

Hojar i Turkiet

Av Linda Lundin

Så var vår Turkietresa avklarad. Självklart kunde jag ju inte låta bli att spana på hojar då vi var där.

De var i oerhört varierande skick, från mycket fina pärlor och så fanns det de som var, tja - "annorlunda".

De hade spännande lösningar på det mesta, som till exempel vindskydd av pappkartong? Den MC-n stod dock still, så hur skyddet fungerade kan jag inte uttala mig om.

Jag såg inte ett enda märke, av för mig, kända märken som jag är van vid att se. Eller har ni hört talas om följande: Sanzey, RKS, Kanuni, Bizan, Mondial och Celik - det var dessa märken som var aktuella.

Nyfiken som jag är, så var jag ju tvungen att "googla" för att få lite information om några av dessa märken/tillverkare.

Och här kommer vad jag hittade om dem.

Kanuni - Turkisk mc-tillverkare med huvudkontor i Istanbul. De startade sin verksamhet 1950, och inledde med att köpa upp **MZ** som ett första steg att bli konkurrenskraftiga på marknaden både inom och utanför Europa.



Bild på en MZ



Kanuni 150 Windy

1995 började företaget tillverka & exportera motorcyklar, scootrar och ATV's under namnet **Kanuni**. Motorcyklarna var/är utrustade med avancerad teknik både på motorer och ingående delar.

Kanuni specialdesignade **The Tiger 250 Polis** för den Turkiska polisen. Den var utrustad med encylindring 4-taktare på 20 hk/8 000 rpm och ett vridmoment på 18 Nm/5 500 rpm. Den byggdes med skivbromsar fram och trummor bak och teleskopisk framgaffel.



FB-Mondial - Italiensk företag som levererade motorcyklar under 31 år (1948-1979). Första gången man hörde något om FB, var redan 1929, då de fyra bröderna Boselli grundade FB (som står för Fratelli Boselli). Företaget tillverkade och sålde då enbart vanliga cyklar och trehjulingar.

Tjugo år senare lyckades de bygga den första 125 cc som, när den väl hade monterats på en motorcykel, vann flera Grand Prix lopp och inte mindre än fem världsmästerskap.

Även om företaget var mest inriktade på att bygga racing-hojar, så byggde de flera modeller av landsvägshojar, bland annat en 125 cc (4-taktare) som släpptes 1950. Företaget blev kända tack vare tävlingarna och resultaten, så fick bröderna lov att lägga ner företaget efter 1957 års säsong på grund av finansiella problem. Den 250 cc hoj som deltog i racen 1957 nådde en topphastighet på 216 km/h, och detta med en motor som bara levererade 29 hk vid 10 800 rpm. Designad för racing gjorde de ett försök att tävla igen 1960, men utan några större resultat.



Mondial MG 125



*Mondial Cruiser
(125 eller 150 cc)*

Mondial byggde inte några nya mc förrän 1992 och då använde företaget motorer från andra tillverkare. Men Mondial förnyades 1992, då ägarens son producerade en KTM 560. 1999 köpte en framgångsrik affärsman vid namn Roberto Zilleti, rättigheterna till Mondial. Några år senare då Robertos far dog, blev Roberto ansvarig för Lastra Groups Management. Mondial började i samma veva som Roberto övertog ansvaret efter sin far för Lastra Group, att få finansiella problem och inga betydelsefulla modeller tillverkades eller släpptes ut på marknaden efter detta.

Fortsättning på sidan 16

Fortsättning på "Hojar i Turkiet"

Bizan Företaget startades 1963 i Izmir i Turkiet som en av de största cykel-fabrikerna i landet. Under 2000-talet importerades delarna till Bizan från Japan, för att sedan monteras och byggas ihop på plats i Turkiet.



Bizan 125 Atlas

Det är i dag motorcykelindustrin som ger mervärde för företaget, som är stolta för sin export av dessa. Företagsstrukturen är 51 år med väletablerad återförsäljar- och serviceorganisation med god kundförståelse och överlägsen kvalitet.

"Bizan har 100% inhemsk kapitalstruktur och är en av landets ledande industri" enligt vad man säger på sin egen hemsida.

Bis Group har idag 400 försäljningsställen och 637 auktoriserade serviceställen. De tillverkar idag 200 motorcyklar på ett skift vid fabriken, och en kapacitet som bara ökar.



Kanuni Seyhan 150 cc



Celik 125



Samzey 100



Mondial 100



Det var stor skillnad i Turkiet vad gäller synen på skyddsutrustning när man åker hoj. Eller snarare - man använde inga skydd och knappt hjälm heller, vilket ni andra som rest mycket säkert också upplevt.

Jag tror jag såg två eller tre som använde hjälm, samt en som hade någon form av Gore-Tex jacka. Thats It!

Det var inte ovanligt att hela(?!) familjen fraktades på en motorcykel = 4 personer, dessutom var det 250 kubikare eller mindre motorer på dessa.

Jag såg även en helt ny variant på hur man fraktar en pall på motorcykel, 2 personer sitter med en liggande pall (lastad) emellan sig.

Som tur var slapp vi se några olyckor, trots att vi tillbringade många mil på vägarna med bussen.

Trots att man pustar och suckar i sommarvärmen när man ska kränga på sig alla kläder med tillhörande skydd, så är det faktiskt de som kan vara vår livlina då olyckan är framme.

Nu är säsongen snart igång, så se igenom er utrustning så vi får uppleva många mil på vägarna tillsammans framöver.

/Linda Lundin

Källförteckning: Autoevolution.com, bisan.com.tr, google