

Sayı 54

motor
00

motosiklet kültürü dergisi

**Aykut Tataroğlu'nun
el yapımı yeni
180 bg'lik silahı**



OSMANLI

TÜRKİYE'NİN EN ÇOK SATAN MOTOSİKLET DERGİSİ
moton.com.tr Ocak 2010/1 7TL

İlk Sürüş

Kawasaki 1400GTR



İlk Sürüş **BMW S 1000 RR**

Araştırma
**Neden Arkadaşım
Benden Daha Hızlı?**

Röportaj
Andy Ibbot
California Superbike School Türkiye'de

Araştırma
15 bin liralık ikinci el motosikletler

Araştırma "SPREYLER" • Röportaj "Anes Motor, Ahmet Keçe" • İlk Motorum • "0" Km Motosiklet Fiyat Listeleri



OSMANLI YENİDEN YÜKSELİŞ DEVRİNDE

Hayır hayır! Bu tarih dersi falan değil fakat bir "ders" olduğu kesin. A.T American Cycles işletmecisi ve aynı zamanda Chopper Custom köşemizin yorumcusu Aykut Tataroğlu'nun Osmanlı ismini verdiği son tasarımı Custom dünyasına bomba gibi düşerek 1'incilik ödülleri toplamaya başladı. Ve şimdiden AMD Dünya Custom Motosiklet Şampiyonası'na katılım davetiyesini kaptı. İşte Aykut Tataroğlu ve dünyanın en prestijli Custom şovunda rakipleriyle savaşacak 180 bg'lik el yapımı silahı Osmanlı...

Yazı ve RÖportaj: Ahmet Köseoğlu Fotoğraflar: A.T American Cycles

Çopper Custom dünyası motosikletlere köye ayılır; varlıklarına değerlerinin güzelliğinin ön plana çıkmasını sağlayan "sradanlar" ve duygularına insanüstü istemizi meydana gelen bir yutuluma yaratarak göçer olgusunun yetmezliği nedeniyle beyin doruğuna yanı sıra "afetler" tipli günlük hayata damgasını kazandıran çözümlerdir. Bu fişlikler da usta ellerden çıkmış birer şaheser olmalarına karşın asfaltta yola atılmayın, sadece duvardaki bir tabloymuşçasına "seyredilenler" ve müthiş güzelliğinin yanı sıra insanı yollarda "uçuranlar" olarak ayrılıyor. Zaten bu noktada Aykut Tataroğlu da "Eğer kullanılmıyorsa bir his de yaratılmıyordur ve gerek bir oyuncaktan fark yoktur" görüşünü dile getirerek, ne kadar olgusuna bir tasarım olursa olsun öncelikli prensip olarak tasarladığı el yapımı custom motosikletlerin yollarda maksimum performansına ulaşabiliyor olmasına dikkat ediyor. "Uçabiliyor" diyorum çünkü Aykut Tataroğlu'nun tasarımında dikkat ettiği ikinci şey saf beygir gücü!

Kullandığı yüksek hacimli motorların güçlerini piston içersine ekstra hava pompalayan super-chargerler (kompresörler) ve yakıt verimini artıran özel performans karbüratörleri vasıtasıyla olabildiğince yükseltmeyi seviyor. Söz konusu yüksek güç olunca bir başka şey de zorunlu hale geliyor: dayanıklılık. Aykut Tataroğlu; "Paslanmaz çeliği dayanıklılığı ve görünümü nedeniyle seviyorum" diyor. "Ağır" bir çözüm gibi duruyor fakat yeterince güçlü bir motorunuzu varsa – ki kendisinde hep daha fazlası mevcut- bu bir sorun olmaktan çıkıyor. Aykut Tataroğlu tarzı deyince akla gelen bir diğer özellik ise motosikletin ağırık merkezi ve seçtiği olabildiğince aşağıya çekilen drag tarzı asalet. Lowrider olarak adlandırılan bu tarz motosiklet asaletli güçlü motorlarla buluştuğunda tam anlamıyla drag canavarları ortaya çıkıyor; tipli Aykut Tataroğlu'nun Osmanlı ismini verdiği son tasarımı gibi. 2005 yılında gün yüzüne çıkan özel "Stage I" tasarımını ondan iki yıl sonra tanıtıldığı mühendislik harikası "Stage II" isimli modelin ardından tüm dikkatleri serinin üçüncü motosikleti için A.T. American Cycles işletmesi Aykut Tataroğlu'nda toplandı. Herkes ondan "Stage III" ü bekletken Aykut Tataroğlu 2009 yılının sonuna doğru radikal tasarımı Osmanlı isimli custom motosiklet ile Avrupa'ya ithetmeye başladı. İlk savışına Austurya'da Lake Faakita gerçekleştirilen Custom Chrome Europe's Ride-in Bikeshow'da verilen Osmanlı "Best of Show" yanısıra şovun en iyi motosikleti seçilerek custom dünyasının en prestijli şovu AMD World Championship of Custom Building'e (AMD Dünya Custom Motosiklet Şampiyonası) katılm hakkını elde etti. Böylece ilk defa bir Türk tasarımcının el yapımı motosikleti dünya arenasında Türkiye'yi temsil etme hakkını kazanmış oldu. Custom Chrome Europe Ride-in Bikeshow'da 1'inci kupası ile birlikte Custom Chrome Satış Müdürü Axel Scherer'i de havaya kaldıran Aykut Tataroğlu; "Bugün hayatımın mutlu günü, bu işi yapmaya değer için şey budur" dedi. İşte aynı şovda "Best Radical" (En Radikal Motosiklet) ödülünü de kazanan Osmanlı'nın sıradaki teknik özellikleri.



TEKNİK ÖZELLİKLER

Motor	: 2 pistonlu, 2030 cc S&S
Güç	: Eaton super-charger ile 180 bg
Karbüratör	: 2x44 Allen kaplama Weber karbüratör
Egzoz	: El yapımı 4 adet 70 mm'lik paslanmaz çelik
Sanzaman	: 6 vitesli modifiye Harley-Davidson
Aktarma	: 3 inç BDL kuyruş paslanmaz çelik kapaklı A.T. American Cycles
İlincil Aktarma	: 1 1/2 S&S kuyruş paslanmaz çelik kapaklı A.T. American Cycles
Gidon Mili Eği.	: 46 derece
Şasi	: Esnemeye karşı dayanıklı karbon şasi, A.T. American Cycles, VG Frames, Etnoshed
Arka Maşa	: İçinde yağ bulunan paslanmaz çelik maşa, A.T. American Cycles
Süspansiyon	: Legend Air hava ayarlı arka süspansiyon
Ön Catal	: Alüminyum ön catal A.T. American Cycles
Janfilar	: 80 teli paslanmaz çelik ön ve arka jant A.T. American Cycles
Lastikler	: Önde 130/60-23 Avon, Arkada 300/60-23 Avon
Frenler	: Önde 4x4 piston kaliperi 13 inç disk, arkada 6 piston kaliperi 11.5 inç disk Performance Machine
Ayırn Ayaklıklar	: Arden Ness
Depo, Sefe, Far, Stop, Gidon Boya	: P.M. Contour A.T. American Cycles Michael Knepper, Danny Aykut Tataroğlu, www.artwox-atkade.com

OSMANLI

"Stage" serisindeki gibi motosikletin ağırık merkezi mümkün olan en alt noktaya konumlandırılarak drag tarzı custom şasi geliştirilmesini bizzat Osmanlı'ya baktığıdır. İlk göbe sarımsı seyir deposunun ortasında duran Eaton super-charger oluyor. Aykut Tataroğlu super-charger'i deponun ortasına yani bir diğer deyişle/bakış açısıyla iki pistonlu 2030 cc'lik S&S motorunun tam üzerine konumlandırıyor. Böylece motoru beslemesini olabildiğince hızlı ve en kısa hale getirirken, motosikletin dengesi de korunmuş. Daha kolay uygulanabilir turbo-charger yerine super-charger kullanımını çünkü motorun hareket etmesiyle çalışan mekanik super-charger en alt devirlerde daha ekstra güç anlamına geliyor. Fakat motosiklette sağ taraflından bakıyorsanız super-charger arka planda kalıyor çünkü orada özel üretim manifolda bağlı altın kaplamalı karbüratör.



Osmanlı'nın (Osmane) teknik açıdan özel noktaları, kompresörü, bir silindire, biri sele altında olmak üzere iki yağ deposu, Bi Xenon farları, karbondan imal edilmiş esnemeye aşırı dayanıklı şasi, el yapımı 4 boru egzoz ve ön tekerlekte 16 pistonlu fren kaliperleri.



deyim yerindeyse "biz buradayız" dercesine parlıyor –ya da bağıyor mu desek.

Bu "altın" değerindeki oft karbüratörün ağırık merkezi de Osmanlı'nın bir diğer özelliği. Bu "altın" değerindeki oft karbüratörün ağırık merkezi de Osmanlı'nın bir diğer özelliği. Bu "altın" değerindeki oft karbüratörün ağırık merkezi de Osmanlı'nın bir diğer özelliği. Bu "altın" değerindeki oft karbüratörün ağırık merkezi de Osmanlı'nın bir diğer özelliği.

Yarış okumadınız Osmanlı birçok yarış motosikletinden daha yüksek beygir gücüne sahip

Sahip. Sahınım el yapımı 4 çıkışlı egzoz yolda en az bir ambulan siren kadar derir sürücülerini sağa çekmeye zorluyordur. Osmanlı'nın yüksek gücü 6 vitesli modifiye Harley-Davidson şanzımanından kayı ile arka tekerleğe aktarılıyor. Böylece yüksek performans sunan motosikleti durdurmak için de haliyle çok iyi frenlere ihtiyaç duyuluyor. Aykut Tataroğlu Osmanlı'nın 130/60 23 inçlik ön lastiğinin göbeğine 13 inçlik disk ve 4 adet 4 pistonlu frenleri ve arkada 300/35 18 inç lastiğinin göbeğine ise 11.5 inçlik disk ve 6 pistonlu Performance Machine frenleri uygun görüyor. Bu arada sık jantlar da tamamen A. T. American Cycles özel üretimi. Hem on hem de arka jant ta 80er adet jant teli bulunuyor. Osmanlı'nın motor yağının yanı sıra paslanmaz çelikten arka masasının içinde dolanıyor, kalani ise özel işlemeli deni selelinin hemen altında diğ. Hazır güçlülük söz etmişken

ortalkta göze batan kabloların olmadığının farkında değil mi? Motosiklet müthiş yüksek bir far, arkada kullananın son kez göz atabileceği için küçük bir ayna –Arden Ness-, sık bir gidon ve altın aksesuar. Taki arka kuyruğunda duran Türk bayrağı tasarımlı –daha önce stop lambası gibi tüm bunlar da yine el yapımı. Osmanlı'nın üzerinde Osmanlı tuğrası olan altın silmi metalik yeşil depou ve ortasında altın bir yıldız bulunan daha açık yeşil renkteki kuyruğu önü boya ustası Michael Knepper, Danny of Artwox ve Aykut Tataroğlu imzası taşıyor. Bu şaheserin yapımı tam 18 ay boyunca yaklaşık 3.000 saatlık bir çalışma sonucu Eylül 2009'da sona erdi. Osmanlı devleti tarihinde Viyana kaplına kadar dayanmıştır, Aykut Tataroğlu'nun Osmanlı ismini verdiği özel el yapımı motosikleti ise şimdinin Avrupa'ya fethetti ve gözünü Dünya Şampiyonası'na dikti.



Aykut Tataroğlu, AMD World Championship of Custom Building in AMD Dünya Custom Motokolar Şampiyonası'na katılarak ilk 10'da custom yarışmalarına katılmaya hak kazanmış. 2010 AMD World Championship of Custom Building Amerika Güney Bölgesi'deki kış aylarına göre gerçekleştirildi.

A.T.: Osmanlı'nın kazandığı huggalar
 • Winner "Best of Show CCE 2009"
 • Winner "Best Radical Bike CCE 2009"
 • Winner "Best Custom 2009" Ironworks, Big Turb

Stage II'de büyük başarı elde ederek 2007 yılında Europe's Ride-In Bikeshow, "Best Show" ödülünü aldı. Fakat o zamanlar birinci olan tasarımlar AMD Dünya Custom Motokolar Şampiyonası'na katılma hakkı edemiyordu.



Stage I



Stage II

Reportaj

Aykut Tataroğlu

03/05/1962 yılında İstanbul Sarıyeri'ne doğdu. 1984 yılında ailesine Almanyaya yerleşti. 1984 yılında custom chopper motosiklet ailesi başlıyarak Aykut Tataroğlu 1994 yılında Almanyada A.T. AMERICAN CYCLES isimli custom motosiklet firmasını kurarak el yapımı motosiklet üretimine başladı.



Tasarımlarıyla Avrupa'da gerçekleştirilen pek çok chopper custom yarışlarında "En İyi Tasarım", "Sovun En İyi Motosiklet" ve "En Radikal Tasarım" gibi birçok ödül kazanarak yeteneğini test ettiler. Stage II tasarımlarıyla Dünyanın en iyi custom ustalarıyla birlikte Michael Knepper'in 2009 takviminde yer aldı. Osmanlı ismini verdiği son tasarımlarıyla dünyanın en prestijli custom motosiklet organizasyonunun (AMD) finaline katılan hakkı elde etti. Daha fazla bilgi için www.at-american-cycles.com ve www.hundside-custom.de

Ahmet Köseoğlu: Aykut Bey yine çok şık ve özel bir tasarıma imza attınız. Osmanlı, klasik görüntüsünün yanı sıra alçak, oldukça güçlü ve sportif drag tarzı bir custom olmuş. Motor bölümünde büyük bir ordu var gibi görüyor.

Osmanlı'yı yarışparkı aldınızda neler vardı? Aykut Tataroğlu: Motosiklet isimine tam olarak uyuyor (Osmanlı). Tam da Osmanlı'nın savaşçı kişiliğini yansıtacak şekilde, güc ve yenilmezlik kışkırtan ve dahası çok teknik bir motosiklet inşa etmek benim için ön plandaydı.

A.K.: Tasarımlarınızda güç ve dengeyi ön planda tutuyorsunuz, Osmanlı'da bunları bir araya getirirken çok nerelerde zorlandınız?

A.T.: Kompresördeki çalışmalar, karbüratör manifoldlarının üretimi ve vitles kullananın uygun olarak ayarlanması çok zahmetli oldu. Motor 6.000 d/d'ik çevreliğinde, diğri kutusu 21.000 d/d'ik bir kompresör devri ve 1 bar besleme bambaşka yaratıyor. Benzin deposu, silindere, lambalar ve sac işleri de çok zamanına aldı.

A.K.: Osmanlı'yı teknik açıdan nasıl özetlersiniz?

A.T.: Osmanlı'nın (Osmanen) teknik açıdan

özel noktaları, super-charger kompresörü, bir silindere, bir sac altında olmak üzere iki yağ deposu, Bi Xenon farları, karbondan imal edilmiş esnemeğe ağırlı dayanıklı şase, el yapımı 4 boru egzozu ve ön tekerlekte 16 pistonlu fren kaliperleri.

A.K.: Osmanlı'nın alttan çift borulu uzanan şasisini tasarlarken nelere dikkat ettiniz?

A.T.: Osmanlı'nın şasisinin yapısında birinci derecede önem verdiğimiz konu, parçaların güce dayanmasıydı. İncisiz ise alçak bir seleye ve alçak bir ağırlık merkezine sahip olmasıydı.

A.K.: Jantlar gerçekten çok şık fren diskleri de oldukça büyük görünüyor.

A.T.: 180 beygir gücünü durdurmak için iyi frenler gerekiyordu. Bu yüzden önde 4 adet 4 pistonlu fren kaliperi kullandım yani toplamda önde 16 pistonlu kaliperler, arkada 6 pistonlu kaliperler.

A.K.: Stage II'de olduğu gibi yine çok yaratıcı bir arka stop tasarlamışsınız. Harley-Davidson Stage II'deki tasarımının aynısını -arka çamurluk içine saldırmış stop- yeni Muscle modelinde kullandı. Bu konuyla ilgili ne düşünüyorsunuz?

A.T.: Osmanlı'nın arka lambası beni çok yoğun şekilde meşgul etti; çünkü motosikletin hatlarına ve Osmanlı temasına uyumlu bir dikkat çekiciliği olması gerekiyordu. Sonunda, Atlanta şükür 42 saatlik bir çalışmayla üretimini bitirdik. Stage II'nin arka farına gelsek; Osmanlı'mkinden daha zahmetliydi. Arka farın stop lambası, motosiklette arka tarafta alışılagelmiş ve yuvarak bir çizgi kazandırdı. Harley Davidson, biz customizerlerin fikirlerine ve detay çözümlerine sıklıkla bakar. Biz customizerler* bazen Harley Davidson'un fikir nabızbantıyızdır.

A.K.: Harley-Davidson demişken oradan devam edelim. Tasarımlarınızda Harley-Davidson ve S&S motorlarını tercih ediyorsunuz, seçiminizi neye göre yapıyorsunuz?

A.T.: Tercih ettiğimiz motorlar Harley-Davidson ve S&S motorları. HD son derece uzun ömürlü ve çok kullanışlıyken -yumuşak ve alçak-, S&S motorları güç motorları -sert, gevrek ve çok ırgandı-. Osmanlı için, 2030 cc'lik bir S&S motorunu geliştirdik. Deneyimlerimize motor hacmini şöyle açıklayabiliriz: Her silindire -yanına odasına- 1,015 litre sıvı yağdırabiliriz ve bende bunlardan 2 tane var.



Motosiklet tamamıyla bir yeni üretim olduğundan üzerinde bir modifikasyon yok.



Biraz fazla yer yok gibi duruyor değil mi? Gerçekten de biraz fazla alçak, ancak bu durum sadece park edilmemiş geçiciliği çünkü Osmanlı hava ayarlı özet Legend Air arka süspansiyona sahip.

A.K.: Osmanlı hangi şovlara katıldı, sırada hangileri var?

A.T.: Katıldığım Faaker See 2009, Avrupa'nın en büyük Harley-Davidson buluşmasında (100.000 ziyaretçi, 70.000 Harley-Davidson) 2 en yüksek kategoride "En İyi Show" ve "En Radikal Ödül", Hollanda'da "En İyi Custom" ödülü kazandı. Faak am See'de aldığım "Best of Show" ödülü, Amerika'daki AMD World Championship'e bedava bilet anlamına geliyor, yani Osmanlı 2010'da Amerika'da firmamı ve Türkiye'yi temsil ediyor

olacak. Bunun dışında ilkbahar'da Avrupa Şampiyonası'nda da yer alacağız.

A.K.: Çoğunlukla Almanya'da bulunuyorsunuz, A.T. American Cycles sadece Almanya'da var. Almanya'nın custom dünyasındaki yeri nedir?

A.T.: Almanyada çok teknik ve emek harcanan motosikletler üretiliyor. Özellikle "Made in Germany" (Alman Mali). Almanyadaki customizerler, işmen de Avrupa'nın diğer ülkeleri'ni bir şekilde piyasasının öncülerini konumunda.