şey Kemal'i kovalıyor. Kemal yanımıza gelip nefes nefese anlatıyor başından geçenleri. Vak'a şu; kamp kurulması sonrasında etrafı keşfe çıkar kendileri, 100 m kadar aşağıda yol kenarında taştan bir banka oturur. Elindeki dürbünle keçi görürüm ümidiyle yamaçlara bakmaya başlar, taa ki yakınında bir homurtu



duyuncaya dek. Kafasını çevirdiğinde 5 m. ötesinde kızıl-boz bir ayının homur homur yoldan aşağıya doğru ilerlediğini görür, Sevgili Kemal'i umursamadan, Ama o ayıyı umursar elbette! Şanslıyız, Sorunsuz bir karşılaşma... Akşam ateşin başında sohbet çok koyu. Konu malum, Kocaoğlan...

### **Çarşamba. Şavşat'ın çöplerinin yarattığı korkunç manzara anlatılır gibi değil.**

Sabah o güzel derenin suyuyla çay pişirip muhteşem bir kahvaltı ediyoruz. Şimdi hedefimiz Şavşat. Sıcaklık çok fazla, Yol kenarındaki çiçeklenmiş nar ağaçları vadinin iklimi hakkında bilgi veriyor. Çoruh'un, Bulanık çayla buluştuğu noktada ciddi sorun var. Sel sıkıntıları burada da görülüyor. Yolun kapandığı bir diğer nokta da burası olmuş. Şavşat'a gelince yeşilliğin arttığını fark ediyoruz. Arka fonda Yalnızçam Dağları ve Sahara etkileyici. Karagöl'e ilerlerken yeşilin bolluğu ve canlılığı kolay anlatılır bir şey değil. Sağanak yağmur altında Karagöl'de Milli Parkta kampımızı kuruyoruz. Bekçi arkadaşlar gölün 1 metre yükseldiğini, iskelenin de sular altında kaldığını söylüyor. Yolda Şavşat'ın çöplerinin yarattığı korkunç manzara ve Mansuret Çayına verdiği zarar korkunç. Yazıklar olsun!

Huzurlu bir gece sonrası güneşli sabaha uyanıyoruz. Meşeli köyünün çoban köpekleri akşamdan beri bizimle, verdiğimiz ekmekleri sevmişler herhalde. Hızla toplanıyoruz. Hedef Artvin. Tırmana tırmana şehrin merkezine varıyoruz. Çağ Kebabinin iyisinin "Ferhan'ın Yeri"nde yiyebileceğimizi öğreniyoruz. Beyefendi bir kişilik Ferhan, bölgesine duyarlı, yemekleri ise muhteşem. Artık ayrılma vakti. Önce Borçka sonrasında Hopa. Borçka'dan Hopa yoluna girince sağdaki güzel dere, Cihala çayı. Bol ve temiz suları, koca koca kayaların arasından efelenerek akışı... Sen ne güzelsin öyle. Kenarında günlerce kalırım ama olmuyor işte acelemiz var. Hopa'yı, Sarp'ı geçip Çayeli'ne kadar durmadan yol alıyoruz. Gece Grand Çavuşoğlu Oteli, duş, sahil ve nefis mezzit tava

### **Cuma. Zigana geçidinde çay molası veriyoruz Zehir Hüseyin'in tesisinde.**

Sahil boyu gidiyoruz, Rize sonra da Trabzon. Çayeli'nde mezzit güzeldi ya Trabzon'dan da mezzit alıyoruz bolca, biraz da barbun. Hepsini Kemal'in aracındaki buzdolabına yerleştirip, Maçka yollarına düşüyoruz. Hedefimiz eski yoldan Hamsiköy. Öğle vakti

oradayız, meşhur kurufasulye ve sütlacını tadıyoruz. Devamında Zigana geçidinde çay molası veriyoruz Zehir Hüseyin'in tesisinde. Bizden inatla para almıyor ve kamp için Limni Gölünü öneriyor. Dağlar arasında küçük bir göl, orman içinde, sakin-huzurlu. Balıkları Artuk-Kadir ikilisi hazırlıyor, biraz kurutuyorlar ilk tavaları, olsun ne çıkar. Trabzon'dan balık kızartmak için aldığımız mısır ununu kullanışlarını görünce bir an ekibe sürpriz yapıp mısır ekmeği pişiriyorlar hissine kapılıyoruz. Heyhat, sadece balık unluymurlarmış...

Yol biter mi? Hadi bakalım sırada Torul var. Günlerden Cumartesi. İnşieteyz hep, eski yol düzlükte yeni yolla kavuşuyor. Bir koca çay var karşımızda, adı Harşit, Gümüşhane'yi boydan boya kat ediyor, yol boya bize eşlik ediyor, ulu bir su. Kelkit'in kenarından Şiran'a dönüyoruz, devamında Alucra. Öğle yemeğimizi, Osmanlı'da vilayet olan, bu günün Giresun ilçesi Şebinkarahisar'da yiyeceğiz. Etkileyici kalesi, çok güzel ve tatlı suları ile hatırlayacağız. Yemek sonrası Kelkit Vadisi boyunca ilerliyoruz, Niksar'da yaylalara tırmanıyoruz. Son kampı kurduğumuz yer Niksar'ın çatısı olsa gerek!

### **Pazar. Sabah kahvaltısında, bir yayla evine daveti, katmer ve o güzelim reçellerin lezzeti, bir ödül gibi.**

Yol üzerinde kiraz almak için durduğumuz tezgahdaki ihtiyar teyzenin sattığı onca kiraza rağmen memnun olmayan hallerini bir kenara koyarsak, Amasya'ya bir solukta vardık diyebiliriz. Güzel şehir, gerçekten çok güzel, Unutulamaz! Kaya mezarları -Yalı konaklar-Yeşilirmak. Muhteşem üçlü bu olsa gerek! Mevsimden ötürü Yeşilirmak yeşil değil! O kadar kusur bu mevsimde olur canım. Temiz ve güzel şehirden ayrılırken Mecitözü üstünden Çorum'a varırız derken bir "Ankara" levhası bizi Merzifon'a götürüyor. Kırıkkale'ye varınca harita üzerindeki kolye tamamlanıyor. Trafik iyice yoğunlaşıyor, Kırıkkale-Ankara arası Kızılay trafiği gibi! Hani yola çıktığımızda bulduğumuz ilk benzinlik vardı ya, bu defa onun karşısındayız, yolun diğer tarafında. Bu defa sakal bir karış, yüzler hem yorgun hem güneş, dile kolay 2.750 km tamamlanmış. Bir zafer edası var hepimizde. Yarın erkenden kalkıp işimize gideceğiz her birimiz. Gururla! Yaşadığımız ülkeyi, Türkiye'mizi daha bir tanımış olarak.





# Yok Sayılan Yer: **Allianoi**

Ihsan Kuşçu





Bergama'da İ.Ö. 1. yüzyıldan bu yana ayakta duran ve hala kullanılabilir durumda olan bir sağlık yurdunu (Asklepieion) anlatıyorum bu yazımda. Yanlış okumadınız hala çalışır durumda. Sıcak su havuzuna kaynaktan çıkan su dökülürken, havuzun diğer yanında bu suyun fazlasının tahliye edildiği sistem de hala çalışıyor.

Allianoı, su için kurulmuştu ama bugün su için yok olmak üzere.





Bugüne kadar medyada Alliano antik yerleşmesi sadece kazılarda elde edilen Venüs/Nymphe heykeli ile anıldı. Birkaç yayında (dergi) farklı fotoğrafları ve haberleri yer aldı ama sadece ilgilenenler için.

Yakıcı Ege güneşi, değdiği her şeyi ısıtırken Bergama'ya girdik. Daha yolda giderken bordo tabelaların çokluğu dikkatimi çekti. Bu tabelaların anlamı "gidin orayı görün" demek. Ana cadde üzerinde biraz ilerleyince yukarıda tepenin üzerinde tüm haşmetiyle Akropol görüldü. Bergama müzesinin oralarda bir yerde park edip yol sormaya karar verdik. Kime sorsak farklı bir yol anlattı. "Hadî önce yiyecek içecek temin edelim" diye markete giderken köşede giyimi, duruşuyla farklı olduğu belli olan gözlemeci hanımın yanına yanaştık. Işıl ışıl gözleri Alliano'yi aradığımızı öğrenince gölgelendi. "Ah çocuklar kıyacaklar oraya, hiç gözünün yaşına bakmayacaklar". Yolun nasilini eşiyile birlikte anlayacağımız şekilde anlattı. "Siz benim dediğimi yapın, tabela filan aranmayın".



Ne demek istediğini yolda anladık, yol tabelaları siyah boyayla kapatılmıştı. Sonunda Alliano'ye ulaştık. Bizi önce Roma dönemi köprüsü, sonra girilmez, yasak levhaları karşıladı. Girilmez yazılı demir kapıyı açıp içeri girdik. Sol tarafımızda kazı çalışanları için olduğu belli olan yirmi kadar konteynır oda olduğunu gördük. Kazı alanının üst tarafından kazı evine yöneldiğimizde, pala bıyıklı resmi mavi renk gömlek giymiş biri bize doğru gelmeye başladı. Kendimizi tanıtip fotoğraf çekmek için izin isterken, vermezse ne yaparım, nasıl bir taktik uygulamam diye düşünüyordum. Bir yıldır beklediğim fırsatın kapısından dönmeye hiç niyetim yoktu. Bize "yürüyüş platformunu takip edin, inen merdiven görürseniz inin, çekinmeyin, istediğiniz gibi dolaşın" dedi. "Baraj bitmiş gibi" dedim "He bitti ama baksana hangi suyla dolduracaklar?" Arkama dönüp baktığımda Yortanlı Barajı'nı dolduracak ancak birkaç kova su içeren birkaç gölcükten başka bir şey göremedim. Nehir yatağı tamamen kurumuş.



**Yerleşmenin İ.Ö 1. yüzyılda küçük bir sayfiye yeri olarak kurulduğu, iki yüzyıl sonra özellikle İ.S 2.yüzyılda Roma İmparatoru Hadriyanus'un (İ.S 117-138) Anadolu'yu ziyareti sırasında, yerleşimde bayındırlık faaliyetlerinin son derece arttığı görülmüştür. Bu tarihten itibaren ünlenen yerleşim, tarihte kesintisiz kullanıma sahne oluyordu.**

Gezi platformuna geçip kalıntıları tepeden gezmeye koyulduk. Akarsuyun taşıdığı yoğun taş ve çamur ören yerini 6-7 metre kadar toprağa gömmüş, o nedenle yer düzlemi kalıntılara tepeden bakar olmuş. Önce çok ünlü Venüs/Nymphe heykelinin bulunduğu nişin üzerindeyiz. Baktığımız yer kentin sütunlu ana caddesi denilen meydanlık ve onu çevreleyen stoaların (kapalı yer) olduğu bölgeydi. Bir tarafta ise ünlü heykelin çıkarıldığı yer. Heykelin bulunduğu yere tam boy bir baskısı asılmış





ama, öyle solmuş, yıpranmış ki ancak mavi bir leke kalmış. Bu arada baktığımız alanın zeminini mozaik kaplı olmalı diye biliyorum, ama yemyeşil yosunlu bir su tabakası ile kaplı.

**“Bu yıl gelmediler” diyor bekçi. Aslında Kültür Bakanlığı kazı izni vermemiş bu yıl. Öyle gözden çıkarılmış ki, kalıntıların olduğu yerlerde, o binanın/yerin ne olduğunu anlatan plakette varmış ama tamamı sökülmüş.**

Birileri, dünyada bu kadar iyi korunmuş, hala yaşayan bir kompleks daha yokken, var olan sulara gömmeye hazırlanıyor. Hem de ne pahasına, sulayabileceği kadar tarım alanını sular altında bırakmayı göze alarak. Aklıma, yabancı maden arama şirketlerinin su ihtiyacı ve bölgede yapılan barajlara dair duyduğum dedikodular geliyor. Ne de olsa dedikodu ama değil mi?

Devşirme tahtalardan acemice yapılmış merdivenleri inerken neyle karşılaşacağımı bilmiyordum. Kaplıcanın en az iki katlı olduğu tahmin ediliyordu. İndiğimiz yer; 70 metre uzunluğunda, yaklaşık 6 metre yüksekliğinde, her ayrıntısı ile ayakta tonozlu bir geçit (kriptoportikos). Bence sıcak su havuzu ve bu geçit kalıntılarının en görülmeğe değer iki yeriydi. Tünelin sonunda da her yeri kaplayan suyu görünce geriye dönüp merdivenleri tırmandık. İnerken fark etmediğim, merdivenlerin hiç de güvenilir olmadığını çıkarken görüp korktum. “Aman teker teker çıkalım hiç de güvenli görünmüyor bu merdiven”.

Yürüyüş platformunu takip edip bu kez sağlam mermer basamaklardan aşağı inmeye koyulduk. Önce üzeri pleksiglas kubbeyle kaplı taş bir odaya girdik. Zeminin yarısı daha çukur ve içi çamurlu bir suyla dolu. Buradan 1.5 metre uzunluğunda dar ve alçak bir geçitle yan tarafa geçiliyor. Yan taraf; geniş kocaman mermer bir havuzun merkezde yer aldığı çok sıcak bir salon. Çok sıcak, nem ve

keskin bir incir kokusu doluyor genzime.

Alliano'deki termal yapının yaklaşık 11 bin metrekareye yayıldığını öğreniyoruz. Yerleşmenin tamamının otuz bin metrekare olduğunu düşünürsek, buranın neden kurulduğunu kendiliğinden ortaya çıkar. Suyun sıcaklığı halen 45-47°C civarında. Romatizmaya ve kadın hastalıklarına iyi geldiği söyleniyor.

Sıcak su havuzunun üzeri yanındaki ılıkılık ki gibi pleksiglas bir kubbe ile örtülmüş. Sıcaklık dayanma sınırını çok zorluyor. Elimi suya sokmaya çalıştım ama yakıcı sıcaklığı buna izin vermedi. Dikdörtgen mermer havuzun her kenarının ortasında termal suyun geldiği bir ağız yer alıyor. Sadece batı yönündeki aktif bir şekilde sıcak su veriyor. Gider delikleri de açık olmalı ki, içerisini su basmamış. Fazla kalama-yıp kendimi ılıklığa attığımda içerisi ilk başta bayağı serin geldi, halbuki o sırada dışarıdaki sıcaklık 36 derece civarında olmalı.

Roma hamamı günümüzdeki Türk hamamının atasıdır. Romalıların sistemi birkaç değişiklik ile Osmanlı'da uygulanmış, günümüze kadar da gelmiştir. Alliano'deki termal bölümü gezerken aklıma bunlar geldi. İsa öncesinden günümüze aktardığımız ve bunun bilgisinde olmadan hala kullandığımız bir hamam geleneğimiz var. Eğer gitmediyseniz sadece bunun hatırına bir gün hamama gitmenizi öneririm. Biraz daha, girilmez, geçilmez levhalarını görmezden gelip dolaştıktan sonra aracımızı bıraktığımız dev incirin altına döndük. Tam şeftali mevsimiydi ve yanımızda, bol miktarda, gelirken soğuttuğumuz şeftali vardı.

**Alliano'yi hüznüyle ardımızda bırakıp üzüntüyle İzmir'e doğru yola koyulduk. Bizim gidecek bir yerimiz vardı ama bu güzelim termal ören yerinin artık ne gidecek bir yeri ne de çalacak bir kapısı kalmıştı.**



# Yağmur yağıyor, seller akıyor, off-road'cular çadırdan bakıyor

Ayhan Uysal



Geçtiğimiz hafta sonu için Marmara Bölgesine sel uyarısı yapıldı. Aklınıza bir şehirli ne yapar dersiniz bu uyarı karşısında? Evine mi kapanır? Yüksek yerlerde oturan akrabalarını ziyarete mi gider? Şemsiye mi satın alır (ya da şişme bot)? Biz, kampa gitmeye karar verdik.

Evet, itiraf ediyorum. Biz off-road'cular yağmuru biraz fazla severiz. Zaten her sene yazın son günlerinde aynı sabırsızlıkla yağmur mevsimini beklerdik. Ama bu sene sadece bizim için değil tüm Türkiye için yaz ateş rengi, kupkuru bir kabus halini aldığı için o ıslak zerrecikleri daha bir açgözlülükle istiyorduk. Görür görmez de kendimizi ormana ve kumsala attık.





Program basitti. Cumartesi sabahı konvoy halinde yola çıkıp, Ormanlı'da Karadeniz kumsala kamp kurulacak ve Mehmet Becce'nin geçen seneden gözüne kestirdiği muhteşem kanalların oraya turistik bir off-road seferi düzenlenecekti. Hedef öğlen kaptan hareket edip iftar saatine kadar geri dönmekti ama kimse hangi günün iftarı olduğunu belirlemedi.

#### Ğ Planı

Yola çıkmadan bir gece önce (sel uyarısı yapıldığı gün) sağduyu sahibi kulüp yetkilileri meteorolojiden kuvvetli poyraz haberi aldıklarını ve bu fırtınada sahilde tutunmak güç olacağı için programı değiştirdiklerini haber verdiler gruba. Efendim? Kampı iptal etmek mi? Ne münasebet! Sadece B Planını uygulayacaktık. Sahile değil orman içine kamp kuracaktık. Zaten planın farklı harfleri üzerinde gezinmek kimse için önemli değildi. Yeter ki şöyle yeşil ve çamurlu ve dalgalı bir plan olsun ortalıkta. Pek tabiidir ki 2 gün boyunca da bir sürü plan değişikliği oldu. Rüzgârın, yağmurun, yolu kapayan ağaçların, iki damla yağmuru fırsat bilip alelacele taşan

derenin, parkurdaki derin kanal sayısındaki beklenmedik çoğalmanın etkisi ile devamlı yeni planlar uygulandı.

Kemerburgaz'da bir araya gelip yola çıktığımızda kesin sayımızı kimse bilmiyordu. Bu gayet sıradan bir gayri resmi off-road hafta sonuydu. Yani "duyan gelsin, ama her şeyle karşılaşabileceğini de bilsin" tarzı bir organizasyondu. Bir öncümüz bir de artçımız vardı. Aradaki araç sayısı farklı noktalardan yeni yeni katılımlar; ya da aniden fikir değiştiren ya da karısından "evine dön, yağmur yağıyor" uyarısı alan sürücüler nedeniyle sürekli değişim gösteriyordu.

Ağaçlı, ışıklı ve Tayakadın'ı takip edip Kestanelik'e kadar geldik. Orada grubun TEM kolu ve cefakâr TRT'ci ekibimizle birleştik. Sonra Karamandere köprüsü yanından kendimizi aşağı dereye attık. Sadece bir tek şey söyleyeyim yol hakkında (yol?); Deli akan azgın dereleri özlemişiz. Sağanak yağış altında topraktan çok derede ilerleyerek sonunda kamp yerimize geldik. Önce tenteler ve çardaklar kuruldu, sonra çadırlar. Yağmur altında

sığınmak için çardak kuran off-road'cular bonkörce tentesi olmayan sığınmacılara da açtılar tente altlarını. Ama metrekareye 10 kişi hesabı tek ayaküstünde akşam yemeği yerken ara ara pişmanlık belirtileri de göstermediler değil.

Çadırları kurup, off-road seferine katılacaklara (yani 3-5 kişi hariç herkese) hadi, deyip hemen off-road'a çıktık. C Planını uygulayacaktık parkur seçiminde. Sonra yolu kaybedince D Planına geçtik. Seçtiğimiz yol ağaç dallarından oluşan ve giderek daralan bir tünele dönüşünce bir ara E Planını düşünmedik değil, sonra F Planı ile devam ettik. Bir ara grubun ölü H Planını uygularken arkası Ğ Planı ile ilerliyordu ama yine de grupta kopma olmadı. Genelde güzel çamur bir parkurda fazla takılmadan ilerledik. Kimse nereye çıkacağını bilmiyordu. Pek de aldırımıyordu. Biz aracı boşaltmadığımız için tüm mutfağımızı yanımızda taşıyorduk. Etrafımızdaki araçlar da acil durumlarda bizim konservelere ve sucuklara güveniyorlardı.





### **Aksilik: Tam ısınmıştık ki aniden yola çıki verdik**

Araçlar iyiden iyiye kahverenginin tonlarına bürünüp, sürücüler de kabul edilir miktarda çamura bulanıp iyice ıslanınca artık bu off-road seferinin olgunlaştığına karar verdik. Tam ısınmıştık ki birden yola çıkıverdik. Tabii bu beklenmeyen aksiliği bertaraf etmek için, ilk bulduğumuz sapa toprak girişten tekrar kendimizi yolun dışına attık. Güzel bir de bahanemiz vardı. Zaten istesek de yoldan gidemezdik. Öncümüz Tinkır, orman içinde bulunduğu devrik bir ağacı, akşam kamp ateşinde yakmak için Cherokee'sinin terkesine atmıştı ve 2 metrelik bu heyulayı dere tepe demeden kilometrelerdir peşinde sürüklüyordu. Arkasında tüm dalları ile ölü bir ağacı taşıyarak asfalttan gidemeyeceği için hemen yoldan çıkmak zorundaydı.

Asfaltta ikiye ayrıldı grubumuz. Aramızdan günübürlük gelenler, kampta ailesini bırakıp off-road'a çıkanlar fazla geç olmadan, yavaş yavaş dönme kararı alıp asfalttan kamp yeme doğru gaza bastılar. Bu arada yağmur altında asfaltta yol alırken biraz çamurlarını da akıtılabilirlerdi. Ama hevesleri kursaklarında kaldı. Birkaç yüz metre gittikten sonra karşımıza Karamandere köprüsü ve kampa giriş noktamız çıkıverdi. Yani saatlerce dolanıp, sapaklarda düğümleli, dere içlerinde gaza basıp, ağaç tünellerinde ilerleyerek sadece bir arpa boyu yol gitmiştik.

### **Off-Road = Kamp = Yemek**

Kamp demek biraz da ateş başı demek. Durmadan bir şeyler yemek demek. Akşam kamp ateşinde pişen güveçler, pilavlar, patatesler ve mangalda böbrekler, mantarlar, köfteler, domates biberler, helvalar (Kadim off-road'çularımızdan Jorj'a ait olan mangalda havuçlu tahin helva tarifini de bilahare vereceğim. Söz!) arkasından güzel bir çay keyfimizi yerine getirip bizi geçmiş günlerde dolaştırmaya başladığında saat 12 olmuştu bile. Kalkmalar arasında geçmiş geziler, geçmiş yarışlar, garip ama gerçek olaylar birer birer anıldı. Tuz gölünde defineci sanılıp esir alınmamız, Karadenizde dağları aşarken kesif sisin içinde yol sorduğumuz köylünün "aha düz gidin, güneşi görünce sola dönün" demesi, hepsi hatırlandı. Bugünlere geldik, kahve eşliğinde, yarışa gidiyorum deyip ortadan kaybolanların hikayeleri anlatıldı. Sonunda







çadır zamanı geldi.

Sabah, diğer kamp sakinleri harıl harıl çadır toplarken uzun ve keyifli bir kahvaltı yaptık. Tardu abinin köşesinde türk müziği eşliğinde kızarmış ekmekle zeytinyağı ikram edildi, Jorj sucuklu ve kaşarlı tost yaptı, kekler, börekler, ev yapımı reçeller etrafta uçuştı. Gezi kolu liderimizin "Hadî gidiyoruz son 10 dakika", anonsu ile bir çırpıda 5 çadır, 4 masa, tente, malzemeler, uyku tulumları, yiyecekler toplanıp araçlara istiflendi ve hareket edildi.

Yine sayımız belirsizdi. Dün gidenlerin bir kısmı sabah dayanamayıp yine gelmişti. Karadeniz sahili ile ormanın arasında dolanırken kulüpten bir çok arkadaşımız da bize parkur içinde katıldı. Keşanelik köyünden az ilerde yolu terk edip sahile indik. Gerçekten Karadenizin ününe yakışır dev dalgaların dövdüğü sahilde tapa gaz eğlenceli bir off-road başla-

dı. Ara ara saplanıp kalanlar hemen önündeki ya da arkasındaki yol arkadaşları tarafından kurtarıldı. Kimseyi dalgalara kaptırmadan kanallara kadar geldik. Orada bir arkadaşımız boy verdi. Kanal derinliğinin boyu aştığını görünce daha sakin bir grupta tekrar gelinme kararı verildi.

Akşama doğru grup parçalara ayrıldı. Kimisi Çarşıantürk'ün baraj gölüne kurtlarını dökmeye kimi balık yemeye gitti. Hala kaç kişilik bir konvoy olduğumuzu bilmiyorum ama eminim kimseyi ormanda bırakmadık.

Kalan olduysa da gelecek sefer toplanır nasılsa.

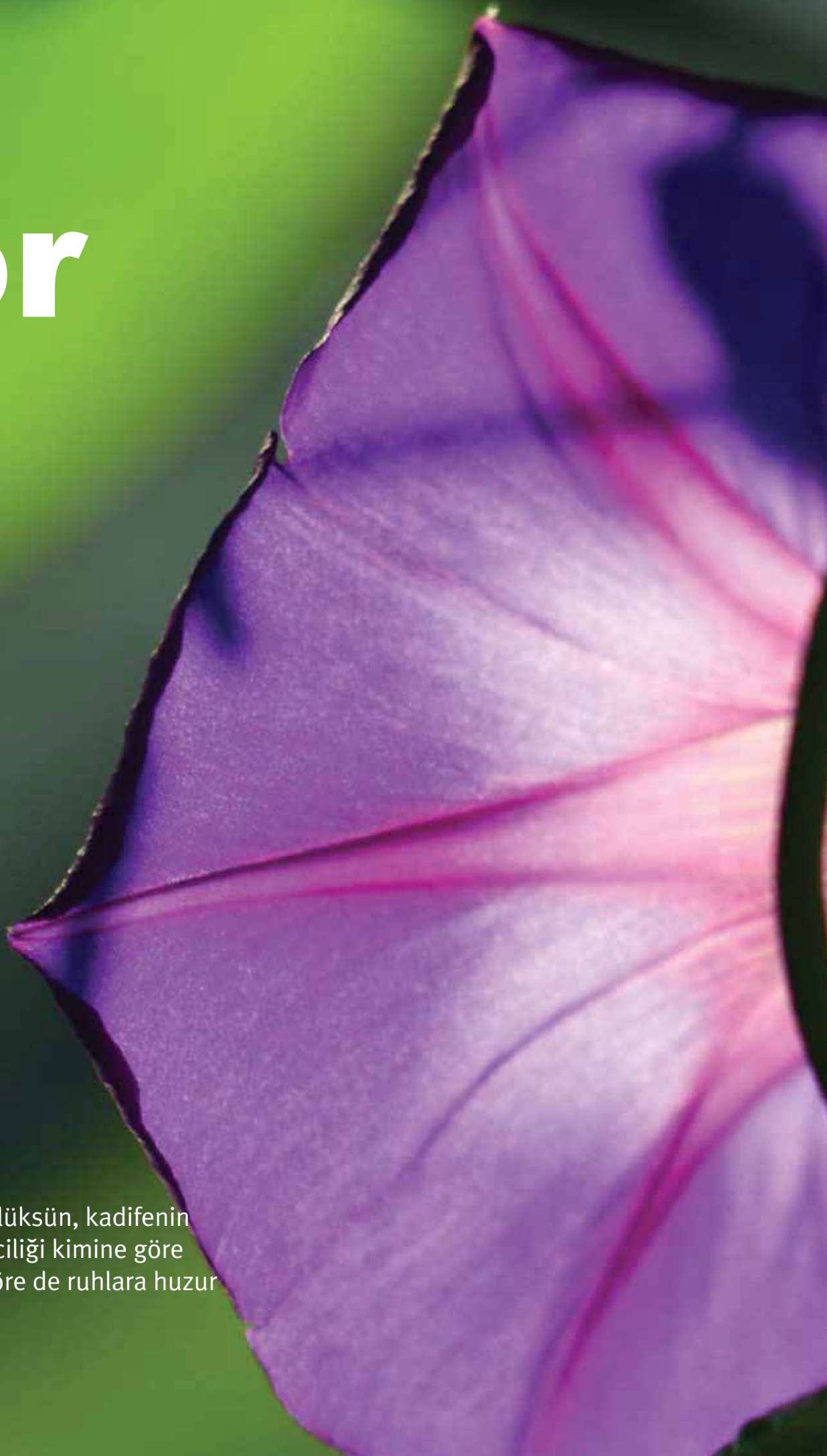




# Mor

İhsan Kuşçu

Mor; aşkın, gizemin, lüksün, kadifenin rengi. Bu rengin çekiciliği kimine göre asaletinde, kimine göre de ruhlara huzur vermesinde yatıyor.











Erken baharda bahçeler önce mora boyanır.

Kapı üzerinde, kameriyede mor salkımlar, sonra leylaklar, menekşeler...

Bahçelerden önce mor geçer, kırmızının saltanatı sonra gelirmiş. Gerçekten de ilk baharda ruhun ve beden uyanması mor renkle mi başlar?

Kışın mavisinden yazın kırmızısına geçerken arada mor bir bahar durur. Değil midir ki mor, mavi ve kırmızının bileşimidir.

Mor hüznü ve acılı bir kalbin rengidir kimine göre. Ama varsın aşk olsun, rengi mor kendi geçici olsun.

Sadece hüznün değil, kutsallığın da rengidir mor. İmparatorların, dinlerin, ölümün, cazibenin ve aşkın rengidir.

Antik Yunan'da bilgelerin rengi olan mor, Hint kültüründe altıncı şakranın simgesidir ve üçüncü gözü açmakta kullanılır.

Rüyada mor görmek, yaşanan sıkıntıların sona erdiğini müjdelir. Astrolojide mor, yay burcunun rengidir. Mor salkım bu burcun uğurlu çiçeğidir.

Renk psikolojisinde; "kırmızı insanı aktif yapar, mavi dinginliğin rengidir, ikisinin karışımı olan mor ise ruhun dengeye kavuşmasına yardım eder" denilmektedir.







# Bin Pınarlı İda

Melih Eriş  
[www.gezgin.com](http://www.gezgin.com)







Çok uzun süreler Kaz Dağlarının eteklerinde dolanmış durmuş, ama gerçek Kaz Dağları dokusunu tadıp koklamamıştım. Edremit Körfezi'nin kuzeyinde bulunan ve antik çağlarda adı İda Dağı olarak geçen Kaz Dağı, 1.174 metre ile Biga yarımadasının en yüksek kütlesi. Bölge 1993 yılında Milli Park kabul edilerek koruma altına alınmış. Kaz Dağları tarihin her döneminde çeşitli efsaneler saklamış koynunda, eski Yunan'dan bugünlere anlatıla gelmiş o kadar çok efsane var ki, hepsini merak edip araştırıp okumuştum. Kaz Dağlarının gerçek dokusuna artık nüfuz etme zamanı gelmişti.

İda Dağı dünyada mitoloji ve efsaneler dağı olarak bilinir. Yunan mitolojisinde ilk güzellik yarışmasının gerçekleştiği ve Paris'in Altın Elmayı Afrodite'ye verdiği yerdir İda dağı. Bilindiği gibi bu güzellik yarışması sonuçta, Troya kentinin mahvına uzanan bir yolun ilk adımı olmuştu efsanelere göre. Kaz Dağı'nın bilinen tarihi MÖ 2000 yıllarında başlar. Bu tarihlerde Thebe şehri, Lyrnessos şehri, Khrysa şehri, Killa şehri, Anderia şehri, Antandros şehri, Adramytteion şehri, Astrya şehri, Gargara şehri gibi yerleşim birimleri kurulmuş bunlardan bir çoğu da Truva savaşları sırasında yok edilmiş. Homeros İlyada'sında İda Dağı için 'Bol pınarlı vahşi hayvanlar anası' diye bahseder. Gerçekten de Kaz Dağı'nın her yerinde yaz kış suyu olan kaynaklar var. Edremit, Akçay ve Altınoluk'un buz gibi soğuk suyu Kaz Dağı'nın eriyen kar sularından geliyor. Altınoluk Şahinderesi kanyonu ve çevresine "oksijen çadırı" adının verilmesi ise yine Kaz Dağları sayesinde. Kaz Dağları'ndan gelen orman havası ile, denizin iyotlu ve oksijen miktarı yüksek havasının kaynaştığı bu bölge, oksijen miktarı açısından dünyada ilk üç sıra içinde yer alıyor. İzmir'den İZDOFF (İzmir Doğa sporları ve Off-Road Kulübü) olarak üç araç yola çıktık. Kaz Dağları'na öyle elini kolunu sallayarak girilemeyeceğini biliyorduk. Edremit'te yaşayan bir arkadaşım rehber ayarlamış ve gerekli izinleri almamıza yardımcı olmuştu. Avcılar köyü giriş noktasına daha önceden araç plakalarımız bildirildiği için, sorun yaşamadan içeri girdik.

**Kaz Dağları Milli Park alanında bir ot koparmak bile suç sayılıyor. Aman dikkat! Allahın otu deyip geçmeyin.**

Rehberin yönlendirmeleri ile Kaz Dağları milli parkı içinde yol almaya başladık. Deniz görünmez olmuştu. Etraf tamamen Karaçam ve Kestane ağaçları ile çevrilmiş durumdaydı. Doğanın renkleri tarif edilemez güzellikteydi. Sonbaharın etkisi muhteşem bir kızıllık ve sarılık şeklinde Kaz Dağlarının büyüülü yapısına uygun güzellikler sunuyordu. Ama bu güzellikleri ne kadar süre ile izleyebilecektik? İnanılmaz bir eko sistem içinde yüzüyor ve kayboluyorduk. 25 yıldır bu bölgede rehberlik yapan Rehber Bülent çok dikkatli olmamız gerektiği konusunda uyarıyor ve nerdeyse hiçbir şeye dokundurtmuyordu bizi. Ancak Milli





Park koruması altına alınmış olması bu eşi bulunmaz çevrenin tahrip olmasını engelleyemiyordu tam olarak. Rehberimiz ÇED raporu onaylanmış, inşaatı bitmiş ve deneme üretimine başlamış durumda olan Çanakale – Çan Akışkan Yataklı Termik Santrali'nden bahsetti bizlere. Fossil kaynaklı yakıt kullanılarak çalışan tüm sistemler gibi genel ekolojik riskler ortaya çıkaracaktı bu tesis. Ayrıca birçok madencilik firmasının Kaz Dağları'nın muhtelif yerlerinde maden arama ve işletme ruhsatı başvurusunda bulunduğunu duyuyorduk. Kaz Dağları'nın madencilik endüstrisi tarafından potansiyel maden ocakları olarak düşünülmesi, bölgenin şu anki konumunda korunması konusunda ciddi risk oluşturuyordu. Umarız bu başvurular incelenirken, bölgedeki olası maden damarlarının değeri kadar, dünyada sadece burada bulunan bitki türleri ve Kaz Dağları'nın tarihsel dokusu da dikkate alınır ve korumaya öncelik verilir. Tüm olumsuz etkenlere rağmen Kaz dağı canlıydı. Binlerce yıldır süre gelmiş Kaz Dağı efsaneleri, içinde yaşayanları ve yaşananları canlı tutmuştu sanki bölgenin ekolojik dengesini. Bunun için mücadele veren ekipler arasında yer alan, yangın gözlem kulesinde görevli Çoşkun'un yanına vardık. Yangın kulesi yolu ancak 4x4 araçlar yardımı ile aşılabilecek oldukça zor engellerden oluşuyordu. Ama zirve görüntüsü tüm bu uğraşa değiyordu. Biraz

burada soluklandıktan sonra ayaklarımızın altına serili Kaz Dağları manzarası eşliğinde rehber Bülent Kaz Dağı efsanelerini anlatmaya başladı.

#### **İlk Güzellik Yarışması**

Peleus'la Thetis'in Olympos'ta kutlanan düğününe, fesatlık Tanrıçası Eris davet edilmemiş. Fesatlık bu ya, Eris boş durur mu, düğüne davetsiz gelip masanın ortasına altın bir elma atıvermiş, elmanın üzerinde "en güzele" yazıyormuş. Ortalık karışmış ve tüm tanrıçalar elmayı sahiplenmeye kalkmış. Zeus seçme görevini Kaz Dağlarının yakışıklı çobanı Paris'e vermiş. Zeus'un karısı Hera, Akıl Tanrıçası Athena, Güzellik ve Sevgi Tanrıçası Venüs yakışıklı çobanın karşısına çıkmışlar, Athena; ün, şan vaat etmiş, Hera; zenginlik ve kuvvet. Venüs ise, dünyanın en güzel kızını vaat etmiş. Paris de üzerinde altın elmayı Venüs'e vermiş. Tarihte bilinen ilk güzellik yarışmasının yapıldığı Ayazma'da halen her yıl ağustos ayında bu geleneğin devam ettirilip Kaz Dağı güzeli seçildiğini öğrendik rehberimizden.

Kaz Dağları'nda halen geleneksel dokularını hiç bozmadan yaşantılarını devam ettiren Türkmen köylüleri Sarıkız'ı mesken tutmuştu. Fatih Sultan Mehmet zamanında gemi kerestesi biçmek üzere bu yöreye gönderilen Türkmen göçerleri Düden yaylasını mesken

seçmiş ve Kaz avlusunda adeta resimleşmiş kaz tüylerini görünce merak edip dağın efsanelerini öğrenmişler. Orta Asya Şamanizm inançlarına göre kazı kutsal sayan Türkmenler, bu dağı da kutsal sayarak adını Kaz Dağları olarak değiştirdiler. Türkmenler her yıl ağustos ayının 15 ile 30'u arasında türbeler diktikleri Sarıkız, Baba tepesi, Kaz avlusu ve Babadağı'nı ziyaret ederler. Her sene ağustos ayının son 15 günü, Sarıkız tepesinde, yöresel kıyafetlerle ve eski adetlere uygun olarak yayla çadırları kurarak, Sarıkız Şenliklerini kutlarlar. İlgilenenler için ek bir bilgi verelim: Bu şenliklerin yapıldığı tarihlerde Kaz Dağlarına giriş serbest bırakılıyor. İsterseniz siz de çadırlarınızı kurup bu şenliklere katılabilirsiniz. Benden söylemesi...

Bu gece Sarıkız tepesinde kamp yapacaktık. Hava oldukça soğuk ve yağışlıydı, ıslak odunları tutuşturmakta zorluk çekiyorduk. Rehber Bülent gün boyu topladığı otlardan bize akşam sıcak şarap yaptı ve içimizi ısıtan bu içki eşliğinde meşhur Sarıkız'ın hikayesini anlattı.

#### **Sarıkız Efsanesi**

Sarıkız'ın babası hacca giderken kızını Güre köyünde bir imam ailesine emanet eder. Uzun süren hac zamanında köy delikanlıları güzel kıza evlenme teklifinde bulunurlar ama kız





bu teklifleri kabul etmeyince dedikodular ve iftiralar başlar. Haccdan dönen baba bu dedikoduları duyunca kızını öldürmeye karar verir. Baba kız evden çıktıklarında köyün çocukları kızı yumurta atarlar, Sarıkız adı da buradan gelir. Sonrasında Sarıkız tepesi olarak bilinecek yere gelince baba abdest almak için kızından acele su ister. Kızın verdiği suyun tuzlu olduğunu görünce şaşırarak babaya kız, "acele ettiğin için, denizden alıverdim" cevabını verir. Kızının ermiş olduğunu anlayan baba pişman olur. Kızına "Sana inanmamakla büyük hata ettim, senin yüzüne bakacak halim kalmadı" diyerek kızını tepede bırakıp aşağı iner. Baba görünmez olunca dağın üzerine korkunç, siyah bir bulut çöker. Günler sonra Baba'nın ölmüş bedenini dağın zirvesinde bulurlar...

Çok soğuk bir geceydi ama her köşesinde başka bir hikaye anlatılan Kaz Dağlarında gezmek, oksijeninden faydalanmak içimizi ısıtmıştı. Sabah kalktığımızda suların donmuş olduğunu ve gecenin çok çetin geçmiş olduğunu fark ettim. Neyse güneşli bir hava karşıldı bu sabah, kahvaltı sonrası İzmir'den ve İstanbul'dan gelen üç araç daha katıldı bizlere ve 6 araçlık bir konvoy oluşturduk. Tüm gün çeşitli rotalarla yolculuk devam etti, Gürgen ve Kızılağaçla çevrili ormanın içinden geçtik. Dağ zirveleri arasından ilerlerken, karşımıza çamura batmış bir kamyon ve çaresizlikle bekleyen köylü topluluğu beliriverdi. "Sizi bize Tanrı gönderdi" nidalarıyla 4x4 araçlarımız ile kamyonu çamurdan çıkartıp yolumuza devam ettik. Akşam, manzaradan büyülenmiş ekiple daha ılıman ve daha korunaklı bir dere başında kampımızı kurduk.

Son gecemizde ateş başında araçlardan çıkan yiyecek ve içecekleri hızla tüketerek keyifli sohbetler yaptık. Ertesi sabah artık Kaz Dağları'nda gezimiz son bulacak ve denize doğru Zeytinli Köyüne doğru ilerleyecektik. Bu gezide araçlarımızla normal yürüyüş parkuru haricinde noktalara da ulaşma şansı bulmuştuk. Yıllar sonra bu cennet bahçesini gezip, yaşayabildiğim ve yaşatabildiğim için çok mutlu olmuştum.

Yolunuz bir gün bu taraflara düşerse, muhakkak Kaz Dağlarını ziyaret edin. Farklı yol ve rotalarda buluşmak üzere...

Hepiniz sevgiyle kalın....



### Doğal ve Kültürel Kaynak Değerleri

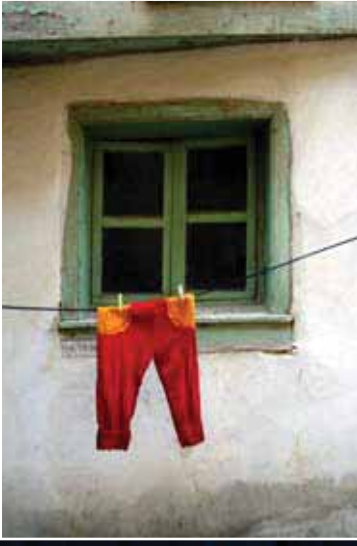
**Kazdağı;** Şahindere Kanyonu, Ayazma, Sütüven Göletleri gibi doğal güzellikleri, taş evleri ile dikkat çeken köyleri, orman gözetleme kulelerinin yer aldığı manzara noktaları, şifalı suları, kaplıcaları, Sarıkız Şenlikleri ile dikkat çeken Sarıkız Tepesi, şelaleleri gibi daha bir çok doğal ve kültürel zenginliklere sahip. Koruma altına alınan türlerin yanı sıra, Kazdağı bitkileri arasında halı kilim ve yün boyamada kullanılan ve ekonomik potansiyeli çok yüksek olan türler de yer almaktadır.

Adatepe (Gargaran Tepesi), eski Yunan kültürüne göre tanrılarına kurbanlar sunmak üzere yapılmış bulunan Zeus Sunağı'na ev sahipliği yapar. Tuzla Köyü'nde bulunan 1366 yılında yapılmış ve halen kullanılan Hüdavendigar Külliyesi, Çanakkale ve yöresindeki ilk ve orta devir eserlerinden, kitabesi olan ve 600 senedir ayakta olan tek eser. Emekli öğretmen Alibey Kudar tarafından kurulan ve UNESCO' dan özel ödül alan, Tahtakuşlar Etnografya Müzesinde, Türkmen kültürünün iş aletlerinden giysilerine, çadırlarından ev gereçlerine kadar yüzlerce ürün sergileniyor.



# Yaşama Bir Pencere Açmak

Aysim Altay  
Foto Coşkun Teziç  
aysim@aysimaltay.com



Herkesin gözünün iliştiği bir yerler vardır mutlaka. Söyleyin söyleyin, çekinmeyin. Mesela şöyle sıradan bir gün, dışarıda dolaşırken, vakit bolken... Ya da kimbilir vakit darlığında, nefes nefese koşuştururken... Nerelere ilişir, kalır gözleriniz? Peki peki, önce ben itiraf edeceğim.

Benim gözlerim kapılara, bacalara, pencerelere, gökyüzüne, kuşların kanatlarına, insanların yüzlerine, köpeklerin bacaklarına ilişir. Yani hep özgürlük simgelerine, kaçış noktalarına... (İnsanların yüzlerinin kaçış noktalarıyla ne alakası mı var? Ooooo... O, çok uzun bir konu. Birkaç yazıya ancak sığar.)

**Tüm bunların arasından birisini seçsem pencere olur herhalde seçeceğim, şu anki ruh halimle. Kendimi bildim bileli benim için bir nefes alış, farklı bir bakış, yüreklere akış ifadesidir çünkü pencere.**

Plazalarda daralırım. 5 yıldızlı otellerde ruhum sıkışır. Camlar iri cüsselerine rağmen hareket-sizdirler. Ya da bir gardiyan misali dışarının havasına geçit vermezler. Yağmur sonrası toprak kokusuna hasret kalırsınız içerilerde. Nemli bir esintiyi saçlarınızda hissedemezsiniz. Yüzünüz portakal çiçeği kokularına dolanmış mis gibi bir havayla yıkanamaz.

Heidi misali gökyüzüne açılan pencereleri arar gözüm. Panjurları yeşil-beyaz açılmış mütevazı evleri çeker gönlüm. Camların ardından bakan meraklı çocuk gözler ve yorgun, sevecen, yaşlı gözler de sanki beni arar kaldırımları aşındırırken.

Alacakaranlık çöküşlerinde yanan her lamba ile aydınlanan her pencere yüreğimi ısıtır içten içe. Kimbilir nasıl bir muhabbet başlamak üzeredir o odalarda! Evin hanımı çorba



kaynatmaktadır mutfakta, biraz sonra üzerine gezdirilmiş naneli tereyağının o iç gıcıklayan kokusuyla sunulacak olan. Ya da bir mırıltı gezinmektedir odalarda, günün yorgunluğunu tatlı bir anlatımla gideriveren. Bir bebek akşamüstü uykusundan yeni uyanmış, pembeleşmiş yanaklarıyla annesinin süt kokulu kucağını aramaktadır dudaklarını uzata uzata...

Nazım Hikmet'in o müthiş gözlem yeteneğiyle keşfettiği gibi her pencere bir başka dünyanın habercisidir.

#### **PENCERELER**

**Sabaha karşı mıydı bilmiyorum  
yoksa akşamüstü müydü  
belki de gece yarısı  
bilmiyorum ...  
girdi odama pencereler  
perdeli perdesiz  
ben basma perdeleri severim  
ama tül perdeler de vardı  
kara ustolar da  
ustoları çekip çekip bırakıyordum  
bir daha inmez oldu kimisi  
kimisi bir daha çıkamadı yukarı  
ve camları kırık pencereler  
elimi kestim  
kimî camsızdı büsbütün  
camsız pencereler içime dokunur  
camsız gözlükler gibi**

#### **Nazım Hikmet**

Ya içten dışa ya da dıştan içe yaptığım bir yolculuktur benimkisi. Hani şöyle anlara sığdırılabilecek uzun yaşam öyküleri gibi.

O dışarılara yolculuklarda giden sadece gözüm değildir. Ruhum ve görünmez bedenim de eşlik eder ona. Görünen beden nedir ki zaten. Biraz et, biraz kas, biraz kan ve anatomik birşeyler daha. O kadar... Görünmez bedende ve ruhta ise nice sevdalar oynar, nice göz süzüşler bekler, nice coşkular açığa vurur. Atalet yoktur orada hep bir akış, bir başka canlanış vardır.

Bir saklambaç oyunudur bu. Sevecen, çocuksu, keyifli... Orhan Veli'nin şu dizelerine benzer halim :

#### **İÇERDE**

**Pencere, en iyisi pencere;  
Geçen kuşları görürsün hiç olmazsa;  
Dört duvarı göreceğine.  
Orhan Veli Kanık**

Biliyorum bu öykü burada bitmez. Bitmesin de. Hepimize herşeyden önce gönül pencerelerimizin açık olduğu günler diliyorum.





# 62. Frankfurt Fuarı

## Yeni AUDI A4 ve RS6 AVANT, Frankfurt Otomobil Fuarında tanıtıldı

Alman lüks otomobil üreticisi Audi'nin 3. nesil A4 modeli, 62. Frankfurt Otomobil Fuarı'nda resmen tanıtıldı. A5 Coupe'yi andıran iç ve dış tasarımı, geliştirilen dinamik yol tutuş özellikleri ve büyüyen boyutlarıyla markanın şimdiye kadar bu sınıfta gerçekleştirdiği en agresif ve güçlü karşı atağı olarak dikkatleri üstüne çeken A4 kasım ayından itibaren Batı Avrupa pazarlarında satışa sunulmaya başlanacak.

Öncelikli olarak 5 adet motor seçeneğiyle üretilmeye başlanacak olan yeni Audi A4'te ilk etapta 2 adet benzinli motor seçeneğine yer verilecek. Markanın 3 sene üst üste ödül alan 2.0 TFSI motorunun yakın akrabası olarak nitelendirilen 1.8 litre hacimli TFSI, yeni Audi A4 Sedan'ın kaputu altında görev alacak giriş seviyesindeki motor seçeneği olacak. 160 HP güç ve 250 Nm tork üreten turbo beslemeli motor, yerini aldığı geleneksel 1.8T motora göre daha hızlı çalışma prensibi ve düşük yakıt tüketimiyle dikkat çekiyor.

Audi Drive Select adı verilen yeni bir sistemi A4 modelinde de sunmaya başlayan Alman üretici, lüks orta sınıfta eşi benzeri olmayan bir yeniliğe de imza atmış oluyor. Sistem, otomobilin üzerinde yer alan çok sayıda teknik

modunu sunan Audi, direksiyon oranından, şanzıman değişim oranlarına, gaz pedalı tepkisinden, elektronik ayarlanabilen amortisörlere kadar toplam 24 teknik unsurun kişisel tercihler doğrultusunda ayarlanabilmesine olanak veriyor.



bileşenleri ve işlevleri, "Konfor", "Otomatik" ve "Dinamik" modunda farklılaştırarak A4'ün değişken sürüş karakterlerine bürünmesine yardımcı oluyor. MMI ile donatılmış A4 modellerinde ayrıca 4. bir mod olan "Bireysel"

Audi'nin en sportif modellerine verdiği RS kodunu taşıyan yeni performans ikonu RS6 Avant, 11 Eylül tarihinde tanıtıldı. 580 HP güç üreten çift turbo beslemeli V10 motoru, quattro dört tekerlekten çekiş sistemi ve dinamik sürüş kontrolüne sahip spor süspansiyonunun yanı sıra LED teknolojiyi farları ve dinamik kostümüyle dikkatleri üstüne toplamayı başaran Audi RS6 Avant, 2008 yılı ikinci yarısından itibaren Türkiye'de de satışa sunulacak! Yeni RS6 Avant'ta yeni nesil quattro dört tekerlekten

çekiş sistemine yer veren Audi mühendisleri, aracın arkadan çekişli otomobillere göre daha fazla sürüş güvenliği ve denge sunmasının yanı sıra maksimum dinamik yol performansı sunabilmesini de hedeflemişler.

## Suzuki Frankfurt'ta göz kamaştırdı

Bir çok otomobil üreticisinin, uzun zamanlar üzerinde çalıştıkları modellerin ilk kez sergilendiği fuarda Suzuki, Splash ve Kizashi konsept modellerini dünya vitrinine çıkardı.

Suzuki'nin yeni aracı Splash "Herkes için uygun otomobil" sloganından yola çıkılarak Avrupa pazarı için özel olarak tasarlandı. Keyifli, dinamik ve sportmen kimliğiyle ailelerin ve genç otomobil tutkunlarının gözdesi olacak Suzuki Splash 2008 ilkbaharında yollara çıkacak.

### Şehir içi ve şehirdışı yüksek performans, düşük tüketim

Avrupa pazarına sunulacak olan benzinli ve Turbo dizel motor seçenekleri ile kullanıcıların, konfor ve düşük kullanım gideri ihtiyaçlarına cevap verecek olan Suzuki Splash, esnek ve pratik bir otomobil olma özelliğinin yanı sıra sahip olduğu tüm iç hacim ve ergonomi özellikleri ile kategorisinin en tepe noktasına yerleşiyor. Suzuki Splash, gerek şehir içi kullanımda gerekse şehirdışı karma kullanımlarda düşük yakıt tüketimine karşın yüksek performans sağlıyor.



### Kizashi, Yüksek Performanslı ve Prestijli

Suzuki'nin 2009 yılında pazara sunacağı ve orta segmentte yer alacak olan sedan otomobilinin konsept modeli Kizashi'de Frankfurt Otomobil Fuarı'nın yıldızları arasında yer aldı. Kelime anlamı "Başlangıç" olan 'Kizashi' Japon otomobil üreticisi Suzuki'nin 2005 yılında başlattığı Rönesans Projesi'nin en son ürünü. Kizashi, estetik görünümü ve keskin hatları ile D segmentinin yıldızı olmaya aday bir otomobil olarak kendini gösteriyor.



## MICHELIN ENERGY SAVER Frankfurt Otomobil Fuarı'nda kullanıcılarla buluşuyor.

Michelin, 62. Uluslararası Frankfurt Otomobil Fuarı'nda en yeni lastiği Michelin Energy Saver'ı görücüye çıkarttı.

Michelin Energy Saver'da uygulanan teknoloji, piyasanın beş büyük üreticisinin ortalama sonuçlarına kıyasla, karma kullanımda 100 km'de 0,2 l yakıt tasarrufuna imkan veriyor\*. Böylece Michelin Energy Saver lastikleri takılmış bir otomobilin CO2 emisyonunda kilometrede 4 gram düzeyinde bir azalma meydana geliyor. Bu azalma, bir taşıtın ömrü boyunca, atmosfere atılmayan bir ton CO2 'ye eşdeğer. Bu ölçümü daha somut olarak değerlendirmek için, bir yılda bir ton CO2'yi tüketmek için kırk adet ağaç gerektiğini bilmemiz gerekiyor.

Bu sonuçlar, Araştırma ve Geliştirme konusunda daha önce benzeri görülmemiş yatırımların ürünü. Michelin Grubu, yıllık net satışlarının yaklaşık %4'ünü Teknoloji Merkezine

ayırıyor. Tüm ürün serilerindeki lastiklerinin çevre üzerindeki etkisini azaltmak, Grubun faaliyetlerinin ana eksenini oluşturuyor. Bu çerçevede üretilen Energy Saver, otomobiller için düşük yuvarlanma dirençli Michelin lastiklerinin dördüncü jenerasyonu. Michelin, kauçuk karışımı içerisinde, yuvarlanma direncinin azaltılmasına imkan veren bir madde olan silis bulunan dünyanın ilk lastiğini, Energy ile 1992'de piyasaya sunmuştu.

Michelin Energy Saver serisi, 2008 yılının birinci çeyreğinde değişim lastikleri pazarına sunulacak. Bu yeni serinin mevcut ölçüleri, Avrupa piyasasındaki sedan araçların büyük çoğunluğunu kapsayacak. Şu an için, yeni Peugeot 308'e orijinal fabrika lastiği olarak Energy Saver takılıyor. Lastiklerin sağladığı faydanın farkında olan Peugeot, otomobilin piyasaya sürülmesini takip eden ilk altı ay boyunca bu teknolojinin tek kullanıcısı olmak için Michelin ile anlaşmıştı. Peugeot'nun yeni modeli için yenilik programına çok başında katılan Michelin, bu ortaklık yoluyla, Energy Saver lastiklerinin takılacağı Peugeot 308 1.6 HDi 66 ve 80 kW (sırasıyla 90 ve 110 hp) otomobillerin enerji performansına büyük kat-

kıda bulunuyor. Michelin lastiği, yuvarlanma direncinin yaklaşık %20\* iyileştirilmesine, ve aracın ilerlemesi için gerekli enerji miktarının azaltılmasına imkan veriyor. Yakıt tüketiminin



deki bu azalma, piyasanın altı adet önde gelen lastik üreticisinin ortalama sonuçları ile kıyaslanarak açıkça görülüyor .

\* TÜV SÜD Automotive tarafından 2007 yılında 195/65R15 ve 205/55 R16 ölçüleri üzerinde gerçekleştirilen ISO testi. Piyasadan alınmış, önde gelen altı üreticinin lastiklerine ait değerler.

## GM Grubunda minik araçlar ve donanım farklılaşması ile ilgi çekti

**Chevrolet standında ağırlık bu sene, en ekonomik ve en çevre dostu araçların üzerinde oldu.**

Chevrolet Frankfurt Otomobil Fuarında Chevrolet Aveo'nun Dünya prömiyerini gerçekleştirirken, Chevrolet Camaro Convertible, Chevrolet Beat, Groove ve Trax'ın Avrupa prömiyerini ve Chevrolet HHR'in Almanya prömiyerini de gerçekleştirdi.

GM'in en büyük markası, şehir pazarındaki genç otomobil alıcılarını cezbetmek için üç adet Chevrolet Spark-ölçülerindeki konsepti tanıttı. Bu şekilde yaratıcılığın, sırf yer yok diye arka koltuğa mahkûm olmadığının altını çizdi. Her üç konsept de, GM'nin dünya çapında 11 tasarım stüdyosundan biri olan Güney Kore, Incheon'daki GM Tasarım Stüdyosu'nda tasarlandı. GM'nin dünya çapında mini mimarisine dayanan bu üç konsept GM'nin Asya Pasifik bölgesindeki esnek, yaratıcı ve yenilikçi tasarım odağını ortaya koyuyor. Şehirler arası yollarda ve şehir içi trafikte rahatlıkla kullanılabilen Chevrolet Trax dört tekerlekten çekişli bir ekonomik sistem sunuyor ve arka tarafa konuşlandırılmış yedek lastiği, portbagajıyla, ön ve arka freni ve sağlam tek



parça tamponuyla büyük bir SUV'u andırıyor. 1,0 litre dizel motorla çalışıyor.

**Antara'da 2008'de daha geniş seçenekler, daha fazla donanım**

Opel 2008 model yılına bir çok yenilikle giriyor. Opel'in SUV segmentindeki aracı Antara ise bu yenilemeden payını almış. Daha önce 2.4-litre, 103 kW/140 hp, 2.0-litre 110

kW/150 hp common-rail turbo-dizel ve 167 kW/227 hp ile 3.2-litre V6 benzin motoru seçenekleri ile sunulan Antara, şimdi 93 kW/127 hp sunan daha ekonomik 2,0 CDTI olarak tüketicinin karşısına çıkıyor. Antara'yı daha da çekici kılmak için, Opel donanımını da geliştirdi. Enjoy ve Cosmo donanımlarında Denge Kontrol Sistemi'yle standart hale getiriliyor.



## Pirelli'nin Frankfurt Yıldızları Frankfurt'ta Pirelli Show...

### Frankfurt Motorshow'da, Pirelli'nin sunduğu yenilikler arasında en çok ilgiyi Golf GTI Pirelli çekti.

Ferrari F430 Scuderia, Bentley Continental GT Speed, Mercedes Benz Class C ve BMW 1 Coupe Serisi gibi önemli modeller Almanya'nın bu önemli organizasyonunda Pirelli lastikleri ile boy gösterdi. Ama en büyük ilgiyi Golf GTI Pirelli çekti. Yeni İtalyan-Alman spor otomobilinin temel özellikleri arasında 18 inçlik Pirelli marka (5P) hafif alaşımlı jantlar, yeni Pirelli P Zero deseninden esinlenilerek tasarlanmış kokpit ve GTI için şimdye kadar yapılmış en güçlü motor bulunuyor. Ek olarak, yeni Golf GTI Pirelli standart olarak Pirelli'nin en ileri teknolojik özelliklere sahip P Zero lastikleri ile donatılmış. Özel olarak süper otomobiller için geliştirilen Yeni P Zero, birçok süper spor otomobilde orijinal ekipman olarak yer alıyor. Golf GTI Pirelli, model için özel olarak üretilen ayçiçeği sarısı dahil dört renkte tasarlanmış. Pirelli'nin Frankfurt Fuarı'nda gözler önüne serilen bir diğer yeniliği de Maranello yarışları

için geliştirilen Ferrari F430 Scuderia. Pirelli, 15 yıldır tek lastik tedarikçisi olduğu Ferrari Challenge yarışlarından elde ettiği deneyim ile Modena firması tarafından özel olarak geliştirilen Ferrari F430 modelini PZero Corsa lastikleri ile donattı. Fuarda "Made in Italy"



ifadesi ile ekolojik bir kimliğe sahip olan Pirelli, Fiat'ın ECO versiyonu Panda aracı için de lastik tedarik ediyordu. Panda aracı Pirelli'nin P4 Cinturato lastikleri ile donatılıyor. P4 Cin-

turato lastikleri ise İtalyan otomobil endüstrisinin 1970'li yıllara kadar gelişimine eşlik eden lastik dizisinden esinlenilmiş olup, yeni Pirelli ekolojik lastik ailesinin ilk tanıtımını Panda aracı ile Frankfurt fuarında gerçekleştirecek. Pirelli Cinturato P4, sürtünme direncini azaltacak yol tutuşu ve frenleme mesafeleri gibi araç dinamiğini geliştirecek yeniliklerle optimize edilmiş.

Her zaman Alman otomobil üreticileri ile iş birliği içinde çalışan Pirelli, Frankfurt'ta Volkswagen'in yeni gururu Tiguan aracında Pirelli P6 ve yine yepyeni bir model olan BMW 1 Serisi Coupe aracında da Pirelli P Zero desenine yer alıyor. Yine BMW'nin güç makinesi M3, 19 inçten başlayan ölçülerde Pirelli P Zero ve Volkswagen Passat R36 modeli de 17 inç Pirelli P Zero Rosso lastikleri ile donatılmış. Mercedes-Benz Class C'de ise Pirelli PZero Nero lastikleri yer alıyor. Diğer yandan Audi, RS6 ve R8 V10 gibi en son modelleri sırasıyla 20 inç ve 19 inç Pirelli P Zero lastikleri fuarda yerlerini alıyor.

Pirelli, Frankfurt Motorshow'da Almanya'da Adac tarafından düzenlenen testlerde bir çok başarılar elde eden kış lastikleri ürün yelpazesini de sergiledi. Pirelli'nin kış lastikleri ürün yelpazesindeki Pirelli Winter Sottozero lastikleri W hız kodunu (270 km/s 'e kadar) kapsayan ölçüleri ile de fuardaki yerini aldı.

## Hyundai'den Frankfurt Otomobil Fuarı'nda 3 yeni araç birden

Hyundai, kapılarını IAA 2007 Frankfurt Otomobil Fuarı'nda birbirinden yeni 3 modeli ziyaretçilerin beğenisine sundu. Hidrojen ile çalışan çevre dostu i-Blue konseptinin dünya tanıtımı yapılırken i30 Crossover Wagon ve Veloster Coupe konsepti de Avrupalı tüketiciler için ilk kez sergilendi.

### i-Blue FCEV Konsepti

Hyundai'nin hidrojen ile çalışan ve hiç emisyon üretmeyen konsept aracı i-Blue üçüncü nesil yakıt hücresi teknolojisinin temelini oluşturuyor. i-Blue, Hyundai'nin daha önce Tucson ve Santa Fe olarak SUV araçlarının platformlarını kullanarak hazırladığı FCEV araçlarından tamamen farklı. i-Blue için özel olarak, D-segmentinde bulunan 2+2 kişilik bir CUV (Crossover Utility Vehicle – Geçiş Segmenti Aracı) platformu geliştirildi. Bu platform, daha sonra çıkacak çevre dostu araçlar için bir temel oluşturacak.



### Veloster

Hyundai'nin merkezinin bulunduğu Kore'deki Namyang Tasarım ve Teknik Merkezi'nde geliştirilen Veloster, HND-3 kod ismiyle bu merkezde hazırlanan üçüncü konsept araç olma özelliğini taşıyor. İngilizce'de "Velocity" (Sürat) ve "Roadster" kelimelerinin birleşiminden esinlenerek ismi konulan Veloster, bu kelimelerin özünde yatan anlamlarla birlikte 2+2 kişilik spor otomobillerin agresif karakterini bünyesinde barındırıyor.

### i30 Crossover Wagon

i30 ailesinin ikinci üyesi olan i30 Crossover Wagon, Hyundai'nin uzun bir aradan sonra Avrupa'nın en popüler segmentlerinden birine geri dönüşünü simgeliyor. Hyundai'nin Almanya'daki Avrupa Tasarım Merkezi'nde tasarımı yaratılan i30 CW, uzatılan boyutları sayesinde tüm dünyadaki tüketiciler için daha geniş bir kullanım alanı sunuyor.



# Arazi taşıtları için aksesuarlar



Sentetik Vinç Halatı



**FEDERAL**  
TYRES

**Mastercraft**  
TIRES



**MANGELS**



**PROTHANE**  
MOTION CONTROL



**AuburnGear**  
PERFORMANCE DIFFERENTIALS



Limited Slip Difransiyel Kilidi



Elektrik Kumandalı Limited Slip Difransiyel Kilidi

Normalde Limited Slip bir kilit, fakat elektrik kumandasıyla kilitletince %100 kilitli hale geçer. Araç hareket halindeyken de kumandayla %100 kilitli hale geçebilmektedir.



## Mekanik Otomotiv

Tel: 0216 471 02 86

e-mail: mekanikoto@superonline.com

http://www.mekanikoto.com



## İnsanları tanıyan yeni ASIMO Avrupa'da görücüye çıktı

Honda'nın insansı robotu ASIMO, Barcelona'da Avrupalılar'ın huzuruna çıktı. Yeni ASIMO, insanları tanıyarak etkileşim kurma, yakınından geçenleri selamlama, el ele yürüme, elinde tepsi ile yürüme gibi bir dizi yeni gelişmeye sahip.

Yeni ASIMO'nun Avrupa'daki tanıtımı, Barcelona Biomedikal Araştırma Parkı'nda ve Kent'in 'Bilim Yılı' etkinlikleri kapsamında Barcelona Şehir Konseyi'nin işbirliğiyle düzenlenen II. Jornades de Robòtica'da gerçekleştirildi.

Honda'nın bir gün insanlara gerçekten yardım edeceğini umduğu yeni Asimo, kendinden önceki modelden daha ileri birkaç önemli teknolojik özelliğe sahip olup, yeni aerodinamik tasarımıyla daha seri ve hızlı hareket ediyor ve yaklaşık 6 km/saat (yaklaşık 4mph) hızla koşabiliyor.

Honda Motor Europe'un Halkla İlişkiler Müdürü William De Braekeleer yeni jenerasyon ASIMO ile ilgili şunları söyledi: "Honda, insansı robot alanındaki dikkate değer çalışmalarının en yeni jenerasyonu olan yeni ASIMO'yu Avrupa'da ilk kez sergiliyor. ASIMO'nun önceki jenerasyonu, hareketlerinin seriliğiyle insanları şaşırttı. Yeni ASIMO, bu hareketliliği ve insanlarla kurduğu etkileşimi bir üst seviyeye taşıyor, bu durumda Honda insanlara gerçekten yardım edebilecek bir robot geliştirmeye yönelik nihai hedefine bir adım daha yaklaşıyor."

Honda'nın Avrupa'da Araştırma Enstitüsü aracılığıyla ASIMO'nun, robotun zekayla ilgili kabiliyetlerinin geliştirilmesinde yoğunlaşan yeni jenerasyonlarının tasarlanmasına büyük katkı sağlıyor. Almanya'nın Offenbach kentinde kurulan Honda Araştırma Enstitüsü, akıllı sistemlerin ve bilişsel zekanın gelişimi alanında 17 Avrupa Üniversitesi ve araştırma merkezi ile ortak çalışmalar yürütmeye devam ediyor.

ASIMO, koşma (6km/sa), koşarak dönme (5km/sa), bulunduğu yerde dönme, slalom yapma (5 km/sa) gibi fiziksel hareketleri rahatlıkla ve seri şekilde yapıyor. Ayrıca insanları tanıyarak onlarla etkileşim kurma, mesafelerini hesaplayarak insanlarla etkileşim kurma, yakınından geçenleri selamlama, el ele yürüme ve aynı zamanda hareket etme, tepsi alma ve verme, elinde tepsi ile yürüme, trolleyi iterken yürüme ve yön değiştirme, trolleyi çeşitli şekillerde kullanma gibi fonksiyonları da başarı ile yapıyor.



## VW Tiguan'a EURO NCAP'ten 5 Yıldız

Dünyanın en önde gelen otomobil güvenlik organizasyonlarından olan Euro NCAP, gerçekleştirdiği son çarpışma testleri sonrasında Volkswagen'in yeni küçük SUV modeli Tiguan'ın 5 yıldız alarak sınıfının genel toplamda en başarılı otomobili olduğunu açıkladı. Böylelikle Tiguan, Volkswagen'in Golf, Passat, Touran ve Touareg'den sonra Euro NCAP'ten 5 yıldız alan 5. modeli unvanına sahip oldu!

Gerek önden gerekse yandan çarpışma testleri sonrasında yaşam kabini minimum ölçüde hasar oluşan ve yolcularını başarıyla koruyabilen VW Tiguan, çocuk korumasında

da maksimum başarı gösterdi. VW Tiguan'ın herkes için güvenlik ilkesi doğrultusunda tasarlanan ön tasarımı, aracın yaya koruma kriterinde de maksimum puanlar almasına yardımcı oldu.

EuroNCAP'in uyguladığı standart çarpışma testleri, 4 ayrı bölümden oluşuyor. İlk iki aşamada, 64 km/s hızla yüzde 40 örtüşmeli önden çarpma ve 50 km/s hızla deforme olabilen bir bariyere yandan çarpma kriterleri uygulanıyor. Yan çarpışma testleri ise 29 km/s hızla yandan B sütununa gerçekleştirilen darbeye ölçümleniyor. Bu çarpışma testleri sırasında araç içerisinde sürücü ve yolcuların güvenliği de ve yaralanma riskleri de değerlendirilmiş oluyor. Euro NCAP'in güvenlik kriterlerini ortaya koyan son testini ise yaya güvenliği oluşturuyor. Impactor adı

verilen bir manken, 40 km/s hızla giden bir otomobile çarptırılıyor. Böylelikle gündelik hayatta, araçların yetişkin ve çocuklara çarptığı kazaların simüle edilmesi sağlanıyor. Manken üzerinde çarpılan bölgeler ise bacak, bacağın üst kısımları, çocuklarda kafa bölgesi ve yetişkinlerin kafa bölgesi olarak dört ayrı bölümde incelemeye alınıyor.



## Yeni Michelin Primacy Alpin, ADAC Tarafından En Yüksek Dereceye Layık Görüldü.

Michelin'in yeni kış lastiği Michelin Primacy Alpin, Avrupa'nın en büyük otomobil kulübü olan Alman Otomobil Derneği'nin -Allgemeiner Deutscher Automobil Club (ADAC)- yaptığı test sonucunda en yüksek dereceye layık görülerek, "özellikle tavsiye edilir" ünvanı kazandı.

ADAC'ın, Avusturyalı Österreichischer Automobil, Motorrad und Touring Club (ÖAMTC) ve İsviçreli Touring Club Suisse (TCS) işbirliği ile gerçekleştirdiği karşılaştırmalı test, 16 farklı markanın 205/55 R16 H ebatındaki kış lastikleri arasında yapıldı. Lastikler, hem kar ve buz kaplı yollardaki, hem de ıslak ve kuru zeminlerdeki yol tutuşları bakımından test edildi. Lastik ömrünün de ölçüldüğü testlerde, Michelin Primacy Alpin tüm rakiplerini geride

bırakarak bu kategorinin en yüksek skorunu elde etti. ADAC, yeni Michelin Primacy Alpin'i "çok dengeli, kuru zeminde mükemmel, ıslak ve karlı zeminde iyi ve aşınmada ise çok iyi" olarak değerlendirdi.

Yeni Michelin Primacy Alpin, bir taraftan güvenliği artırırken diğer taraftan da lastik ömrünü uzatarak zorlu bir görevi yerine getiriyor. Tasarım aşamasında, üç performans hedefine ulaşmaya odaklanan Michelin Araştırma ve Geliştirme yöneticilerinin çalışmaları sonucunda Michelin Primacy Alpin, fren mesafelerini kısaltarak ıslak zeminde daha yüksek güvenlik sağlıyor. Yeni Michelin Primacy Alpin bu özelliğini Helio Compound adındaki ayçiçek yağı içeren yenilikçi kauçuk yapısından alıyor.

Michelin Primacy Alpin aynı zamanda, çift yönlü ve değişken geometri özelliğine sahip StabiliGrip teknolojisi sayesinde, karlı yollarda artırılmış yol tutuş sağlıyor. Yola "diş

geçirecek" şekilde tasarlanan kılcal kanallar, yol tutuşunu artırıyor. Ayrıca kılcal kanallar, sahip oldukları kendi kendini kilitleme özelliği ile birbirlerine kenetlenerek, yolla temas noktasında lastik sırtına ilave sağlamlık sağlıyor ve bu sayede direksiyon hakimiyetini yükseltiyor. Michelin Primacy Alpin ayrıca, uzun ömrü ve düşük yuvarlanma direnci sayesinde araç sahiplerine tasarruf sağlıyor.





teknolojiye  
dost  
yapar



sadece  
2.5 YTL.

Teknik özellikleri ve fiyatlarıyla karşılaştırmalı 500'den fazla teknolojik ürün

Sayfalar dolusu  
son teknoloji

EKİM SAYISI  
BAYİLERDE  
TÜKENMEDEN ALIN





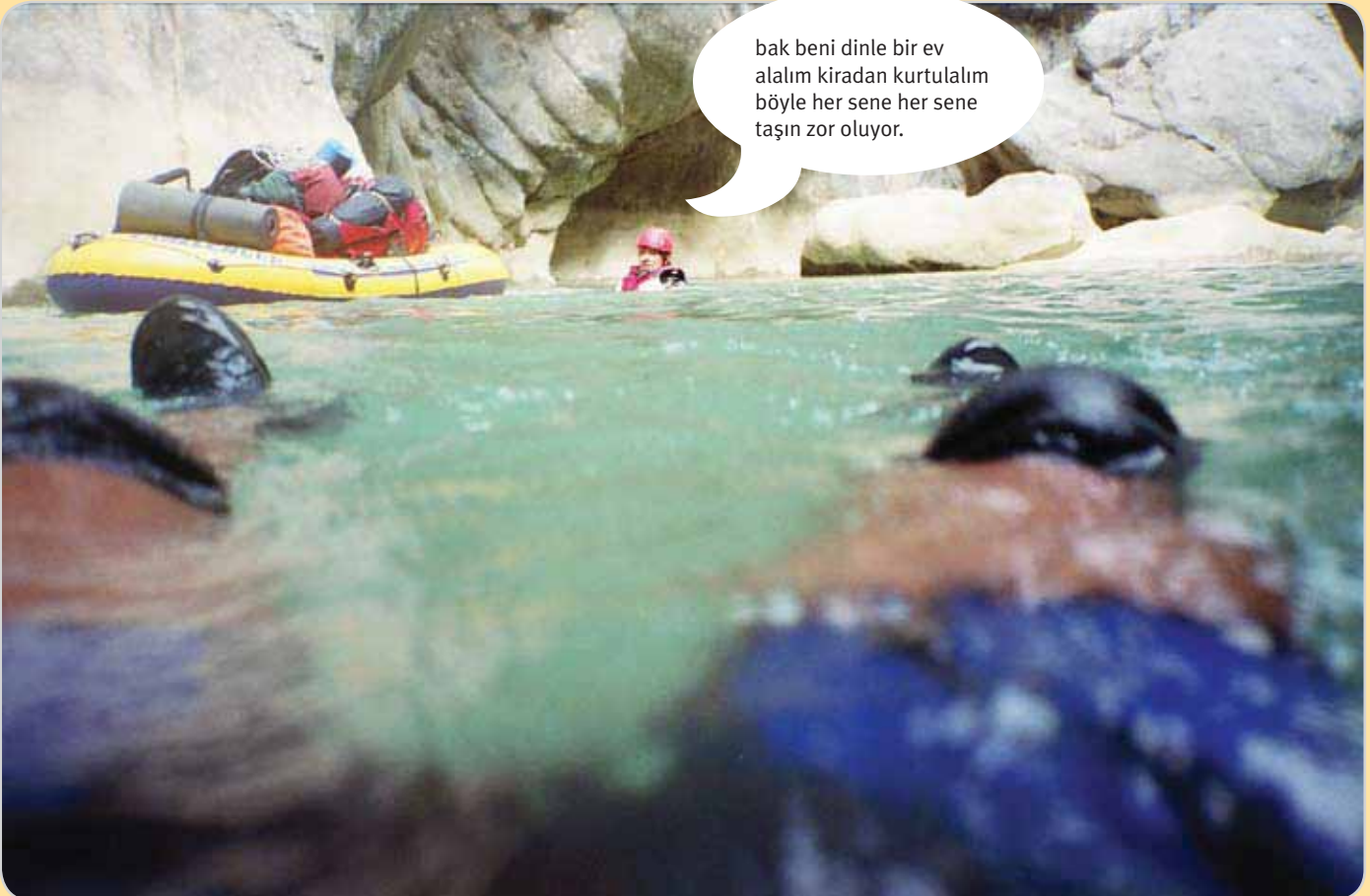
# Derya'nın Sayfası



Cek kızım ha gayret!  
Kurtar şu Jorj amcanı  
çamurdan

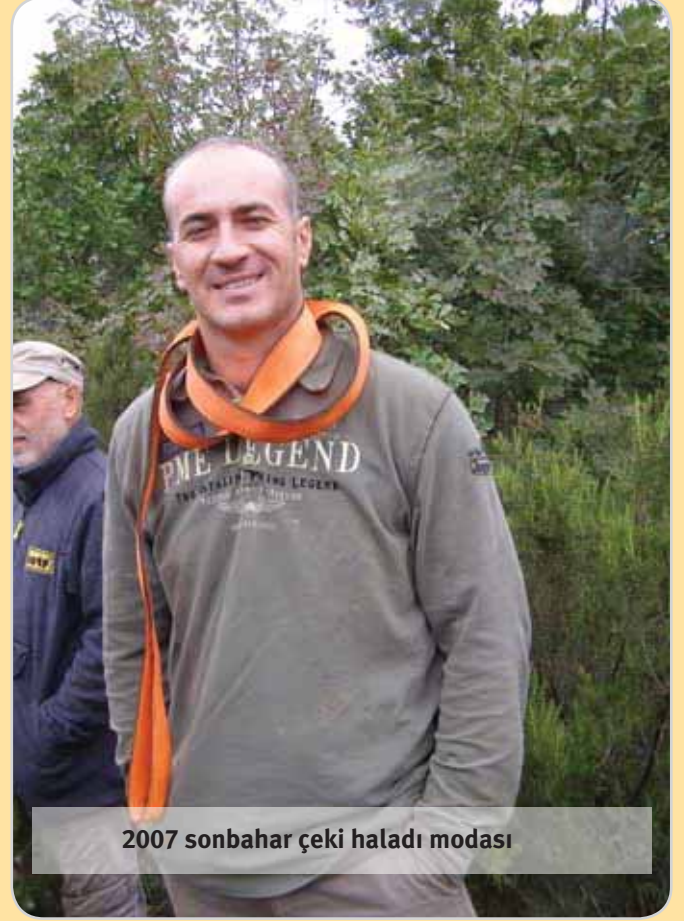


Gelmeyin! Buraları boyu  
geçiyor!



bak beni dinle bir ev  
alalım kiradan kurtulalım  
böyle her sene her sene  
taşın zor oluyor.







## Online abonelik;

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



## Fax ile abonelik;

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

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

**Kredi Kartı Hesabımdan Alınız**

Kart Tipi  VISA  MASTER

Kart No: \_\_\_\_\_

Son Kul. Tarihi: \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ Güvenlik Kodu \_\_\_\_\_

1 yıllık abonelik 50 YTL

6 aylık abonelik 26 YTL

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

**Banka Havalesi**

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

İsim / imza



# EUROWINCH

Yolda Kalmazsınız...



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



Old Man Emu  
Suspension



Warn 9.5 ti



Güç 4310 kg

Warn 9.5 XP



Güç 4310 kg

ARB Air Locker &  
Air Compressor



Warn XD 9000 i



Güç 4100 kg

Warn Tabor 9K



Güç 4100 kg

Warn M 8000



Güç 3600 kg

**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



**Honda, hayatın her yanında!**



Motosiklet tutkusu sınır tanımaz! İşte bu tutkunun zedelenmemesi için, size bir motosikletten çok daha fazlası gerekli; eğitilmiş bayi ağı, yedek parça garantisi, kusursuz servis hizmeti ve elbette yüksek 2. el değeri... Hepsi Honda'da! Geleneksel Honda sağlamlığı ve güvenilirliği, motosikletinizi hevesli hevesli kullanın diye, daima yanınızda.

Honda'nın tercihi 

