

2007/11
Yıl: 4 Sayı: 41
Fiyatı : 5,25 YTL

FREE LIFE **4X4**

Aylık Off Road, Doğa ve Motor Sporları Dergisi

Bayramda yemyeşil bir mekan
Akçakoca

Santorini (Thira)
Sevginin buluştuğu ada

Uluslararası Bisiklet Yarışları

İstanbul 5 tamamlandı

Dünyada iki kıta üzerinde
yapılan tek oryantiring
yarışması

8. Türkiye
Off-Road Buluşması

8. Uluslararası
Ölüdeniz Hava Oyunları



Pirelli
Scorpion Ice&Snow Test

Şehirli izci...
Skoda Octavia Scout

ISSN 1304-9461



9 771304 946004

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

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 Peri
Taner Eraslan
Turgay Avcı
Ümit Çukurel
Volkan Şekerci

Yönetim Merkezi

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

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

Ege Bölge Temsilcisi

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

Baskı

Saner Matbaacılık

Genel Dağıtım

Yaysat A.Ş.

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

Online Abonelik için
www.4x4freelife.com

aso

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

Şehirli izci... Skoda Octavia Scout



Skoda'nın 4x4 modeli Skoda Octavia Scout 4x4, ilk kez Auto Show 2006'da Türkiye'de meraklılarının karşısına çıktı. Hem yol konforu hem de limitli yol dışı kaçamakların otomobili olarak Scout, ilgi ile karşılandı.

Kalp nakli



Sütten dili yanan yağurdu üfleyerek yer derler ya; anladığım kadıyla bu söz biz Land Rover'cilerin yakınından hiç geçmemiş. Daha önceki yazılarımdan birinde sözünü ettiğim 110 SW'ma kalp naklini, yağun çalışmaları sonucu Eylül ayında gerçekleştirdik.

Kazdağları'nın altını üstüne getirdik



İSOFF tuhaf bir kulüptür. Üyelerden kimse kimseye benzemez. Kimi bankacıdır, kimi oto alım satımı yapar. Kimi doktor, kimi ustadır. Kimi satranç sever kimi tavla. Herkes farklı bir takımı tutar. Herkes farklı partilere oy verir. Herkes yağurdu kendi usulünce yer.

Pirelli Scorpion Ice&Snow Test



Araçın gücü ve sürücünün deneyimi ne kadar mükemmel olursa olsun, doğru lastik seçimi yapmadan güvenli ve dengeli bir sürüş keyfi yaşamak olanaksızdır. Ancak araç-pilotaj ve lastik denklemi düşünülürken, denklemin 3 değil 4 boyutlu kurulması gerektiği genelde gözden kaçır.

8. Türkiye Off-Road Buluşması



Hatırlayalım. Neydi bu Büyük Kamp dedikleri? Off-road'cular 29 Ekim tarihini bilir. Her sene bu tarihlerde İstanbul Off-Road Kulübü yani İSOFF, Türkiye'den tüm off-road'cu gruplarına açık bir kampa ev sahipliği yapar.

Günboyu uçtuk... 8. Uluslararası Ölüdeniz Hava Oyunları



Bir festival daha geçti. Özellikle Türkiye de Yamaç Paraşütü camiası adına bir çeşit yaz sezonu ya da uçuş sezonunun kapanış partisi anlamına geliyor bu festival. Bu sene 8. defa düzenlenen ve geleneksel hale gelen festivalin yabancı katılımcı sayısı çok daha fazla aslında.

Valla Kanyonu Geçişi Raporu 2007 Temmuz



Bu hikaye ve hikayedeki kahramanlar anlatılan olaylar tamamen gerçektir. Valla kanyonunu anlatmak gerçekten zor. Öyle bir yer düşünün ki her iki yanda da birer km yüksekliğinde duvarları (hatta bu duvarlardan ardi ardına üçer, dörder tane) olan bir yer.

Dans



Dans bir denge noktasıdır. Dans ederken, dış dünyadan sana ulaşan ritimleri, kendi iç ritminle bedeninin sıfır noktasında buluşturursun. Bu dengeden hareket ve dans doğar. Ses, ritimle harekete dönüşür.

Bodrum'da Yelkenli Ahşap tekneler yarışında “Sevgi Çemberi”



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

İstanbul 5 tamamlandı. Tek oryantiring yarışması



24-28 Ekim tarihleri arasında İstanbul'un ev sahipliği ettiği Türkiye'nin en büyük oryantiring organizasyonu başarı ile tamamlandı. İOG (İstanbul Orienteering Spor Kulübü) tarafından düzenlenen ve Dünya Oryantiring Şampiyonasını aratmayacak güzellikteki “İstanbul 5 gün yarışları”nda farklı ülkelerden gelen sporcular kıyasıya mücadele ettiler.

Var mı Barça Gibisi?



Aşk öykülerinin, ilişkilerin bir derlemesi bu kitap... İçindeki her öykü bir sabah vakti başlıyor. Bir kadın bir sabaha uyanıyor. Her uyanış, bir başka şehirde. Kiminde kahve kokularına bulanmış, kiminde denizden esen bir meltemle bezenmiş, kiminde bir telaşın orta yerine düşmüş, kiminde derinden gelen bir keman sesiyle yüreğinin iç tellerine dokunulmuş...

Uluslararası Bisiklet Yarışları



7 Ekim'de Fethiye Babadağ'da gerçekleşen Uluslar arası Fethiye Babadağ Tırmanış yarışı hem Türk hem de yabancı sporcuların katılımı ile kalabalık ve renkli bir yarış oldu. Zorluk derecesi yüksek olan C2 klasmanı üzerinden puanlandırılan yarışma zorlu etapları ile katılımcılara güç anlar yaşattı.

Bayramda yemyeşil bir mekan Akçakoca



Bu sefer değişik bir yere, her zaman gitmediğimiz keşfetmediğimiz bir yer olsund dedik, Karadeniz'in sakin kasabası Akçakoca'yı ve yemyeşil eşsiz dağlarını seçtik.

Sentetik vinç halatları



Vincin bir off-road'cunun hayatında ne denli büyük bir yardımcı olduğunu artık herkes biliyor. Bir kısım insan, kullandığı ve ciddi sorunlardan kurtulduğu; bir kısım insan da kullanmadığı ve büyük sorunlar yaşadığı için vincin önemini anlamış durumda...

Motokros'da yeni nesil



7. ayak Fethiye - Ölüdeniz Motokros Yarışı'na ufak motokrosçular, en az sıralardaki büyükleri kadar ciddi bir rekabet içinde yarıştılar. Ve en az onlar kadar güzel görüntüler verdiler.

Ayşin Uysal

Paranın yenmeyeceğini unutanlara...

Hafta sonu Kazdağları'ndaydık.

Kazdağları'nda bir değişiklik yok. Her zamanki muhteşem doğa, asırlık dev ağaçlar, şelaleler, kırmızı yapraklarla kaplı orman yolları, dibi görünmeyen vadilerde süzülen yırtıcı kuşlar, insanın başını döndürecek kadar yoğun oksijenli hava, zeytin kokusu, dağ kekiği kokusu, lavanta kokusu, reçine kokusu...

Gözleriniz görkemli manzaraların birinden ötekine atlarken Kazdağı'nın sayısız endemik bitkinin yatağı olduğunu, efsanelerin yatağı olduğunu, bölgede konaklayan tüm kavimlerce kutsal bir yer olduğunu unutuyorsunuz bazen. Kazdağı gerçekten "özel" bir bölge...

Kazdağı'nın görünmeyen zenginlikleri içinde yer alan (ve yeraltında olduğu için gerçekten gözle görünmeyen) zengin maden damarları ise ne yazık ki Kazdağları'nın şans değil şanssızlık hanesinde yerlerini alıyorlar. Kazdağları eski çağlardan bu yana zengin madenlerin de kaynağı olmuş. Günümüzde ise bu zenginlik, birçok şirketin gözlerini bu kekik kokulu yeşil cennete dikmesine neden olmuş.

Yeraltı zenginliklerini yerüstüne çıkartmak için yapılan izinli çalışmalar şimdiden bilinçli insanların haklı korkularını uyandırmaya başladı. Dağı bir bütün ekolojik çevre olarak ele aldığımızda, bu çalışmaların çok hassas yaşam dengelerini alt üst edebileceğini öngörmek için konusunda uzman olmak gerekmiyor.

Yetkili ağızlar koro halinde Kazdağı'nın öneminin farkında olduklarını ve Kazdağları'na iyi baktıklarını tekrarlıyorlar. Bu "iyi bakma" şekli nedense aklıma kamp ateşi muhabbetlerini getiriyor.

Bilirsiniz soğuk kamp gecelerinde çıtır çıtır yanan ateş hem bedeni hem de ruhu ısıtır. Uzun gecelerde ateşin devamlı beslenmesi, düşen kütüklerin ateşi boğmayacak şekilde tekrar çatılması gerekir. Kampta en tatlı didişme de ateşin bakımından çıkar. Ateşi besleyip, büyütüp, sonra komşu ateşe misafirliğe giden kampçı, geri dönüp ateşini kor haline gelmiş görünce kızar. "Neden bakmıyorsunuz ateşe?" Genelde ateşin karşısında sohbet dalmış, mayışmış, keyfi yerinde arkadaşı, ateşe diktığı gözlerini hiç ayırmadan hep aynı cevabı verir ona: "Bakmaz olur muyum? Bakıyorum. İnan, gözümü bir an bile ayırmadım üstünden."

Farklı konu başlıklarındaki yetkili şahıslar Kazdağları'na, işte böyle, bir şey yapmadan, kamptaki uyuşuk kampçıların kamp ateşlerine baktığı gibi, gözünü dikip bakıyor sadece.

Kişisel olarak ben torunlarımıza fazladan birkaç gram altın bırakmaktansa, nefes alabilecekleri bir hava bırakmayı daha adil buluyorum. Çünkü Kızılderili reisin beyaz adama son mesajında söylediği gibi:

**yalnızca son ağaç kesildikten,
son ırmak zehirlendikten,
son balık yakalandıktan sonra...
ancak ondan sonra
paranın yenemeyeceğini anlayacaksınız.**

İngiltere' den Dünyaya Açılan Haber Penceresi

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 / www.londratv.com

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



Şehirli izci... Skoda Octavia Scout

Skoda'nın 4x4 modeli Skoda Octavia Scout 4x4, ilk kez Auto Show 2006'da Türkiye'de meraklılarının karşısına çıktı. Hem yol konforu hem de limitli yol dışı kaçamakların otomobili olarak Scout, ilgi ile karşılandı. Ancak Türk otomobil kullanıcıları bu aracın piyasaya çıkması için 2007 Kasım ayını beklemek zorunda kaldılar. Octavia ailesinin bu en enerjik mensubu 140 HP gücündeki 2.0 TDI PD dizel motor seçeneği ile Türkiye'ye gelirken yanında bir de ödül getirdi. Skoda Octavia Scout, İngiltere'nin en çok satan off-road dergisi "4x4 Magazine"nin 1988 düzenlediği "yılın 4x4"leri yarışmasında 10 üzerinden aldığı 8.5 puanla segmentindeki 60 modeli geride bırakarak birinci seçildi.

Scout tasarımına ve iç konforuna baktığımızda, aracın kendini şehir otomobili ile şehir dışı kaçamakların otomobili arasında bir yerde konumlandığını görüyoruz. Aracın geometrisi arazi şartlarına uygun olmasa da; 4x4 sistemi ve genel ebatları bozuk yollarda ve yol dışı hafif engellerde rahatça yol almanızı sağ-

lamaya yeterli. Ön ve arkadaki alt korumalar, tavan barları gibi detaylar da Scout'un spor ve yol dışı aktivitelere de uygun görünümünü destekliyor.

Altı kademeli manuel şanzıman sistemine sahip Octavia Scout, normalde önden çekişli bir araç. "Haldex" sistemine sahip Octavia Scout, değişik yol şartlarını sensörler sayesinde algılayarak gerektiği zaman arka diferansiyele güç aktarımı yapıyor ve yol tutuşunu maksimum seviyeye ulaştırıyor. Normal hava şartlarında ise önden çekiş özellikleri gösteriyor ve yakıt tüketimini minimum seviyeye düşürüyor.

Dış Görünüm

Octavia Scout, adına uyumlu bir dış görünüme sahip. Tam bir off-road'cu olmasa da tam bir izci. Araç; hafta içi şehir yaşantısının stresini, hafta sonu şehir dışı yoğun outdoor spor etkinlikler ile çıkartmayı seven, yeni nesil aktif şehirlinin gereksinimlerine uygun tasarlanmış. Yani hafta içi yolda/şehir içinde, bir iş gününü kolaylaştıracak konfor, yol kullanım performansı ve güvenliği verirken; hafta sonu yol dışında farklı outdoor mekanlara rahatlıkla ulaşabilecek bir yapısı ve güven uyandıran bir 4x4 sistemi var.

Scout'un dış görünümü, özellikle ön tamponun ve arka tamponun altında yer alan alt korumalar aracın sportif ve güçlü görünümünü desteklerken aynı zamanda estetik duruşunu da sağlamlaştırıyorlar. Ön spoilere monte sis lambaları hem güvenli sürüş hem de sportif görünümü destekliyor. Tavanda yer alan yük taşıma amaçlı barlar ise kayak, sörf ya da bisiklet gibi hobi araçlarının rahat taşınabilmesi için özel tasarlanmış ve ebatları uygun bir şekilde ayarlanmış.

Çamurluklar ve eşikte yer alan plastik korumalar gibi dış detaylar, aracın sadece şehirde değil arazide de yol alabilmesi için tasarlandığını belli ediyor. 17" Proteus alaşım jantlar ve çelik çiftli egzoz aracın aktif ve zarif görünümünü tamamlıyor.

İç Görünüm

Scout'un iç yapısı dış görünümünün bir devamı: Hem spor hem de şehirli ve zarif. Oniks renk ve deri malzeme kullanımı bu havayı destekliyor. Deri vites kolu, koltuklar, çelik gaz pedalı, kullanışlı ön panel hep aynı rahat ve sade tasarımı göz önüne seriyor. Kontrol panelindeki tutamaklar, sağ koltukta oturan kişilerin tutunması için tasarlanmış. Hani sürücü birden aşıka gelir ve bozuk yolda



2.0 TDI PD/103 kW Teknik özellikler	
Motor	4 silindir, turbo şarj dizel. EU4 standardı
Motor hacmi	1968cc
Maksimum hız (km/h)	197
Max performans/revs (Kw/min -1)	103 /4.000
Max tork/revs (Nm/min – 1)	320/1.750
Hızlanma 0–100 km/h (s)	10.2
Yakıt tüketimi	
Şehir içi (l/100 km)	8.0
Şehir dışı (l/100 km)	5.4
Ortalama (l/100 km)	6.4
CO2 emissions (g/km)	173
Yakıt	Dizel
Yakıt depo kapasitesi (l)	60
Tip	4x4
Şanzıman	Manual 6-kademeli
Fren	Ön hidrolik, arka disk
Lastikler	225/50 R17
Ağırlık	
Boş ağırlık standart versiyon (kg)	1,530
Yük kapasites(kg)	660
Toplam ağırlık (kg)	2.190
Tavan yük kapasitesi (kg)	75
Azami frensiz römork yükü (max. kg)	650
Azami frenli römork yükü-12%(max.kg)	1,600
Bagaj hacmi	
Arka koltuk yatırılmadan	580 l
Arka koltuk yatırılarak	1.620 l
Ebatlar	
Uzunluk (mm)	4,581
Genişlik (mm)	1,784
Yükseklik (mm)	1,533
Wheel base (mm)	2,578
Yerden yükseklik (mm)	180



gaza yüklenirken, ufak engellerde havalanırsa diye... 580 litrelik bagaj hacmi ise hem hafta içi hem de hafta sonu kullanımı için yeterli.

Çevreci

Skoda, genel çevreci yaklaşımını bu araçta da sergiliyor. Scout'un üretim aşamasında çevreye zarar vermeyen ve geri dönüşümlü malzemeleri kullanmaya dikkat etmiş. Mesela aracın pasa karşı korumasında suda çözülen ve kurşun içermeyen boyalar kullanmış. Skoda diğer otomobillerinde olduğu gibi, Scout için de yakıt tüketimi ve karbon emisyonu düşük, çevreci bir araç üretimini hedef almış.

Sonuç

Scout belirli amaçlar için hayatı kolaylaştıracak, güvenli bir araç. Ancak 4x4 olduğu için ve üstünde dağ bisikletinizi taşıyabildiğiniz için, bu araçla arazi şartlarında her yere ulaşabileceğinizin hayalini kurmayın sakın.

Satış Fiyatı

Skoda Octavia Scout'un Türkiye satış fiyatı ise 67.966 YTL olacak.

Pirelli Scorpion Ice&Snow Test

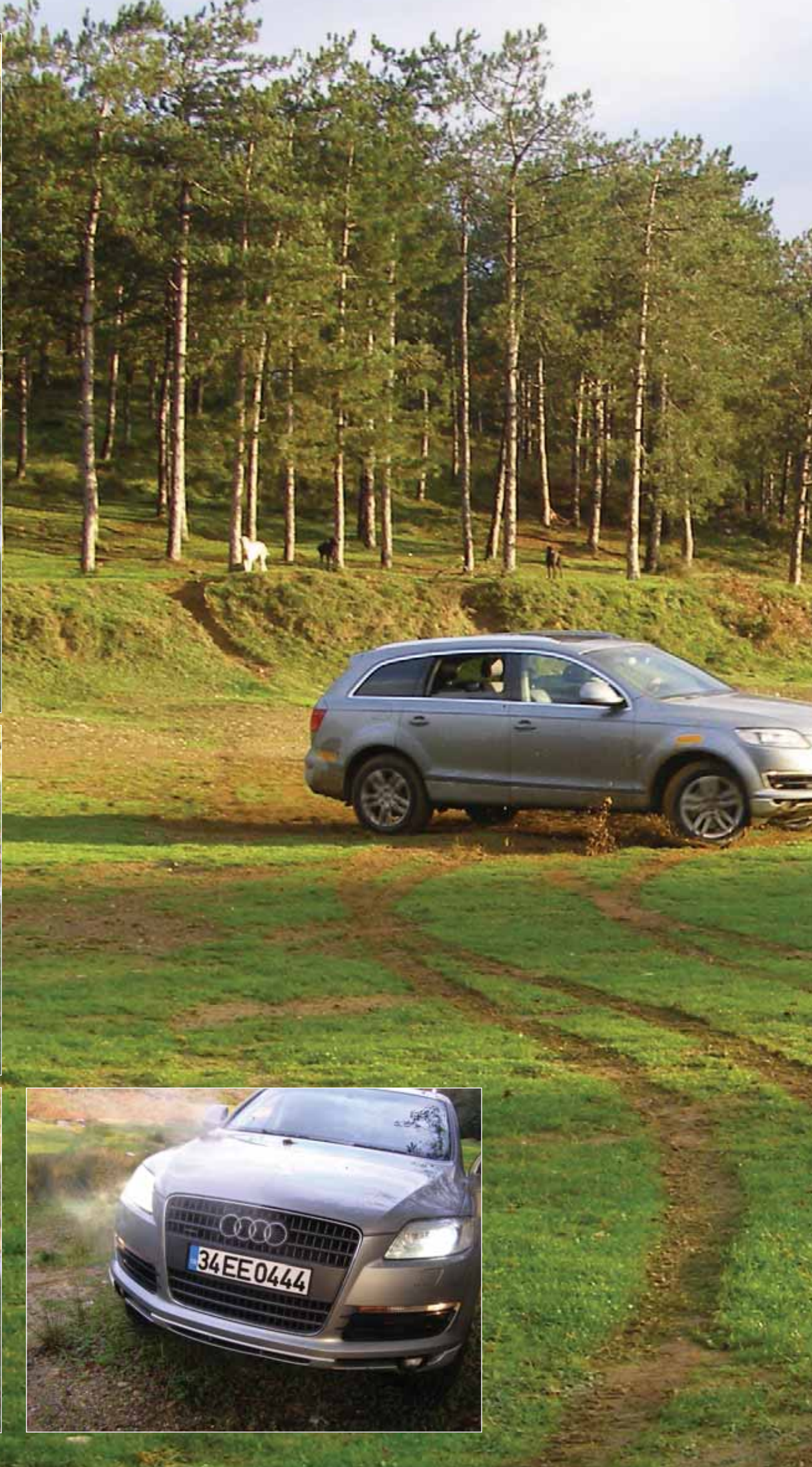
Test pilotu: Derya Kızıltaş



Aracın gücü ve sürücünün deneyimi ne kadar mükemmel olursa olsun, doğru lastik seçimi yapmadan güvenli ve dengeli bir sürüş keyfi yaşamak olanaksızdır. Ancak araç-pilotaj ve lastik denklemi düşünülürken, denklemin 3 değil 4 boyutlu kurulması gerektiği genelde gözden kaçırılır. Çoğu sürücü denklemin 4. boyutunu –yani zaman boyutunu- önemsemez. Oysa “zaman” lastik seçiminde en önemli kıstaslardan biridir. Her “iyi” lastik, her “zaman” en uygun performansı vermez. Yılın sıcak mevsimlerinde kullanılacak lastikle soğuk mevsimlerinde seçilecek lastikler farklı özelliklere sahip olmalıdır.







Tecrübeli 4x4 kullanıcıları, 4x4 araçlarının en önemli parçasına, lastiklerine doğru değer biçerler. Gerek yolun ani sürprizleri olsun, gerekse yol dışı engeller olsun araçlarından her koşulda istedikleri performansı alabilmelerinin nedeninin sadece aracın gücü ve kendi pilotajları olmadığının farkındadırlar. Araçın gücünü zemine uygun şekilde iletecek bir lastiğe sahip olmadan ne bu gücü, ne de deneyimlerini, sınırlarında kullanamayacaklarını bilirler. Çoğu bu nedenle yol için ve yol dışı koşulları için ince eleyip sık dokuyarak araçlarına en uygun lastikleri seçerler. Yolda yol lastiği kullanırlar, yol dışında yol dışı lastikleri. Ya da farklı yol koşullarına uygun ATR lastikleri kullanırlar. Ve sorunu çözdüklerini düşünürler.

Ancak ne yazık ki, birçok 4x4 kullanıcısı, kış koşullarında da 4x4 araçlarından en uygun performansı almak için farklı bir seçim yapmak gerektiğinin bilincinde değildir. Sıcak mevsimlerinde araçlarında güvenle kullandıkları lastiklerin kışın soğuk ve yağışlı günlerinde neden yeterli olmayacağını anlamakta zorluk çekerler. Öyle ya, yazın bu lastiklerle çamur ve su geçişlerinde de sorun yaşamamışlardır. Neden kışın farklı bir duruma karşılaşıyorlar ki?

Hava sıcaklığı 7°C'in altına düştüğünde, yaz lastiğinde kullanılan malzeme sertleşir ve yapısal özellikleri değişir. Bu durum lastiğin tepkilerinin değişmesine, güvenlik ve performans değerlerinin düşmesine neden olur. Sürücülerin bilgilendirilmeleri gereken en önemli konu, hava sıcaklığındaki değişimlerin lastiğin yapısı üzerindeki etkileridir. Kritik sıcaklık derecesi 7°C'dir. 7°C'in altında yaz lastiğinde kullanılan malzemenin sertleşmesi, lastiğin tepkilerinin değişmesine, güvenlik ve performans değerlerinin düşmesine neden olur. O nedenle kışın kış lastikleri kullanmak gereklidir.

Pirelli Scorpion Ice&Snow testi

Geçtiğimiz hafta, İstanbul uzun süreli soğuk ve yağışlı havaya teslim olduğunda ve hava sıcaklığı bir anda 7 dereceye düştüğünde, Pirelli Scorpion Ice&Snow lastiklerinin testi için

en uygun ortam oluştu. Audi Q7'ye taktığımız Pirelli Scorpion Ice&Snow lastikleri ile üç aşamalı bir lastik testi gerçekleştirdik.

İlk aşama lastiğin asfalt üzerinde tepkilerini gözlemeye yönelikti. Ardından bozuk ve çamurlu yollarda, yoldan ayrılmadan lastiğin performansını izledik. En son ıslak çimen, derin çamur, su geçişi ve kayalık tırmanışlar gibi off-road engellerinde lastiğin soğuk hava koşullarında tepkilerini gördük.

Gün içinde Performans, Güvenlik ve Ekonomi ana başlıklarında farklı zemin yapılarında Pirelli Scorpion Ice&Snow lastiklerinin tepkilerini inceledik. Güçlendirilmiş karkası ve silika içeren özel taban bileşenleri ile lastik, Güvenlik ve Ekonomi başlığında beklentilerimizi tamamen karşıladı, Performans konusunda ise beklentilerimizi aştı.

Islak asfaltta ve asfalt üstü ince çamurda; direksiyon hâkimiyeti, yola tutunma ve denge açısından Pirelli Scorpion Ice&Snow mükemmel sonuç verdi. Yüksek süratlerde frenleme kalitesi en uç güvenlik kriterlerini karşılayacak şekildeydi. Yapısal özelliklerine baktığımızda, Pirelli Scorpion Ice&Snow'da, SUV araçlar için özel tasarlanmış taban deseni, hem dikey hem de yatay lameller sayesinde yüksek hızlarda bile zemine sağlam basmayı garanti ediyor ve güçlü bir yanal tutunma sağlıyor.

10 mm'den fazla derinliğe sahip ve özel ayarlanmış çıkış açlarına sahip kanal yapısı hızlı su tahliyesini sağlama konusunda başarılı iş görüyor ve ani yön değişimlerinde yanal stabilite sağlıyor. 4 adet geniş çevresel kanalı ise suda kızaklamaya karşı yüksek direnç sağlıyor. Bu kanal yapısı karlı zeminlerde de yumuşak karı tutarak zemine sağlam basıyor ve maksimum tutunma sağlıyor.

Yol koşulları bozuldukça, Pirelli Scorpion Ice&Snow lastiklerinin olumlu noktaları daha çok göze çarpmaya başladı.

Hesapta olmayan bir engelle karşılaştığımızda, lastiğin verdiği güven hissini bir kez daha yaşadık. Sık virajlı orman içi asfalt yollarda

süratli gidiş esnasında, bir virajı döner dönmeyiz, önceden uyarı levhası konulmamış bir yol tamir çalışması ile yüz yüze geliverdik. İş makineleri yolun bir yanını kapatmış ve yol kaygan bir çamur tabakası ile kaplanmıştı. Bu engelde lastiğin direksiyon hâkimiyeti, yol tutuş ve frenleme yeteneklerini bir kez daha görme şansı bulduk.

Şehir içi ve şehir dışı yollardan sonra sıra yol dışı testine geldi. Sıra ile orman içi çamur zeminlere, balçık ara geçişlere, su geçişlerine yöneldik. Yol dışı parkurlara geçtiğimizde lastikleri derin su geçişinde, ıslak çimende, gevşek taşlı zemini ile dik tırmanışta denedik.

Pirelli Scorpion Ice&Snow, off-road amaçlı üretilmemesine, SUV'lere yönelik bir kış lastiği olmasına rağmen Scorpion ailesinin engel aşma konusunda yetenekli genlerini taşıdığından, tüm yol dışı engellerde belediğimiz üstünde performans gösterdi.

Kış şartlarında, off-road performansından ödün vermemek için Pirelli'nin tasarımı, SUV ve 4x4'ler için özel olarak tasarlanmış profil ve farklı ayarlanmış omuz geometrisi sayesinde lastik yol dışı zor engellerde de bir 4x4 aracın en başarılı destek ekibi olduğunu ispatladı.

Test sonucunda Pirelli Scorpion Ice&Snow, kış şartlarında, hem yol hem de yol dışı farklı zemin gruplarında güvenle kullanılacak bir lastik olduğunu ispatladı. Yoldaki performansı, özellikle beklenmeyen engellerle karşılaşan sürücüler için hayat kurtarıcı olabilir. Her ne kadar SUV araç kullanıcıları off-road yapmayı düşünmese de; lastiğin yol dışı performansı kışın kar altında, bozuk yollarda dağlara tırmanmayı düşünen 4x4 araç sahiplerine yeterli güveni verecek seviyede. Kış lastiklerinin sırt deseninden kaynaklanan kullanım sesi de, aracın içine rahatsızlık verecek boyutta yansımada.

Havalar soğumaya başladığında, aracınızdan aynı performansı ve sürüş güvenliğini almak istiyorsanız Pirelli Scorpion Ice&Snow lastikleri ile tanışmanızın zamanı geldi.



Pireli Ürün Sorumlusu Murat Hakan Güney

Lastiklerin mevsimsel kullanımına göre yapılan sınıflandırma yaz lastikleri ve kış lastikleri olarak tanımlanır. Kış lastikleri sıcaklığın +7 derecenin altında olduğu havalarda her türlü yol koşulunda ve bunun yanı sıra zeminin karla veya buzla kaplı olduğu özellikle yaz lastikleri ile tutunmanın çok zor olduğu koşullarda kullanılmak için özel üretilen lastiklerdir. Kış lastiğinin tanımını yaparken +7 derece çok kilit bir terimdir; çünkü bazı tüketicilerde hala kış lastiklerinin sadece karlı havalarda kullanıldığı gibi bazı yanlış kanılara rastlamak mümkün. Oysaki kış lastiklerinin en büyük özelliği, kısaca özetlemek gerekirse, taban bileşenlerindeki silika partikülleri sayesinde yaz lastiklerinin aksine düşük ısılarla sertleşmeyip ısı +7 derecenin altına düştüğünde bile yapışal özelliklerini koruyup yol ile maksimum tutunmayı sağlamalarıdır.

Kış lastikleri pazarına genel olarak baktığımızda, tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de çok büyük bir hızla büyümekte olduğunu görüyoruz. Tüketicilerin kış lastikleri hakkında bilgilendirilmesi ve bunun sonucunda kış lastiği bilincinin artması, hiç şüphesiz pazarın büyümesinde önemli rol oynamaktadır. Artık birçok tüketici yaz ve kış olarak iki takım lastik kullanmakta ve büyüyen pazar akabinde birçok yetkili satıcı bu lastikleri saklamak için tüketicilere ücretsiz depolama hizmeti sun-

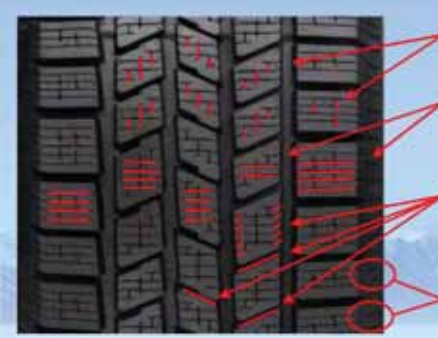
maktadır. Ülkemizde, Avrupa'da birçok ülkede uygulanan kış lastiği kullanım zorunluluğu gibi düzenlemeler olmasa da Türk tüketicileri, her geçen yıl bilincin artmasıyla, kış lastikleri alımlarını arttırmakta ve pazarın büyümesini sağlamaktadırlar. Kış lastiği satış rakamları hala Avrupa ülkelerine göre geride olmakla beraber Türkiye'de çok yüksek büyüme yüzdeleriyle ve gerekli kanunların çıkmasıyla birkaç sene içinde Avrupa'daki satışları yakalaması hatta geçmesi olası gözükmetedir.

Scorpion Ice&Snow lastikleri, Pirelli'nin 4x4 ve SUV'lerin tüm gereksinimlerini düşünerek bu segmente özel olarak ürettiği bir kış lastiğidir. Birçok saygın dergi tarafından en iyi 4x4 kış lastiği seçilen Scorpion Ice&Snow aynı zamanda kış lastiklerinin çoğunda rastlanmayan sessizlik ve üstün sürüş özellikleriyle ön plana çıkmaktadır.

Scorpion Ice&Snow düşük ısılarla çalışan çok yönlü ve dengeli bir lastik olmasının yanı sıra, güçlendirilmiş karkas yapısı ve özelleştirilmiş taban deseni ile bozuk ve taşlı zeminlerde de üstün bir performans sunmaktadır. Scorpion Ice&Snow gücünü kışa uygun özel bileşenlerinden ve Scorpion (Pirelli 4x4 lastikleri) ailesinin teknolojiye önderliğinden almaktadır. Lastiğin güçlendirilmiş karkası ve silika içeren özel taban bileşenlerine ek olarak lastiğin taban deseni özelliklerini aşağıdaki şekillerde inceleyebiliriz:



SUV ve 4x4 ler için özel olarak boyutlandırılmış 4 adet çevresel kanal: Suda kızaklamaya karşı yüksek direnç.



Değişken geometrilere sahip taban blokları: Üstün kar performansı, çekiş ve frenleme

Uzunlamasına lameller: Daha iyi yanıl tutunma

Tam radyal lameller: Daha iyi frenleme

Bloklardan ve yanıl oluklardan özel çıkış açısı: Ani yön değişimlerinde artırılmış yanıl stabilite

Omuz bloklarındaki radyal kanallar: Taze kar ve çamurda artırılmış çekiş



SUV ve 4x4 ler için özel olarak tasarlanmış profil

+7 derecenin altında karsız havalarda off-road performansından ödün vermemek için özel olarak ayarlanmış omuz geometrisi





Teknoloji lideri İNCİ AKÜ' den yeni ürün gamı FORMULA ve SUPRA SERİSİ

“Teknolojiyle artan zamanla eksilmeyen güç” sloganıyla akü pazarına yeni ürün gamını sunan İnci Akü, yeni ürün gamı Formül A ve Supra A akülerini, İstanbul Rahmi Koç Müzesi’nde düzenlediği görkemli bir törenle tanıttı.

İstanbul Sanayi Odası’nın (İSO) 2006 büyük 500 firma sıralamasında 490’ıncı sırada yer alan İnci Akü 40’ı aşkın ülkeye ihracat gerçekleştiren, firma 2007 yılında yüzde 13,96 büyümeye hedefliyor.

Otomotiv yan sanayi ürünlerinin (akü-jant-lastik) tümünü bünyesinde toplayarak pazarda fark yaratan İNCİTAŞ A.Ş.’nin satış markalarından İNCİ Akü’nün bu yeni ürün gamı ile ilgili bilgiler, Yönetim Kurulu Başkanı Emel İnci Önal ile Genel Müdür Erdoğan Yılmaz’ın da katıldığı bir lansman ile kamuoyu ile paylaşıldı. Açılış konuşmasını yapan İnci Holding Yönetim Kurulu Başkanı Emel İnci Önal, Dünya markası ürettiklerini, bunu kendine ve hizmetine güvenen ekiple yaptıklarını aktardı.

İncitaş firmasının İnci Şirketler grubunun pazarlama ve satış konularında faaliyet gösteren 55 yıllık bir şirket olduğunu belirten İncitaş Genel Müdürü Erdoğan Yılmaz, 55 yıllık birikim ve istikrarla görevlerini sürdürdüklerini aktardı.

Pazara ilişkin değerlendirmelerinde ise; “98 bayi ve 4 bin 100 perakende satış noktası ve 180 teknik destek servis ağı ile hizmetimizi sunuyoruz. 2006 yılında yüzde 3,6 oranında büyüyen pazarda biz satışlarımızı yüzde 7,34 oranında arttırdık.

2007 yılında pazar yılına göre yüzde oranında büyürken, bu Pazar bizim için 13,96 oranında olacağını düşünüyoruz. 2008 yılında genişleyen yapıyla, 7,64 oranında büyümesi öngörülen pazarda yüzde 15’lik bir büyüme bekliyoruz.” dedi. Bilinirlik ve Marka algısı konusunda bir araştırma yaptıklarını dile getiren Yılmaz, İNCİ Akü marka bilinirliğinin %96 gibi yüksek bir orana sahip olmasının nedenlerini 23 yıllık köklü geçmişlerine ve ilkleri bünyesinde barındıran gelişmelere bağladı.

Akü Fabrika Genel Müdürü Göksel Paker ise ; “FORMULA ve SUPRA diye adlandırdığımız yeni ürün serilerimiz başta olmak üzere üretim hatlarımızdaki verimliliğimizi ve kapasitemizi geliştirebilmek için teknolojiye yaklaşık 15 Milyon USD yatırım yaptık. Bu



yatırımlarımızı özellikle, Otomotiv Sektöründe iyi bilinen KAIZEN, 6 Sigma, TPM, QRQC, 5 S, gibi teknikleri içeren kısaca adına İNİS dediğimiz İNCİ İmalat Sistemini geliştirmeye dönük yapıyoruz.

Kalite ve çevre yönetim sistemlerimizi geliştirmek için yürüttüğümüz çalışmalar sonucunda, ISO 16949 kalite sistemi, ISO 14001 çevre yönetim sistemi sertifikalarımızın yanına Ford Otosan’ dan aldığımız Q1 Kalite Belgesini de ekleyip, Ford’un “global tedarikçileri” arasında yerimizi aldık” dedi.

İNCİ AKÜ’ den yeni ürün gamı FORMULA ve SUPRA SERİSİ tanıtımı ile devam eden sunum dans gösterileri ile renklendi.



Kalp nakli

Ümit Çukurel

Sütten dili yanan yoğurdu üfleyerek yer derler ya; anladığım kadarıyla bu söz biz Land Rover’cilerin yakınından hiç geçmemiş. Daha önceki yazılarımdan birinde sözünü ettiğim 110 SW’ma kalp naklini, yoğun çalışmalar sonucu Eylül ayında gerçekleştirdik. Demek ki, bundan yaklaşık dört yıl önce bizzat gidip, Ankara’dan aldığım Ford motorunu eski 110 DCPU’ma adapte ettirirken ve sonrasında yaşadığımız sıkıntılar bana hiç ders olmamış.

Aslında bu birazcık da içimizdeki bir şeyleri iyileştirme veya baştan yaratma isteğinden kaynaklanıyor. Şu anda kullandığım Land Rover eski motoruyla da hiçbir problem yaratmıyordu; eskisine göre biraz yavaş ve dumanlıydı, ama gerçekten de sorunsuzdu. Her neyse, bütün bunlara bir gece Reha ile görüşmem sebep oldu. Aslında benim aklımdan tamamen çıkmıştı motor değiştirme olayı, fakat Reha bize bir dondurma ısmarladı, yanında da “Sen ne yaptın motor değiştirme işini” diye bu fikri aklımıza sokuverdi.

İşte o akşam eve gider gitmez eski e-mesajlar naftalinden çıkarılıp kontrol edildi ve Defender 110’unun modernizasyon çalışmaları böylece başlamış oldu. Motoru iyileştirmek için üç tane alternatifim vardı: Birincisi, adı TD5 olan ve 2007 yılına kadar Defender’larda kullanılmış olan, 5 silindirli elektronik enjeksiyonlu motordur. İkinci seçenek, deja-vu diyerek, eski 4 silindirli Ford motorumu takmaktı ki, bunun son versiyonları birçok elektronik ilave ve enjeksiyon ile 2008 yılından itibaren Land Rover tarafından da kullanılacak. Üçüncü ve son alternatif ise 300 tdi motorları üreten International firmasının yeni sayılabi-

lecek üretimi olan TGV motoru idi.

TD5 motoru çok yaygın olmasına rağmen, elektronik olarak parçaları tamamlayıp, adapte etmek benim için çok masraflı olacaktı; arazide elektroniğe karşı olan düşüncelerimizi de herkes biliyor zaten. Ford motorunu ise daha önce üç yıl boyunca kullanmıştım, benim için yeni bir şey olmayacağı için bu opsiyon beni çok fazla heyecanlandırmadı.

Ne yalan söyleyeyim; TGV, üretildiğini dergilerde gördüğüm ilk günden bu yana merakımı cezbediyordu. Okuduğum makaleler ve konuştuğum yabancılar tarafından da çok beğeniliyordu. Bu nedenle iyice aklıma işlemesi zor olmadı, hakkını yemeyelim son kıvılcım da Reha’dan çıktı.

Motorun geçmiş detayları hakkında çok fazla bir bilgiye sahip olmasam da, gelişimini şöyle bir hikâyeye dökebilirim. TGV, Land Rover için efsanevi 300 tdi’i üreten International firmasının bir motoru. Firma bu motoru, özellikle benzin fiyatlarının yükselmesi nedeni ile Amerika’daki “büyük motor” ihtiyaç pasta-sından bir dilim alabilmek için üretmiş. 300 tdi motorlu Land Rover’lar gücü ve emisyon





standartı sebebiyle Amerika'ya girememişlerdi; Amerikalılar alıştıkları V8 veya V12 araçların gücünden sonra ekonomik bir dizel bile olsa 300 Tdi kullanmak istemiyorlardı. Bu ve benzeri sebeplerle kendi 300 Tdi motorlarını geliştirmek isteyen ve Land Rover'in yeni dizel motor seçimini Td5'e kaptıran International, kolları sıvayıp işe girişmiş.

İlk etapta 2,5 litre olan motor hacmini 2,8'e çıkartmış; yeni tasarım piston ve silindirlerden sonra, en önemli yeniliği, eski turboyu değişken geometri pervaneli bir turbo ile değiştirerek yapmış. Bu turbonun en büyük özelliği, çok düşük devirlerde istenilen torku vermesi. International, 2,8 motorunu iki değişik turbolu versiyonu ile TGV ve Wastegate modeli olarak çeşitlendirmiş. TGV modelinde tahmin edeceğiniz gibi turbo üzerinde bir wastegate yok, bu da diğer opsiyona göre, ciddi bir güç kazancı sağlıyor. 2,8 TGV motoru, 1400 devirde 375 Nm tork ve 3800 devirde 135 beygir güç üretiyor.

TGV, dünyanın birçok yerinde 4,6 motorlu Range Rover'ları 3,9 veya 4,0 motorlu

Discovery'leri de dizele çevirmek için adaptasyon kitleri ile birlikte satılmış. En güzel yanlarından biri ise parçalarının çoğunun Land Rover parçaları ile aynı olması.

Bütün bunlar bu işe girmek için yeterli bir sebepti; Defender'im TD5'den bile yüksek bir torka sahip olacaktı ve bunu tamamen mekanik Bosch enjektörlerle sağlayacaktı. Bir sonraki adımımız, bu motora R380 standart şanzımanın dayanıp dayanamayacağını araştırmak idi. R380'in ismindeki 380 rakamı, maksimum dayanabildiği torku göstermesine rağmen, TGV'nin 375 Nm torku ile kafa kafaya geliyordu. Yabancı kullanıcılardan öğrendiğim ise, belli bir süre sonra R380'lerde 3. vites dişlinin kırıldığı idi. Bu yüzden şanzımanı da daha güçlü bir şeyle değiştirmemiz gerekiyordu; bunu da İngiltere'de şöyle çözmüşler; R380 şanzımanı, TD5'e uygun düz vites dişlilerini kullanarak üretmişler. Bu şekilde artık geriye kalan sadece pazarlık ve siparişti.

Motorun gümrük işlemleri başladığı sırada, Defender motor sökümü için atölyeye girmişti. Paketten çıkacak adaptasyon kiti ile tekrar yollara geri dönmesi en fazla 3-4 gün

olacaktı; nitekim öyle de oldu. Pazartesi günü sökümü başlayan Defender, Cuma akşamı test için hazır; yepyeni motor ve hortumlar kaputun altında çok yakışıklı görünüyordu, hepimiz çok heyecanlıydık. Montaj sırasında yaşadığımız tek problem, klima kompresörünün mazot pompası ile çakışmasıydı; onu toparlamak için biraz kafa patlatmak zorunda kalmıştık, fakat sorunu çözmüştük; gerçi biraz çabuk bir çözüm oldu, ama sonuçta sahip olduğumuz boşluk çok sınırlıydı. Her neyse artık araba hazır ve çok mutluydum, akşam iş çıkışı gidip alabilecektim; taa ki servisteki arkadaşlar beni arayıp şanzımanın 3. vitesinin bozuk olduğunu haber verinceye kadar. İşte o anda kendi kendime "neden yine şu motor değiştirme işlerine girdim" diye söylenmeye başladım. Uzunca bir işin baştan yapılması gerekiyordu ve herkes de hem Cuma akşamı yorgunluğu, hem de bir heves kırıklığı söz konusuydu.

Cumartesi günü şanzıman açıldı ve içindeki problem tespit edildi; 3. vites dişlisi gerçekten de kırılmıştı. İşte biraz sonra ak koyun, kara koyun ortaya çıkacaktı; acaba İngiliz söz



verdiği garantisinde duracak mıydı, yoksa bu olayın faturasını yine biz mi ödeyecektik. Mide bulantısı ile geçen bir hafta sonundan sonra, pazartesi günü başlayan diplomasi, akşama doğru İngiltere'nin hatanın kendilerinden kaynaklandığı sonucuna varıp, zararın karşılanmasını kabul etmeleri ile sona erdi. Açıkça söylemek gerekirse, son derece medeni bir şekilde yaklaştılar ve benim çok fazla dil dökmeme gerek kalmadı. Aslında işi yokuşa sürmek isteselerdi, bunu çok rahat yapabilirlerdi; mesela, bana şanzımanı geri gönder diyebilirlerdi ki, bu yine aynı masrafı çıkartırdı, belki daha bile fazla. Sanki hayatımda ilk defa doğru ata oynadığım gibi hissetmeye başlamıştım.

Ve bir gün sonra, evladım sonunda yoğun bakımdan çıkıp yollara tekrar kavuştu. Kavuştu, fakat bu sefer eskisinden daha genç ve atak bir şekilde. Motor takıldıktan sonraki ilk izlenimlerim, eskisinden daha sessiz olması, daha az duman atması ve pek tabii –değiştirmenin en önemli sebebi- hiçbir rampada vites küçültmeye pek gerek kalmamasıydı.

Yeni donanımlı Defender'la ilk gezimizi LRO-Türkiye olarak iki hafta önce, Düzce Kardüz Yaylasına yaptık. Hatırlayacaksınız, geçen sene yılbaşında Kardüz'e ulaşmadan kamp yapmak zorunda kalmıştık; biz de bu defa yaylayı yeşillik olarak görelim diye düşündük. Beş araçtan oluşan konvoyumuz Düzce'ye mahsus bitmez tükenmez patikalar ve dağ yollarının sonunda kamp yapmaya çok uygun güzel bir boşluk buldu. Bütün yaz hepimizin beklediği bir şeydi bu; medeniyetten uzak ateş başı muhabbet ve konaklama sezonu-muz başlıyordu.

Hüseyin'in peşinden girdiğimiz bir patikanın sonu hiçbir yere çıkmayınca geri dönüş için ekip biraz zor anlar yaşadı, fakat çok geçmeden tekrar yolumuza geri dönebildik; yavaş yavaş LROTürkiye yine eski hareketli yaşamına kavuşmaya başlıyordu.

Gezi boyunca ve günlük olarak TGV şu ana kadar bana istediğimi verdi, hatta günlük hayatımda Discovery'den daha fazla kullanmaya başladım. Land Rover geçmişimde

ilk defa yüksek MT lastiklerimi taktığımda arabanın gidişinde bir düşüş olmadı ve aklıma gelmeyen daha birçok iyileşme gerçekleşti. Bu hafta sonu bir terslik olmazsa grupça Kaz Dağlarında olacağız; hatta beklediğimizden ve geçen sene kural haline getirdiğimizden de daha kalabalık. Ben hayatımda ilk defa Kaz Dağlarına gidiyorum, hatta bunu geç kalınmış bir seyahat olarak görüyorum; umuyorum beklentilerimizi karşılayan bir gezi olur, görünüş ve program bugüne kadar yaptığımızdan farklı olarak, iki gece kamp şeklinde gerçekleşecek. Dönüşte de sizlerle izlenimlerimi paylaşmaya çalışırım, fakat muhtemelen sevgili seyyah dostumuz Melih benden önce davranacaktır, zira bu geziyi LROTürkiye'nin İzmir, İstanbul ve Ankara üyeleri için kendisi projelendirdi ve 3 gün boyunca hep beraber olacağız. Eğer patronumuz Aysin izin verirse, bu yazıya Kaz Dağları gezisinden de bir iki fotoğraf ekleyebiliriz.

En kısa zamanda tekrar bu satırlarda görüşmek üzere hepinize iyi bir Aralık ayı ve bayram tatili diliyorum; unutmadan şimdiden yeni yılınız kutlu olsun, detaylı kutlamayı gelecek sayıda ayrıca yaparız.



8. Türkiye Off-Road Buluşması

Ayşin Uysal
Foto: Erkan Tuyan



Hatırlayalım. Neydi bu Büyük Kamp dedikleri?

Off-road'cular 29 Ekim tarihini bilir. Her sene bu tarihlerde İstanbul Off-Road Kulübü yani İSOFF, Türkiye'den tüm off-road'cu gruplarına açık bir kampa ev sahipliği yapar. Bu kampın en keyifli tarafı ne harika bir doğa içinde senede bir gördüğün off-road dostlarına merhaba demek, ne de farklı farklı şehirlerdeki farklı yeni gruplarla tanışmaktır. Kampın en beklenen olayı Off-Road Oyunlarıdır. İSOFF her sene bu kamplarda eğlenceli off-road oyunları düzenler ve katılımcılar hem yön bulma hem de arazide araç sürme yeteneklerini keyifli bir ortamda gözden geçirmiş olurlar.



Büyük Kamp taşındı

Bu sene İSOFF tamamen farklı bir davet yaptı. Kampın yeri değişti. 7 senedir Bolu'da düzenlenen organizasyon bu sene Sapanca Ercova Yaylasında yapıldı. Kamp düzeni ve grupların yerleşim şekli değişti. Kampa destek olan kuruluşlar değişti. Bu sene oyunlar Aroma adıyla düzenlendi. Ama kampın ruhu değişmedi. (En azından hedef aynıydı) Niyetimiz her sene olduğu gibi, muhteşem bir doğa içinde kamp yapmaktan bizimle aynı zevki alan, aynı hobilere sahip, off-road'cu özellikleri taşıyan (ekip ruhu, doğa sevgisi, paylaşım ve benzerlerine destek), tanımasan da beraber bulunmaktan zevk alacağın kişileri bir araya toplamaktı. Bu hedefimize ulaşip ulaşmadığımızı kampın son günü görecektik.

Kampta uyanmak

Sıcacık uyku tulumundan dışarı ilk adım her zaman zordur. Önce burnunu çıkartır buz gibi bir nefes alırsın. Dışarıda ateşin hafif çıtırtıları ve mırıl mırıl konuşmalar, bir çay bardağında dönen kaşığın sesi, kampın yavaş yavaş uyanıldığını belli eder. Ani bir kararla fırlayıp uyku tulumundan pek çıkmadan giyinir ve çadırın feruarını açarsın. İlk adım ateşin olduğu yönedir her zaman. Kamptaki ilk sabah ben de cesur bir kararla güneş ağaçların üstünde yükselmeden

çadırdan dışarı fırladım. Ateşte ısınırken etrafa da bir göz attım. Soğuk. Kar mı yağmış ne? Yok kırağıymış. Tüm kamp yeri bembeyaz incecik bir buz tabakası altında uyuyordu. Ağaçlardan saydam buz dantelleri sarkıyordu. Tüm kamp buz tutmuş gibiydi. Derken güneş yüzlerce çadırın üstüne doğdu. Sabah oldu.

Günaydın herkes

Normal bir kampta, uyandığında ilk yaptığın iş diğerlerini uyandırmaktır. İSOFF'un Büyük Kamp'ında bu biraz zordu. Çünkü kampta yaklaşık 1500 kişi vardı. Geniş Ercova yaylasına dağılmış yüzlerce çadır, yüzlerce 4x4 araç vardı etrafta. İlk gördüğün komşu ateşten bir çay kapıp başladım günaydın turlarına. Bu sene farklı şehirlerden gelen 4x4, ATV ve motosiklet grupları kendilerine ayrılmış ve bantlarla çevrilmiş alanlarda çadır kuruyorlardı. O nedenle Ankara'dan, Kocaeli'nden, Zonguldak'tan, Tarsus'dan tanıdığın isimlere günaydın demek için tek yapman gereken o grubun konakladığı alanı bulmaktı. Geçtiğimiz senelerde geniş kamp yeri içinde kendi kulübümüzden arkadaşlara bile rastlayamadığımızı düşünürsek çok pratik bir yerleşim sistemiydi. Yavaş yavaş, tanıdıklarla –ve bir çok tanımadıkla- selamlaşarak kampın içinde yürüdüm. Bu sene ilk kez gördüğüm gruplar da vardı. Değişik şehirler-



den 4x4 kulüpleri ve farklı 4x4 gruplar her zamanki gibi araçları ile gelmişlerdi ama beni şaşırtacak sayıda ATV ve motosiklet tutkunu da kampa yerini almıştı bu kez. Sakarya'dan, Düzce'den, Ankara'dan, Bolu'dan ve tabii ki İstanbul'dan motosikletçiler ve ATV'ciler gruplar halinde kampa yerleşmişlerdi.

Kamp kaç oktav?

Kamp mutfağından gelen sesler kahvaltının açıldığını haber verince, sıcak bir çay için mutfak çadırına uğradım. Etraf yavaş yavaş hareketlenmeye ve gürültü düzeyi normal bir kampın beklentisini aşmaya başlamıştı. Cuma gününden bu yana kampa gelenler çoktan yerleşmişlerdi ama asıl yoğun katılım bugün olacaktı. Oyunlar bu akşam start alacak, Pazar günü devam edecekti. Pazar akşamı ödül töreninden sonra isteyenler 29 Ekim pazartesi gününü de kampa geçirebileceklerdi. Sabahın erken saatlerinden itibaren gruplar, konvoylar halinde kampa giriş yapmaya başladılar. Lada Niva'cılar çoktan yerleşirken, Mitsubishi L200 konvoyu yeni giriş yapıyordu. Motosikletçiler ve ATV'ler geniş kamp orta alanını boş görünce dayanamayıp turlamaya başladılar. İSOFF görevlileri, sonunda grup liderlerini çağırıp, her birinin imzaladığı kamp kurallarını anımsatmak zorunda kaldılar. Yine de görünüşe göre grup liderlerinin hâkimiyetleri 10 yaşın altında ATV'cileri ve motosikletçileri kapsamıyordu. İki teker üstünde akrobasi yapan ya da vızır vızır çadırların arasında dolanan minik sporcuların peşinden koşan görevliler kızalım mı gülelim mi karar veremiyorlardı. Sonuçta çocuklara gülmeye, ama ana-babalarına kızmaya karar verdiler.

Aroma Off-Road Oyunları

Akşam yaklaşırken hoparlörlerden Aroma Off-Road Oyunları kayıtlarının açıldığı duyuldu. Bir anda yoktan 100 kişilik bir kuyruk oluştu kayıt yerinin önünde. Herkes hevesle numarasını almak ve oyunlarının kurallarını öğrenmek istiyordu. Her sene kotayı biraz daha arttırmak zorunda kalan İSOFF, bu sene 4x4 katılımını 45 araçla sınırlamıştı. Ayrıca 15 ATV ve 7 motosiklet de oyunlar için kayıt yaptırdı.

Gece alelacele kamp mutfağından yemeklerini alan katılımcılar heyecan içinde start alanına dizildiler. Buz gibi soğuk havada, projektörlerle aydınlatılan start alanında ilk göze çarpan geniş bir çukurun içine gömülmüş iri kütüklerdi. Katılımcılar önce düşmeden bu çukurdan geçecek, sonra bir balçık rampaya tırmanacaklardı. Ama ufak bir ayrıntı vardı: Balçık rampayı çıkarken arkalarında 2 tonluk bir Jeep CJ8'i çekmek zorundaydılar. (Katılımcılar her araç grubunun eşit olarak aynı zorlukları paylaşmasında ısrar etmişlerse de motosikletlere ve ATV'lere acıyan organizasyon onları bu çekme işleminden muaf tutmuştu.) Kütüklerden düşmeden geçmeyi başaran ekipler (birkaç motosiklet kendini çukurda buldu ama görevlilerce çabucak kurtarıldı) bir sonraki engel için hazırlanıyorlardı. Çamur girişine gelen 4x4 araçlardan fırlayan co-pilotlar çamurun içine çömelip çeki kancasını bağlıyor ve pilotlarını yönlendiriyorlardı. Kaç metre çekerlerse o kadar puan alıyordu ekipler. Tüm rampayı arkasında jeep ile beraber çıkmayı başaran 2 ekip seyircilerden yoğun alkış topladı. Rampadan sonra yerde gömülü tekerlekli bir düzenekte patinaj engeli bekliyordu ekipleri, sonra da sıra ile konulmuş kapılardan geçmeleri ve finish çizgisini bulmaları bekleniyordu.

Karanlıkta kaybolup finışı bulamayan ekipler, genelde merhametli seyirciler tarafından yönlendiriliyordu. Geceyarısına kadar süren oyunlar sonucunda, soğuktan ve çamurdan buz kesmiş ama ertesi gün devam edecek Navigasyon etapları için bilenmiş 100'e yakın katılımcı kendilerini önce ateş başına sonra da çadırlarına attılar.

Sonuçlar

Oyunlar sonunda Motosikletlerde Malik Akkafa birinci, Fahri Özkardeşler ikinci, Mesut Keskin üçüncü oldu. ATV'lerde Erol Aslan birinci gelirken, 2. Kaan Kurtagiç, 3. Tuna Aygül oldu. 4x4'lerde Deniz Yüzer – Hasan Memi-oğlu birinci, Ersin Kurtar – Alper Düzbüyük 2., oldu. Fethi Eryiğit – Semih Seçkin ile Abdullah Uğur – Faik Yaylacı 3. lüğü paylaştılar. Aroma Off-Road Oyunları Bayanlar Kupasında Senem Öcal, Belma Çelik ve Yasemin Toker birinciliği paylaştılar.

Eski kampçılar-yeni kampçılar

Gece Büyük Kampa ilk kez katılanlarla tecrübeliler arasındaki farklar daha çok açığa çıktı. Eski kampçılar belirlenen yerlerde yaktıkları ufak ateşlerin başında keyifli sohbetlere dalarken, hevesli yeni katılımcılar dev ateşler yakıp araç teypleri ile müzik zevklerini paylaşmaya çalışıyor, gece karanlığında araçları ile kampın içinde dört dönüyorlardı. Gecenin bir vakti bu tarz kamp bilincine yakışmayan hareketlere bir de silah sesleri eklenince görevliler ya sabır çekip bölge bölge dolaşmaya başladılar. Ama katılan tüm ekipler asıl sınavlarını pazartesi kamp sonunda vereceklerdi. Kamp alanları boşaldığında kimin gerçek off-road'cu olduğu, kimin de sadece piknikçi ruhu ile geldiğini belli edecek basit bir test vardı: Çöp testi.





Off-Road Oyunlarının gizli etapları

İSOFF'un ev sahipliği ettiği 8. Off-Road Oyunlarına gelip, pazar akşamı kampı terk etmeye başlayan ekipler, aslında Off-Road Oyunları'nın son etabından geçiyorlardı. Cumartesi ve Pazar günü koşulan etaplarda ekipler arazideki çeşitli engelleri başarı ile aşarak puanlarını almış, madalyalarına ve kupalarına kavuşmuşlardı. Ama görünen o ki bir çok ekip "off-road bilinci ve çevreye saygılı kamp" etaplarını geçememişti. Kampı terk ederken her grubun arkasında bıraktığı alanın temizliği o grubun ne kadar off-road'cu olduğunun göstergesiydi aslında. Bir çok grup ya da kulüp bu engeli aşamadı ne yazık ki. Pazartesi sabahı dev bir çöplük alanı haline gelen yaylayı yeniden eski yemyeşil haline döndürmek, çocuk çocuk ellerine aldıkları dev çöp poşetleri ile araziye muntaka temizliğine çıkan İSOFF'lulara kaldı.

Sapanca sırtlarındaki bu muhteşem yaylayı, yeniden sonbahar renklerine kavuşturmak için saatlerce uğraşan İSOFF'lular, bir kez daha off-road'un sadece 4x4 araç kullanmak ya da engel aşmak olmadığını hatırladılar. Gerçek off-road'cu içinde yaşamaktan zevk aldığı doğaya zarar vermeyen ve geçip gittiği yerleri bulduğu biçimde bırakan kişiydi. Ve anlaşılan kendilerine off-road'cu diyen bir çok kişinin, bu konuda öğreneceği daha bir çok şey vardı.



Arazi taşıtları için aksesuarlar



Sentetik Vinç Halatı



Limited Slip Difransiyel Kilidi



Elektrik Kumandalı Limited Slip Difransiyel Kilidi

Normalde Limited Slip bir kilit, fakat elektrik kumandasıyla kilitlenince %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>



Kazdağları'nın altını üstüne getirdik

(altın aramadık, sadece gezdik)

Ayşin Uysal



Bizim İSOFF nasıl bir kulüp?

İSOFF tuhaf bir kulüptür. Üyelerden kimse kimseye benzemez. Kimi bankacıdır, kimi oto alım satımı yapar. Kimi doktor, kimi ustadır. Kimi satranç sever kimi tavlâ. Herkes farklı bir takımı tutar. Herkes farklı partilere oy verir. Herkes yoğurdu kendi usulünce yer. 4x4 araç kullanma dışında ortak noktamızı çok aradık, sonunda bir toplantıda oybirliği ile karar verdik. Kulüpte normal insan yoktur. Herkes delidir.

Kazdağları'nın altını değil, üstünü sevenler kulübü

Eh hem 4x4 araç kullanmayı seviyoruz hem de sıradan insanlar değiliz. Bu iki özellik yeter gezilerin sıra dışı geçmesinde. Ekim sonunda Kazdağları'na gittik. Gerçi altın arama çılgınlığından önce kararlaştırmıştık geziyi, ama biz doğal olarak "öbür taraftan"dık. Muhalefettik. Aramızdan bir arkadaşımızın dile getirdiği gibi "Kazdağları'nın altını değil üstünü seviyorduk" işte. Siz bakmayın azıcık sondaj yapıyoruz, birkaç delikten ne çıkar diyenlere. Kazdağları sadece Milli Park sınırlarındaki alan değil ki. Tüm ağaçları, kayaları, vadileri, şelaleleri, sadece bu yöreye özgü tüm yaşam biçimleri ile yaşayan bir organizma Kazdağı. Hatta görünüşe ve son zamanlarda verilen bazı beyanatlara bakılırsa bu organizma, bazı insanlardan daha akıllı bile olabilir.

Nereye gidiyoruz?

Bu kez ciddi bir sorununuz vardı, Kazdağları'nın geleceğinin dışında. 25 araçlık ve aramızda bir tane bile 25 yaşında, CJ serisi Jeep yoktu. Kulüp tarihinde ilk kez başımıza gelen bu durum bizi ciddi düşüncelere gark etti. Eski ruhumuza ne olmuştu? Nereye gidiyorduk? Akıbetimiz ne olacaktı? Yaşlanıyor muyduk? Yoksa –allah muhafaza- durulmaya mı başlamıştık?

Feribotta kimliğimiz netleşti.

İstanbul – Bandırma Feribot için bilet aldığımızda neyse, içimiz rahatladı. Biz hala diğerlerinden farklıydık. Resmi belgelere dayanarak söyleyebiliriz ki, araçlarımız "cip"ti ve tabii ki farklı bir tarife göre ücretlendiriliyordu. O ufak Suzuki Jimny'ler bile "cip" olarak pahalı biletle giriş yaptılar. Kapladıkları alan daha fazla olmadığına göre, demek ki ekstra ücret bu aracı satın alan farklı kafa yapısı için isteniyordu. Yani off-road'cu olmak ekstra ücrete tabiydi.

Ucu bucağı olmayan konvoy...

25 araçlık bir konvoyla çıktık yola. Konvoyumuzun bir ucu Kazdağları'nın girişindeydi, diğer ucu tanrıların dolaştığı tepelerdeydi. Elimizdeki telsizlerle konvoyun iki ucu arasında konuşmaya çalışmak zordu. Biz de kulaktan kulağa, araçtan araca telsiz mesajı iletmeye başladık. Gerçi her zaman istediğimiz haberi iletemiyorduk tabii. "Önümdeki aracın lastiği patladı" mesajına gelen karşılık "Kabak çekirdeği istemişsin ama bende yok" olabiliyordu.



Biz Captiva ile rahattık, ama rahat battı
4x4 Freelifelike olarak konvoyla 4x4 Chevrolet Captiva ile katılmıştık. Tahmin edeceğiniz gibi konvoydaki en rahat ekiplerden biriydik. Kıskaç gözlerle bizi süzüp, ara ara bizim aracımıza misafir olarak gelmek isteyen konvoydaşlarımızı ise sıra ile ağırlamaya karar verdik. Ama arka koltuk çok rahat olmasına rağmen yol boyunca yine de sağ ve sol koltukların dışında oturmayı reddettim. Konforlu bir araç, sarsıntısız rahat bir yolculuk, fonda harika bir müzik... İnsan başka ne ister değil mi? Derken rahat battı bana.



Bagajda yolculuk

Normal bir turda, normal bir insan aracını terk edip gidip 4x4 bir kamyonetin arka bagajında yolculuk eder mi? Diyelim istedi, aracın sahibi ne der buna? Mesela “Aman daha rahat et” diye sırtına mat, başına yastık niyetine mont verir mi? Sonra tut ki bir çılgın çıktı bunu yapan, ikincisini sonra da üçüncüsünü bulabilir mi, aynı bagajda yolculuk yapmak için? Ama bir şey söyleyeyim, pırıl pırıl bir sonbaharın ilk güneşli gününde, yüz yıllık ağaçların koyu yeşil yaprakları yüzüme değerek geçerken, etrafta sadece araçların hafif homurtuları ve kuş sesleri duyulurken, oksijeni bol rüzgar saçlarını uçuştururken hayatımın en keyifli yolculuğumu yaşadım. Ne var ki buluşunca-ya dek sevgili eşimin hayatındaki en betör yolculuk oldu bu. Çünkü telsizden kimselere ulaşamadığı için nerede olduğumu bir türlü öğrenemedi. Kazdağları ormanlarında kaybettiği karısını telsizlerden arayıp durdu.

Dev ağaç

Yolda önümüze devrilmiş dev bir ağaç çıktı. Metrelerce uzunluktaki kocaman dalları üzerinde yerden 3 metre yükseklikte yatay duruyordu, sanki o dallar üzerinde yürüyen bir kırkayaktı. Rehberimiz Kazdağ'larında, doğanın kendi dengesinde yaşamaya bırakıldığını, bu ağacın da yaşlılıktan devrildiğini ve orada çürümeye terk edildiğini anlattı.

Lastiklerimiz Türkiye’de telefon şebekemiz Yunanistan’da

Ağacı geçip ilerlerken bir de baktık rad-yolardan yunanca şarkılar çalıyor. Biz Türkiye’deydik ama şebekemiz ısrarla Yunanistan’da olduğumuzu iddia edip, yurt dışı %50 indirimli konuşma olanağından bahsediyordu. Biraz kafamız karıştı neme lazım. Derken Şahinkaya vadisi ürkütücü derinliği ve tuhaf basamak kayaları ile çıktı karşımıza. İSOFF grubunda o vadinin dibinden yürümek için tekrar oraya gelmek şeklinde bir ortak arzu belirdi. Sonra vadinin birçok kişinin ölümüne neden olduğu çıktı ortaya. Biz de kendi bildiğimiz işi yapmaya devam etme kararı aldık: Araçların giremeyeceği yerlere araçlarla girmek... Bu tehlikesiz bir şeydi. Bazen aracı kırıyordun gerçi ama sen hayatta kalıyordun.

Off-road’cular da acıkır

Öğlen yemeğini koca bir meşe ağacı dibinde sapsarı yapraklarla benetlenmiş zümrüt yeşili bir çimende yedik. Akıllı uslu bir grup bekleyen lokanta sahibi, bizi görünce hemen garsonları sipariş almaya yollattı. Ama bizler, şaşkın bakışlı garsonların arasından geçip doğruca mutfağa attık kendimizi. Az sonra mutfak, kazanların başında çorba dolduran,

biraz biber ekleyen, kendine domates kesen, buzdolabında zeytin arayan, mangalın başında ekmek kızartan kadın ve erkeklerle dolu.

Yeşil elma kırmızı elmaya karşı

Bu arada çocuklar, Kazdağları’nın kazlarını keşfettiler. Bir oraya bir buraya güdülen kutsal kazlar bu durumdan çok hoşnut kalmadı. Sonra yalağı keşfettiler. Off-road’cu çocuklar da aynen bize benzer, sadece daha kısalar. Bazı yerlerine iri taşlar konulmuş gürül gürül akan yalağı görünce ne geldi akıllarına dersiniz? Off-road tabii ki. Elma off-road’u. Bir kırmızı elma aldılar bir de yeşil. Başladılar yarıştırmaya. Her elma hararetili tezahürat yapan bir çocuk grubu tarafından destekleniyordu. Bazen elmanın biri anaforlarda takılıyor, öteki alıp başını gidiyordu. Ama elma off-road’u da normal off-road yarışı gibiydi. Finiş çizgisini geçene kadar kimin kazandığı belli olmuyordu. Tam finişe gelirken öndeki elma bir yerde takılıyor, arkalardan gelen diğeri onu geçip yarışı kazanabiliyordu.

Arabalardan oluşma boncuk dizisi...

Ertesi sabah önce güzelim taş evleri, Arnavut kaldırımlı sokakları ile Yeşilyurt ve Adatepe

köylerine gittik. Köylerin boyu bizim konvoyun boyu kadardı. Yaşlı amcalardan biri 25 aracı arka arkaya dizilmiş görünce, “Hiç arabadan boncuk dizisi görmemişim” dedi şaşkın şaşkın. Her yer Kazdağları’nda maden arama işine karşı sloganlarla, afişlerle kaplıydı yollarda. Görünen o ki Kazdağı halkı sıvı altın olarak adlandırılan zeytinyağını metal altına tercih ediyordu. Araçlarımız tepeleme mis kokulu kekikler, lavantalar, renkli otlar, ballar ve zeytinyağı şişeleri ile dolu köyleri terk edip Zeytinli köyüne, oradan da Hasan Boğuldu göletine geldik. Yanıbaşındaki görkemli Sütüten şelalesine karşı, dağ köylerinden bir kızı seven ve aşkını ispat etmek için sırtında bir tuz çuvalı ile şelalelerden tırmana tırmana sonunda boğulan Hasan’ın öyküsünü dinledik.

Döndük. Şimdi daha çok muhalifiz.

Şimdi Kazdağları’nın altını değil üstünü sevdiğimize daha çok emin olduk. Altını daha çok seven şirketlere de bir sözümüz var: Bin pınarlı İda’nın kaynaklarını kirletmeden, zeytininin tadını bozmadan ve özellikle tanrıları kızdırmadan nasıl madencilik yapacaklarmış göreceğiz bakalım.



teknolojiye
dost
yapar



sadece
2.5 YTL.

Teknik özellikleri ve
fiyatlarıyla karşılaştırmalı
500'den fazla teknolojik ürün

EKİM SAYISI
BAYİLERDE
TÜKENMEDEN ALIN

Sayfalar dolusu
son teknoloji

Günboyu uçtuk...

8. Uluslararası

Ölüdeniz Hava Oyunları

Alim Yıldırım – İkarus
www.ikarus.com.tr





Bir festival daha geçti. Özellikle Türkiye de Yamaç Paraşütü camiası adına bir çeşit yaz sezonu ya da uçuş sezonunun kapanış partisi anlamına geliyor bu festival. Bu sene 8. defa düzenlenen ve geleneksel hale gelen festivalin yabancı katılımcı sayısı çok daha fazla aslında. Festival bünyesinde Yamaç Paraşütü sporu ağırlıklı faaliyetler olmasına rağmen microlight uçuşları, serbest paraşüt atlayışları gibi sporlar yanında uzaktan kumandalı uçaklar, son derece ilginç uçurtmalar festivale renk kattı. Yaklaşık olarak 30 farklı ülkeden 320 sporcu bu sene festival etkinliklerine katıldı.



Geçtiğimiz iki sene boyunca Yamaç Paraşütçüleri Babadağ'ın özel bir firmaya kiralanması ile ilgili sıkıntılar yüzünden bir savaşı içindeydiler. Ancak bu savaşı 2007 yaz başında kazandılar ve Babadağ Fethiye Kaymakamlığı tarafından geri alınarak işletilmeye başlandı. Fethiye'de yerel makamlar zaten konuyla çok ilgililer ve zaten çok popüler olan bölgenin uluslararası standartlarda bir uçuş merkezi haline gelmesi için gerekli çalışmalara uzman paraşüt eğitmenleri ile birlikte çoktan başladılar. Böylece Babadağ ile ilgili sorunların çözülme yoluna girmesi ile, bu yıl yeniden yabancı pilot sayısında yıl boyu patlama yaşandı.

Ölüdeniz mükemmel hava koşulları ve muhteşem coğrafyası ile sporun dünyaca ünlü pek çok ismi de cezbetmeye devam ediyor. Hatta Ölüdeniz'de yaşayan pilotlar artık her sene görmeye alıştıkları özellikle akrobasi dalında dünyanın ilk 10 sırasında yer alan bir çok pilotla yakın arkadaş olmuş durumdadır ve artık onlar da aileden sayılıyor.

Festival sırasında hava koşulları inanılmaz derecede iyiydi. Yaz günlerini aratmayacak bir hava ile pilotlar bütün gün gökyüzünü süslediler. Festival bünyesinde "Hedef İniş" ve "Akrobasi" yarışmaları yapıldı. Bu yarışmalar daha çok eğlence niteliğinde yapılıyor ve resmi olarak değerlendirilmiyor. Ancak yine de özellikle Akrobasi dalında bir pilotun kendini ortaya koyması veya çıkış yapabilmesi için iyi bir ortam sunuyor

çünkü en iyiler festival boyunca buradalar.

İlk iki gün açık ve güneşli, uçuş için harika koşullar, Mike Küng, Pal Takat, Gabor Kezi, Thomas Lednik gibi sporcuların olağanüstü gösterileri ile çok keyifli geçti. Bu arada tüm dünyada giderek popülaritesi artan ve "Paramotor" adı verilen motorlu yamaç paraşütü yapan sporcular tüm gün itici gücün yardımı ile sahilde alçak irtifa uçuşları yaparak izleyenleri eğlendirdiler.

Bu arada festival sponsorlarının akşam eğlenceleri için çok hoş hazırlıkları vardı. Her gün hava kararır kararmaz herkes kısa zamanda parti havasına girdi ve uçuşlardan sonra insanlar geç saatlere kadar dans edip eğlendiler. Çok farklı kültürler ve coğrafyalardan gelen insanların böyle bir ortak noktada nasıl zevkle bir araya gelmelerini görmek harika bir duygu. Amerikalı, Batı Avrupalılar, İranlı pilotlar, Dubaili pilotlar, Japon ve Koreli, Güney Afrikalı pilotlar aynı pistte dans ettiler ya da aynı uçuşların kritiklerini beraber yaptılar.

Festivalde hafta sonu hava bozmaya başladı ve Cumartesi her şeye rağmen uçuşlar olmasına rağmen Pazar yağın yağmurla festivale doğal bir kapanış havası hakim oldu. Yarışmalarda derece kazananlara ve festival özel misafirlerine verilen ödüllerle birlikte seneye buluşmak üzere yeni ve eski dostlar sözleştiler.



Valla Kanyonu Geçişi Raporu 2007 Temmuz

Yılmaz Ece - Trekist Doğa Aktiviteleri Grubu
www.trekist.com

Bu hikaye ve hikayedeki kahramanlar anlatılan olaylar tamamen gerçektir.
Hiç bir yerden alıntı yapılmamıştır.

Valla kanyonunu anlatmak gerçekten zor. Öyle bir yer düşünün ki her iki yanda da birer km yüksekliğinde duvarları (hatta bu duvarlardan ardına üçer, dörder tane) olan bir yer. Problem olursa, hadi şuradan yukarı çıkalım diyemiyorsunuz. Kanyon size bir yerden bir yere geçmek için sadece tek bir noktadan izin veriyor. Bu nokta bazen deli gibi akan bir su, veya kenarı 30-40 mt olan bir duvarın üzeri. Bu kanyon suyun hızlı aktığı bir Temmuz ayında bir kez daha geçmeyi deneyeceğiz.



Yıl 2007. İlk bir Temmuz günü. Valla Kanyonu seferi öncesi son hazırlıklar... Yiyecekler 5 eşit parçaya bölünmüş ve ortak teknik malzemelerle birlikte çantalara yerleştirilmiş. Her çantada kişisel teknik malzemeler (emniyet kolonu, ikişer karabina, express, atc, kask, can yeleği, 3 mm neopren, 1 çift dizlik), giyecekler, diğer malzemeler var. Ortak malzemeler, 30 ve 50'şer metrelik dinamik ve statik ip, perlon ipleri, bot, ilaç ve ilk yardım çantası paylaştırılmış.

Celal : Arkadaşlar bu çantalar ağır oldu gibi geliyor bana.
Bahadır: Muhittin! Senin çantada ölmüş eşek mi var yerinden kalmıyor.

4 Temmuz sabahı. Ekip Safranbolu'da . Valla ekibi medeniyetteki son kahvaltısını yapıyorlar. 9:00'da ekip Muratlı köyünden kanyon ağzına doğru iniyor. Ekip lideri Celal'in bu Valla'ya 3. girişi olacak. Kanyonu oldukça iyi tanıyor. İyi bir kanyoncu ve mağaracılık deneyimi var. Aktivite boyunca talimatları o verecek. Kanyon canavarı lakabı ile anılıyor. Muhittin iyi bir dağcı ve katır gibi güçlü. Dalgıç ve mağaracı Bahadır ise 2 metrelik boyu ile ekip elamanlarına güven veriyor. 4. ekip elemanı Cengiz. Şeker gibi bir adam, tam bir ekip elemanı, görev adamı. Kaya tırmanışı ve dağcılık deneyimi var. 5. ekip elemanı Yılmaz. Onun Valla'ya ilk girişi. Geçen sene buraya giren ekibin anlattıkları aklında. Kanyon kitabını okudum diyor, şimdi filmini seyredecek.

Yılmaz aynı zamanda rescue scuba dalgıç, kaya tırmanışı ve mağaracılık deneyimi var. 11:00'de ekip Öykü ve Emre ile vedalaştıktan sonra çıkışta buluşmak üzere yola koyuluyor. Plana göre Pazar öğlen 3 günlük aktiviteyi bitirilerek öğle suları Hamitli köyünde olunacak.

Su oldukça soğuk. 3mm neoprenler bile vücudu sıcak tutmaya yetmiyor. Yarım saat sonra ekip Devrekhan ve Kanlıcağ'ın birleştiği bölüme gelerek son bir kez ünlü Seyir Tepesine göz atıyorlar. Bahadır ve Celal suyun geçen seneye göre, çok daha soğuk ve 2 kat debide olduğunu söylüyorlar. 2 saatlik yorucu bir yürüyüşten sonra kah suda kah kayalar-dan tırmanarak Kemal'in yerine varıyorlar. Yılmaz, ilk havuz geçişini yapmak üzere suya atlayıp hızlı akan suyla mücadele ederek ipi karşı tarafa geçiriyor. İp bir babaya bağlanarak çantaların ve ekibin emniyetli geçişi sağlanıyor. Bu tip geçişler kanyon boyunca sık sık yapılacaktır.

Öğlen, kuru kayısı ceviz, badem, fındıktan oluşan öğle yemeği bir çırpıda yeniyor. Yapılan iki ip inişinin ardından artık kanyondan geri dönerek çıkmak mümkün değil. Bunu başarmak için son derece hızlı akan suya karşı yüzmeniz ve mermer kıvamında üzerinde en ufak bir çıkıntı olmayan kayalardan geri tırmanmanız gerek.

Saat 19:30 Çok nadir yüzünü gösteren güneşin son demleri. Sürekli çanta ve bot aktarma

işleri yüzünden oldukça yorgun düşmüş ekip elemanları geceyi geçirmek için hazırlık yapıyor. Celal ateşi yakıyor ve ilk kanyon mönüsünü sunmak üzere tencereyi ateşe koyuyor. Yemekte ton balıklı makarna ve çorba var.

Celal. Arkadaşlar margarin şişesi kimde. (Her şey kırılmayı ezilmeyi önlemek için plastik soda şişesine koyulmuş durumda)
Cengiz : Bende var çıkarıyorum
(Kısa bir flashback yapalım. Bir gece önce. Yer Trekest'in Patlangoç kafe kulüp terası.
Yılmaz : Bahadır güzelim, margarinle şampuan aynı renkte, bunlar yemek yaparken karışmasın. Şunları işaretlese.
Bahadır : Bir şey olmazzz! Ben anlarım.)

Şimdi. 4 Temmuz akşamı. Kanyon içindeyiz yine. Celal Cengiz'in uzattığı margarin şişesini makarnanın içine boca ediyor. O da ne! Etrafta ferah bir koku. Celal'in makarnaya dökülen şampuanı tahliye etme çabaları sonuç vermiyor. Güzelim makarna gitti. Kahkahalar ve Celal'in feryatları kanyonu dolduruyor. Bu akşam maalesef çorba ve ekmekle yetinmek zorundalar.

Saat 21:00 Karanlık kanyona çökmek üzere. Yorgunluktan bitap düşen ekip uyku tulumlarına çekiliyor. Cengiz'in az ötesine düşen ceviz büyüklüğündeki taş Kastamonu'nun meşhur "taş düşebülür ayu çıkabilür" lafını hatırlıyor. Bu kanyonda her an üzerinize taş düşebilir ama uyku öyle bir gelmiş ki bedene,

umurunuzda değil. Gece 03:00 suları gürültüyle kamp yerinin az ötesine düşen taşlar ekibi uyandırır da yapacak bir şey yok, şanslı olmayı dilemekten başka.

5 Temmuz sabah 7:00, En zoru sabahın soğukunda ıslak neopren elbiseleri giyerek alabalıkların yüzdüğü buz gibi suya atlamak. Yılmaz ve Cengiz “hayırr ben girmeyeceğim” diye direnmelerine karşın Bahadır tarafından suya itiliveriyorlar. Soğuk ve çantalar kanyonda en çok mücadele edilen iki unsur. Kanyonda ağır çanta gerçekten büyük efor harcamanıza neden oluyor. Çünkü yürüyeceğiniz düz bir yol yok. Ya yüzüyorsunuz, ya da suyun çok debili olduğu yerleri aşmak için sürekli kayalarda çıkıp çantaları elden ele aktarıyorsunuz. Celal ne kadar haklı çantaları eşit ağırlıkta ve hafif tutalım derken.

Bu gün hava kapalı. Bahadır ve Celal önden giderek karşı kıyıya geçiş noktalarında azgın akan sulara kendileri atıyorlar. Küçük çağlayanlardan geçerken akıntıya karşı yüzüp karşı tarafa atlayan alabalıkları seyretmek büyük bir keyif. Öğle yemeği ardından kapalı hava yağmur bırakmaya başlıyor. Kanyonda yağmur yağması üzerinizde psikolojik bir baskı oluşturuyor. Çünkü dar kanallarda su yükseldiğinde nasıl metrelerce yukarıya çıktığının izleri apaçık ortada.

17:30’da Nişantaşı’nda 2. kampı yapıyoruz. Yağan yağmura rağmen ekibin keyfi yerinde. Celal yine işbaşında, Mönü sebzeli fasulye. Tek sorumuz düz bir alan bulmak. Muhittin bivak çadırının ancak yarısını kurabiliyor. Yılmaz ve Bahadır aynı bivaktalar. Cengiz bivaksız yatıyor, çünkü düz alan yok. Celal de koltuk şeklinde 2-3 mt yukarıda yatacak bir yer bulabiliyor. Ancak her an aşağıdakilerin üzerine düşebilir. Yemekten sonra Cengiz, Yılmaz ve Bahadır Celalin “yatak odası”na konuk oluyorlar. 1m2 alana dördü birden tünüyorlar. Yağmura, yorgunluğa rağmen kanyonu neşeli kahkahalar dolduruyor. Sıkışıklıktan dolayı tek kol kullanabildiğinden yakılan bir sigara elden ele dolaşıyor. İçeri kaçak sokulan yarım şişe viski de değme keyif katıyor. Kamp yerinin isim babası Yılmaz. Nişan taşını andıran devasa bir taş hemen yanı başlarında muhteşem bir görüntü oluşturuyor. Yüksekliği en az 600 mt. Uyku tulumlarına girildiğinde sahneye ateşböcekleri çıkıyor. Şimdi gösteri zamanı. Tüm kanyon içinde muhteşem bir ateş resitali. Buna şahit olmak büyük bir ayrıcalık.

6 Temmuz Sabahı 07:30 suları. Yağmur dinmiş. Ekip kahvaltının ardından yola koyuluyor. Hedef exit mevki. Buranın hikayesi var: 2 sene önce üç ekip arkadaşı ile buraya kadar gelen

Celal, exit yazısından çıkmak zorunda kalıyor ve 3 gün dağda susuz ve yiyeceksiz yaşam mücadelesi veriyorlar. Burası korku filmlerini aratmayacak, inanılmaz bir yer. Kanyonun örtülü dere denen kısmı burada başlıyor. Burayı aşmak için, yaklaşık 30 mt’lik bir iniş yaparak bir şelalenin önündeki 3-4 mt2 yüzeyi olan bir kayaya iniliyor. Sonra hızla akan üstü kapalı bir su kanalına giriliyor. Şelalenin önüne inildiğinde, ipinizi de aşağıya almışsanız geri dönmeyiz mümkün değil.

Ekip iniş için gerekli hazırlıkları yapıyor. İlk inişi Muhittin yapacak. Celal 1. sette Muhittin’in emniyetli inmesi için bekliyor. Yılmaz ve Cengiz ipin perlonun bağlandığı kısmında ekstra emniyet alıyorlar. Burada pandül yeme olasılığı çok yüksek. İpin açısı ile ineceğiniz kaya aynı doğrultuda değil. İpi 30 cm’lik bir yarıktan tutmak zorundasınız. İp o yarıktan çıkarsa direk karşıki duvara çakılıyorsunuz. Muhittin başarı ile iniyor. Sırada Bahadır var. Bahadır ipin ucunda kaybolduktan 15-20 saniye bir bağırta duyuluyor. Bulunduğumuz noktadan aşağıdakini görmek, suyun sesinden de duymak olanaksız. Yılmaz ipi yokluyor ve ipin boşta olduğunu görünce endişesi iki kat artıyor. Bahadır’ın düştüğünü düşünüyorlar. Celal inmeye karar veriyor. Yaralı varsa acil yaralı planı devreye sokulacak. Az sonra durum anlaşılıyor. Bahadır sapasağlam ayakta,



sadece pandül yemiş ve emniyet kolunu fena halde baldırını kesmiş.

Şimdi bütün ekip şelalenin önündeki kayanın üzerinde. Önce bot suya indirilecek sonra çantalar bota girecek. Ancak bu noktada akıntı çok fazla, bunu çantaları ıslatmadan başarmak zor. Yılmaz'ın aklına parlak bir fikir geliyor. Tek tek uğraşacağımıza çantaları bota bağlayıp birlikte indirelim böylece tek tek uğraşmayız diyor. Bu akıl dolu fikre güvenen ekip çantaları bağlıyor ve botu suya indiriyor. O da ne bot ters dönmesin mi? Çantalar suya düşüyor ve ıslanıyor. Ekip rahatlıyor.

12:30'da ekip sırayla suya atlayarak kanala giriyor. Burası korku tüneli gibi. Gün ışığı yok. Nereye gittiğiniz belli değil. Kıvrıla kıvrıla dönen bir kanalda su sizi sürüklüyor. 100 mt sonra ortalık artık sakinliyor, debi kayboluyor ve bir gölet oluşturuyor. Ekipmanlar ve çantalar 10 mt. yukarıdaki kayaya zorlukla taşınıyor. Ardından bir kişinin sıgacağı bir delikten yaklaşık 10 mtlik bir iniş yaparak başka bir gölete girilip yola devam ediliyor. Şimdi Çift boynuz mevkiindeyiz. Buranın isim babası Bahadır. Geçen sene burada bir yavru geyik boynuzu bulmuştu. Bu sene de çene kemiğini buluyor. 2-3 kere daha geçerse hayvan iskeleti tamamlayacak.

Ekip üşümüş, ıslak ve yorgun durumda. 3-4

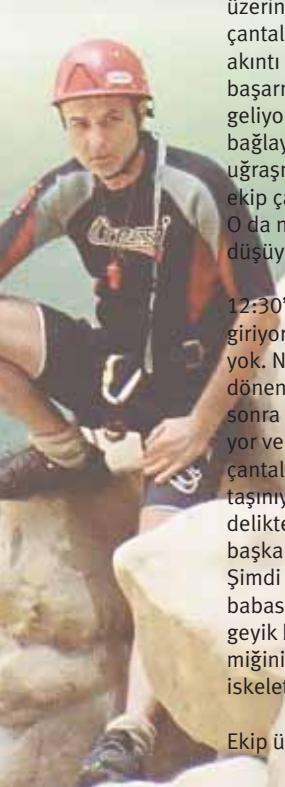
saat daha yol alındıktan sonra Muhittin'in adını verdiği Büyük kayada uygun bir kamp yeri bulunuyor. Hemen ip gerip ateş yakıp her şey kurumaya bırakılıyor. Leziz bir kavurmalı marmara ve çorba ekibi kendine getiriyor. Uyku zamanı. Bu kadar sesiz ve gizemli bir ortamda uyumak ne güzel.

8 Temmuz 10.30. Sabah erkenden buz gibi kanyon sularına dalınıyor. Bir çağlayandan geçilirken Celal birden kalça hizasındaki yüksek debili suda dengesini yitirerek sırt üstü düşüyor ve gözden kayboluyor. Burada suyla asla şaka olmuyor. Celal'i kırmızı neopreninden görebiliyoruz ancak bir de yardım istek için kaldırdığı elinden. Elinden kavraniyor ama yukarı çekmek olası değil. Bahadır ve Yılmaz Celal'in can yeleğini bulup kuvvetlice yukarı çekiyorlar. En sonunda su yutmakta olan Celal'in başı görünüyor. Celal ilk derin nefesini alıyor ve "Çekmeyin beni ayağım sıkıştı, kırılacak" diye bağıyor. Durumu kavrayan ekip, sol tarafa doğru kimıldatarak onu sudan çıkarmayı başarıyor. Bu gerçekten kanyonun en zor anı. Celal'in hayatı; soğukkanlı olmasına, ekibin birbirine yakın olmasına, tecrübeli ve hızlı olmalarına bağlı. 15-20 saniye panik yapıp müdahale edilmese, hayatı bir tehlike olabilir, Celal suda boğulabilir. 5 dakika sonra kendine gelen Celal ekip arkadaşları ile kucaklaştıktan sonra, hadi devam, diyor.

12:00 suları. Kanyon bitmek üzere. Su ve kaya geçişleri nihayet son buluyor. Rahatlayan ekip şelalelerde eğleniyor yıkaniyor. Ancak şelalenin suyu kanyon suyundan daha soğuk, ısınmak için tekrar kanyon suyuna giriliyor. Yemek molasının ardından 1 saatlik zor bir trekking yapılarak Hamitli köyünün altındaki tahta köprü mevkiine ulaşıyor. Kısa bir dinlenme ve sohbetin ardından muhtarla vedalaştıktan sonra, heyecanla haber bekleyen Trekistlere ulaşıyor. Telefonda Kanyon ekibinden iyi haber alan Trekistlerin bağırtıları geliyor. Böylece bir Valla Kanyonu aktivitesi daha önemli bir problem olmadan ufak tefek yara berelerle tamamlanıyor.

Yazarın Notu: Böyle bir kanyonu geçmek hem çok keyifli hem de tehlikeli. Bu tip aktivitelere katılacakların öncelikle teknik olarak, psikolojik olarak iyi hazırlanmaları, her şeyden önemlisi iyi bir ekip olmaları gerekiyor. Bireysel başarıların yanında ekibin başarısı, uyumu, performansı çok önemli. Çünkü kanyondaki gücünüz içinizdeki en zayıf ekip elemanın gücü ile sınırlı.

2007 Valla Kanyonu Ekibi Celal Demirkıran, Bahadır Seyrekoğlu, Yılmaz Ece, Muhittin Gürçay, Cengiz Aksoy



Dans

Yazı Nehir Kubilay
Fotoğraf Coşkun Teziç

Dans bir denge noktasıdır. Dans ederken, dış dünyadan sana ulaşan ritimleri, kendi iç ritminle bedeninin sıfır noktasında buluşturursun. Bu dengeden hareket ve dans doğar. Ses, ritimle harekete dönüşür.





Ritim kulakla algılanır genelde. Sestir. İki vuruş arası zamandır. İki nota arası alandır. Aralarında farklı boşluklar bulunan sesler, ritmi oluşturur, sen de o ritimle bir olursun. Vücudun zamanı; boşlukları ve sesleri takip eder, kendini uydurur, kendini yeni bir şekle sokar. Sesi şekle dönüştürür. Görünen bir ritim olursun. Kısaca dans edersin.

Ama dans sadece seslerin kılavuzluğunda yapılmaz. Tekrarlanan devinimler de kendi ritmini oluşturur. Denizaltı sessiz bir ritimler topluluğudur.

Açıp kapanan istiridyenin ağzı, sabit bir akıntı ile sallanan yosunlar, su yüzüne yükselen kabarcıkların ritmi dansçıyı cezbeder. Su altında hayat yumuşak, akıcı dans figürleri ile sürer. Bir arada salınan balık sürüsü, tek vücut olmuş bin bedenli bir dansçıdır. Kumda, karmaşık bir denklemin hayat bulmuş şekli gibi çetrefil dans adımları ile yürüyen istakozların etrafında, renkli su yaratıkları kendi iç danslarını yaratırlar.

Sualtinin geçici yaratıkları, insanlar; düzgün palet vuruşları ile dansta yerlerini alırlar. Kalp atışlarından, nefes seslerinden ve etraflarındaki yaşamın hareketlerinden kendi müziklerini oluştururlar.

Sessiz ve görkemli sualtı koreografisinde canlılar ve cansızlar, renkler ve hareketler, sesler ve titreşimler bir arada uyumla hareket ederler.

Zaten dans bir anlamda evrensel uyum demek değil midir?





**Bodrum'da Yelkenli Ahşap
tekneler yarışında**

“Sevgi Çemberi”

Saner Gülsöken
www.sailfoto.com
saner@sailfoto.com



25 – 28 Ekim tarihleri arasında Bodrum'da 19. Bodrum Cup 2007 / Bodrum Kupası Uluslararası Yelkenli Ahşap Yat Yarışı düzenlendi. Bembeyaz yelkenleri ile ahşap tekneler seyredenleri mest etti.

25 Ekim Perşembe

Toplam 4 etaptan oluşan Bodrum Cup / Bodrum Kupası Uluslararası Yelkenli Ahşap Yat Yarışı'nın ilk günü, NTV etabı katılımcılar için biraz hayal kırıklığı ile başladı. Bir gece önce bardaktan boşanırcasına yağan yağmur, yerini masmavi bir gökyüzü üzerinde salınan pamuk gibi bulutlara bırakmıştı ama değil yelkenleri dolduracak, sponsor bayraklarını bile kıpırdatacak rüzgar yoktu. Beklenen start, rüzgarın yönünün oturmasıyla ancak 14.30 da verilebildi. Hakem komitesi bu arada en kısa rotayı uygulayarak, 15 millik kısa rotayı 6 mile indirdi. Start sonrasında bir ara kuvvetlenen rüzgar, hızını giderek azaltınca belirlenen yarış zamanı içerisinde finiş yapabilen sadece 4 tekne oldu; Misafir A kategorisinden, Splinter, Ferda, Swansong ve Klasik Ahşap Yatlar kategorisinden Dolfinn.

Bu etaptaki en heyecanlı anlar STS Bodrum'da yaşandı. Geciken bir tramola nedeniyle Turgutreis önlerinde kumluk zemine oturan STS Bodrum, ancak motor çalıştırarak kurtulabildi. STS Bodrum'un bu manevrasını hakem komitesine bildirmesi, gerçek gemicilik ve denizcilğe örnek bir davranış olarak zihinlerde kaldı.

Geleneksel Ahşap Yatlar kategorisinden finiş yapan yat olmayınca, hakem komitesi bu sınıfın yarışını abandone etti.

26 Ekim Cuma

Bodrum Cup 2007 / Bodrum Kupası Uluslararası Yelkenli Ahşap Yat Yarışı'nın ikinci günü, Demir Duru-Hamdi Can Giz Etabı'nda saat 10.00 da verilen start ile tekneler 16 millik Yalıkavak-Gündoğan etabında yelken açtılar. Yarış boyunca hızına arttıran rüzgar ve tercih edilen rotalar, tekneleri birbirinden kopardı. Seçilen finiş hattı ve rüzgarın bir nebze olsun azalması güzel görüntülerle heyecanlı finişlere neden oldu.

27 Ekim Cumartesi

Üçüncü günde yarış, rüzgarlı ve çekişmeli bir günün ardından Bodrum'un cennet koylarından Gümüşlük'e ulaştı. Bodrum Kupası için rekabet eden Geleneksel Ahşap yatlar genel klasmanında STS Bodrum birinci, Cobra Junior ikinci, Grandi üçüncü olarak finiş geçtiler. Saat 15:00'te bitirilen yarış sonrası katılımcı yatlar ilki 2004 yılında 16. Bodrum Kupası'nda oluşturulan ve ülkemiz turizminin tanıtımında son yıllarda büyük yer alan "SEVGİ ÇEMBERİ"ni tekrar kurdular. Dostluk ve barış adına büyük anlamlar ifade eden Sevgi Çemberi merkezinde aynı gece "Grup Camminando" konseri verdi. Ayrıca Bodrum Dans Kulübü, Salmakis I teknesi üzerinde latin dansları gösterisi yaptılar.

28 Ekim Pazar

Denizcilik sektörünün ve yöre belediyelerin destekleri ile Akdeniz'in en büyük deniz organizasyonlarından olan Bodrum Kupası müthiş bir çekişme ile sonuçlandı. Bodrum Kupası'nı ve NTV kupasını GRANDI yatı kazandı.

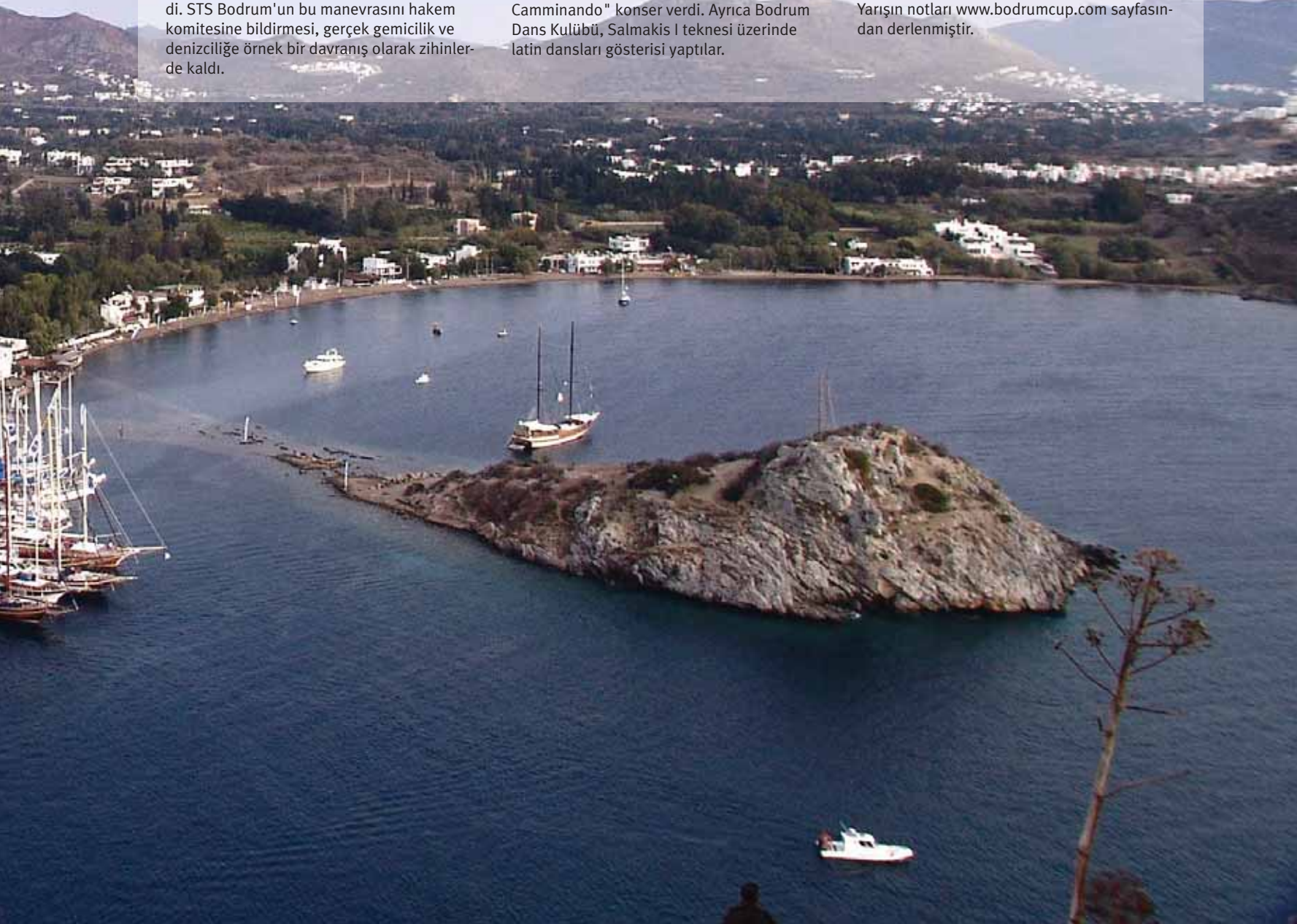
Bodrum Cup 2007 / Bodrum Kupası Uluslararası Yelkenli Ahşap Yat Yarışı Bodrum Kupası Genel Klasman

1. GRANDI
2. STS BODRUM
3. RANDA
4. COBRA JUNIOR
5. NOSTALGIA

Geleneksel Ahşap Yatlar

31.50 m ve Üzeri Kategorisi Gri Bayrak 1. STS BODRUM, 26.50 – 31.49 m Kategorisi Pembe Bayrak 1. RANDA, 22.50 -26.49 m Kategorisi Kırmızı Bayrak 1. GRANDI, 18.50-22.49 m Kategorisi Mavi Bayrak 1. NOSTALGIA, 16.00-18.49 m Kategorisi Siyah Bayrak 1. PAPI'S TOY, 12-15.99 m Kategorisi Sarı Bayrak 1. MONTENEGRO, 11.99 m ve Altı Kategorisi Yeşil Bayrak 1. COCOTTE, Klasik Ahşap Yatlar Kahverengi Bayrak 1. DOLFINN, Misafir Yarışmacı A Kategorisi 1. SPLINTER, Misafir Yarışmacı B Kategorisi 1. OFELIA oldu.

Yarışın notları www.bodrumcup.com sayfasından derlenmiştir.





İstanbul 5 tamamlandı

Hande Odabaşoğlu
İstanbul Orienteering Spor Kulübü Başkan Yardımcısı

Dünyada iki kıta üzerinde yapılan tek oryantiring yarışması

24-28 Ekim tarihleri arasında İstanbul'un ev sahipliği ettiği Türkiye'nin en büyük oryantiring organizasyonu başarı ile tamamlandı. İOG (İstanbul Orienteering Spor Kulübü) tarafından düzenlenen ve Dünya Oryantiring Şampiyonasını aratmayacak güzellikteki "İstanbul 5 gün yarışları"nda farklı ülkelerden gelen sporcular kıyasıya mücadele ettiler. Dünya üzerinde, uluslararası nitelikte, iki kıtada birden gerçekleşen tek oryantiring yarışması "ist5days"e, bu sene 23 ülkeden, 545 kişi katıldı.





Yabancı katılımcılar arasında 85 kişilik kalabalık bir ekiple İsveç, en çok katılımı sağlayan ülke oldu. 26 kişi ile Norveç ikinci sıradaydı, üçüncü ülke ise 21 kişilik ekibiyle Çek Cumhuriyeti oldu.

“İst5days” İstanbul’un park ve ormanlarında gerçekleştirildi. Şehrin içinde yer almasına rağmen Belgrad Ormanı ve Ömerli Ormanları gibi, zorlu arazi yapısı, harika doğası ve dik tepeleri ile heyecanlı birer yarış alanları sundu. Şehrin parkları da zor olduğu kadar eğlenceli yarış mekanları oldu.

Geçen sene Kasım ayına denk gelen yarışlarda mevsim normallerinin altında seyreden hava şartları nedeniyle, ilk günlük yarış, kar sebebiyle iptal olmuştu. Bunu hatırlayan yarışmacılar için bu sene hava, oldukça açık ve sıcaktı.

“İst5days” Oryantiring Günleri, Etkinlik Direktörlüğü ve IOF Etkinlik Danışmanlığı, Alex Kalenderoğlu tarafından gerçekleştirildi. Etkinlik Kontrolörleri ise; Tatiana Kalenderoğlu (Parkur Planlayıcı) ve Caner Odabaşoğlu (Koordinatör) idi.

Yarışmacıların konaklamaları için Sultanahmet çevresindeki oteller seçilerek, İstanbul’un tanıtımına katkıda bulunuldu ve her gün yarışmacılar için organize edilmiş, 13 otobüsün Sultanahmet merkezinden, yarış alanlarına hareket etmesiyle ulaşım sağlandı. Yarışma merkezi her gün belirli saatler arası açılarak yarışmacıların her türlü sorunları ile ilgilenildi ve kendilerine yardımcı olundu.

Ülkemizin en büyük ve tek uluslararası oryantiring organizasyonu olan İstanbul 5 Yarışları, dört gün, beş ayrı etap halinde koşuldu. Bu etaplarda sporcular için olduğu kadar oryantiring ile yeni tanışacaklar için de parkurlar hazırlandı. Ayrıca tercihe bırakılmış, 28 Ekim Pazar günü Avrasya Maratonu için yarışma için de yarış alanında 120 kişilik kayıt yapıldı. Yarışmada zaman ve kontrol mekanizması için, hataya yer bırakmayan, Sportident elektronik ölçüm sistemi kullanıldı.

26 Ekim Cuma akşamı yemekli ve 27 Ekim Cumartesi günü barbekü ikramı olan iki ayrı tekne turu düzenlendi. Her iki tur da misafirlerimize Boğaz üstünde enfes bir gezinti sunarken, dansöz şov da çok sükse yaptı. Özellikle her ülkeden yarışmacıların, becerilerini bir de pistte sergiledikleri yarışma görülmeye değerdi.

10 yaştan başlayarak 75 yaş üstü kategorisine kadar uzanan, çeşitli yaş gruplarında düzenlenen yarışta, toplamda 34 ayrı kategoride yarışmacılar ter döktüler. Özellikle “21 yaş Elit” kategorisi dünya çapında isimleri ağırladı ve en çekişmeli mücadeleler bu sınıfta yaşandı. WRE adı verilen Dünya Sıralamasına Puan Veren yarışta, yarışmacılar para ödülü için yarıştılar.

Birinci ayağı, 24 Ekim Çarşamba günü Belgrad Ormanında koşulan yarış, Emirgan Parkı,



START

teering.org



www.ist5days.com



417

25



Varta Kapalıçarşı, Alev Okulları Ömerli'de devam etti ve 27 Ekim Cumartesi günü, Belgrad Ormanı Kırızlı Bend'de sona erdi. WRE koşusu ise sadece son günlük etapta koşuldu. WRE yarışında ilk 3'e girenlere ise nakit para ödülü verildi: Altın madalya sahipleri (M/W) 400 \$, Gümüş madalya sahipleri (M/W) 200 \$, Bronz Madalya sahipleri (M/W) 100 \$ kazandılar.

5 etap koşulan yarışma sonucunda her kategoride ilk 3'e giren sporculara madalyaları törenle dağıtıldı. Kapalıçarşı etabının isim sahibi sponsorumuz "Varta Pilleri" madalya alan tüm 102 sporcuya da hediyeler verdi. Ayrıca Rubi Mine ve Koç Deri'nin sağladığı hediyeler de 21 yaş kategorilerine dağıldı. Ayrıca WRE'de dereceye giren yarışmacılar, Alaturca Tree Hotel Olympos, Doğa Clup'tan konaklama hediyeleri de kazandılar.

Ülkemizde ve İstanbul özelinde oryantiring

Ülkemizde bu spor ilk olarak 1980'lerde askerî amaçlı başladı. Sivil takımların kuruluşu ise 1990'ları buldu. Oryantiring sporu 2002 yılında Dağcılık Federasyonu altında resmileşti, 2003'te İzcilik Federasyon'una bağlandı. Özerk bir federasyon olarak kabul edilmesi ise Aralık 2006 tarihinde gerçekleşti.

İstanbul'da ise 1999 yılında "Orienteering Turkey" haberleşme grubunun kuruluşuyla bu spora ilgi başladı. 2000 yılı Kasım ayında, İstanbul Orienteering Grubu olarak ortaya çıktı ve ilk sonbahar yarışı düzenlendi, kulübün ismi bu dönemde İOG olarak resmileşti. İstanbul Orienteering Spor Kulübü Derneği'nin kuruluşu Eylül 2003 tarihinde gerçekleşti. 2004 Mart ayında, İOG'nin Gençlik Spor Genel Müdürlüğü'ne, "Spor Kulübü" olarak kaydı yapıldı ve Kasım Yarışmasının 'İstanbul 5 Days' adını alarak 5 günlük uluslararası bir yarışa dönüşmesi gerçekleşti.

Ve sene 2007... dördüncüsü düzenlenen "ist5-days" tüm büyüğü, başarıları, zorlukları ve heyecanlarıyla sona erdi. En güzel değerlendirme ve ödül bizler için hakkımızda söylenen güzel sözler ve teşekkürler. Bir avuç gönüllü oryantiring sevdalısıyla çıkılan yolculukta varılan başarılar hepimiz için övünç ve güç kaynağı.

Sporumuzla tanışmak isteyen herkesi bizimle koşturmak davet ediyoruz. Ayrıca İstanbul Orienteering Spor Kulübü olarak her Pazar günü çoğunlukla Belgrad Ormanında antrenman yapıyoruz. Antrenmanlarımız herkese açık ve yeni başlayan arkadaşlara eğitim de verilmekte. Ormanın neresinde olduğumuzu ve nasıl katılacağınızı www.iog.org.tr web adresinden takip edebilirsiniz. Bu ilginç sporla tanışmak isteyen herkesi bekliyoruz.

www.iog.org.tr

WRE Sonuçları şu şekilde:

Bayanlar:

- | | |
|----------------------|-----|
| 1. SOFIA FORSGREN | SWE |
| 2. KATARINA LABASOVA | SVK |
| 3. KIRTI REBANE | EST |

Erkekler:

- | | |
|--------------------|-----|
| 1. MARKUS PUUSEPP | EST |
| 2. HENRİK ELIASSON | SWE |
| 3. NILS OLSSON | SWE |

5 Gün boyunca yarışan yarışmacılar için toplam sonuçlarda 21 Elit Kategorisinde:

Bayanlar:

- | | |
|----------------------|-----|
| 1. KATARINA LABASOVA | SVK |
| 2. KIRTI REBANE | EST |
| 3. MARET VAHER | EST |

Erkekler:

- | | |
|--------------------|-----|
| 1. MARKUS PUUSEPP | EST |
| 2. GIRTS LININS | LAT |
| 3. JORGIS KRASTINS | LAT |

Var mı Barça Gibisi?

Aysim Altay
aysim@aysimaltay.com

Bir kitap var elimin altında, yüreğimin içine
aktığı, elimi üzerinden çeker çekmez rüyalarımı
gırlıp, beni rahatsız eden... Adı mı? "Sevgililere
benzer şehirler, Şehirlere benzer sevgililer."



Aşk öykülerinin, ilişkilerin bir derlemesi bu kitap... İçindeki her öykü bir sabah vakti başlıyor. Bir kadın bir sabaha uyanıyor. Her uyanış, bir başka şehirde. Kiminde kahve kokularına bulanmış, kiminde denizden esen bir meltemle bezenmiş, kiminde bir telaşın orta yerine düşmüş, kiminde derinden gelen bir keman sesiyle yüreğinin iç tellerine dokunulmuş...

İçine uyanılan şehirler öyle şehirler ki bu kıtapta, hepsinin bir kimliği var, bir tarzı, hayatı bir başka şekilde kucaklayışı. O şehirdeki sevgililer de şehre bulanmış sanki. Aynı tadı almış, aynı renklere bürünmüş... Şehir mi sevgiliye benzemiş, sevgili mi şehre, bilinmez.

Kitapta İstanbul'un ayrı bir yeri var elbette. Ama hemen yanı başında Prag, Dubrovnik, New York, Paris, Venedik, Buenos Aires, Quito, Cusco... Bambaşka sevgililer olarak çıkıyorlar karşımıza...

Eee... Peki, ne oluyor o kadına sahi? O kadın, farklı uyanışlar, farklı yürek çırpışları, farklı heyecanlar, farklı duygular, farklı deneyimler yaşıyor her birinde. Yanı başında sevgilisi. O da şehrin kimliğini giymiş, tipi de, zevkleri de, mesleği de, yaşadıkları da, yaşattıkları da adeta şehirden birer parça gibi kopup gelmiş oluyor her bir öyküde.

Barselona'da yanı başımızdaki sevgili elbette Barça'lı. O gün maça gidecekler birlikte. Ama önce kendilerine izin verdikleri bir Barselona günü yaşayacaklar. Bisikletlerine atlayacaklar ve Gaudi'nin yarattığı o güzelim parka gidecekler, Parc Güell'e. Sırt çantalarında termosları, içinde kokusu dışarı taşan kahveleri, o her zaman uğradıkları pastaneden aldıkları ılık "churos"ları... Erkeğin çantasında büyükçe bir resim defteri ve kalemli, kadınınkinden kitabı var.

Parkin içerisindeki o keyifli yürüyüşün hemen ardından, rengârenk mozaiklerle bezenmiş banklara oturacak kadın ve kitabını eline alacak tatlı bir esintiyle birleşmiş sabah güneşinde. Sevgilisine muzip bir gülümsemeyle bakacak, dudaklarına hiç de kaçamak olmayan bir öpücük konduracak ve biraz önce omuzlarını süsleyen şalının üzerine kurulup, kitabının sayfalarına dalıverecek. Kahve





fincanı bir yanında, "churos" un kırıntıları dudaklarında. Üzerinde etekleri kıskırtıcı bir şekilde sıyrılmış uçuş uçuş elbisesi. Erkek resim defterini açmadan önce, kadına derin bir bakışla bakacak, elini çenesine uzatacak ve dokunmakla dokunmamak arasında iç ürperten bir temasta çenesinden saçlarına uzanacak, saçından bir bukleyi boynunun zarıflığından aşağıya doğru kaydıracak...

Ve gün böylesi sürüp, gidecek... Bir durakları deniz kenarı olacak. Koca bir "Paella"yı iştahla yemek için. Sangria'yı biraz fazla kaçıracaklar. Ayakları birbirine dolanırken, bedenleri birbirine doğru çekilecek, gözleri buğulanacak sebepli sebepsiz...

"Las Ramblas"taki çiçekçilere uğrayacaklar bir ara. Buket buket çiçek alacak adam kadına. Kadın nerede taşıyacağız diye itiraz ederken, adam çiçeklerden bir heykele döndürecek kadının bisikletini. Kadın çiçeklerden bir tahttaymış gibi sürecektir bisikletini uzunca bir süre. Sonra yol boyu Cafe'erde oturup, "Tapas"larını yiyenlere, şaraplarını içenlere atacak tek tek bisikletinden çektiği çiçek dallarını. Kahkahalar eşlik edecek onlara yolları boyu.

Bir ara çocuklarla futbol oynamaya başlayacaklar bisikletlerini neredeyse yere fırlatıp. Tam da o anda maça yetişmeleri gerektiği gelecek akıllarına ve nefes nefese maça yetişecekler. Sesleri kısılana kadar "Barça Barça" diye tezahürat yapacaklar.

Maç bitecek ama gün bitmeyecek. Daha saat ancak 10. Akşam yemeği yeni başlıyor henüz. Galibiyeti de kutlamak lazım, değil mi!... Üstlerinde Barça formaları bisikletlerinin üzerinde elleri havada, akan insan seline katılacaklar bir süre. Ama sadece bir süre. Sonrasında romantik bir restoranın 4-5 masasından birine yığılırcasına oturacaklar. Sempatik bir garson göz kırparak masaya "Tapas" tabaklarını bırakacak. Tanrım bu nasıl bir lezzettir. Bu ne hoş bir keyiftir. Üstelik şu bizim garson birazdan önlüğünü kenara fırlatıp da gitarı eline aldığı anda bu ne müthiş değişimdir. Gitarın sadece akustik dinlenmesi gerektiğini haykırır gibi enfes bir resital sunacak sonra. O yankı sesi eşlik edecek müziğin romantizmine...

Saat gece 2'yi bulduğunda ancak eve yönelecek ayakları. Yorgunluk mu? O ne ola ki!... Gece evde devam edecek elbette.

Diyorum size, Barselona bu. Kitaptan kaçıp buraya ilişkinlerden sadece birkaç alıntı bunlar. Ne sohbetler var orada, ne ifade edişler... Kızgınlıklar da var elbet ve çare buluşlar... Bir düzen de var içinde, bir başkalaşım seslenişleri de... Dali'nin çılgınlığı da var orada, Gaudi'nin özgünlüğü de...

Barselona burası. Ve o sevgili, aynı şehri gibi...

Sevgiyle ve şehrinizce kalın, emi?

Uluslararası Bisiklet Yarışları







Uluslararası Fethiye Babadağ Tırmanış Yarışı C2 Klasmanı

7 Ekim'de Fethiye Babadağ'da gerçekleşen Uluslar arası Fethiye Babadağ Tırmanış yarışı hem Türk hem de yabancı sporcuların katılımı ile kalabalık ve renkli bir yarış oldu. Zorluk derecesi yüksek olan C2 klasmanı üzerinden puanlandırılan yarışma zorlu etapları ile katılımcılara güç anlar yaşattı.

Yarış startı ile, 280m rakımdan start alan sporcular 1800m irtifaya tırmandılar. Bir çok sporcunun finiş göremediği yarışta Babadağı'nın zirvesinde, finişe ulaşmayı başaranlar, ödül olarak muhteşem bir ölüdeniz manzarası ile karşılaştılar. Birçok yabancı sporcu ilk kez gördükleri bu manzara karşısında hayranlığını dile getirdi.

Yarış öncesi rahatsızlanan ve ilaç desteği ile start alan Milli Sporcumuz Gökay Konuk yarışta dereceye girmeyi başaramasa da finiş görmeye muvaffak oldu.

11.Alanya Uluslar arası Dağ Bisikleti Yarışması C1 Klasmanı

14 Ekim Pazar günü Alanya'da Kale çevresinde C1 klasmanında yer alan ve 11. kez yapılan yarışmaya yabancı katılım yüksekti. Serbest kategori, +30,+40 yaş, Junior Bayan ve Junior Erkeklerin yarıştığı ilk start saat 10:00'da verildi.



Bu yarışta Junior bayanlarda, Türkiye'yi temsil eden iki genç sporcumuz Türkiye Şampiyonu Eda Konuk ve Meltem Kuray da start aldı. Yarışın favori ismi güçlü bir rakip olan Barbara Benco yarışı önde tamamlarken, yarış içinde iki kez düşen ve tekrar yarışa devam eden Eda 2. oldu. Diğer sporcumuz Meltem Kuray da 3. oldu.

Elite erkekler startı ise saat 13:00'te verildi. Daha zor koşullarda başlayan yarış katılımcıları bir hayli zorladı. Gün içinde yağın yağmur parkuru kayganlaştırrken sporcular hem kaygan zemin hem de yoğun yağış gibi olumsuz koşullarla baş etmek zorunda kaldılar. Düşe kalka yarışan sporcular bu zor şartlarda finiş görmeye çalıştılar. Milli Sporcumuz Gökay Konuk 30 numara ile start aldı. Rahatsızlığı süren sporcumuz, ön sıralarda başladığı ve iyi götürdüğü yarışı Önceki hafta Fethiye yarışında rahatsızlanan sporcumuz rahatsız olarak bu yarışa girdi. İlk turlarda çok iyi sıralarda yer alan sporcumuz, 9'u yabancı 25 kişinin start aldığı kategoride 19. oldu.

Takım kaptanı Gökay Konuk, "Kısıtlı imkânlarımızla çok profesyonel takımlarla yarışıyoruz maddi olarak zorlansak da bu sporu bırakmayacağız. Önümüzde Çanakkale Bozcaada Maraton Yarışı var. Bu yarış Mart ayında ülkemizde yapılacak olan Dünya Maraton Şampiyonası öncesi bize antrenman yapma ve kendimizi test etme imkânı sağlayacak. Bu yarışta rahatsızlığım nedeniyle istediğim sonucu alamadım, önümüzdeki yarışlarda eski formumu yakalayacağım." Dedi.





Santorini (Thira) Sevginin buluştuğu ada

Melih Eriş
meliheris@fotogezgin.com
www.fotogezgin.com

Aylardan yaz. Sen evde yalnızsın. Sevdiğin Yunanistan'da. Önünde internet. Ne yaparsın? Ben ani bir kararla internete daldım. Açtım sevdiğimin gezi programını önüme, daldım zaman çizelgeleri ve uçak saatlerine. Nerede yakalayabilirdim onu? Sonunda çizgiler ufacık bir adada kesişti: Santorini'de.





Şans benimleydi. Sabah hemen vize için müracaat ettim ve ertesi gün aldım, bilet işlemlerini halledip yola koyuldum. Feribotla Marmaris-Rodos yapıp, oradan bir saatlik bir uçuşla Santorini'ye, sevgililerin buluştuğu adaya ulaşacaktım. Rodos'tan belediye otobüsüne binip havaalanına giderken Hüma aradı. Mykonos'dan Santorini'ye geçmek için feribota binmişti. Nasılsın sorularına kaçamak cevaplar verdim. Dönüşünü beklediğimi söyledim. Onun yolculuğu 3 saat kadar sürecekti, bense ondan önce Santorini'ye varmış ve kalacağı otelde onu bekliyor olacaktım.

Santorini (antik adı ile Thira) Ege Denizinin ortalarında ufakık (73 km kare), etkileyici bir turistik ada. Muhteşem manzarası bu ada için yapılan “hayal gücünün can bulmuş hali” tanımını haklı çıkartıyor.

Sadece dünyanın en büyük volkanik çöküntüsünü çevrelemesi nedeni ile bile olsa, dünyanın mutlaka görülmesi gereken ilgi çekici yerlerinden biri. M.Ö 1500'lü yıllarda büyük bir yanardağ patlaması, adanın orta yerini tam bir daire şeklinde atmosfere gönderirken,

gelecek yıllarda da büyük iklim değişikliklerine sebep olmuş. Adadan günümüze, daire şeklinde olan dış kenarlar kalmış. Santorini adasına gemi yolculuğu ile gelmişseniz sizi 300 m yükseklikteki dimdik uçurumlar karşılar. Bu dik uçurumların üzerine de yerleşim yerleri kurulmuş. Bugün gerek benzersiz coğrafi şekli gerek katılmış tüflerin altında binlerce yıl çok iyi korunabilmiş arkeolojik kalıntılarıyla Santorini'nin dünyada eşi benzeri yoktur. Adaya deniz yolculuğu yaparak geldiğinizde eski zamanda volkanik patlama ile Santorini adasından ayrılan ve doğal bir mendirek görevini gören, şifalı suları ile ünlü Thirasia adasını görürsünüz. Büyük adadan kopan üç ufak ada, Aspronissi, Nea Kameni ve Palea Kameni'de de sıcak su kaynakları mevcut.

Otele yerleşip otelin sahibi Makarios Sigalas ile türk-yunan ilişkileri konulu sohbeti koyulaştırırken gözüm devamlı saatteydi. Hüma'nın geliş zamanı yaklaşıyordu. İşte o an. Buluşma. Sürpriz. Tarifi zor, ama şaşkınlık, heyecan, coşku, sevgi, kucaklaşma ve ruhsal

bir doyum...

Santorini'de iki gün kalacaktık, adayı doyasıya gezmek için bolca zamanımız vardı. Kaldığımız Kamari köyü merkeze 10 km uzaklıkta, oldukça sakin ve şirin bir köydü. Bu mevsimlerde adet olduğu üzere, etrafta yerli halktan çok yabancı ziyaretçi vardı. Gürültüden uzak, bangır bangır müziklerin çalmadığı sokakları, masmavi ve tertemiz denizi, farklı damak zevkleri sunan çeşitli lokantaları ve günübirlik turlar düzenleyen seyahat acenteleri ile bize rahat ve dingin bir tatil vaat ediyordu.

Santorini adasını gezmenin en güzel yolu ufak bir araç kiralamak. Hem ekonomik hem de pratik. Adanın asıl merkez kasabası Fira, yüksek uçurumun tepesine kurulmuş. Fira sokaklarını gezerken Yunan adalarını tanıtan bir çok resim ve kitap kapaklarının üzerinde karşılaştığım beyaz badanalı evler, gece mavisi pencereler, kapı ve kubbeli yapılarla karşılaşıyorum. Yapılar mimari özellikten ziyade bu boyama şekilleri ile ön plana çıkmışlar ve oldukça da hoş görünüyorlar. Çarpıcı manzaralara sahip evler denize doğru



pike yapmışlar. Fira limanından yukarıya ulaşmak istiyorsanız sayısız seçeneğiniz var. 527 basamaktan oluşan taşlık patikayı çıkabilir, eşek taksileri kullanabilir, çok hızlı bir şekilde döne döne çıkan teleferikle yukarı tırmanabilir, ya da hiçbirisi uygun değil ise bir taksiye atlayabilirsiniz. Fira gerçekten güzel bir yer, trafik gürültüsü olmadan serbest bir şekilde dar sokaklar arasında dolaşılabilen ve bir çok güzel dükkanın yer aldığı sokaklar başınızı döndürebilir. Kalabalıkla sokaklarda sürüklenirken, kendimizi bir anda taverna müziği çalan bir kafede buluyoruz. Manzara, müzikler, yemekler, servis harika. Esasında Santorini bir harika...

Adanın kuzey ucuna doğru ilerledikçe günbatımı ile meşhur İa kasabasına ulaşıyoruz.

Trafik oldukça sakin. İa kasabasına girdiğimizde bohem bir hava ile karşılaşıyoruz. Yamaçlara inşa edilen evler ilgi çekici, bazı evlerde sanatçıların resim galerileri ve koleksiyon malzemeleri sergileniyor. Bu köy renkli cepheleri ile fotoğraf karelerindeki yerlerini almayı çoktan hak ediyor. Aracımızı Ammoudi limanına doğru çevirip günbatımını orada karşılamaya karar verdik. Tüm sevgiler ve sevgililer buradaydı, sanki hepimiz iyi dilekelerimizi

evrene göndermek için oradaydık. Santorini'yi diğerlerinden ayıran özelliklerden biri de İa'da gün batımı resitali. Güneş burada farklı bir renk cümbüşü ile batıyor. Yolunuz bu adaya düşerse muhakkak bu resitale katılın.

Ertesi gün ise, adanın tam kalbinde bulunan Pargos köyü Venedik kalesi ziyareti sonrasında, güney ucunda bulunan fenere gittik ve uçsuz bucaksız Ege denizi manzarasını seyrettik. Santorini plajları ile ün yapmış bir ada olmamasına rağmen adada bulunan irili ufaklı plajlar farklı renkleri ile enteresan görüntüler verir. Volkanik değişimler sonrasında oluşan bu plajlar, kırmızı, siyah ve beyaz kumsalları ile insanı şaşırtır. Siyah plaj tamamen siyah irili ufaklı çakıl taşlarından, beyaz plajlar beyaz kireç taşlarından oluşuyor. Ama volkanik kırmızı kumu ile kırmızı plaj en ilgi çekici olanı...

Adanın güney ucunda bulunan Akrotiri harabeleri modern Akrotori köyünün içinde yer alıyor.

M.Ö 2500 yıllarına tarihlenen bu antik kentten günümüze çok fazla kalıntı kalmasa da kazı çalışmaları halen devam ediyor. Buradan çıkarılan parçalar da Atina arkeoloji müzesinde

sergileniyor. Thira harabelerindeki kalıntılar ise M.Ö 2000'li yıllara tarihlendiriliyor. Burada tiyatro, agora, tapınak sağlam kalan yapılar arasında.

Santorini adasına geldiğinizde, bunları yapmayı unutmayın;

Fira sokaklarında dolaşmak, İa'da gün batımını seyretmek, Fenerde uçsuz bucaksız Ege denizinin manzarasını izlemek, Kızıl plajda denize girmek, Nea Kamani adasında halen aktif olan volkanik krateri yürümek, Palea Kamani adasının volkanik sularında yüzmek, Kamari'de yemekleri tatmak, Akrotori antik kentinin bıraktıkları düşlere dalmak, Gialos köyünden volkanik ada görüntüsünü izlemek, Pargos'da tüm adanın görüntüsünü seyretmek,

Ve bunlarının hepsini sevgilinizle yaşamak...

İşte kısaca Santorini... Tüm sevenlere duyurulur... "Hayal gücünün can bulduğu ada"



Bayramda yemyeşil bir mekan

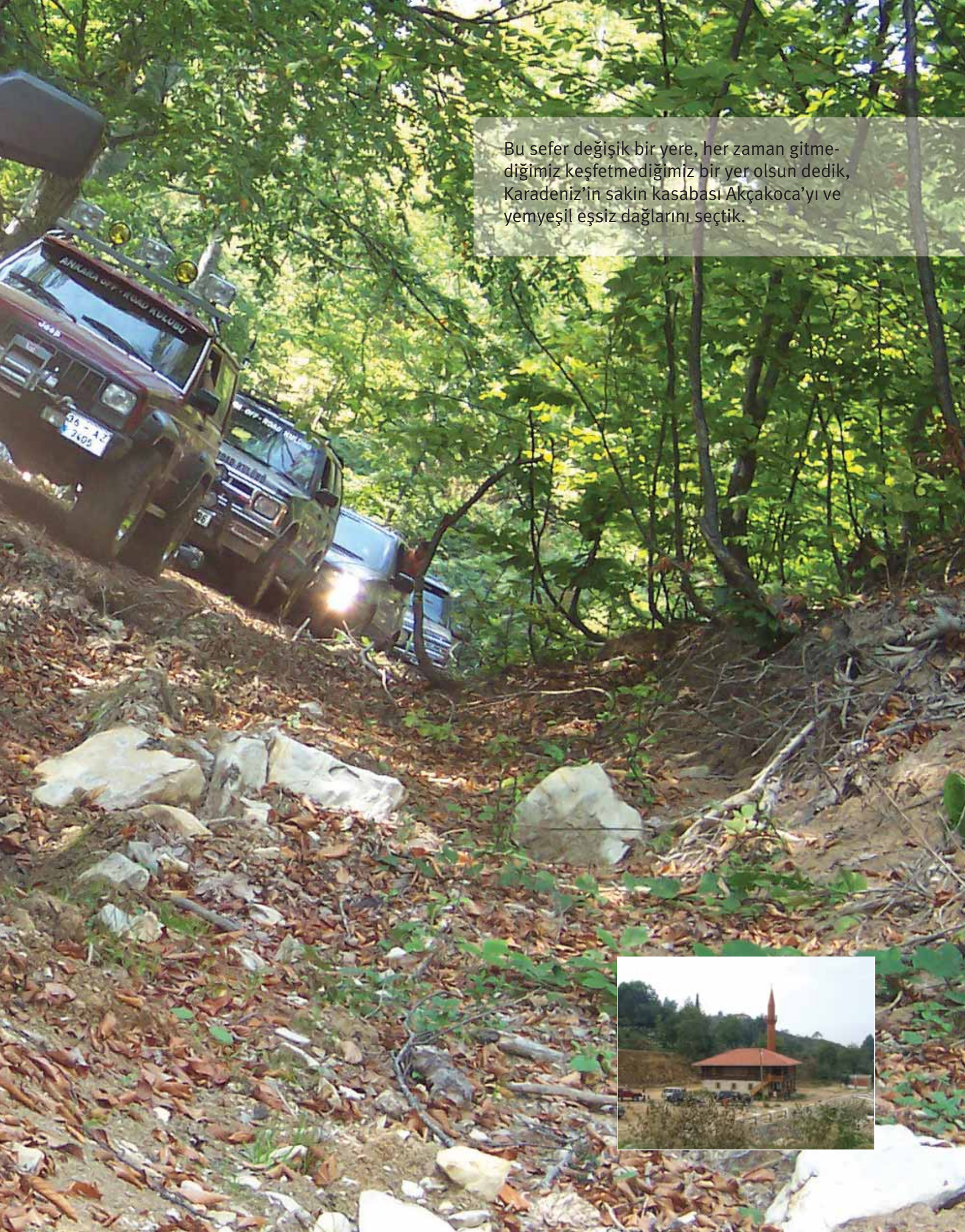
Akçakoca

Yazı: Turhan Yalçın

Foto: Turhan Yalçın, Alper Yıldırım

ANDOFF

Bu sefer değişik bir yere, her zaman gitmediğimiz keşfetmediğimiz bir yer olsun dedik, Karadeniz'in sakin kasabası Akçakoca'yı ve yemyeşil eşsiz dağlarını seçtik.





Her zaman çadırda kalacak değil ya, bu seferde kendimize bir hoşluk yapalım, düzgün yatakta uyuyalım dedik ve denize sıfır gizli bir koy içinde bungalov evleri olan bir mekan ayarladık. Sanki her an denizle iç içeydik. Denizin üzerine yapılmış yüksek kotlu restoranı, ahşap bungalovların içindeki hiç kurumayan nemli çarşaf ve Karadeniz'in kayaları döven dalgaları, kendimizi denizin bir parçası hissetmemiz için her şeyi tamamlıyordu.

Konaklayacağımız yer bir aile işletmesi olduğundan ilk gün için bir hazırlık yapmalarına zaman yetmemişti, biz de ilk akşam yemeğimizi Akçakoca'nın içinde bir sahil restoranında yemeğe karar verdik. Arabalara atladık ve 14 araç peş peşe yola çıktık.

Sabahtan beri yolda olduğumuzdan çocuk kurtlar gibi açtık. Ramazanın son günüydü, iftara da yarım saat vardı. Gelen garson, siparişleri alırken sordu; "Yemeklerinizi iftara mı istersiniz yoksa hemen gelsin mi?" Aramızda niyetli olmayanlar ve çocuklar olduğu için hemen istedik. Sonuç: Diğer masalara servis yapılıp, top atıldıktan tam bir buçuk saat sonra bizim siparişler gelmeye başladı. Yine şanssız varmış, ya iftari bekleseydik?

E artık akşam oldu, yemek de yendi, ne yapmak lazım? Evet evet, sabaha kadar rüya gibi ünlü ANDOFF gecelerinden biri daha... Sabaha karşı hep beraber sahile, gençlerin yaktıkları ateşin başına gittik. Kimsenin uykusu yok, ne günün yorgunluğu, ne alkol ne de soğuk etkili olamamıştı o gece. Birkaç saatlik uykudan sonra sabah tüm ekip bayramlaşmak için küçükten büyüğe sıraya girdi, inanılmaz komik bir görüntüyü gerçekten.

Yola çıktık. Hedef ilk köy ve küçük bir alışveriş. Kısa bir moladan sonra dağlara tırmanmaya başladık. İlk durak, tavanının mistik hikâyesiyle yüz yıllık camiydi. Ağır bir yağışta tavanının kirişleri çöken cami ertesi gün tadilata alınır. Bir sonraki gün henüz tadilat için iskele dahi kurulmadığı halde tavanın eski düzgün haline geldiğini gören köylüler çok şaşırır. Cami böylece meşhur olur.

Aaa! Yolda her yer kestane! Çoğumuz ilk defa kestane ağacını gördüğümüzden atladık toplamaya. Ama bitmiyor ki, torbalar doldu, cepler doldu hala her yer kestane. Kendilerinden geçmişçesine kestane toplayan arkadaşlara ne kadar "Çok yemeyin rahatsız eder" desek de dinlemediler ve yol boyu kestane yediler.

Onlara ne olduğu akşam dönünce belli oldu.

Normal yoldan çıkıp orman kontrol yolundan ilerlemeye başladık. Hedefimiz piknik yapabileceğimiz uygun bir yer bulmaktı. Ama orman o kadar sık ağaçlarla kaplıydık ki beş saatten fazla yolda olduğumuz halde hiç uygun bir yer bulamadık. Aslında öylesine keyifli bir yoldu ki, kimi zaman çamurdan geçip batıyor, kimi zaman kayaların üzerinde buluyorduk kendimizi.

Kocaman bir daire çizip akşam saatlerinde konakladığımız otele geldik. Acıkmıştık ve yorgunduk. Açlık ağır bastı nasılsa gece uyu-ruz diyip yemeğe oturduk. Evet, ünlü ANDOFF geceleri 2 başlamış oldu. İkinci gün katılanlarla daha da kalabalıklaştık ve eğlence kat sayısı tavana vurdu. O gece nemli çarşafı hissetmedim bile.

Üçüncü gün planımız Kefken' e gitmekti. Yola çıktıktan sonra doğanın bize bir sürprizi vardı. Hiçbirimizin şimdye dek tanış olmadığı bir doluya tutulduk. Kocaman adamlar ama ne yalan söyleyeyim çok tedirgin olduk. Tüm gençler benim arabadaydık. E bu denli bir hava muhalefeti varken gençlik ateşi kendini



gösterdi. Kimi arabanın kaloriferiyle oynuyor, kimi camları açıp kapıyor, akıllının biri de sunroof'u açınca olay koptu. Birden kafamıza yağın buz topları sağanağı karşısında neye uğradığımızı şaşırдық. Bir an direksiyon hakimiyetini yitirince bir de baktım önümde yol bitti! İşte o anda altınızda kocaman bir dört çeker olmasının ne kadar önemli olduğunu anlıyorsunuz... Bu arada dolu tüm hızı ile devam ediyordu. Sanki araçların camları parçalanacaktı. Kaportalarımız delik deşik oldu diye düşündük ve o panikle şuursuzca geri dönüp araçlarla kaçmaya çalıştık. Şimdi düşünüyorum gerçekten komik bir görünüşümüz vardı herhalde. Ama biz kaçtıkça dolu da bizi kovalıyordu. 1 saatten sonra duruldu.

Dolu geçince tekrar Kefken'e doğru yola çıktık. Niyetimiz sahilde sucuk ekmek partisi yapmaktı. Bizimle ilk kez geziye gelen sevgili arkadaşım Ali'nin o gün sakarlığı üzerindeydi. İzgara telini çevirirken tel açılınca tüm sucuklar yerlere saçıldı. Ali ilk kez bizimle geliyor ya, kamp yemekleri ve kamp insanları hakkında en ufak bir bilgisi yok. Koşarak masaya gitti ve dökülen sucukları almak için bir tabak kaptı. Ama dönünce ne görsün, sucuk mucuk yok etrafta... Herkesin elinde ekmekleri ve

aralarında sucuklar! Ali şaşkın şaşkın bakınıyorken Kemal abi geçti mangalın başına, sen acemisin biraz dinlen diyerek...

Sahilde sucuk ekmek partisinden sonra daha muhteşem bir sahile indik. Burası tam kuracağımız bir alandı. Araçlarımıza denizde yüzmeyi öğrettik, kayalara çıktık, kumsalda off-road yaptık. Çılgınca eğlendik ve çok keyfini çıkardık. Kefken'den tekrar Akçakoca'ya döndük ve 50 kişi yine sahilde bir balıkçıya oturduk. Gece 1.00 e kadar süren keyifli bir yemekten sonra kaldığımız tatil köyüne geldik ve sabahın ilk ışıklarına kadar oturduk. Yine deniz, yine hava, yine doğa muhteşem, insan doyamıyor.

Evet, her güzelliğin bir sonu vardır. Bizim de dönüş hazırlığımız başladı. Kahvaltıdan sonra yavaş yavaş toparlanıp geri dönüş hazırlıklarına başladık. Şimdi Bolu'dan geçip Cafer Usta'da pirzola ve sahanda yumurta yemeden dönülmez, biz de öyle yaptık. Konvoy halinde Cafer ustaya uğradık. Yemek ve çay faslından sonra yolcu yolunda gerek diyerek hareket ettik.



Sentetik vinç halatları

Vincin bir off-road'cunun hayatında ne denli büyük bir yardımcı olduğunu artık herkes biliyor. Bir kısım insan, kullandığı ve ciddi sorunlardan kurtulduğu; bir kısım insan da kullanmadığı ve büyük sorunlar yaşadığı için vincin önemini anlamış durumda... Vinç kullanırken, dikkat edilmesi gereken şey, belirli kurallara sıkı bir şekilde uymaktır. Çünkü vinç, özellikle ekstrem koşullar altında kullanıldığında, deneyimsiz ve dikkatsiz kişiler için gerçek bir tehlike olabilir. Gerilim altındaki elik vinç halatı, kopma durumunda bir insanı ikiye bcebilecek enerjiye sahiptir. O nedenle vinç kullanılırken etrafında geniş bir güvenlik şeridi oluşturulması gerekir.

elik halatların sakıncaları bununla bitmez. Ağırlığından ve esnek olmamasından ötürü kullanımda belirgin sıkıntılar yaratır. Üstelik belli bir süre sonra elik halatın aşınmasından kaynaklanan kıymıklar da off-road'cular için can sıkıcı yaralanmalara neden olabilir. Bükölme sonucunda kolayca hasar görebilen bu halatların tamiri de sorundur.

Mühendisler zaman içinde, elik vinç halatının olumsuz özelliklerini gidermek için daha tehlikesiz ve kullanışlı farklı malzeme arayışlarına girdiler. elik teller yerine fiber ipliklerden yapılmaya vinç halatları geliştirdiler. Ancak sentetik halat imal etmek isteyen mühendislerin önlerinde çeşitli problemler vardı. elik halatın yerini alması isteniyorsa; sentetik halatın hafif, dayanıklı, uzun ömürlü ve esnek olmasının yanı sıra çeşitli ısılarda yüksek çekme mukavemetine sahip olması da gerekmektedir.

Seneler içinde mühendisler uzun araştırmalar

ve deneyler sonunda, kaya tırmanıcıları ve vinç sahiplerinin ihtiyacı olan yüksek performans özelliğinde eşsiz bir tasarım yarattılar. Yarattıkları halat üstün nitelikli kontrol sağlayan, yıpranmaya karşı son derece dayanıklı polietilen elyaflarından (fiberden) örölmüşü. Esnek yapıdaki bu hafif halatların kullanımları, kullandıktan sonra saklanmaları ya da sarılmaları çok kolaydı. O zamandan bu yana sentetik halatlar, belli başlı vinç üreten firmaların aksesuarları arasında ağırlıklı olarak yer aldılar.

Sentetik vinç halatları, 4300 kg (9500 libre) ve daha alçak kapasiteli vinçler için tasarlanmıştır ve limitlerinde kullanılması tavsiye edilmektedir. Bu halatlara kancaya geçen ve etrafı 360 derece örölmüş yüksük, yıpranma ve aşınmaya karşı ekstra koruma sağlar. Sentetik halatlar, sentetik halat yönlendiricisiyle birlikte satılır.



Çelik halat yerine sentetik vinç halatı kullanmanın avantajları

- Halat aynı uzunluktaki çelik halada göre çok daha hafiftir. 30 metre uzunluğundaki 9.5 mm çapındaki sentetik halat 2.5 kg ağırlığındayken, aynı uzunlukta 8 mm çapındaki çelik halat 8 kg ağırlığındadır.
- Sentetik halat kullanımında halat dolanması yaşanmaz
- Halat gerilmez
- Halat geri tepmez
- Halat yumuşaktır ve esnek olduğundan kolayca eğilip bükülebilir.
- Halat ısıyı da soğuğu da geçirmez
- Halat aşırı gerildiğinde kinetik enerji depolayıp, insanı kolayca ikiye ayırabilecek enerjiye sahip olmaz
- Halat örülerek kolay tamir edilebilir.
- Halat tambura sarılmasa da kolayca elle toplanıp bir yerde korunabilir.

Sentetik halat kullanırken yine de dikkat edilmesi gereken hususlar vardır. Dikkatle kullanılan sentetik halat çok uzun ömürlüdür. Halat keskin ve sert cisimlere karşı korunmalıdır ve halatın sıkışmasını önlemek için çelik halatlı vinçlerde kullanılan makaralı halat yönlendiricisi yerine alüminyum halat yönlendiricisi tavsiye edilir. Bunun başlıca sebepleri:

- Vinç halatı yükün yassılaştırılması esasına göre tasarlanmıştır. Bu sebeple halat kolayca makaraların köşelerine sıkışabilmektedir.
- Çelik halat yönlendirici kolayca hava ile temasa geçip paslanabilir. Bu da sentetik halatlar için iyi değildir.
- Çelik halat yönlendirici sert olduğu için sentetik halatı aşındırır. Bu sebeple alüminyum halat yönlendiricisi kullanılmalıdır.
- Eskiyen çelik halat yönlendiricisi çizilip aşındıysa, halata zarar verebilir.
- Çelik halat yönlendirici, alüminyum halat yönlendiriciye göre çok daha ağırdır.

Sentetik halatların çelik halatlara göre üstünlükleri pratik kullanımda tercih edilmelerine neden olur. Şüphesiz sentetik halatlarla klasik çelik halatları karşılaştırdığımızda, çelik halatların artı hanesine yazılacak maddeler de vardır. Sentetik halatları kullanırken, bu malzemenin aşınmaya, sürtünmeye karşı çelik halat kadar dirençli olmadığını unutmamanız gerekir. Sentetik halatların bir olumsuz yönü de maliyetleridir. Farklı markalarda fiyat seçenekleri değişse de bu malzeme çelik halatlara göre yaklaşık iki kat pahalıdır.

Sentetik halat ile ilgili sorularınız için aşağıdaki adreslere ulaşabilirsiniz.

mekanikoto@superonline.com
www.mekanikoto.com



Motokros'da yeni nesil

Mümtaz Pak







7. ayak Fethiye - Ölüdeniz Motokros Yarışı'na ufak motokrosçular, en az ilk sıralardaki büyükleri kadar ciddi bir rekabet içinde yarıştılar. Ve en az onlar kadar güzel görüntüler verdiler.

Güneş, deniz, kum, orman... Ve bunlara karşın motor sesleri... Burası Ölüdeniz race – Arena. Ölüdeniz Belediyesinin sponsorluğunda hazırlanan piknik alanının içindeki motokros parkurundayız. Bu parkurla, sezonun başında ilk enduro yarışı yapılırken mahalli yarış ile tanışmıştık. Ölüdeniz tüm yarışçıların Susurluk'tan sonra 2. gözdesi olmaya aday görünüyor. Parkur, kalın otel, insanlar bu sıcaklığı ve atmosferi yaratıyor. Böyle olunca organizasyondaki ufak tefek hatalar da kolayca çözülebiliyor.

Ölüdeniz'in canlı, sıcak insanları ve sporcuları yine çok güzel evsahipliği yaptılar. Sezonun sonuna yaklaşırken puan mücadelesi doruğa çıkmış durumdaydı. Her zamanki gibi Perşembe gününden itibaren sporcular çeşitli illerden gelmeye başladı. Parkurun tam bir piknik alanı olması özellikle kamp kuranların sayısını artırmıştı. Çevre Köylerden de gelen izleyicilerin meraklı bakışları altında antrenmanlar serbest bir şekilde başladı. Bu spora gönül veren Paul, elinde kürekle parkurdaydı ve son düzeltmeleri yaparken bir yandan parkur ve çevre güvenliğini sağlıyordu. Ölüdeniz yarış takımı bu sırada motorlarıyla değil, ama kazma kürekle parkurdaydı. İlk yarışa göre çok geliştirilen parkur, bir gün önce kesilen 4 günlük yağmur nedeniyle yer yer bataklık halindeydi. Parkura ilk girip de çamur adam şeklinde dönenler vardı. Daha sonra parkura dökülen kumlarla düzenlemeler yapıldı.

Motorların da geçişiyle etaplar oldukça eğlenceli bir hale gelince, devirler de yükselmeye başladı.

Cumartesi yapılan kayıt ve teknik kontrollerin ardından resmi antrenmanlar başladı. Özellikle enduro yarışlarını takip eden Kemer grubunun da katılımıyla izleyicilere müthiş bir görsel sunuldu. Minikler ve gençler ise en çok ilgiyi çeken sporcular oldu. Bir de kendilerine piknik alanında gösteri yapacak yer bulunca tüm seyircileri çevrelerine topladılar. İzleyiciler bu sporun hiç de dışarıdan görüldüğü gibi olmadığını, aslında kurallarıyla yapıldığında o kadar da tehlikeli olmadığını ve çocukların bile rahatça yapabildiğini görünce çok etkilendiler. En yoğun karşılaşılan soru ise, çocuğumu nasıl başlatabilirim, şeklindeydi. Cuma ve Cumartesi geceleri de boş geçmedi tabii ki. Paul'un Ölüdeniz'deki mekânı ve Alp Göçekli'nin mekânlarının bu seferki misafirleri motorcular ve aileleriydi. Bu yarışta dikkati çeken bir başka nokta ise motorcuların aileleriyle gelmiş olmalarıydı. Böylece parkurlara yeni bir renk gelmeye başladı. Motorcular koştururken lojistik destek eşler ve çocuklardan geldi.

Yarış günü müthiş heyecanlı bir hava esiyordu, parkur iyice oturmuştu, özellikle TMF ve MX1A'da yarışan Burak ile Şakir'in mücadelesi bekleniyordu. Grupların kalabalık olması yarışın heyecanını ve seyir zevkini iyice artırıyordu. Beklenen MX1A yarışı başladığında ilk turda Ölüdeniz'den Serkan ile Burak çarpışıp Burak istemeden de olsa Serkan'ın üzerinden geçince Şakir arayı açtı, Serkan ise zorlukla yarışa devam edebildi. Şakir rahat bir birincilik alırken Burak'ın yetişmek için gazla-

ması müthiş bir yarış çıkardı ortaya. Arkada kalmasına rağmen her zamanki kullanımıyla Burak, Şakir'in hemen arkasında bitirmeyi başardı. Ödül töreninde mikrofondaki ince atışmaları ise bize ringleri hatırlattı, çünkü ardından kozların tekrar paylaşılabilceği TMF yarışı vardı. 80 cc yarışında da bir başka karpışma Şevki ile Balkan ikincimiz Ata arasında yaşanıyordu. Parkurda muhteşem bir yarış seyircileri bekliyordu, hemen arkalarında ise çok zor koşullarda yarışan Mehmet Çelik vardı. Herhalde onun en büyük şanssızlığı Ata ve Şevki ile yarışmaktı, ancak o da bunu avantaja çevirmiş ve kendini onların yanında yetiştiriyordu. Ardından 65 cc'lerin yarışı vardı, 50 cc'lik motoruyla 65ccB yarışına giren Asrın Rodi bu yarışa renk kattı, son turunda motorunun selesi uçunca yarışı ayakta ve ya selemli bulamazsam diye ağlayarak ama yine de 1. bitirdi.

TMF yarışı ise çok hızlı başladı, Şakir'le Burak yine çok hızlıydı ancak bu kez de Burak'ın egzozu düşünce kısa bir bocalama yaşadı, ancak bu Şakir'in arayı açmasına yetti. Şevki ile Ata yine müthiş bir yarış çıkardı.

Günün en kalabalık yarışı ise C grubunun yarışıydı, 21 motorcunun start aldığı yarış bu kadar kalabalık olunca sık sık kazalara sahne oldu, ancak tüm sporcular yarışı bitirmeyi başardı. Bu grubun yıldızı Kemer'den ilk kez katılan Çağlar oldu, tüm rakiplerini geçen Çağlar motokrosta da iddialı olduğunu gösterdi.

Yarış kupa törenlerinden sonra tüm sporcularla otelde birlikte yenen ve kahkahalarla geçen bir yemekle sona erdi. Yarış sonuçları ise şöyle:

TÜRKİYE MOTOKROS ŞAMP. 7.AYAK TMF KUPASI NETİCELER					
GS	Sınıf	Motor No	Yarışçı	Kulüp	Marka
1	MX-1A	99	Şakir Şenkalaycı CASTROL TEAMX	EMK	KTM 450cc SXF 4z
2	MX-1A	96	Burak Özel	MMK	BETA 525cc 4z.
3	80ccA	10	Ata Nurcan	BMSK	KTM 250cc
4	MX-1A	43	Kunter Kuşçu ÖLÜDENİZ RACING T	ÖMSK	KTM 450cc SXF 4z
5	80ccA	259	Şevki Şevkiev	MMK	SUZUKİ 80cc
6	MX-2A	92	Marco Wick	MMK	KTM 125cc SX 2z
7	MX-1B	71	Yıldırım Hakkı Günel ÖLÜDENİZ RACING T.	ÖMSK	KAWASAKİ 450cc KXF 4z
8	MX-1B	38	Murat Adigüzel	BMSK	HONDA 449 cc CRF 4z
9	MX-1B	57	Hayattin Söyler	BMSK	HONDA 252, 44by cc CRF 4z
10	E-2C	52	Çağlar Aktaş	GEÇİCİ	YAMAHA WR 250 cc 4z
11	MX-1B	16	Fahrettin Altinkök	UMOK	KAWASAKİ 450cc KXF 4z
12	MX-1C	89	Burak Özdemir	GEÇİCİ	KAWASAKİ 450 cc KXF 4z
13	MX-1C	117	Bülent Dönmez	GEÇİCİ	HONDA 250 cc CR 2z
14	MX-2A	39	Erim Barani	BMSK	KTM 125cc SX 2z
15	E-2C	29	Özgür Güner	MMK	HONDA 250cc 4z
16	MX2C	95	Fehmi Teker	EMK	YAMAHA 125 cc YZ 2z

SINIF BİRİNCİLERİ					
Sınıf	Motor No	Yarışçı	Kulüp	Marka	
MX-1A	99	ŞAKİR ŞENKALAYCI	EMK	KTM 450cc SXF 4z	
MX-2A	92	MARCO WICK	MMK	KTM 255cc SX 2z	
MX-1B	71	YILDIRIM HAKKI GÜNAL	ÖMSK	KAWASAKİ 450cc KXF 4z	
MX-1C	117	BÜLENT DÖNMEZ	GEÇİCİ	HONDA (250 cc CR 2z)	
MX2C	95	FEHİMİ TEKER	EMK	YAMAHA (125 cc YZ 2z)	
E-1C	12	AHMET T.TUGAYOĞLU	GEÇİCİ	KTM (525 cc EXC 4z)	
E-2C	52	ÇAĞLAR AKTAŞ	GEÇİCİ	YAMAHA (WR 250 cc 4z)	
GENÇLER					
80ccA	259	ŞEVKİ ŞEVKİEV	MMK	SUZUKİ	
80ccB	95	ULUKAN ULU	MMK	KAWASAKİ	
65ccB	65	BATIKAN ULU	MMK	KTM	
65cc A	35	KAANCAN BOZKURT	EMK	KAWASAKİ	
65ccB	99	ASRİN RODİ PAK	BMSK	KTM	

ATV ÖZEL GÖSTERİ YARIŞI	
Yarışçı	Marka
ENGİN KOŞAR	YAMAHA YFZ 450
MEHMET SAYGIN	SUZUKİ LTZ 400
VOLKAN KÜÇÜKÇELEN	KİMCO 4Z.300





Motosiklet Teorisi #13

Tüh, devirdik motoru...

Arada bir tatsız olaylar da başımıza gelir motor dünyasında, bunlardan biri de motoru devirmek-düşürmektir. Önce sunu bilin ki motor, kendi başına ayakta durabilen bir şey değildir, yani bu meret düşebilir.

Motosikleti düşürmek utanç verici diye düşünülür ve hatta alay konusu yapılır genellikle. Çoğu kimse motoru düşürmekten her ne pahasına olursa olsun kaçınılması gerektiğini düşünür, hatta tecrübeli sürücülerin asla böyle bir şey yapmadığı kanaati vardır. Birkaç yıl tecrübesi olup da motorunu düşürmemiş hiç kimse tanımiyorum, veya eninde sonunda bu durumla karşılaşmayacak hiç kimse düşüne miyorum.

Şu “Kaç Paralık Dikkatiniz Kaldı” konusunu boşuna yazmadım, eğer geriye hiçbir şeyiniz kalmazsa benim ve şahit olduğum iki üç kişinin başına gelen sizin de başınıza gelebilir. Motordan iner, onu öylece bırakırsınız “güüm” diye düşer! İnanılmaz geliyor değil mi? Ama yaşanmış gerçektir.

Ayağınızı bastığınız yere dikkat etmezsiniz,

çakıl, kum, kaygan bir zeminde daha “aman” bile diyemeden motoru yerde bulursunuz. Sağa yatık zemine park edersiniz, sol taraf-taki desteği açarsınız ama motor sağa yatık olduğu için o tarafa devriliverir. (bunu ben de yaptım :))

Motoru devirmek ayıp, suç ya da günah değildir ama esas tehlikeli olan altında kalmaktır. Bir motorcunun öğreneceği derslerin başında onu nasıl düşüreceği, ya da düşerken nasıl kendini kurtaracağı gelmelidir.

Deney...)

Motosikleti sağlam zeminli, çim bir alana çıkartın. Motora oturun, yavaşça, diyelim sol yana doğru yatırmaya başlayın motoru. Ağırlık merkezi kontrolünüzün dışına çıkma anına geldiğinde yapılması gereken üç şey var.

1. Sol elciği bırakın (aşağıda kalan elcik.) Bu elciğe sıkıca yapışsınız motorun ağırlığı sizi hızla yere çeker ve yüzükoyun yere yapışır, ya da ellerinizin üstüne düşersiniz.

2. Eğer sağ ayağınız basamakta değilse, DER-

HAL basamağa alın ve ağırlığınızı sağ ayağa, sağ basamağa verin.

3. Sol ayağınızı olabildiğince açın.

Düşmekte olan motoru tutmaya çalışmayın, bu yüzden sakat kalabilirsiniz.

Diyelim ki düşürdünüz motoru. Eh, onun da çaresi var.

Motor ne ağırlıkta olursa olsun, sizin cinsiyet ve fiziksel gücünüz ne olursa olsun, düşen motoru kaldırmak çocuk oyuncağıdır. Hiçbir motor firması, düştüğünde kibar bir hanım sürücü tarafından kaldırılamayacak bir seri üretim motor üretmemiştir, bilesiniz. (Ancak boyunuza posunuza uygun bir motor kullanmakta olduğunuzu varsayıyorum tabii ki. 60kg'lık genç bir hanım sürücünün 450kg'lık bir motoru kaldırmasını beklemiyorum haliyle, kullanmakta olduğunu da ummuyorum)

Motor genellikle yavaş hızda manevralar sırasında düşer. Dolayısıyla, kendinize zarar vermemek için dikkatli olacak vaktiniz vardır. Baktınız düşüyor, bırakın düşsün. Kendinizi

kurtarın önce, ayağınız altında kalmasın mesela.

Şimdi size düşen motoru kaldırmak için kullanılan en yaygın ve bildik tekniği göstereceğim. ABD'de bütün motor okullarında bu eğitim veriliyor ve benim denediğim kadarıyla da son derece başarılı.

Önce motoru stop edin. Düğmeyi ve anahtarı "off" durumunda bırakın. Anahtar gidonu kilitliyor ise, kilit durumuna getirmeyin. Benzin valfini (varsa) kapatın.

Motor viteste olmalıdır, değil ise elinizle/ ayağınızla ulaşp vitese alın. Mümkün değilse bandananızı boynunuzdan çıkarıp arka freni sıkıca bağlayın.

Diyelim ki motor sola devrildi.

Motora arkanızı dönün, kalçanız sele hizasında olacak şekilde çömelin. Simdi, sağ elinizle sol elciği yakalayıp yukarı, tanka değecek kadar kaldırın. (gidonu olabildiğince sola çevirin... Motor viteste, yani debriyaja dokunmayın)

Simdi selenin altında sağlam bir yer bulup sol elinizle yakalayın ve kalçanızla selenin ortasına/kenarına yaslanın. (BU NOKTA ONEMLİ.. Bulması kolaydır ama her motora göre değişir)

Kollarınız gergin bir vaziyette, motoru geriye iterken (kalçanızla yaslandınız ya), aynı zamanda bacaklarınızla doğrulun.

Yeterince doğrulduğunda durmasını bilin, yoksa motor bu kez öbür tarafa devrilebilir. Motor düzeldi mi... İyi.. Rahat bir nefes alın... Aceleniz yok... Hiç arkanızı dönmeden ayağınızın topuğu ile yan desteği açın ve motoru emniyete alın.

İşte buuu... :)

Simdi, eğer kaldıramadıysanız, kalçanızın yeri yanlış. Biraz sağa-sola- yukarı- aşağı deneyip doğru noktayı bulacağınızdan emin olabilirsiniz.

Katiyen unutmayın. Motor düşünce önce sakın olmayı öğrenin... Bu her zaman olabilir ve herkesin başına gelebilir. Kimseye bir şey olmadıysa sorun yoktur...

Telaş ile panik içinde, adrenalin desteği ile, motoru kaldırmaya kaldırırsınız belki, ama beliniz sakatlayabilirsiniz, motoru öbür tarafa devirebilirsiniz, geriye-ileriye kayabilir başkalarına da zarar verebilirsiniz...

Tekerlekleriniz hep yerde kalsın, ama öyle olmadığı zamanlar da olacaktır... Ne yapacağınızı bilin yani...



HONDA CBR 125 Cup & CBF 250 HONDA Cup

HONDA CBR 125 Cup ve CBF 250 Cup, yaz döneminde verilen aranın ardından İzmir Yarış Pisti'nde yapılan 5. ayak yarışlarıyla yeniden

start aldı.

İzmir Yarış Pisti'nin muhteşem atmosferinde yapılan yarışlar hem 125cc'de hem de

250 cc'de oldukça çekişmeli ve heyecanlı anlara sahne oldu. 125 cc'de Şenol Ak birinci olurken, 250 cc'de müthiş bir çekişme söz konusuydu. Geçen yılın şampiyonu ve geçtiğimiz iki yarışın da birincisi Mehmet Öztürk'ün düşerek yarış dışı kalmasının ardından Sarp Can Sakız, Güner Hatipoğlu ve Uğur Ece arasında geçen mücadelenin galibi Manisalı Uğur Ece oldu. 3- 4 Kasım 2007 tarihinde ise Türkiye Motosiklet Pist Şampiyonası 6. ayak yarışı İzmit Körfez Pisti 'nde yapıldı, 250 cc'de bu yarışın birincisi ise Gökhan Konşuk oldu.



2007 HONDA 250 cc CUP GENEL KLASMAN

SIRA	NO	YARIŞÇI	MARKA	TOPLAM	KÖRFEZ 1.AYAK	KÖRFEZ 2.AYAK	KÖRFEZ 3.AYAK	KÖRFEZ 4.AYAK	İZMİR 5.AYAK	KÖRFEZ 6.AYAK
1	10	GOKHAN KONŞUK	HONDA	112	13	25	16	20	13	25
2	38	SARP CAN SAKIZ	HONDA	103	25	20	13	16	16	13
3	59	GÜNER HATİPOĞLU	HONDA	98	16	13	20	13	20	16
4	48	MEHMET ÖZTÜRK	HONDA	86	20	16	25	25	0	0
5	45	UĞUR ECE	HONDA	78	11	0	11	11	25	20
6	13	TAYGUN GÜMÜŞAY	HONDA	51	9	7	9	8	8	10
7	28	A. UĞUR EMECEN	HONDA	41	7	8	6	5	7	8
8	21	SUAT HEPGÜRLER	HONDA	40	0	6	7	6	10	11
9	35	H.GENCER YALÇIN	HONDA	39	10	10	10	9	0	0
10	52	BAHADIR KAYALIOĞLU	HONDA	32	0	11	0	10	11	0
11	42	OSMAN ŞİRİN	HONDA	32	8	9	8	7	0	0
12	34	YAVUZ YILDIZ	HONDA	23	0	5	0	0	9	9
13	14	MUSTAFA BİROĞUL	HONDA	10	6	4	0	0	0	0

Enduro Yarışlarında EMOK Farkı...

EMOK tarafından düzenlenecek olan Türkiye Enduro Şampiyonası 8. Ayak Atatürk Yarışı ulu önder Mustafa Kemal Atatürk' ün anısına 10-11 Kasım 2007 'de İstanbul-Şile sahilinde koşuldu.

Enduro yarışçıları için son 4 senedir İstanbul'daki yarışların tadı bambaşka... Zorlu olduğu kadar çok da zevkli bir parkuru enduro yarışçılarına armağan eden EMOK , geçen senelerde olduğu gibi bu sene de EMOK Enduro Yarışı'nda çizgisinden ödün vermeden sporcu ve izleyicilerin karşısına çıkmaya hazırlandı.

Her şeyden önce bu seneki yarışta mevsimden kaynaklanan ağır hava ve tabiat şartları sporcuları en çok etkileyen ana faktör oldu.

Start alanındaki coşkunun yanısıra seyirciler için de öğleden sonra bir özel etap planlandı. Birbirinden zorlu doğal ve yapay engellerin yer alacağı seyirci etabında izleyiciler toplu startın keyfini yaşarken yarışçılar finişe erken ulaşmak için kırıncı kırıncı mücadele ettiler.

10 Kasım 2007 Cumartesi günü Resmi Antrenman'ın koşulmasının ardından 11 Kasım 2007 Pazar günü yarış saat 10:00'da başlayıp 15:00'de bitti. Yarış sonuçları için Türkiye Motosiklet Federasyonu (www.tmf.org.tr) ve aşağıdaki iletişim bilgilerinden EMOK 'a ulaşmak mümkün.

www.emok.org
info@emok.org





Kurabiye Yarışı Geri Döndü: 2 Aralık 2007

Kurabiye Yarışı, birkaç doğa sporu disiplini beraber kullanmayı gerektiren bir macera yarışıdır. İki kişilik takımlar halinde katılan yarışmacılar belirli bir merkezden yarışmaya başlar, ziyaret edilmesi zorunlu ara kontrol noktalarını o etapta yapılması zorunlu olan spor disiplini ile dolaşarak varışa ulaşırlar. İki zorunlu nokta arasında ellerindeki haritayı kullanarak istedikleri gibi dolaşabilirler. Koşma, bisiklet (kısa parkurda yok), ip geçişleri, tırmanış ve ip inişi, zeka oyunları yani bol bol macera imkanı yaşarlar. Sadece rakipleriyle değil, kendi sınır ve sınırları ile mücadele ederler... Eğlenirler!

Neden Kurabiye Yarışı?

Teneke madalyadan fazlası için yarışmak isteyenler için lezzetli kurabiye madalyalar için... 2005 yılının 18 Aralık günü efsaneleşen kötü havada ilki gerçekleşen ilk yarışa 2006 Ocak ve Şubat sayılarımızda yer vermiştik. Umarız bu sene daha "tatlı" bir havada, daha lezzetli bir yarışma olabilir.

Kimler katılabilir?

Maceraya hevesli herkes! İki kişilik takım oluşturup kendinize en uygun kategoriye seçmeniz yeterli. Hava koşullarının parkuru bir derece zorlaştırabileceğini unutmayın!

Kategoriler:

Uzun Parkur. U2 (iki kişilik takımlar): Maksimum 26 takım (52 sporcu), teknik olarak zor ve uzun parkur. Öngörülen bitirme süresi: 5-8 saat, fiziksel olarak güçlü, yarışma tecrübesi olan takımlar

Orta Parkur. O2 (iki kişilik takımlar) : Antrenmansız tecrübeliler veya antrenmanlı tecrübesizler için, Maksimum 25 takım (50 sporcu), teknik olarak zor ama daha kısa bir parkur. Öngörülen bitirme süresi: 5-8 saat, yarışma tecrübesi olan ama uzun parkurdaki zaman sınırlarına yetişemeyecek takımlar

Kısa Parkur K2 (iki kişilik takımlar): Daha önce yarışmamışlar, antrenmanlı olmayanlar, eğlenmek isteyenler. Bu parkur 15 yaşından büyük gençlerin aileden bir fert ile katılmasına uygundur. Katılım sınırı yok. Öngörülen bitirme süresi: 3-5 saat, düzenli antrenman yapmayan ama FIT, macera sporları ile tanışmak isteyenler.

Katılmak için

www.macerayarisleri.com



2 Aralık 2007 / Dec.02, 2007



Nissan, 2007 Tokyo Motor Show'da konsept araçlarını ve teknolojilerini sergiledi

Nissan Motor Co. Ltd. , 2007 Tokyo Motor Show'da, gelecek yıllara ışık tutacak dört yeni model sergiledi.

Tokyo Fuarı'ndaki dört konsept araçtan PIVO2, sürücü ve yolcular arasında, her zaman eğlenceli ve her yerde kullanışlı, temasıyla yeni bir bağlantı kuruyor. Round Box ise kompakt convertible yapısıyla gençliğe hız ve canlılık duygusuyla hitap eden bir araç. Nissan, fuarda gelecekteki Ar-Ge vizyonuna yönelik çevre ve güvenlik konularını vurgulayan çalışmaları da sergiliyor. Nissan'ın diğer yenilikleri olarak kompakt Lithium-Ion pil teknolojisi, 3D motor yapısı ve yaya güvenliği için, çarpma anında yukarı doğru açılarak esneyebilen motor kaputu teknolojileri fuarda sergileniyor.

PIVO2

Elektrikle çalışan, çevre dostu PIVO2, sürücü-otomobil ilişkisini "Robot Agent" ile daha sıcak ve daha güvenli hale getiriyor. Tasarım hatları ve kompakt hacmi ile daha önce yollarda eşine rastlanmamış olan PIVO2'de, geri vitese duyulan ihtiyacı 360 derece dönebilen



iç kabin ile ortadan kaldıran bir tasarım buluyor. Aracın her yönden girilebilen ön kapıları ile yolculara sıcak bir ortam yaratılıyor.

ROUND BOX(Rb-Bx)

Round Box, gençliğe yönelik tasarımı ve kompakt convertible yapısıyla kullanıcıya hız zevkini ve heyecanı duygusunu yaşıyor. Tasarımında bulunan "Yol Yüzey Pencere-leri" küçük cam panellerinden oluşuyor ve yolcularına, yola herhangi bir temas riski olmadan hareket ve hız duygusunu yaşatmayı başarıyor. "Play Catch" sistemi ile de interak-



tif olarak sürücü ve yolculara eğlence ve bilgi akışını sağlıyor.

Teknolojik Araç Yenilikleri

Nissan, yeni "Değişken Sübap Zamanlama Sistemli (V V E L)" motor teknolojisi ile heyecan verici bir güç artışı ve çevre dostu performans üretimi sağlıyor. Daha çok tork üretimi ve motora giden benzin akışını kontrol eden valf sistemi ile düşük yakıt tüketimi ve temiz emisyon değerleri elde ediliyor. Nissan'ın kompakt lithium-ion pil teknolojisi, firmanın gelenekselleşen teknolojik güçlerinden birisi olarak fuardaki yerini alıyor. Nissan'ın yeni disk tipi motoru da manyetik ve elektromanyetik düzende, yüksek randımanlı ve çok aşamalı bir kontrol sisteminden oluşuyor. 3D motorun ince disk şekli ile tekerleklerle bağlı olarak güç üretmesi sağlanıyor. Başka bir yenilik: Araç Kamera Sistemi ise sürücünün



aracın etrafındaki hakimiyetini artırıyor. Dört adet yüksek çözünürlüklü, 180 derece geniş açılı kamera ile ön, arka ve yanlardaki görüş hakimiyeti artırılıyor. Mesafe Kontrol Destek Sistemi ise araç önünde bulunan radar sensörü ile öndeki araçla olan mesafeyi sürekli koruyor. Araç, güvenli takip mesafesini sağlayarak öndeki araca göre kendi seyir durumunu belirliyor ve sürücü hatalarını minimize ediyor. Nissan ayrıca, Green Program 2010'un



bir parçası olarak yeni nesil dizel otomobillerle daha temiz emisyon değerleri hedefleyen pazarlara yöneliyor. İlk adım, Japonya'da 2008 yılında X-Trail ile başlayacak.

Mitsubishi, 20 yılda 1 milyon L200 ihraç etti



Mitsubishi Motors, 1 tonluk pick-up üretimini gerçekleştirdiği Tayland'dan 1 milyonuncu L200'ün ihraç edildiğini açıkladı. Dünyanın 140 ülkesine ihracat yapan Mitsubishi Motors Tayland (MMT), 2006 yılında 133,109 adet L200 pick-up ihraç etti. MMT, 2007 yılında ise 140,000 adet ihracat rakamına ulaşmayı hedefliyor.

Mitsubishi L200, MMT'yi Mitsubishi

Motors Corporation'ın Güney Doğu Asya'daki stratejik merkezi yaparak çok önemli bir rol oynadı. Mitsubishi Motors, Tayland'taki operasyonlarını güçlendirmek için son yıllarda yoğun çaba harcadı. Tayland'ın Asya'da önemli bir pazar olmasının yanı sıra Avrupa, Avustralya, Latin Amerika, Afrika ve Asya'ya 1 tonluk pick-up sağlayan bir üretim merkezi olması da şirketin global stratejisinde önemli bir yer teşkil ediyor. MMT, 1988 yılından bu yana dünyanın dört bir yanına L200 pick-up ihraç ediyor.

Avrupa, 2006 yılının başından bu yana satılan 60,687 adet L200 pick-up ile MMT'nin en büyük ihracat pazarı. Avrupa'da L200'ün en çok satıldığı ülkelerin arasında yer alan Türkiye'de ise Mitsubishi L200, 2007 yılının ilk 9 ayında 1,989 adetlik satış ile 1 tonluk pickup segmentinin lideri konumunda.



Daihatsu'dan Tokyo'da 100. yıla özel konseptler

Kuruluşunun 100. yılında Daihatsu, Tokyo Motor Show'da 4 yeni konsept otomobili ve yeni teknolojisiyle gövde gösterisi yaptı. "Innovation for Tomorrow" / "Gelecek için gelişim" sloganı ile Daihatsu eğlenceli, çevre dostu ve geniş iç mekân sunan kompakt otomobillerinin geliştirilmesiyle ilgili vadinin altını çizdi.

OFC-1 (Open Future Concept) adı verilen yeni roadster, geleceğin spor otomobilleriyle ilgili Daihatsu'nun bakış açısını yansıtıyor. Çekici görünümünün yanı sıra katlanabilir cam tavanı, sürücü ve yolcuya benzersiz sürüş keyfi yaşıyor. Araçtaki en önemli özellik ise, aracın LCD yapısı sayesinde bir dokunuşla tavanın transparan ya da karartılmış hale getirilebilmesi. OFC-1, kompakt yapısına karşın geniş iç mekâna sahip olmasının yanı sıra 7 ileri vitesli olarak kullanılabilen CVT şanzımanı ve elektronik kontrollü süspansiyonuyla eğlenceli sürüşler için tam donanımlı bir otomobil.

Dünyaca ünlü bisiklet yarışçısı Raita Suzuki ile birlikte geliştirilen hafif ticari araç MUD MASTER-C, dağ bisikleti tutkunlarına yönelik özellikleriyle ilgi çekiyor. Son derece gelişmiş off-road kapasitesi, taşıdığı bisikletleri en zorlu arazilere ulaştırmasını sağlıyor. Panellerden oluşturulan gövde son derece dayanıklı ve hafif. Martı kanadı şeklinde açılan 3 kapısıyla da yükleme ve boşaltmalarda son derece kullanışlı. İç mekânda da zorlu off-road şartlarına uygun sade ama fonksiyonel bir tasarım tercih edilmiş.

HSC (Heart & Smile Concept), Daihatsu'nun uygulanabilir teknolojileri kullandığı, 4 kişinin rahat edebileceği, insan ve çevre dostu kompakt otomobille ilgili son tasarımlarından biri. 0.28 Cd gibi düşük bir rüzgar direncine sahip olan HSC, hareketli parça sürtünmeleri

azaltılmış motoru, CVT şanzımanı ve rölantide stop etme özelliğiyle 1 litre benzinle 33 km yol alabiliyor. B sütunu olmayan tasarımıyla yeni trende uyum sağlayan HSC, buna ek olarak düz taban yapısıyla yolcuların bacakları için maksimum konfor sağlıyor.

Bulunduğu segmentin limitli dış ölçülerine göre maksimum geniş kullanışlılık sunan Tanto, benzerleri arasında ilgi çekiyor. B sütunsuz kayar kapılı kompakt otomobil Tanto, aynı zamanda dünyada iç mekânında ağaç görünümüne taban kullanılan ilk otomobil.

Daihatsu'nun Tokyo Motor Show'daki standında ayrıca OPCS adlı kaza önleme destek sistemi, TOPAZ NEO KF adlı yeni nesil motoru, Super Intelligent Catalyst (Süper Akıllı Katalizör) adlı yeni nesil katalitik konvertörü ve dünyanın en kompakt ve hafif CVT şanzımanı tanıtıldı.



Derya'nın Sayfası



YarıŖta babamı geç-
miyoruz, tamam mı?
Bi daha getirmez valla
bizi.



Tanrım n'oolur dŖ-
meden geçeyim!

Abicim buralarda bir
Sırat köprüsü varmıŖ,
burası mıydı?

Yok be oğlum, Sırat
köprüsü olsa bu
kadar günahla dn-
vada geemezdik



Bırakın gideyim, söz
bir daha izinsiz gir-
meyeceğim buralara.

Kazdağları'na giriŖ için rehber zorunlu.
GiriŖ 20 YTL, Rehber 40 YTL.



Biz bu işi yanlış yere kurduk. Günde 2 kişi geliyor biri de çocuk zaten.



Ya boşuna tarümar ettik çadırı, altından yiyecek bir şey çıkmadı

Hadi yürüyün sahibi gelmeden uzaklaşalım buradan.



Aman efendim kimler gelmiş. Hoş gelmişsiniz, şöyle buyurun, çay kahve ne alırdınız?

Online abonelik;

4x4 Freelif e 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 bölümünde 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

Türkiye'nin en uzun test sürüşü tamamlandı!

Pick-up dünyasının vahşi yüzlü çocuğu Ford Ranger, 1 yıllık test sürüşünü başarıyla tamamladı. Hem bir işadama hem de bir maceraperest olan Kutlu Torunlar ile yıl boyunca her yönüyle tanıma fırsatı bulduğu Ranger hakkında bir röportaj yaptık. İşte Kutlu'nun ağzından Ford Ranger...



Bildiğimiz kadarıyla Ford, size bir Ranger verip 1 yıl boyunca test etmenizi ve görüşlerinizi aktarmanızı istedi. Neden sizi seçtiler?

Yaşam tarzımdan dolayı sanırım. Dakar Rallisi'ne katılıp, dönüşte ayağımın tozuyla bir iş görüşmesine gidip, akşamında kayak yapmak üzere yola çıktığım için olabilir.

Yani hem macera tutkunuyum hem de her sabah gömleğimi giyip işe gidiyorum. Bir ayağım toprakta, bir ayağım asfaltta. Tıpkı Ford Ranger gibi.

Peki bize Ranger deneyimlerinizi aktarır mısınız?

Uzun yıllardır çeşitli tiplerde araçlar kullandım. Hatta pick-up segmentinden de bir aracım oldu. Ama şimdi Ranger'ı ayrı bir yere koymak lazım. Gücü ve çevikliğiyle insana büyük güven veriyor. 2.5L Duratorq TDCi 143PS motoru var, daha ne olsun... Onunla yola çıktığımda aşamayacağın engel yok gibi geliyor. Gaza geliyorsun yani. Ben elimden geldiğince zorladım, bana mısın demedi. Bir kere duruşu çok farklı. Tasarımından bile anlayabiliyorsun ondaki gücü. Sert bakıyor adama.

Bir şekilde kabindeki sesi ve titreşimi engellemeyi başarmışlar. Süspansiyonu ve sunduğu üstün sürüş kalitesiyle lüks bir otomobilden farkı yok. Ayrıca içi de çok konforlu. Hatta MP3 çaları bile var.

Test sürüşünden çok memnun kalmışsınız. Herhalde şimdi bir Ranger alırsınız.

Sormanız hata. Hemen alacağım. Bana test etmem için verilen model Ford Ranger 4x4 XLT. Şimdi ben bunun 4x2'sini alacağım. Yeni çıktı. Hatta 1 hafta da onu test etme fırsatım oldu.

Peki yeni Ranger 4x2 XLT Hi-rider ile ilgili ne düşünüyorsunuz?

Beni en çok etkileyen yükseltilmiş şasisi. Yani 4x4'ünkiyle aynı seviyeye gelmiş. Çok iyi yapmışlar. İkinci bir yenilikse otomatik vites seçeneği olmuş. Şehirde yaşayıp hafta sonlarını şehir dışında geçirenler için muhteşem bir araç. Zaten ben de artık ancak hafta sonları şehirden uzaklaşıyorum.

"Gezdim, gördüm, test ettim. Deneyimlerime dayanarak şunu söyleyeceğim... Bir kamyonet almayı düşünüyorsanız, güç ve performansın yanında konfora da önem veriyorsanız, 4x2 XLT Hi-rider benim tavsiye edeceğim bir numaralı araçtır."

Yeni Ford Ranger 4x2 XLT Hi-rider

- Yeni güçlü 2.5L Duratorq TDCi 143PS motor
- Klima
- Radyo/CD+MP3 çalar
- Deri direksiyon simidi ve vites topuzu
- Gövde rengi ön tampon
- Krom ön ızgara
- Elektrikli gövde rengi yan aynalar
- 16" alüminyum alaşımlı jantlar
- Ön sis farları
- Krom arka koruma barı
- Arka spor bar
- Tüp şeklinde yan barlar
- ABS ve EBD
- Sürücü ve yolcu hava yastığı
- Uzaktan kumandalı merkezi kilit

Yeni Ford Ranger 4x2 XLT Hi-rider şimdi 36.160 YTL. 4x2 XLT Hi-rider ve 4x4 XLT modellerinde otomatik vites opsiyonel olarak sunulmaktadır.

All-Terrain T/A

ARABA KULLANMAK

BİR KAÇIŞTIR.

İSTEDİĞİN YERE GİT.



BFGoodrich'in hem yol içinde, hem yol dışında sürüş keyfini yaşamak isteyenler için ürettiği lastiği All Terrain, en zorlu arazi koşulları dahil tüm zeminlerde mükemmel çekiş gücü sağlar. Yolda ve yol dışında kontrolü elinde tutmak isteyenler için...

MÜŞTERİ HİZMETLERİ: 0212 355 52 42
BFGoodrich Lastikleri, Michelin yetkili bayilerinde satılmaktadır.

BFGoodrich
Tires
TAKE CONTROL*

* Kontrol elinde