

briek pal tegenover de oude gebouwd werd, verbonden met elkaar door een bovengrondse tunnel. Ook in Roermond kwam een E.N.R.-vestiging. Eind twintiger jaren nam men het onderwerp rijwiel met hulpmotor weer eens onder de loep. Ervaring had men immers al sinds 1896, dus kwamen er al gauw dames- en herenmodellen uit, voorzien van I.L.O. 60 en 80 en Sachs 75 cc motoren. Doordat de invoerrechten op losse motoren, rond 1930, zo hoog werden (net zo veel als voor complete motorrijwielen) was de aardigheid er weer gauw af. En dit terwijl de rechten voordien op deze inbouwmotoren altijd vrij waren geweest. Vrij was men wel van personele belasting met deze lichte tweewielers, zodat men alleen kon volstaan het beruchte rijwielbelastingplaatje aan te brengen. Wegenbelasting moest men vanaf 1931 ook betalen, al was dat maar f 3,—. Burgers ondervond concurrentie van andere Ned. fabrieken, zoals Simplex, Gazelle, Juncker, Union, Batavus, Germaan en Sparta, die zich ook bedienden van de Duitse I.L.O. en Sachs inbouwmotortjes. In hoofdzaak bestonden dit soort gemotoriseerde fietsen uit verzwaarde frames, evt. bredere spat-schermen, wielen, naven en banden, gecompleteerd met een groter zadel, terwijl men ook nog wel eens een eenvoudige verende voorvork toepaste. Door het aanbrengen van iets kleinere wielen en een lager geplaatst stuur kreeg men toch wel een motorrijwielkarakter. In 1933 leverde E.N.R., buiten de transportcarriërs, dergelijke rijwielen met Sachs- en I.L.O.-motoren, zowel in dames- als herenuitvoering. Ze werden geleverd met het type I.L.O. F 60 motortje (60 cc) of de I.L.O. F 80 met 2 versnellingen (80 cc). Voornoemde serie was ook leverbaar met de twee versnellingen Sachs hulpmotor. Dit hele programma was uitgerust met een verende voorvork en trommelrem in het voorwiel. In 1935 werd het programma aangevuld met een 100 cm³ rijwielmotor echter zonder trappers. Deze I.L.O. had een 2 versnellingsbak en kickstarter. De voorvork was van het type Druid. Verdere gegevens waren: grote tank, 26 x 2 wielen, terwijl men dit type op bestelling ook met trapstel kon leveren. Gewicht onder de 60 kg dus vrij van personele belasting. In het jaar 1936 keerde Burgers de bouw van lichte motorrijtuigen de rug toe, om zich verder te concentreren op de fabricage van rijwielen. Deze „stilte” zou pas na het tweede wereldtreffen verbroken worden. Burgers-E.N.R. verschijnt na 1945 met een nieuw ontwerp 125 cc motor, voorzien van een Vil-



Burgers-ENR - 1930

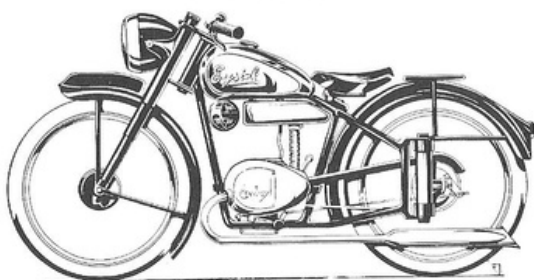
liers blokje en als eerste in Nederland met een telescoopvork. Men experimenteert dan zelfs met een 125 cc kopkleppertje, dat in 1948 het levenslicht aanschouwde. Het bleef jammer genoeg alleen maar bij prototypes. Het werden weer de rijwielen, die de aandacht vroegen totdat begin 1950 de bromfietsrage opbloede. Burgers kwam uit met een 50 cc „fluisterfiets”, zoals men dit type al gauw aanduidde. Maar ook deze snaargedreven(!) brommer maakte het niet lang. Men was bij Burgers-E.N.R. ook vergeten met de tijd mee te gaan, zodat men, toen de lichtgewicht rijwielen in de mode kwamen, de know-how miste met als gevolg een niet af te wenden faillissement in 1961. De naam Burgers met goodwill werd overgenomen door rijwiefabriek M. Pon te Amersfoort, die nog steeds rijwielen onder de naam Burgers-E.N.R. verkoopt.

carley

Fabrikant: M. Rocher, Cenon (Vienne), Frankrijk. 1950-1952.
Fabrikant: Polynorm, Bunschoten. 1955.
Alleenverkoop voor de Benelux: Empo Rijwiefabriek, Vorden.

Hebt u ooit weleens gehoord van de fantastische ideeën van vader en zoon Carley? Neen?.... Dan volgt er hier één uit het jaar 1923. Het gaat over een motorvliegtuig gebouwd door Sr. Niet één die over een heuveltje of zo springt, maar één die zo'n 100 meter hoog ging en nog goed te manoeuvreren was ook. Dit toestel werd gebouwd door vliegtuigconstructeur J. D. Carley Sr. Het was een vrijdragende ééndekker opgebouwd uit hout met een totaalgewicht van 23,5 kg. Het geheel was bekleed met doek, behalve de romp die helemaal van hout was. In het midden boven op de vleugel zat een rond gat waar de piloot zich in liet zakken. Als krachtbron fungeerde een..... Indian Super Chief motor van 1180 cc. Toen Carley van het Rotterdamse Waalhaven-vliegveld tot 100 meter opsteeg bleef de brave borst nog 5 minuten in de lucht ook! De deskundigen waren enthousiast en voorspelden dit ontwerp een goede toekomst, alleen het vermogen moest nog iets opgevoerd worden. Ziedaar stunt nummer 1. Stunt nummer 2 was de ontwikkeling tijdens de 2de wereldoorlog van de krukasloze rotatiemotor, eveneens een ontwerp van Sr., die in samenwerking met Joop Carley Jr. tot stand kwam. Nog vóór dat Felix Wankel aan de slag ging, draaide het 4-cilinder viertakt wonder-tolletje 70 cc zijn eerste omwentelingen in Nederland. Waar de Carley's naar toe wilden was de realisatie van een echte, betrouwbare en zuinige volksmotor. In 1948 gingen er sterke geruchten dat Eysink Carley motoren ging inbouwen. Er werd ook al een schets gemaakt, zoals men zich deze combinatie gedacht had, maar het kwam, door allerlei oorzaken, niet van de grond.

Ontwerp Eysink/Carley - 1948



Eind 1950 kwam er een samenwerking tussen Carley en de Franse machinefabriek M. Rocher te Cenon/Vienne. Zo kregen de Carley's toch hun zin, al was het niet in Nederland. De duur te fabriceren „bromtol" verhuisde naar de ijskast en men volstond met een conventionele 50 cc één cilinder tweetakt met 2 versnellingen, liggend opgehangen in een wiegframe en voorzien van een eigenaardig verende voorvork. Het proefmodel was in 1948 al gereed, maar Nederlandse fabrikanten durfden het niet aan. Dit model was een kruising tussen een rijwiel met hulpmotor en een lichte motorfiets. Een aparte constructie was de verende voorvork, waarvan het verende gedeelte in verbinding stond met het vaste deel d.m.v. bladveertjes (dus geen slijtage van draaipunten). Het opvangen van grote klappen geschiedde door een centrale drukveer. Versnellingen werden ingeschakeld d.m.v. een draaiend handvat links op het stuur. Enige technische gegevens zijn: aandrijving door carborundum rol op achterband, gewicht 30 kg, snelheid 60 km/u, automatische koppeling, voor- en achtertrommelremmen, vermogen: 1,5 pk bij 5000 t/min. Cilinder en kop van aluminium met gietijzeren voering, een boring x slag van 49 x 39 mm. De fabriek plande een eerste serie van 10000 stuks waarna men zo'n 1000 stuks per maand ging fabriceren. Kickstarter en pedalen waren niet aanwezig, zodat men de Carley al zittende aan moest „peddelen". In 1951 bouwde Rocher een beplating om de Carley en werd de rolaandrijving vervangen door een kettingtransmissie. Een kickstarter was nu ook aanwezig evenals een achtervering, grotere banden en een gewijzigde voorvering. Aldus ontstond de Carley scooter. In 1952 was de Carley-Rocher voor het laatst te zien op de Parijse Salon. Door toenemende concurrentie die meer conventionele modellen uitbracht en de economische omstandigheden op dat moment (er was een groeiende inflatie en schrikbarende stijging der prijzen) verdween de Franse Carley om enkele jaren later op de Nederlandse markt te verschijnen onder de naam Empo-Carley. De fabricage vond plaats bij Polynorm, een grote industrie van pre-fab woningen te Bunschoten. 1955 was het introductiejaar van de Empo-Carley en op de R.A.I.-tentoonstelling bleek dat de Nederlandse Carley enkele verschillen vertoonde met de Franse uitvoering. Het motortje was weinig veranderd, maar men had wel de typische „Franse slag" voorvork vervangen door een degelijk telescoopvorkje. De



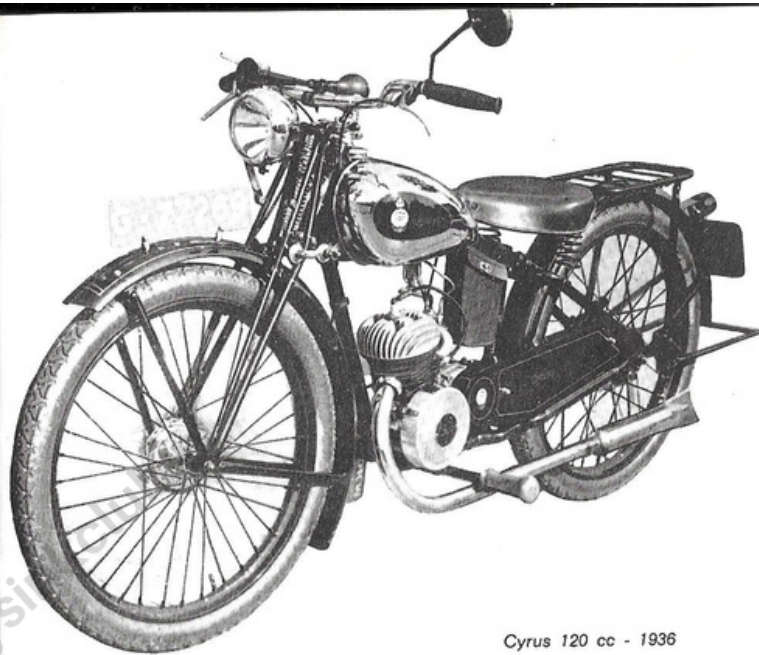
Empo Carley 49 cc - 1955

kickstarter op het Franse scooter model had men bij de Nederlandse uitvoering weer laten vervallen, zodat dit lichte motorrijwiel aangelopen moest worden. Ondanks het zuinige brandstofverbruik van 1 op 65 en de prijs van f 585,— was de Empo-Carley geen lang leven beschoren en verdween deze Nederlandse brommotor nog in het zelfde jaar en daarmee de naam Carley. Alleen Empo maakt nog steeds rijwielen.

cyrus

N.V. Rijwiel- en Motorrijwiefabriek v/h Jac. Franssen & Zn, Helbeekstraat 26, Venlo. 1884-1971.

De drang naar algehele motorisering leefde na de karige jaren dertig weer geheel op. Er was na deze crisistijd vooral vraag naar een licht en zuinig en dus goedkoop motorrijwiel. Dit was voor vele Nederlandse rijwiefabrikanten het sein zich met hernieuwde energie te werpen op de vervolmaking van het rijwiel met hulpmotor en de verdere ontwikkeling van het lichte motorrijwiel.



Cyrus 120 cc - 1936

Lichtgewicht betekende niet zwaarder bouwen dan zestig kg. Men hoefde dan geen personele belasting voor zijn voertuig te betalen. Jac. Franssen sr. en jr. uit Venlo hadden zich jarenlang als de op één na oudste fabriek van rijwielen bezig gehouden met de fabricage van rijwielen. Dat je het fietsen ook moe kunt worden had jr. ook door (jaren later) en daarom toog hij aan de slag om zijn rijwielen te voorzien van hoofdzakelijk buitenlands fabrikaat hulpmotortjes. In 1931 adverteerde Cyrus dan ook met de opgewekte kreet „waarom nog trappen als onze gemotoriseerde fietsen U aan brandstof nog geen halve cent kosten?" In 1935 kostte een Cyrus Sachs hulpmotor van 98 cc f 225,— en de Cyrus Sachs