

MOTOCIKLI BALKAN



Izven Bolgarije je le malo znanega o motociklih znamke Balkan. Tudi iskanje po spletu bo prineslo več vprašanj kot odgovorov. Pa vendar je bilo proizvedenih več tisoč motornih koles te znamke. Namenjeni so bili predvsem domačemu trgu, zelo veliko pa jih je bilo izvoženih v zavezniške sovjetske države v času hladne vojne.

Ob koncu I. svetovne vojne je bila v kraju Neuilly-sur-Seine (predmestje Pariza) podpisana pogodba, s katero so Bolgarijo kot pripadnico centralnih sil (centralne sile: zavezništvo med Nemškim cesarstvom, Avstro-Ogrsko, Kraljevino Italijo, Osmanskim cesarstvom in Bolgarijo) prisilili v plačilo vojne odškodnine. Po tej pogodbi je morala Bolgarija del ozemlja odstopiti takratni Kraljevini Srbov, Hrvatov in Slovencev, plačati odškodnino v višini 100 milijonov funtov in razpustiti vse svoje vojaške sile.

Bolgariji je bila prepovedana tudi uporaba vseh vojaških letal v katerikoli obliki za naslednjih 20 let. Vsi bolgarski zrakoplovi, letalska oprema, orožje in strelivo naj bi bili uničeni pod nadzorom zavezniških sil. Vsako letalo, namenjeno civilni uporabi, pa je bilo potrebno kupiti od zavezniških držav. Leta 1920 je bil na vojaškem letališču Buzhurishte (blizu Sofije) opravljen popoln popis in sistematično uničenje bolgarskega letalstva vključno s hidroplani.

Ampak peščici letalskega osebja je ob pomoči ljudi iz bližnjih vasi uspelo rešiti sedem letal DFW C.V, nekaj letal Albatros C.III, en Fokker D. VII in deset nadomestnih motorjev zanje pred prihodom inšpektorjev zavezniških sil. Pod krinko storitev za letalsko pošto so nato iz teh delov sestavili dve letali, Fokkerja pa so uporabljali kot dvosedežno učno letalo.

Po izteku te 20 letne omejitve je Bolgarija leta 1939 v kraju Lovech (približno 200 km

iz prestolnice) pričela pospešeno graditi tovarno za proizvodnjo letal. »Državno Letalsko Podjetje« ali DSF (Държавна самолетна фабрика / ДСФ), je vodil izkušen pilot kapitan Petko Popganchev. Proizvodnja DAR-9 ("Tits" ??) se je začela leta 1943 in tovarna je pod imenom "Tovarna 14" nadaljevala proizvodnjo letal (večinoma učnih Laz-7) do leta 1954, ko je komunistična vlada ustavila proizvodnjo letal v državi.

V naslednjih dveh letih se je tovarna borila za ohranitev nekaj proizvodnje, večinoma so izdelovali kmetijske stroje in celo panje za čebele. V času, ko je tovarno vodil ing. Dimitar Damyanov, je bila tovarna tik pred propadom proizvodnje in posledično izgubo delovnih mest njegove oblikovalske in inženirske ekipe. Damyanov je takrat predlagal, da bi proizvodnjo spremenili v izdelavo civilnih avtomobilov in motornih koles. Od leta 1944 do leta 1955 je bil v Bolgariji prepovedan uvoz, trgovina in prodaja avtomobilov ter motornih koles zasebnim strankam. Na industrijskem ministrstvu so ugotovili, da v bistvu te industrije v Bolgariji sploh ni, zato so se dogovorili, da podprejo ta načrt. Inženirji iz »Tovarne 12« v Sofiji so pričeli z delom na prototipih s kopiranjem pogonskih agregatov in mehanike iz VW, DKW, JAWE in drugih. Medtem je tovarna v Lovechu pod vodstvom Damyanova pričela z deli na okvirju in obliki.

Prvi v Bolgariji izdelan prototip motocikla je skoraj v celoti temeljil na DKW 250 RT in je bil prvič predstavljen na 17. mednarodnem sejmu vzorcev v Plovdivu leta 1956. To je bil 2 taktni, 249 ccm, eno-valjni motor z 12,5 KM pri 4800 vrtljajih na minuto in najvišjo hitrostjo 110 km / h. V decembru 1957 je prvih sto motociklov z oznako M-1 zapeljalo preko proizvodne črte »Tovarne 14«, vendar so očitne tehnične in oblikovalske podobnosti z DKW

privedle do takojšnjega spora o avtorskih pravicah. Kljub temu, da je bilo takoj jasno, kdo je od koga kopiral, je DKW tožbo izgubil, saj je po zakonu o vojni odškodnini izgubil vso pravico do načrtov. Kljub temu so bili nekaj mesecev kasneje trije inženirji iz »Tovarne 14« poslani v tovarno JAWA in CZ. Po vrnitvi je bil načrt spremenjen z več stvarmi, ki so jih kopirali iz teh dveh motociklov (ki sta že tako bila kopiji DKW motociklov), da so zgladili spor in M-2 je šel v množično proizvodnjo.



Leta 1958 so na trg poslali novi model C-2 »Sport«, ki je imel novo zadnje vzmetenje in na novo zasnovan žaromet. Ta model so proizvajali vse do leta 1971.

Okrog leta 1960 so izdelali nov model MK50. Imel je en cilinder, 50 ccm in je pri 6500 o/min dosegel največjo moč 3,3 konjske moči.



Čeprav je bil predstavljen kot moped, pa je v resnici šlo za motorno kolo. Kmalu za tem je prišel na trg enak model s 75 ccm pogonskim agregatom. Septembra 1960 je Balkan svoje nove modele predstavil na sejmu v

Plovdivu in dobil tri zlate medalje. Izvozni trg se je hitro širil in je zajemal že različne države v Afriki in Srednji Ameriki skupaj z Nikaragvo, Kubo in sosednjima Grčijo in Turčijo.



Tovarna je leta 1962 pričela načrtovati proizvodnjo kombiniranega vozila, kopiranega iz Volkswagnovega Transporterja. Načrti so žal klavrno propadli, saj se je izkazalo, da jim Rusija ne more dobaviti okvirjev in motorjev, proizvodni obrati v Lovechu pa tudi niso bili sposobni sami izdelati omenjenih stvari. Leta 1966 je bila sklenjena pogodba z italijansko tovarno FIAT za modele 850 in 124. Do izteka pogodbe leta 1971 je bilo tako sestavljenih približno 758 teh avtomobilov pod blagovno znamko »PIRIN«.



Približno v istem času (na začetku leta 1966) je bila sklenjena tudi pogodba z Moskvo za izdelavo avtomobilov znamke Moskvich, modelov 408, 412 in 2141 iz kompletov delov, poslanih iz Rusije. Modele, poznane pod



Moskvich ALEKO 2141

imenom Moskvich »ALEKO« so izdelovali glede na zmožnosti vse do leta 1988.

Leta 1967 se je uradno spremenilo ime iz Tovarne 14 v »Balkan Motors«.

Zadnji motocikel znamke Balkan je bil izdelan leta 1975. V vseh teh letih pa je bilo vsega skupaj izdelanih 271,562 motociklov različnih modelov. Nek ameriški podjetnik je med obiskom Bolgarije odkril to blagovno znamko in tik pred njenim koncem poizkušal s temi motocikli prodreti na ameriški trg. Preko podjetja »Valley Imports« iz Detroita, ki je bilo specializirano za uvoz rabljenih delov znamke VW, je nekaj motociklov pripeljal tudi v ZDA. V času, ko je omenjeno podjetje pričelo oglaševati te motocikle, pa je vmes posegla ameriška vlada in prepoveda-

la prodajo in uvoz, saj se je prodaja izdelkov, izdelanih v komunistični državi v času hladne vojne, štela za tihotapljenje v ZDA. Čeprav je ameriška vlada zahtevala, da se vse uvožene motocikle uniči, jih je nekaj le ostalo in so danes po večini v lasti zbiralcev v ZDA.

Danes je podjetje BALKAN AD znano predvsem po izdelavi viličarjev in delov za tovorna vozila.

Viri:

<http://fleshandrelics.com/2012/02/balkan-motorcycles.html>

<http://rewrite.origos.hu/s/img/i/1305/20130503-balkan-mk50-1970-veteran-motor2.jpg>

https://c4.staticflickr.com/4/3635/3308188168_0c4cc779ed.jpg

<http://www.ozebook.com/azb/Balkan10.jpg>

http://1.bp.blogspot.com/-49ujeVH3_Y/Ty4ft_IUUI/AAAAAAAAALLk/acsIKGLkoNk/s640/75-2.jpg

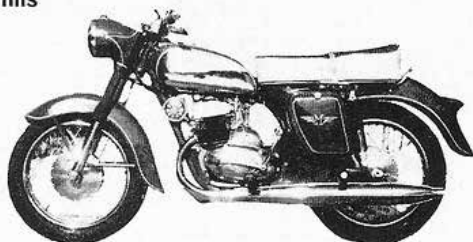
<http://motorscloud.com/catalog/pirin-fiat/pirin-fiat-850/pirin-fiat-850-08.jpg>

<http://i.ytimg.com/vi/R62ettArNzY/maxres-default.jpg>

<http://blog.leatherup.com/wp-content/uploads/2012/02/1966-Balkan-250C.jpg>

BALKAN 250

New All Around Cycle — Easy Maintenance — Low Cost Plus High Torque For Hills



Valley Import and Distributing Co.

DEALERS
INQUIRIES INVITED

14114 E. Mack

Detroit, Michigan 48215