Nino Schurter röportajı • İstanbul'un bisikletli zabıtaları • Kadir Kelleci • Zeus e-MTB'yi test ettik

Türkiye Cyclist

Bisiklet kültürü dergisi



Güneşin peşinde

Komşunun sakin yollarına kaçtık

SAYI 76
HAZİRAN
2021
25₺
ISSN 2149-2255

KRON

Şehirde Hızlı Olmak İsteyenlere

-TX-

Serisi



KRON

Şehirde Özgür Olmak İsteyenlere

-FD-

Serisi



ÜMİT

@umitbisikletturkiye
@umitbisiklet
www.umitbisiklet.com.tr

MIRAGE

ADVENTURE STARTS HERE!

29 INCHES
27.5 INCHES
26 INCHES
24 INCHES

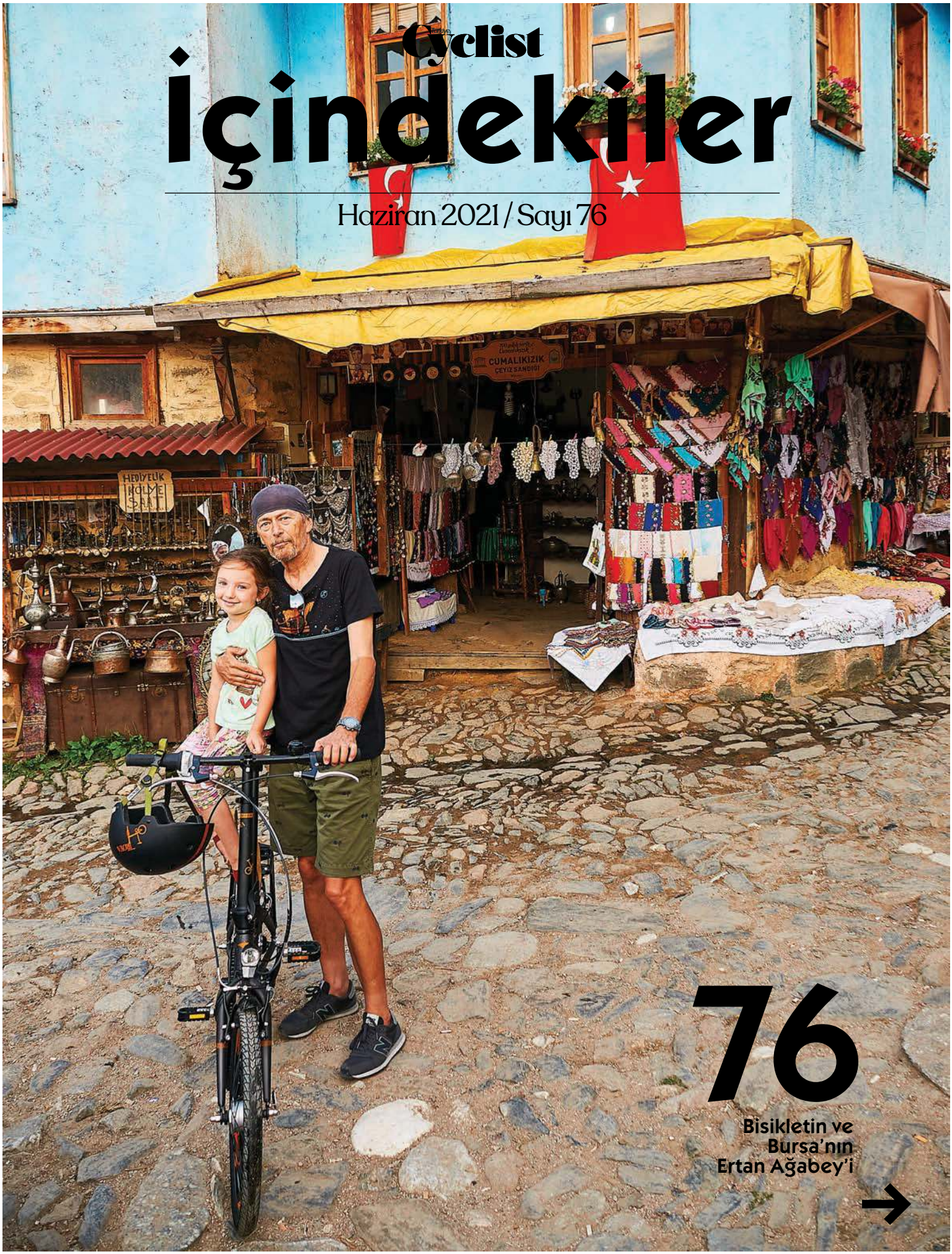


Qr Kodunu Telefonunuza Okutarak, 2021 Modellerimizi İnceleyebilirsiniz.

Cyclist Türkiye

İçindekiler

Haziran 2021 / Sayı 76



76

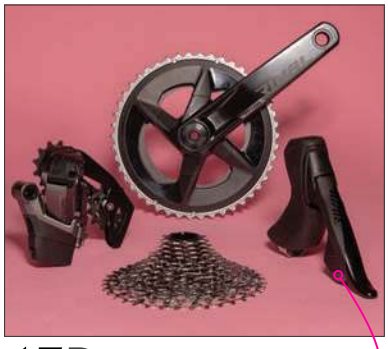
Bisikletin ve Bursa'nın Ertan Ağabey'i

→

Cyclist Türkiye

İçindekiler

Haziran 2021 / Sayı 76



15 Donanım

•Mason klasik-moderni keşfetti •Yeni Rival, kablosuz vites geçişini ulaşılabilir fiyata sunarken; Shimano Linkglide teknolojiyle ölümsüzlüğü buluyor



22 Yarış Dünyası

• MTB Dünya Kupası'nda geçtiğimiz ay • Kadir Kelleci ile dün, bugün ve gelecek üzerine • UCI'ın güvenlik önlemlerine pro bisikletçiler ne diyor? Richard Moore yazdı



31 Antrenman

• Buz banyosu hurafe mi, mucize mi? • Ne kadar yemek yemeliyim bilmecesini çözüyoruz. • Fındıka doyuyoruz! • Ulusal şampiyonaya hazırlanmanın esrarı



46 GÜNDEM Bisikletli Zabıtalar

Bisikletli zabıta ekipleri İstanbul sokaklarında ilk pedalları vurdu. Bir ilkin öyküsüne davetlisiniz...

50 YABANCI TUR Yunanistan

Ülkemizin hemen yanı başındaki Mani Yarımadası güzellikleriyle unutulmaz bir sürüş deneyimi vadediyor

62 DOSYA Bisiklet Dostu Otel

Bisiklet turizminin gözde adreslerinden biri haline gelen Alanya'da bisikleti ve bisikletçiyi seven bir otelin öyküsü

68 ÖZEL RÖPORTAJ Nino Schurter

Dağ bisikletinin yaşayan efsanesi Nino Schurter ile gerçekleştirdiğimiz çok özel röportaj sayfalarımızda

86 TEKNİK Tekli Aynakol

MTB ve gravelda tercih edilen tekli aynakol yaprağı, yolu domine eder mi? Üç büyük grupset üreticisi yanıtlıyor

92 BİSİKLET YOLLARI Sakarya

Bisiklet yollarını pedalladığımız yazı dizimizde bu ay Sakarka'da, şehrin bisikletli projelerini dinledik



100 BİSİKLET İNCELEME Specialized Tarmac SL7

Yeni Tarmac daha öncekilere hiç benzemiyor. SL7 artık daha aero, daha konforlu ve hiç olmadığı kadar hafif. Detaylı inceleme ise gelecek sayfalarda sizleri bekliyor

108 TRİATLON Açık Su Yüzme ve Talassafobi

Talassofobi, deniz ve okyanus gibi engin su kütlelerinden korkma durumudur. Peki bunu yenmek mümkün mü?

114 BULMACA Shimano

Ödüllü Bulmaca'yı doğru çözen 1 kişiye "1 adet RS 500 ve 1 adet RC 1 pedal ve ayakkabı" hediye

kaçkar bisiklet



Yeni ürünleriyle Kaçkar Bisiklet hizmetinizde!



Kaçkar Bisiklet
Fenerbahçe Mah. Fener-Kalamış Cad. No:5 Billur Apt. Kızıltoprak/Kadıköy/İstanbul
kackarbisiklet.com

Editör'den



Fotoğraf: Yücel Çakıroğlu

92

BİSİKLET YOLLARI
Ülkemizin bisiklet yollarında pedal basmaya devam ediyoruz. Bu ayki durağımız Sakarya'ydı. Bisikletin giderek kök saldığı bu şehirde bisiklete dair son gelişmeleri Sakarya Büyükşehir Belediyesi Gençlik ve Spor Hizmetleri Daire Başkanı İlhan Şerif Aykaç'tan dinledik

Sektörel tabirle sezon başladı. Nitekim, açılan sezona yaraşır bir ayı geride bıraktık. Tabir yerindeyse bisikletle dopdolu bir aydı mayıs. Bu satırlar yazıldığı sırada Egan Bernal, sezonun ilk büyük turu Giro d'Italia'da liderdi. Heyecan MTB branşında da start aldı. UCI MTB Dünya Kupası'nın ilk iki ayağı Albstadt ve Novo Mesto rekabet düzeyi yüksek iyi yarıştı. Nino Schurter, Mathieu van der Poel, Pauline Ferand Prevot, Jolanda Neff, Tom Pidcock... Kimi ararsanız vardı. Sevindirici olan ise iki başarılı milli pedalımız, Kadir Kelleci ve Serdar Anıl Depe de dünyaca ünlü pedallarla bu organizasyonda pedal basmasıydı.

Amatör yarışçılar açısından da bereketli bir ayı geride bıraktık. Bilnet Okulları Bodrum Halikarnas Gran Fondo ile özlem duyduğumuz yarış atmosferini tekrardan soluma şansı yakaladık. Bizlerin de EXPO alanında yer aldığı bu keyifli organizasyonu ardımızda bırakmanın sevinci içindeyiz. Ve tabii bir de bisiklet adına umut veren bazı haberler aldık. Bundan böyle İstanbul sokaklarında bisikletli zabıta ekipleri görev yapacak. Hatta bisikletli birimler ilk pedal darbelerini vurmaya başladı bile.

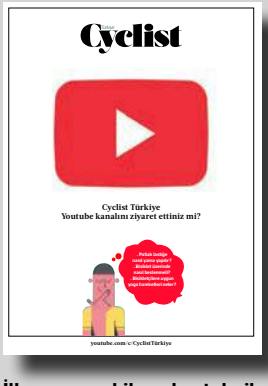
Teknolojik gelişmeler anlamında da hareketli günler yaşadık. Bu yıl 100'üncü yaşını kutlayan dev grupset üreticisi Shimano yeni ürün ve teknolojilerle karşımıza çıktı. En dikkat çekenleri e-kargo bisiklet ve Linkglide teknolojisiydi. Gelecek aylarda merakla beklenen yeni Dura-Ace'i tanıtacağının da müjdesini şimdiden verelim. Bir de tabii Sram'ın kullanım alışkanlıklarını değiştirecek gelişmesi vardı. Yeni Rival ile artık kablosuz elektronik vites geçiş sistemi ulaşılabilir bir fiyata çekiliyor.

Bunca yüz güldüren habere karşın, ne yazık ki geçtiğimiz ay, bisikletin ve Bursa'nın Ertan ağabey'i, Ertan Ayçetin aramızdan ayrıldı. Başta ailesi ve sevenleri olmak üzere, tüm bisiklet camiasının başı sağ olsun.

İşte gelecek sayfalarda yukarıda bahsettiğimiz gelişmelerden bazılarıyla alakalı detaylı yazılar, incelemeler ve çok özel röportajlar siz değerli okurlarımızı bekliyor. Bisikletle dolu nice aylar. Sağlıkla kalın.



Erman Öner
Sorumlu Yazı İşleri Müdürü



İlham veren hikayeler, teknik konular ve çok daha fazlasıyla, Cyclist Türkiye Youtube kanalımıza abone olmayı unutmayın!



DİKKAT YANICI MADDE

SUPERCALIBER

9.7

TREK

ALATIN


SRAM
UCI
SCOTT
MAXXIS



68

ÖZEL RÖPORTAJ
NINO SCHURTER
Dağ bisikletinin yaşayan efsanesi Nino Schurter Cyclist Türkiye'ye konuştu. İsviçreli bisikletçi başarılarla dolu kariyerini, antrenman metotlarını, spor geçmişini ve çok daha fazlasını içtenlikle Türk bisikletseverlerle paylaştı

Türkiye Cyclist

Cyclist Türkiye
Barbaros Mahallesi Karayolları Site
Sokak Gökyüzü Soyak Sitesi No:2
Koşuyolu, Üsküdar, İstanbul
T: **+90 (216) 504 01 63**
Web: **www.cyclistmag.com.tr**
E-mail: **info@cyclistmag.com.tr**
Facebook: **facebook.com/cyclisttr**
Twitter: **twitter.com/cyclisttr**
Instagram: **instagram/cyclistturkiye**
İmtiyaz Sahibi **Hasan Çarpışan**
Genel Koordinatör **İbrahim Ekerim**
Sorumlu Yazı İşleri Müdürü **Erman Öner**
Görsel Yönetmen **Melike Akyüz Şenyurt**
Web Editör **Deniz Görgü**
Tanıtım ve Organizasyon **Tarık Gül**
Halkla İlişkiler ve Pazarlama **Tuğçe Zengin**
Redaksiyon **Ebru Çarpışan**
Kapak Fotoğrafı **George Marshall**

YAYIN KURULU
Feyzi Açıkalın, Yasin Bingöl, Aydan Çelik, Cüneyt Kazokoğlu, Samed Kunaç, İnan Özdemir, Arzu Tekir, İrfan Türetgen, Alp Ulagay, Seçil Öznur Yakan, Pınar Pinzuti, Ömer Yavru, Muammer Yıldız

KATKIDA BULUNANLAR
Berk Mercancı, Steve Thomas, Nino Schurter, Yücel Çakıroğlu, Kadir Kelleci, Melike Cansever, Mustafa Şirin, Mihraç Bayındır, Sami Koen, Y. Birol Saygı, Ali Koca, Aziz Sırnaç

CYCLIST UK EDITORIAL
Editor **Pete Muir**
Deputy Editor **Stu Bowers**
Art Director **Rob Milton**
Production Editor **Martin James**
Features Editor **James Spender**
Commissioning Editor **Peter Stuart**
Editorial Assistant **Sam Challis**
Website Editor **Jack Elton-Walters**
Junior Web Writer **Joseph Robinson**
App production/sub editing **Michael Donlevy**
Additional design **Sean Barnes-Murphy, Michael Mansfield**

PUBLISHING, MARKETING AND SUBS
Publishing Director **Dharmesh Mistry**
Lifestyle Marketing Manager **Samantha Pashley**
Head of Events **Emma Turner**
Marketing Manager **Holly Fradley**

SYNDICATION AND LICENSING
Syndication Manager **Anj Dosaj-Halai**
Licensing Manager **Carlotta Serantoni**

DENNIS PUBLISHING
CFO/COO **Brett Reynolds**
CEO **James Tye**
Company Founder **Felix Dennis**

BASKI VE CİLT
İMAK OFSET BASIM YAYIN TİC. VE SAN. LTD. ŞTİ.
Akçaburgaz Mh. 137. Sk. No:12
34522 Esenyurt / İstanbul / Türkiye
Tel: +90 444 62 18

DAĞITIM
Turkuvaz Dağıtım Pazarlama A.Ş.
T: +90 (212) 354 38 13
AYLIK YAYGIN SÜRELİ YAYIN

Uyarı: Bu dergide betimlenen hareketler profesyonel sürücülerce gerçekleştirilmiş olup, tehlike arz edebilir. *Cyclist Türkiye* olarak sürüşlerinizde kask takmanız ve tüm güvenlik önlemlerini almanız gerektiğini hatırlatıyoruz.

© Copyright Dennis Publishing Limited. Under licence from Felix Dennis.
Cyclist Türkiye dergisi Dennis'in lisanslı yayınıdır. Türkiye'deki tüm yayın hakları Alkem Organizasyon'a, dergide yayımlanan yazı ve fotoğrafların tüm hakları Cyclist Türkiye'ye, yayımlanan ilanların sorumluluğu ise ilan sahiplerine aittir. İzin alınmaksızın tümüyle ya da kısmen kullanılamaz. Cyclist Türkiye, basın meslek ilkelerine uymayı taahhüt eder. Ürünlere ait fiyatlar Haziran 2021 itibarıile geçerli yaklaşık fiyatlardır. Farklı satış noktalarındaki ya da kur ve vergi değişimlerinden Cyclist Türkiye dergisi sorumlu tutulamaz.

Her bisikletçinin ihtiyacı ürünler

Accell Bisiklet uzmanlarının bu ay **Cyclist Türkiye** okurlarına özel seçtiği ürünlere göz atıyoruz. Listemizde her seviyeden bisikletçiye uygun ürün bulmak mümkün

01 Crankbrothers Sapphire yer pompası

shop.accellbisiklet.com.tr

Sizler için bu ay seçtiğimiz ilk ürün, Crankbrothers'ın Sapphire yer pompası. Bu tercihte bulunurken, yazla artan sürüş sayısını göz önünde bulundurduk. Malum, fazla sürüş demek lastik basıncınızda daha kısa sürelerde azalma anlamına gelebilir. 5 yıl garantili Sapphire, uluslararası presta ve schrader başlıklarına ek, tabanda bulunan büyük analog göstergeyle geliyor. Sağlam çelik taban ve uzatılabilen hava borusu lastiğe hava basma işlemini kolaylaştırıyor. Yol, dağ, şehir, gravel, enduro, downhill, trail bisikletlerle kullanıma uygun yer pompası 160psi/11bar'a kadar hava basabiliyor.

01



02



02 Vision Metron ön matara sistemi

shop.accellbisiklet.com.tr

Kulağa garip gelebilir ama Metron ön matara sistemi, Vision'ın ikinci nesil ürünü. Şaşırtıcı olan halihazırda büyük beğeni toplayan ürünün geliştirilmesi. Yeni Metron ön matara bir dizi güncellemeyle geliyor. Bunlardan ilki artan hacim. Yeni modelde taşıma kapasitesi 700ml. Bir öncekine göre 100ml fazla. İkinci ve belki de en önemlisi, aero tasarım. Firma, en yüksek aerodinamik verimliliği elde etmek adına tasarımda kapsamlı CFD yazılımı kullandığını söylüyor.

Barda güvenli bir montaj tasarımı bulunuyor ve takıldığında bisiklete yalnızca ekstra 335g ağırlık ekliyor.

03



04



03 Mavic Sirocco jile

shop.accellbisiklet.com.tr

Sabah uyandığımızda, güneşin çoktan doğmuş olduğu günlerdeyiz. Bunun anlamı, daha fazla bisiklet. Yaz günlerinde sürüşe genelde sabahın erkek saatlerinde çıkılır. Bu yüzden sizlere ihtiyaç duyacağınızı düşündüğümüz bir ürün seçtik. Sirocco jile sabahın erken saatlerinde veya akşam, sizi hem sıcak tutan hem de rüzgardan koruyacak bir ürün. Gelelim savımızı destekleyecek özelliklere. Sirocco'nun özel hafif kumaşı, yüksek derecede rüzgara karşı koruma sağlıyor. Ayrıca rüzgarı engellemek için elastik bel tasarımına sahip. 55g ağırlığındaki jile, sıcaklığın arttığı saatlerde kolayca kıvrılarak mayo cebine sığabiliyor.

04 Vision Metron 5D/5D ACR mini aero bar

shop.accellbisiklet.com.tr

Triatler için seçtiğimiz ikinci ürün mini aero bar. Sözü firmaya bırakalım: "Metron 5D ACR ile uyumlu mini aero bar, aerodinamik, konfor, hafiflik ve kullanım kolaylığının iyi bir kombinasyonu." Vision'ın üst segment entegre karbon gidonu Metron 5D ACR ile uyumlu mini aero bar karbon malzemeden gövdeye sahip. 423 gram bar, triatlon, yol ve zamana karşı branşlarında kullanıma uygun. Hem gidon hem de aero bar için daha detaylı bilgi için Vision'ın internet sitesini ziyaret edebilirsiniz.

05



06



07



08



05 Ortlieb Sport Roller Free taşıyıcı

shop.accellbisiklet.com.tr

Ortlieb yeniliğe olan bağlılığına uygun biçimde, poliüretan kaplı polyester kumaştan üretilen ve PVC içermeyen yeni bir ürün serisini piyasaya sürdü. Free Line adını verdiği bu seride yer alan ürünlerin ana kumaşı, su geçirmez poliüretenden. Sonuç su geçirmez ve dayanıklı bir kanvas malzeme. Onlardan biri de Ortlieb Sport Roller Free taşıyıcı. Bu çok yönlü çanta, ön veya arka teker yanında kullanılabiliyor. Kompakt boyutu göz önüne alındığında, bisiklet çantası olarak kullanıma da uygun. Taşıma hacmi ise 12L.

06 Ortlieb Vario çanta

shop.accellbisiklet.com.tr

Vario sırt ve aynı zamanda bir bisiklet çantası. İşe, okula bisikletle gitmek isteyenler veya akşamları şehirde planları olanlar için ideal bir çözüm. Sağlam, su geçirmez, naylon kumaştan üretilen Vario size ofis belgeleriniz, 15,4 inçlik bir dizüstü bilgisayar ve öğle yemeği molanız için malzemelerinizi koyabileceğiniz geniş bir alan sunuyor.

Vario'yu bisikletinize Quick-Lock3.1 veya Quick-Lock2.1 montaj sistemi ile bağlayabilirsiniz. Ve varış noktanıza ulaştığınızda, Vario anında omuz askılı ve göğüs kayışlı bir sırt çantasına dönüşüyor.

07 Fizik Vento Argo R5 sele

shop.accellbisiklet.com.tr

Vento, Fizik'in, popülaritesi giderek artan kısa burunlu sele dünyasına giriş modeli.
R5 ise Vento Argo serisindeki en uygun fiyatlı sele. R3'ün 220g ağırlığındaki karbon rayları yerine "S-Alloy" üzerine oturuyor. Karbonla güçlendirilmiş sele 265mm uzunluğunda olup, 140mm veya 150mm genişlik seçenekleri sunuyor.

Seleler elbette rahatlık ve performans açısından kişisel ancak Fizik Vento Argo R5, yaylı üst bölümü, düz köşeli dolgulu profili ve geniş kesimi ile pek çok kullanıcıyı memnun edecek hesaplı bir sele.

08 Cratoni C-Dirttrack dağ bisikleti gözlüğü

shop.accellbisiklet.com.tr

Yüksek kaliteli bir bisiklet kaskı güvenliğin yarısı ise diğer yarısı gözlüklerdir. Zira, gözdeki kirler nedeniyle sınırlı görüş açısı güvenlik söz konusu olduğunda problemlere yol açabilir: Kontrolü hızla kaybedebilir ve ideal çizgiden sapabilirsiniz. Yine de dağ bisikleti gözlüklerinde tek tehlike cama gelen kirler değildir. C-Dirttrack buğu önleyici teknolojisiyle, lenslerin buğulanmasını güvenilir bir şekilde önlüyor ve net bir görüş sağlıyor. Firmaya göre, gözlüğün dayanıklılığı ise özellikle camları çizilmelere karşı koruyan çizilmez teknoloji ile destekleniyor.


çağdaş
artısan

Donanım

Bisiklete binmeyi keyifli kılan her şey



Yüksek çözünürlük

Mason klasik bir malzemeye tamamen modern bir yaklaşım getiriyor



Kinesis ile uzun süre çalıştıktan sonra 2015 yılında kendi adını taşıyan markayı oluşturan Dom Mason, bisiklet tasarımı konusunda 20 yıllık bir tecrübeye sahip.

"Dört mevsim kullanılabilen üst segment bisiklet tasarımını geliştirmek için bazı spesifik fikirlere sahiptim" diyor Mason. "Disk frenli grupset ve jant setleri kabul görmeye başladı, ek olarak Columbus çelik kadro borularıyla fantastik işler çıkarıyor. Materyal ve komponentlerin taşıdığı potansiyeli fark ettikten sonra popüler olacağına inandığım bu konsepte can vermek istedim."

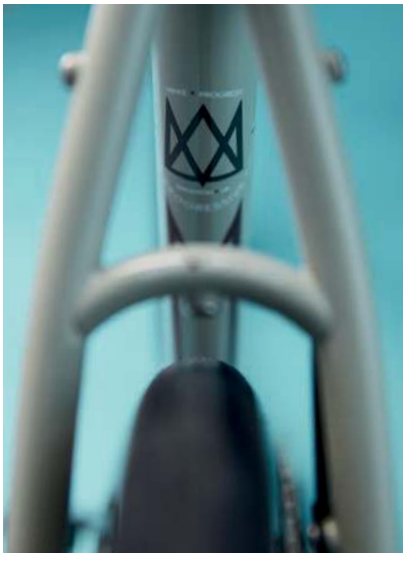
Mason, başlangıçta jant frenlere sırtını döndüğü için biraz eleştirildiğini söylese de - 'Firma Mason Progressive Cycles olarak adlandırılıyor; asla jant frenli bisiklet yapmam diyor' - zaman kararlarını haklı çıkardı. Mason'ın geniş lastik aralığı, esnek geometri ve disk fren gibi bazı özellikleri o günlerde belirli bir gruba hitap ediyordu ancak günümüzde – ve performans odaklı bisiklet tasarımları için gelecekte – standart olarak kabul görüyor.

Özenle seçilmiş Columbus boru kombinasyonuyla yapılmış kadrosuyla Resolution, Mason'ın çabalarının ilk somut örneklerinden biriydi ve markanın ürün yelpazesinin merkezinde yer almaya devam ediyor.

"O kadro boru şeklini Eurobike'ta (dünyanın en büyük bisiklet fuarlarından bir tanesi) gördüm, kusursuz uyum sağlayacağını biliyordum. Bu yüzden, Columbus'un Milano'daki fabrikasına gittim ve adamlarından biri bana tüm boru setlerini birer birer gösterdi. Ardından kadroyu inşa etmek için donanımları belirledik" diyor Mason.

Mason'a göre Resolution'ın boru seti, mühendislik deneyimi sayesinde seçim yapabileceği birkaç önemli tercihe sahipti.

"Columbus Spirit alt boru oldukça hafif ve gerçekten çok rijit" diyor Mason. "Yüksek yüzey





Mason Resolution Ekar, masoncycles.cc

kaplamaya sahip, bu da Columbus'un dengeyi sağlamak için duvar kalınlığını gerçekten ince ayarlayabileceği anlamına geliyor. D-şeklinde kadro boruları kullanıyoruz çünkü orta göbek bağlantısındaki geniş, düz kaynak, sert bir pedal çevirme platformunun desteklenmesine yardımcı oluyor. Bu tasarım aynı zamanda alt boruyla orta borunun üst üste binmesini önlüyor. Aksi taktirde birleşim noktasında yorgunluk çatlamalarına neden olabilirdi."

Benzer şekilde, Columbus Life üst boru ovalleştirilmiş ki Mason bu özelliğin, esneme sertliğini artırmaya yardımcı olduğu ve kadronun güç altında duyarlı kalmasını sağladığını söylüyor. Çeki borularının duvar kalınlığı, uyuma yardımcı olmak için uçlara doğru inceliyor ve Mason, her iki destek setinin de modern aktarma organları ile çalışmak ve sürüş kalitesini artırmak için özel olarak şekillendirildiğini söylüyor.

Yapımcılarla tanışmak

Columbus boru setlerinin sağladığı avantajlardan maksimum fayda sağlayabilmek için ise uygun bir imalat yöntemi gerekiyordu. Mason kadrolarını üretmek için Venedik yakınlarında 40 yıllık deneyime sahip küçük bir kadro üreticisinden faydalanmayı seçti.

"İtalyanlarla çalışmak istedim" diyor Mason. "Bunun anlamı üretim aşamalarına el atabileceğimdi. Dünyanın öbür ucundaki Tayvan yerine yüz yüze görüşebilecektik. Tayvanlılar daha geniş üretim kapasitesi ve daha ucuz üretim maliyeti sunması sebebiyle endüstri İtalya'yı terk etse de, yetenek ve deneyim hala İtalya'da. Üretime dokunmak harika bir deneyim olmaya devam ediyor, ancak ne kadar zor olacağını bilseydim bunu tercih etmezdim. O kadar gelenekseller ki üretime modern dokunuşlar yapmak bir engele dönüşüyor. Resolution'da 35mm lastik aralığı olmasını istediğimde yüzlerindeki ifadeyi görmeliydiniz. Hala 23mm'im "geniş!" olduğunu düşünüyorlar.

"İtalyanlarla çalışmak istedim" diyor Mason. "Bunun anlamı üretim aşamalarına el atabileceğimdi

Mason, Resolution'ı rakiplerinden ayıran en ayırt edici özellik olarak, üretim kalitesi kadar Mason özel maşadan da kaynaklandığını söylüyor.

"Bisiklet üretimine her zaman maşa ile başlarım, hem önemlidir hem de doğru nüansı bulması en zor parçadır" diyor Mason. "Başka bir markanın maşasını kullanmayı hiç tercih etmedim. Özel bisikletler üretirken, bunların otantik ürünler olarak tasarlanması gerektiğini hissettim. Resolution'ın Aperture 2, bir yol bisikleti geometrisinde büyük boşluk, dahili yönlendirme, çamurluk noktaları, dinamo yönlendirme ve thru-axle sunan disk frenle uyumlu bir maşa. Bizden önce olmayan özellikler."

Resolution ikinci jenerasyonunda ve İngiltere merkezli Bear Frame Supplies tarafından radikal değil ama özel dokunuşlarla oluşturulmuş bir bisiklet.

"Açıkçası Tayvan'a gidebilirdik ancak her şeyi mümkün olduğunca kontrolüm altında olmasını istiyorum. Sahip olduğunuz iş birliği seviyesi ve son ürünün kalitesi hepsine değer."



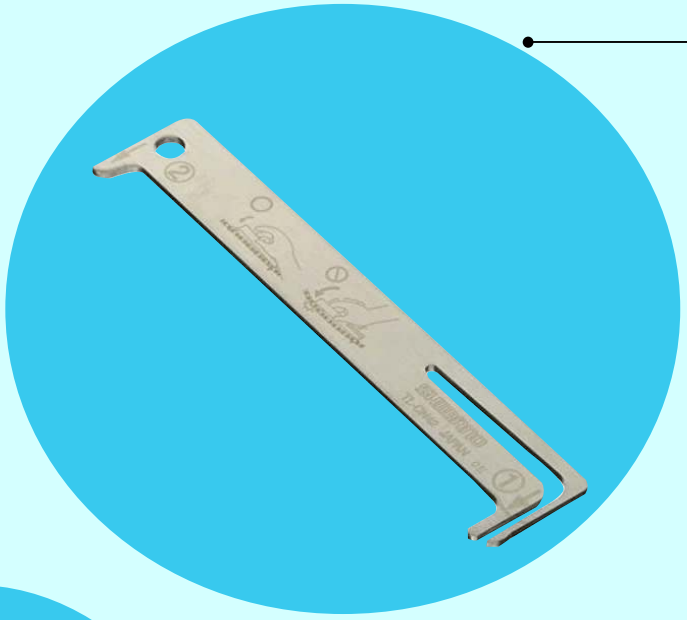
Cyclist Türkiye kısa tayt-forma seti satışta

cyclistmag.com.tr

Türkiye'nin tek aylık bisiklet dergisi *Cyclist Türkiye*'nin 2021 forma seti satışta! Askılı tayt ve formadan oluşan set, Aydan Çelik tarafından tasarlandı. Tümüyle nefes alan ve bisikletçiyi kuru tutan kumaşa sahip 2021 mayolarımız Antalya merkezli yerli üretici Jordanred tarafından üretildi. Tasarımda kullanılan renkler, yukarıdan aşağıya yarış takvimindeki sırasına göre dizilen İtalya, Fransa, İspanya ve Türkiye Turu'nu simgeliyor. Sağ kolda, 'Sürüşün heyecanı' anlamına gelen *"The thrill of the ride"* ise *Cyclist*'in sloganı. Forma ve taytı içeren setin satış fiyatı 400TL. Sipariş için *Cyclist Türkiye* iletişim numarası: 0(216) 504 01 63

Park Tool CM-25 zincir temizleyici
shimano-eu.com

Kirli aktarma organları, verimsiz vites geçişlerine ve grupsette yıpranmalara yol açabilir. Özellikle de söz konusu zincirse. Zincir temizlik sıklığı sürüşün gerçekleştirildiği yol koşullarına göre değişse de, eskiye oranla zincirinizi yıkamak artık daha kolay. Sebeplerden biri CM-25 zincir yıkayıcı. Sert döküm alüminyum kasa ve sorunsuz çalışmasını sağlayan fırça/sünger değiştirme kartuşuna sahip ürün, zincirin tamamen temizlenmesini hızlı ve kolay hale getiriyor. CM-25'in bir diğer özelliği ise yıllarca ilk günkü kullanım özelliğini koruyabiliyor oluşu.





Park Tool PT10DS1 dijital tartı
shimano-eu.com

Bisikletleri, kadroları ve bisiklet bileşenlerini doğru bir şekilde tartmak için tasarlanan Park Tool imzalı PT10DS1 dijital tartı, çok yönlülüğüyle dikkat çekiyor. Tartı nasıl çok yönlü olabilir diye sorduğunuzu sorar gibiyiz; PT10DS1, tamir standına kelepçelenecek veya sağlam bir kancaya asılarak kullanıma uygun şekilde tasarlanmıştır. Temiz ve açık bir kilo ekranına sahip dijital tartı, kilo cinsinden ons'a ve kilogramdan yüzdeye kadar ölçü birimleriyle ağırlık gösterebilmekte. Çift konumlu asma kanca ise ürün dahilinde gelmekte.

Park Tool PTSDSET tornavida seti
shimano-eu.com

Bisiklet tamiri denince Park Tool rüştünü pro takımların mekanikerlerinden aldığı onayla ispatlamış bir firma. Geniş yelpazede bir ürün kategorisine sahip Park Tool, kaliteli ve uzun ömürlü ekipmanlarla dikkat çekiyor. Onlardan biri de kullanım kolaylığı ve dayanıklılığı bir araya getirdiği PTSDSET tornavida seti. Çift yoğunluklu kulplara ve ısıl işlem görmüş uçlara ek olarak, şaftlara sahip PTSDSET tornavida seti, 0 numara yıldız, 2 numara yıldız, 3mm düz ve 6mm düz vidalar ile birlikte geliyor.





Shimano TL-CN42 zincir aşınma göstergesi
shimano-eu.com

Japon devi Shimano'nun son yıllarda en çok özen gösterdiği hususlardan biri zincir ölçümü. Zira, kullanıma bağlı yahut belirli bir kilometreden sonra zincir baklaları arasında boşluklar meydana gelebilir. Bu durum dişlilere tahmin edemeyeceğiniz zararlar verebilir. Boşluğun tehlikeli boyutlara gelip gelmediğini ölçme vazifesi ise zincir aşınma göstergesine düşer. Shimano etiketiyle piyasaya sürülen TL-CN42, silindirleri aynı tarafa yönlendirerek silindir bağlantı plakası ve silindir arasında boşluk olmadan zincir uzunluğunu ölçebilir ki bu da en doğru sonucu verir.

PRO PRTL0107 Expert alet çantası
shimano-eu.com

Bisiklet mekaniğine meraklı kullanıcılara özel bir alet çantası. 44 aletli çanta içinde pedal anahtarı, zincir anahtarı, kablo kesici, ruble anahtarı, ruble tutucu, aynakol yaprak vida somun tutucu, akort anahtarları (3,6/3,75/4,0/4,4), 8 parça alyan seti, Y tipi tork alyan (T20/T25/T40), 3 adet levye, yıldız tornavida, Quicklink sök-tak anahtarı, orta göbek anahtarı ve adaptörü, aynakol çektirme anahtarı, 8 parça tork alyan seti, çekiç, piston anahtarı, kaliper hizalama anahtarı, şerit metre, zincir ölçüm aleti, pres fit orta göbek anahtarları, karga burun, disk düzeltme gibi birçok ekipman bulunuyor.



PRO PRTL0055 fırça seti
shimano-eu.com

Aktarma organlarının temizlik bakım işlemlerinin ne denli önemli olduğundan bahsetmiştik. Pahalı ekipmanların ömrünü uzatan bu bakım işlemi için ufak bütçelere yatırım yapmakta fayda var. Kaset dişli/ruble ve aynakol dişli yaprakları üzerinde, arasında sertleşmiş kalıntıları, jant göbekleri tel bağlantı noktaları, aktarıcılar gibi ulaşması ve temizlemesi zor alanlara rahatça erişebilecek farklı fırça tipleri sayesinde kusursuz temizlik yapmak için temel bir set. Zincir temizleyici ile kombinleyerek tüm sisteme eksiksiz temizlik yapabilirsiniz. Bu sayede aktarma organlarından tam performans elde edilir.





PRO (8/9/10/11/12) zincir anahtarı
shimano-eu.com

Zincirin öneminden bu sayfadaki diğer ürünlerde bahsetmiştik. Madem bisikletin hayati bileşenlerinden biri olan zincir üzerinde bu kadar durduk, Shimano ile ürün tanıtım bölümümüzü vites için bir zincir anahtarıyla noktalayalım. Yüksek kalitede metal alaşım sayesinde uzun yıllar yıpranmadan kullanılabilecek zincir sökme anahtarı, uzun zincir kılavuzu sayesinde zincirin düzgün oturmasını ve dolayısıyla kesme esnasında kaymadan oluşabilecek deformasyonu engelleyecek bir bisiklet ekipmanı.

PRO PRTL0106 Advanced alet çantası
shimano-eu.com

Pro'nun 44 parçalı Expert alet çantasına alternatif bir ürün olan Advanced içeriğinde 27 parça alet bulunduruyor. Dilerseniz bakım onarım ekipmanlarına bir göz atalım: Pedal anahtarı, zincir anahtarı, kablo kesici, ruble anahtarı, ruble tutucu, aynakol yaprak vida somun tutucu, (3,6/3,75/4,0/4,4) akort anahtarları, ekstra uzun 8 ve 10 alyan dahil 8 parça alyan seti, Y tipi tork alyan (T20/T25/T40), 3 adet levye, yıldız tornavida, Quicklink sök-tak anahtarı, orta göbek anahtarı ve adaptörü, aynakol çektirme anahtarı başlıcaları. Gerisi el ustalığınıza kalmış.





Rival grupseti, karbona ağırlık ekleyen ancak maliyetleri azaltan alüminyum kranklar ve fren kolları kullanıyor

Sram Rival eTap AXS

aslibisiklet.com

Sram 2015 yılında ilk kez eTap'i Ağustos ayında piyasaya sürdüğünde, konuya şüpheyle yaklaşanlar kablosuz elektronik vites sisteminin asla kalıcı olmayacağını söylemekte çabuk davranmıştı. Ancak güvenilirliği konusundaki şüpheler çoktan ortadan kalktı. Sistem kendini şüphelerin ötesine taşıdı. Öyle ki Sram son olarak 2019'da, 12 vitesli eTap AXS'ı amiral gemisi Red ve bir altı Force'a tanıttı.

Ve şimdi hiyerarşinin üçüncü basamağındaki Rival eTap AXS piyasaya sunuldu. Bunun anlamı, kablosuz elektronik vites geçişinin artık süper bisikletlerin ve profesyonellerin oyuncağı olmadığı. Bu teknolojiyi artık orta seviye karbon bisikletlerin üzerinde görebiliriz.

Dahası, güç ölçerleri, daha ulaşılabilir fiyat etiketli bisikletlerin üzerinde standart olarak görebiliriz. Zira Sram, Rival ürün serisinin bir parçası olarak düşük maliyetli, düşük ağırlıklı (40g) Quarq krank mili tabanlı bir seçenek sunuyor.

Esas önemli olan ise Sram, üst segment ürünlerinin sahip olduğu birçok temel özelliği koruyor. Rival, aynı geçiş motorlarını, aynı kablosuz bağlantı donanımını, aynı frenleri ve 12 vitesli aktarma organları için aynı düz üst zinciri kullanıyor. Bu nedenle, hem 1x hem de 2x için Sram'ın X-Range dişli seçeneklerinin tüm gamından faydalanıyor (gravel için geniş seçenekler dahil).

Ayrıca mevcut eTap AXS bileşenleriyle uyumlu, böylece farklı AXS grupsetlerinin parçalarıyla kombinlenebiliyor. Ayrıca, değişen işlevlerin kişiselleştirilmesi için bileşenlerle doğrudan eşleşen etkileyici AXS akıllı telefon uygulaması da var.

Peki farklılıklar nedir? Rival versiyonu, daha pahalı modellerde bulunan akışkan debriyaj yerine arka vites değiştiricide daha ucuz bir yaylı kavrama mekanizmasına sahip. Ek olarak, "blip" vites değiştirme düğmeleri seçeneği ve fren kolunda ped temas noktası ayarı yok.

Bunların hepsi küçük ödünler, ama asıl farklılık ağırlıkta. Sram, karbon krankları ve fren kollarını alüminyum eşdeğerleriyle değiştirdi, bu da Rival eTap AXS'nin Force seviyesinden 100-220g daha ağır olmasına (1x veya 2x kuruluma bağlı olarak) neden oldu. Bu da tüm grupsetinin ağırlığını 3kg'nin üstüne çıkarıyor ki mekanik disk frenli Shimano 105'ten 900g civarı daha ağır.

Bu bariz bir ağırlık, ancak büyük olasılıkla bu seviyedeki tüketiciler, Rival eTap AXS'in sunabileceği ek işlevsellik ve elektronik sihirbazlıkla (tam sıralı otomatik vites değiştirme seçeneği gibi) çok daha fazla ilgileneceklerdir.



Shimano'dan bir yenilik daha

shimano-eu.com

Hangi bisiklet olursa olsun, kullanımı arttıkça aktarma organlarındaki aşınma ve yıpranma da kaçınılmaz bir son olur. Shimano, özellikle e-bisiklet ve dağ bisikletlerinde kullanılan aktarma organlarındaki bu sorunu çözmek için Linkglide teknolojisini sunuyor; bu yenilikle aynı zamanda Shimano'nun meşhur olduğu kusursuz vites geçişi de koruma altına alınmış oluyor.

Linkglide teknolojisi piyasaya ilk olarak Deore XT (1x11) ve Deore (1x10) seviyesinde sunuldu. Asıl çıkış noktası e-trekking ve yüksek tork altında kullanılan e-MTB'ler olmasına rağmen, çeşitli bisikletlerde ve farklı sürüş tarzlarında da kullanılmak üzere tasarlanmış bir teknoloji.

Shimano'nun sürüş testlerinde, Linkglide kasetlerinin çamurlu koşullarda Hyperglide kasetlerinden üç kat daha dayanıklı olduğu sonucuna varılmış. Kasette üç kat daha az bozulma olması demek, daha az zincir atlaması, daha az performans kaybı, daha az tamir ihtiyacı veya değiştirmeden önce daha fazla kilometre yapma, daha sorunsuz ve yüksek performanslı iki yöne vites geçişi imkanı anlamına geliyor. Yeni parçalar arasında Deore XT 1x11 ve Deore 1x10 vites değiştiriciler, arka aktarıcı, zincirler ve kasetler bulunuyor. Parçaların her biri, farklı dişli aralıkları nedeniyle, çapraz uyumlu olmayan normal Deore XT ve Deore parçalarından ayırt edilebilmesi için Linkglide logosuna sahip olacak.



Linkglide kasetleri

Linkglide kasetlerin dişleri, yüksek tork durumlarında aşınmayı ve yıpranmayı azaltmak için yeni bir şekilde tasarlandı. Bozulmaya en çok maruz kalan bölgeyi korumak için daha kalın ve daha sağlam diş tabanları bulunurken, aynı zamanda yeni bir üst şekil profili de kullanıldı.

Geliştirmeler yapılan bir diğer alan, zincirin dişliler arasında sorunsuz bir şekilde yukarı ve aşağı hareket etmesini sağlayan vites değiştirme kapısının tasarımı ve konumu. Bu kapılar, vites değiştirme sırasında pedal sarsıntısını veya zıplamaları azaltarak daha yumuşak pedal çevirme performansı sağlıyor.

Deore XT 1x11 kasetler (CS-LG600-11) 780g ağırlığında ve 11-50T oranlarında sunulurken, 634g ağırlığındaki Deore 1x10 kasetler (CS-LG600-10) 11-43T şeklinde kullanıcılara sunulmakta.

Linkglide aktarıcılar

Yeni Linkglide kasetlerine yer verebilmek için yeni Deore XT (RD-M8130-SGS) 1x11 ve Deore (RD-M5130-SGS) 1x10 vites değiştiriciler olmalı ve bunlar, aynı pürüzsüz vites geçişi performansını, düşük profilli Shimano Shadow RD+ tasarımını ve diğer Deore XT ve Deore vites değiştiricilerde de bulunabilen ve zincir atmasını engelleyen bir zincir gergi anahtarı sunuyor.

Linkglide vites kolları

Yeni vites kolları ayrıca Linkglide aktarma organları sisteminin bir parçasını oluşturuyor. Deore XT 11 versiyonu bir I-SPEC EV (SL-M8130-IR) veya kelepçe bandı (SL-M8130-R) seçeneğiyle birlikte gelirken, Deore 10 versiyonu (SL-M5130-R) optik dişli ekranlı bir kelepçe bandı tasarımı ile geliyor. Tüm vites kolları Shimano'nun 2-Way Release ve Rapidfire Plus işlevlerini sunuyor. Deore XT sürümü ayrıca daha hızlı vites geçişi için "anında tepkime" teknolojisini sunuyor.

Linkglide zincirleri

Yeni Linkglide (CN-LG500) 11/10 vitesli zincir, e-bisiklete özgü bir ürün olarak karşımıza çıkıyor ve Shimano'nun diğer CN-HG601-11/701-11/901-11 e-bisiklete özgü zincirlerine göre daha uygun fiyatlı bir seçenek oluşturuyor. Bu zincirler ve e-bisiklet uyumlu CN-E8000-11 zincirlerin tümü Linkglide ile uyumludur.

Yarış Dünyası

Peloton içerisinden görüşler



Red Bull Content Pool

Dağ bisikletinde dünya kupası heyecanı başladı

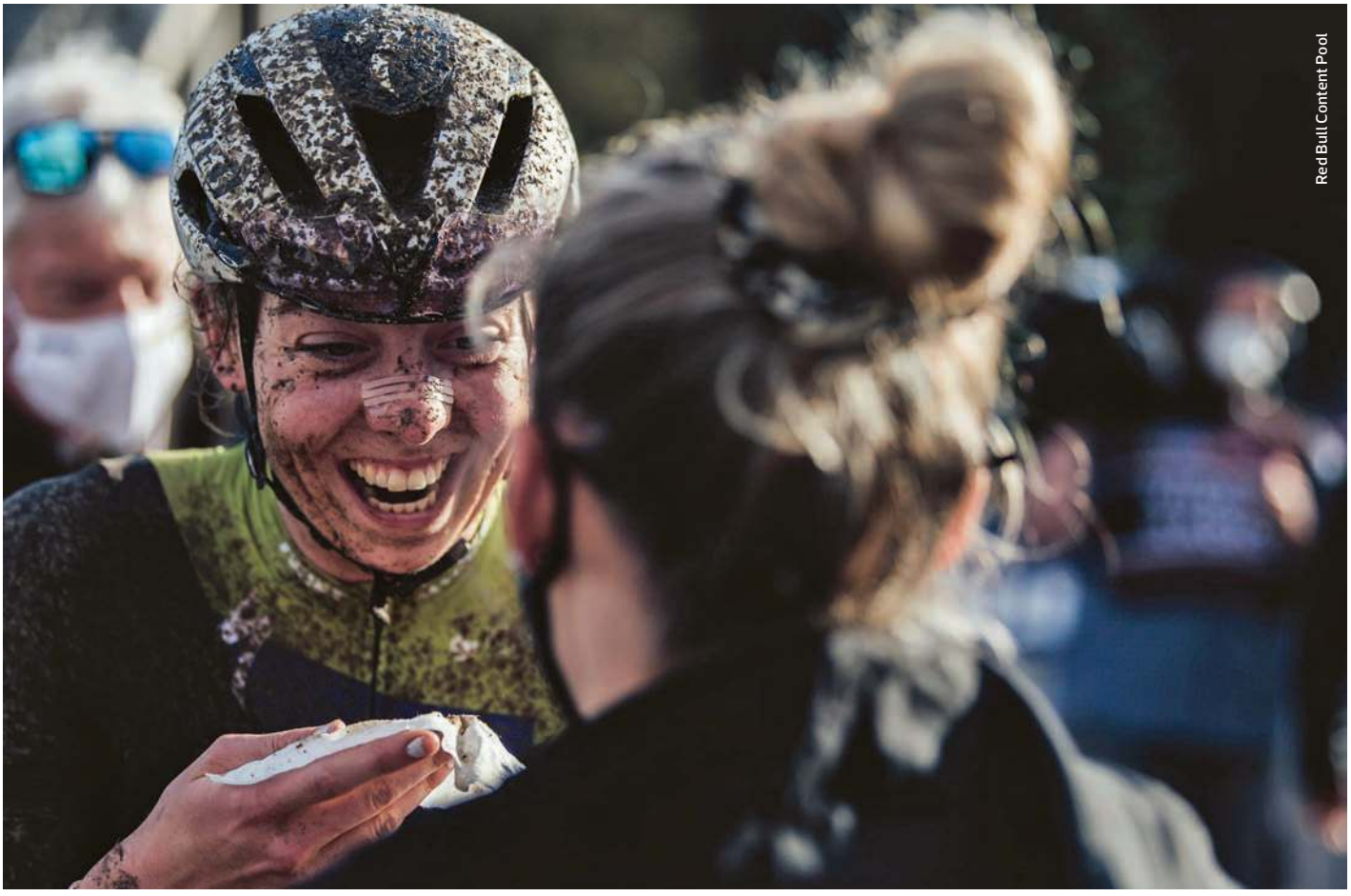
Dağ bisikleti branşının en prestijli mücadelelerinden biri olan Dünya Kupası'nda dünyaca ünlü pedallar kozlarını paylaştı. Kadir Kelleci ve Serdar Anıl Depe'nin de start aldığı Albstad ve Nové Město etaplarını hatırlayalım

Yazı **BATUHAN ÖZDEMİR** Fotoğraf **BARTEK WOLINSKI**

Salgınla geçen yaklaşık 1 buçuk yılın ardından yol bisikletinde olduğu gibi dağ bisikleti de normal seyrine girdi. 1990 yılından bu yana her sene aralıksız bir şekilde sürdürülmesine karşın, geçtiğimiz yıl COVID-19 pandemisi nedeniyle yalnızca 2 yarışı koşulabilen ve herhangi bir şampiyon ilan edilmeyen UCI Dağ Bisikleti Dünya Kupası'nın 2021 sezonu, Mayıs ayıyla birlikte başladı.

8 ayaklı bir organizasyon olarak planlanan ancak ülkede uygulanan katı pandemi kısıtlamaları nedeniyle Birleşik Krallık ayağı şimdilik iptal edilen Mercedes Benz MTB World Cup'ın özellikle ilk 2 ayağı, olimpiyat hedefi olan sporcular için kendilerini test edebilecekleri en ciddi sınav niteliğindeydi. Bununla birlikte, dağ bisikleti sevenler, uzun bir süre sonra sporun kalburüstü tüm isimlerini ekrandan da olsa bir arada görme imkânı yakaladı. Zira, önceki edisyonlarında seyircilerin yoğun katılımıyla her bir ayağı 3'er günlük bisiklet festivali şeklinde düzenlenen Dünya Kupası etapları, ne yazık ki son dönemdeki diğer pek çok spor müsabakası gibi seyircisiz gerçekleştirildi. Tüm bunların ötesinde ise, Ulusal Dağ Bisikleti Şampiyonumuz milli sporcu Kadir Kelleci ve Serdar Depe, ülkemizi bu organizasyonda temsil ederek, Türk sporseverler için yarışın takip edilmesi açısından ek bir motivasyon kaynağı oldular.

Organizasyonun ilk ayağı Almanya'nın Albstad kentinde gerçekleştirildi. 7 Mayıs Cuma günü, buz gibi bir havada başlayan kısa parkur yarışları, hem kadınlar hem de erkeklerde beklendiği gibi tam anlamıyla bir güç savaşına sahne oldu. 39 bisikletçinin start aldığı Elit Kadınlar yarışının 3. turunda, yaptığı atakla gruptan kopan Linda Indergand (Liv ▶


Red Bull Content Pool

Factory Racing), liderliğini son 1km'ye kadar taşımayı başarsa da yarışın mutlak favorisi Dünya Şampiyonu Pauline Ferrand Prevot (Absolute - Absalon - BMC), sprintte üstünlüğünü ortaya koyarak günün ilk kazananı olmayı başardı.

Erkeklerde ise yarış öncesinde tüm gözler, 2019'da tam 5 kısa parkur yarışını kazanan ve son dönemde yol bisikletinin tek günlük anıtsal klasiklerinde de öne çıkan Mathieu van der Poel'ün (Alpecin Fenix) üzerindeydi. Hollandalı bisikletçi beklentileri boşa çıkarmadı. Henüz ikinci turda atak yaparak bacaklarını deneyen van der Poel, yarışın devamında ise Henrique Avancini, Victor Koretzky ve Mathias Flückiger'in ataklarında enerjisini korudu ve son turda bir kez daha tempo artırarak, çizgiyi rahat bir şekilde ilk sırada geçti.

1 günlük dinlenme sonrası 9 Mayıs'ta bu kez uzun ve daha kalabalık bir yarış için hem kadınlar hem de erkekler bisikletlerinin başına geçti. İlk olarak koşulan 23,8km'lik Elit Kadınlar Cross-country mücadelesini, Loana Lecomte (Massi) tek başına domine etti. Henüz ilk turda liderliği ele geçiren Fransız bisikletçi, yarışı ikinci Pauline Ferrand Prevot'un 53 saniye önünde tamamladı. Prevort bu ikinciliğe karşın, genel puan tablosunda Lecomte'nin 5 puan üstünde ilk sırada yer aldı.

28km'lik erkekler yarışının galibi ise sprint finişiyle belirlendi. Avrupa Şampiyonu Nino Schurter'i (Scott - Sram MTB Racing Team) 2 salise farkla geçen Victor Koretzky hem kariyerinin ilk Dünya Kupası galibiyetini elde etti hem de haftayı 350 puanla ilk sırada tamamladı. 151 bisikletçinin start aldığı yarışta temsilcilerimizden Kadir Kelleci 123'üncü, Serdar Depe ise 141. oldu.

Çekya'da Lecomte ve van der Poel fırtınası

Albstad'tan neredeyse tertemiz mayolarla ayrılan bisikletçiler, 1 hafta sonra 14 Mayıs'ta, Çekya Nové Město'nun çamurlu parkurunda buluşarak bir MTB yarışında olabilecek her şeyi yaşadılar. Ağır ve engebeli zemin, sporcuları baştan aşağı çamura bularken, aynı zamanda pek çok kaza ve mekanik arızanın yaşanmasına da yol açtı.

Kadınlar kısa parkurda Haley Batten (Trinity Racing MTB), Loana Lecomte'nin 16 saniye önünde yarışı kazansa da; Lecomte, bir gün sonra Cross- country'de Batten'a tam 1 dakika 39 saniye fark atarak çizgiyi ilk sırada geçti. Bu sayede Lecomte, hem rövanşı aldı hem de genel sıralamanın ilk sırasına yerleşmeyi başardı.

Nove Mesto, kadınlarda olduğu gibi erkeklerde de yarışseverlerin beklentilerini tam anlamıyla karşılayan bir düelloya sahne oldu. Yol yarışından da birbirini iyi tanıyan ikili Mathieu van der Poel ile Tom Pidcock, ilk olarak kısa parkurda kozlarını paylaştılar. Son tura, hatta son düzlüğe rakibinin gerisinde giren van der Poel, sprintteki o muazzam patlayıcı gücüyle mesafeyi eritti ve foto finişle birlikte kısa parkurdaki galibiyetlerine bir yenisini ekledi. Pidcock ise Pazar günü koşulan Cross-country'de bu kez işini şansa bırakmadı. 3. turda yaptığı atakla öne geçen Britanyalı sporcu, ikinci sıradaki van der Poel'den tam 1 dakika önce bitiş çizgisine ulaşarak, 21 yaşında ilk Dünya Kupası zaferine uzandı. Bu kıyasıya mücadeleye sahne olan yarışta, temsilcilerimiz Kadir Kelleci ile Serdar Depe ise 139 ve 140. sıralarda bitiş çizgisine ulaştılar.

Bu zorlu ama izlemesi keyifli iki günün sonunda erkeklerde genel sıralama da değişti. Van der Poel, 570 puanla liderlik koltuğuna otururken, Pidcock da Koretzyki'nin üstüne çıkarak 2'nciliği elde etti.

Mercedes - Benz MTB Dünya Kupası, 12-13 Haziran tarihlerinde Avusturya'nın Leogang şehrinde yapılacak 3'üncü ayak yarışlarıyla devam edecek.



S&C
Kadir Kelleci

Birçok sporcunun henüz daha 20'li yaşlarında bisikleti bıraktığı ülkemizde bisikletinde Kadir Kelleci, 25'inci sezonuna "merhaba" dedi. Kendisiyle zorlu kariyerini ve önlenemez yükselişini konuştuk

Röportaj **ERMAN ÖNER** Fotoğraf **YÜCEL ÇAKIROĞLU**

Cyclist: Kariyerinin 25'inci yılına girdin. Senle birlikte spora başlayıp bugün hala sürdüren zannederim yok. Senin devam etmenini sağlayan nedir?

Kadir Kelleci: Çocukluğumdan bugüne gelen bisiklet sevgim, bu uğurda devam etmemi sağlayan en önemli etken. Bu sevgi beni adeta aşılıyor. Elbette kendime koyduğum hedefler de burada pay sahibi. Kadir Kelleci isminin artık ülke bisikletinde bir noktaya oturduğunu düşünüyorum. Ben de bu yeri bilerek, buna yaraşır şekilde çalışmalarımı sürdürüyorum.

Cyc: Geçtiğimiz sezona gelecek olursak. Dünya sıralamasını ilk 40 içerisinde tamamladın. Bekliyor muydun?

KK: Hayal dahi etmiyordum. 60'a kadar yükselmiştim ama pandemide neredeyse tüm dünya kapandı. Açılmalar başladığında Erciyes'te de eş zamanlı yol ve dağ bisikleti yarışları düzenlendi. Açıkçası bu yarışlar pandemi sebebiyle yabancı katılımının düşük kaldığı organizasyonlardı. Yine de gelen Fransız, Ukraynalı ve Kazak sporcuların arasından önemli puanlar toplayarak, dünya takviminde sıralamamı geliştirmiş oldum. Niyetim sıralamamı bu sezon korumak.

Cyc: Albstadt ve Novo Mesto'daki Dünya Kupası yarışlarındaydın. Atmosfer nasıldı, dağ bisikletinin büyük isimleriyle aynı parkurda olmak nasıl hissettirdi?

KK: Gurur verici. Lakin bizim bu yarışlara düzenli geliyor olmamız lazım. Çünkü burası bir vitrin ve bizim de bu vitrinde olmamız lazım. Planlı bir şekilde, kendimize buraları hedef koyarak gelirsek, buralardan güzel dersler çıkarabileceğimize de inanıyorum. Ben bu yükü sırtlayarak geliyorum ve böylesi büyük yarışlarda yer almaktan da büyük keyif alıyorum. Diğer yarışçılar da bize çok saygı duyuyor ve bizlerin olmasına seviniyorlar.

Cyc: Yarışların seviyesi ve organizasyonlar hakkında neler söylersin?

KK: Organizasyon gerçekten çok kaliteli. Diyebilirim ki her şey düşünülmüş. Zaten en başta göz önünde bulundurulan husus sporcu sağlığı ve güvenlik. Her şey sporcu etrafında şekil alıyor. Kurallara son derece riayet ediliyor. Kendimizi duyurma açısından da bu tarz büyük yarışlar, bizim gibi sporcuların ihtiyacı yarışlar.

Cyc: Muhakkak bu tip organizasyonlarda ay-yıldızlı mayoyla yarışmak senin için gurur vericidir, ancak kulüp takımı sporcularına karşı milli takımla yarışmak sende bir burukluk yaratıyor mu?

KK: Ay-yıldızlı mayoyu üzerimde

Yaş 34
Memleket Gaziantep
Öne çıkan başarılar
Dağ bisikleti
5X MTB ulusal şampiyonluğu (2008, 2014, 2015, 2016, 2019)
Yol bisikleti
Tour of Marmara (GK 9., 2010)
Mezopotamya Turu (GK 10., 2018)
Mersin Turu (GK 10., 2017)



Bisiklet benim hayatım. Çıkartsam benim için zaman, günler ve hatta hayat geçmez

taşımaktan gurur duyuyorum ama takımların içinde ülke mayosuyla yarışmak biraz üzücü. Yine de ister kulüp takımı ister milli takım olsun bizim bu organizasyonlarda olmamız gerekiyor. Fakat ülkenin bu seviyede mücadele edebilecek bir takımının olması şart. Zaten bizi en fazla geriye götüren, bir takımımızın olmayışı ve bu takımın düzenli olarak yurt dışındaki bu tip büyük etkinliklere gitmemesi. Türkiye'de istediğiniz kadar yarış kazanın, bu ne yazık ki bir kıyas değil çünkü büyük yarışlarda dünyanın en iyi, sistematik çalışan, takım ve sporculara karşı rekabet ediyorsunuz.

Cyc: Bir dönem ülkemizin en popüler bisiklet branşıydı dağ bisikleti. Dağ bisikletinin yıllar içinde ülkemizdeki gelişimini nasıl değerlendirirsin?

KK: Dağ bisikletiyle 2004'te tanıştım. Bu tarihten beridir ne yazık ki aşağı doğru bir ivmelenme var. Bunun nedeni nedir tam bilmiyorum. Bir de dağ bisikleti "Hadi binin, gidiyoruz" diyebileceğiniz bir disiplin olmadığı için de çok fazla tercih edilmiyor. Örneğin; amatör bir bisikletçi yol bisikletine binebilir ama dağ bisikleti teknik çalışma ve teknik beceri gerektirir. Bundan dolayı da popülaritesini yitirmiş olabilir. Elbette yönetimsel de olabilir ama bakarsanız dünyadaki tüm iyi tırmanışçıların dağ bisikletinden geldiğini görürsünüz. Dağ bisikleti özellikle genç sporcu adaylarına mukavemet ve bisiklet üzerinde hakimiyet kazandırıyor.

Kendi adıma ben dağ bisikletine olan yatırımın azalmaması için savaşıyorum ama umarım gelecek nesillere bizler iyi birer örnek oluruz. Umarım alttan gelenler bizleri en iyi şekilde temsil eder ve dağ bisikleti disiplinini daha ileriye çekerler.

Cyc: Uzun ve başarılarla dolu kariyerinin en unutulmaz yarışı hangisi?

KK: Unutulmaz yarış çok tabii ama en yakın pandemi öncesi Manavgat'ta yapılan yarışı söyleyebilirim. 17 ülke sporcusunun içinde, yaptığım atakla birinci olmuştum. Beni hem çok gururlandıran hem de kendime güvenimi getiren bir galibiyetti.

Bir de 2015'te Bakü'de düzenlenen Avrupa Oyunları var. Çok eksiklerle gittiğimiz bu yarışta son turlara kadar 15'inci sırada giderken yarışı 24'üncü tamamladım. Yine de bu klasmanı elde etmek benim için özel bir dereceydi.

Cyc: Kadir Kelleci'nin hayatından bisikleti çıkarsak, geriye ne kalır?

KK: Bisiklet benim hayatım. O nedenle çıkarmayı düşünemiyorum bile. Çıkartsam benim için zaman, günler ve hatta hayat geçmez. Ben kendimi bisikletimle buldum, bisiklet artık benim vücudumun bir parçası gibi ve onsuz yaşayamam.

Cyc: Şansın olsaydı, Türk bisikletinde neyi değiştirirdin?

KK: Böyle bir fırsatım olsaydı sistem ve ekonomik anlamda değiştirmek isterdim çünkü bizi Avrupa ve dünyadan ayıran bu olduğuna inanıyorum. Türkiye'de bisikleti ileri götürebilecek tek şey sistem. Yumruğu bir kere yersen, bir sonrakinde yumruğun nereden geleceğini bilirsin ama hiç bunu tecrübe etmezsen dayak yersin diye düşünüyorum.

Cyc: Dağ bisikletinde olmazsa olmaz bir ayar ve yahut ilk kontrol ettiğin teknik bir detay var mı?

KK: Bisikletimi her zaman kendim yaparım, zira tamircilikten gelmeyim. Bisikletimden minik bir sesin dahi gelmesini istemem. En titiz yaklaştığım ayarlardan biri ise gidon, sele, kal, lastik ve süspansiyon havaları. Bisiklet üzerine bindiğimde kendimi rahat hissetmem gerekiyor.

Cyc: Son soru, geleceği düşünüyor musun, düşünüyorsan kendi adına nasıl portre çiziyorsun?

KK: Gelecekle ilgili çok büyük kaygılarım yok. Arada direncimin kırıldığı süreçler olsa da tek problemin ekonomik olduğunu biliyorum. Ekonomik olarak güçlü olmadığınızda bu tip organizasyonlara katılamazsınız ve ne kadar güçlü olursanız olun, yaptığınız işten keyif alamazsınız. Bunları yaşamış biri olarak, ileriki dönemde sporun içinde olup belki tüm bilgilerimi paylaşacağım çocuk yetiştirmek olabilir. Bir nesli hedef ve hayallerine ulaştırmak için çaba göstermek istiyorum.

UCI MTB Cross-country elit erkekler sıralamasında sezon başı 27'nciliğe kadar yükselen Kadir Kelleci, bu satırlar yazıldığı tarihte sıralamanın 40'ıncı basamağında bulunuyordu


8



Çarpışmaya hazır olun!

UCI, pro yarışları daha güvenli hale getirmeyi amaçlayan birtakım yeni kuralları duyurdu, peki bisikletçiler bu kurallardan memnun mu? *Cyclist* Türkiye araştırıyor

Yazı **RICHARD MOORE** İllüstrasyon **JOHN HOLCROFT**

Çoğumuz super-tuck hareketini ilk gördüğümüz yerin Floransa'da yapılan 2013 Dünya Şampiyonası olduğunu hatırlayacaktır. 19 yaşındaki Slovenyalı sporcu Matej Mohorič, sadece junior klasmanını kazandıktan bir yıl sonra U-23 yol yarışını kazanmasıyla değil, yokuş aşağı giderken çoğu insanın aşina olmadığı bir biçimde vücudunu eğmesiyle tanındı.

Daha önceki aşırıya kaçan iniş pozisyonlarında, bisikletçilerin ellerini gidonun ortasına koyduklarını ve burunlarını neredeyse gidon boğazına değdirdiklerini, ya da seleden dışarı doğru kayıp arka tekerleğe doğru geldiklerini gördük- 1990'lardaki Marco Pantanti'yi düşünün- Mohorič ise diğer yöne, üst boru üzerine doğru eğilerek, ve elleriyle gidonun tepelerini tutup, dirseklerini kurbağa bacağı gibi bükerek, U-23 galibiyetine doğru hızlı bir şekilde pedalladı.

Hoş bir görüntü değildi. Tüm ağırlığını fazla öne veren sporcunun istikrarsız ve dengesiz bir görüntüsü vardı, fakat hemen olmasa da bu hareketi fark edildi. Üç yıl sonrasında, Chris Froome'un 2016'daki Tour de France'ın 8. etabındaki tırmanışta Peyresourde zirvesine doğru atak yapıp, Mohorič tarzı descent yapmasıyla, bisiklet dünyası bunun ancak farkına vardı.

Froome, kaykay üzerindeki bir kurbağa gibi gözüküyordu - bir gazetecinin betimlemesiyle-, fakat etap galibiyeti ve sarı mayo için yokuş aşağı gitmenin en hızlı yolunun bu olduğu fikrini ortaya atmış oldu (bu fikir sonrasında Belçika'da aerodinamik araştırmacıları tarafından tartışma konusu oldu fakat söz konusu pozisyon Tur galibi tarafından uygun bulunduğu için bu tartışma bir şey değiştirmedi).

Aralarında 2015 Dünya Şampiyonası'nda bu pozisyonun yanından geçen Peter Sagan, ve Michal Kwiatkowski bulunan yüksek profilli diğer sporcular da super-tuck hareketine kendilerini adapte edince, 1 Nisan 2021'de UCI tarafından güvenlik önlemleri çerçevesinde yasaklanana kadar, yaygın olarak gördüğümüz bir hareket haline gelmişti.

Ağlayarak yanımıza gelmeyin

Doğrusu, UCI'ın super-tuck hareketini yasaklamasına gerek yoktu, çünkü bu hareket zaten yasaktı. İhlal edilen diğer kurallarla birlikte -eller gidondan çekilemez kuralı gibi, bir şekilde tolere edilen bir hareketti. UCI buna bir son vermek istemiş olmalı.

Yeni kural ekstrem pozisyonlara getirilen yasağı sağlamlaştırıyor, Pantani ve Graeme Obree tarzı olanlar da dahil olmak üzere, ve standart dışı olarak kabul edilen diğer hareketler. Kural "Sporcular, 1.3.008 maddesinde belirtilen standart pozisyonu korumalı." diye belirtiliyor. Bisikletin üst borusunda oturmak yasak.

Haberdar edilmediklerine dair tweet atmak kolay, fakat 800'den fazla sporcuya e-posta gönderildi ve sadece 16'sı dosyayı indirdi

Ayrıca, gidon üzerinde destek noktası olarak ön kolları kullanmak, zamana karşı yarışlar hariç yasak.

Bazı pro sporculardan tepkiler gecikmedi. Kwiatkowski bunun sadece çarpışmaların sorumluluğunu sporculara yüklemek için bir taktik olduğunu söyledi. Bazıları da bu pozisyonların çarpışmalara yol açtığına dair -en azından pro yarışlarda- yeterli kanıt bulunmadığına işaret etti. Tehlikeli görünebilir, fakat en azından pro yarışçılar için bunun yasaklanması gerektiğini destekleyen yeterli veri yok.

Fakat pozisyonlarla ilgili kural değişikliğine gidilmesinin asıl sebebi,

yapılan bu iki değerlendirme gibi görünüyor.

Birincisi, pro yarışçılar amatörler için rol model konumundalar; ve onlar için güvenli gibi görünen bir şey, yeni başlayanlar ve genç sporcular için güvenli olmayabilir. İkincisi, UCI büyük bir kaza meydana geldikten sonra önlem almak yerine, böyle bir durum daha yaşanmadan önce harekete geçmek isteyecektir.

Güvenlik bariyerleri için bazı minimum standartlar, yarışlardaki güvenlik yetkililerinin tanıtımı, tüm olayların ve kazaların kaydını tutan bir veritabanını da içeren yeni kurallar; UCI, takımlar ve yarış organizatörlerin oluşturduğu bazı yetkililerden ve iki sporcudan oluşan bir çalışma grubu tarafından hazırlandı.

O sporcular, dört kez Anıtsal Klasik galibiyeti alan 38 yaşındaki Belçikalı Philippe Gilbert ve üç Büyük Tur'da da etap galibiyetleri kazanan 31 yaşındaki İtalyan Matteo Trentin'di.

Trentin, diğer pro yarışçıların, super-tuck pozisyonuna gelen yasağın domine ettiği manşetlere karşı olumsuz tepkiler vermelerinden rahatsızlık duydu. Duyduğu bu rahatsızlık, bisiklet sporunu daha güvenli hale getirmek için verdiği onca emeğin göz ardı edilmesinden kaynaklanıyordu. Trentin yarış güvenliği için zaman ve çaba harcarken, bazı sporcu arkadaşlarının destek olmak yerine tek yaptıklarının super-tuck yasağını protesto etmek için sosyal medyada boy göstermek olduğunu düşünüyordu.

"E-postalarını kontrol edip yeni kuralların bulunduğu dosyayı indirmelerini söylemem gerektiği için üzgünüm." dedi, Trentin. Haberdar edilmediklerine dair tweet atmak kolay, fakat 800'den fazla sporcuya e-posta gönderildi ve sadece 16'sının dosyayı indirdiğini söyleyebilirim." Eğer biri kurallara karşı çıkmak istiyorsa, bunu başta öneriler sunulurken yapmaları için fırsatları vardı, fakat sadece çok az kişiden geri dönüş alabildik.

"Kimi suçlamak istediklerini bilmiyorum, fakat bu kişi ben, Phil Gilbert veya CPA (profesyonel sporcular birliği) olamaz. Bu sefer olmaz. Belki de sporcular TikTok'ta daha az zaman geçirip, sıra yarıştıkları yeri daha güvenli bir hale getirmeye geldiğinde, daha aktif ve üretken olmalılar.

Bariyerleri yıkmak

Paris-Nice'te, bu yorumları yaptıktan birkaç hafta sonra, Trentin'in siniri yatıştı ve sporcu arkadaşlarına tekrar seslendi.

"Evet, şu yeni kurallar hakkında biraz konuşalım." dedi Viyana'daki 5. etabın başında. "Problem, tüm tartışmaların sadece bir kural üzerinde yoğunlaşmasıydı. Elbette her şey hakkında tüm peloton aynı fikirde olamayız, ancak en azından artık güvenliğimiz için birtakım kurallarımız var ve eğer bu kurallarda bir sorun varsa, bunun değerlendirilmesi için talepte bulunabiliriz."

Yeni güvenlik kurallarının sadece bir başlangıç olduğunu belirtti Trentin. "Her şeye hiç yoktan başladık. Bir düşünün: var olan tek kural sadece bariyerlerin düz durması gerektiğiydi."

Super-tuck yasağını boş verin, Trentin'in de dediği gibi, finişlerde bariyerlere bir standart getirilmesi çok daha önemli.

"Bu, dünyadaki tüm sporların farkında olması gereken bir şey, fakat bisiklet sporunda bununla ilgili hiçbir kural yoktu. Şimdi ise organizatörlerin saygı duyması gereken bir kural mevcut. Birçok sporun güvenlik kitabına baktığınızda bayağı bir kalın olduklarını görürsünüz. Ancak bisiklet sporu için bir güvenlik kitabı yoktu bile. Hiç var olmamıştı.

"Daha yeni başlıyoruz ve elbette ki zaman alacak, ve daha fazla kuralın değişmesi gerekecek. Beni mutlu eden şey ise, tartışmalar olsa bile, en azından bazı sporcular bu kararlara uyum sağlıyorlar ve sürece dahil oluyorlar, çünkü bu zor bir süreç."

Trentin kariyerinin zirve yıllarında, yaptığı sporun güvenliğini sağlamak için daha ne kadar zamanını feda etmeye devam edebileceğinden pek emin değil, fakat yine de başka bir seçeneği yokmuş gibi görünüyor.

"Dahil olmaya devam edecek miyim bilmiyorum." diyor. Keyif aldığım bir şeydi ve bunu yapmak benim için önemliydi. Elbette daha fazla sporcunun buna katılım sağlaması çok yararlı olur. Toplantılara ben de katılabilirim, bu sorun değil, fakat sporculardan daha fazla desteğe ihtiyacımız var.

Yoldan görünen manzara

Paris-Nice'teki bazı sporcular, hala yarıştan birkaç hafta sonra yasak gelebilecek bazı pozisyonlara odaklıydılar. Yeni kurallar, henüz uygulamaya geçmeseler de, çoktan bir etki yaratmıştı. Bazı sporcuların elleri gidonu kavrıyordu, ya da inişlerde üst boruda oturuyorlardı, sonra bunların yasak olup olmadığından tereddüt etmeye başlıyorlardı. Bazıları ise, resmi olarak yasaklanana kadar ne yapsam kardır diye düşünerek, bu hareketleri pek aldırmadan yapıyorlardı.

Sporculara yeni güvenlik kuralları sorulduğunda, genellikle yakında yasaklanması muhtemel pozisyonlar hakkında konuşmaya yöneldiler.

Tim Declercq, pelotonda ince uzun vücuduyla görmeye alıştığımız Deceuninck-QuickStep'in domestik sporcusu, bu konuya pragmatik açıdan yaklaştı: "Güvenliğimiz hakkında düşünmeleri hoşuma gitti, fakat daha etkili olabilecek başka kurallar konulabilirdi."

"Tek başıma ön tarafta pedallarken, daha aerodinamik bir pozisyon bulabilmek için ellerimi öne koyuyorum, ve bence bunu yaparken karşılaşabileceğimiz tehlike bizim

Belki sporcular TikTok'ta daha az zaman geçirip, sıra yarıştıkları yeri daha güvenli bir hale getirmeye geldiğinde, daha aktif ve üretken olmalılar

Zaferi heba etmek

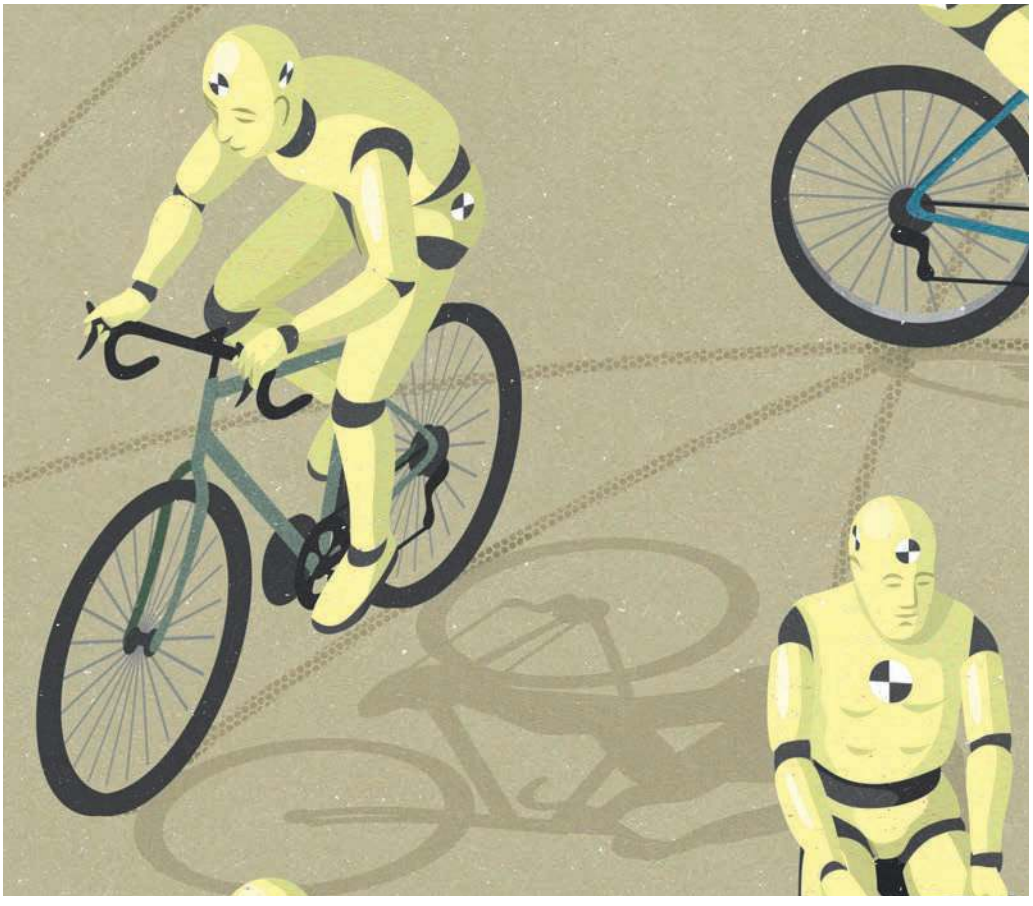
Güvenlik ve sürdürülebilirlik ile ilgili yeni UCI kuralları, sporcuların atılan çöpler yüzünden yarış galibiyetini kaçırmalarına çözüm olabilir

Güvenlik ve sürdürülebilirlik, kurtulmamız gereken çöpler -özellikle de bidonlar- sorununda birleşiyor. Geraint Thomas, 2020'de Giro d'Italia'nın 3. etabında bunun mücadelesini vermişti; çünkü ön tekerleği su dolu bir bidonla çarpışınca yarış onun için sona ermişti.

Daha sıkı yeni kurallar altında, sporcular taşıdıkları yiyecek çanta, şişe, giysi vb şeyleri, çöp bölgesi dışındaki yerlere boşaltamazlar. Onaylanmış sürüş pozisyonunun ihlali para cezalarını beraberinde getirirken, çöp boşaltma ihlalinde ise para cezasının yanında bir de zaman cezası uygulanacak.

Etap yarışlarında ilk ihlal için 30 saniye, ikinci bir ihlal için ise 2 dakikalık bir ceza ve sonrasında diskalifiye cezası uygulanacak.

Geçen seneki üç Büyük Tur'un da bir dakikadan az bir sürede kazanıldığını göz önüne alırsak, bu süreler çok ciddi cezalar. Yani yanlış yere bir jel ambalajı atmanız bile, Tour de France'ı kaybetmenize mâl olabilir.



için sınırlı. Genç sporcuların bunu kopyalayabileceğini ve bunun onlar için tehlikeli olabileceğini anlıyorum. Fakat öte yandan, sırf Formula 1'de bunun yapıldığını gördünüz diye gidip de arabanızı 300 km/s hızla süremezsiniz.

Oliver Naesen, eski Belçika Yol Yarışı Şampiyonu ve AG2R'nin Anıtsak Klasikler uzmanı, buna benzer bir noktaya değindi. "Eğer kuralları hazırlayan ben olsaydım, kuralları basit tutmalarını ve finişlerin güvenli olduğundan emin olmalarını söylerdim." dedi.

"Super-tuck'ın çocuklar için kötü bir örnek olduğunu tahmin edebiliyorum. Küçük çocukların bir iniş sırasında, yolun ters tarafında, bunu yaptıkları bir video gördüm ve bunu izlemek korku vericiydi. Fakat dürüst olmak gerekirse, bunu kaçışta yaparsanız, benim bugün yaptığım gibi, herhangi bir risk olmaz. Profesyoneller için tehlikeli bir durum değil, fakat 16 yaşında çocuklarım olsaydı, bunu yaptıklarını görmek istemezdim. Bugün bir kez bu hareketi yaptım ve emimin ki babam bana her zaman yaptığı gibi sinirli mesajlar gönderecektir.

Lizzy Banks, iki kez Giro Rosa etabı alan ve Ceratizit-WNT için yarışan sporcu, daha güçlü bir yorumda bulunuyor. "Yarış dışında yapmayıp, yarış esnasında yaptığınız bir sürü şey var." diyor. "Biz trafiğe kapalı yollarda yarışıyoruz, o yüzden yolun iki tarafını da kullanıyoruz, fakat bunu asla antrenmanda yapmazdım. İnsanlar bunu kopya edebilir diye yasaklama fikrine gelecek olursak – iyi de, yolun ters tarafında da bisiklet sürmüyorlar zaten değil mi?

"Sırf bu yüzden kaza yapan birine hiç rastlamadım, ve yarışı güvenli hale getirmek için yapmamız gereken çok daha önemli şeyler var. La Course by Le Tour de France'da bile, keşif yaparken şunu düşündüm: bu bariyerler erkeklerin yarışındaki bariyerlerin aynısı olamaz. Ne kadar tehlikeli olduklarına inanamadım, son hızdaki bir koşuda yerle bir olmaları işten bile değildi.

Aslında onlar aynı bariyerlerdi ve bu da gösteriyor ki, Tur'da bile geliştirilmesi gereken şeyler var. Bu sezon da çoktan başka problemleri açığa çıkardı: Kwiatkowski, Étoile de Bessèges'de yola dökülen yağ sebebiyle çarpışma yaşadı. EF Education-Nippo'dan Simon Carr ise Tirreno-Adriatico'da, işaretlenmemiş yol ekipmanlarından birine çarparak, korkunç bir düşüş yaşadı.

Daha güvenli bir gelecek

Finişleri daha güvenli hale getirme meselesi, Fabio Jakobsen'in Polonya Turu'nda yaşadığı ve belki de standartın altında olan bariyerlerin ağırlaşmasına sebep olduğu sakatlanmalardan sonra bir önceliğe dönüştü. Değişikliklerin çoğu, bariyerlerin geliştirilmesi de dahil, 2022 sezonunda gelecek.

Richard Chassot, eski bir bisikletçi ve Tour de Romandie organizatörü, UCI bünyesinde güvenlik yetkilisi görevine atandı. Sporcularla konuşmak ve işlerin nasıl yürüdüğünü gözlemlemek için Paris-Nice'teydi, fakat görevine yarışın yeni güvenlik yetkililerini teftiş etmek de dahil. Son beş yıl içerisinde WorldTour yarışlarında yaşanan çarpışma ve kazaların verisini toplayıp analiz edebilmek için, harici bir acenta tarafından üstlenilen proje ile el ele vermesi gerekiyor.

Tabiatı gereği riskli olan ve hep riskli olacak bu spordaki tehlikelerin azaltılmasında yardımcı olabileceğini düşünürsek, bu Trentin'in özel olarak ilgilendiği bir girişim. Verilerden yapılan analiz ışığında, Trentin, yarışları gelecekte daha güvenli hale getirmek için, sporcuların organizatörler ile iş birliği yapabileceklerini umuyor. "Bundan sonra

Simon Carr ise Tirreno-Adriatico'da, işaretlenmemiş yol ekipmanlarından birine çarparak, korkunç bir kaza yaşadı

yapmamız gereken, bir komisyon veya bir sistem kurup, yarışı aylar öncesinden analiz edip, neyin iyi neyin kötü olduğunu söyleyebilmek." diyor.

"Parkurları değiştirmek istemiyoruz -eğer yokuş yukarı bir tırmanış veya bir sprint ise bunu değiştirmek istemeyiz. Ancak bir söz hakkımız olmalı. Organizatör ile konuşabilmemiz ve dahil olabilmemiz gerekir. Çoğu zaman güvenlik açısından iyi olmayan yerlerde finişi geçiyoruz."

Şunu göz önünde bulundurmalıyız ki, grup artık 25 sene önceki grup değil. O zamanlar, grubun dörtte üçü yarış dışıydı, yani finişe dahil olmuyorlardı. Şimdi ise grubun dörtte üçü finişte de koşuya dahiller.

"Bence sporcular koşuyu ve finişi daha güvenli yapmakta yardımcı olabilirler." diye ekliyor Trentin. "Eğer güvenliğini sağlarsak, hala bir yarışımız olduğundan emin olabiliriz."

Richard Moore bir bisiklet sporu gazetecisi ve yazarıdır, eski bir yarışçı ve The Cycling Podcast'in kurucu ortağıdır.

Türkiye Cyclist

Cyclist Türkiye
Youtube kanalını ziyaret ettiniz mi?



youtube.com/c/CyclistTürkiye

Antrenman

Sizi daha iyi bir bisikletçi yapacak her şey



Pedal çevirmeye başlamadan önce soğuk suya dalmak, yüksek sıcaklıkla baş etmenize ve ayrıca modunuzun yükselmesine yardımcı olabilir

Buza dalış

Soğuk su terapisinin artıları ve eksileri

Soğuk suyun performans üzerinde olumlu etkileri olduğu söylenir - peki bu etkilerin hangileri detaylı bir şekilde incelenmiştir? "Soğuk Su Terapisi: Öldürür mü Diriltir mi?" adlı bir inceleme, soğuk su terapisinin her bir "yararını" bir ila dört yıldız arasında puanlıyor. Bu puanlamada bir yıldız bilimsel olmayan veri, dört yıldız ise yüksek nitelikteki veri olarak sınıflandırılıyor.

İlginçtir ki, en çok bahsedilen etkilerden biri olan 'egzersiz sonrası dinlenme' iki yıldız, iltihap tedavisi ise sadece bir yıldız alıyor. 'Bağışıklık fonksiyonunu geliştirme' de iki yıldızda kalıyor; fakat soğuk su terapisinin, sıcak havalarda daha yüksek bir performans için bir ön soğutma metodu olduğu, bilimsel açıdan daha çok kesinlik taşıyor.

Bir grup sporcu bir test için 40°C sıcaklıkta yorgun düşene kadar pedal çevirdi. Öncesinde 30 dakika süreyle 40°C sıcaklıktaki bir su terapisi uygulandı ve sporcuların yorgun düşme süresi ortalama 28 dakikaydı. Su sıcaklığı 36°C dereceye düşürüldüğünde, ortalama süre 46 dakika oldu. 17°C sıcaklıktaki suda bu süre, etkileyici bir şekilde 63 dakikaya yükseldi. Bu gözlemler, soğuk su terapisinin gerçekten de yararları olduğu konusunda ikna edici kanıtlar; ancak ya pedalladığınız yer Sahra Çölü değilse?

Soğuk su terapisinin asıl yararları zihinsel sağlıkta yatıyor olabilir. 2018'de yapılan "Majör Depresif Bozukluk İçin Bir Tedavi Olarak Açık Suda Yüzme" adlı bir araştırma, 17 yaşından beri depresyon tedavisi gören 24 yaşındaki bir kadının, soğuk suda yüzme programını nasıl sürdürdüğünü inceledi. Her seans hızlı bir şekilde ruh halinde bir iyileşme sağladı ve ilaç tedavisinin durdurulmasıyla sonuçlandı.

Aklınızda bulunsun: Soğuk su terapisi - özellikle açık suda yüzmek- tehlikeli olabilir; ancak aynı zamanda daha hızlı ve mutlu olmanıza katkıda da bulunabilir.

Fotoğraf **Rob Milton**



İllüstrasyon Clear As Mud

Ne kadar yemek yemeliyim?

Bisiklet üzerinde fazla ağırlık taşımadan ihtiyacınız olan enerjiyi alın

Herhangi bir sürüşte ihtiyacınız olan enerji, yoğunluk ve süreye göre belirlenir. Bunlar ters orantılıdır - bir maratonda sprint atamazsınız, bu nedenle daha uzun sürüşler daha düşük yoğunluktadır ve saat başına daha az kalori yakılır. Yoğunluk ne kadar yüksek olursa, kalori depolarını o kadar hızlı yakarsınız. Ancak bu, kısa ve zorlu bir sürüşte daha fazla yemek yemeniz gerektiği anlamına gelmez; çünkü vücudunuz bu enerjiyi kısa süre içinde kullanamaz.

Bisiklet üzerinde bir saatten uzun süre kalırsanız, enerjiyi karbonhidrat şeklinde almanız gerekecektir. Daha kısa süreler için odaklanmanız gereken şey sürüş öncesi hazırlıktır: Kahvaltı ve önceki gün yediğiniz yemekler gibi. Bunlar daha uzun sürüşler için de önemli, ancak beslenme stratejinizin yalnızca ilk aşamasını oluşturmaktadır. Kısa sürüşlerde bunlar sizin beslenme stratejiniz olur. Yemek yemek için daha az fırsatınız olacak ve karbonhidratlar hızlı bir şekilde etki göstermediği sürece, enerjiniz üzerinde kayda değer bir faydası olmayacaktır.

Aşırı yoğunluk, yalnızca vücudunuzun yakıtı ne kadar hızlı yaktığını değil, vücudunuzun neyi yaktığını da değiştirir. Düşük yoğunluklar daha fazla yağ yakar, ancak vücudunuzun yağ depoları bunu telafi eder. Pratik anlamda, kan şekeri seviyesini yüksek tutmak için karbonhidratlara odaklanmanız gerekir.

Sporculara tavsiyem her zaman aynı: Kolay bir şekilde hazmedebildiğinizi bildiğiniz, size tanıdık yiyecekleri tercih edin. Önceki gece sağlıklı bir karbonhidrat, protein, yağ ve sebze karışımı yiyin. Çok geç yemekten veya çok fazla karbonhidrat tüketmekten kaçının. Tek seferde çok fazla miktarda karbonhidrat depolamayın - vücut ağırlığınızın kilogramı başına yaklaşık 1 gram hedefleyin. Sürüş ne kadar erken olursa olsun kahvaltıyı asla atlamayın. Burada kg başına 0,5g-1g arası karbonhidrat almalısınız; antrenman yahut yarışın uzunluğu veya sertliğine bağlı olarak. Her zaman su için; ancak daha zorlu bir sürüş planlıyorsanız karbonhidratlı bir içecek tercih edebilirsiniz.

45 dakikadan fazla sürelerde bisiklet sürerken, hiçbir şeye sudan daha çok ihtiyacınız olamaz; belki bir bar veya sıcak havalarda bir elektrolit içecek işinizi görecektir. İki saate kadar süren yolculuklar için sıvı karbonhidratlara ve enerji jellerine ağırlık verin. Bundan daha uzun sürelerde içecek, jel ve bunların arasında da yiyecekler tüketin.

Spor içecekleri, sıvı yahut karbonhidrat takviyesi veya bazı durumlarda elektrolit ve protein takviyesi sağladıkları için her zaman ilk seçenek olur. Bisiklet üzerinde geçirdiğiniz 30 ila 40 dakikadan sonra sıvı alımına başlayın ve saat başı 20g ila 60g oranında takviye alın.

Uzun yol yapıyorsanız ya da daha ağır antrenmanlar yapıyorsanız, 60g hedefi koymanız daha iyi olur. Bunun üzerine çıkmayın ve hepsini bir seferde tüketmeyin – saat başı üç ila beş kez yemek işinizi görecektir. En iyi seçenekler spor içecekleri, jeller, enerji barları, olgunlaşmış muzlar ve hatta kuru üzümlü bisküviler ve incirli rulo kurabiyeler. Karbonhidratlı bir içecek, jel, enerji bar veya küçük-orta boyda bir muz size 20-25g miktarında (yine de mutlaka etiketleri kontrol edin) karbonhidrat desteği sağlayacaktır.

Yeni başlayan bisikletçiler ihtiyaçları olan gıdayı gerektiğinden daha fazla alıp, sıvı kayıplarını göz ardı edebiliyorlar. Genelde yanlarına gerektiğinden daha fazla yiyecek alıyorlar ve planladıklarından daha az yiyorlar, çünkü bisiklet sürerken yemek kolay değildir. Fakat uzun bir sürüşte, bir sprint finişi planlamıyorsanız bile, sıvıyı son yarım saatte almak iyi olabilir. Bunu sürüş sonrası dinlenme süresinin başlangıcı gibi düşünebilirsiniz.



Uzman Drew Price BSc MSc, spor takımları, elit sporcular ve spor gıda şirketleriyle çalışan bir beslenme danışmanıdır. Aktif insanlar için aralıklı oruç tutma ve yemek koçluğu konularını inceleyen The DODO Diet'in (Vermillion) yazarıdır. Daha fazlası için drewpricenutrition.com

Sizi yakalamışken

Uzmanımız birkaç soruya kısaca cevap veriyor

Should I be eating or avoiding protein snacks during a ride?
Sürüş esnasında protein atıştırmalıkları yemeli miyim, yoksa bunları yemekten kaçınmalı mıyım?
Protein yorgunluk belirtilerini azaltır fakat tüketmesi zor ve sindirmesi yavaş olabilir. Peynir altı suyu proteininin mideden çıkışı daha hızlı gerçekleşir; bu yüzden spor içeceklerine eklenebilir.

Eğer uzun bir sürüş esnasında öğle yemeği için ara verirsem, öğünden sonra pedallamaya devam etmek için ne kadar süre beklemeliyim?
Genellikle 45 dakika ila iki saat arası, fakat öğününüzün miktarına, malzemelerine ve yiyen kişiye göre değişkenlik gösterebilir.

Standart olarak günde üç öğün yemek yerine sık sık küçük öğünler yemek daha mı iyidir?
Sporcuların, ailelerine ve arkadaşlarına dahil olmalarını sağlayacak bir programa (öğün saatleri ve seçimleri bakımından) bağlı kalmalarını ve sonrasında ise yoğurt, meyve, smoothieler ve shake içecekler gibi şeyler atıştırarak, mümkün olduğunca tüm yiyecek türlerinden tüketmelerini tavsiye ediyorum.

Ateşi besle!

Sürüş sonrası toparlanma içeceğinizi hazırlamak bundan daha basit olamazdı. Fakat ismi için aynı şeyi söyleyemeyeceğiz



Bisiklet sporunun herkesin anlayamayacağı, 'quacking' [pelotonun önünde yer mücadelesi] gibi bazı terimleri vardır; fakat sokak argosu yanında bunlar basit kalır tabii. Birisi seni kara kediliyor mu? Yani senin anlattığın hikayeyi gölgede bırakacak başka bir hikaye mi anlatıyor? Peki fındıklı? Bu belli ki bir çikolata bar. İşte bu içeceğin adı da: Fındıklı kömür tozu (nutty slack). Ama bir dakika, bu tarifin içinde çikolata yok bile. Peki ya 'kömür tozunun' içecekle ne alakası var?

Bu ismin etimolojik kökeni, savaş sonrası Britanya'da yaygın olarak kullanılan yerli yakıta uzanıyor; kömür tozu (slack) ve ufak kömür topakları (nuts) içeren bir karışım. Temin etmesi kolay ve ucuz bir yakıttı, 1952'de gerçekleşen ve bütün Londra'yı sarıp 10.000'den fazla insanın ölümüne sebep olan Öldüren Sis felaketinde rol oynayan önemli bir faktördü. Fakat bu smoothie'nin adı, sebep olduğu ölümlerden ziyade, yakıtın ekonomik ve ağır ağır etki gösteren doğasına paralel olarak verilmiş.

Öncelikle, hazırlaması çok kolay – sadece tüm malzemeleri blenderın içine atın ve düğmeye basın. İkincisi, gayet ucuz (tamam Brezilya fındığı pahalı ama onun dışındakiler değil). Üçüncüsü, bu smoothie sadece sürüş sonrası 35gramlık bir protein takviyesi yapmakla kalmayıp, aynı zamanda yulaftan gelen kompleks karbonhidratları, fındıktan gelen yağı, süt ve peynir altı suyundan gelen amino asitleri (kas gelişimi için önemli), ve anti-inflamatuar etkiye sahip tarçından gelen takviyeyi içeriyor. Ayrıca sindirimi kolay ve 20.yy kömürünün aksine mükemmel bir tada sahip.

**Flemenkçe 'kwakske uitdelen' deyiminden geliyor ve 'şarlamak' gibi bir anlama sahip. Bisiklet sporunda ise özellikle sprintte, istenilen pozisyonu almak için rakiplerini itip kakmak anlamına geliyor. Mark Cavendish ya da Peter Sagan'ı bu bağlamda 'şarlatan' olarak tanımlayabiliriz; yerlerinden ettikleri sporcular ise 'şarlatan tarafından şarlananlar'.*

Fındık tozu

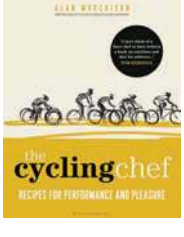
Malzemeler
500ml süt (inek sütü veya tatlandırıcısız badem sütü)
20g glutensiz yulaf
1 olgunlaşmış muz, soyulmuş olarak
20g Brezilya fındığı
1 yemek kaşığı badem veya fıstık ezmesi
20g bal
1 yemek kaşığı toz tarçın
50g peynir altı protein tozu
Bir avuç küp buz

İki kişilik Porsiyon başına besin değeri:
Kalori 518
Toplam karbonhidrat 43g
Şeker 28g
Yağ 23g
Sodyum 40mg

Hazırlama önerisi

•Buz hariç tüm malzemeleri smoothie makinesine veya blender içine yerleştirin ve pürüzsüz hale gelene kadar karıştırın. Buz ile servis edin ve tadını çıkarın.

Bu tarif Alan Murchison'ın *The Cycling Chef* kitabından alınmıştır. Bloomsbury Publishing bloomsbury.com



Propolis

Albert Einstein'ın meşhur sözüdür, "Eğer arılar ölürse, İnsanlar da ölür!" Yalnızca buradan hareketle bile bal arıları tarafından toplanan propolisin ne denli şifalı bir ürün olduğunu anlatmaya yeterli

Yazı **PROF. DR. Y. BİROL SAYGI**



Arılar, bitkileri tozlaştırarak yeryüzündeki yaşamın gerçek destekleyicileridir. Onların yorulmak bilmez hizmetleri olmasaydı, kendimizi besleyemezdik. Ayrıca arılar, bal, propolis, arı poleni, balmumu, arı sütü ve tıbbi arı zehiri gibi çok çeşitli faydalı ürünler de oluştururlar. Arı kovanından elde edilen çeşitli ürünler üzerinde çalışılmış ve propolisin insan sağlığı için faydalı sonuçlara sahip bir ürün olduğu kanıtlanmıştır. Propolis kelimesi, "Pro", "önce, önünde, girişte" ve "polis", "şehir, topluluk veya kovan savunma maddesi" birleşiminden "şehrin savunması" anlamına geldiği Yunancadan türetilmiştir.

Bal arıları propolisi aynı zamanda bal depolarını ve peteği mikrobiyal enfeksiyondan korumak için antiseptik olarak kullanırlar

Propolis, işçi arılar tarafından müsilaj, sakızlar ve reçineler gibi çok sayıda bitki reçineli salgılardan ve ayrıca iğne yapraklı ağaçların veya yaprak dökmeyen ağaçların özünden (palmiye, çam, kızılağaç, kavak, kayın, kozalaklı ağaç ve huş ağacı gibi) farklı bitki türlerinin yaprak tomurcuklarından toplanan özsuyu, kendi deşarjları ve balmumu ile birleştirdiklerinde, kovanlarını oluşturmak için kaplama olarak kullanılan yapışkan, yeşilimsi kahverengi bir üründür. Arı bunu toplar ve arı kovanını dezenfekte etmek, çatlakları kapatmak, paneller inşa etmek, mikrobiyosidal bir ajan, dezenfektan olarak kullanmak ve ayrıca büyüklükleri nedeniyle dışarı atılması zor olan davetsiz misafirleri mumyalamak için kullanır. Bu nedenle Propolis, sıcaklık ve nem koşulları göz önüne alındığında, virüs ve bakteri geliştirmeye yatkın yerlerde arı kovanlarının asepsisini yani sanitasyonunu garanti etmekten doğrudan sorumludur.

Arı kovanlarında bulunan ve bal arılarının kovanlarında oluşan açık boşlukları ve çatlakları kapatmak için çimentolama malzemesi olarak kullandığı doğal bir reçine (mum benzeri) olup "Arı tutkalı" olarak da adlandırılır. Bal arıları propolisi sadece kovanlarını korumak için, kovanlarının çatlaklarını tıkayarak, boşlukları kapatarak ve iç duvarlarını düzelterek değil, aynı zamanda arı larvalarını, bal depolarını ve peteği mikrobiyal enfeksiyondan korumak için antiseptik olarak da kullanırlar. Ayrıca, peteğin bir nesneye tutturulduğu kovan bölgelerine mikropsuz, pürüzsüz bir yüzey oluşturmak için uygulanır. Bunun nedeni, bal arılarının birlikte yaşaması ve bu nedenle bir arıda meydana gelen enfeksiyonun tüm koloniye hızla yayılabilmesi riskini azaltmak içindir. Ayrıca, bal arıları tarafından kovandaki davetsiz misafirlerin karkaslarının ayrışmasını önlemek ve kovan içi sıcaklığını 35° civarında tutmak için kullanılır. Benzer şekilde, propolis, sabit nemi korur ve aynı zamanda kovana doğru hava akışını kontrol eder ve kovana su girişini engeller.

Propolis, uzun zamandan beri insan tarafından tanımlanmış ve kullanılmıştır. Şu anda propolis, sitotoksik aktivite için kullanılmasının yanı sıra anti-bakteriyel, anti-enflamatuar, anti-viral, anti-oksidan, anti-protozoal, anestezik, anti-tümör, anti-kanser, anti-fungal, antiseptik, anti-mutajenik, anti-hepatotoksik olarak da kullanılmaktadır.

Propolis tarihi

Binlerce yıl önce, eski uygarlıklar tıbbi özellikleri için propolisi kullandılar.



Propolis, Avrupa'da 17. ve 20. yüzyıllarda antibakteriyel bir ajan olarak kabul edildi

Propolis, saf haliyle nadiren bulunur. Genellikle arı kovanlarından elde edilir ve arı ürünlerini içerir. Propolis, Aristoteles zamanına kadar MÖ 350'ye kadar uzanan uzun bir tıbbi kullanım geçmişine sahiptir. Yunanlılar apseleri tedavi etmek için kullandılar. Asurlular, enfeksiyonla savaşmak ve iyileşme sürecine yardımcı olmak için yaralara ve tümörlere koyarlar. Mısırlılar mumyaları mumyalamak için kullandılar. Araştırmacılar, propolisin iyileştirici faaliyetlerinin Romalı ve Yunan doktorların yanı sıra Dioscorides, Galen, Aristoteles ve Pliny gibi diğer bilim adamları tarafından tespit edildiğini belirtmişlerdir. Benzer şekilde, doktorlar, Anglo Boer savaşında ve II. Dünya Savaşında yaralanmaların tedavisi için propolisi verimli bir şekilde kullandılar. Mısırlılar, propolisin çürüyen özelliklerinin farkında olduklarından, cesetlerini çürümekten korumak için propolisi kullandılar. Ayrıca propolis, Avrupa'da 17. ve 20. yüzyıllarda antibakteriyel bir ajan olarak kabul edildi. İngiltere'de Propolis, 17. yüzyılda yaraların tedavisi için daha iyi bir ilaç olarak kabul edildi. Çin'de benzer şekilde, propolis anti-kanser ve anti-enfeksiyon ilacı olarak kabul edildi. Propolis, bileşimi ve kimyasal etkileri hakkındaki ilk bilimsel rapor 1908'de kamuoyuna duyuruldu. 17. yüzyılda ise vernik olarak kullanıldı.

Propolis bileşimi, faydaları ve kullanım alanları

Propolisin rengi bölgeye ve bitki kaynağına göre değişmektedir. 60 ile 700° arasında, bazı çeşitleri ise 1000°'de erimektedir. Düşük sıcaklıklarda sert, yüksek sıcaklıkta yumuşaktır. Ticari olarak uygun çözücüler yani etanol, metanol, kloroform, eter ve aseton ile ekstrakte edilir. Ancak, en iyi çözücü etanoldür. Propolis'in biyolojik aktivitesi, coğrafi kökenine bağlı olarak değişmektedir. Ticari olarak diş macunları, pastiller, ağız gargaraları, kremler, jeller, öksürük şurupları, şarap, kek, sabun, sakızlar ve tabletlerde kullanılmaktadır. Ayrıca, şekerlemelerin yanı sıra şampuanlar, çikolatalar, cilt losyonları, diş macunları, antiseptik karışımlar ve etin korunmasında da kullanılmaktadır.

Kimyasal olarak propolis, mevsimden mevsime değişmekle beraber farklı kimyasal içeriklerden oluşmaktadır. Propolis yapıları farklı olsa da hem ılıman hem de tropikal bölgelerde toplanır. Sonuç olarak propoliste 300'den fazla farklı bileşen tanımlanmıştır. Genel olarak propolis, polifenol (flavonoidler, fenolik asitler ve esterler), fenolik aldehitler ve ketonlar içermektedir. Bu bileşiklerin çoğu polifenollerin formlarıdır. Polifenoller, vücuttaki hastalık ve hasarlarla savaşan antioksidanlardır.

Günümüzde bireylerin sağlıkla ilgili artan endişeleri, bilim topluluğunun ilgisini belirli hastalıkların önlenmesine ve azaltılmasına katkıda bulunan işlevsel gıdaları araştırmaya odaklamasına neden olmuştur. Bu ürünün faydaları bileşiminde yatmaktadır ve bu nedenle çalışması, tanımlanması ve ardından ekstraksiyonu, biyolojik olarak aktif bileşiklerin yüksek konsantrasyonları göz önüne alındığında yüksek katma değerli ürünler üretmeyi sağlayan kullanışlı bir araç sağlamaktadır. Propolisin kesin bileşimi arı kovanının faaliyet alanına (iklim, çevredeki bitki örtüsü vb.) bağlı olsa da ortalama olarak içeriğini reçineler ve balzamlar (%50-60), mumlar (20-25 %), uçucu yağlar (%5-10), polen (%5), diğerleri (mineraller, enzimler vb.%5) oluşturur. Propolisin bileşimi, arıların bulunduğu yere ve hangi ağaçlara ve çiçeklere eriştiklerine bağlı olarak değişebilir. Bu, araştırmacıların sağlık yararları hakkında genel sonuçlara varmasını zorlaştırabilir. Propoliste bulunan çeşitli materyallerin yüzdesi, toplanma zamanına ve ayrıca coğrafi kökene bağlıdır. Kavak ağacı (Populus nigra), Yeni Zelanda'nın yanı sıra Kuzey Amerika, Avrupa, Asya'nın tropikal olmayan bölgelerinde bulunur. Mısır'dan toplanan propolisin kavak ağacının bileşenlerinin yanı sıra kafeik asit esterleri ve tetradecanol, hexadecanol ve dodecanol gibi uzun zincirli yağ alkollerini içermektedir. Rusya'dan toplanan huş ağacı propolisi, Betula verrucosa'nın flavonolleri ve flavonları (kavak propolisinden farklı) içermektedir. Benzer şekilde, Brezilya propolisinin ana kaynağı Baccharis dracunculifolia yaprak reçinesi olup diterpenler, lignanlar, p-kumarik asidin prenile türevleri ve asetofenon ve flavonoidler (kavak türünden farklı) gibi bileşenleri, Brezilya propolisi, CAPE'ye (kafeik asit fenetil ester) kıyasla büyük



Propolis özütü, güçlü antioksidan ve anti-mikrobiyal etki, iyileştirici, analjezik, anestezik ve antienflamatuar dahil olmak üzere birçok özelliğe sahiptir

miktarda artepillin C içermektedir. Yalnızca tropikal bölgelerde toplananlarda bazı bileşikler (örneğin germacren d, ledol ve spatulenol dahil seskiterpenoidler) vardır. Küba propolisinin ana kaynağı Clusia rosea olup hem Avrupa hem de Brezilya propolisinden farklı olan poliizoprenile benzofenon içermektedir.

Araştırmalar ne diyor?

Mevcut aktif bileşenlerin çok sayıda olması nedeniyle, propolis tentürü (alkollü ekstrakt) iyi bilinmekte ve temelde organizmanın savunma sistemi üzerindeki uyarıcı etkisinden dolayı terapötik özelliklerinden dolayı kullanılmaktadır. Özellikleri arasında antioksidan ve anti-mikrobiyal etkisi, uyarıcı olarak aktivitesi ve iyileştirici, analjezik, anestezik ve antiinflamatuar aktivitesidir. Bugüne kadar, başvurulan literatürde, bu tür bir metodoloji kullanılarak analiz edilen herhangi bir ürün / gıda için propolis için elde edilenlerden daha yüksek antioksidan kapasite değerleri bulunamamıştır. Propolis özütü, güçlü antioksidan ve anti-mikrobiyal etki ve iyileştirici, analjezik, anestezik ve anti-enflamatuar özellikler dahil olmak üzere birçok iyi bilinen terapötik özelliklere sahiptir. Halk hekimliğinde binlerce yıldır kullanılmaktadır. Arı propolisinin, sakarozdan glukanları sentezleyen bazı enzimlerin aktivitesini inhibe ederek diş plağı oluşumunu önlediği bulunmuştur. Propolisin antibakteriyel, antiviral, antifungal ve antiinflamatuar özelliklere sahip olduğu düşünülmekte olup ancak propolis ile ilgili bilimsel araştırmalar sınırlıdır. Araştırmacılar tam olarak nedenini bilmemelerine rağmen bazı bakteri, virüs ve mantarlardan koruma sağladığı görülmektedir.

Güvenlik endişeleri

Propolis ürünlerinin güvenli olup olmadığını belirlemek için henüz yeterli kanıt olmayıp, ancak yüksek riskli olarak kabul edilmemektedir. İnsanlar bal yediklerinde tipik olarak biraz propolis alırlar. Ancak bal veya arı alerjiniz varsa, propolis içeren ürünlere de reaksiyonunuz olacaktır. Propolis ayrıca uzun süre kullanıldığında kendi alerjik reaksiyonuna neden olabilir. Arıcılar, propolis alerjisine sahip olma olasılığı en yüksek olan insanlardan olup çünkü bileşiğe çok yakındırlar. Tipik alerjik reaksiyon, egzama benzeri cilt reaksiyonudur. Özellikle mevcut alerjiniz veya astımınız varsa, tedavi planınıza propolis eklemeden önce doktorunuzla konuşmalısınız. Propolis için tıbbi olarak önerilen bir doz yoktur çünkü daha fazla araştırmaya ihtiyaç bulunmaktadır. Yapılan çalışmalarda, günde yaklaşık 70 miligramlık bir günlük konsantrasyon önerilmektedir. Ancak bu bir FDA önerisi değildir. Üreticiler, ürün etiketinde bir doz önerebilir. Herhangi bir takviye almadan önce doktorunuza propolisin sizin için güvenli olup olmadığını sorulmalıdır.

Sonuç olarak propolis; bir bal arısı kovanı ürünü, anti-bakteriyel, anti-fungal, anti-protozoal, hepatoprotektif, anti-oksidan, anti-inflamatuar, anti-viral, anti-kanser ve anti-tümör özellikleri içeren geniş bir farmakolojik potansiyele sahiptir. Ayrıca ağız gargaralarının ve diş macunlarının bileşimine etanolik propolis ekstresi eklenmesi, mikrobiyal enfeksiyonun önlenmesini artırır ve diş eti iltihabının tedavisinde etkilidir. Ayrıca biyoflavonoidler, arginin, C vitamini, provitamin A, B kompleksi ve bazı minerallerin varlığı yara iyileştirme özelliğine sahiptir ve bu nedenle yaraların tedavisini artırır. Tek tek bileşenler yerine, propolisin çeşitli biyolojik performansa sahip olmasına yol açan birleşik eylem olarak düşünülmelidir. Son olarak, çeşitli coğrafi kökenlerden gelen propolisten yeni propolis bileşiklerinin geliştirilmesi, çeşitli patojenik hastalıkların kontrolünde hayati önem taşımaktadır. Mevcut literatür incelemesi, propolisin insan patojenine karşı potansiyel özellikleri nedeniyle daha fazla araştırılabileceğini göstermektedir.

Cyclist Türkiye

Bisiklet tutkusunu her an yaşamanızı sağlayacak yeni ürünlerimizi gördünüz mü?



Espresso fincanı



Cyclist Türkiye kepi



Özel tasarım kupa



Yarış takvimi



Tasarım bez çanta



Belçika mayo kupa



Kısa kol mayo seti



Cyclist Türkiye logo kupa

www.cyclistmag.com.tr/magaza

Acıya karşı ne kadar dirençlisiniz?

Başka hiçbir spor acıyı, bisiklet sporu kadar bağrına basmaz. İşte mesleğinin bir parçası da acı çekmek olmuş kişilerden, bununla nasıl başa çıkabileceğinize dair bazı tavsiyeler

Yazı **PETE MUIR** Fotoğraf **SEAN HARDY**

"Yarışı, acıya en çok dayanabilen bisikletçi kazanır" demişti bir zamanlar Merckx. Bütün Büyük Turlar ve Anıtsal Klasikler dahil olmak üzere 525 kişisel galibiyet karşısında aksi bir fikir belirtmek zor, fakat Merckx gerçekten haklı mıydı? Başarının anahtarı acıya karşı gösterdiğimiz dirençte mi yatıyor?

"Bunda bir doğruluk payı olduğunu söyleyebilirim" diyor Neal Henderson -antrenman platformu The Sufferfest'in sahibi olan ABD merkezli şirket Wahoo'nun spor bilimi başkanı. "Ben olsam acı kelimesi yerine 'antrenman kaynaklı rahatsızlık' derdim. Acı zarar veren bir şeydir; antrenman kaynaklı rahatsızlık ise siz durduğunuzda sona erer ve sonra antrenmana yine devam edebilirsiniz. Fakat evet, kendinizi zorlayıp da iyi performans göstermenizi sağlayacak olan bir sonraki seviyeye ulaşabilmek gibi bir durum da var.

Kendisi de Henderson tarafından yetiştirilmiş olan, Wahoo ve The Sufferfest'in kıdemli fizyoloğu Mac Cassin,"İnsanların acı hissedene kadar ellerini bir kova buzun üstünde tuttuğu ve sonra acıya ne kadar süre dayanabildiklerini ölçtükleri testleri bilir misiniz?" diyor.

Kendinizi "İşte alarmlar çalmaya başladı, daha gidecek 10km'miz var, devam ediyoruz. Bunu yapabilirim." diyerek motive edebilirsiniz

"Araştırmalar gösteriyor ki, acı eşiği antrenmandan bağımsız bir şekilde hemen hemen herkeste aynı noktada. Ancak profesyonel sporcular, özellikle dayanıklılık sporcuları, acıya herkesten iki kat daha fazla dayanabiliyorlar."

Doğal olarak, acı eşiği ve performans birbiriyle bağlantılı şeyler; ancak bu harcanılan efor miktarı gibi öğretilebilir ve geliştirilebilir bir şey midir?

"Bir itfaiyeciyi düşünün." diyor Henderson. Bir yangına dalmaktan kaçınmak normal bir tepkidir. Fakat doğru bir eğitimle tehlikeli bir durumu yönetebilirsiniz. Beyninizde bunun canınızı yakacağını ve durmanız gerektiğini söyleyen yangın alarmları çalar. Bu alarmları görevi devam ettirmenizi söyleyecek şekilde eğitebilirsiniz.

"Olay bu alarmları göz ardı etmek değil. Zamana karşıda efor sarf ederken alakasız şeyleri düşünmeye çalışmanızın bir anlamı yok. Anın içinde olmalısınız ve tekniğe odaklanmalısınız. Kendinizi "İşte alarmlar çalmaya başladı, daha gidecek 10km'miz var, devam ediyoruz. Bunu yapabilirim." diyerek motive edebilirsiniz.

"Eğer bir zamana karşıda olsaydım, alarmlar çalmaya başladığında, bunun acı vermesinin normal olduğunu kendime hatırlatırdım. Eğer acı hissetmiyorsanız, bir şeyleri yanlış yapıyorsunuz demektir." diye ekliyor Cassin.

Profesyoneller acıyı bloke etmiyorlar; sadece bunu kabullenmeyi ve bununla başa çıkabilmeyi öğrenmiş oluyorlar.

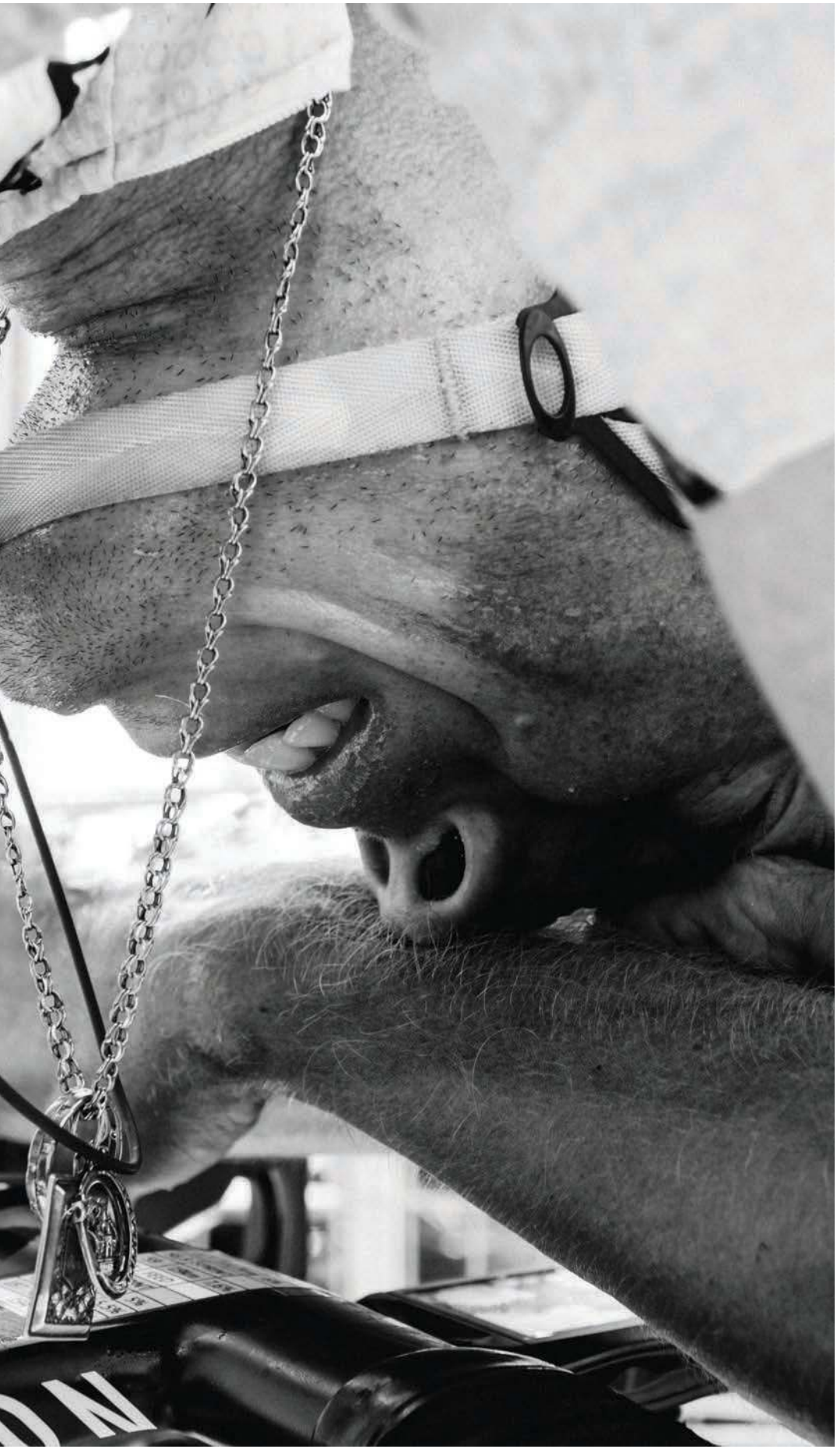
"Zamana karşıdan sonra Rohan Dennis gibi biriyle konuştuğunuzda ve ona neyin acı hissettirdiğini sorduğunuzda size şöyle cevap verir, "Her şey." diyor Henderson.

Acıyı hissedin ve ne olursa olsun devam edin

Cassin, acıyla başa çıkabilmenin birinci aşamasının, bunu yapmanızın sebeplerine dair bir liste oluşturmak olması gerektiğini ileri sürüyor. "Belki de kilo vermeye çalışıyorsunuz ya da tırmanışta rakiplerinizi geride bırakmaya; veya Olimpiyat madalyasını kazanmaya çalışıyorsunuz. Eğer bu sebepleri dile getirebiliyorsanız, zorlu deneyimlerin altından kalkmanızda yardımcı olacaktır."

Henderson, zihninizdeki bu alarmlar





çalışmadığında kendinize tekrar edebileceğiniz size özgü bir sihirli sözcük bulmayı öneriyor. "Bunu yapabilirsin!" gibi basit bir cümle.

Bundan sonra yapmanız gereken şey, sınırlarınızı zorlarken vücudunuzda oluşan hissi anlamak. "Nasıl hissediyorsunuz? Kalp atış hızınız nasıl? Duruşunuz nasıl, omuzlarınızdaki gerginlik, bacaklarınızdaki his? Bisikletçilere bunu belki üç dakika boyunca yaptırıyorum, sonra bunu beş ya da 10 dakikaya çıkarıyorum. En iyi sporcular bu kuvveti, tempoyu, kas gerilimini ve solunum hızını kendi içlerinde geliştirmiş oluyorlar.

Vücudunuzu okumayı öğrenmek, tekniğinizi belirli bölgelerde hissettiğiniz acıyı azaltacak şekilde adapte etmenize imkan tanır. "Kendinize bir bakıp, 'Aslında bacaklarım kötü durumda değil ama ciğerlerim dışarı fırlayacakmış gibi çok hızlı nefes alıp veriyorum.' diyebilirsiniz."

Bunun farkında olmanız, kardiyovasküler sisteminize yüklenmek yerine kas sisteminizi harekete geçirmek için daha yüksek bir vitese geçiş yapabileceğiniz anlamına gelir." diyor Cassin.

Biraz acı çekme zamanı!

Acıyla başa çıkabilme konusunda kendimizi ne sıklıkta eğitiyoruz? "Haftada beş kez, hiç yoktan iyidir." diyor Henderson. "Beş dakika boyunca hayalinizde canlandırmak -kendinizi yapmak istediğiniz şeyi yaparken görmek- oldukça etkili olabilir.

Peki ya pozitif sihirli sözcüğünüzü mırıldandığınız, acı eşiğinizin derinliğini keşfettiğiniz o zorlayıcı antrenmanlar?

"Tüm gücünüzü ortaya koyuyor musunuz?" diye soruyor Henderson. "Her sekiz ila 12 haftada bir diyebilirim. Haftada bir veya iki kez yoğun bir antrenman yapın elbette, fakat bundan daha fazlasını yapmak aşırıya kaçmak olur."

Çalıştıkları profesyonel isimlerden en çok hangileri acıyla başa çıkabilme yetenekleri konusunda onları etkiledi diye sorduğumuzda, "Söz konusu egzersiz ise Chloe Dygert (eski zaman karşı dünya şampiyonu) diyebilirim. Daha önce hiç motor tempolu bir yarışta yere düştüğünde, yerde beş dakika yatılı kalıp, kalktıktan sonra bizzat aynı hızla aynı eforu gösterebilen birini daha görmedim. Olağanüstü!" diyor Cassin.

"Sarah Hammer (ABD'li pist bisikletçisi) yarışlarda dirençlilik konusunda en güçlülerden" diyor Henderson.

Verdikleri bu yanıtlar aklımıza şu soruyu getiriyor: Kadınların acıyla başa çıkabilme konusunda erkeklerden daha iyi oldukları doğru mu? Cassin'in bu konudaki görüşü gayet net: Evet, kadınlar bu konuda daha iyiler."

Ulusal Şampiyona'ya nasıl hazırlanılır?

Antrenman amacınız, sezon başında olduğunuz yerden hedefe kadar uzanan ilerlemedir

Yazı **PROF.DR. İRFAN TÜRETGEN**

Her rekabetçi bisikletçi, sezonun önemli noktalarında en iyi form seviyesinde olmak için çabalamaktadır. Ülkemizdeki bisiklet yarışları içinde sporcuların en çok motive oldukları yarış, büyük oranda ulusal şampiyonadır. Çünkü ulusal şampiyona, sporcuya bir unvan vermektedir ve sene boyunca onu taşımak, hatta gelecek yıl o unvanı savunmak güzel bir motivasyondur. Önemli bir aksilik olmadıkça UCI tarafından istenen tarih her yıl haziran ayının üçüncü haftasıdır. Bu tarihten farklı bir dönemde yapılırsa sporcu şampiyonadan alacağı UCI puanlarını hanesine yazdıramaz. Bu tarihin her sene sabit olması, sporcunun ve antrenörlerin de işini kolaylaştırır. Zira hedef belli ise periyodizasyon daha kolaydır. Bu yazımızda, ülkemiz özelinde, sezon başından haziran ayına doğru kurgusal olarak neler yapmamız gerektiğini gözden geçirelim. sadece haftalar kala bu yazıyı görüp de moralinizi bozmayın. Yolumuz uzun!

Öncelikle antrenmanın hareketli bir "hedef" olduğunu anlamalısınız. Geçen sezon sizin için işe yarayan antrenman şekli bu sezon aynı sonuçları vermeyebilir. Bedeniniz ve zihniniz her zaman bir değişim halindedir. Çalışma şeklinize göre ayarlamalar yapmaya her zaman hazırlıklı olmalısınız; bu da antrenmanınıza tek konuyla ilgili bir araştırma çalışması olarak bakmayı gerektiriyor. Önemli olan kişi sadece sizsiniz. Kullandığınız yöntem, teknik vs. sizin için işe yaramıyorsa, diğer herkes için nasıl çalıştığı hiç fark etmez. O sebeple kendinizi iyi tanımanız, eksiklerinizi görmeniz ve güçlü yanlarınızı bilmeniz en başta gelir. Dışarıdan bakan bir göz olarak en büyük eksiğimiz, zayıf olduğumuz disiplinin üzerine gitmek yerine, iyi olduğumuz tarafa yönleniyor olmamızdır belki. İyi bir sprinter olabilirsiniz, ama bu sizin yokuş antrenmanı yapmanıza engel olmadığı gibi, özellikle yokuşa ağırlık vermeniz gerektiğini hatırlatmalıdır. Parkurdaki bir tırmanışta gruba tutunamıyorsanız ulusal şampiyonadaki yol yarışında şansınız size yeterli gelmeyecektir. Asıl çıkmaz sokak zamana karşı yarışıdır. Yılda bir kere koşuluyor, o da sadece ulusal şampiyonada. Belki sezon başında özel yarışlarda denk gelirseniz iki kez; buna yatırım yapmaya değer mi?

Spor biliminde bireysellik ilkesi, her şeye uyan tek bir antrenmanın olmadığını söyler. Ancak periyodizasyon ihtiyacına rağmen, sporcuların büyük çoğunluğu için işe yarayan birkaç genel yöntem doğal olarak vardır. Bunlardan ilki bir amaca sahip olmaktır. Yüksek seviyede yarışmak istiyorsanız tam olarak nereye gitmek istediğinizi ve oraya nasıl gideceğinizi tam olarak ▶



Bisiklet sporunda öğrenme eğrisi diktir, iyi bir antrenör ile hedefe emin yaklaşırsınız



Fotoğraf Fabio Ferrari/LaPresse

Antrenmanın tek öznesi var: SEN

bilmelisiniz. Amaçlı antrenman budur. Bu, antrenmanda yaptığınız her şeyin bir nedeni olduğu anlamına gelir. Herhangi bir antrenmana başlamadan önce, her zaman kendinize şu temel soruyu sorun: Bu antrenmanın amacı nedir? Cevap verene kadar o pedalı çevirmeyin.

Ülkemizde Kasım-Aralık ayları sezon sonu olması nedeniyle, sporcuların biraz kafa dağıtmak ve dinlenmek için fırsat kolladıkları bir dönemdir. Büyük bir grup sporcu yılın bu son iki ayını kısmen koşuya, kısmen de salonda kuvvet ve kondisyon egzersizlerine ayırmaktadır. Ama çok önemli bir husus gözden kaçıyor burada: Bu egzersizleri senenin ilk ayında bırakıyorsanız kazancınızı birkaç hafta içinde kaybedeceksiniz, bu fizyolojik bir gerçek. Oysa o kuvvete tüm yıl ihtiyacınız olacak. Daha düşük bir seviyede ama tüm sene boyunca kuvvet ve kondisyon egzersizlerine zaman ayırmanız çok önemlidir. Aklınıza şunu demek gelebilir: "Profesyonel bisikletçiler de tüm yıl boyunca yapmıyor." Biz de, "Ama siz o düzeyde bir seviyeye henüz erişmediniz." diye cevap verebiliriz.

Gözlemlerimden şu sonuca varıyorum. Sezon başında form seviyesini yükselten bir sporcu, sene sonunda tempoyu gereğinden fazla düşürdüğü için bir sonraki seneye çıtayı daha yukarıya çekemiyor; her sezon sil baştan yapıyor. Böyle bir döngüde zincirlerinizi kıramazsınız. Performansınızı Türkiye'nin ötesine taşımak istiyorsanız, her sene bir öncekinin üzerine koyarak yükselmelisiniz. Bunun da temellerinden sadece biri, tüm yıla yayılmış düzenli ve doğru şekilde yapılacak tüm vücut kuvvet egzersizleridir. Uzun bir tırmanışta üst gövdeden almanız gereken kuvvet veya uzun bir kaçış denemesinde aero pozisyondan dolayı sızlamaya başlayan, bel, sırt, kol gibi bölgeler, zincirin zayıf halkalarıdır. Bacağınız veya kalbiniz ne kadar iyi olursa olsun, en zayıf yeriniz kadar güçlüsünüz. Bu konuda elbette uzman desteği çok yerinde olacaktır. Bisiklet özelinde fonksiyonel antrenmanı herkes yaptıramaz. Öncelikle bu spora özel gereksinimleri bilen, gereksiz teknikleri eleyebilen bir uzman şarttır. "Kuvvet egzersizleri ile kas yaparak hacim kazanırım, kilo alırım." diye endişe etmeyin. Birincisi, kas hipertrofisi o kadar kolay değildir, özel bir beslenme ve ona spesifik ağırlık/tekrar rutinleri içerir. İkincisi, bisiklet sporunun yüksek düzeydeki aerobik antrenman yoğunluğu ve sürelerinden dolayı isteseniz de kolay kolay bir vücut geliştirme sporcusu gibi kas büyümesi göremezsiniz. Öte yandan sezonu gereğinden erken kapatmak size kayıplara mal olacağı gibi erken açmak da hedeflenen zamandan önce form zirvesi görmenize veya zamansız birikimli yorgunluk yaşamanıza neden olabilir.

Kuvvet antrenmanlarımız cepte dersek, sıradaki işimiz haziran ayının ortasında form seviyemizde zirveyi görmek. Ocak ayında piramitin tabanı olan aerobik temel çalışmalarına başlayalım. Burada tüm sezonun temelini atarsınız. Hem güç oluşturmak



Fotoğraf Chris Auld

için düşük pedal devri, hem de interval tabanı oluşturmak için yüksek pedal devri ve biraz da maksimum pedal devri çalışması olmak üzere farklı seviyelerde kadans çalışması yapmalısınız. Maksimum kadans çalışması, sezonun ilerleyen günlerinde iyi bir sprint için temel oluşturacaktır. Ayrıca uzun sürüşlerde kaslara daha verimli oksijen taşınması için kılcal damarları yeniden inşa etmek için (kapilarizasyon) verimli iş yaparsınız. Bu antrenmanların her biri için ortalama süre 3-4 saat civarı olabilir. Uzun km'li düşük nabız (zon 2) antrenmanları senenin ilk iki ayı için ideal olarak görülür. Bunlar volüm yani uzun km geçilen hacim antrenmanlarıdır. Sezon başında en çok zamanı bunlar için harcamak yanlış değildir. Ama iki ayın tamamını bununla geçirmeyeceksiniz elbette. Haftada üç tane zon 2 sürüşü yanında iki gün sprintler ve 1-2 dk'lık hafif eğimli yokuş intervalleri, farklı noktaların gelişimine temel hazırlayacaktır. Haftanın bir günü bir saatlik sakin tempoda recovery sürüşü, 7. gün ise tamamen bisikletsiz bir dinlenme günü planlanabilir. Çok kötü hava şartlarında kısa interval sürüşleri trainer'da gayet verimli şekilde geçilebilir. Ama hacim için yolda olmak en verimlisidir. Şampiyonlukta gözünüz mü var? O zaman olumsuz hava koşulları bahaneniz olmamalıdır. Kimse size Türkiye Şampiyonluğu'nu hediye etmeyecektir.

Pandemi dönemini göz ardı edersek haziran ayına kadar iki veya üç tane Federasyon yarışı yapılacaktır. Bunlar sizin hazırlık yarışlarınızdır. Durumunuzu görmek, rakiplerinizi kestirmek ve eksikleri belirlemek için güzel birer fırsattır. Derece yapacak durum varsa elbette hoş olur, ama hazırlık yarışlarında form seviyeniz henüz yükselmeye başladığı için uzun vadeli bir projeksiyon olarak değerlendirilmemelidir. Geçen sezondan güzel dereceleriniz veya yeni başlayan sezonda umut veren bir grafiğiniz varsa milli takım kamplarında kendinizi bulabilirsiniz. Bu kampların en güzel yanı ılıman iklimde bolca km geçme şansınızın olması ve bunun yanında iyi bir dinlenme/beslenme fırsatı bulunmasıdır. Öte yandan şöyle bir tespit de genel geçer olmuştur: İyi antrenman yapan sporcuların kampta formdan düştüğü de bilinir. Zira yapılandırılmış antrenmanlar açısından zayıf, daha ziyade topluca km geçilen bir etkinliktir. Çünkü herkes aynı antrenmanı yapmaktadır. Oysa kamp kadrosunda sprinter, tırmanışçı, zamana karşı uzmanı ve domestik gibi farklı türde sporcuların olduğu yadsınamaz. Sezonun ilk kampı için bu normal karşılanabilir ama sonrasında kişiye özel duruma gelecek halde planlanması şarttır. Zaten zaman ilerledikçe kamp kadrosundaki sporcu sayıları da elemelerle azalmaktadır. Kampların çoğu yarış öncesinde yapıldığı için aslında bir tapering dönemidir. Hacim ve yoğunluğun azaltılması, yarış için gerekli bir ayardır. Burada milli takım birim antrenörlerinin öngörüleri, tecrübeleri ve bilgileri sporcunun yolunu belirler. Bir ilerlemeyi planlamak, antrenman bilimi hakkında çok şey anlamayı gerektirdiğinden sporcu için karmaşık olabilir. Planlama konusunda hangi antrenmanları ne zaman yapacağınız hakkında size net talimatlar verecek bir antrenörünüz varsa şanslısınız.

Hazırlık yarışlarını geride bırakalım. Bahar ayları geldiğinde antrenmanlarımızdaki zone 2 hacmini azaltarak, "yoğunluk" içeren bölümlerin saati arttırılmalıdır. Artık eşik model antrenmanlar ağırlığını hissettirmeye başlamalıdır. FTP testlerinden alınacak verilere göre sporcunun hangi düzey ve kategoride olduğu belli olur. Bu bağlamda 1, 5, 10, 20 dk'larda kritik güç değerleri gözlemlenir. Zayıf olanların üzerinde çalışılır. Kırılma noktanızı ileri taşımaya başlamanın zamanıdır. Nasıl kaliteli içerik planlıyorsanız aynı özeni dinlenme için de göstermelisiniz. Antrenmanda uyardığınız kas ve



Fotoğraf Chris Auld

Her antrenmanın mutlaka bir amacı olmalı, boşa pedal çevirmeyin



Fotoğraf **Mattia D'Alberto/LaPresse**

Haftada bir sadece eğlence için pedal çevirmeyi de ihmal etmeyin

kardio ilişkili sistemler dinlenirken gelişecektir. Düz yol zamana karşı denemeleri yanında farklı eğimlerde tırmanış ve düşük kadanslı tork antrenmanlarına da yer vermelisiniz. Ayda bir yapılacak FTP veya benzeri testlerle gelişim takip edilmeli ve kıyaslanmalıdır. Türkiye şampiyonası yol yarışında mutlaka tırmanış olur. Eğer yokuşta gruba tutunamıyorsanız kürsü hayaldir. O sebeple başarıya giden yolun bu yolda bolca yokuş tırmanmak olduğunu unutmayın. Kompleks içerikli bir antrenman varsa gidona yapıştıracağınız bir etikete not almak faydalı olabilir. Belki de amaca yönelik antrenman için en büyük engel bazen diğer sporcuların varlığıdır. Herkes size ayak uyduramaz. İntervaller veya muhtelif spesifik için yalnız çalışmak daha verimli olabilir. Yeri gelmişken, teknik becerilerinizi de geliştirmeniz şart. İyi yokuş çıkıyorsanız ama teknik bir inişte sizi yakalayıp geçiyorlarsa başa dönmek şart. Bisiklet üstünde tekniğinizi geliştirecek çalışmaları sıkça yapınız. Bu tamamen başka bir yazı konusu, not alalım.

Baharın son ayı geldiğinde artık daha yüksek yoğunluklu antrenmanlar ve daha özel yapılandırılmış intervaller planda yer almalıdır. Bu iki blok oldukça enerji gerektirir. Yeterli dinlendiğinizden emin olmanız şarttır. Her gün interval yapılmaz, yorgunken interval yapılmaz, dinlenme günü gerçekten dinlenme günü olarak geçirilmelidir. Profesyonel sporcular senenin 11 ayını birer keşiş hayatı yaşayarak geçirmektedir. Tek işleri bisiklete binmek, beslenmek ve dinlenmek. Tam zamanlı profesyonel bir bisikletçi değilsiniz elbette; ama ulusal şampiyona için zaman açısından uygun durumdaysanız deneyebilirsiniz. Ayakta durmayın, düzenli sıvı alın, esnetme-gerdirme rutinlerinizi ihmal etmeyin, karşılığını alırsınız. Bolca bisiklet yarışı izleyin, kendiniz yarışır gibi bir taktik yapın, rakipleri gözlemleyin, vücut dilini anlamaya çalışın. Mesela kaçış grubunda nasıl davranacağınızı kafanızda prova edin.

Hedefleriniz arasında zamana karşı yarışı varsa en az üç ay öncesinden bu disiplinde antrenmanları uyarlamaya ve zamana karşı bisikletini kullanmaya başlamak şarttır. Genelde düz bir parkurda ve her kategori için az çok sabit mesafede koşulan bir yarıştır. Bu sebeple yarış kilometresinde sürdürülebilir tempoda antrenmanlara başlayıp hem pozisyon hem de süre konusunda ilerleme hedeflenmelidir. Haftada en az 2-3 kez zamana karşı bisikletini kullanmak gerekir. Aero pozisyondan ötürü nefes kapasitenizden kaybettiğinizi bisiklet üstündeki doğru duruş, ideal kadans, start ve dönüş çalışmalarıyla geri kazanmalısınız. Bu disiplinde en önemli husus konsantrasyondur; pedal-nabız-ritim-güç dörtgeninde olmalıdır her şey. Eğer gözünüz yol dışında bir şeye takılıyorsa yeterince konsantre olmamışsınız demektir. Bolca pratik sizi podyuma yaklaştıracaktır. Yarıştan birkaç gün önce TT bisikleti bulduysanız uzak durun, kendi bisikletinizle emin olun daha hızlı gidersiniz.

Yarışa bir ay kala artık zafiyetlerinize değil üstün olduğunuz yönlere iyice ağırlık verin. Benzerlik ilkesine göre yani yarış parkuruna uygun bir rotada antrenman yapın. Bazı günler, varsa takım arkadaşlarınız, yoksa bir motosiklet deryarında yarışır gibi sürat antrenmanları yapın. Yarışın saati belli ise o saatlerde antrenman yapın ki, o şartlara vücudunuz adapte olsun. Yarışa iki hafta kala artık antrenmanda geçilen km ve içerdiği yoğunluk azaltılmalıdır. Son iki haftada yapacağınız hiçbir şey form durumunuzu daha öteye götürmez, aksine yorgunluk ekler. İyice dinlenerek form zirvenizin ucunu sivriltmenin tek yolu TAPERING!

Yarış geldi çattı, hala yapacak çok iş var. Mümkünse 4-5 gün önceden yarışın koşulacağı şehre gidin. Havaya, suya alışın; beslenme düzeninizi bozmamaya çalışın. Yarış parkurunu bisikletle veya arabayla mutlaka geçin, kritik noktaları not alın, strateji belirleyin. Zafiyetlerinizi en aza indirecek planlar yaparken bir kontra atakta neler olabileceğini gözden geçirin. Kritik yerlerdeki viraj, çukur ve arazi durumlarını tespit edin. Güçlü yanlarınıza uygun yerler için atak planları yapın, ama unutmayın taktikler start düdüğü ile değişebilir. Bu mekanik bir spor, lastik patlağı veya bir kaza her şeyi değiştirebilir. Kaçış grubunda olmasanız dahi bu aksilikler onlar için de ihtimaller dâhilindedir. Çizgiyi geçene dek yarışı asla bırakmayın, güç sizinle olsun!

Kendi kendinize antrenörlük yapıyorsanız, antrenmanda nasıl hissettiğinizle zihinsel olarak meşgul olmanız gerekir

Cyclist Türkiye'den

Her Ay Ödüllü Bulmaca!

Temmuz Ödülü:

Vittoria Pit Stop Karbondioksit tüpü ile beraber

Kabul edelim, Tubular lastik kullanmanın en zor yanı patlakla başa çıkmanın güçlüğü. Lastik tamir sıvıları bu konuya bir çözüm getirse de, Vittoria Pit Stop bu alana farklı bir çözüm yolu getiriyor. En temel fark Vittoria Pit Stop, diğer seçeneklerin aksine sıvı lateks yerine lateks köpük kullanıyor ve hem butil hem de lateks lastiklerle kullanılabiliyor. Bu sayede sıvıya oranla da çok daha hafif. Kullanımı kolay ve sıvıyla uğraşmaktan daha az dağınıktır. Ürün 700c tubular lastiği 6.5 bar/90psi'a kadar hava basabilmekte. Gelecek ayki ikinci bulmaca hediyemiz ise PRO Micro CO2 Karbondioksit tüpü. Taşıması kolay, süper kompakt ürün, minimalist tasarımı ile dikkat çekiyor. İç yay aracılığıyla kontrollü bir şişirme sağlayan tip, Presta/Schrader başlıklarla da uyumlu.





Bilgi: Bulmacayı doğru çözen 5 kişiye " Vittoria Pit Stop Karbondioksit tüpü ile beraber" hediye. Çözdüğünüz bulmacanın fotoğrafını, adres ve iletişim bilgilerinizle birlikte info@cyclistmag.com.tr adresine e-posta yoluyla gönderebilirsiniz.

Gündem

Bisiklet kullanımının yaygınlaşmasına dair aktivist görüşler



İstanbul'da bisikletli denetim dönemi başlıyor

Pandemi döneminde artış gösteren bisiklet kullanımı etkisini, İstanbul'un denetim ekipleri üzerinde de gösterdi. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin göreve başlayacağını duyurduğu bisikletli zabıta ekibinin hikayesini, İBB Zabıta Daire Başkanı Engin Ulusoy'dan dinledik

Yazı **DENİZ GÖRGÜ** Fotoğraf **İBB ARŞİV**

Eylül ayında İstiklal Caddesi'nde duyulan nal sesleri karşısında vatandaşlar şaşkınlıklarını gizleyememişti; oysa ki atların üzerindekiler İBB bünyesinde denetim yapan Atlı Zabıta Birimi personelleriydi. Covid-19 pandemisinin peşimizi bırakmıyor olması; bize çevre dostu, düşük maliyetli ve temas alanını azaltacak çözümlere yönelmemiz konusunda farkındalık kazanmamıza fırsat tanıyor. Atlı zabıtalar da içinde bulunduğumuz bu arayışın bir parçası olarak, İBB tarafından ortaya konan çevre dostu bakış açısını yansıtıyordu.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, insan sağlığı ve çevre duyarlılığı konusunda farkındalık yaratan çözümlerine bir yenisi daha ekleyerek, kısa bir süre önce Bisikletli Zabıta birimini kurdu. Bisikletli zabıtalar Ramazan Bayramı'nda, Beyoğlu, Taksim Meydanı, İstiklal Caddesi ile Üsküdar Meydanı ve Salacak'ta atlı zabıtalar ile birlikte göreve başladılar.

İBB Zabıta Daire Başkanı Engin

MTV, trafik sigortası, muayene, periyodik bakım, kasko ve akaryakıt gibi masrafları olmayan "Bisikletli Zabıta" biriminin kurulması, ciddi bir maliyet yükünü ortadan kaldırıyor



"İnsanlara karşı duyduğumuz saygıdan ötürü, onları rahatsız etmemek amacıyla, buralarda görev yapacak olan zabıtalarımızın bisiklet ile hizmet vermesinin daha uygun olacağına karar verdik."

Ulusoy'a, bisikletli zabıta ekibinin kurulmasında kendisini ve ekibini harekete geçiren faktörlerin neler olduğunu sorduk: "2000-2004 yıllarında Marmaris Emniyet Müdürü olduğum zamanlarda, Türkiye'de ilk bisikletli polis personelini göreve başlatan ekibin başındaydım; bu yüzden bisikletli zabıta ekibinin oluşturulması, aslında benim için yeni bir tecrübe değil. Bu konu kapsamında yaptığımız bir toplantıda, Türkiye Bisikletliler Derneği Kurucu ve Genel Başkanı Murat Suyabatmaz, bisikletli zabıta ekibine neden ihtiyaç duyulduğuna dair bir sunum yaptı. Hem konuya hakim olmamın etkisiyle hem de bu sunumun ışığında, İstanbul'da da bisikletli personellere ihtiyacımız olduğuna karar verip, bu ekibi göreve başlatmak konusunda işe koyulduk. Bisikletli zabıta konseptinin hafife alınmasını istemiyoruz; çünkü sağladığı avantajlar göz önüne alındığında aslında ne kadar önemli bir adım olduğunu görüyoruz."

Motorlu taşıtlara kıyasla bisikletin ne kadar çevre dostu bir ulaşım aracı olduğunu bu sayfalarda anlatmaya herhalde gerek yoktur. Dünya çapında da örneklerine rastladığımız bisikletli devriye ekipleri, küresel ısınmaya yol açan karbondioksit salınımına sebep olan yakıtlar kullanmak yerine, insan gücüyle çalışan bir ulaşım aracı kullandıklarından, bıraktıkları karbon ayak izi, otomobillere göre çok daha düşüktür.

İkinci olarak, bisikletler zabıta arabalarına göre çok daha düşük maliyetlidir ve herhangi bir yakıta ihtiyacı olmadıkları için, herhangi bir masrafları da olmayacaktır. Ayrıca otomobillerde olduğu gibi park alanı oluşturmak gibi bir gereksinimleri yoktur ve bir otomobilin giremeyeceği alanlara veya kalabalıklara rahatlıkla girebilip gerekli müdahalelerde bulunabilirler.

Bunların yanında, bisikletli denetim görevlileri daha sağlıklı ve fiziksel olarak daha formda olma eğilimindeler ki bu durumun imaj iyileştirme yönünden oldukça faydası vardır. Ayrıca turistik bölgelerde görev yapacak olan bisikletli zabıtalar, hem vatandaşlarımıza hem de turistlere karşı tehditkar bir duruş yerine daha yumuşak bir duruş sergileyerek, toplum ile aralarındaki güven bağını güçlendirebilir ve turistik açıdan daha makul bir görüntü verecektirler. Bisikletli zabıtalar, denetim ekiplerine karşı oluşmuş algıyı yıkıp, yeni bir izlenim oluşturma imkanına sahip olmaları bakımından büyük bir önem taşıyorlar.

Bizim için bu bisikletli ekiplerin olumlu yanları saymakla bitmiyor; bu yeni uygulamanın beraberinde getireceği yararları bir de Engin Ulusoy'dan dinledik: "İstanbul'un yayalaştırılmış, araç girmeyen alanlarında, - Taksim Meydanı ve İstiklal Caddesi gibi - motorlu araçlar ile hizmet veriliyordu. Bu alanlarda yürüyüş yapan vatandaşlarımıza veya turistik amaçla gezinti yapan insanlara karşı duyduğumuz saygıdan ötürü, onları rahatsız etmemek amacıyla, buralarda görev yapacak olan zabıtalarımızın

bisiklet ile hizmet vermesinin daha uygun olacağına karar verdik. Ayrıca, bu kararın karbon salınımını engelleyerek insan sağlığını korumada, gürültü ve çevre kirliliğini önlemede yardımcı olacağını düşünüyoruz."

"Bisikletli zabıtaların bir de ekonomik boyutta yararları mevcut. Bahsettiğim alanlarda zaten elektrikli taşıtlar ile hizmet veriliyordu; fakat yine de bu araçların satın alım ve yakıt masraflarını da göz önünde bulundurunca, bisikletin bize bu konuda da tasarruf sağladığını görüyoruz. Hem insana hem doğaya saygı duyarak, özellikle ekonomik sıkıntılar yaşanan bu pandemi döneminde işin mali yönünü de hesaba katarak, denetimlerin bisiklet ile yapılması konuda öncü olmak istedik. Bu konuda harekete geçmemiz, bahsettiğim hedefler çerçevesinde gerçekleşti diyebilirim."

"Planlamamız, bisikletli zabıta ekiplerimizin Sultanahmet Meydanı, Üsküdar-Salacak, sahiller, Boğaz kıyısı ve Adalar gibi konumlarda görev yapması şeklinde. Ekiplerimiz bisiklet kullanımı konusunda eğitim almaktalar. Güvenli bisiklet sürüşünün yanı sıra, merdivenlerden nasıl inilip çıkılacağı konusunda da ders alıyorlar. Örneğin, metroda bir olay yaşanması durumunda veya görev başındayken bir saldırıyla karşılaştıklarında, bisikletle kendilerini nasıl savunabileceklerini öğreniyorlar. Yani bisikleti bir savunma aracı olarak da kullanabilmesi eğitimin bir parçası. Eğitimlerin bir kısmı tamamlanmış durumda; tamamı bittiğinde ise belirttiğim alanlarda, bisikletli zabıta ekiplerimiz görevlerine başlamaya hazır olacaklar."

"Kültürel, doğal güzellikleri ve Boğaz'ın varlığı açısından, İstanbul dünyanın en önemli turizm merkezlerinden biri. Bizim temel hedeflerimizden biri ise İstanbul'u markalaştırmak. Bu konuda diğer kamu kurumlarına da örnek teşkil etmek istiyoruz. İstanbul'da yaşayan insanların veya İstanbul'u ziyaret eden turistlerin, yayalara özel alanlarda motorlu taşıtlar yerine bisikletli zabıtaları görecek olması, İstanbul'un turistik açıdan▶



"İstanbul dünyanın en önemli turizm merkezlerinden biri. Bizim temel hedeflerimizden biri İstanbul'u markalaştırmak. Bu konuda diğer kamu kurumlarına da örnek teşkil etmek istiyoruz."





İBB Zabıta Daire Başkanı Engin Ulusoy

markalaşmasında değerli bir etken olacaktır; bizim bakış açımız bu yönde.''

Hayatlarımızı şüphesiz birçok açıdan olumsuz yönde etkileyen Covid-19, bizlere bisikletin varlığını tekrar hatırlattı desek yalan olmaz. Özellikle büyük şehirlerde, hem insanlarla aramıza sosyal mesafe koymak hem de yüzeylere dokunarak bulaş riskimizi artırmamak için toplu taşıma araçlarını kullanmak yerine, virüsü bulaştıran mikro damlacıkları soluma ihtimalimizi neredeyse sıfıra indiren bisikleti tercih ettik. İstanbul Büyükşehir Belediyesi de pandemi koşullarına ayak uydurmuş gibi görünüyor; bu yeni uygulama ile sadece vatandaşları değil, kendi personelini de Covid-19'a karşı bulaş riskinden koruma konusunda önemli bir adım. Engin Ulusoy'a, pandemi döneminde bisiklet kullanımında gözlemlenen artışın, İstanbul'da bisikletli zabıta ekibinin kurulmasında etkisi olup olmadığını da soruyoruz:

''Biz bisikletli zabıta ekibinin kurulmasının öncesinde, eylül ayında atlı zabıta ekibini kurmuştuk. Atlı zabıtaların önemi şuydu: Zabıtalar at üzerinde görev yaptıkları için, pandemi önlemleri kapsamında temas alanı aza indirgenmiş oluyordu ve özellikle kalabalık yerlerde sosyal mesafe oluşturulması konusunda bu olumlu bir gelişmeydi. Ayrıca zabıtalarımız at üzerinde oldukları için, yüksekten konuşarak bir kule görevi görüyorlar. Hem personelimizin hem de insanlarımızın güvenliğini ve sağlığını korumada etkili bir çözüm olmuştu.''

''İnsanların son zamanlarda Covid-19 bulaşından korunma amacıyla toplu taşımadan kaçınıp, bisiklet gibi ulaşım araçlarına yönelmeleri de, kararımız üzerinde etkili oldu. İstanbul'da bisiklet kullanımında artış yaşandığını biz de gözlemledik. Adalar gibi konumlarda da bisiklet kiralama konusunda bayram tatillerinde ve hafta sonlarında yoğunluklar yaşanıyor. Kurallara uymayanları veya insanların kullandıkları kiralık bisikletlerin güvenli olup olmadığını denetlemek için de, o bölgede bisikletli zabıta ekibi ile denetim hizmeti vermek istiyoruz.''

Bu anlamlı uygulamanın diğer illerimize de örnek olması dileğiyle.



Yunan hediyesi

Yunanistan'ın Peloponnese bölgesinin ücra bir köşesinde, pırıl pırıl denizlerle çevrili güzel bir dağlık arazinin parçası olan ve onu keşfedecek kadar şanslı olanlar tarafından büyük saygı gören Mani Yarımadası hediyemiz

Yazı **JAMES SPENDER** Fotoğraf **GEORGE MARSHALL**





Dünya üzerinde kedi olmak için Mani'den daha iyi çok az yer vardır. Kedigillerin yerel mitleri veya eşsiz manzarayı pek önemsediğini sanmam, ama Yunanistan'ın en güneyinde yer alan Kardamili'deki bu yazın sonunun geldiği akşam üzerinde kediler kayıtsız bir şekilde kafe merdivenlerinde ve boş sandalyelerde salınıyor.

Burası aynı zamanda bisikletçi olmak için de hiç fena bir yer değil. Dün kısa bir keşif sürüşü yaptım ve otelden birkaç kilometre sonra parıldayan kıyı şeridi, yerini dağlara doğru uzanan, solmakta olan bir asfalt şeridiyle iç içe geçmiş, büyük kireçtaşı kayalıklarına bırakmıştı. 14km'de deniz seviyesinden 700 metre yükseldim. Fakat, ön tekerleğimden gelen öfkeli bir tıslama sesi çok keyifli bir inişi engelledi ve küçük bir kiliseye uğramak zorunda kaldım. Burada yıllardır bu yollarda Brompton süren Richard'la karşılaştım.

Bisikletçiler arasındaki dayanışmaya uygun şekilde, Richard yardıma ihtiyacım olup olmadığını sormak için durdu ve çok geçmeden derin bir sohbete başladık. Bana Lancaster'lı olduğunu, ancak yıllar önce Mani'ye taşındığını söyledi ve 1980'lere kadar, Yunanlıların Exo Mani (dış Mani) dediği sahil kısmıyla, Mesa Mani (derin Mani) dediği tepeyi birbirine bağlayan düzgün bir yolun bulunmadığını söyledi. Bunun yerine, yerliler teknelere binmek ya da katırların



Yukarıda: Mani Yarımadasının kıyıdan 700 metre yukarısı

Sağda: Kardamili kasabasından çıkıp Mani Yarımadası'nın iç kesimlerine doğru sabahın erken saatlerinde bacaklar sessiz yollarla buluşuyor

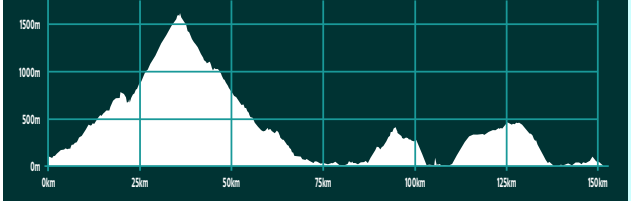
Bir önceki sayfa: Limeni'deki koy, Akdeniz'in sunduğu en mavi sulardan birine sahip



Mani üzerinden

Antik yarımadayı gezmek

Bu rotayı dijital olarak edinmek için cyclist.co.uk/62greece adresini ziyaret edebilirsiniz. Kardamili'nin güneyindeki ana yoldan Aeropolis'e doğru ilerleyin. Proastio/Exochori tabelasından sola dönün ve köyler boyunca, vadiye kadar yolun akışını takip edin. Solda, mavi ve sarı işaretlerle Yunanca kelimeler yazılı tabelaların olduğu geçidin etrafından dönün. Panagia Giatrissa manastırına kadar yolu 18km takip edin, ardından Selegoudi, Kokkina Louria, Archontiko ve E951 üzerinden ana yolu takip ederek, diğer taraftan aşağıya inin. Lagonikianika/Chosiari istikametinde kavşaktan sağa devam edin. Solda Karioupoli/Neochori/Drosopigi yazan başka bir mavi ve sarı tabela için gözlerinizi dört açın ve Limeni yolunu takip edin. Limeni'yi sahil yolu boyunca ardınızda bırakın, Oitylo'ya doğru körfezden tırmanışa başlayın. Ag Nikon, Somantiana, Nomitsis, Platsa ve Pigi üzerinden Kalamatas-Aeropolis yolunu takip edin, burada Kardamili'ye geri dönüş tabelalarını göreceksiniz.







Bisikletçinin bisikleti

Parlee Altum Disk parleecycles.com

Diğer markaların çok azı konudan haberdarken, Parlee sipariş üzerine ürettiği karbon fiber kadrolarla Amerika'da ün yaptı. Bu bisikletler, Parlee'nin mahsulünün kreması olarak bugün hala varlığını koruyor, ancak son yıllarda modeller stoklandı. Yani daha yüksek adetlere ve daha düşük fiyatlara olan talebi karşılamak için Uzak Doğu'yla iş birliği arttı. Fiyatlar biraz daha düştü. Ancak kadro seti için 3.999 sterlin olan bu bisiklet fiyat açısından hala pahalı. Bununla birlikte, paranızın karşılığında çok şey alıyorsunuz.
Stokta yer alan Parlee, merkeze konforu koymuş bir bisiklet. Bu nedenle, Altum'un dikey yüksekliği üç farklı yükseklikte gelen uzatılmış bir kulaklık başlığı olan Flex Fit ara parçası aracılığıyla küçük artışlarla ayarlanabiliyor: 8mm, 15mm veya 25mm. Ön uç sertliğini ve bisikletin estetiğini korumaya yardımcı olması beklenen başlık kadroya entegre. Her iki durum için de işe yaradığını düşünüyorum – yönlendirme ve izleme doğrudan geliyordu ve Altum bu sayede temiz bir görünüme sahip.
Eğimli üst boru sayesinde, konfor estetikle buluşuyor. Bisikletin konforunda aslan payı Parlee'nin özel yapım sele borusundan geliyor. En düşük alın borusu yüksekliğinin 181mm olduğu, 56cm'lik kadro bedeni bisikletin doğal olarak rahat düzenine katkıda bulunuyor. Parlee, Altum'un geometrisini yaklaşık 20 yıllık özel bisiklet yapımında toplanan ortalama uyum verilerine dayanarak tasarladığını belirtiyor.
Mani'nin yamaçlarında, Altum her parçasının doğru bisiklet olduğunu hissettirdi. Hızımız orta ila hızlıydı, arazi ortalama zorluktaydı (her ne kadar formda değilseniz herhangi bir tırmanış bile zor olabilir) ve rotamız uzundu. Gün sonunda Altum, sürüş dinamiklerine uyan ve beni 150 küsur kilometre sonra taze hissettiren uygun, çevik, rahat ve güvenilir bir sürüş karakteri sundu. Ayrıca firma, büyük bir artı olan özel boya şemaları da sunuyor. Bu kadar pahalı bir bisiklet, kesinlikle beğeninize göre yapılmalıdır.







üzerinde eski çiftlik yollarını geçmek zorunda kalırlarmış.

Çok geçmeden Richard, beni buraya neyin getirdiğini merak ediyor. Ona ne iş yaptığımı söylüyor ve yarın bu yolu, artı 145km daha bisiklet sürdükten sonra sürüşü yazıya dökeceğimi anlatıyorum. Heyecanlı bir tavırla Richard, "O zaman Patrick Leigh Fermor'u duymuş olmalısın!" diyor. Duraksıyorum çünkü neyden bahsettiği hakkında en ufak bir fikrim yok. "Tamam o zaman, yarın söyleyeceklerdir muhakkak." diye karşılık veriyor Richard, katlanır bisikletine geri dönmeden önce.

Spartalı sürüş

Adını bölgedeki en yüksek zirve olan Taygetus Dağı'ndan alan 2047m Kardamili Dağ Aktiviteleri dükkanında, sahibi Yiannis Avrameas ile buluştuğumda saat 07.37'ydi. Zamanı spesifik olarak biliyorum çünkü Yiannis kibarca 7 dakika geç kaldığımı söylüyor. Daha sonra kahkahalarla yarılmadan önce bana muska teklif ediyor, ki bu yerel bir ironiye ve mayo cebimde muskayı taşıma fikrine dayanıyor.

Bazen ciddi bir yüze sahip geniş, güler yüzlü bir adam olan Yiannis, çok geçmeden bana arketip Maniot karakterini anımsatmaya başlıyor. Yunanistan'ın çoğu gibi, Maniot kökleri birkaç bin yıl öncesine kadar dayanan bir topluluktur ve modern Maniotlar gururla Spartalıları ataları olarak kabul ediyorlar. Yunanistan kara parçası çarpıcı ama sert ve uzaklığı onu yüzyıllar boyunca Avrupa'nın her yerinden gelen mülteciler için bir hedef haline getirmiş. Bana göre sonuç, girişken, misafirperver bir doğa ile desteklenen tuhaf bir stoacılık ve zekâ karışımı.

Sanki bu noktayı ispatlamak istercesine, Yiannis sevinçle sırtımı sıvazladı ve üzgün olduğunu çünkü Taygetus Dağı'na yürüyüş gezisine çıkması gerektiğini söyledi. Bu nedenle gün boyunca bizlere sağ kolu Vangelis eşlik edecek. Sürüş sırasında ise bana, enerjik görünümlü genç adam Dimitris eşlik edecek ki, bu konuda endişeliyim çünkü 48x16 dişli ile dün yaptığım prova sürüşündeki tırmanışı düzenli olarak çıkan biri.

Tanrı ve savaş

Ceplerimize taze hamur işleri yüklemek için fırında kısa bir mola verdikten sonra, günün yavaşça yükselen sıcağına, kaslarımızın hafifçe ısınmasına izin vererek Kardamili'den güneye doğru yola çıktık.

Dünkü kısa sürüşüm göz önüne alındığında, yol tanıdık; ancak manzaralar ve kokular hala aldatıcı derecede yabancı. Her bir firkete bize parıldayan Akdeniz sularının yeni bir görüntüsünü sunuyor ve tırmanırken, yol kenarındaki bitki örtüsü güneşte yapraklarını gevşetirken burun deliklerim bir buket yabani ➲





Mani'de Yunan tabelaları yaygındır, ancak çoğunlukla işaretler çevrilir. Önemli olanlar hariç. Bu paslı işaret, talihsiz çakıl tırmanışının başlangıcını işaret ediyor




ΣΑΙΔΩΝΑ
ΕΞΩΧΩΡΙ
ΚΑΣΤΑΝΕΑ
ΔΑΣΟΦΥΛΑΚ
ΑΓ. ΠΑΝΤΕΛΕΗΜ
Ι.Μ.ΠΑΝΑΓΙΑΣ
ΚΑΛΑΜΑΤΑ



adaçayı ve kekikle doluyor.

Görünüşe göre ilk Maniotlar dindar bir gruptu, bu yüzden dün lastiğim patladığında kendimi bir kilisenin yanında durmuş bulmam şaşırtıcı değildi. Proastio köyünde pedallarken Dimitris bana burada 40 kilise olduğunu söylüyor - sadece 364 nüfuslu köy için oldukça yüksek bir rakam.

Proastio, Mani'nin en eski köylerinden biri. Güneyde deniz ve kuzeyde Taygetus Dağları ile korunan ayrıcalıklı bir noktada yer alıyor ve bu bölgeyi Yunanistan anakarasıyla bağlıyor. Böylelikle (genellikle korsan grubuna giren) denizcilere ev sahipliği yapıyordu ve batıl inançlı bir halk olarak, onları ruhen korumaya ve muhtemelen affedilmesine yardımcı olmak için bu bölgede kendilerine adanmış kiliseler inşa ettiler.

%5'lik eğimler kolayca geçiyor ve bizi dostça bir 'kalimera!' (Yunanca 'günaydın' anlamına geliyor) ile selamlayan yaşlı bir hanımefendi ile büyükbabasına ait geleneksel bir kule veya pyrgo olduğunu belirtiyor. Şu anda boş, ancak bunun gibi yapılar bir zamanlar Mani'nin her yerinde bulunurmuş ve güçlü aileler için bir tür kale görevi görürmüş. Ev kule ne kadar uzunsa, o kadar önemliymişsin ve mevcut en uzun kuleden daha uzun bir ev inşa edenlere yardım edermiş.

Böylesi bir uzun kule ev rekabetinin yanı sıra toprak, çiftlik hayvanları ve evlilikler konusundaki anlaşmazlıklar çoğu zaman bir ailenin rakip bir aileye karşı kan davası gütmesine neden olabilirmiş ve bu, Osmanlı döneminden beri bu bölgede yüzyıllardır vücut bulan bir hadiseymiş.

İki aile arasındaki kan davası köy sakinlerine duyurulurmuş ve köy çanlarının çalmasıyla husumet başlarmış. Bunun üzerine, davaya dahil olmayan herkes kendilerini kulelerine kilitler ve savaşın sonunu beklermiş. Kan davası ise yalnızca bir aile öldürüldüğünde veya şehir dışına sürüldüğünde sona erermiş.

Bu alanda olağanüstü bir şey var, kuru sıcaklıktan gelen havada neredeyse elektriksel bir keskinlik mevcut

Dimitris'in mataradan fırlattığı suyla selamladığı kibar bir köpek bizi karşılıyor. Bu manzara gösteriyor ki yarımada, sakinliğin özüdür.

Bir çift akbaba göz hizasından yüzlerce metre yukarıda daireler çiziyor ve yol giderek dikleşiyor. Öyle ki Di2'mun vites geçiş sesinden mahcubiyet duyuyorum, çünkü aslen huzur veren bu doğal amfitiyatroda ses 10 kat daha fazla yankılanıyor.

Dimitris, vadiye bakan, yıkık dökük bir taş binayı işaret ederek, bunun bir arkadaşının





Yılda 2.658 saat güneş ışığı alan bir bölgede uzun günler ve uzun gölgeler el ele gidiyor

Solda: Moni Panagia Giatrissa manastırı, bazı çarpıcı manzaralar için iyi bir konumda







Sayılarla

Pisagor istatistikleri...

3,084
metre tırmanıldı

152
kilometre uzunluk

18
kilometre çakıl yol

16
(km) araçla geçilen çakıl yol

1
neredeyse üzerinden geçilecek yılan

8
öğle yemeğinde içilen frappes

1
mataradan su sıkılan köpek sayısı



Anlatılanlara göre, kan davaları aylarca sürebilirmiş; ancak dahil olanların kiliseye gitmeleri, zeytinliklerine bakmaları veya yerel halkın bir dış saldırıyı savuşturmak için bir araya gelmesi gibi durumlarda, treva olarak bilinen molalar verilebilirmiş. Yani her şey kötü değilmiş. Maalesef şimdi aynı şey yol yüzeyi için söylenemez.

Bu rotayı çizerken, Taygetus dağlarının üzerinden yukarı çıkan bir yangın yolu konusunda uyarılmıştım, ama toprak yolların sunacağı keyfin sevinciyle ve Parlee Altum'umun, Parlee'nin çok yönlü Chebacco'yla hatırı sayılır bir DNA paylaştığını bilerek, Yiannis'e endişelenmemesini ve beni oraya götürmesini söyledim. Ancak birkaç kilometre içinde artık başımız dertteydi. Yakın zamanda meydana gelen bir fırtına, zaten bozuk olan yolu daha da elverişsiz bir hale getirmiş. Ufak kayalıklarla birlikte yola düşen devasa kaya parçaları ve dallar... Tüm irademize rağmen açıkça söyleyebilirim ki, bisikletlerimiz araziye uymuyor.









Taygetus dağlarının en yüksek zirvesi 2.407m'de. Yine de orada yürüyüşü yapılacaklar listenize ekleyin

Aşağıda: Limeni'deki evler, oteller ve restoranlar, 'yalı' terimini yeniden tanımlıyor



Öğlen güneşinden kaçmak zor ama eve dönüş yolunda bir tırmanış vaadi yeterince baştan çıkarıcı

Vangelis'e öndeki minibüsü durdurması için işaret veriyorum. Sonuç olarak, isteksizlik ve rahatlama karışımı ile Dimitris ve ben bisikletlerimizi geçici süpürge aracımızın arkasına yüklüyoruz.

Bu, Yunanistan'da geçirdiğim en güzel saatim değildi tabii ve hiç şüphesiz Cyclist ofisine geri döndüğümde yakınmalar ve itirazlar olacak, bu yüzden aracın içerisindeyken, çam ağaçlarından oluşan bir ormanın içinden tepeye doğru ilerlerken manzarayla kendimi teselli ediyorum.

Tepedekiler

Benzinle çalışan dört tekerli seyahat çakıl yol asfalta döndüğünde son buluyor. Ve bisikletlerle biraz günah çıkarmayı umduğum, Moni Panagia Giatrissa, yani Şifalı Bakire Manastırı'na iniyoruz. Köşeli, beyaz alçı duvarları ve kapalı kapıları, onu mahkum bir Bond-kötü adam sığınağı gibi gösteriyor ama Vangelis bana orada yaşandığını ve keşişlerin muhtemelen dışarıyı seyretmekten daha fazla zaman harcadıklarını ve bu da burayı tam anlamıyla bir inziva yeri haline getirdiğini açıklıyor. Ve gerçekten de haklı.

Manzaralar, batıda Messenian Körfezi'nde ve güneyde Mani'nin iç kısmında uçsuz bucaksız olduğu kadar muhteşem. Ufuktaki engebeli tepelerin arasına dağılmış, kırmızı kiremitli ev kümelerini barındırıyor ve aralarında kırbaçlanan gri bir yılan gibi akan yol, doğu kıyısına doğru inişimizi azaltıyor.

Bir kez daha yol yüzeyiyle ilgili uyarılar geliyor ve bu sefer Dimitris'in tekerine girerek, çizgisini takip etmek için elimden gelenin en iyisini yapmaya çalışıyorum. Yine de, tüm gün gördüğümüz ilk hareketli araç olan bir traktörle giderken, bir ya da iki frene oldukça fazla dokunduğum an yaşanıyor ve ardından arka tekerleğimin balık sırtı çakıllarla kaplı yolda kaydığını hissediyorum. Fakat kıyıya yakın düzleştirilmiş yollara vardığımızda, kabahatlerimi ve neredeyse düşecek olmamı çoktan unutmuştum.

Tekerimde Dimitris ile birlikte hafifçe pedal basarak - inişte kendi payına düşeni yapmıştı artık dinlenme sırası onda - en zorlu bölümün gerimizde kalıp kalmadığımı düşünüyorum. Gidişat çok daha yoğun ve önümüzdeki asfaltta bir an için kıvrılan bir yılan dışında, manzarada pek ilgi çekici bir şey yok. Yine de, bu bölgede olağanüstü bir şey var, kuru sıcaktan gelen havada neredeyse elektriksel bir tını. Dimitris sol yapmamız gerektiğini haykırdığında, bu tınının ne olduğunu düşünmekle meşguldüm ve Dimitris ile gerçeğe geri dönüyorum. Yol bir çiftliğin arkasından kayıyor, rüzgar esiyor ve aniden macera moduna geçiyoruz. Bu arada, irtifa değerleri düşük kalırken, takip eden kilometreler harika bir inişli çıkışlı sürüşü kanıtlıyor, yol bazen eğimli ama asla uzun değil, bazen ise tekerleklerimizin altında alçalan ve akan eğim, manzaralar ve kokular her zamanki gibi nefes kesici.

Barınak hayalleri

Barınma Mani'nin parmak benzeri hatlarının, doğudaki boğumunun altına sıkışmış balıkçı köyü Limeni'de planlanan durağımıza yaklaşıyoruz. Koyda bizi bekleyen başka bir tırmanış görebildiğim için durmaktan çekiniyorum, ama Vangelis ve Dimitris biraz rötarın buna değeceğini söylüyor. Bir kez daha haklı çıkıyorlar.

Buz ve şekerli sütle birlikte sipariş ettiğimiz derin espresso bardaklarında gelen içecekler başlı başına harcadığımız zamana değebilir. Ancak bir bardak daha sipariş vermemizi sağlayan manzaranın ta kendisi. Taş evler, körfez hizasında uzanıyor ve sanki gerçek değilmiş gibi görünen bir denize bakıyor. O kadar net bir görünüme sahip ki, yüzeyde parıldayan güneş olmasaydı, körfezin havada süzüldüğünü varsayabilirdiniz.

Öğlen güneşinden kaçmak zor ama eve dönüş yolunda bir tırmanış vaadi yeterince baştan çıkarıcı, bu yüzden yorgun bir memnuniyetle üst borunun üzerine doğru ayağa kalkıyorum ve Dimitris'e yetişmek için yarışıyorum.

Limeni'den çıkış, neredeyse ileriye baktığım kadar geriye ve yana bakmama neden oluyor. Deniz, günün başlarında berrak olmasına karşın, şimdi güneşin açısı ve üzerindeki dağlar sayesinde parlak bir kraliyet mavisine boyanmış durumda.

Aşağımızda kalan güzelliğin boyutlarını tahmin etmesi güç, ama bir zamanlar bu tür koylarda sıklıkla kan dökülürmüş. Gezici denizciler demir atıp yiyecek aramak için karaya çıkar, rahip kılığına girmiş yerel halk tarafından karşılanır, ekmek ve şarap ikram edilirmiş. Bu kez Türk kılığına giren daha fazla yerli, uçurumdan aşağı inip ziyafet çeken denizcileri kaçırıp onları fidye için tutar, fidye kumda beyaz bir bayrakla işaretlenmiş yerde, demirli geminin kaptanı tarafından ödenirmiş. İki taraf arasındaki fidye müzakerelerini ise rahip kılığına girenler yönetirmiş. Böylece hiç kimse rahipleri suçlamayı düşünmemiş ve tek öfke, Grek Maniot'ların sürekli olarak savaşta olduğu Türklere yönelmiş. Neyse ki bazı yükselen yollar





Kıyı boyunca uzanan rota, Stoupa, Foenas plajı, Agios Nikolaos dahil olmak üzere limanında nefes almak için birçok durak nokta barındırıyor

Bir kez daha İyonya Denizi'ne dokunma mesafesine ulaşana kadar bir dizi firketeden aşağı süzülüyoruz

dışında bizi herhangi bir tuzak beklemiyor.

Sonunda, denizin görünen son şeridi de ufuktan kayboluyor ve uçurumun kenarına ekilmiş zeytin ağaçlarının güzelliğine ve gökyüzünün kalitesine hayran kalıyorum. Alçalan güneşin üzerinde ince bulutlar toplandı, yanan bir meşalenin üzerinde uçuşan bir kuş tüyü yorgan gibi bir etki.

Dağın tepesi boyunca pedal çeviriyoruz ve bir kez daha İyonya Denizi'ne dokunma mesafesine gelene kadar bir dizi firketeden aşağı süzülüyoruz. Yukarıya baktığımda bir dağ yolunun soluk görünümünü fark ettim ve bunun Richard ve onun Brompton'ıyla bir gün önce tanıştığım yol olduğunu hatırladım. Sormayı unuttuğum şey bir anda aklıma geldi.

Dimitris'e, "Patrick Leigh Fermor kim?" diye soruyorum. "Ünlü İngiliz seyahat yazarı! Seni gazeteci sanıyordum?" diye alaycı bir tonla Dimitris yanıtlıyor. Mahcubiyetimi gizlemek için bilerek başımı sallamaya çalışıyorum. Ancak gerçekten kim olduğunu, öğleden sonra şehre dönünce anlayacaktım.

Bir hediyelik eşya dükkanının rafında, ucuza basılmış tişörtlerin ve buzdolabı mıknatıslarının yanında bir kitap yığını var ve bunlardan en önemlisinin adı Patrick Leigh Fermor'un Mani'si: Travels In The Southern Peloponnese. Sayfaları çeviriyorum ve gözüm bir paragrafa takılıyor:

"Harita üzerinde, Mora Yarımadası'nın güney kısmı, çentikli ve çürük köklerle güneye doğru uzanan üç yarımadayla birlikte, sakızından yeni yırtılmış, şekilsiz bir diş gibi görünüyor. Merkez sivri uç kabaca yüzlerce metre uzunluğunda olan Taygetus dağlarından oluşur... İşte bu Mani'dir. Taygetus merkezden sekiz bin fit yükseldikçe, uçurumdan sonra kuzeye ve güneye doğru alçalır, kargaların uçtuğu bu mesafeler dağın üç katına ve dört katına çıkabilir ve bazen karadan hesaplanırken 10 kat artabilir."

Leigh Fermor'ın, savaş sonrası yıllarının çoğunu 2011'deki ölümüne kadar, buradaki bir ev ile Worcestershire'daki bir ev arasında geçirdiğini keşfettim ve bu süreçte neslinin en ünlü seyahat yazarlarından biri haline geldiğini öğreniyorum. Yine de, yazıları ne kadar iyi olursa olsun, buranın neden bu kadar özel olduğunu gerçekten anlamak için kişinin Mani'ye gelmesi gerek - ya da bizim gibi pedal çevirmesi. Hatta bu döngüyü üç, dört veya daha iyisi, 10 kez tekrarlaması gerekirdi. Richard haklı.

James Spender, Cyclist'in teknik editörüdür ve kendi seyahat yazılarının bir arka plan kataloğunu oluşturuyor.

Nasıl gittik?

SEYAHAT

Mani'yi bisikletle gezmek için en iyi zamanlar Mart-Haziran veya Eylül-Ekim aylarıdır. Uçuşlar da daha ucuzdur.

KONAKLAMA

Kardamili sahilindeki Elies Hotel'de kaldık. Odalar, bir zeytinliğin kalbinde yer alan taş evler içinde yer alan stüdyo dairelerdi ve kahvaltı oldukça lezizdi – her sabah ana mutfaktan taze meyve, ekmek, yumurta, ev yapımı reçeller ve portakallar alarak, boş zamanlarınızda yiyebilirsiniz

YİYECEK

Çevresinde çok sayıda restoran var, ancak Elies Hotel'in en iyisi belki de Dioskouroi Restoran ve Kardamili'deki Lela's Taverna'dır (lelastaverna.com).

İkincisi, Patrick Leigh Fermor'un (oğlu Elies'in sahibi olduğu) eski aşçısı tarafından işletilmektedir, Lela's limana bakmaktadır ve uygun fiyatlarla inanılmaz yerel yemekler servis edilmektedir.

TEŞEKKÜRLER

Gezimiz, Yunanistan'ın her yerine özel seyahat paketleri (greecefully.com) sunan Yunanistan Ulusal Turizm Ofisi (visitgreece.gr) ve Greecefully tarafından organize edildi. Ayrıca 2047m Kardamili Mountain Aktivitelerinden (2407m.com) Yiannis ve Vangelis'e, sabrı için Dimitris'e ve MyCar Rentals'dan (mycarrentals.gr) Denia'ya yardımları için teşekkür ederiz.


Bianchi
BİSİKLET ODASI
BIKE ROOM
speedo



Bisikleti ve bisikletçiyi seven otel

Alanya'da bisiklet sürmek başlı başına bir ayrıcalıkken, "Bisiklet dostu otel" statüsündeki Sunpark Hotels ile bisiklet sürmek artık unutulmaz bir deneyime dönüşüyor

Yazı **ERMAN ÖNER** Fotoğraf **SUNPARK HOTELS**

Doğası, yolları, iklimi ve kaliteli hizmet veren otelleriyle, Alanya'nın bisiklet turizmi açısından cennet noktalardan biri olduğunu geçmiş sayılarımızda sizlerle paylaşmıştık. Bu savımızı destekler nitelikle, geride bıraktığımız kış döneminde, dünyanın dört bir yanından gelen sporcularla Antalya'ya bağlı ilçenin yollarının dolup taştığına şahit olduk.

Elbette durumun böyle olmasında pandemi koşullarının da etkisi yadsınamaz; zira İspanya ve Fransa gibi bu alanda isim yapmış lokasyonlar kapanınca, bisikletseverler rotayı Türkiye'ye ve başta da Alanya'ya kırdı. Fakat sevindirici haber, Alanya artık yalnızca Kuzey, Ortadoğu ve Asya'dan gelen bisiklet takımlarının tercihi olmaktan çıktı; aksine Avrupa'dan ve hatta dünyanın dört bir yanından gelen amatör ve bireysel bisiklet sporcuları ile triatletlerin de uğrak durağı haline geldi. Diğer bir deyişle, bisiklet turizmi açısından asıl hedef kitlenin yeni adresi olma yolunda Alanya.



Hal böyleyken, şehirde spor ve özellikle bisiklet turizminin geliştirilmesine, Avrupa'daki rakipleriyle mücadele edebilecek seviyelere yükseltilebilmesine yönelik atılan bazı adımların hızlandığını görmek şaşırtıcı olmasa gerek. Bu faaliyetlerden biri de Sunpark Hotels imzası taşımakta.

Elbette Alanya gibi yaz turizminin son derece popüler olduğu bir şehirde hizmet standardı yüksek birçok işletme bulmak mümkün. Fakat "Bisiklet dostu otel" onayını almış Sunpark Hotels, bu noktada bisikletseverlere alternatif bir seçenek ve unutulmaz bir deneyim sunuyor.

Geçtiğimiz kış sezonunda da bisikletseverleri ağırlayan Sunpark Hotels'in çalışmalarını gelecek satırlarda otel genel koordinatörü Ekrem Curnal'dan dinleyeceğiz; ancak dilerseniz önce ''Bisiklet dostu otel nedir?'' sorusuna genel hatlarıyla bir yanıt arayalım.



Bisikleti ve bisikletçiyi seven otel

Bisiklet dostu otel konseptinin temelinde aslında, bisikletinizi güvenle saklayabileceğiniz, gerekli bakımlarını





rahatlıkla yaptırabileceğiniz, sürüş öncesi, sırası ve sonrası her türlü ihtiyacınızın düşünüldüğü bir anlayış yatıyor. Bisiklet dostu oteli, normal bir otelden ayıran temel fark ise bisikletiniz ve sizin için özel alanların oluşturulması. Yine de iş ağızdan çıktığı kadar kolay değil, zira bisiklet dostu otel belgesini almak beraberinde bir dizi kriteri yerine getirmeyi gerektiriyor.

"Bisiklet kullanıcılarının verimli bir otel tatili; ve aynı zamanda kamp yapmalarını sağlıyoruz." diyor Curnal ve başlıyor bisiklet oteli olabilmenin koşullarından bahsetmeye. "Turizm Bakanlığı'nın belirlemiş olduğu 21 ana kriteri tamamlamış olmak gerekiyor. Kriterlerin başlıcaları: Bisiklet odası, bisiklet yıkama alanları, çamaşır yıkama ve kurutma imkanı, bisiklet tamir kitleri ve teknik servis personeli, özellikle dışarıdan gelen bisikletseverler için oluşturulan rota ve güzergahlar, bisiklet dostu menüler, elektrikli dahil her türlü bisiklet kiralama imkanı, bisiklet kamplarında araç eskortu sağlama, bisiklet tur rehberi..."

Curnal'ın anlattıklarına bakılacak olursa, liste uzayıp gidiyor. Kesin olan bir şey var ki yukarıda sıralanan maddeler her bisikletseverin yüzünü güldürecek cinsten. Buna karşılık, yanıtlanması gereken bir soru daha olduğu kanısındayım: Bisiklet dostu otele kimler gelir?

Bisiklet dostu otel olabilmek için Turizm Bakanlığının belirlemiş olduğu 21 ana kriteri tamamlamış olmak gerekiyor

Ekrem Curnal müşterilerinden yola çıkarak geniş bir yelpaze sunuyor bizlere. "Federasyon sporcularından tutun da, elite ve yaş grubu bisiklet sporu yapanlar, aileleri, bisiklet takımları, doğada bisiklet turları yapmak isteyenler ve çevreciliğe duyarlı turistlere kadar uzanan bir misafir portföyümüz var."

Curnal'ın söylediklerinden anlaşılacağı üzere, Sunpark Hotels hareketli ve yoğun bir kış dönemini ardında bırakmış. Yine Curnal'ın dediğine göre, pandemi sürecine rağmen, kış antrenman kamp programlarının bir bölümünü Sunpark Hotels'de geçiren sporcular arasında milli triatletler Esra Nur Gökçek ve





Gültigin Er de varmış. Curnal, yurt içinden ve yurt dışından pek çok bisiklet takımını ve federasyon sporcusunu da ağırladıklarını sözlerine ekliyor. “Spor camiasının birbirleri arasında iletişimleri çok kuvvetli olduğundan, memnuniyetleri paylaşmalarıyla hizmet kalitemiz çok kısa sürede yayılıyor, bu sayede de ziyaretçi sayımız hızla artmakta.”

Durumun böyle olmasında, özellikle otelin Alanya ve çevresindeki bisiklet rotalarına ulaşımının kolay olduğu bir lokasyonda bulunuyor olması, aşçı ve diyetisyenlerle hazırlanan sporcu menüleri [Sunpark Fitmenü], otel içinde yer alan geniş kapsamlı düşünülmüş fitness salonu, sertifikalı masörler, güler yüzlü ve yardımsever hizmet anlayışı, bisiklet odası, tamir ve teknik ekip imkanı, ve hatta sporcuların stres atabilmesi için oluşturulan alanlar gibi bazı önemli faktörler yer alıyor.

Daha da önemlisi sporculardan gelen geri bildirimler ve memnuniyeti otel personeli ile yönetim kademesinin yüzünü güldürüyor. Memnuniyet veren hizmetin ardında ise çeyrek asrı aşan tecrübe ve deneyim yatıyor.

“Sunpark Hotels grubu olarak 35 yıldır turizm sektöründe faaliyet göstermekteyiz. Eskiden beri spor ve sporcu dostu hizmetleri zaten vermekteydik ancak son dönemde pandeminin de sektörü olumsuz etkilemesinden dolayı farklı pazarlama yöntemlerine girme ihtiyacı duyduk. Bununla birlikte, dünyada ve ülkemizde bisiklet sporunun gelişimini takip ettiğimizde, insanların bu spora eğiliminin arttığına şahit olduk. Bakanlığımızın başlattığı bisiklet dostu sertifikasyonu programı da bizleri bir kat daha motive etti. Alanya bölgemizde bisiklet sporu için çok uygun rotaların olması ve iklimin uygunluğu da bu kararı vermemizde etkili oldu.” diyor Ekrem Curnal.



Fiyat avantajı, kalite dengesi, iklim, rotaların güzelliği ve şehrin doğal güzelliği Alanya’nın artı hanesinde yazan onlarca olumlu maddeden birkaçı



Spor ve turizm şehri Alanya

Spor ve bisiklet turizmi denince, Alanya’nın geçmişten günümüze gelen bu alandaki kültür mirası saymakla bitmez. Öyle ki 1992 yılında Türkiye’de uluslararası ilk triatlon yarışı





Alanya'da düzenlenmiştir. O dönem Eurosport'tan da canlı olarak yayınlanan bu organizasyon günümüze kadar ulaşırken, yıllar içerisinde başta Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu olmak üzere, birçok bisiklet yarışı Alanya yollarından start almakta, neticelenmekte ve yahut geçmektedir.

"Bisiklet, turizme çok fazla katma değer sağlamaktadır." diyor Ekrem Curnal ve devam ediyor. "Alanya'nın dünya genelinde bisiklet turizminden alabileceği 52 milyar dolarlık bir pay potansiyeli var. İklim, rotalar, otel kaliteleri bu pastaya ciddi aday olmasına imkan tanımakta. Bu bilinçle yatırımların daha da artması gerektiğini düşünüyorum."

Fiyat avantajı, kalite dengesi, iklim, rotaların güzelliği ve şehrin doğal güzelliği Alanya'nın artı hanesinde yazan onlarca olumlu maddeden birkaçı. Tabii madalyonun öbür yüzü var. Sözü Curnal'ın yatırımların artması gerektiği söyleminden alalım. Bisiklet turizminin merkez üssü kabul edebileceğimiz Avrupa ülkelerine kıyasla en geride olduğumuz konu velodrom. "Bu yatırımın bölgeye yapılmasıyla ülkemizdeki bisiklet turizminin daha da artacağını söyleyen Curnal, başka noktalara da dikkat çekiyor. "Trafikte bisiklete saygı, toplum olarak bisiklet dostu olunması ve bu kültürün geliştirilmesiyle alakalı bilinçlendirme etkinlikleri alınabilecek aksiyonlar arasında" diyor Ekrem Curnal.

Bu engellerin aşılmasının anlamı ise yaz-kış fark etmeksizin bir turizm sezonu demek. "Özellikle düşük sezonlar dediğimiz ve kış sezonlarımızda doluluğumuzu arttırmak ve bu sayede bölge gelir ve istihdamında faydalı olmak istiyoruz." diyor Curnal.

Turizm sezonunu dört mevsime yaymak, özellikle pandemi nedeniyle geçen yaz ağır bir darbe alan turizm sektörü açısından son derece önemli. Ve görünen o ki, ulaşım aracı olarak pandemiyle değeri iyice anlaşılan bisiklet, turizm kolunda da kurtarıcı olmaya en büyük aday.


SCOTT
SRAM
UCI
odlo
SCOTT
DT SWISS
comēncard
MAXXIS
syncros



Büyük İsviçreli ile tanışın

Nino Schurter

Nino Schurter, son 10 yılın en hızlı ve en gösterişli Cross-country yarışçısı. Ve hatta belki de tüm zamanların en iyisi

Yazı **STEVE THOMAS** Fotoğraf **SCOTT MTB TEAM**

İsviçre'nin Cross-country ustası ve şu anki Olimpiyat XCO Şampiyonu Nino Schurter, son 10 yılın en fazla göze çarpan erkek dağ bisikleti yarışçısı oldu. Ancak bunu yalnızca elde ettiği önemli derecelerle değil, aynı zamanda bisiklet sporuna olan saf ve koşulsuz tutkusuyla da başardı. Nino en sade şekliyle bisiklete binmekten tarifsiz bir keyif alıyor ki bu da bisiklet üzerinde onu izlemeyi gerçek bir eğlenceye dönüştürüyor.

Nino'yu, yola aslında olimpiyat unvanını savunmak için çıktığı kısa ve tuhaf 2020 sezonunun sonunda yakaladık. Fakat herkes gibi onun da hedefleri ve gelecek planları farklılaştı. Hızla değişen dünyayla başa çıkabilmek için kendine yeniden hedefler belirleyen İsviçreli Nino Schurter ile konuştuk.

Cyclist Türkiye: Kabaca, haftada kaç saat antrenman yapıyorsun?
Nino Schurter: Gerçekten kolay bir toparlanma haftasında 12 saat, gerçekten zor bir haftada ise 35 saate kadar çıkıyor.

CT: Profesyonel manada bisiklet sporuna adım atmanda ağabeyinle çıktığınız sürüşlerin etkisi nedir?
NS: Hayal edebileceğim en iyi rakipti. Benden biraz büyük ve emin olun benden çok daha yetenekli. Ulaşmak için kendime hedef koyduğum tek kişi oydu. Haliyle kariyerimin başlarında üzerimde büyük bir etkisi oldu.

CT: Kariyerinin başlarında nasıl bir bisikletin vardı ve ne tarz parkurlarda sürüyordun?
NS: İlk bisikletim bir BMX'ti, çünkü o zamanlar iyi çocuk bisikletleri yoktu. O bisikletle tüm şehri ve engebeli yapıları dolaştım. İsviçre Alpleri'nde zorlu parkurlarla çevrili küçük, uzak bir dağ kasabasında büyüdüm.

CT: Başlarda downhill yaptın. Cross-country'ye odaklanmanı sağlayan neydi ve hangisinden daha fazla keyif aldın?
NS: Çocuklar için bir yarış serisi olan İsviçre Bisiklet Kupası yarışına katılmıştım. XCO kategorisinde başlangıçtan itibaren başarı elde edince bu disiplinde kaldım. Bu arada ağabeyim downhill'e odaklanmayı seçti.

CT: Birkaç yol yarışı da koştun. Yol yarışları hakkındaki düşüncelerin neler ve belki de Mathieu van der Poel gibi yola geçmeyi veya yarış takvimini yol ile kombinlemeyi hiç düşündün mü?
NS: Bir WorldTour takımıyla Tour de Romandie ve İsviçre Turu'nda yarışmak benzersiz bir deneyimdi. Buna karşın, benim disiplinim MTB. Başlangıç çizgisinde kazanmak için bulunmaktan hoşlanıyorum. Yol yarışlarında başarı, tek bir disipline tam konsantre olmayı gerektiriyor. Her ikisinin kombinasyonundan oluşan bir yarış takviminin uzun vadede benim için işe yarayacağını zannetmiyorum.

Belki de geniş sporcu kadrosuna sahip yol takımlarına uyum sağlamak için fazla bireyselim. O nedenle en iyi olduğum disiplinde yarışmayı tercih ediyorum. Van der Poel'u bir istisna olarak görüyorum. Devasa bir yeteneğe sahip ve bana göre daha farklı bir arka plandan geliyor.

CT: Gravel yarışlar hakkında düşüncelerin neler, bir gün denemeyi düşünür müsün?
NS: Gravel sürüşleri yol bisikletine iyi bir alternatif olarak görüyorum. Nitekim, trafikten kaçmak günden güne bir moda haline geldi. Gravel bisikletler oldukça çok yönlü makinalar. Gravel yarışlar için XCO Dünya Kupası nedeniyle pek vakit bulamadım. Yine de kim bilir, belki bir gün L'Eroica'yı denerim.

CT: Favori sürüş parkurun ve sürüş stilin nedir?
NS: Ne kadar zor, o kadar iyi. Scott Ransom bisikletimi sürebildiğim her parkur benim için uygundur. En iyi sürüş deneyimini yaşamak için ise kendi seviyemde veya benden daha hızlı bisikletçilerle sürmekten hoşlanıyorum. Örneğin ağabeyim. Özellikle downhill parkurlarında hala bana meydan okuyabiliyor.

CT: Eşsiz bir teknik yeteneğe sahipsin ve birçok XCO yarışçısının aksine insanları eğlendirmeyi seviyorsun. Bu özelliğin nereden geliyor?
NS: Yanıt oldukça basit. Sürmeyi ve yarışmayı seviyorum. Bu bazen bir gösteri gibi gözüküyor ama bunu izleyicileri eğlendirmek için değil, kendim de keyif aldığım için yapıyorum.

CT: Tekniğine yönelik spesifik antrenmanlar yapıyor musun?
NS: Hayır, ama bisiklet sürmeye başladığımdan beri her zaman teknik bölümlerde kendime meydan okumaya çalıştım. Şimdi ise yarışlarda genç bisikletçiler tarafından limitlerim test ediliyor açıkçası.

CT: Yarışlara kendini hazırlanmak için tipik bir antrenman periyodun var mı?
NS: Yanıtlaması güç bir soru. Antrenmanlarımın tümü farklı amaçlarla ve farklı aşamalarla yapılandırılmıştır. Mukavemet antrenmanını ve interval çalışmalarını birbiriyle kombinliyorum. Bu antrenmanları ise spor salonunda yaptığım koordinasyon ve güç egzersizleriyle birleştiriyorum.

CT: Youtube videolarından birinde bazı acımasız jimnastik seansları ve çapraz antrenmanlar yaptığını gördüm. Bize bu antrenmanların ve ayrıca bu yıl uygulayacağın çapraz antrenman teorinin ne olduğunu anlatabilir misin?
NS: XCO yarışlarının yoğunluğu güç gerektirir. Ek olarak, yarış içinde yaşadıklarınız teknik, denge ve koordinasyonun bir birleşimidir. Salonda gerçekleştirdiğim bir antrenman seansında tüm bunları çok yoğun bir egzersizde birleştiriyorum. Bu da aslında



13 Mayıs 1986, İsviçre doğumlu dağ bisikletçisi Schurter'in başarıları saymakla bitmez. Sıralamayı denediğinizde ise karşınıza kocaman bir liste çıkıyor. İşte en dikkat çekenleri: 2009, 2012, 2013, 2015, 2016, 2017, 2018 ve 2019'da Erkekler Cross-country Dünya Şampiyonluğunu ile 2010, 2012, 2013, 2015, 2017, 2018 ve 2019'da UCI Dünya Kupası genel klasman zaferi. Ayrıca, 2016 Olimpiyatları'nda dağ bisikleti dalında altın madalya, 2012 Olimpiyatları'nda gümüş madalya ve 2008 Olimpiyatları'nda bronz madalya kazandı

gym salonunda yarış simülasyonu gibi. Bu antrenman planını tüm yıl boyunca uyguluyorum – sezon öncesi hazırlık ve haftada birkaç kez.

CT: Antrenmanlarda ne kadar rakamlarla çalışıyorsun? Thomas (Frischknecht) her zaman duygularını ön plana alan bir bisikletçiydi. Senin için de aynısı mı geçerli?
NS: Bugünlerde duygulara dayalı antrenman son buldu! Antrenörüm Nicolas Siegenthaler'in belirlediği programa elimden geldiğince sadık kalmaya çalışıyorum. Buna karşın, yıllar içerisinde edindiğim tecrübe sayesinde içinde bulunduğum duruma göre antrenman programımı üzerinde bazı değişiklikler yapabiliyorum.

Zira, %100 toparlanamadığımı hissettiğim günler oluyor. Bu anlara saygı gösteriyor ve kendimi çok fazla zorlamıyorum. Genellikle hava iyi değilken - ki İsviçre Alplerinde sıklıkla karşılaştığım bir durum - veya diğer işlerle çok meşgul olduğumda [Sponsorluk vb. bazı işler olabiliyor] antrenman programıma göre egzersizlerimi ayarlamam gerekiyor.

CT: XCO yarışları kısa, ancak koştuğun Cape Epic gibi bir mücadelede durum tamamen farklı. İki farklı yarış tipinin üstesinden nasıl geliyorsun?
NS: Sezon başlangıcında genellikle mukavemet üzerine formumu inşa ediyorum. Bu da katıldığım Cape Epic gibi bir yarışta oldukça işime yarıyor. Eğer ki Cape Epic haziranda olsaydı, aynı form durumunu tutturabilmem mümkün olmazdı. Yıllar içinde yaptığım antrenmanlar neticesinde etapların uzunluğuyla alakalı bir sorunumun kalmadığını düşünüyorum. Ancak, etap süresi nedeniyle bazı şeylerin farklı yapılması gerektiği de aşikar. Özellikle beslenme ve toparlanma çok daha fazla önem kazanıyor.

Bugünlerde duygulara dayalı antrenman son buldu! Antrenörüm Nicolas Siegenthaler'in belirlediği programa elimden geldiğince sadık kalmaya çalışıyorum



CT: Enduro yarış koşmayı hiç düşündün mü? Bir keresinde MVDP yarışmak istediğini söylemişti – yeteneğin göz önüne alındığında senin için de durum pek farklı olmasa gerek?
NS: Yine, bir şeyi ödün vermeden yapmaya ve bunu doğru yapmaya inanıyorum. XCO ile yarıştığım sürece enduro için yarışmaya zamanım yok.

Eğer ki enduro disiplininde yarışmaya karar verirsem, bunu ciddiye alır ve tüm konsantrasyonumu enduro üzerinde toplardım, çünkü enduro yarışlarındaki seviye oldukça yüksek. Yarışçılar süper hızlı. Katılmak zorunda olduğum her yarışı ciddiye almam ve bir şekilde rekabetçi olmam gerekir.

CT: Koştuğun en zor yarış hangisiydi?
NS: Florian Vogel ile birlikte katıldığımız Cape Epic. Etapların birinde öyle bir duvara tosladım ki bitişe zor geldim. 5km'ye kadar 2 dakika öndeydik ama son beslenme alanını kaçırdık. Kendimi ve bacaklarımı boş hissediyordum. Bisiklet üzerinde güçlükle durduğumu hatırlıyorum.

CT: Covid-19 zamanı karantinalarda nasıl antrenman yaptın? Antrenman sürüşlerini nasıl değiştirdin ve yaşadığın yerde ne gibi önlemler alındı?
NS: İsviçre'de süreç boyunca antrenman yapmak mümkündü. Antrenman programım normal bir sezona hazırlanacağımdan çok da farklı değildi. Sadece aralık, ocak ve şubatta yaptığım tipik antrenmanları, nisan, mayıs ve haziranda da gerçekleştirdim.

CT: Covid'in tüm dünyaya büyük etkileri oldu. Kişisel olarak profesyonel dağ bisikletinin yakın gelecekte pandemiden nasıl etkileneceğini düşünüyorsun?
NS: Umuyorum ki dünya salgından bütünüyle kurtulur ve bu durumdan ders çıkarır. Bu dönemde başımıza gelen her şey olumsuz değildi. Gelecekte bize yardımcı olacak olumlu gelişmeler de var. Yarışları göz önünde bulunduracak olursak, dilerim sponsorlar, takımlar ve yarış organizatörleri çok fazla etkilenmez ki sporun geleceği için esas önemli olan bu. En azından şunu söyleyebiliriz ki, Covid sebebiyle bisiklet endüstrisi ciddi bir hareket kazandı.

Doğal yeteneği nedeniyle Jose Antonio Hermida. Kariyerimin başlarında kendime örnek aldığım Julien Absalon da tabii. Ve son olarak da MVDP...

CT: Olimpiyat oyunlarının şüphe yok ki senin için anlamı büyük. Rio'da Sagan odağını dağ bisikletine çevirdiğinde neler düşündün? Bu yarış kişisel olarak en tatmin edici rekabetin olabilir mi?
NS: Olimpiyatlarda altın kazanma hedefi etrafında yıllarca yaptığım çalışmalar şüphesiz bu hayalime ulaştığımda ekstrem bir tatmin duygusu yarattı. Sagan'ın olması konusunda ise pek gergin değildim; daha fazla %110'umu yola verebilir miyim diye düşünüyordum. Çok iyi hazırlandığımı biliyordum ve kusursuz bir formdaydım. Bu tip anlarda başkalarına bakmak veya başkalarının ne yaptığından ziyade kendime odaklanıyorum.

CT: Olimpiyatlar bu yıla ertelendi, senin için işler ne kadar değişti?
NS: Tüm diğer atletler gibi kendimi yeni koşullara ve yeni yarış takvimime adapte etmem gerekiyordu. Herkes için aslında koşullar eşitti. Sadece hedefler gelecek bir tarihe ertelendi. 2021 sezonu için ise iyimserim.

CT: Sosyal medyayı sıklıkla kullanan birisin ve bazı harika GoPro videoları yapıyorsun. Tüm bu videoları kendin mi çekip kurguluyorsun?
NS: Evet, fotoğraf ve video hobim diyebilirim. Ayrıca videoları kendim editlemeyi seviyorum. Tabii GoPro'nun kendi uygulamaları bunu oldukça basit bir hale getiriyor.

Sosyal medya ise işimin bir parçası. Bu tarz işlerle uğraşmaktan hoşlanmıyorum diyebileceğiniz bir noktada olduğumuzu düşünmüyorum. Yalnızca bazen oldukça fazla zaman alıcı olabiliyor.

CT: Yarışmak istediğin bir yarış listen var mı?
NS: Bir gün yer almak istediğim hala birçok yarış var: BC Bike Race, Trans Provence ve Brazil Ride ilk aklıma gelenler.

CT: Beslenme diyetine ne kadar sadıksın ve yemediğin ya da içmediğin spesifik besinler var mı?
NS: Hayatımda bir diyete bağımlı olmak gibi bir şey yok. Vegan, vejeteryan veya glutene karşı duyarlı biri değilim. Mevcut diyetime herhalde en yakını Akdeniz diyetidir.

Geride bıraktığımız birkaç yılda eti ve işlenmiş gıda tüketimini minimuma indirdim. Dikkat ettiğim tek şey kaliteli yiyecekler satın almak ve içindekilere bakmak. Yediğim şeylerin nereden geldiğini bilmek benim için önemli.

CT: Kariyerin boyunca aynı takımdasın – bu durum seni nasıl etkiledi ve Thomas'ın yanındaki varlığı hakkında neler söylemek istersin?
NS: Yıllar boyunca ekibimin sunduklarından memnunum. Bu takımda kendimi rahat hissediyorum ve takımın gelişiminde etkim olduğu için de mutluyum. Ayrıca tüm o yıllar boyunca aynı antrenörle çalıştım. Benim için iyi çalıştıkları sürece, sahip olduğum şeyleri korumayı seviyorum. Kazanan bir takımı asla değiştirmemeli!

CT: Bisikletin ve ekipmanlarının tasarımı hakkında ne kadar bilgiye sahipsin ve genelde bisikletlerde hangi spesifik parça veya bölümlere odaklanıyorsun?
NS: Ekipman konusunda Scott her zaman benden gelen geri bildirimleri çok dikkatli dinliyor. Şunu söyleyebilirim ki





Bugün Mathie van der Poel ve Wout van ert gibi isimlerden çok alışık olduğumuz, farklı disiplinlerden yol bisikletine geçiş kervanına Schurter, 2014 yılında Orica-GreenEdge ile kontrat imzalayarak katılmıştı. İsviçreli isim o yıl Tour de Romandie ve Tour de Suisse'de yarışarak, genel klasmanı 42 ve 53'üncü sırada tamamlamıştı



Nino Schurter, İsviçre'nin Romanşça konuşulan Tersnaus, Lumnezia bölgesinde doğdu ve büyüdü. Boş zamanlarının çoğunu doğada geçiren Schurter, profesyonel bisiklet sporuna 2003 yılında Thomas Frischknecht ile adım attı. Schurter 2007'den beri SCOTT-SRAM MTB Racing Team adına yarışıyor



Scott-Sram takımı ve benim bugün sürdüğüm Scott Spark üzerindeki etkim son derece büyük. Gelişim ihtimali olan her alanı düşünüyoruz. Sonunda, birlikte çalışmak için hepsinin senkronize olması gereken bir dizi alan var. Örneğin; 30mm genişliğinde jantlar, 2.4cm lastik ile birlikte artık 29" jant kullanıyoruz ki bu da jantlar ve lastikler daha ufak olduğunda kullandığımız standart 100mm süspansiyondan daha uzununu gerektiriyor.

CT: Senin için çok önemli olan belirli bir duruş pozisyonu, süspansiyon veya lastik kurulumu var mı?
NS: Diğer takım üyeleriyle büyük oranda aynı kurulumları tercih ediyorum, sadece benim gidonum biraz daha alçakta.

CT: Kariyerin boyunca en fazla saygı duyduğun veya başlangıç çizgisinde beraber olmaktan çekindiğin bisikletçi kimdi?
NS: Doğal yeteneği nedeniyle Jose Antonio Hermida. Kariyerimin başlarında kendime örnek aldığım Julien Absalon da tabii. Ve son olarak da MVDP, çünkü şu anda geçilmesi gereken kişi o.

Sosyal medya artık işimin bir parçası. Bu tarz işlerle uğraşmaktan hoşlanmıyorum diyebileceğiniz bir noktada olduğumuzu düşünmüyorum

CT: 2020'deki "yeni normal" ve kısıtlamalar altında yarışmak nasıldı. Hangi prosedürler uygulanıyordu ve kendini güvende hissediyor muydun?
NS: Bir sorunla karşılaşmadım ve her zaman kendimi güvende hissettim. Organizatörler iyi bir güvenlik programı ışığında harika bir iş çıkardı. Yarışçılar ve etkinliğin bir parçası olan herkes yeni kurallara eksiksiz saygı gösterdi. Elbette ki hepimiz eski normale dönmeyi tercih ederdik ancak zaman, yeni normalde de yaşayabileceğimizi gösterdi.

CT: Dünya Şampiyonası senin için çok da beklentiler dahilinde gitmedi. Şu anda zirvede bir değişim olduğunu söyleyebilir miyiz? Senin bu konudaki düşüncelerin ve hislerin neler?
NS: Bir gerçek var ki yeni nesil limitlerimi zorluyor. Özellikle de Fransızlar. Zirveye oynayan bazı büyük yetenekleri var. Bu günlerde, uluslararası bir şampiyonluk için yarışabilmem için her şeyin yolunda gittiği bir gün gerekiyor. Dünya şampiyonasında ise bu başlangıçtan itibaren geçerli değil.

Şanslıyım ki Dünya Şampiyonası'ndan sonra Avrupa Şampiyonası vardı ve aynı güçlü rakiplere karşı geri dönmek güzeldi. Avrupa Şampiyonası'nı kazanmak benim için önemliydi. Mini sezonda hazırlandığım Dünya Kupası hazırlıklarımın yolunda olduğunu kendime kanıtlamış oldum.


ONDURM
KIRURA
SMART SAM

Bisikletin ve Bursa'nın Ertan Ağabey'i

Türkiye bisiklet kültürünün en renkli insanlarından biri olan Ertan Ayçetin'i kaybettik. Ertan Ağabey 70 yıllık ömrü boyunca bisiklet ve Bursa'dan hiç kopmadı

Yazı **AYDAN ÇELİK** Fotoğraf **SAMED KUNAÇ**



Türkiye'nin enleri ve renkleri adını taşıyan bu köşede şimdiye kadar, şehir odaklı bir yol izledik. Türkiye'nin en küçük şehri Yalova ile başladık, en renkli beldelerinden biri olan Uluabat Gölü'yle devam ettik.

Bu sayıda başka bir şey yapacağız. Türkiye bisiklet kültürünün en renkli insanlarından biri olan Ertan Ayçetin'i an(lat)acağız.

Maalesef Ertan Ağabey, Ramazan Bayramı'nın ilk günü, 13 Mayıs 2021'de geçirdiği kalp krizi ile aramızdan ayrıldı.

Bisiklet ve Bursa

Ertan Ağabey deyince benim aklıma "2B" gelir: Bisiklet ve Bursa... Her ikisine de derinden bağlıydı. Bu iki kelimenin birlikte kullanıldığı bir cümle kurarsak, devamında mutlaka onun adı gelirdi.

Bisiklet, hayatında o kadar büyük bir yer tutuyordu ki, deyim yerindeyse, eğitimini aldığı ve ekmeğini kazandığı diş hekimliğini bir "hobi" olarak yapıyordu.

Daha iki ay evvel, Uluabat Gölü'nün sevimli misafiri Leylek Yaren için bir tur planladığımızda doğal olarak aklımıza gelen ilk isim oydu.

Bizim için her gün Yaren'in sandalına konduğu Adem Amca'yı aramış, müjdeli haberi ulaştırınca ertesi gün Mudanya İskelesi'nde buluşmuştuk. Gölün etrafında harika bir tur yapmış, *Cyclist Türkiye*'nin 74. sayısında anlatmıştık.

O son buluşmaya tekrar döneceğim, fakat önce Ertan Ağabey ile ilk tanışmamızı anlatmak isterim.

Solda: Ertan Ağabey Gölyazı'da iki tane papağan ile arkadaş olunca aklımıza Michele Scarponi geldi. 2017'de hayatını kaybeden İtalyan bisikletçi, Frankie adındaki papağan ile antrenmana çıkıyordu

Üstte: Ertan Ayçetin'in bisiklet aşkı 6 aylıkken başladı, hayat boyu sürdü.



Seyyahların izinde

Onunla 2010 sonbaharında TRT'ye yaptığımız bir belgesel çekiminde tanıştım.

Ankaralı bir film ekibi, ''Seyyahların İzinde'' adında bir belgesel dizisi çekiyordu. O dizi içinde Velosipet ile bir Cevelan'ı konu etmek istiyorlardı.

Velosipet ile bir Cevelan, 19. yüzyıl sonlarında (o zamanki adı Hüdavendigâr Vilayeti), Bursa'da yapılmış bir bisiklet yolculuğunu anlatan kitabın adıydı.

Ahmet Tevfik adındaki bir gazeteci, adını öğrenemediğimiz bir arkadaşıyla, İstanbul'dan Mudanya'ya vapurla gitmiş, ardından vilayetin kasabalarını, köylerini pedallamış, izlenimlerini küçük bir kitapta toplamıştı.

"Türkçe yazılmış ilk bisiklet seyahatnamesi" unvanı bu çok kıymetli kitaba aitti.

Başkanı olduğu, Bursa Bisiklet ve Doğa Sevenler Derneği BUBİDOSD, 2009'da bu kitaptan hareketle bir festival organize etmeye başlamış, adını da "100 Yıllık Macera" koymuştu.

Cahit Kayra'nın çevirisiyle İş Kültür Yayınları'ndan çıkan Velosipet ile bir Cevelan'ın başka bir edisyonu, Bursa El Yazmaları Kütüphanesi'nden Nezaket Özdemir çevirisiyle







Solda üstte: Seyyahların izinde belgeselinin çekiminden bir kare (Orkun Yağcı ve Ahhan Şener)

Yanda: Mudanya Alay kahvesi

Sağda üstte: Mudanya Mütareke Müzesi

2010 yılında Ertan Ayçetin ile birlikte yer aldığımız Velosipet ile Bir Cevelan belgeseli Mudanya'dan başlamıştı

(transkripsiyonu) yayımlanmış, onun adı da "Yüz Yıl Önce Bisikletle Bursa" olmuştu. Festival adını o kitaptan alıyordu.

(30 Ocak 2021'de 104 yaşında hayatını kaybeden Cahit Kayra ile ilgili yazımızı okuma isterseniz dergimizin web sitesindeki arama bölümüne adını yazmanız yeterli olacaktır.)

Yönetmen belgesel çekimini iki farklı zaman diliminde geçecek şekilde kurgulamıştı: Tiyatro oyuncuları Ahhan Şener ile Orkun Yağcı, dönem kıyafetleri ve dönem bisikletleriyle Ahmet Tevfik ve arkadaşını canlandıracak, biz de Ertan Ağabey ile o iki seyyahın izini sürecektik.

Bursalı Fausto Coppi

Ertan Ağabey'i ilk gördüğüm anı hatırlıyorum. İlk bakışta mesafeli bir görüntüsü vardı. Ellili yaşlarını bitirmek üzereydi ve filinta gibiydi. İnce uzun bacaklarıyla "Balıkçıl" lakaplı Fausto Coppi'ye benziyordu. Bu benzetmeyi kendisine yapınca önce şaşırdı, sonra kahkaha attı. Pek hoşuna gitmişti. O benzetme sayesinde bütün mesafeler buharlaştı gitti.

Yaklaşık 15 gün süren çekimler neşe ve keyifle geçti. Hatta ilk gün ancak bisikletçilerin anlayacağı komik bir hadise yaşadık. Yapım ekibinden bir arkadaş çekime tayt ile gelen Ertan Ağabey'e taytın üstüne şort giyip giyemeyeceğini sordu. Zayıf bir ihtimal de olsa, TRT'nin sorun çıkarabileceğini, ancak bu riske girmek istemediklerini söyledi. Ben hazırlıklı gelmiş ve yanıma şort almıştım. Ama son otuz yıldır bisiklete şortla binmemiş olan Ertan Ağabey, hem hazırlıksız hem de isteksizdi.

Mudanya'da plaj malzemeleri satan bir mağazaya girdik ve Ertan Ağabey'e siyah bir şort aldık. "Ben şimdi arkadaşlara ne diyeceğim?" diye söylene söylene giydi.

(Eğer www.dailymotion.com/video/xrj2z0 linkinden belgeseli izlemek isterseniz, hikayesini anlattığımız şortu, onun incecik bacaklarında göreceksiniz.)

Bu şehir bu faninin kalbinden daha hızlı değişiyor

Doğrusu her anımız çok neşeli değildi. Çünkü nereye gitsek, bırakın Ahmet Tevfik'in zamanını, Ertan Ağabey kendi gençliğindeki bir sürü şeyin yok olduğuna tanık oluyordu. Şüphesiz bizimle buluşmadan evvel de bu değişime tanıktı. Belli ki içini dökmek istiyordu. Şehre tepeden bakan Tophane Meydanı'na çıktığımızda, Bursa Ovası'nın böğrüne saplanan azman blokları göstermiş ve "hangi akıl, hangi vicdan, hangi izan bunları buraya diker?" diye dertlenmişti. Biz: "Ağabey, Bursa hala güzel." dedikçe, O: "Siz bir de eski Bursa'yı görecektiniz." diye karşılık veriyordu.

Türkçe'nin büyük yazarlarından Ahmet Hamdi Tanpınar, ''Beş Şehir'' adını taşıyan leziz ötesi kitabında Bursa Ovası için şöyle bir cümle kurar: " Bursa ovasının en sevdiğim tarafı, Muş ve Erzurum ovası gibi sonsuz uzamamasıdır. Gözün lezzet alabilmesi için yetecek derecede büyük ve geniş... Onun için daha ziyade bir sanat eserine benzer..."

Tanpınar aynı kitapta Fransız şair Baudelaire'den: "...Eski Paris artık yok, ne yazık, bir şehrin şekli bir fâninin kalbinden daha çabuk değişiyor." diye alıntı yapar.

Baudelaire'in 19. yüzyılın ortalarına dair cümlesi, 20. yüzyılda Ertan Ağabey'in Bursa'ya dair hissiyatının tercümanı gibiydi.

Velosipet ile Cevelan'ın çekimleri yaklaşık 15 gün sürdü. Birkaç ay sonra TRT'de sekiz bölüm halinde yayınlandı. (Yeri gelmişken, belgeselin yönetmeni Alper Tunga Özdemir'e ara ara yaptığım çağrıyı buradan da tekrar edeyim. Bu sekiz bölümü elden geçirip tek bir bölüm haline getirirse tadından yenmez olur. Ertan Ağabey de bunu çok istiyordu.)

Ahmet Tevfik'in torunu

Ertan Ayçetin ile diyaloğumuz o günden sonra hiç



2017'de Mudanya'dan Cumalıkızık'a, Ulu Cami'den Yeşil Türbe'ye, Irgandi Köprüsü'nden Muradiye Külliyesi'ne, Zeki Müren'den Deli Ayten'e uzanan nefis bir tur yapmıştık

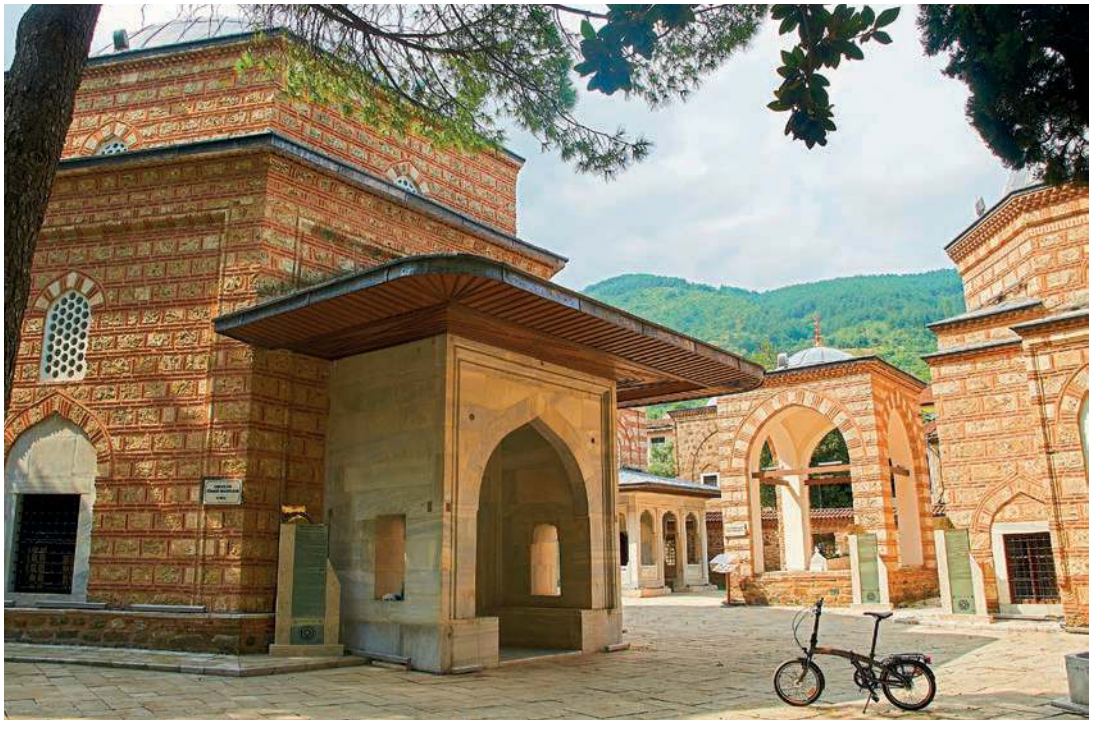


Yanda: Eski Belediye Binası

Sağ sayfa üstte: Yeşil Türbe

Sağ sayfa altta: Muradiye Külliyesi






BURSA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
ÇALGICI MEKTEBİ
DELİ AYTEN
Ayten ŞENAŞIK
1935 -12.3.1992







“Yüzyıllık Macera” adındaki bisiklet festivali, 2009’da Ahmet Tevfik’in kitabından hareketle yapılmaya başladı, yüzlerce bisikletçiyi ağırladı

kesilmedi. Zaten her bahar geldiğinde Yüzyıllık Yıllık Macera’ya çağırır; Eurosport’tan Caner’e, Sarper’e, Berkem’e de iletmemi rica ederdi.

Kendini bu maceraya o kadar kaptırmıştı ki, dostları ona: “Ahmet Tevfik yakında seni nüfusuna geçirecek.” diye takılıyordu. Çantasında mutlaka birkaç tane Ahmet Tevfik kitabı olur, sevdiklerine hediye ederdi.

Hollanda-Türkiye ilişkilerinin 400. yılı olan 2012’de başkonsolos Onno Kevers, bir grup bisikletçiyi konsolosluğun İstiklal Caddesi’ndeki binasında ağırlamıştı. Hiç unutmuyorum, Ertan Ağabey çantasını açtı, Onno Kevers ve yanındakilere birer tane Ahmet Tevfik hediye etti. (Sonraki sene Hollandalı bisikletlilerin festivale gelmesi, muhtemelen o hareketin bir sonucuydu.)

Billur bir avize Bursa’da zaman

2016 Haziran’ında *Cyclist*’te başlattığımız Troya ile Şehir Rehberi bölümünün 3. bölümünde Ertan Ağabey’le yeniden pedal çevirdik.

Başlığını yine Tanpınar’dan alıntılamış: “Billur bir Avize Bursa’da Zaman” koymuştuk. Okuduğunuz bu metni kaleme alırken o yazıyı yeniden okudum. En renkli en dolu gezilerimizden biri olduğunu idrak ettim. Hatta unuttuğum bir hadiseyi hatırladım. Dergi çıktığı zaman, bisikletle pek alakası olmayan Bursalı bir arkadaşım aramış: “Ben şehrimi tanımıyormuşum.” demişti. Ben de şakayla karışık: “Sen asıl Ertan Ağabey’i tanımıyorsun. Bence hemen bir bisiklet al ve Ertan Ağabey ile tanış.” diye takılmıştım.

Mudanya’dan Cumalıkızık’a, Ulu Cami’den Yeşil Türbe’ye, Irgandi Köprüsü’nden Muradiye Külliyesi’ne, Zeki Müren’den Deli Ayten’e uzanan





Sol sayfa üstte: Deli Ayten Heykeli

Yanda: Yüzyıllık Macera’dan bir kare. *Fotoğraf: Ediz Evcimen*

Altta: Yüzyıllık Macera’nın 2017 forması Karagöz ve Hacivat’ı misafir etmişti. *Fotoğraf: Muhlis Dilmaç*

nefis bir tur olmuştu. Hem kişisel merakı hem de mimar olan rahmetli eşi Figen Abla sayesinde çok şey biliyordu ve paylaşmaya bayılıyordu.

Yaren'in peşinde

Yaklaşık 4 yıl sonra O, Samed ve ben, Cyclist için tekrar bir araya geldik. Yazının başında da bahsi geçtiği gibi, Uluabat Gölü'nde bir tur yapacaktık. Ertan Ağabey yanında büyük bir harita getirmişti. Ama o haritayla bizim Strava haritamız arasında alenen bir uçurum vardı. Strava haritasının yanlış olduğunu, kendindeki haritanın doğru olduğunu söylüyordu. Zira elindeki Köy Hizmetleri görevlilerinin köy köy gezerek çıkardığı bir haritaydı. Fakat ortada bir sorun vardı. Harita 30 yıllıktı. Köy Hizmetleri adındaki devlet kurumu bile yıllar önce lağvedilmişti. Ne çok gülmüştük ama...

Bisikletin her çeşidine muhabbet

Türkiye'nin bisiklet kültüründe ilginç bir eğilim vardır. İstisnalar hariç, spor odaklı bisiklete binenler, turculara yüz vermez; tur odaklı binenler sportif sürücüleri snop bulur; yol bisikletçileri, dağ bisikletçilerine burun kıvırır; dağ bisikletçileri ötekine... Velhasıl her konuda bölünmeyi beceren yurdum insanı iki teker üstünde de bunu başarmıştır.

Ertan Ağabey o istisnalardan biriydi. Kalıplara sığmayacak kadar geniş gönüllüydü.

Sadece keyif odaklı bisiklet festivallerinin değil, bisiklet yarışlarının da müdavimiydi. 22 Temmuz 2012'de Bursa'da Nilüfer Kent Ormanı'nda düzenlenen yarışı hatırlıyorum mesela. Beraber gitmiştik. (O turdan aklımda kalan en hüzünlü anı Kemal Merkit ile ilgilidir. Çoğu insan Kemal Merkit'i, Paris-Dakar Rallisi'ni motosikletle yapan ilk Türk olarak bilir. "Çöl Kaplanı" lakaplı Kemal Merkit, aynı zamanda sıkı bir bisikletçiydi. O yarıştan yaklaşık iki ay sonra, 7 Eylül'de Konya'da yapılan bir motosiklet yarışında hayatını kaybetti. Kemal Ağabey'le son görüşmemiz o olmuştu. Ruhu şâd olsun.)

Çocuk bir kalp

Ertan Ağabey'in son gününü kadim dostu Ediz Evcimen'den dinledim. 12 Mayıs'ta Modena'dan Cattolica'ya giden beşinci etabı izlerken onunla telefonlaşmış: "Bir taraftan etabı izliyor, bir taraftan zaman makinemi seviyorum." demişti.

Zaman makinesi dediği şey Giro'nun zaman sponsoru Tissot'nun, bisiklet severler için yaptığı özel saat idi. Ediz Ağabey vesilesiyle o saate sahip olmuş, bir çocuk gibi sevinmişti.

Hiç büyümeyen bir çocuktu Ertan Ağabey.

Ruhu şâd, mekânı cennet olsun.

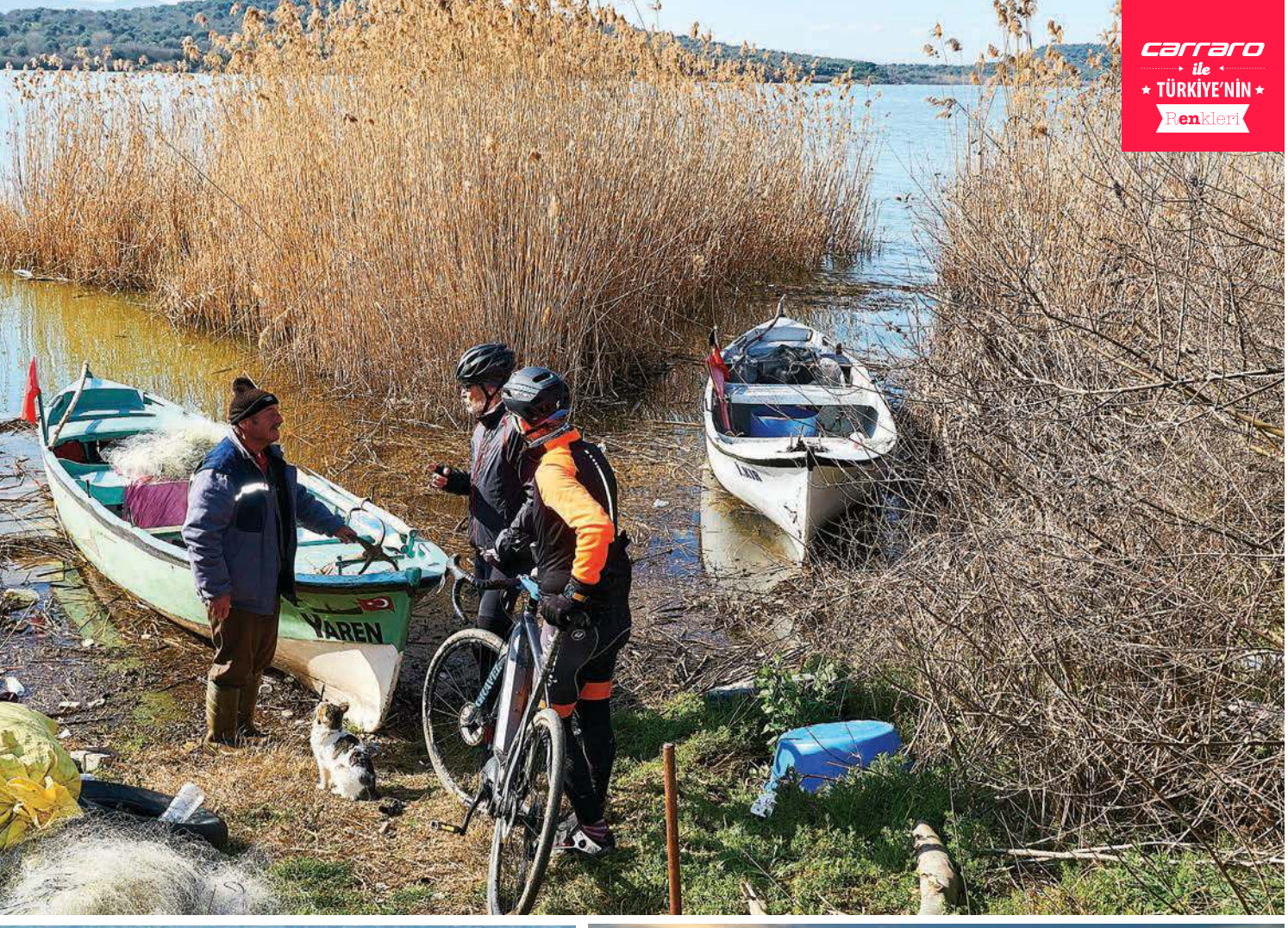
Ertan Ağabey ile geçtiğimiz Mart ayında Uluabat Turu için buluşmuş, Cyclist okurları için bu harika coğrafyayı pedallamıştık



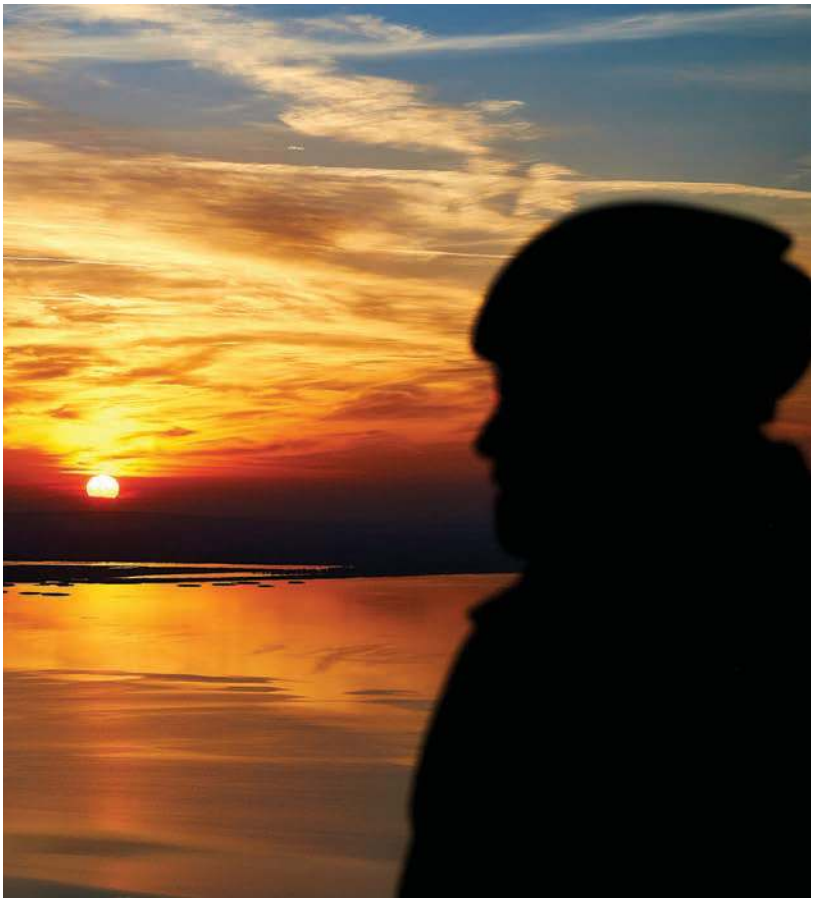


Yanda: Ertan Ayçetin ile Uluabat Gölü kıyılarında Gölyazı'da

Sağ sayfa üstte: Ertan Ağabey Eskikaraağaç Köyü'nde "Leylek Yaren'in Adem Amcası" ile sohbette


YAREN







Shimano GRX Di2 1x

shimano-eu.com

Shimano, 1x'in yol bisikletinde sınırlı etkiye sahip olduğuna inanan üç büyük arasında en sağlam olanı. Yine de, yolla pek çok benzerliği paylaşan bir disiplin olan gravel için özel bir grupset üretimini başlatan ilk marka oldu.

GRX modüler olduğundan, parçaları farklı farklı eşleştirmeyi mümkün kılıyor. Sürüş disiplinlerine göre kasetler arasında geçiş yapmak mümkün olsa da, halen 11 vitesli geldiğinden dezavantajı; kullanıcılar geniş bir vites aralığına sahip MTB kaseti veya yakın aralıklı dişli oranlarıyla yol kaseti arasında seçim yapmak durumunda.

Teklinin gücü

Tek aynakol yapraklı grupsetleri gravel bisikletlerde yaygın olarak görüyoruz, peki bu durum yol bisikletleri için de bir standart haline gelecek mi? *Cyclist Türkiye* inceliyor

Yazı **SAM CHALLIS** Fotoğraf **TAPESTRY**

Aktarıcının ilk üretiminden bu yana, aktarma organları teknolojisindeki en büyük gelişmeler, yalnızca vites sayısının arttırılmasıyla gerçekleşti.

Shimano'dan Ben Hillsdon, "Daha fazla vites sayısı, tırmanış veya hız için vites oranlarında gelişmeler, ya da vitesler arasındaki daha küçük aralıklar sayesinde kadansta iyileştirmeler sağlıyor." diyor.

Yine de 2015'ten beri yol bisikletlerinde tekli aynakol kullanımı konusunda sektörde bir ikilem yaşanıyor. Tek aynakol ağır ağır etkisini göstermeye başladı. ''1x aktarma organları daha az vitesle yetinmeniz gerektiği anlamına gelir'' gibi bir algıya rağmen trend devam etti. Peki bu konsept varlığını nasıl sürdürebildi?

Yol bisikletlerinde 1x güç aktarma organları kullanımına arka çıkan Sram'in yol ürünleri müdürü McCharthy, ''Herkese göre olmadığını söyleyebilirim, ancak 1x daha basit, daha sessiz ve daha güvenli." diyor. "Ayrıca estetik açıdan da yadsınamaz artılar taşıyor: ''1x yol bisikletinin temiz hatlarına mükemmel şekilde uyum sağlıyor. Gerekli olmayan bir parçayı taşımadığımı veya ihtiyacım olmayan bir şekilde vites değiştirmem gerekmediğini bilmek hoşuma gidiyor. Ayrıca ön vitesi değiştirmemek daha iyi bir sürüş deneyimi sağlıyor. Ön vitesi değiştirmek hazırlık, uygulama ve toparlanma gerektirirken, arka viteste ikinci kez düşünmeye gerek kalmadan güç uygulanarak attırılabilir."

Shimano ve Campagnolo'nun her ikisi de ürün gamında 1x grupset sunmasına (spesifik olarak yol ürünleri piyasasına yönelik değilse bile) rağmen, 1x grupsetlerin yol bisikletine uygunluğu konusundaki görüşlerinde çok daha fazla görüş ayrılığı yaşıyorlar. Her ikisi de kadansı korumak için, 2x aktarma organlarının geniş vites yelpazesinin bir avantaj olduğuna dikkat çekerken, diğer bir avantajın bu durumun kullanıcının sarf edeceği fizyolojik eforu azaltmaya yardımcı olma potansiyelinin altını çiziyor.

McCharty yine de, doğru vites seçimi söz konusu olduğunda 1x'in bisikletçilere fayda sağlayabileceğini öne sürüyor: "Dalgalı bir arazide 2x grupset kullanıyorsanız, tepenin zirvesi görünürde ise kullanıcı gereksiz vites geçişi yapma eğilimindedir; fakat ön vitesi değiştirmeden de ilerleyebilirsiniz. Sıkça vites geçişi yapmanız bacaklarınıza pahalıya mal olabilir, 1x'te ise daha düşük bir vitese kolayca erişilebilirsiniz. Bisikletçinin arka vites değiştirme kolaylığı göz önüne alındığında, düşük vitesi daha rahat bulup bacaklarını daha kolay rahatlatacaklardır."

Yelpaze ve oran

Vites yelpazesi ve oranı, birçok kişinin gözünde aşılması gereken en büyük engellerden. Ancak 12 ve 13 vitesli rublelerin ortaya çıkışından bu yana, 1x aktarma organlarının geniş vites aralıklarından yoksun olduğu fikri yanlış anlaşılmadan ibaret olageldi. Örneğin, Campagnolo'nun 13 vitesli Ekar aktarma organı, 38 dişli aynakolunu, 9-36t kaset seçeneğiyle kombinliyor ve bu da size 11-30t kasetli 50/34 çift ile aynı vites aralığını sağlıyor. Başka bir deyişle, Sram'ın en geniş 12 vitesli 10-50t kaseti (bir dağ bisikleti ürünü, ancak markanın tamamlayıcı yol parçalarıyla iş görebilecek bir ürün) 1x aynakol dişlisi ile %500 vites aralığı sunuyor. Aynı 50/34, 11-30t 2x aktarma organının sunduğu vites aralığı ise yalnızca %485.

Vitesler arasındaki geçiş oranlarının standart bir 2x aktarma organında olduğundan daha büyük olmasıyla ilgili endişeler var, ancak burada bile farklılık düşündüğünüz kadar büyük değil. Bazı 2x dişli kombinasyonları, zincir hatlarının ekstrem olması ve diğer dişlilerin büyük ve küçük aynakol arasında birbiriyle çakışmasıyla engellenir. Bu, 2x11 ve 2x12 grupsetlerin aslında yalnızca 14 ila 18 arasında bir vites sunduğu anlamına gelir. Yine de oranlar, en ileri 1x sistemlerinde bile mevcut olandan daha fazlasıdır, bu nedenle de Shimano yol için hala 2x'i önermektedir.

Şaşırtıcı bir gelişme olarak, en kusursuz yol mirasına sahip üretici olan Campagnolo, Ekar'ın piyasaya sürülmesinin ardından 1x'in kullanımına karşı daha yumuşak bir duruş sergilemesi. Campagnolo'nun grupset ürün yöneticisi Giacomo Sartore, 2x'in yarış için tartışmasız bir şekilde daha iyi olduğunu söylüyor ancak 1x'in yol bisikletçilerinin işine yarayabileceğini ekliyor.

Sartore, "Ekar kaset oranlarımız, bisikletçilerin ihtiyaçlarına yönelik kapsamlı bir araştırmanın sonucuydu ve sonuç olarak benzersiz bir ilerleme sağladı." diyor. "Hız daha yüksek olduğunda ve bisikletçi kadanstaki değişikliklere daha duyarlı olduğunda, alttaki altı vites arasında tek diş oynamalar oluyor. Üstteki yedi vites, yelpazeyi geliştirmek için kademeli olarak daha büyük atlamalar yapıyor. Bu çözümün gravel sürüş için en uygun olduğunu ve yol bisikletçi ihtiyaçlarına bağlı olarak çalışabileceğini düşünsek de, 2x grupsetlerimiz, bütün kaset için hassas bir kadans kontrolü sunuyor ve bu nedenle yarış-performans sürüşleri için en iyisi olarak karşımıza çıkıyor."

> Yeni kullanıcılar için 1x aktarma organları çok daha sezgisel bir vites değiştirme deneyimi yaşatıyor

Farklı bir bakış açısı oluşturmak

Gerard Vroomen, trend ilk başladığından bu yana, 1x aktarma organlarının şampiyonu oldu. Vroomen'in tasarladığı 3T'nin Strada'sı, yol aktarma organlarının en fazla 11 vites olduğu zamanlarda, piyasadaki ilk 1x yol bisikletiydi.

O zamanlarda güç aktarma teknolojisinin durumu göz önüne alındığında tasarımın uçlarda olduğunu kabul ediyor - belki de pro takım Aqua Blue'nun WorldTour'daki bisiklet kullanımıyla ilgili sansasyon yaratan tartışmanın nedeni buydu - ancak 1x'i herkese ulaşılabilir yapan adam Vroomen, Campagnolo'nun Ekar arka ruble oranlarının 'kusursuz' olduğunu söylüyor.

Tahmin edilebileceği gibi, Vroomen 1x dişlinin sayısız faydasını bir bir saymakta çok hızlı: ''Aktarma organları,



Campagnolo Ekar

aktifpedal.com

Ekar, 20 yılı aşkın süredir İtalyanların yola özgü olmayan ilk grupseti ve aynı zamanda ilk ana akım 13 vitesli aktarma organı. Campagnolo için cesur bir adım. Campagnolo, Ekar'ı gravel olarak pazarlasa da, bu ekstra dişli onu aynı zamanda en uygun 1x yol seçeneklerinden biri haline getiriyor.

Campagnolo'nun gerçekten akıllıca tasarlanmış kaset oranları üretmesinde yardımcı oluyor: Dokuz dişli en küçük dişli, yüksek hızlarda hassas kadans kontrolü için en küçük altı vites arasında tek diş oynamalarına izin verirken bol miktarda aralık imkanı sağlıyor. 3T ve Vielo gibi markalar, Ekar'ın 1x yol bisikletinde ilgi görmesi için çok çalıştılar.

Sram Force eTap AXS 1x

aslibisiklet.com

Üç büyük grupseti üreticisinden, 1x'in en gür sesli destekçisi olarak Sram, 1x yol grupseti alanında kapsamlı bir şekilde hizmet vermekte. En iyi üç yol grupseti üreticisinin her biri, tam donanımlı 1x seçeneklerine sahip ve Sram'ın 12 vitesli rubleleri, vites aralığı ve yakın vites geçişlerinde verilen tavizi en aza indiriyor. eTap AXS'in kablosuz teknolojisi, 1x'in sade estetiğini de en uç noktaya taşıyor.

Akılcı bir şekilde Sram, tüm AXS parçalarını yol ve dağ bisikleti grupsetleri arasında çapraz uyumlu hale getirdi, bu nedenle Eagle kasetleri ve arka vites değiştiriciler, Force değiştiriciler ve zincir setleri ile sorunsuz bir şekilde çalışıyor. Yani bireysel sürüş ihtiyaçlarına bağlı olarak 1x kurulumunu tamamen özelleştirilebiliyor.

daha hafif bir ağırlık, daha iyi bir aerodinamik, daha az zincir sürtünme riski, daha basit bir bakım, daha az gürültü, daha kolay bir temizlik potansiyeline sahip. Ayrıca daha minimalist bir estetiği var ve özellikle yeni bisikletçiler için çok daha sezgisel bir vites geçişi deneyimi yaşatıyor.''

İngiliz markası Vielo'nun kurucusu ve endüstri emektarı Ian Hughes, bunu daha ayrıntılı bir şekilde açıklıyor. Vielo'nun R+1 yol bisikleti, 1x aktarma organlarını barındıracak şekilde özel olarak tasarlandı – sonuç olarak, 2x ile kullanıma uygun değil.

"Normal bisikletler için 1x'in avantajlarını görüyoruz, ancak kadrolar sistemin etrafında amaca uygun olarak tasarlandığında, gerçek potansiyeli açığa çıkıyor." diyor.

Vielo'nun kurucu ortağı Trevor Hughes, "Artık geleneksel bir yol kadrosunda, önemli kazançlar elde edilebilecek çok alan kalmadı" diyor. "Ön mekanizmayı ve iç halkayı indirmek, performansı geliştirmek için her türlü yolu açar. İç halka için yer açmak zorunda kalmak yerine, alt boru, orta göbek bağlantısına girdiğinde daha geniş ve tamamen simetrik olabilir. Bu değişiklik tek başına, o bölgedeki sertliği % 32 oranında artırabilir. Koltuk borusu tasarımına, bir ön mekanik montaj noktası sağlamakla kısıtlanmadığı için daha geniş yer ayırılabilir, böylece arka tekerleği daha iyi koruyabilir ve daha aero yapılabilir.,

Zincir maşaları daha geniş ve düz olabilir, ancak yine lastik genişliği fazladır. Bu kritik bir özellik. Zincir maşalarının çoğu, BB bağlantısıyla birleştikleri yerde ekstra aynakolu karşılamak için riskli bir şekle sahiptir. Bu, çerçeve yapmak için daha iyi bir yoldur. "

Değişen fikirler

Eğer durum gerçekten buysa, neden yalnızca birkaç küçük marka, yol için bir 1x aktarma organı tasarlamanın avantajlarından yararlanıyor?

Ian Hughes, "Tecrübelerime göre, büyük markaların küresel piyasalar için belirlenmiş bir parametre çerçevesinde bisiklet üretmesi gerekiyor." diyor. "1x'e özgü kadrolar şu anda çok fazla risk teşkil ediyor, ancak yakın zamanda daha fazla küçük markaların da bu yöne sapacağını göreceksiniz. Gel gelelim, büyük markalar hala oyalanıyor. Onlar dalga geçmeye devam etsin, siz bizi dinleyin." Hughes, Tarmac için artık 1x seçeneği sunan Specialized gibi markalara atıfta bulunuyor.

Vroomen, yeni teknolojinin başarılı bir şekilde benimsenmesi, bisiklet tasarımcılarından, grupseti üreticilerinden ve tüketicilerden gelen karmaşık veriler bütününün geliştirilmesine dayandığından, yavaş bir süreç olacağını söylüyor.

"Yol piyasasının tüm dinamiği, herkes bir yöne giderken diğer yöne gidenler yerine, kabul görmüş düşünceleri takip edenler için ayarlanmıştır." diyor. Örneğin, zamana karşılarda kullanılmasına rağmen, 1x'in tanıtımını yapmak için yakın zamanda, pro pelotonda yeniden ortaya çıkışını görmek hiç şaşırtıcı olmayacaktır.

Sram'dan McCarthy, "Bunu kullanıcı grupları arasındaki hız farkı olarak düşünmek istiyorum." diyor. "WorldTour gruplarına bakarsanız, hızlı olduklarını görürsünüz. Tour de France'da bir etap bitişine yaklaştığınızda, 75km/sa hızla gidiyor olabilirler ancak yine de vites yükseltmek isterler, bu nedenle hassas bir yüksek vites gereksinimine ihtiyaç vardır. Yine de aynı etapta, aynı sporcu, uzun bir Alp tırmanışını çıkarken, kendi için doğru kadansı bulmak adına düşük vitese ihtiyaç duyabilir."

> 1x'in gerçek potansiyeli, sistem etrafında amaca yönelik kadrolar oluşturulduğunda ortaya çıkacak

Bu, profesyonellerin neden hala 2x'i tercih ettiğini açıklayabilir, ancak Vroomen amatör kullanıcı için önemli olduğunu düşünmüyor.

''Bunun prolarla alakası yok. Pro sponsorluklar şu anda sadece parayla ilgileniyorlar ve müşterilere daha az ilgi gösteriyor." diyor. "Gördüğümüz şey, salt yol bisikletinin, gravel bisiklete ve bunların arasında bir yerde duran bisikletlere yenik düşmesidir. Dolayısıyla, tüm avantajlara rağmen, yol bisikletlerinin 1x olması söz konusu olmayabilir. Bunun yerine, daha fazla insan yol bisikleti olarak gerçek bir gravel bisiklet ve 1x bir bisikleti seçecek olabilir. Modern gravel bisikletler, normal kullanıcılar için yarış bisikletlerinden daha iyidir: Daha konforlu bir geometri ve daha uygun özellikler."

Teknolojik ilerleme, daha fazla seçenek imkanı, müşterilerin satın alma alışkanlıklarının değişmesi... 1x'in ana akıma girişi, bir dizi mekanizma aracılığıyla sağlanabilir. Hangisi olacağı hala belirsiz, ancak genel olarak, gelecekte hem yolda hem de arazide daha fazla kullanıcının bir tanenin gücüne ikna olacağı düşünülüyor.

Sam Challis, Cyclist'in teknoloji editörüdür.


Cyclist

Serdivan – Ayçiçeği bisiklet vadisi bisiklet yolu



Dünya da şu ana kadar sadece 18 şehre verilen, ülkemizin dünya genelinde tanıtılmasına katkı sağlayacak ve Türkiye'de ilk olacak dünyanın 19. Bisiklet Dostu Şehir unvanına sahip olmak için kriterlerin %90'ını başarı ile tamamlayan Sakarya'da pedallıyoruz

Yazı **TUĞÇE ZENGİN** Fotoğraf **YÜCEL ÇAKIROĞLU**

Uluslararası Bisiklet Birliği'nin (UCI) amacı elit yarışmalardan tutun da, bisikletin bir ulaşım aracı olarak kullanılmasına kadar her düzeyde bisikletin kullanımını geliştirmektir. Yine UCI'ın paylaştığı bilgiler ışığında, bisikletin farklı seviyelerinin aslında birbirleriyle yakından bağlantılı olduğu saptanmıştır. Yapılan çalışma ve gözlemlerden çıkan sonuç, profesyonel bir bisiklet yarışına tanık olan kişilerin bisiklet kullanım oranı veya bisiklet farkındalığı, diğer kişilere göre çok daha yüksektir. Bu bilgilerden yola çıkarak rahatlıkla söyleyebiliriz ki ulusal veya uluslararası, profesyonel veya amatör yarışların ülkemizde, şehirlerimizde düzenlenmesi, caddelerdeki bisikletli sayısının artmasına, yayaların veya trafikte araç kullanan sürücülerin farkındalık kazanmasına büyük bir katkı sağlamaktadır.

Bu durumun farkında olan UCI, bu bilinci desteklemek, şehirlerin bisiklet kullanımına elverişli hale getirilmesini teşvik etmek amacıyla altyapı ve programların geliştirilmesine yatırım yapan şehirleri ödüllendirme yoluna gitmiştir. UCI tarafından bu şehirlerin sayısını arttırmak için belirlediği kriterleri yerine getiren kentlere, "Bisiklet Dostu Şehir" unvanı verilmektedir.

Dünyada bu unvana layık görülen şu ana kadar sadece 18 şehir bulunmakta. Bu rakamın artırılmasına bir aday da ülkemizden gelmektedir. "Bisiklet Dostu Şehir" unvanı için Sakarya, Büyükşehir Belediye Başkanı Sayın Ekrem Yüce'nin büyük çaba ve gayreti ile gerekli kriterlerin %90'ını başarıyla tamamlamış ve ülkemizin ilk Bisiklet Dostu Şehir unvanını almak için hızlı ve emin


Cyclist


DOĞAL
OLARAK
lezzetli
SAKARYA
BÜYÜKŞEHİR
BELEDİYESİ
BİSİKLET DOSTU ŞEHİR SAKARYA
BIKE FRIENDLY CITY SAKARYA
EKREM YÜCE

adımlarla çalışmalarına devam etmektedir.

"Bisiklet Dostu Şehir" unvanını alabilmek için belirlenen kriterlerin yerine getirilmesi aslında zorlu bir süreç gerektiriyor. Biz de Mosso ile ülkemizin bisiklet yollarını tanıttığımız bu yazı dizimizde, soluğu ülkemizin ilk "Bisiklet Dostu Şehir" unvanını almak için başvuruda bulunan Sakarya'da alıyoruz.

Bugün gerçekleştireceğimiz Sakarya'daki sürüşümüzde bizlere Sakarya Büyükşehir Belediyesi Gençlik ve Spor Daire Başkanı İlhan Şerif Aykaç eşlik ediyor olacak. Kendisiyle makamında buluştuktan sonra, Mosso Legarda şehir bisikletlerimize atlayarak Serdivan'dan yolculuğumuza başlıyoruz. Aykaç ile birlikte bugünkü güzergahımızı Necmettin Erbakan Bulvarı–Kent Park–Çark Deresi ve Çark Deresi üzerindeki bisiklet yolu üzerinden devam ederek Camili'de yer alan Ayçiçeği Bisiklet Vadisi olarak belirledik.

Tepemizde yükselen güneşe rağmen Sakarya'da bizleri hafif esen rüzgarlı bir gün karşılıyor. Böylece, sıcaktan çok fazla etkilenmeden bisiklet üzerinde İlhan Bey ile sohbete başlıyoruz. İlk sorum, Sakarya'nın bisiklete olan ilgisinin nasıl başladığı oluyor.

İlhan Bey, Sakarya'nın dört mevsimin yaşandığı, hem yokuşların hem düzlüklerin olduğu, isterseniz şehir içi isterseniz çok kısa bir sürede doğa ile buluşabileceğiniz bir arazi üzerine kurulu olduğundan bahsediyor. Hemen hemen her türlü kullanıcıya hitap eden parkurları burada bulmak mümkün diye de ekliyor.

Gerçekten de yola çıktığımız andan itibaren Sakarya sokaklarında gezinti amaçlı bisiklete binenler, gençler, antrenman yapan triatlet sporcuları (kullandığı bisikletten anlıyoruz), takım elbisesi ile bisiklete binen ve muhtemelen işe giden bir çalışan, kiralık bisiklet kullanan genç kadınlar ve 70 yaş üstündeki, belli ki ulaşım amaçlı bisiklete binen bisiklet sevdalıları ile karşılaşıyoruz.

İlhan Bey'den, Sakarya'da şu anda Adapazarı- Serdivan – Erenler ve Arifiye olmak üzere dört ilçede tek yönde toplam 69,38km bisiklet yolunun tamamlanmış olduğu bilgisini alıyorum. Şimdi ise gideceğimiz rotayı bir de kendisinden dinliyorum: "Gideceğimiz güzergah şehir merkezinden Ayçiçeği Bisiklet Vadisi'ne kadar oluşturulmuş tamamen bisiklete özgü bir yol. Buradaki bisiklet yolu ana karayollarından tamamen ayrılmış, gerekli işaretlemelerin yapıldığı, ana yoldan geçen araçların veya yayaların bisiklet kullananlara güvenlik tehlikesi oluşturamayacakları şekilde tasarlandı. Çark Deresi ve Camili Ayçiçeği Bisiklet Vadisi üzerindeki bisiklet yolunun sadece bir bölümünde kesinti var. O kesitte tamamlandığında kesintisiz bir bisiklet yolu ile vadiye ulaşabileceğiz. Kuzey Marmara Bağlantı yolu kısmında bisiklet yolumuzu maalesef kesintiye uğratıyor. Bağlantı yolu üzerinde olması gerekenden daha alçak olan bir yükselti için kazı yapmamız gerekiyor. O yüzden buranın hızla tamamlanması için teknik ekiplerimiz dahil tüm personelimiz yoğun bir mesai harcıyoruz" diyor İlhan Şerif Aykaç.

Hemen hemen her türlü kullanıcıya hitap eden parkurları Sakarya'da bulmak mümkün

İlhan Bey ile sürüşümüz ve eş zamanlı sohbetimiz devam ederken, söz Sakarya için planlanan bisiklet yollarından açılıyor. Mevcutta 69,38km'nin üzerine çoktan yeni bisiklet yolları için planlamalar başlamış durumda. Bunlardan bir tanesi benim de duyunca en çok heyecanlandığım; Sakarya Camili- Kaynarca ve devamında Acarlar Longozu'na kadar gidecek olan bisiklet yolu. Planlanan toplam uzunluğu 48,9km olarak ilk aşamada hazırlanmış durumunda. Bu yol bittiğinde Sakarya'nın içinden Acarlar Longozu'na kadar bisiklet ile gitmek mümkün olacak. İkinci rotada yine gerçekten çok kıymetli ve bisiklet kullanıcılarını heyecanlandıracak bir proje olan Bisiklet Vadisi'nden başlayıp Sapanca kıyılarında sona erecek ve 13km'si tamamlanmış, toplamda 32,8km'lik bir güzergah."

Daha da sevindirici olan, ilgili bakanlıktan onay alındıktan sonra, proje devamında Kocaeli Belediyesi ile yapılacak iş birliği

Serdivan – Ayçiçeği bisiklet vadisi bisiklet yolu haritası



Bisiklet Dostu Şehir Sakarya tabelaları şehrin pek çok köşesinde karşınıza çıkabilir



Sakarya için toplamda 307,6km'lik bisiklet yolu projesi hazırlıkları hızla devam ediyor

ile bisikletseverler Sapanca Gölü etrafında kesintisiz bisiklete binebilmenin keyfini çıkartacaklar. Bu yeni rotalara ek olarak eklenecek yeni güzergahlar içerisine Karasu – Acarlar Longozu, Kaynarca – Karasu, Kaynarca – Adapazarı, Erenler, Sapanca Gölü Çark Deresi ve daha pek çok ilçede Sakarya için toplamda 307,6km'lik bisiklet yolu projesi hazırlıklarının devam ettiğini büyük bir sevinçle öğreniyorum.

Duyduklarım karşısında şaşkınlığımı gizleyemezken, güzergah boyunca uyarıcı levhalar, ayrılmış bisiklet yolları ile güvenli bir şekilde Kent Park'ın girişine varıyoruz. Yolda geçirdiğimiz süre olan belki de yarım saat içinde 20'den fazla bisikletli ile yan yana geldik. "Bisiklet Dostu Şehir" unvanı için var gücü ile çalışan Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem Yüce'nin ve ekibinin ne kadar güzel sonuçlar aldığını bir kez daha deneyimlemiş oluyorum.

Sakarya'ya girdiğiniz andan itibaren bisiklet bir şekilde sizlere kendini hatırlatıyor. Kullanıcıların sıklığı, yoldaki uyarıcı levhalar ve Bisiklet Dostu Şehir Sakarya sloganları ile köşe başında karşılaşmak mümkün. Hazır yeniden Bisiklet Dostu Şehir Sakarya demişken gerçekten bu unvanı hak ettiklerini kanıtlayacak pek çok etkinlik planlamış belediye.

Öncelikle yazımızın başında da belirttiğim gibi bu unvanı alabilmek için belli kriterler var. Bu maddelerin en başında UCI bisiklet etkinliklerine ev sahipliği yapmak yer alıyor. Hal böyle olunca da Sakarya'nın etkinlikler takviminde bisikletlileri fazlasıyla memnun edecek yarışlarını görmek mümkün. Eğer not almak için hazırsanız, aşağıda sizler için önümüzdeki aylarda Sakarya'da yapılacak etkinlikleri ve yarışları paylaşıyorum: Haziran ayında Ayçiçeği Bisiklet Vadisi MTB Cup, Temmuz ayında Sakarya BB MTB Cup, Ağustos UCI MTB Marathon Series, Ekim Sakarya Gran Fondo ve UCI BMX World Cup yarışları düzenlenecek. Yani önümüzdeki birkaç ay Sakarya tam anlamıyla bisiklete doyacak.

Bisiklet Dostu Şehir unvanından bu kadar sık bahsetmişken, bir şehir neden bu unvanı almak ister diye soruyorum. "Bisiklet dostu şehir unvanı alabilmek hem şehrimizin hem de ülkemizin tanıtımı için fazlasıyla önemli. Bu tanıtım birkaç farklı şekilde avantaj elde ederek hayat buluyor diyebilirim. Örneğin, bu unvanı alan şehirler, UCI ve şehrimiz arasında uzun vadeli ilişkilerin kurulmasında bir köprü oluşturuyor.



Yanda: Sakarya Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem Yüce





Bisikletçinin bisikleti

Legarda,
3.179TL, mossobisiklet.com

Mosso fiyat performans anlamında kullanıcıyı sevindiren modelleriyle dikkat çekmeye devam ediyor. Legarda de onlardan biri. Alüminyum gövde ve kitlenebilir amortisör ile Legarde 2124 şehir bisikletlerinden akıcılık ve performans bekleyenler için ideal. Legarde'nin dikkate değer özelliklerinden biri de hidrolik disk frenle geliyor. Son olarak Legarde 14,9kg ağırlığında.



Yanda: Şehir Merkezinde ulaşım amaçlı bisiklet kullanımı için pek çok alternatif bisiklet yolu var.

Sağ sayfa üstte: Ayçiçeği Bisiklet Vadisinde yer alan BMX Parkuru

Sağ sayfa altta: Bisiklet Mola Kıraathanesi gençlerin kullanımına sunulacak

Ayçiçeği Bisiklet Vadisi dünyanın en modern bisiklet tesislerinden biri olarak Sakaryalıların kullanımına hediye edilmiştir

UCİ takviminde yer alan etkinliklere ev sahipliği yapılması konusunda öncelik hakkı sağlanıyor. Diğer bisiklet dostu şehirler ile AB Projeleri geliştirilmesi kapsamında ilişkilerin kurulmasına ve önceliklerin sağlanmasına olanak tanıyor. Bunun yanı sıra, EuroVelo bisiklet ağına katılmak için bir öncelik sağlıyor. Yani dünya genelindeki insanlara bisiklet turizmine uygun "Bisiklet Dostu Şehirleri" tanıtmak ve bu şehirlerin ziyaret edilmesini sağlamak için her türlü etkinlik, yarış, organizasyon, tanıtım vb. süreçlerde bu unvanı alan şehirlerin pozitif bir ayrımcılığı oluyor. Biz de Başkanımız Ekrem Beyin sonsuz destek ve katkıları ile bu unvanı en hızlı ve en doğru şekilde alabilmek, halkımıza bu unvanı hediye edebilmek için yoğun bir çaba ve emek sarf ediyoruz."

Sohbetimiz devam ederken pedallarımız da dönmeye devam ediyor ve Ayçiçeği Bisiklet Vadisi artık uzaktan da olsa bizlere el sallıyor. Son sözü tekrar İlhan Beye bırakıyorum ve kendisinden Ayçiçeği Bisiklet Vadisi'ni bizler için kısaca anlatmasını rica ediyorum.

"Ayçiçeği Bisiklet Vadisi 180 dönüm arazi üzerine kurulan Avrupa'nın en büyük ve dünyanın en modern bisiklet tesislerinden biri olarak Sakaryalıların kullanımına hediye edilmiştir. Şu anda bu vadi içerisinde hayata geçirilecek Bisiklet Mola Kıraathanesi TBB tarafından Avrupa Hareketlilik Haftası kapsamında düzenlenen Belediyeler İçin Bisikletli Ulaşım Fikir ve Proje Uygulama Yarışması'nda 'Bisiklet Müze Kafe Projesi' ödülün sahibi olmuş ve 250.000TL destek almıştır. Bu projede hedef kitlemiz 14-29 yaş arasındaki gençlerimizin Bisiklet Mola Kıraathanesi'nde sosyal gelişimlerine destek sağlayabilecek tüm imkanların sunulması hedeflenmiştir" diye ekliyor Aykaç.

İlhan bey anlattıkça Sakaryalı gençlerin ne kadar şanslı olduklarını bir kez daha iyi anlıyorum.

Sakarya'da bisiklete binilmesi adına bisiklet kültürünün oluşturulması için her türlü destek ve imkan belediye tarafından sağlanıyor. Bu destekte Belediye Başkanı Sayın Ekrem Yüce'nin katkılarının büyük olduğu kaçınılmaz. Umarım Sakarya ile başlayan "Bisiklet Dostu Şehir" unvanı ülkemizde artarak devam eder ve bu mutluluğu tüm şehirlerimizde yaşayabiliriz.

Sakarya Bisiklet yollarını iki veya üç parçada farklı farklı rotalar çıkartarak anlatsak belki tam olarak yolların hakkını verebiliriz. Ama şimdilik bu ilk Sakarya rotamız olsun. Gelecek Sakarya rotasında beraber Acarlar Longozu'na pedallayabilir veya Sapanca Gölü çevresinde tam bir tur atabiliriz.

Yeni bir şehirde yeni bir rotada tekrardan görüşmek üzere.




SAKARYA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
BİSİKLET MOLA KIRAATHANESİ

Yazı **STU BOWERS**

Specialized Tarmac SL7

İmkan varsa değerlendir

Hikayenin burada son bulacağı belki de kaçınılmazdı. İki yıl önce Specialized yeni bir Venge'i piyasaya sürdüğünde görünüşü ve sürüş hissiyatı... oldukça Tarmac gibiydi. Aynı zamanda, Tarmac SL6 aero kardeşinden bazı tasarım dokunuşları ödünç almıştı. Şimdi birleşme tamamlandı ve Venge'e veda etme zamanı geldi. Bu noktadan itibaren, Tarmac SL7, Specialized'ın yol yarış kategorisinin tartışmasız en iyi savaşçısı olarak karşımıza çıkıyor.

"Mühendislik ilerledi" diyor Specialized yol ürünleri müdürü Cameron Piper, iki safkan modelin birlikteliğinin haklı gerekçelerini sıralarken. "Sertlikten ve sürüş kalitesinden ödün vermeden, 40km'de [rüzgar tünelinde 50kmh'de ölçülmüştür], Tarmac SL6'dan 45 saniye daha hızlı, 800g ağırlığında bir kadro yapabiliyoruz. Sponsoru olduğumuz pro takımların yarış günlerinde aero yarış bisikleti [Venge] veya hafif tırmanışçı/genel klasmancı yarış bisikletleri arasında tercih yapması gerekiyordu. Artık seçim yapmaya gerek kalmadı."

"Vermac"

Yarış soyu açısından, birleştirmek için daha başarılı bisiklet çifti bulmak güç olurdu. Büyük Turlar, tek günlük Klasikler, Olimpik yol yarışı dahil olmak üzere Tarmac ve Venge her önemli şampiyonada zaferin tadına baktı. Yeni Tarmac – ya da bizim adlandırdığımız haliyle Vermac – dar omuzlarında büyük beklentiler taşıyor.

"Hızın yeni şekli" diyor Piper. "Ağırlığı ve sürüş kalitesini görmezden gelmeden, kadronun en fark yaratan bölümlerinde – aero maşa ve özellikle alın borusu - borular rafine edildi. Olası her değişimi incelemek için kelimenin tam anlamıyla yıllarımızı harcadık."

Görünüşe göre SL7, aero sürtünme açısından en son Venge'in gerisinde kalıyor, buna karşın Piper, Tarmac'ın oldukça düşük ağırlığı ve daha duyarlı kullanım vaadi karşısında farkın önemsiz olduğunu belirtiyor. Ancak bu iddiayı değerlendirmeden önce, bu testteki ilk görevim SL7'yi Cyclist'in ölçeklerine yerleştirmekti.

Specialized, bisikletin kutudan UCI'ın koyduğu minimum limit – gramı gramına - 6,8kg ağırlığında çıkacağına dair söz veriyor. Elbette, bu pedalsız ve matara kafesi olmayan hali, ancak yine de bu seviyedeki aero kimlik bilgilerine sahip olmak bir yana, herhangi bir disk frenli bisiklet için bile ciddi şekilde hafif anlamına geliyor.

Özellikler

Model Specialized Tarmac SL7
Ağırlık 6.80kg (56cm)
Grupset Shimano Dura-AceDi2
Jant seti Roval CLX Rapide
Tamamlayıcı kit Specialized gidon ve gidon boğazı, Specialized Power sele, Specialized S-Works Turbo 26mm lastikler
İletişim aktifpedal.com

Öne çıkan

1. İki parça Aerofly 2 en temiz görünüşe sahip modellerden biri, buna karşın gördüğümüz en kullanışlı aero kokpitlerden
2. 26mm lastiklerle en hızlı olabilir ama sürüş hissiyatını değiştirmek isterseniz 32mm'e kadar yükseltme kapasitesi mevcut
3. Specialized'ın kranktan ölçüm yapan Power Pods'u hafif ve istikrarlı. Ayrıca çift taraflı güç verisi sağlayabiliyor




1
2
3
ROVAL
RAPIDE



Mayo seçimi

dhb Aeron Lab Raceline s/s speedsuit, wiggle.co.uk

Hızlı bir bisiklet, hızlı bir mayo seti gerektirir ve dhb'nin rüzgar tüneli tarafından geliştirilen Raceline speedsuit'i iyi bir seçim. Tasarım sürtünmeyi azaltmak için omuzlar, kollar, yan paneller ve alt mayonun dış panelleri boyunca süper hafif dokulu bir dokuma kullanıyor. Ödün vermeyen bir uyum ile vücudu harika sarıyor, ancak test ettiğim diğer aero mayolara kıyasla son derece rahat. Neyse ki, bisiklet üzerine ayağa kalktığınız göbek deliğinizin ortaya çıkmamasını sağlayacak kadar üst ve alt arasında bol miktarda bir örtüşme var.

Yıllar içerisinde Tarmac ve Venge'in önceki versiyonlarını denemiş biri olarak, en baştan itibaren SL7'den etkilendim. İki bisikletin bir birleşimi olduğu hemen hissediliyor. SL7'nin kendi sınırlarına ulaşmadan çok önce sınırlarıma ulaşacağımı çok zaman geçmeden anladım.

Hızlı ve pürüzsüz

Kolaylıkla hızlanarak yolu arşınlayan bisiklet, düşük ağırlığı ile birleştiğinde, atak ve sprintlerde gerçekten heyecan verici bir güç aktarımı duygusu sağladı. Kadro, jant seti ve kokpit boyunca sertlik, SL7'ye çok çevik bir his verirken, hızlı inişlerde ise bisikletin virajlarda duruşu sağlamdı.

Eğer bu bisikletin zırhında bir zayıf nokta varsa, ben bulamadım, söz konusu konfor olduğunda dahi. En son Venge bile SL7'kıyasla oldukça sert bir canavar gibi, ancak bir şekilde Specialized, SL7'nin bu tarafını çok daha kabul edilebilir bir seviyeye getirmeyi başardı. Bu bakımdan bisiklet SL6'ya daha benzer. Biraz daha bağışlayıcı bir bisiklet ekstra hızı göz önüne

Kolaylıkla hızlanarak yolu arşınlayan bisiklet, düşük ağırlığı ile birleştiğinde, atak ve sprintlerde gerçekten heyecan verici bir güç aktarımı duygusu sağladı









Alın borusu ve maşa daha aerodinamik olması için yeniden tasarlandı. Tarmac, aero sürtünme açısından Venge'i biraz geriden takip ediyor ancak Tarmac'ın hafifliği kaybettirdiğinden çok daha fazlasını telafi ediyor

alındığında hiç de zor bir karar değil ve Specialized, orta kadro borusuyla daha alçaktan birleşen çeki borusunu (Roubaix ve Diverge modellerinde de yer alıyor) kullanmayı tercih etmedi, bu nedenle gelecekte daha fazla uyum sağlamak için açık bir kapı bırakıldı.

Ek olarak, 32mm'e kadar yükseltilebilen lastik açıklığı ekstra konfor için her zaman alan bırakıyor. Specialized, SL7'nin testlerde en yüksek hıza S-Works Turbo 26mm ile ulaştığını söylüyor. Fakat yarışıyor veya hızla takıntılıysanız, tavsiyem 26mm'e veda edip, en kısa sürede en az 28mm'e geçmeniz yönünde. Ben öyle yaptım ve bu değişimin getirdiklerinden memnun kaldım.

Üstelik bu sayede sürüş, hızda zar zor algılanabilir bir fedakarlık ile fark edilir şekilde daha rahattı. Peki 30mm en iyisi olabilir mi? Muhtemelen ama üzücü olan bunu test etmek için garajımda 30mm bir set yoktu. Tubeless ise pastanın üzerindeki krema olurdu ve bu en son Roval jant setinin tubeless uyumlu olmadığı ilginç bir geri adım gibi görünüyor. Fakat bu da gelecekte görmemiz muhtemel bir diğer gelişim alanı.

Hangi lastiği tercih ettiğinizden bağımsız olarak, Tarmac SL7'de Specialized, göz yummaya alışkın olduğumuz olağan tavizler olmaksızın hızı korumanın bir yolunu bulduğu bence açık. Trend belirleyici Specialized'ın ardından diğer markaların kendi süper bisikletlerini SL7'ye benzer şekilde birleştirmeye başlamasının ne kadar süreceğini merak ediyorum.

Alternatif...



Teklinin gücü

Tek aynakol yaprağı yol bisikletçileri arasında giderek popülerleşiyor ve 1x Sram Force eTap AXS ile gelen Tarmac SL7 Pro ekstrem derecede temiz. Üstelik ön aktarıcısız tek yapraklı aynakol sayesinde daha hafif.



Yarı fiyata

En üst ekipmanla donanmış SL7'nin yarı fiyatına, SL7 Expert Ultegra mantıklı bir seçenek olabilir. İsteğe bağlı olarak, Shimano Ultegra, 38mm karbon Roval jant seti ve 120g daha ağır Fact 10r kadro edinebilirsiniz.

Yazı **TARIK GÜL**

Bisan Zeus

Bambaşka bir MTB deneyimi

Gelişen teknolojiyle birlikte dağ bisikleti kullanıcılarının beğenisine sunulan yeni dağ bisikletleri, bisiklet severleri olumlu yönde şaşırtmaya devam ediyor. 26 inç'ten tutun da 27,5 ve 29 gibi jant ölçülerine kadar, amortisör sistemlerinden elektronik vites sistemine kadar birçok yenilik mevcut. Bununla birlikte, özel üretim olan birçok e-bisiklet motor sistemi bisikletlere entegre edildi. Bununla da kalmadı, pazardaki payını artırmaya başladı.

Üreticiler son kullanıcıyı memnun edebilmek adına her geçen sezon ürün gamını geliştirmek adına çok başarılı çalışmalara imza atıyorlar. Bu konuda, Türkiye'nin köklü bisiklet üreticilerinden Bisan'ın oldukça başarılı işlere imza attığını rahatlıkla söyleyebiliriz. Yaklaşık 60 yıla yakın süredir bisiklet üretimi yapan firma, her sezon sürprizlerle gelmeye devam ediyor. Bu sene de Bisan Zeus-XT e-bisiklet modeli ile bizleri büyüledi.

Bisan Zeus-XT bir dağ bisikletinden isteyebileceğiniz hemen hemen her şeyi büyük oranda sağlıyor. Eski bir dağ bisikletçisi olarak bunu söylüyor olmamın nedeni, konfor, güven, hız, güç, eğlence, keyif ve gösteriş gibi bir dağ bisikletinde görmek isteyeceğiniz özelliklerin tamamının e-MTB Zeus'ta bulunuyor olması.

Zeus'a her yol düz

Bisan Zeus-XT'yi İstanbul'un en yüksek tepelerinden Aydos Ormanı'nda sizler için test ettik. Sürüş deneyimi ve bisikletin özelliklerinden bahsetmeden önce bir itirafta bulunmak isteriz ki e-MTB Zeus gerçekten çok keyif veren bir bisiklet. Zeus'a Downhill ile Enduro arasında bir model demek mümkün, buna bir de Shimano DU-800 motor gücü de eklenince yokuşların düz yoldan bir farkı kalmıyor açıkçası. Ormanda bisiklete binmek, kullanılan lastik çapı ve amortisör esnemesinden kaynaklanan dezavantajlarından dolayı bir nebze daha zordur. Malum arazi koşulları da eklenince, 40km'lik bir arazi sürüşü sizi asfaltta pedal basmaya göre daha fazla yorar. Fakat Zeus-XT arazi şartlarından kaynaklı zorluğu keyfe dönüştürecek tüm donanıma sahip bir bisiklet.

Shimano DU-800 sisteminin, yürüyüş modu da dahil olmak üzere üç modu bulunmakta: en alttan yukarıya doğru Eco, Trail, Boost'a ilaveten yürürken destek veren Walk. Bataryanın ömrü bize oldukça makul geldi. Ortalama %7 eğimli, yaklaşık 13km'lik sürüşü iki tur olarak tamamladık ve bataryada hala bir çizgi mevcuttu.

Özellikler

Model GG-1
Grupset Shimano Deore XT RD-M8100 arka ve vites kolu, Shimano FC-EM600 SM-CRE80 36T aynakol
Fren Hidrolik disk Shimano Deore BR-M8120
Jant seti Shimano MT620
Tamamlayıcı kit Raceface karbon gidon Raceface alüminyum gidon
Lastik Maxxis Minion Dhf 27,5*2.50
Ağırlık 19,7gr

Öne çıkanlar

1. 180mm Factory 36 ön amortisör 60mm'lik Factory Float arka amortisör ile destekleniyor
2. Deore XT RD-M8100 vites sisteminin 36 tırnaklı tekli aynakolu 51x11 ruble ile kombinleniyor
3. Maxxis Minion DHF 27,5*2.50 lastikler, Shımano MT620 sokma milli jant seti ile birleşiyor




BISAN
MAXXIS
MINION DHF
1
2
3

Tırmanmak zor dedik ama Zeus-XT ile değil. Deore XT RD-M8100 vites sisteminin 36 tırnaklı tekli aynakolu 51x11 ruble ile birleşince tırmanışları dize getirmek çok da güç olmuyor. İnişe geçmeden arka vites üzerinde bulunan kilit sistemini aktive etmekte ise fayda var. Aynakol üzerinde bulunan zincir sabitleyici ile birlikte iniş esnasında zincirin yerinden çıkması söz konusu bile değil.

Ama her çıkışın bir de inişi olacak tabii. E-bisikletlerin motor, batarya ve bağlantı aparatlarından dolayı diğer bisikletlere göre daha ağır olduğunu hepimiz biliyoruz. Zeus-XT'nin ağırlığı 19,7 gram. Bu biraz fazla görünebilir – Zeus'un elektrikli bir bisiklet olduğunu unutmamalı - lakin dişli oranları gerek uzun tırmanışlarda gerekse teknik geçişlerde işimi oldukça kolaylaştırdı.

Aydos'un zirvesine çıktığımızda İstanbul'un eşsiz manzarası büyüleyiciydi. İnsan manzaradan kopup şehrin gürültüsüne geri gitmek istemiyor. Demiştik, her çıkışın bir inişi olacak diye. Normal bir dağ bisikletine göre ağır olarak nitelendirebileceğimiz Zeus'un, inişte nasıl bir konfor ve güven sağlayacağını düşünmeden edemiyoruz. Bisan bunu bizden önce düşünmüş, bisikletin konfor ve güvenlik



Zeus'u tasarlayanlar cömert davranarak, dünyanın önde gelen amortisör markalarından FOX modelini tercih etmişler







anlamındaki donanımlarını ona göre tasarlayıp, uyumlu ekipmanlarla donatmış.

Eskiler nasıl der, yere sağlam basacaksın. Maxxis Minion DHF 27,5*2.50 lastikler, Shimano MT620 sokma milli jant seti ile birleşince, ortaya yere oldukça sağlam basan bir bisiklet çıkmış. Lastiklerin tırnakları tırmanış ve inişte vazifesini yerine eksiksiz getiriyor diyebiliriz; ancak e-bisiklet olmasaydı biraz hantal kalabilirdi.

Shimano Ice Technologies Freeza 203 arka, 180 ön rotorlar kullanılmış. Uzun inişlerin ardından rotorlarda oluşabilecek ısınma da bu şekilde çözülmüş oluyor.

Gelelim konfor kısmına. Bu tarz bisikletleri kullananlar ya da dağlardan aşağı inenler, yukarı çıkarken kullandıkları sele boyunun inerken sıkıntı yarattığını biliyorlardır. Zeus bu sorunu uzaktan kumandalı Turbine Raceface sele borusu ile ortadan kaldırmış. PRO Turnix seleyle de taçlandırmış.

Konfor, keyif, güvenlik denince aslan payı büyük ölçüde amortisörlerdedir. Zeus'u tasarlayanlar bu konuda da oldukça cömert davranarak, dünyanın önde gelen amortisör markalarından Fox'un modelini tercih etmişler. Rebound ayarlarını kolaylıkla yapabileceğiniz 180mm Factory 36 ön amortisör, 60mm'lik Factory Float arka amortisör ile destekleniyor. Her iki amortisörde de üzerlerinde bulunan düğmeler sayesinde isteğe bağlı sertlik ayarlarını kolayca yapabiliyorsunuz.

Orman içerisinde bisiklet sürmeyeli uzun bir zaman olmuştu. Biz Bisan Zeus-XT'yi oldukça beğendik ve büyük bir keyif aldık. Neden sürekli keyif diyoruz? Yarışmak dışında dağ bisikleti kullanmak istiyorsanız bizim açımızdan işin içine keyif de giriyor ve bu da e-MTB Zeus'ta fazlaca mevcut.

Ortalama %7 eğimli, yaklaşık 13km'lik sürüşümü iki tur olarak tamamladım ve bataryamda hala bir çizgi mevcuttu

Alternatifler...



Zeus-Deore

Zeus-Deore isminden de anlaşılacağı üzere, e-MTB Zeus'un alt modeli olarak karşımıza çıkıyor. Fakat aradaki fark sizi üzmeyecek kadar az.



Envious-XC Mountain Deore

Bu model tek amortisörlü bir e-bisiklet olarak sunuluyor. İniş performansına göre tercih edilebilecek bir model. Dişli oranları ve motor gücü ile Zeus'u pek aratmayacaktır.

Triatlon

Değişim Alanı











Açık su yüzme ve talassafobi

Talassofobi, tanım olarak deniz ve okyanus gibi engin su kütlelerinden korkma durumu olarak biliniyor. Sizi bilmem ama açık suda yüzerken belli bir derinlikten sonra, aklımdan izlediğim tüm film ve belgeseller geçerken, kendimi paniklememek için telkin etmeye çalışırken buluyorum. Peki korkularımızı bir kenara bırakıp nasıl daha iyi bir açık su yüzücüsü olacağız?

Yazı **SAMED KUNAÇ**

Talassafobisi olan superstar seviyesinde (Joy Brooker gibi) açık su yüzücülerini gördüğüm zaman epey bir ilham almıştım. Bir açık su yüzücüsü olarak yapmamız gereken ilk şeyin, altımızdaki suda pusuya yatmış olabilecek deniz yaşamı korkularıyla yüzleşmek ve yüzerken en çok korkulan canlı olan köpekbalığı ile ölümcül bir karşılaşma yaşama riskimin 3,7 milyonda 1 olduğunu öğrenmek içime epey bir su serpti. O zaman sıra mantığımızla korkularımızı yenmeye ve açık suda daha iyi performans göstermenin sırlarını açığa çıkarmaya geldi.

Megalohidrotalassafobi tıbbi bir terim olarak pek kabul görmese de derin su altındaki büyük ve tanımlayamadığımız nesnelerden korkma hali olarak tanımlanıyor. İyi ama açık suda yüzerken altındaki tanımlayamadığı bir nesneden kim korkmaz ki?

Konfor alanını terk etmek

Tüm yüzücüler, açık suyun havuzda hiç görülmemiş zorluklar sunduğunun farkındadır. Daha sert su ve şerit olmaması bariz olanlardır. Daha az belirgin olansa, harcanan enerji miktarındaki önemli farktır. Şunu bir



düşünün: Bir havuzda, zamanınızın yaklaşık yüzde 20'si siz duvardan iterken oluşan molalardan oluşur. Açık suda yorgun kollar için dinlenme molası yoktur. Bu sadece daha iyi yüzmeyi değil, aynı zamanda açık suda yüzme tekniğini de gerektirir. Az bilinen sorunsa, çoğu triatlet ve açık deniz yüzücüsünün yaptığı gibi 25 metrelik havuzlardaki eğitimin, açık su performansınızı zayıflatması muhtemel alışkanlıkların gelişimini teşvik etmesidir. Bir havuzda, genellikle bir seferde sadece 20 kulaç yüzersiniz. Bir triatlonda, 1000 (sprint) ve 5000 (Ironman) kesintisiz kulaç arasında yüzeceksiniz. Bir havuz antrenmanında en hızlı şekilde yüzmeye çalışmak, kısa süreli bir tatmin vaat edebilir; ancak uzun vadede açık su potansiyelinizi sınırlayabilir.

Sprint triatlonda aşağı yukarı 1000, Ironman seviyesinde ise 5000 kesintisiz kulaç atmanız gerekecek.



Elbette havuz ve açık suda yüzme arasında farklılıklar var." dediğinizi duyar gibiyim. Havuzda antrenman veya yarış ortamı statik olduğundan ve dikkatlice yönetildiğinden havuz tekniği daha zarif ve konforludur. Su sıcaklıkları düzenlenir, havuzlar şeritli hatlara sahiptir, su genellikle statiktir. Kimileri karşı çıkacak olsa da nispeten koşullar daha "kolay" dır. Öte yandan, açık suda yüzme çok dinamik olabilir ve farklı teknik araçlar gerektirir. Bunu havuzda yüzmek için gerekenin ötesine geçen bir beceri cephaneliği olarak düşünmek lazım. Açık suda yüzücü veya triatlet ortama uyum sağlamaya ihtiyaç duyar; bu nedenle yarış gününün koşullarına göre uygun becerisini kullanabilir.

Wetsuit

Nispeten daha soğuk iklimlerde yapılan triatlon yüzmelerinin çoğu, wetsuit kullanımına izin verecek kadar soğuk suda gerçekleşir. Bazı uzmanlara göre, tam oturan bir wetsuit yüzme sürenizi yüzde 20'ye kadar arttırabilir. Doğru bedeni aldığınızdan emin olun ve bu süreçte size yardımcı olması için koçunuzdan veya bilgili bir arkadaşınızdan destek alın. Wetsuit, ilk kez giydiğinizde çok sıkı hissettirse de suya girdiğinizde daha konforlu bir hale gelir.

Isınmak

Benim yarışlarda gözlemlediğim kadarıyla biraz es geçilen bir kısım, ısınma. Ancak su ve hava sıcaklığı çok soğuk değilse yapabileceğiniz basit bir yüzme ısınmasından bahsedeceğim. Mümkünse yarışın başlamasından yaklaşık 20 dakika önce suya girin. Birkaç dakikalık kolay yüzmeyle başlayın. Ardından kollarınızı başlangıç için hazır hale getirmek için birkaç (sprint) yaparak kaslarınızı ısıtmaya çalışın.

Sudaki Draft

Yarışa başladıktan sonra, yarıştaki en iyi yüzücü değilseniz, arkasından draft edecek birini bulmaya çalışın. Draft sadece bisiklette olmaz (bu bölümün sıkı takipçileri önceki sayılarda bu konuya uzunca yer ayırdığımızı bilir) arkasına geçilebilecek bir yüzücü veya bir grup bulun. Kendinizi iyi hissediyorsanız ve bir sonraki gruba geçebiliyorsanız, bunun için gidin. Takip ettiğiniz grubu geçemeyeceğinizi fark ederseniz, o zaman mükemmel yerdesiniz demektir.



Sadece takip etmeyin - görmek çok önemlidir

Takip ettiğiniz kişinin veya grubun doğru yolda olduğunu varsaymayın. Rotadan çıkmadığınızdan emin olmak için yaklaşık her 10 ila 20 metrede bir gördüğünüzden emin olun. Isınmanız sırasında sizi bitiş çizgisine götürecek bazı gözlem rehberleri bulmaya çalışın.

İkili nefes

İki taraflı nefes almayı öğreneceğinize dair kendinize söz verdiğiniz tüm o kışları biliyorsunuz; ama bunu asla yapmadınız değil mi? Bir triatlonda dalgalı bir suyla karşılaştığınızda, nasıl başaramadığınızı hatırlayacaksınız. İki taraflı nefes düz bir çizgide kalmanıza yardımcı olacaktır.

Kulaç mesafesi

Açık suda, ölü noktaların ve duraklamaların ortaya çıkması nedeniyle aşırı uzun bir vuruş daha az verimli olabilir. Bu nedenle, değişken hızlı kulaçlar ile duruma ayak uydurmak önemlidir. Bu, düzensiz değişiklikler anlamına gelmez. Bir yüksek bir düşük tempo arasında gidip gelmenin veya kulaç çekişinizin derinliğinin değişmesinin sizi strese sokmasına izin vermeyin.



Eğer gruptaki en iyi yüzücü değilseniz temposuna uyabileceğiniz birinin veya grubun arkasında yer tutmaya çalışın



1. Başınızı nefes almak için çevirmediğiniz sürece, gözleriniz ileriye bakmak yerine aşağıya odaklanmalıdır. Aksi halde boynunuzu kaldırır ve bacaklarınızın batmasına neden olursunuz.

2. Çok az süzülme / uzanma ile düz ve geniş bir el girişine sahip olmanız gerekir. Elinizi rahat tutmanız ve parmaklarınızı biraz ayırmanız önemlidir.

3. Yüksek bir dirsek, yakalama için güçlü bir sabitleme sağlar. Dalgalı koşullarda yüzmek, daha yüksek bir kol pozisyonu kullanmanız gerektiği anlamına gelebilir. Kulacınız çok alçaksa, eliniz suya çok erken girebilir veya bir dalga çarparak dengenizi kaybetmenize neden olabilir.

4. Kulacı geriye doğru çekmek ve doğrudan yana getirmek. Kimileri vücudun altında bir "S" hareketi önerse de "itiş bölgesinin" uzunluğunu artırmak için vuruşun sonunda (vücudunuzu havuzdan kaldırmaya çalıştığınızda olduğu gibi) aşırı uzatılmış bir el ile suyu tutun.

5. Bazıları sık sık ayak çırparken, bu açık suda gerekli değildir. Ancak "etkili bir vuruş" hala hayati önem taşıyor. Esas olarak kalçadan atılan bir tekmenin etkili olması, göğüs derinliğinde atılmasına bağlıdır.

Son olarak, yüzerken tekme veya yumruk alırsanız, misilleme yapmamaya çalışın ve suyun derinliklerindeki bilinmezlerin aklınız ile oynamasına izin vermeyin.

Açık su yüzme becerileri iyi planlanmış antrenman serileri ile mümkündür. Ayrıca değişen şartlara hızlıca uyum sağlama becerinizi geliştirmek, dinamik bir ortamda sizi avantajlı bir hale getirebilir





Haberler

Geçtiğimiz ayın öne çıkan haber ve etkinlikleri

İTÜ Bisiklet yarışları

İTÜ Bisiklet Kulübü tarafından 11 Temmuz Pazar günü düzenlenecek olan İTÜ bisiklet yarışlarına, amatör bisiklet sürücüsü olan herkes katılım sağlayabiliyor. Yol bisikleti kriteryum yarışı saat 09.00'da, İTÜ Gölet çevresindeki Dağ Bisikleti Yarışı ise 15.00'da başlayacaktır. Yol bisikleti parkuru 1.7 km uzunluğunda ve 33 m yükseklik kazanımına sahiptir, yarışçılar kategorilerine göre 12 veya 18 tur atacaklardır. Dağ bisikleti parkuru ise 4 km uzunluğunda, ve 80 km yükseklik kazanımına sahiptir, tur sayısının 4 olması düşünülmüştür. Yarışlara bisiklet veya triatlon lisansı ile katılım mümkündür. Yarış kayıt ücreti kayıt başına 100 TL' dir ve bu ücret İTÜ Vakfı'na öğrencilere burs olacak şekilde yatırılacaktır. Öğrenci statüsündeki sporculardan herhangi bir kayıt ücreti talep edilmeyecektir.





DAĞ BİSİKLETİ



YOL BİSİKLETİ

Bodrum Gran Fondo bisiklet yarışı tamamlandı

23 Mayıs'ta start alan Bilnet Okulları Bodrum Gran Fondo Bisiklet Yarışı'nda, 56 kilometrelik kısa parkur, Bodrum merkezden start alarak Gümbet'te son buldu. 103 kilometrelik uzun parkurda ise Karaova Bölgesi'nde Bodrum'un turizm bölgeleri ve kırsal alanları dünyaya tanıtıldı. Uzun parkur genel klasmanında Serkan Balkan birinci; kısa parkurda ise Nurullah Yurteri birinciliği elde etti. Yarıştan önce Bodrum Belediye Başkanı Ahmet Aras, *Cyclist Türkiye* standını ziyaret etti. Kendisine trafikte araçlar ve bisiklet arasındaki mesafeye dikkat çekmek için hazırladığımız etiketleri hediye ettik. Aras, belediyenin tüm araçlarına bu etiketlerin yapıştırılacağını belirtti.



E-kargo bisiklet dünyasına giriş

Shimano, iki yeni destek ünitesi EP8 ve E6100 ile, elektrikli kargo bisikletlerini günlük hayatın merkezine getiriyor

Yazı **SERKAN YAZICI**



Karbon bisikletlere binen profesyonel bisiklet sürücülerine büyük bir hürmet duyuyor olabilirsiniz, ancak milyonlarca insan hayatını mütevazi bisikletlerin yardımıyla sürdürüyor. Yine de bu işlevsel bisikletlerin birkaç dokunuşla, hayatı bizler için kolaylaştırmasına engel değil. Evet, elektrikli bisikletlerden bahsediyorum.

Nitekim, elektrikli bisikletler artık hayatın bir parçası ve birçok araştırmaya göre ulaşım alışkanlıklarını değiştirmeye en büyük aday. Öyle ki şehir ve dağ bisikletlerinden tutun da, yoldan katlanır bisikletlere kadar elektrik mucizesi bisikletlere destek vermeye devam ediyor. Peki ya size bambaşka bir elektrikli bisiklet deneyiminden bahsetsek?

Kargo bisikletleri duymuşsunuzdur, postacıların veya ağır malzemelerin taşınmasında kullanılan kargo veya yük taşıma bisikletleri, iki yeni Shimano elektronik destek ünitesiyle güçlerini birleştiriyor. Shimano EP8 ve E6100 kargo bisikletlerine özgü destek üniteleri artık sadece sizlerin daha rahat pedal çevirmesini sağlamakla kalmıyor, ağır yüklere güç sağlamak için de geliyor.

İki yeni destek ünitesi modelinin piyasaya sürülmesiyle Shimano, e-bisiklet pazarına iyice ısınıyor. "Bu elektrik motorlu destek üniteleri sadece kargo için değil, aynı zamanda aileler, yolculuklar, ulaşım ve bisikletle malzeme taşımak isteyenler için de üretildi." diyor Shimano mühendisleri.



İki model, Shimano'nun EP8 ve E6100 destek üniteleri, şimdi DU-EP800-CRG ve DU-E6100-CRG olarak bilinen özel kargo varyasyonlarıyla geliyor. Shimano'nun sistem mühendisliği prensiplerini kullanıyor, aynı zamanda Shimano dişli sistemleri ile de uyumlu. Nexus Dahili Göbek Dişlileri veya vites değiştirici/kasetler olarak ve kargo bisikletleri için onaylanmış Shimano fren sistemleri ile tamamlanabiliyor.

Shimano'nun tüm kentsel e-bisiklet sürüş üniteleri gibi, DU-EP800-CRG ve DU-E6100-CRG modelleri de Eco, Normal (veya Trail) ve High (veya Boost) modlarıyla birlikte geliyor, ancak her iki kargo destek ünitesi de maksimum çıkış torkuna ulaşıyor. Dahası, bu modlar Shimano'nun E-TUBE uygulamasıyla anında tamamen özelleştirilebiliyor.

Temel fark, EP8 ünitesinin güçlü ancak daha sessiz bir motorla daha yüksek performans göstermesi, oysa E6100 versiyonu daha düşük çıkış torku ile daha kademeli hızlanma sunuyor. Başka bir deyişle, her ikisi de bir e-kargo bisikleti sürmek için gereken uygun desteği sağlıyor, ancak EP8 sürüş ünitesinin sağladığı destek seviyesi, bu bisikletlerin pedal çevirmesini biraz daha kolaylaştırıyor.

Ayrıntıya inecek olursak, daha gelişmiş DU-EP800-CRG modeli, Shimano'nun EP8 dağ bisikleti sürüş ünitesi ile aynı işlev ve özelliklerin çoğuna sahip. Bisiklet kadrolarına düzgün bir şekilde entegre olan bir tasarıma sahip hafif ve kompakt bir model. Yük altında bile serbest dönme veya pedal çevirme sırasında sessiz ve yardım desteği olmadan bile yumuşak bir pedal çevirme hareketi sağlıyor. Isı yönetimi, DU-EP800-CRG'nin özel bir avantajıdır; dış kabuktaki soğutma kanatları ısı dağılımına izin veriyor ve optimize edilmiş iç dişli mekanizmalar özellikle uzun tırmanışlarda ısıyı azaltmaya yardımcı oluyor.

DU-EP800-CRG, hem Boost hem de Trail modlarında elde edilebilen maksimum 85Nm çıkış torkuna ve ayrıca pil tasarrufu sağlayan bir Eco moduna ve engelleri aşmak için dahili bir akıllı Yürüme Yardımı moduna (örn. rampalar, vb.) sahip.

DU-E6100-CRG, EP800-CRG versiyonundan biraz daha büyük, ancak yük altında veya pil desteği olmadan yumuşak pedal çevirme, yürüme yardımı, başlatma modu ve tam otomatik vites değiştirme gibi aynı özelliklerin çoğuna sahip.

İster EP8 ister E6100 sürümünü kullanın, tahrik ünitesi bir Di2 dahili poyra dişlisi ile birleştirildiğinde kullanılabilecek iki kullanışlı özellik vardır. Sizi itmek için tercih ettiğiniz vitese düşüren başlatma modu ve optimum pedal basıncına (giriş torku) ve hıza ulaştığınızda vites değiştirmenin stresini ortadan kaldıran tam Otomatik Vites Değiştirme.

Her iki destek ünitesi de Shimano'nun 630Wh, 514Wh veya 408Wh pilleriyle uyumlu; Trend Power veya Darfon gibi Shimano iş ortaklarının 3. taraf pilleriyle birleştirilebilir. Destek üniteleri aynı zamanda diğer birçok Shimano aktarma organı ve fren ekipmanıyla uyumlu -uyumluluk seçeneklerinin tam listesi Shimano'nun web sitesinden bulabilirsiniz.

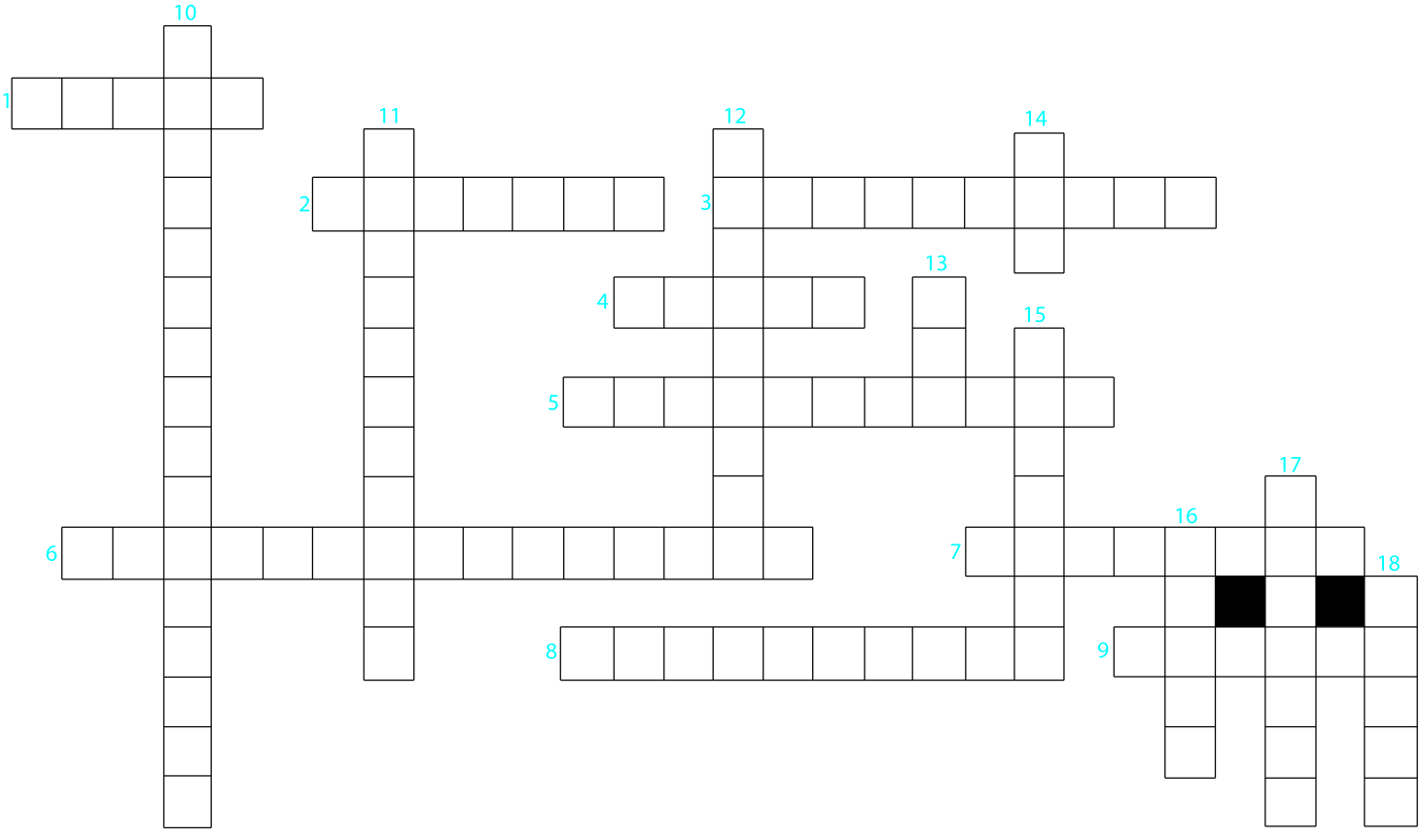
İki yeni model - DU-EP800-CRG ve DU-E6100-CRG - 2021 yazında satışa sunulacak.

SHIMANO

BULMACA

Hazırlayan **AYDAN ÇELİK**

SHIMANO 100 YAŞINDA



Soldan sağa

1- Shimano'nun internal (Türkçe'deki yaygın adıyla göbek vites) sisteminin adı?
2- Shimano'nun 1983-93 yılları arasında bisiklet dünyasına sunduğu oval aynakol yapraklarının adı?
3- Shimano'nun sertlikten ödün vermeden hafiflik elde etmek için içi boş hale getirdiği aynakolların tescilli adı?
4- Shimano'nun yaklaşık beş yıl evvel bünyesine kattığı, Belçika kökenli kask markası. O da 2019'da 100 yaşına basmıştı.
5- Shimano'nun bisiklet dünyasına armağan ettiği elektronik vites sistemi DI2 ile tanıştığımız yıl?
6- Shimano'nun en üst grupseti ile ilk ciddi zaferi kazanan Belçikalı bisikletçi. 1973-75 arasında Flandria-Carpenter- Shimano takımında yarıştı. Pelotondaki lakabı "The Bulldog of Flanders" idi.
7- Shimano'ya ilk büyük tur başarısını getiren Amerikalı bisikletçinin soyadı. (Hadi o büyük turun Giro d'Italia olduğunu söyleyip, biraz kolaylaştıralım.)
8-Shimano'nun geliştirdiği, zincirin dişliler üstünde hızlı hareket etmesini sağlayan sistemin İngilizce adı?
9-Shimano'nun sportif şehir kullanıcıları için geliştirdiği grupset? İsmi Metropol kelimesinden ilhamla türetilmişti.

Yukarıdan aşağı

10- Shimano'nun fren ve vites kollarını bir araya getirdiği sistemin adı? İngilizce 3 kelimenin birleşiminden oluşuyor.
11-Shimano'ya ilk dünya şampiyonluğunu getiren İtalyan bisikletçi? İki sene üst üste şampiyon olduğunu da ekleyelim.
12- 1921'de, henüz 26 yaşında iken, 40 metrekarelik bir atölyede markayı kuran Shimano'nun ön adı?
13- Shimano'nun aksesuar markası?
14- Shimano'nun dağ bisikletleri için ürettiği en üst grupset?
15- Shimano'nun yol bisikletleri için ürettiği en üst grupset?
16- Shimano'nun elektrikli bisikletler için ürettiği motor sisteminin adı?
17- Shimano'nun dağ bisikletlerine mahsus ürettiği ilk grupsetin adı? Dağ bisikletinin öncülerinden Gary Fisher kullanmıştı.
18- Son sorumuz 100 yıl evvel Shimano'nun kurulduğu şehir olsun. Şansınız bol, yolunuz açık olsun.





Bilgi: Bilgi: Bulmacayı doğru çözen 1 kişiye "1 adet RS 500 ve 1 adet RC 1 pedal ve ayakkabı" hediye. Çözdüğünüz bulmacanın fotoğrafını, adres ve iletişim bilgilerinizle birlikte info@cyclistmag.com.tr adresine e-posta yoluyla gönderebilirsiniz.



Türkiye
Cyclist

Bisiklet kültürü dergisi

ABONELİK

1 Yıl 275 TL

Detaylı bilgi ve sürpriz hediyeler için cyclistmag.com.tr/abonelik

SALCANO



CAPPADOCIA NIRVANA