

MOTOBIKE EUROBIKE MAGAZINE 2026

TOPRAK RAZGATLIOĞLU
Yeni Rakipler Yeni Kurallar Ve Tarihi Sınav

KENAN SOFUOĞLU
Şampiyonların Mentöründen
Yeni Nesil Sürücüler

ZAFER AKÇAY
Trafik Yasasındaki Yeni
Düzenlemeler ve Türkiye'de
Motosiklet Sürücüleri

TARHAN TELLİ
Hollywood'a Uzanan
Vizyon ve Özgürlük Duruşu

ORKUN OLGAR
İstanbul ve Çevresinin En
İyi Motosiklet Rotaları

İLKER AYRIK
Motosiklet ve Lezzet Durakları

EUROBIKE FRANKFURT 2026
Küresel Bisiklet ve Ekomobilite Buluşması

E-DERGI



WEB



- 4** **MOTUL**
- 6** Trafik Yasasındaki Yeni Düzenlemeler ve Türkiye’de Motosiklet Sürücüleri - Zafer Akçay
- 8** Sınırları Zihinde Aşmak
Can Akkaya ve Motosiklet Sürüş Psikolojisi
- 10** Şampiyonların Mentörü
Kenan Sofuoğlu İle Yeni Nesil Türk Sürücü
- 12** MotoGP 2026
Yeni Rakipler, Yeni Kurallar ve Toprak Razgatlıoğlu
- 14** MotoGP 2026 Takvimi
- 16** Custom Motowear
Njan Art ile Sanatın Sokağa Taşınması
- 17** Tasarım Felsefesi ve Motosikletin Ruhu
TT Custom
- 18** Antika Garaj
Geçmişin Ruhunu Yeniden Yollara Taş
- 19** İyi Yemeğin Ayağına Gidilir
İlker Ayrik ile Motosiklet Ve Lezzet Durakları
- 20** Rota Yeniden Hesaplanıyor
Orkun Olgar ile İstanbul Ve Çevresi
- 22** Yolun Öğrettikleri
Günalp Kocakanat
- 23** Haklarını Bil, Sürüş Özgürlüğünü Güçlendir
Av. Nihan Avcılar Canpolat
- 24** Çocukluk Hayalinden Yaşam Biçimine
Motosiklet Prof. Dr. Mert Erkan
- 25** Motosiklet Başrolde
- 26** Küresel Bisiklet ve Ekomobilite Platformu
EUROBIKE Frankfurt 2026
- 28** Çocuğunuza Bisiklet Sürmeyi
Öğretmek
- 30** Batarya Tam Dolu
- 32** Türk Alpe D’huez’i
Güneş, kum ve zorlu virajlar...
- 33** Sokaktan Parkura
Bisikletle Büyüme Prof. Dr. Mert Erkan
- 34** Oğuz Gidiyor

İki Teker Tutkunlarının Büyük Buluşması Motobike ve Eurobike İstanbul 2026’ya Hoş Geldiniz!

Motosiklet dünyasının bölgedeki en kapsamlı buluşma noktası olan Motobike İstanbul’da, MOTUL ana sponsorluğunda 2026 yılında bir kez daha kapılarımızı aralıyoruz. Bu yılki heyecanımıza yepyeni bir soluk daha ekleniyor: Bisiklet tutkunlarını bir araya getirecek olan Eurobike İstanbul’u bu yıl ilk kez sizlerle buluşturmanın mutluluğunu yaşıyoruz! Sektördeki yeniliklerin, en yeni modellerin ve aksesuarların sergilendiği bu dinamik atmosferde, 3 yıllık bir aranın ardından fuar dergimizi de okurlarımızla yeniden buluşturuyoruz. Nisan 2026’da 6. kez yayımladığımız bu özel sayıda, iki teker sevdalıları için yine dopdolu bir içerik hazırladık.

Dergi sayfalarımızda motor sporlarındaki son gelişmelerden 2026 yılı için hazırladığımız özel rota önerilerine, özel yapım motosiklet ile bisiklet incelemelerinden profesyonellerin ufuk açıcı tavsiyelerine kadar geniş bir yelpazede konulara yer veriyoruz. MOTUL ana sponsorluğundaki Motobike İstanbul ve ilk kez hayata geçirdiğimiz Eurobike İstanbul’u, sadece yeni ürünlerin sergilendiği bir alan olmanın ötesinde, motosiklet ve bisiklet kültürünü doyusya yaşadığımız ortak bir platform olarak görüyoruz. Fuar boyunca devam edecek Motobike Academy kapsamındaki söyleşilerimiz, uzman konuklarımız ve interaktif etkinliklerimizle fuar deneyiminizi en üst seviyeye taşımaya amaçlıyoruz.

Tüm ziyaretçilerimize, sektör profesyonellerine ve katılımcı markalarımıza ilham verici, keyifli ve oldukça verimli bir fuar deneyimi diliyoruz.

Motobike ve Eurobike İstanbul Ekibi

Motul'den Şehir İçi Kullanıma Özel Güçlü Koruma

Motul, motosiklet yağlarında performans ve sürdürülebilirliği aynı potada eriten yeni nesil yaklaşımını MOTUL 5000 10W-40 ile geniş kitlelere taşıyor. NGEN Core teknolojiyle geliştirilen ürün, günlük kullanımdan yüksek yük altındaki sürüş koşullarına kadar 4 zamanlı motosikletler için güçlü koruma, verimli çalışma ve istikrarlı performans sunuyor.

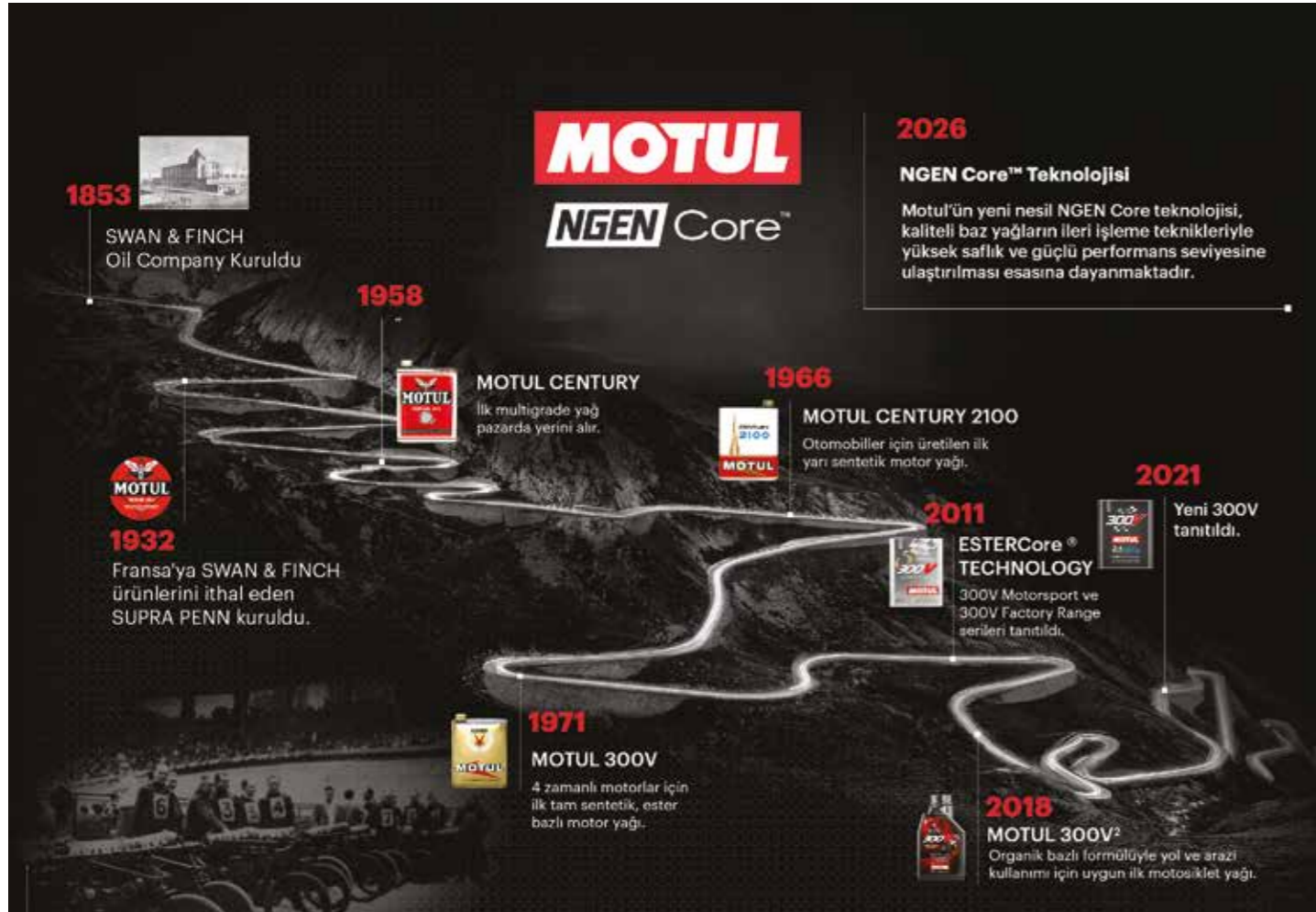
Motosiklet kullanıcıları için motor yağı tercihi yalnızca rutin bakımın bir parçası değil; motor ömrü, sürüş karakteri, yakıt verimliliği ve genel kullanım kalitesi açısından belirleyici bir unsur. Motul, bu alandaki uzmanlığını MOTUL 5000 10W-40 4T ile bir adım daha ileri taşıyarak, motosiklet yağlarında artık yeni bir standarda dönüşen sürdürülebilirlik odaklı yüksek performans anlayışını kullanıcılarla buluşturuyor.

Motul'un yeni nesil NGEN Core teknoloji, kaliteli baz yağların ileri işleme teknikleriyle yüksek saflık ve güçlü performans seviyesine ulaştırılması esasına dayanıyor. Katalitik hidrojenasyon ve vakum distilasyonu gibi gelişmiş süreçlerden geçirilen yağlar, yüksek kaliteli baz yağlara dönüştürülerek ürün formülasyonunda kullanılıyor. Böylece yağ performansı açısından yeni nesil motosiklet kullanıcılarının beklentilerine yanıt veren bir yapı ortaya çıkıyor.

Performanstan ödün vermeyen sürdürülebilir yaklaşım

Motul, NGEN Core teknolojisini motosiklet yağlarında kademeli olarak yaygınlaştırırken, 3000, 5000 ve 5100 ürün ailesiyle bu dönüşümü sahaya taşıyor. Bu yaklaşımın önemli farkı, sürdürülebilirliği performansın alternatifi değil, onunla birlikte gelişen bir değer olarak ele alması.

Bu kapsamda MOTUL 5000 10W-40 4T, motor tepkilerinde temiz bir çalışma karakteri, uzun süreli kullanımda tortu oluşumunun engellenmesine katkı, daha iyi soğuk çalıştırma özellikleri ve düşük sürtünme sayesinde yakıt verimliliğine destek gibi önemli avantajlar sunuyor. Ürün; günlük şehir içi kullanımdan uzun yol sürüşlerine, farklı motosiklet tiplerinden çeşitli kullanım senaryolarına kadar geniş bir kullanım alanına hitap ediyor.



PURE PROTECTION MAXIMUM POWER



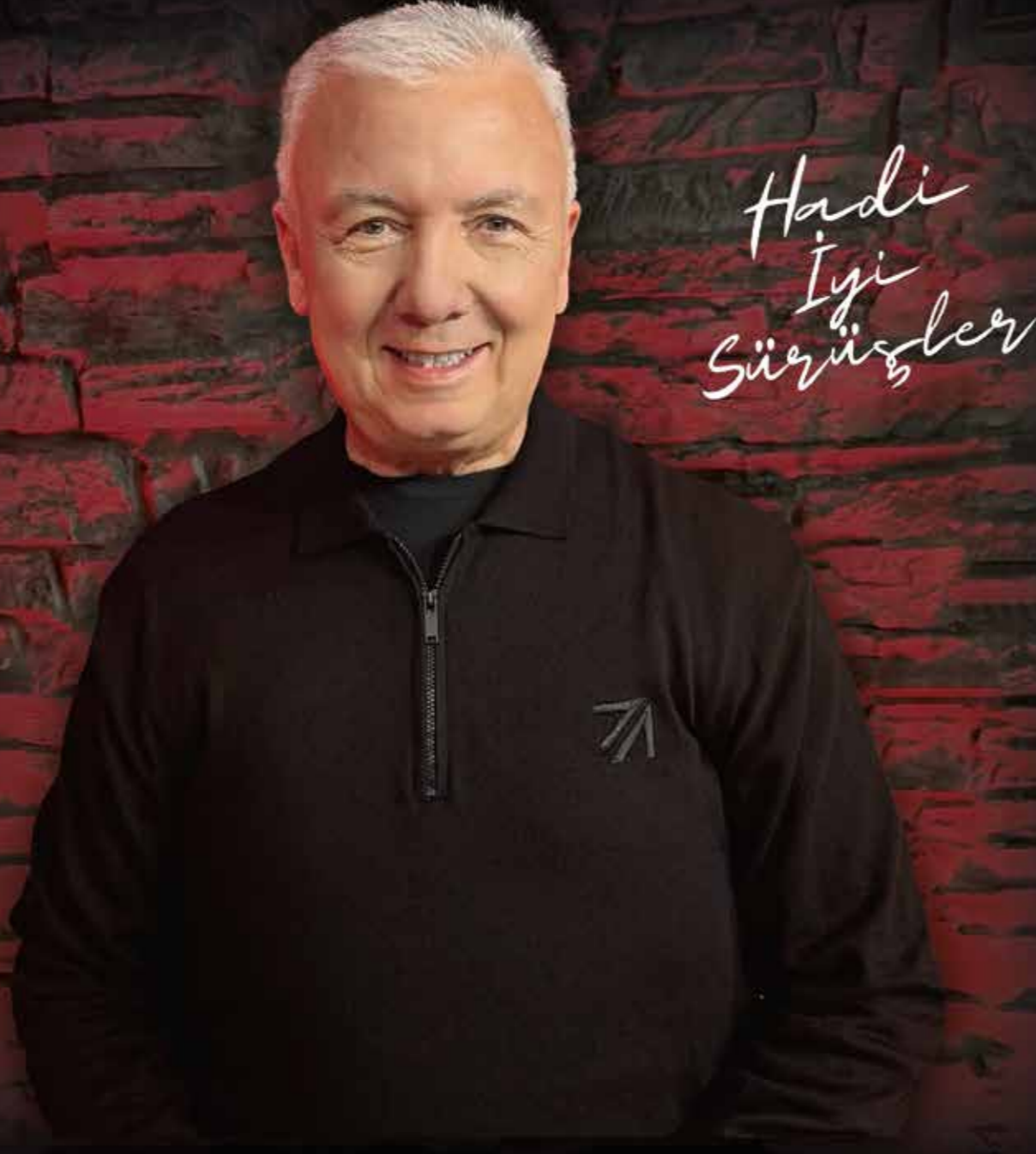
5000 10W-40

Sentetik bazlı formülü ve ileri seviye HC-TECH® teknolojisini, motor ve şanzıman bileşenlerinde üstün koruma sağlar. Her sürüşte daha stabil güç aktarımı ve uzun ömürlü performans sunar.



MOTUL

ZAFER AKÇAY MOTOSİKLETTE İLERİ SÜRÜŞ



MOTOBIKE
ISTANBUL

3.BASKI

MOTOBIKE
ISTANBUL



2026

Trafik Yasasındaki Yeni Düzenlemeler ve Türkiye'de Motosiklet Sürücüleri

ZAFER AKÇAY AKADEMİ



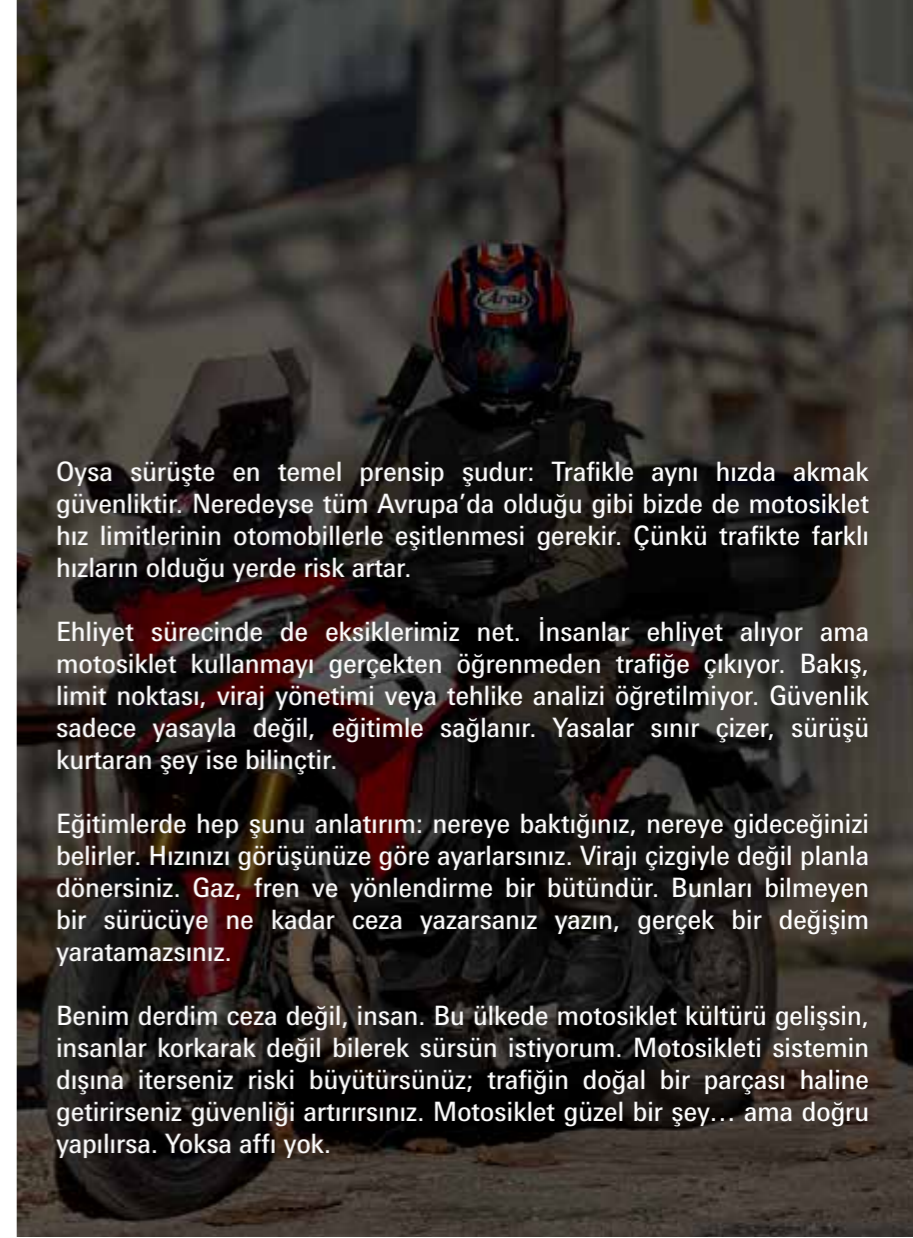
Türkiye'de motosiklet sayısı hızla artıyor, bu çok güzel bir gelişme. Ancak sürüş kalitesi aynı hızla artıyor mu? Yıllardır sahada, eğitimlerde ve yollarda aynı hataları tekrar tekrar görüyorum. Şunu net söyleyebilirim: Sorun sadece sürücüde değil, sistemde.

Bugün motosiklet; trafikten kaçış, ekonomik ulaşım ve zaman kazanmak demek. Fakat beraberinde eğitimsiz sürücüler, aceleci alışkanlıklar ve "bana bir şey olmaz" özgüvenini de getiriyor. Bu yüzden yeni trafik düzenlemelerini genel olarak olumlu buluyorum. Niyet doğru ama eksik bir şey var: Motosikleti gerçekten anlayan bir bakış açısı.

Ekipman tarafında doğru adımlar atılıyor. Eldivenin kask gibi zorunlu hale gelmesi çok yerinde bir karar. Bir sürücü düştüğünde refleks olarak ilk ellerini yere koyar; eldiven yoksa ilk hasarı el alır, el giderse sürüş de biter. Eğitimlerimde hep söylerim: "Kask ceza yememek için değil, eve sağ dönmek için takılır." Artık buna eldiveni de rahatlıkla ekleyebiliriz.

Aralardan geçiş konusu yıllardır tartışılıyor. Türkiye'de motosiklet kullanıyorsanız bunu tamamen yok sayarak ilerlemek çoğu zaman imkânsızdır. Asıl mesele bunu nasıl yaptığınız. Kontrollü mü, görerek mi; yoksa refleksle ve aceleyle mi? Mevcut düzenlemeler daha çok cezaya odaklı. Oysa çözüm, cezadan önce doğru sürüş sistemini öğretmekte yatıyor.

En kritik başlıklardan biri ise hız limiti. Türkiye'de motosiklet hız limitlerinin birçok yolda otobüslerle aynı seviyede tutulması ciddi bir problem. Bu durum, sürüş dinamiklerini tamamen göz ardı etmektir. Motosiklet trafiğin akış hızının altında kaldığında, sürekli sollanan ve sıkıştırılan tehlikeye açık bir araca dönüşür.



Oysa sürüşte en temel prensip şudur: Trafikle aynı hızda akmak güvenlidir. Neredeyse tüm Avrupa'da olduğu gibi bizde de motosiklet hız limitlerinin otomobillerle eşitlenmesi gerekir. Çünkü trafikte farklı hızların olduğu yerde risk artar.

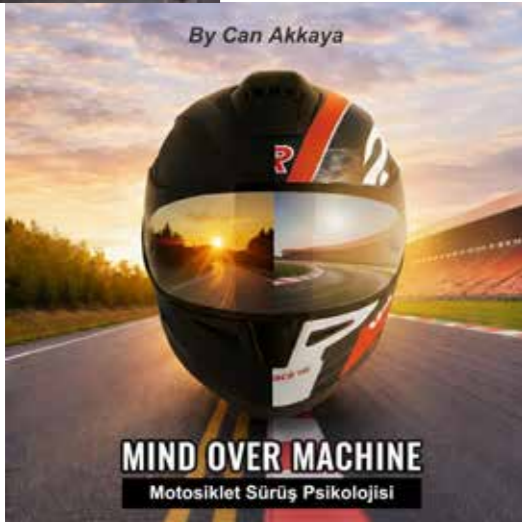
Ehliyet sürecinde de eksiklerimiz net. İnsanlar ehliyet alıyor ama motosiklet kullanmayı gerçekten öğrenmeden trafiğe çıkıyor. Bakış, limit noktası, viraj yönetimi veya tehlike analizi öğretilmiyor. Güvenlik sadece yasayla değil, eğitimle sağlanır. Yasalar sınır çizer, sürüşü kurtaran şey ise bilinçtir.

Eğitimlerde hep şunu anlatırım: nereye baktığınız, nereye gideceğinizi belirler. Hızınızı görüşünüze göre ayarlarsınız. Virajı çizgiyle değil planla dönersiniz. Gaz, fren ve yönlendirme bir bütündür. Bunları bilmeyen bir sürücüye ne kadar ceza yazarsanız yazın, gerçek bir değişim yaratamazsınız.

Benim derdim ceza değil, insan. Bu ülkede motosiklet kültürü gelişsin, insanlar korkarak değil bilerek sürsün istiyorum. Motosikleti sistemin dışına iterseniz riski büyütürsünüz; trafiğin doğal bir parçası haline getirirseniz güvenliği artırabilirsiniz. Motosiklet güzel bir şey... ama doğru yapılırsa. Yoksa affı yok.



Sınırları Zihinde Aşmak Can Akkaya ve Motosiklet Sürüş Psikolojisi



Küresel Vizyon, Güçlü Kökler

FIM 250cc (MotoGP) gibi üst düzey sınıflarda yarışarak uluslararası arenada ciddi bir tecrübe kazanan Can Akkaya, bugün Amerika Birleşik Devletleri'nde binlerce sürücüye eğitim veren saygın bir isim. Batı'nın teknik yapısını kendi disiplinli çalışma prensipleriyle birleştiren Akkaya, sokaktaki yeni başlayan sürücülerden profesyonel yarışçılara kadar çok geniş bir kitleye hitap ediyor. Kendisi, sürüş tekniklerinin ötesinde sürücünün zihinsel yapısını okuyan ve eğiten bir yaklaşıma sahip.

Akkaya'nın felsefesini özetleyen şu sözleri oldukça dikkat çekici: "Türkiye'de yürekli olmanın ne demek olduğunu iyi biliriz. Ancak yarışta sadece yürek yetmez; ustalaşmış bir zihne ihtiyacınız vardır. Mind Over Machine'i, motosikletteki en güçlü parçanın onu kullanan kişi olduğunu dünyaya göstermek için yazdım."

Motosiklet sürmek genellikle fiziksel bir beceri ve makineyle kurulan mekanik bir uyum olarak görülür. Ancak eski uluslararası profesyonel yarışçı ve Kaliforniya merkezli Superbike-Coach Corp'un kurucusu Can Akkaya, işin aslının zihinde bittiğini savunuyor. Uluslararası yarış kariyerini ve 50 yıllık tecrübesini eğitmenliğe taşıyan Akkaya, sürücülerin korkularını yenmesi ve performans engellerini aşması için yazdığı "Mind Over Machine" kitabıyla motosiklet dünyasına bambaşka bir pencere açıyor.

Sadece Bir "Nasıl Yapılır" Kitabı Değil

1 Nisan 2026'da okuyucuyla buluşan Mind Over Machine, motosikletin mekaniğinden ziyade sürücünün psikolojisine odaklanan öncü çalışmalardan biri. Akkaya, kitabın amacını sadece iyi hissettiren motosiklet hikayeleri anlatmak olarak görmüyor. Kendi deyimiyle, piyasadaki pek çok kitap sürücüye sadece duymak istediklerini söylerken; onun yaklaşımı sürücülere gerçekçi bir "psikolojik denetim" sunmak ve onları konfor alanından çıkarmak üzerine kurulu. Hayatta kalma içgüdüsünün yarattığı tuzaklar, ego yönetimi ve korkuyu ustalığa dönüştürme gibi konular kitabın belkemiğini oluşturuyor.

Türkçe Edisyon Yolda

Motosiklet tutkunları için sevindirici bir diğer gelişme ise Mind Over Machine kitabının Türkçe çevirisinin şu an hazırlık aşamasında olması. Bu yıl içinde tamamlanması planlanan Türkçe edisyon, sürücülerin zihinsel donanımlarını güçlendirmek ve sürüş psikolojisinin şifrelerini kendi dillerinde çözmelerini sağlamak için önemli bir kaynak olacak.

Eğer sınırlarınızı zorlamak ve sürüş yeteneklerinizi zihinsel bir odaklanmayla bir üst seviyeye taşımak istiyorsanız, Can Akkaya'nın felsefesiyle tanışmanın tam zamanı. (Daha fazla bilgi ve eğitim detayları için superbike-coach.com adresini ziyaret edebilirsiniz.)

Otomotiv Yedek Parçada Dünyaya Açılmanın En Hızlı Yolu



BENİ OKUT



Yedek Parçada Online Satışın Yeni Dönemi
Mikro ihracat ve global pazaryerleriyle sınırlar kalkıyor!

Şampiyonların Mentörü Kenan Sofuoğlu ile Yeni Nesil Türk Sürücü



Aktif yarışı bıraktığınız gün, bugün ulaştığınız "şampiyon yetiştiren hoca" tablosunu bu kadar net hayal ediyor muydunuz? Aktif kariyerimde elbette bu kadarını beklemiyordum. Toprak'ı, Can'ı, Deniz'i ve Bahattin'i yanıma ilk aldığımda hayalim onları yeni Türkiye adına dünya şampiyonları olarak yetiştirmektir. Özellikle Toprak'ı Türkiye'nin ilk Superbike şampiyonu yapmak en büyük hedefimdi. Allah nasip etti ve Toprak yeteneğiyle beklentilerimizin de ötesine geçti. Geliştikçe yetenek seviyesi daha da arttı ve bu sayede bugün MotoGP arenasında boy gösteriyor.

Akyazı'daki pistinizde kurduğunuz o sert ve disiplinli çalışma ortamının temel taşı nedir? Karakterleri farklı olan sporcularınıza nasıl yaklaşıyorsunuz? Gerçekten çok güzel bir çalışma ortamı kurduk. Bence sporcular için en iyi eğitim, benim 42 yaşında olmama rağmen 20 yıl önceki hevesimle onlarla antrenmana çıkmamdır. Disiplini sağlamanın temel taşı budur. Onlara her şeyi anlatabilirsiniz ama uygulamaları gösterdiğinizde çok daha kalıcı bir ders olur. Her birinin Sakarya'ya yerleşmesini istedim ki, haftanın neredeyse her gününü beraber geçirelim. Onlara sadece hoca değil, aynı zamanda abi olmaya çalışıyorum. Tabii her birinin karakteri çok farklı. Toprak'la bu iletişim çok iyi oturdu, Can ve Deniz ile hala gelişmemiz gereken noktalar var. Bahattin ile zaten hiçbir sorun yaşamıyoruz. Her birine doğru kelimelerle ulaşmak için ayrı bir mücadele veriyorum.

Toprak'ın BMW ile kazandığı şampiyonluklar, size neler hissettiriyor?

Toprak'ın BMW hikayesi tarihi bir başarıdır. BMW çok büyük bir marka olsa da motosiklet yarışlarında böylesine devasa bir başarıları yoktu; ilk dünya şampiyonluklarını Toprak ile yaşadılar. Benim açımdan bu kararın önemi çok daha büyüktü çünkü Toprak'ı BMW'ye yönlendiren ve bu riski alan en büyük kişi bendim. Bu kararı verdiğimizde, "Toprak'ın kariyerini mahvettin, sakatlıklar yaşayacak, kariyeri düşüşe geçecek" şeklinde çok ciddi eleştiriler aldık. Ancak günün sonunda Toprak; yeteneği, mücadelesi ve azmiyle bu işin üstesinden geldi ve benim yüzümü kara çıkarmadı. Bu başarıyla sadece gurur duyabilirim.

Pistte bizzat yarışırken mi daha çok heyecanlanıyordunuz, yoksa yetiştirdiğiniz bir pilotun mücadelesini izlerken mi?

Eski bir yarışçı olarak pistte olmak, o duyguyu bizzat yaşamak her zaman daha zevkliydi. Kariyerimi ilk bıraktığım 2-3 yıl boyunca sürekli "Ah pistte olabilsem" diyordum. Ama artık o özlem gitti; yerini sporcularımı izlerken aldığım büyük zevke bıraktı. Bütün hafta beraber hazırladığınız bir pilot yarış kazandığında ve ertesi gün anlaştığınız takımın müdürü arayıp "Anlattığın gibi bir pilot, çok memnunuz" dediğinde, benim için en büyük mutluluk ve gurur bu oluyor.

Sizce bir yarışçı pist dışında nasıl bir hayat yaşamalı?

Yarışçıların pist dışında kesinlikle mutlu bir hayatı olmalı. Mutsuz bir insanın sadece sporda değil, hayatın hiçbir alanında başarılı olması mümkün değildir. Etrafındaki doğru insanlar, moral ve motivasyon çok önemli. Bizim ekibimizin başarısındaki en büyük sırlardan biri de budur. Olay sadece motor sürmek değil; yarış öncesi birlikte iyi ve eğlenceli vakit geçirebilmek. Bu samimiyeti kaybetmemek için de ekibimizi bilinçli olarak küçük tutuyoruz.

Toprak ve diğerlerinden sonra arkadan gelen yeni bir 'altın nesil' var mı?

Toprak çıtayı çok yukarı taşıdı. Ben Super Sport'ta taşıdığım bayrağı ona devrettim, o da Superbike'tan alıp MotoGP'ye taşıdı. Arkadan gelen gençler artık çok daha büyük hayaller kurabiliyor. Şu an Türkiye'de yetişen çok fazla yetenekli çocuk var ve onlara yatırımlar yapmaya devam ediyoruz. Federasyonumuzla birlikte 110cc Ohvale Racing Kupası'nı kurduk. Artık 6-10 yaş arası çocukların gelişimi için ilk defa ciddi bir altyapı çalışmasına başladık.



Avrupalı takımlar artık sizin referansınızla gelen pilota 'hazır' gözüyle bakıyor. Bu güven nasıl oluştu? Türkiye'den Avrupa'ya kimi götürdüysek çok şükür başarılı oldu. Toprak'ın hikayesi ortada. Can Öncü MotoGP tarihinin en genç yarış kazanan pilotu, Deniz Öncü MotoGP'nin yarış kazanan ilk Türk pilotu, Bahattin Sofuoğlu Super Sport'ta yarış kazanan bir isim. Bu başarılar sayesinde, bir takım ile görüştüğümüzde "Bu pilot iyi" diyorsak, takımlar bize güveniyor. Sporcularıma her zaman söylerim: "Ben size inandım, beni takımlara karşı mahcup etmeyin. Eğer hata yaparsanız, sizden sonra gelecek olan gençleri takımlara yerleştiremeyiz." Bu güzel izlenimi bozmamamız gerekiyor.

Bir çocukta 'şampiyon ışığı' olup olmadığını nasıl anlıyorsunuz? Sizin için saf yetenek mi, yoksa sarsılmaz bir disiplin mi daha belirleyici?

Bir motosiklet yarışçısının yetenekli olup olmadığını ilk gördüğümüz an; oturduğundan ve motor üzerindeki hareketlerinden anlayabilirsiniz. Toprak, Can, Deniz ve Bahattin henüz çok küçük yaşlardayken bile bu sinyalleri veriyorlardı. Ancak ilerleyen yıllarda yetenekten daha önemli olan bir şey devreye giriyor: Disiplinli bir gelişim ve disiplinli bir hayat. Bir sporcunun kariyerinde ne kadar yükselbileceğini belirleyen asıl şey yeteneği değil, yaş aldıkça ve olgunlaştıkça ortaya koyduğu bu disiplindir.

Oğlunuz Zayn'ın motor üzerindeki yeteneği dünyada ses getiriyor. Onunla olan çalışma süreciniz nasıl ilerliyor?

Şu anda Zayn ile bir baba olarak uğraşıyorum; o benim "Kenan 54 Riders" ekibimde değil, çünkü yaşı henüz çok küçük. Zayn şu an sadece babasının yetiştirdiği bir sporcu. Elhamdulillah güzel gidiyor. Hayalimiz büyük; onu Formula 1 için yetiştiriyorum. Ancak motosiklet sektörünü de asla bırakmayacağız, çünkü motor sürmeyi çok seviyor. Hem MotoGP'yi hem de Formula 1'i üst düzeyde sürebilen bir sporcu olması için çabalıyorum. Tabii büyük hayaller kurmak için daha erken ama şu anki gidişatı çok umut verici.



MotoGP 2026 Yeni Rakipler, Yeni Kurallar

Toprak Razgatlıoğlu

2026 MotoGP sezonu pek çok milleti yakından ilgilendirecek konu başlıklarına sahip. Ancak motorsporları fanlarının bu sezon heyecanla ekran başına geçmesinin ortak bir sebebi var: Toprak Razgatlıoğlu. Envai çeşit motosiklet üzerinde sınırları zorlayan tarzıyla öne çıkan genç yıldız, artık motorsporları gündeminin kalbinde; bir MotoGP sürücüsü olarak pistlerde.

Toprak'ın 2026 sezonu Grand Prix padoğuna adapte olmakla geçecek. Farklı bir sürüş stili, aerodinamik anlamda gelişmiş motosikletler, yeni pistler ve dişli rakipler... Yıllardır beklenen yetenek, sonunda MotoGP'ye kavuştu.

Bu yıl V4 motora geçen Yamaha'nın uydu takımı Pramac, Toprak'ın MotoGP'deki yeni evi. Hedef ise oldukça net: En iyi Yamaha sürücüsü olmak. Takım arkadaşı Jack Miller, eski formundan uzaklaşsa da yarış galibiyeti tecrübesi olan Alex Rins ve 2021 Dünya Şampiyonu Fabio Quartararo gibi isimleri geride bırakmak, Toprak'ın diğer markalarla mücadele edebilmek için gerçekçi ve ses getirecek bir adım attığını gösteriyor.

Gridin kalanında ise Ducati'nin mutlak hakimiyeti sekteye uğramış görünüyor. Aprilia, Superbike Dünya Şampiyonası'nın başarılı mühendisi Gigi Dall'Igna'yı Ducati'ye kaptırdıktan sonra ilk kez rakibini MotoGP'de yenecek bir makineye sahip. Ducati tarafında ise Marco Bezzecchi ve Jorge Martin şampiyona mücadelesi vermeye hazır bir grafik çizirken, çifte dünya şampiyonu Pecco Bagnaia'nın performansı merak konusu.



2027'de gerçekleşecek büyük değişikliklerin öncesinde; kanatların küçülüp motosikletlerin silindir hacminin azalacağı, sürücünün yeteneğinin ön plana çıkacağı bir yıla yaklaşılırken Toprak Razgatlıoğlu, yeni evindeki adaptasyon sürecini tamamlamak için mücadele verecek.

Sezon boyunca düzenlenecek tüm Grand Prix hafta sonları; antrenman seansları, sıralama turları ve sprint yarışlarıyla beraber canlı yayın ve tekrar-izle seçeneğiyle S Sport Plus ekranlarında olacak. MotoGP'nin yanı sıra; Moto2, WorldSBK, WorldSSP, Nascar ve IndyCar yarışları da motor sporları tutkunlarıyla buluşmaya devam edecek.

Sporseverler, Toprak Razgatlıoğlu'nun MotoGP macerasının yanı sıra milli sporcular Deniz Öncü, Can Öncü ve Bahattin Sofuoğlu'nun uluslararası arenadaki mücadelelerini de sezon boyunca S Sport Plus üzerinden takip edebilecek.



MOTOR SPORLARININ
EV SAHİBİ
S SPORT PLUS



ssportplus.com



MOTOGP SEZON BOYUNCA S SPORT PLUS'TA



TAYLAND GP

27 Şubat-1 Mart



BRAZİLYA GP

20-22 Mart



AMERİKA GP

27-29 Mart



İSPANYA GP

24-26 Nisan



FRANSA GP

8-10 Mayıs



KATALONYA GP

15-17 Mayıs



İTALYA GP

29-31 Mayıs



MACARİSTAN GP

5-7 Haziran



ÇEKYA GP

19-21 Haziran



HOLLANDA GP

26-28 Haziran



ALMANYA GP

10-12 Temmuz



BRİTANYA GP

7-9 Ağustos



ARAGON GP

28-30 Ağustos



SAN MARİNO GP

11-13 Eylül



AVUSTURYA GP

18-20 Eylül



JAPONYA GP

2-4 Ekim



ENDONEZYA GP

9-11 Ekim



AVUSTURALYA GP

23-25 Ekim



MALEZYA GP

30 Ekim-1 Kasım



KATAR GP

6-8 Kasım



PORTEKİZ GP

20-22 Kasım



VALENSİYA GP

27-29 Kasım



MotoGP 2026

Custom Motowear Njan Art ile Sanatın Sokağa Taşınması



İlhamdan Gerçeğe: Kendi Hikâyesi Üzerinde Taşımak
Nurjan'ın bu serüveni, piyasada kendi ruhunu yansıtacak özgün ve karakter sahibi ürünler bulamamasıyla başlamış. Kendi ceketlerini boyayarak ve kişiselleştirerek attığı ilk adımlar, zamanla profesyonel bir markaya dönüşmüştü.

Njan Art tasarımlarının en belirleyici özelliği, el yapımı detayları ve tamamen kişiye özel olmaları. Nurjan, her bir parçayı yaratırken müşterinin karakterini ön planda tutuyor. Yüksek kaliteli, dayanıklı derilerden üretilen klasik motosiklet ceketleri; özel boyamalar, eskitme teknikleri ve özgün yamalarla (patch) birleştirilerek adeta yollarda sergilenen birer tabloya dönüşüyor.



Motosiklet kültürü, yıllar geçtikçe sadece bir tutku olmanın ötesine geçip başlı başına bir yaşam tarzı haline geldi. Bu evrimin en dikkat çekici parçalarından biri de sürücülerin kendilerini ifade etme biçimi olan giyim tarzı. Türkiye'de bu alana yeni bir soluk getiren Njan Art markasının kurucusu ve baş tasarımcısı Nurjan, deri ceketleri sıradan birer koruyucu ekipman olmaktan çıkıp kişisel birer sanat eseri olarak yeniden yorumluyor.

2025 Motobike Fuarı ve TT Custom İş Birliği Marka için en büyük dönüm noktalarından biri şüphesiz 2025 Motobike İstanbul Fuarı oldu. Fuar kapsamında, custom dünyasının devlerinden TT Custom ile aynı standta sergilenen ilk Njan Art modelleri ziyaretçilerden ve sektörden büyük beğeni topladı. Bu yoğun ilginin ardından vizyonunu daha da genişleten Njan Art; her biri elde tasarlanıp boyanan eldivenler, yelekler ve özel motosiklet donanımlarıyla koleksiyonunu büyütme devam ediyor.

Tasarım Felsefesi ve Motosikletin Ruhunu TT Custom



Küresel Vizyon ve Üretim Gücü

Türkiye'den çıkıp Hollywood projelerine imza atan TT Custom, Türk işçiliğinin ve vizyonunun küresel çapta trend belirleyici olabileceğini çoktan kanıtladı. Üretim sürecindeki zorluklar, parça tedariki ve standartları oturtma gibi engeller, markayı dışa bağımlı olmaktan kurtarıp kendi parçalarını üreten çözüm odaklı bir güce dönüştürdü. Geline nokta dünyanın en iyileriyle aynı masada oturmak bir tesadüf değil, 21 yıllık sabrın ve vizyonun sonucudur.

Metal Yığından Özgürlük Duruşuna

TT Custom için motosiklet sadece bir metal yığını değil; karakteri, ruhu olan ve hikâye anlatan bir makinedir. Teknik kusursuzlukla başlayan bu tasarım süreci, sahibini anlatan veya içsel bir duygunun dışa vurumu olan bir sanat eserine dönüşür. Motosiklet bir ulaşım aracı değil, özgürlüğün ve duruşun simgesidir; modern çağın atlısının kendi çizdiği yoldur.



Müşteri Psikolojisi ve Geleceğin Tasarımları

Kişiselleştirme süreci, müşterinin hayalini birebir kopyalamak değil, onu TT Custom imzasıyla bir üst seviyeye taşımaktır. Geleceğin trendleri de tam olarak buradan; daha agresif, karakterli ve kişisel tasarımlardan geçiyor. Kapıdaki elektrikli motor dönüşümünde bile TT Custom'ın temel prensibi değişmiyor: Ruhsuz bir cihaz değil, sesi olmasa da karakteri ve hissiyatı olan makineler üretmek.

Motosiklet Kültürü ve Genç Tasarımcılara Tavsiyeler

Türkiye'de motosiklet artık bir ihtiyaçtan çıkıp yaşam tarzına dönüşürken, Motobike İstanbul gibi platformlar bu kültürün büyümesinde başrol oynuyor. Bu kültürün içinde yer almak ve dünyaya yön vermek isteyen genç tasarımcılar içinse altın kural çok net: Sabır. Yetenek sizi başlatır, network hızlandırır ama zirveye yalnızca hata yapmaktan korkmadan verilen yılların emeği ulaştırır.

1970 JAPANESE 1990
ANTİKA GARAJ
CLASSICS

GEÇMİŞİN RUHUNU YENİDEN YOLLARA TAŞIMAK

Bazı tutkular zaman geçtikçe sönmez; aksine büyür, derinleşir ve sizi hiç beklemediğiniz bir yolculuğa çıkarır. Antika Garaj'ın hikâyesi de tam olarak böyle bir tutkunun eseri.

2019 yılında temelleri atılan Antika Garaj, çocukluk yıllarında başlayan bir motosiklet sevdasının vücut bulmuş hali. O yıllarda hayranlıkla bakılan ancak sahip olunamayan büyük hacimli motosikletler, pandemi döneminin getirdiği içsel sorgulamalarla birleşince eşsiz bir restorasyon yolculuğuna dönüştü. Sadece birkaç klasik modelle başlayan bu serüven, kısa sürede 70'e yakın ikonik motosikleti barındıran dev bir koleksiyon halini aldı.

Bir Makineden Fazlası, Canlı Bir Hatıra Antika Garaj'da yer alan motosikletler, genellikle 1970 ile 1990 yılları arasında üretilmiş, döneminin ruhunu yansıtan efsanevi modellerden oluşuyor. Koleksiyonda; Honda CBX 1000, Honda CB750 Four, Kawasaki GPZ900R, Suzuki GSX-R 1100, Suzuki GT750 ve Yamaha FZR1000 Exup gibi bir devre damga vurmuş pek çok ikonik model yer alıyor. Bu motosikletler yalnızca birer makine değil; bir dönemin hayalleri, gençliğin tutkusu ve geçmişin izlerini taşıyan canlı birer hatıra.

Mekanikten Öte Bir Yeniden Doğuş Antika Garaj'ın en büyük farkı, sadece motosiklet toplamak değil; onları orijinal ruhuna sadık kalarak yeniden hayata döndürmek. Türkiye'nin dört bir yanından titizlikle toplanan motosikletler, detaylı bir restorasyon sürecine giriyor. Kozmetik olarak tamamen yenilenen araçlar, mekanik olarak da orijinal parçalarına sadık kalınarak restore ediliyor. En büyük zorluk olan yedek parça temini, mevzuatın elverdiği ölçüde yurt dışı kaynaklarının taranmasıyla çözülüyor. Çünkü buradaki temel inanç çok net: "Yıllarca hizmet vermiş, bir kenara bırakılmış her motosikletin içinde yaşayan bir ruh vardır ve biz o ruhu yeniden hayata döndürüyoruz."

Türkiye'de Klasik Motosiklet Kültürü İnşa Etmek Bu girişim, yalnızca kişisel bir koleksiyon olmanın ötesinde toplumsal bir vizyon taşıyor: Türkiye'de klasik motosiklet kültürünü yaygınlaştırmak, koleksiyonculuğu teşvik etmek ve yeni meraklılara rehberlik etmek.

Motobike İstanbul gibi fuarlarda ziyaretçilerin, yıllar önce yollarda görüp hayran kaldıkları efsanevi motosikletleri bir arada gördüklerinde yaşadıkları heyecan, Türkiye'deki potansiyelin ve özlemin ne kadar büyük olduğunu kanıtıyor. Gelecekte klasik motosiklet buluşmaları ve organizasyonlarla bu tutkuyu daha geniş kitlelere ulaştırmayı hedefleyen Antika Garaj, bu işin bir hobiden çok daha fazlası olduğunu şu sözlerle özetliyor: "Biz motosiklet toplamıyoruz... Geçmişin ruhunu koruyoruz."



İyi Yemeğin Ayağına Gidilir İlker Ayrık İle Motosiklet ve Lezzet Durakları

Motosiklet sürmek, dışarıdan bakıldığında çoğu insan için sadece bir ulaşım aracı gibi görülebilir. Oysa biz biliyoruz ki işin içinde bolca özgürlük, derin bir nefes alma ve tutku var. Sabahın erken saatlerinde kaskı elime alıp yola çıkacak olmanın hissi bile beni dinç tutmaya yetiyor. Yolculuğa başladığınız an rüzgârın sesi, motorun titreşimi ve yolun ritmi birbirine karışır. En güzel kısmı ise rotanızı ne kadar planlarsanız planlayın, yolda gördüğünüz bir manzaraya kapılıp plansız duraklarda durabilmektir. Bir bakarsınız ki o plansız duraklar sizin için en unutulmaz anlara dönüşmüş.

Motorun Üzerinde Kazanılan İştah Benim için motorla yolculuğun en güzel taraflarından biri de rotanın sonunda ya da ortasında sizi bekleyen lezzetlerdir. Keyifli bir sürüşün ardından yenen yemek her zaman daha tatlıdır. Belki açlıktan belki de yolun verdiği huzurdan, bilemiyorum... Ama kesin olan şu ki; motorun üzerinde kazanılan iştahın karşılığı bambaşka.

Zamanla bu iştah ve beklenmedik duraklar, benim için hem çok keyif aldığım hem de işimin bir parçası haline getirdiğim bir formata dönüştü. "İlker Ayrık" YouTube kanalındaki İyi Yemeğin Ayağına Gidilir adlı programım da tam olarak bu tutkudan doğdu. Motosikletle çıktığım eşsiz yolculuklara lezzet duraklarını eklemek, hele bir de bu durakların babadan oğula, nesilden nesle aktarılan geleneksel esnaf lokantaları olması bana büyük keyif veriyor. İşte benim için rotayı değiştirmeye degecek, Türkiye'de mutlaka gitmenizi tavsiye ettiğim o 5 lezzet durağı:

1. Tarsuslu Murat Usta (Mersin): Murat Usta 70'li yaşlarında ama içindeki gençliği hiç kaybetmemiş. Kendi icadı ve patentli olan 'Tarmer' çorbasını içtim. Yılların deneyimi ve sevgiyle yapıldığı o kadar belli ki, içerken insana adeta şifa yükleniyor. Özellikle çorbaya yaptığı son tahin dokunuşu benzersiz.

2. Sofioğlu Fındık Lahmacun & Humus (Mersin): Uğur Can, genç yaşına rağmen işine sıkı sıkı bağlı, çok saygılı bir işletmeci. Fındık lahmacunu ve sıcak sıcak sunduğu humusu mutlaka tatmalısınız.

3. Şırdancı Kemal (Adana): Malzemenin en iyisini kullanarak bu işi tüm ince detaylarıyla yapan Kemal Bey sizi tüm samimiyetiyle karşılıyor. Gece geç vakitlerde bile tıklım tıklım bir mekân. Bugüne kadar yediğim en iyi şırdan ve mumbur dolmasını burada yedim; her şey memleketinde yendiğinde bir başka güzel.

4. Ferah Lokantası (Balıkesir): Sanayi içerisinde yer alan, esnaf lokantası kültürünü en iyi yansıtan yerlerden biri. İşletmeci Fatih Bey'in sunduğu o aile evi sıcaklığındaki tatlar bir harika. Geçmişin "hiçbir şeyi israf etmeme" kültüründen gelen Balıkesir'in meşhur yemeği 'Tirit'i yemeden dönmeyin.

5. Papağan Çiğ Börek (Eskişehir): Babadan kızlarına geçen ve annelerinin de en büyük destekçileri olduğu bir işletme. Böyle sıkı bağlara sahip aile işletmelerinden hiç boş çıkılmaz. Çeşitliliğin bol, porsiyonların kocaman olduğu bu mekânda efsanevi bir çiğ börek deneyimi sizi bekliyor.

Kendinle Baş Başa Kalma Hikayesi Motorla yolculuk, aslında biraz da kendinle baş başa kalma hikayesidir. Bu hikâyenin içinde durduğunuz her durakta tanıştığınız insanlar ve tattığınız her lezzet, anlatacak bambaşka hikâyelere dönüşür. "Bak o yolculukta ne oldu biliyor musun..." diye başladığınız her cümlemin sizde bıraktığı keyif paha biçilemez. Tanıştığım, sohbet ettiğim herkesten kendi hayatıma küçük notlar düştüm; şimdi o notları çocuklarıma aktarıp onlara ilham olmaya çabalıyorum. Sizlerin de bu duraklara uğrayabildiğiniz, plansız anlarda bambaşka deneyimler yaşadığınız, motorun özgürlüğünü hissedip derin bir nefes aldığınız harika hikâyeleriniz olsun.



Rota Yeniden Hesaplanıyor Orkun Olgar ile İstanbul Ve Çevresi



Motosiklet üzerinde varılacak yerden çok yolculuğun kendisine odaklanan Orkun Olgar ile İstanbul'un saklı virajlarından, hafta sonu kaçamaklarına ve şehrin zorlu trafiğinde hayatta kalma rehberine uzanan keyifli bir sohbet.

İstanbul içinde motosiklet sürmek için en keyifli bulduğunuz rota hangisidir?

İstanbul dediğimizde aslında sadece dört mevsimden değil; kuzeyde Karadeniz, ortada İstanbul Boğazı ve hemen altında Marmara Denizi ile müthiş bir zenginlikten bahsediyoruz. Bunu motosikletle deneyimlediğinizde hem tarihe hem de tabiata doyuyorsunuz. Trafik problemleri veya yol kalitesi bu tecrübeye bazen gölge düşürse de hâlâ çok keyifli olduğunu düşünüyorum. Benim için ilk akla gelen ve hayatımın en zor dönemlerinde bile bir kaçış noktası olan rota; Riva ile Şile arasındaki köylerden geçen yoldur. Özellikle yağmurlu bir hafta içi sürüş yapıyorsanız, zihninizi dinlendirmek ve etrafı seyretmek için müthiş bir fırsat sunar. Bozhane, Karakiraz, Kurna gibi harika köylerden geçip Şile'nin Kumbaba Sahili'nde motorunuzun yanında bir çay içmek paha biçilemez.

Yeni başlayan sürücüler için İstanbul'da hangi rotaları daha güvenli ve uygun görüyorsunuz?

Açıkçası yeni başlayan sürücüler için en tehlikeli sürüşün şehir içi olduğunu düşünüyorum. İstanbul gibi bir metropolde, trafiğin "vahşi batısı" dediğimiz, kuralların hiçe sayıldığı bir ortamda her an her yerden tehdit gelebilir. Bir belediye otobüsü, ters yönden gelen çakarlı bir araç, yola fırlayan bir yaya veya aniden açılan bir taksi kapısı... Eğer bu mayın tarlası gibi ekosistemde sürüş yapmayı başarıyorsanız, şehir dışındaki hiçbir yol size zor gelmeyecektir. Yeni başlayanlara tavsiyem; limitlerinizin üzerinde hamlelerden kaçınmak, konsantrasyonu bozmamak ve trafiğin ritmine kapılıp gaza gelmemektir.

İstanbul'un Asya ve Avrupa yakalarını sürüş keyfi ve yol şartları açısından nasıl karşılaştırırsınız?

Asya yakası, sürüş rotaları anlamında Avrupa tarafına göre çok daha zengin. Avrupa tarafında güzel yollar yakalamak için şehrin oldukça dışına çıkmamız gerekiyor, bu da öncesinde ciddi anlamda keyifsiz otoyol sürüşleri, zaman kaybı ve yakıt demek. İşte bu sebeple çoğu motosikletçi gibi ben de Anadolu yakasını tercih ediyorum. Riva'dan başlayıp İzmit sınırındaki Sardala koyuna kadar kesintisiz devam eden müthiş sürüş rotaları var. Burada kazanan net bir şekilde Asya yakası.



Günübürlük bir hafta sonu sürüşü için İstanbul çıkışlı en ideal 3 rota öneriniz nedir?

İstanbul çıkışlı rotalarda işin içine "bir gece konaklama" seçeneğini eklersek alternatiflerimiz inanılmaz zenginleşir:

- Birinci Rota (Tarih ve Doğa): Çanakkale ve Gelibolu Yarımadası. İstanbul'dan çıkıp otoyolları tercih etmeden Eceabat'a kadar süreceğiniz harika bir yol. Ertesi sabah atalarımızın kahramanlık izi bıraktığı Gelibolu Yarımadası'nı turlayıp kuzeyden dönüşe geçebilirsiniz.
- İkinci Rota (Manzara): Kocaeli üzerinden aşağı inip Kapıdağ Yarımadası'nı turlamak. İskoçya'ya benzeyen müthiş manzaralar arasında sürüş yapıp, ertesi gün Çanakkale Köprüsü üzerinden dönebilirsiniz.
- Üçüncü Rota (Karadeniz Ruhü): İstanbul'dan çıkıp Şile üzerinden sahil rotalarını takip ederek Karadeniz Ereğlisi ve Zonguldak'a ulaşmak. Dönüşte ise farklı sahil veya orman yollarını tercih edebilirsiniz.



Rotanızı belirlerken hava durumu dışında dikkat ettiğiniz en önemli faktörler nelerdir?

Yağmurun ve güneşin ayrı keyifleri olsa da güneşli bir hava manzara anlamında çok daha farklı tecrübeler sunuyor. Ancak hava durumu dışında en önemli kriterim, mümkün olduğunca otoyolların dışında kalmak. Otoyollar seyahati hızlandırmak için tasarlanmıştır ama motosiklette yolculuğun kendisi amaca dönüşür. Varacağımız yer hedef değil, yolculuğu yaşamak hedeftir. Bu sebeple sizi yavaşlatacak virajlı ve manzaralı yollar sürüşün karakterini belirler.

İstanbul trafiğinde motosiklet kullanırken güvenliği artırmak adına güzergah seçiminde nelere dikkat edilmeli?

Şehir içinde genelde ev, iş veya okul gibi mecburi rotaları kullanıyoruz. Ben bu seçimleri yaparken şeritlerin nispeten geniş olduğu, aralardan güvenle sıyrılabilirim alternatifleri tercih ediyorum. Karaköy, Nişantaşı veya Bağdat Caddesi gibi çok sıkışık noktalardan kaçınmaya özen gösteriyorum. Trafik ne kadar sıkışıkça insanların davranışları da o kadar agresif ve kural dışı olabiliyor; ferah yollar seçmek güvenliği doğrudan artırıyor.



Gece sürüşü yapmayı sevenler için aydınlatması ve zemin kalitesiyle öne çıkan rotalar hangileri?

Açıkçası gece sürüşü yapmayı sevenler bana oldukça ilginç geliyor çünkü bu motosikletin felsefesine aykırı bir durum. Motosiklet sürmek; çevreyi, yolu ve manzarayı gözlemlemek, hissetmek üzerine kurulu bir deneyimdir. Gece karanlık demektir ve bence sadece mecbur kalındığında bir yere ulaşmak için sürülmelidir. Tabi bu noktada güçlü bir ön farın ve arkanızdakilerin sizi görebilmesi için net bir stop lambasının hayati önem taşıdığını da vurgulamak isterim.





Bazı yollar manzaranın içine açılır.

Yol, en iyi öğretmendir

Motosikletim olmasaydı tüm bunları yaşayabilir miydim? Hiç sanmıyorum. Öncesinde de geziyordum elbet ama bu kadar farkında olarak değil. Motosiklet bana sadece mesafe kat ettirmedi; yolculuğun kendisinin bir öğretmen olduğunu gösterdi. On binlerce kilometreyi devirdiğim o yüzlerce saatte kendimle baş başa kalmamı sağladı. Her şey bir hayalle başlar. Hayal etmek bazen küçümsenir ama her şeyin başlangıcıdır. Hayal edersin, görürsün, hissedersin ve istersin. O istek bir yolculuğu başlatan itici güç olur.

Yolun üzerindeki dünya

Dünyanın en kuzeydeki son kara parçası Mageroya Adası'na, Kuzey Atlas Okyanusu'nun altından geçerken üzerimdeki o devasa su kütesinin ağırlığı ilginç bir biçimde beni hafifletti. Tunus'ta Büyük Sahra'nın ortasında, güneşten yoğrulmuş teniyle elimi sıkan bir Bedevi, Cezayir sınırında bana rüzgârı yumuşatan mavi şaldan bir sarık bağlayan Tuareg... Bunlar bana kendimi çölün sakinlerinden biriymişim gibi hissettirdi. Köprüler ise geçmiş ile henüz yaşanmamış iki hikâyeyi birbirine bağlar. Oeresund Köprüsü'nü geçerken geçmişle gelecek arasında asılı kalıp yepyeni bir hikâyeye adım attığımı hissettim.

Rüzgârın İçinde Yaşamak

Yüzüne çarpan rüzgârla yolun bir kokusu olduğunu fark etmektir yolculuk. Bu koku bulunduğunuz yere ve zamana göre değişir, hafızanıza yerleşir. Motosikletle yolculuklar bende sadece anılar bırakmadı. Dünyaya bakışımı, sabrımı, hayata dokunuşumu değiştirdi. Ben her yolculuktan sonra başka bir insan olarak geri döndüm. Kısaca motosikletle yolculuk; kat ettiğin mesafe ile dünya küçülürken, içindeki haritanın büyümesidir.

Yolun Öğrettikleri Güenalp Kocakanat

Geçenlerde motosikletimle arkamda bıraktığım 300 binden fazla kilometrenin ardından oturup düşündüm: **Motosiklet beni gerçekten nereden nereye getirdi?**

Sürdüğüm her yol, döndüğüm her viraj, ziyaret ettiğim her şehir bana sadece yeni manzaralar sunmadı. Yeni hikâyeler, yeni insanlar ve en önemlisi kendimle ilgili yepyeni farkındalıklar getirdi. Bazen Toroslar'da bir dağın yamacında durup nefesimi dinledim, bazen gece yarısı Büyük Sahra'da bir Bedevi kasabasının sessizliğinde kayboldum. Kuzey Kutup Dairesi'nde bir Sami köyünde, Sicilya'nın dar sokaklarında, Svaneti'nin muhteşem dağlarında ve Avrupa'nın sayısız başkentinde... Aynı yalnızlığın farklı coğrafyalarda nasıl farklı hissettirdiğini öğrendim.



"Bazı hayaller haritaya sığmaz."

Haritalarda Olmayan Tatlar ve İnsanlar

Motosikletle yolculuk sadece mesafe kat etmek değildir; dünyayı tadına bakarak anlamaktır. Nordkapp'ta dünyanın bittiği yerde balina eti, Kirkenes'te kral yengeç, Büyük Sahra'da bir Tuareg'in külde pişirdiği ekmek, Svaneti'de yer fırınından çıkan mis gibi bir somun... Bir gün krallar gibi ziyafet çeker, ertesi gün rastgele bir sokak satıcısından çorba içersiniz. Yolda haritaların yazmadığı insanlar, rehberlerin anlatmadığı hikâyeler vardır. Hiçbir ortak dil olmadan kurulan bağlar, bir tebessüm, bir bakış... İşte asıl yolculuk budur.

Haklarını Bil, Sürüş Özgürlüğünü Güçlendir Av. Nihan Avcılar Canpolat



Özgürlüğün tadını çıkarırken bu özgürlüğü koruyacak önlemleri bilmek, her motosikletçi için sürdürülebilir keyif demektir. Önceliğimiz sıfır kaza bilinciyle sürmek olsa da dış etkenler bunu çoğu zaman imkânsız hale getirir.

Bir motosiklet kazası sadece o anla sınırlı kalmaz; asıl süreç kaza sonrasında başlar. Bu süreçte sürücünün bilmesi gereken temel hakları vardır:

- Araçta oluşan hasarın karşılanması
- Değer kaybı talebi
- Tedavi giderlerinin karşılanması
- Çalışılmayan süreye bağlı kazanç kaybı
- Yaralanma durumunda bedeni tazminat hakları
- Taksirle yaralama nedeniyle ceza davası süreci

Bu haklar çoğu sürücü tarafından ya hiç bilinmez ya da eksik bilinir. Oysa haklarını bilen sürücü, panikle hareket etmez, yanlış karar vermez ve süreci kendinden emin yönetir. Bu hukuki bilinç yalnızca maddi kayıpları telafi etmez; belirsizliği ortadan kaldırıp hayatınıza ve yollara geri dönüşünüzü hızlandırır.

Motosiklet kullanmak cesaret, dikkat ve denge ister; ama aynı zamanda güçlü bir bilinç de gerektirir. Çünkü mesele sadece gazlamak değil, karşılaştığın zor durumlarda anı yönetebilmektir. Kaskınıza hücum eden rüzgârla gelen özgürlük hissi, bir kaza ile son bulmayı hak etmiyor. Bunun kesintiye uğramaması için sadece iyi bir sürücü olmak yetmez. Haklarını bil, bilincini güçlü tut ve sürdüğün yolu asla yarım bırakma. Hayat bazen kaldığın yerden başlamaz ama olduğun yer, başlamak için en iyi yerdir.

Motosikletçinin yanında olmak, bilgilendirmek ve aklınıza takılan her konuda sizlere destek olmak için Motobike İstanbul fuar alanında sizleri bekliyoruz!

Çocukluk Hayalinden Yaşam Biçimine

Motosiklet

Prof. Dr. Mert Erkan

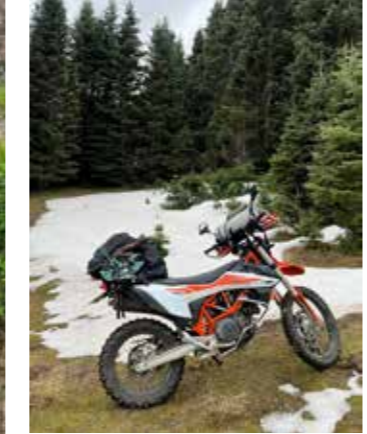
Çocukluğumdan beri süren motosiklet hayalim, ailemin ve çevrem hakkındaki kaygıları nedeniyle uzun süre ertelendi. Ta ki eşim Burcu'yla tanışana kadar. 2019 yılında ilk scooter'ımla başlayan serüven, geride kalan yedi yılda aralarında motocross ve touring modellerinin de bulunduğu 6 motosiklete ve 200 bin kilometrelik bir tutkuya dönüştü.

En Güçlü Zırh: Öngörü Motosiklet, üzerinde yaşadığım özgürlük hissi ve zihnimin duruluğuyla benim için adeta bir meditasyon. Günde yaklaşık 100 kilometre yaparak işime motosikletle gidip geliyorum. Beş çocuk babası bir cerrah olarak sorumluluklarımın farkındayım ve motosikleti her şeyden önce "aklımla" kullanıyorum. Bana göre öngörü, satın alabileceğiniz en pahalı koruma ekipmanından bile daha değerli bir savunma aracıdır. İçimde biraz "kurt dökme" isteği uyandığında ise bunu sadece off-road parkurlarına saklıyorum.

Toprakdan Asfalta Uzanan Refleksler Bir sürücünün off-road tecrübesinin asfalt sürüşüne katkısı muazzamdır. 100 kiloluk bir motocross motoruyla toprakta kayma hissine alışmak, asfaltta tehlike anında 200 kiloyu aşan bir motosiklet kaydığında paniğe kapılmayı engeller. Çünkü o hissi ilk kez yaşamıyor olursunuz.

Motosiklete dair önyargıların aksine, trafikteki tehlikelerin çoğu aslında motosikletin yanlış yerde ve pozisyonda bulunmasından kaynaklanır. Yazdan yaza yapılan seyrek sürüşler refleksleri ve dengeyi köreltirken, düzenli kullanım bu becerileri antrenmanlı tutarak kaza olasılığını ciddi şekilde azaltır.

Mekanik Bir Dostluk İssiz bir dağ gölüne beni ulaştıran motosikletimi sadece bir araç olarak algılamıyorum. Bakımını yapmak, zincirini yağlamak ve yolda rüzgâra karışan sesini dinlemek bana adeta bir dostla yola çıkmanın mutluluğunu veriyor.



EN GÜÇLÜ MÜZİK PLATFORMU POWERAPP

www.powerapp.com.tr

PowerApp dünyasını
keşfetmek için
kodu tarayın



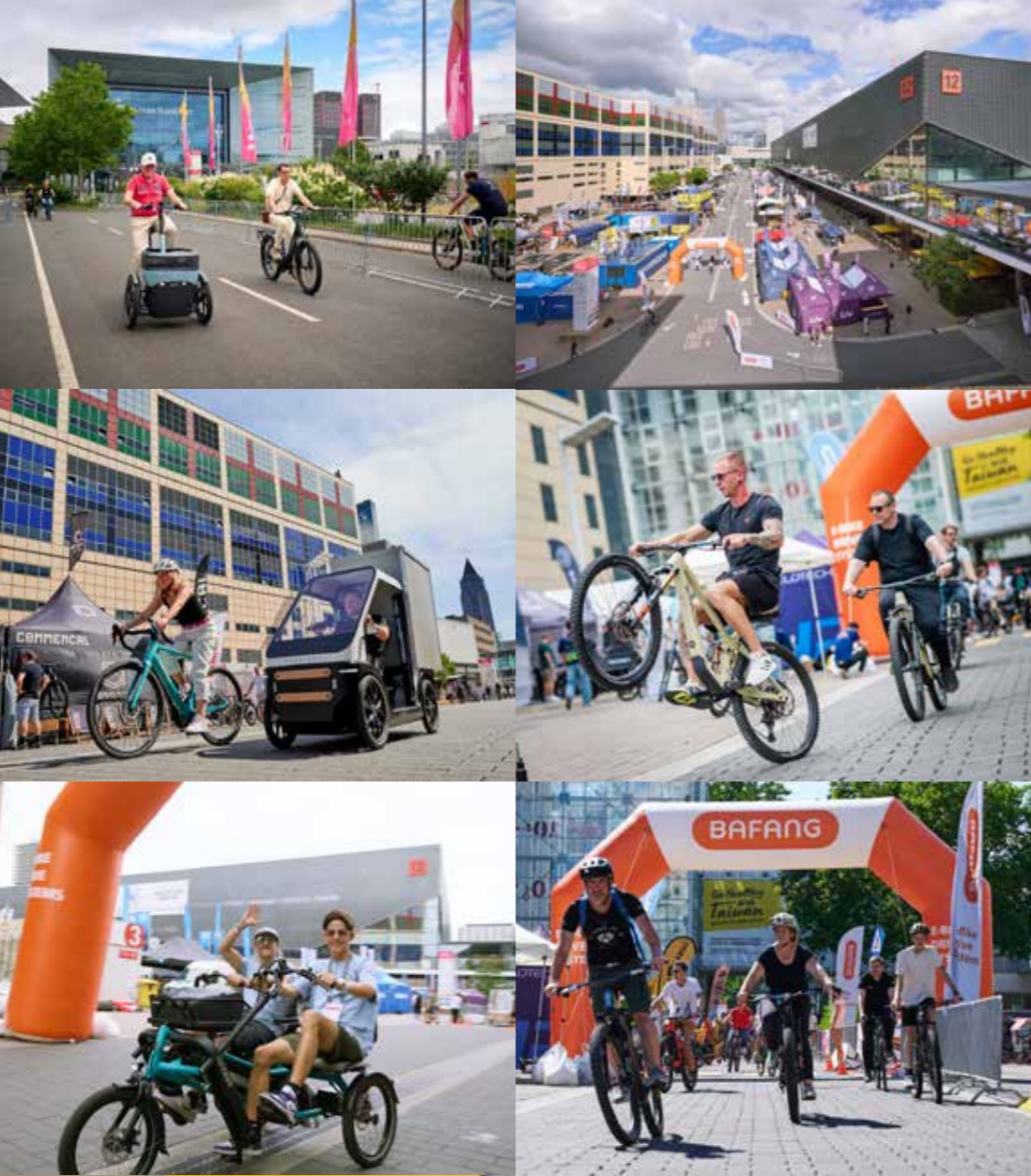
CAFE CLUB ONAIR
TV'LER
CAMPUS RADIOS
DJ SET'S
WORLD RADIOS
PODCAST'LER
VE ÇOK DAHA FAZLASI



HEMEN İNDİR, KEŞFET



Küresel Bisiklet ve Ekomobilite Platformu **EUROBIKE Frankfurt 2026**



Bisiklet dünyasının uluslararası çaptaki en büyük buluşması olan EUROBIKE, bu yıl yepyeni konseptiyle Frankfurt'ta kapılarını açmaya hazırlanıyor. 24 - 27 Haziran 2026 tarihleri arasında düzenlenecek olan fuar; sporu, yaşam tarzını ve günlük mobilitiyi merkeze alarak uluslararası bisiklet endüstrisini tek bir çatı altında bir araya getiriyor.

Küresel bisiklet ve ekomobilite platformu olarak sektörün nabzını tutan EUROBIKE Frankfurt, bu yıl her zamankinden daha odaklı, daha kompakt ve geleceğe dönük bir yaklaşımla ziyaretçilerini ağırlayacak. Start-up'ların taze enerjisini sektörün stratejik gücüyle buluşturan etkinlik; en son trendlerin, yeni ürünlerin ve ekomobilite çözümlerinin sergileneceği devasa bir alan sunuyor. Profesyoneller ve bisiklet tutkunları için benzersiz bir keşif noktası olan fuar, sektörün geleceğini şekillendirecek adımların atıldığı ana merkez olmaya devam ediyor.



Shaping What's Next. Together.

Join the global platform for
cycling and ecomobility.



June 24–27, 2026
Messe Frankfurt,
Germany

EUROBIKE Festival: June 27

Çocuğunuza Bisiklet Sürmeyi Öğretmek



Doğru adımlarla, mutlu ve kendine güvenen bir bisiklet kullanıcısı yetiştirin.

Bisiklet sürmeyi öğrendiğimiz anlar, hepimizin en güzel çocukluk hatıraları arasındadır. Çoğumuz için bu, sele arkasını tutan kişinin artık bizi bıraktığını fark ettiğimiz, saçlarımızda rüzgârı hissederek iki tekerlek üzerindeki o eşsiz özgürlükle tanıştığımız andır. Sonrasında düştüğümüz gerçeği ise çabuk unutulur; tekrar biner ve düşmemeye başlayana kadar yeniden deneriz.

Geçmişte büyüklerimiz denge tekerleklerini çıkarıp en iyisini umut ederken, neyse ki günümüzde süreci herkes için çok daha keyifli hale getirecek yöntemler ve destekler mevcut.

Denge Tekerleklerini Unutun, Denge Bisikletine Geçin Bisiklet öğrenmenin bir zaman sınırı yoktur. Bazı çocuklar bu süreci çok hızlı kavrarırken, bazıları için biraz daha uzun sürebilir. Ancak uzmanların ortak bir uyarısı var: Denge tekerlekleri çocuklara dengeyi öğretmez!

Ömür boyu sürecek özgüvenli bir sürüşün anahtarı denge bisikletleridir. Çocuklar yürümeyi öğrenirken denge kurmayı da öğrenebilir; bu yüzden bir yaşından itibaren başlanabilir. Eğer denge bisikletiniz yoksa normal bir bisikletin pedallarını çıkararak onu bir denge bisikletine dönüştürmek harika bir başlangıçtır.

İlk Pedala Hazırlık Trafiğin olmadığı bir park, sakın bir otopark veya çıkmaz sokak gibi düz bir zemin bulduktan sonra sürüş öncesi kontrolleri mutlaka çocuğunuzla birlikte yapın. Lastikleri, seleyi ve en önemlisi frenleri kontrol edin.

Çocuğunuz denge bisikletiyle ayaklarını kaldırıp süzülebiliyor ve rahatça dönebiliyorsa, pedallama aşamasına hazırdır. Bir sonraki adım, güçlü pedalı saat 2 yönünde konumlandırarak "pedala hazır" pozisyonunu öğrenmektir. Çocuğunuzun aşağıya (pedallara) değil, gitmek istediği yöne doğru bakmasını; dik oturmasını ve yola odaklanmasını hatırlatın.

Düşmek Öğrenmenin Bir Parçasıdır Çocuğunuz temel becerileri kazandıktan sonra bu, kenara çekilip kahve içme zamanınız değildir. Onların yanında koşmalı, destek olmalı ve gerekirse selenin arkasından hafifçe tutarak yönlerini düzeltmelisiniz. Onlar sendeleyerek ilerlerken siz endişelenebilirsiniz ama bunu bilmelerine gerek yok. Sürekli olumlu geri bildirimler verin.

En başından itibaren düşmelerin olabileceğini kabul etmek önemlidir; bu bir başarısızlık değildir. Düşmeye hazırlıklı olmak, böyle bir durumda çocuğunuza yardımcı olur. Onu kaldırın, üzerini silkeleyin ve tekrar denemek isteyip istemediğini sorun. İstemiyorsa sorun değil, başka bir zaman tekrar deneyebilirsiniz.

Son olarak şunu unutmayın: Bu süreç eğlenceli olmalı. Çocuğunuz sıkılmadan, yorulmadan ya da acıkmadan önce her zaman molalar verin. Böylece bisiklet öğrenmekten gerçekten keyif alacaktır.



Çocuğunuz temel becerileri kazandıktan sonra bu, kenara çekilip kahve içme zamanınız değildir. Onların yanında koşmalı, destek olmalı ve gerekirse selenin arkasından hafifçe tutarak yönlerini düzeltmelisiniz. Onlar sendeleyerek ilerlerken siz endişelenebilirsiniz ama bunu bilmelerine gerek yok. Sürekli olumlu geri bildirimler verin.

1. Denge Bisikletiyle Başlayın: Pedalları çıkarılmış bir bisiklet, dengeyi kendi başına öğrenmesini sağlar.
2. Güvenli Bir Alan Bulun: Trafiğin olmadığı düz ve pürüzsüz bir asfalt zemin tercih edin.
3. Temelleri Atın: Dönme ve en önemlisi fren yapma becerilerini öncelikli olarak öğretin.
4. Pedala Geçin: Bir ayağı yerde, diğer ayağı saat 2 yönünde pedalda olacak şekilde ilk basışı gösterin.
5. Yanında Koşun: Pedallamaya alışana kadar selenin arkasını hafifçe tutarak destek olun.
6. Ve Bırakın: Kendine güveni arttıkça bırakın ve tek başına denemesine izin verin.
7. Cesaretlendirin: Düşse bile her zaman olumlu konuşun ve kendi hızında ilerlemesine izin verin.



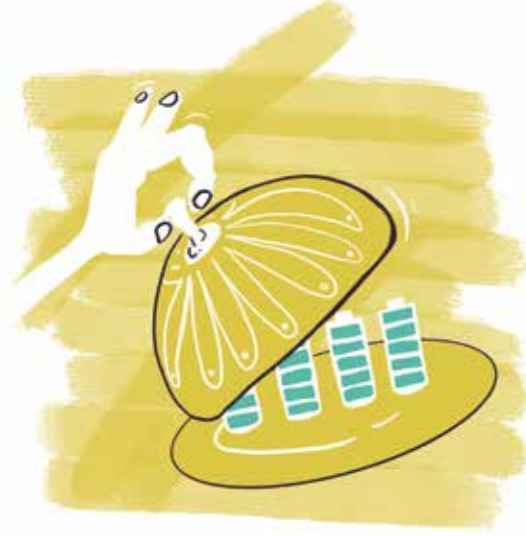
Batarya tam dolu

Yazar: James Witts | İllüstrasyon: Rob Milton



Karbonhidratlara yönelik yeni yaklaşım, profesyonel pelotonda inanılmaz performansları besliyor. Cyclist Türkiye, bu beslenme devriminin arkasında neler olduğunu ve amatör bisikletçiler için ne anlama geldiğini inceliyor.

"Beş yıl önce uzun yarışlardan sonra hep tuvalete koşardım. Şimdi ise saatte 120 grama kadar karbonhidratı hiçbir sorun yaşamadan tüketebiliyorum." diyor Tadej Pogačar, 2024'teki tarihi Giro-Tour dublesinin ardından. Kadınlar Dünya Turu'nda da durum farksız; Demi Vollering saatte 100 gram karbonhidrat aldığından emin olduğu sıkı bir beslenme planıyla yarışıyor. Görünüşe göre elit bisikletçiler, eskiden "sindirim kâbusu" sayılan ve tolere edilemez boyutlardaki kalori miktarlarını artık rahatça sindirebiliyor. Peki bu nasıl oluyor ve hafta sonu bisikletçileri de bu yolu izlemeli mi?



Sınırları Zorlayan Teknoloji: Hidrojel ve Fruktoz Daha fazla karbonhidrat alımına yönelik bu devrimin kökleri, Eliud Kipchoge'nin iki saatin altına inen maraton projesine ve Maurten markasının geliştirdiği "hidrojel" teknolojisine dayanıyor. Midenin asidik ortamında jele dönüşerek karbonhidratların bağırsaklardan çok daha hızlı ve sorunsuz emilmesini sağlayan bu teknoloji, bisiklet dünyasında da hızla yayıldı.

Yıllarca saatte 60 gram karbonhidrat, insan vücudunun üst sınırı olarak kabul edilirdi. Ancak spor bilimci Asker Jeukendrup'un glikoz ve fruktozu (farklı bağırsak yollarından emildikleri için) bir araya getirmesiyle bu sınır önce 90 grama, ardından günümüzdeki özel formüllerle 120-130 gram seviyelerine kadar çıktı.



Campeñaerts ve 130 Gramlık Zafer Bu yüksek oranlı beslenme stratejisinin ne kadar işe yaradığını, Victor Campeñaerts'in 2024 Tour de France'ta Gap'ten Barcelonnette'e uzanan 179 km'lik zorlu etap galibiyetinde gördük. Precision Fuel & Hydration desteğiyle yarışan Campeñaerts, 32°C sıcaklıkta ve 3.000 metre tırmanışın olduğu bu etapta saatte ortalama 132 gram karbonhidrat aldı! Peki bu çılgın miktarı midesini bozmadan nasıl tolere etti? Cevap basit: Bağırsak antrenmanı.



Bağırsak Antrenmanı Nedir? Tadej Pogačar veya Campeñaerts'in ulaştığı rakamlar bir günde ortaya çıkmadı. Spor bilimcisi Andy Blow, "Bağırsak, tıpkı kaslar gibi pratikle yüksek karbonhidrata uyum sağlar." diyor. Uzmanlar, ana hedeften 6-8 hafta önce bağırsak antrenmanına başlanmasını öneriyor. Mide sorunu yaratmayacak bir seviyeden başlayıp, yarış koşullarını taklit eden zorlu antrenmanlarda karbonhidrat miktarını her hafta kademeli olarak artırmak gerekiyor.

Amatörler Ne Yapmalı? Peki amatör bir bisikletçi de saatte 120 gram mı tüketmeli? Kesinlikle hayır. Elit sporcular saatlerce 300 watt ve üzeri güç üretirken devasa bir enerji açığı yaratırlar. Kas kütleleri fazladır ve yaktıkları enerji amatörlerin çok üzerindedir.

Ancak uzmanlara göre, çoğu amatör bisikletçi zorlu sürüşlerde saatte 60 gram karbonhidratı bile almıyor. Amatörler için ideal ve gerçekçi hedef; glikoz-fruktoz karışımı ürünlerle saatte 60-90 gram bandına çıkmaktır. Bağırsaklarınızı bu seviyeyi emebilecek şekilde eğitmek, hem performansınızı zirveye taşıyacak hem de sürüş sonrası hissettiğiniz kas hasarı ve yorgunluğu ciddi oranda azaltacaktır.

Gelecekte profesyoneller saatte 300 gramları görecek mi? Uzmanlara göre hayır, insan fizyolojisinin de bir üst sınırı var. Ancak günümüz pelotonunun agresif ve yüksek hızlı yarış tarzının, bu karbonhidrat devrimiyle doğrudan bağlantılı olduğu artık tartışılmaz bir gerçek.



Türk Alpe D'huez'i

Güneş, kum ve zorlu virajlar...

Türkiye'nin Ege kıyısında bisiklet sürmek için isteyebileceğiniz her şey

Yazı: Nick Christian | Fotoğraf: Juan Trujillo Andrades

Türkiye'nin güneybatı kıyısı, Dalaman Havalimanı'na yakınlığı, kristal Ege suları, plajları ve antik tarihiyle tam bir tatil cenneti. Ancak burada beklemediğim şey, hayatımdaki en zorlu bisiklet sürüşlerinden birini yapacak olmamdı. Bunun suçlusu mu? Kıran adındaki bir tırmanış. Sürüşümüzden bir gün önce, ev sahibim ve Cyclist Türkiye yazarı Erman Öner, Kıran'ın şimdiye kadar sürdüğü en zor tırmanış olduğunu söyledi. Kıran'ın sadece "beş kilometre" olduğunu duyduğumda, deniz seviyesinden başlayan kısa bir tırmanışın ne kadar zor olabileceğini düşünmüştüm. Geriye dönüp bakınca, kendi araştırmamı yapmam gerektiğini anlıyorum.

Marmaris'ten Başlayan Rotamız, Türkiye Turu etaplarına sayısız kez ev sahipliği yapmış olan Marmaris'te başlıyor. Kuzeye, Beldibi'ne doğru doğrudan bacakları açan hafif bir tırmanışla yola çıkıyoruz. D400 otoyolu üzerinden ilerlerken Ege'nin o kendine has manzaraları bize eşlik ediyor. Yol kenarında devasa limon çuvaları, otostop çeken insanlar ve misafirperver bir ev sahibi olarak Erman'ın beni rüzgârden koruması, 30 kilometrelik ilk bölümü oldukça keyifli kılıyor.

Gökova'ya ulaştığımızda sahil boyunca batıya dönüyoruz. Bölgenin tarihi baş döndürücü; MÖ 546 yılına uzanan kayıtlarıyla adeta Medeniyetin Beşiği'nin kıyılarındayız. 1.500 metrelik muazzam Okaliptus Tüneli'nden geçerken, ağaçların bizi güneşten nasıl koruduğunu hissediyorum. Kobalt mavisi denize karşı, toprak fırında taze pişmiş gözlemelerimizi yediğimiz mola, yaklaşan fırtına öncesi sessizlik gibiydi.

Kıran: Üçlü Saldırı Gözlemeleri sindiremeden Kıran tırmanışına başlıyoruz. Bisiklet dünyasında iyi bilinen bir üçleme vardır: "Dik, sıcak, bozuk zemin... İkisini seç." Bunlardan ikisi zorludur ama aşılabılır. Peki ya üçü bir araya gelirse?

Tırmanış yamaç boyunca kıvrılıyor ama yönü güneyden kuzeye, yani günün en sıcak saatinde doğrudan güneşin altındayız. Asfalt yaralı ve kırık dökük; lastikleri adeta pekmez gibi içine çekiyor. Eğim %10 ile başlıyor ve aniden %16'lık duvarlara dönüşüyor. Düşük vites saklama hayalim ilk birkaç yüz metrede yok oluyor.

Erman kahvaltıda son 2 kilometrenin en zor kısım olduğunu söylemişti. Niyetim gücümü oraya saklamaktı ama çok erken tükeniyorum. Tam bu noktada Erman bombayı patlatıyor: "Nick, yanlış biliyordum, tırmanış 5 km değil, 9 kilometreymiş." Erman harika bir insan ama o an elimdeki mataranın içindekini harcamak istemesem de ona doğru fırlatma isteği duyuyorum. Neyse ki sadece zayıf bir gülümsemeyle pedallamaya devam edebilecek kadar yorgunum.

Keçiler ve Serin Sular Tırmanış çok uzun sürüyor. Zirvede büyük bir Türk bayrağı bizi karşılıyor ama yolculuk burada bitmiyor. İnışlı çıkışlı orman yollarından Kuyucak kasabasına, oradan da Akyaka sahiline doğru dikkatli bir inişe geçiyoruz. Zemin çatlaklarla dolu, frenleri o kadar sıkıyorum ki kıvılcım çıkmasından korkuyorum. Bir virajı döndüğümüzde karşımıza çıkan keçi sürüsü, frenleri bırakıp derin bir nefes almamız için güzel bir bahane oluyor.

Sonunda yol düzleşiyor ve Akyaka'ya ulaşıyoruz. Güneşlenenlerin arasında likralı kıyafetlerimle tuhaf görünsem de umurumda değil. Ayakkabılarımı çıkarıp ayaklarımı Ege'nin serin sularına bırakıyorum. Kum hissedebiliyorum ama bu kesinlikle sıradan bir sahil günü değildi.



Sokaktan Parkura

Bisikletle Büyüme

Prof. Dr. Mert Erkan

Ben de birçok çocuk gibi bisiklete binmeyi evimin önünde, sokaklarda öğrendim. On dört yaşlarımda ilk yarış bisikletimi aldığım yaz tatillerinde günde 100 kilometre yol yapıyor ama yine de selenin üzerinde olmaya doyamıyordum. Tıp fakültesine başladığımda bisiklet temel ulaşım aracım hâline gelse de, cerrahi ihtisasının o yoğun temposu beni bir süre iki tekerden uzaklaştırdı.

Bu ara, Heidelberg Üniversitesi'nde doktora başlarken, sokaklardan doktora başlayana kadar sürdüm. Almanya'da önce bir şehir bisikleti, ardından ilk ciddi dağ bisikletimi aldım. Heidelberg'in ortasından geçen Neckar Nehri'nin yamacındaki eşsiz parkurların birinden olabildiğince hızlı inmeye çalışırken, peşime takılan ve büyük bir rahatlıkla benimle birlikte inen bir genç sayesinde unutulmaz bir ders aldım.

Mola verdiğimizde, performansından etkilendiğimi düşündüğüm bu genç (ki sonradan profesyonel bir sporcu olduğunu öğrendim) beni çok zarif bir dille uyardı. Bütün virajları arka lastiği kaydırarak dönmemin beni ciddi bir tehlikeye attığını ve yıllardır kullanılan bu toprak parkurları gereksiz yere aşındırıldığını anlattı. Kulüplerine katılıp derslerinden yararlanma teklifi, benim için yeni bir dönüm noktası oldu. Dağ parkurlarında doğru teknikte bisiklet kullanmayı öğrenmek, yıllar sonra motosiklet üzerinde de bana çok şey katacaktı.



Oğuz Gidiyor

Ani bir kararla işi gücü bırakıp bisikletime atladım ve uzun, plansız, bilinmez bir yolculuğuna çıktım. Kısıtlı bir bütçeyle ve zor koşullarda 16.000 kilometrenin üzerinde pedal çevirdim. Sürekli doğuya ilerledim ve Türkiye, İran, Birleşik Arap Emirlikleri, Pakistan, Hindistan, Nepal, Burma ve Tayland'ın bazı bölgelerini gördüm. Çadırımda, yolda tanıştığım insanların evlerinde, köylerde ve ucuz otel odalarında konakladım. Yerel yaşamlara temas ettim. Kaplumbağa gibi sırtımda değilse de bisiklet üstünde taşıdım evimi; kamp ve mutfak malzemeleri, yedek parça, gıda, kıyafet, elektronik ekipman, vb. Ekonomisi fakir coğrafyalarda, türlü zenginliklerle karşılaştım. Çevreyi ve yaşamı gözlemledim, anı ve içerik biriktirdim. Ve ekonomik koşullarım gereği yolculuğu noktalararak soluğu bir kez daha kürkçü dükkanında aldım.



YOLCULUĞUMDAN GÖZE ÇARPANLAR

Aç kalmak, günlerce banyo yapamamak, aynada kendimi görmemek gibi konfor bölgemizde yaşamadığımız deneyimlerim oldu. Hindistan'da 4 kişiyle dövüşmek zorunda kalacaktım, kalmadım. Nepal'de hareket hâlindeki bir otobüsün tepesinden uçacaktım, uçmadım. Hindistan'da linç edilecektim, edilmedim. Nepal cangıllarında çadırıma Bengal kaplanı geldi, saldırmadı. Uçurumdan düşecektim, düşmedim. Ara sıra şiddetli ishaller ve birkaç kez de gıda zehirlenmesi geçirdim. İran istihbaratı tarafından alıkoyuldum. Yine İran'da Şiilerin düzenlediği Aşura matemini izledim. Pakistan'da yılbaşı gecesi bir binanın çatısında oturdum ve halkın uzun namlulu silahlarla havaya yağdırdığı kurşunları dinledim. Bir Sünni festivali olan Urz'da, perküsyon ritimleri eşliğinde kendinden geçen Müslüman dervişleri izledim. Afganistan sınırı boyunca Taliban bölgesinden geçtim. Nepal Himalayalarında 2 hafta sırt çantasıyla yürüdüm. Tibet Platosu'nun batı ucundaki vadilerde donma tehlikesi geçirdim. Ağır yüklü bisikletimle, dağ yollarında 5.380 metreye kadar tırmandım. 5.000 metrenin üstünde koşulan, dünyanın en yüksek ultramaratonu Khardung La Challenge'ı tamamladım. Vipassana meditasyon kampında 10 günlük sessizlik orucu tuttum. Burma'da geceyarısı fenerler ve M-16 piyade tüfekleriyle çadırımı basan polisler kampımı toplatıp beni araçla bir Budist tapınağına götürdü ve başkeşişe emanet etti. Sırt çantalı Japon bir fotoğrafçıyla kısa bir ilişki yaşadım. Tekrar buluşmayı planlasak da bir daha asla görüşmedik çünkü yolda bir Hintliye aşık oldum. Yedek parça beklediğim bir zaman diliminde, motosikletiyle gezen Amerikalı bir kadınla tanıştım ve kısa süreli maceramız uzun soluklu bir ilişkiye dönüştü. Genellikle İran'da Afgan, Pakistan'da Pakistani ve Hindistan'da da güney Hintli sanıldım. Nepal, Burma ve Tayland'da ise yabancı oluşum hemen göze çarpıyordu.



HAYALİNİZDEKİ MOTOSİKLET, DÜŞÜNDÜĞÜNÜZDEN DAHA YAKIN!

Borusan Next güvencesiyle her marka ve modelden ekspertizli
2. el motosikletlere kredi kartına 12 taksitle* sahip olabilirsiniz.

Daha fazla motosiklet için:



Motobike İstanbul 2026'da bizi
8 - 126 numaralı stantta
ziyaret etmeyi unutmayın!



Borusan
NEXT
İkinci elde birinci sınıf mutluluk

HEMEN İNDİRİN



borusannext.com

automechanika
İSTANBUL

19. – 22. 5. 2026
İSTANBUL TÜYAP

messe frankfurt  Deutsche Messe

**Satış sonrası
pazarına
25 yıllık
liderlik**

