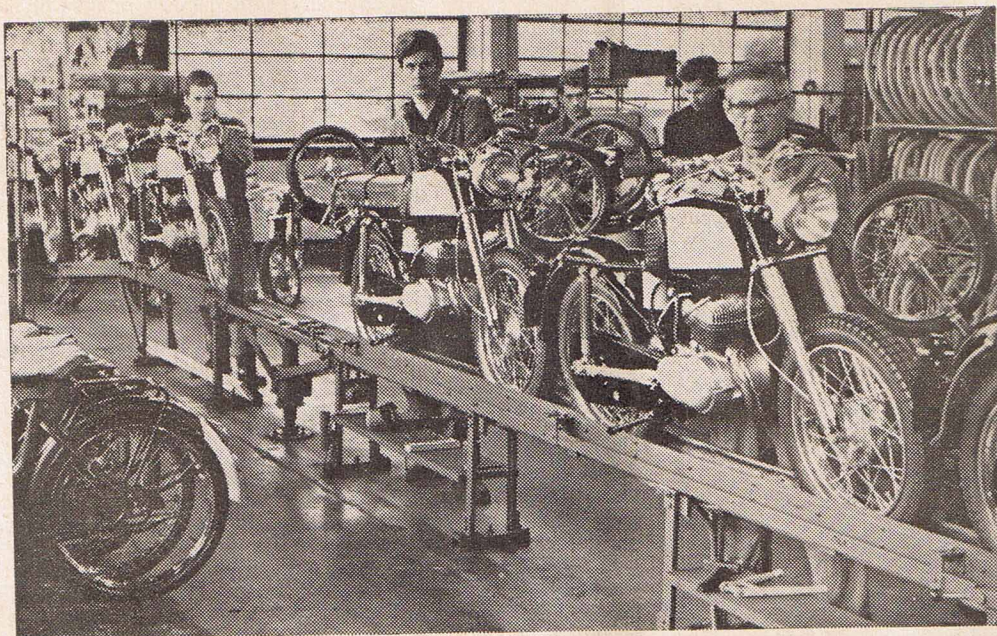




Een kijkje in de montagehal, waar juist een serie machines van het type Royal 100 in productie genomen is. Onder: in een der hallen ontdekten wij dit 75 cc betrouwbaarheidsmachientje, dat momenteel ontwikkeld wordt voor de Amerikaanse markt

Zo maakt men bij CYRUS motorfietsen

Bezoekers van de 52ste Rai-tweewielertentoonstelling zullen zich ongetwijfeld het viertal Nederlandse inzendingen op motorrijwielgebied voor de geest kunnen halen. Over één van deze Nederlandse produkten — de 50 cc Eysink Sport — heeft u enkele weken geleden reeds een roadtest in MOTOR kunnen lezen. Het meest interessante nieuws op deze tentoonstelling kwam evenwel van de N.V. Rijwiel- en motorrijwielenfabriek Cyrus, die na een vrij lange periode wat betreft de produktie van motorfietsen op non-actief gestaan te hebben, maar liefst drie nieuwe modellen aankondigde, namelijk een 50 cc, een 75 cc en een 100 cc machine. Een en ander was voor ons aanleiding om dit drietal inzendingen in de geboorteplaats Venlo wat nader onder de loep te gaan nemen.

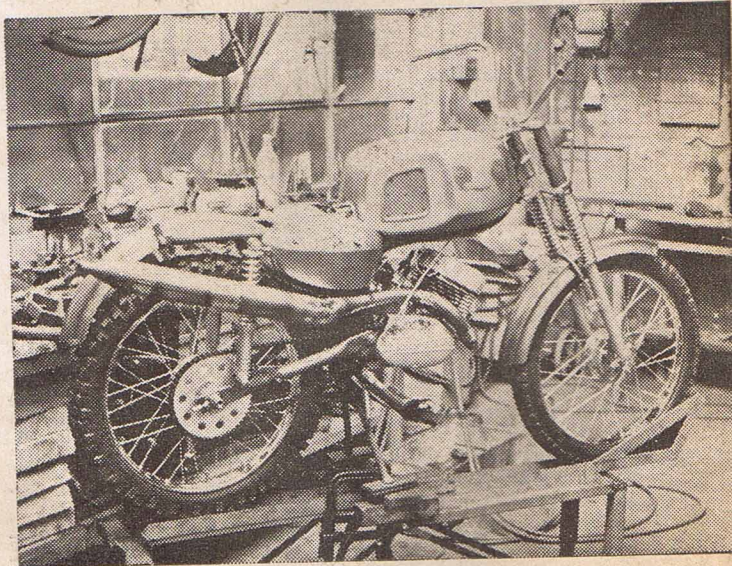
De reden waarom men in ons land weinig over deze nieuwe Cyrus motorfietsen hoort is gelegen in het feit, dat men zich bij de verkoop voornamelijk concentreert op de buitenlandse markt, waar Canada, de Verenigde Staten en Syrië de belangrijkste afnemers zijn. Vooral in de Verenigde Staten maken de produkten van Cyrus furore. Het succes is zo groot, dat er nog dit jaar een produktie van 1500 stuks opgezet zal worden. Van deze produktie gaat (gelukkig) niet alles naar het buitenland, maar een klein gedeelte zal op de Nederlandse markt gebracht worden.

Het is niet voor het eerst dat men in Venlo motorfietsen maakt, want in de dertiger jaren bracht men een viertal modellen uit met inbouwmotoren van verschillende cilinderinhoud, respectievelijk een 98 cc Sachs, een 120 cc JLO, een 125 cc Villiers en een 148 cc Villiers. Ook bij de huidige produktie maakt men bij Cyrus weer gebruik van een inbouwmotor, zoals men trouwens ook voor enkele andere onderdelen aangewezen is op toeleveringsbedrijven. Wat de krachtbronnen voor de drie modellen betreft liet men de keus vallen op het merk Sachs, dat in de 50 cc klasse o.a. een vijfversnellingsmotor heeft met een vermogen van 4,5 pk bij 6300 omw./min., terwijl verder in de 75 en 100 cc klasse motoren gefabriceerd worden met een vermogen van respectievelijk 6,3 en 8,7 pk.

Wat het rijwielgedeelte betreft maakt men voor de tank, spatborden, velgen en naven gebruik van toeleve-

ringsbedrijven, die deze attributen „kaal” en onafgewerkt afleveren. De delen die daarvoor in aanmerking komen, kunnen in de eigen galvanische afdeling van een chroomlaag worden voorzien, terwijl de rest van de onderdelen ook in eigen huis van een laklaag kan worden voorzien in een daarvoor ingerichte spuithal. In speciale baden worden de te spuiten delen eerst ontvet en vervolgens ondergaan deze een roestwerende behandeling.

Het robuust uitgevoerde ruggegraatframe wordt door een toeleveringsbedrijf gebogen en pasklaar gemaakt. In de Cyrus fabriek worden de frames daarna vakkundig gelast. Het ruggegraatframe, waarvan de eigenlijke ruggegraat gevormd wordt door een dikwandige (3 mm) pijp met een buitendiameter van 60 mm, wordt gebruikt voor alle drie modellen en in de toekomst waarschijnlijk ook voor de produktie van een vierde model. Tijdens onze speurtocht door de fabriek zagen wij namelijk het prototype staan van een 75 cc betrouwbaarheidsma-



chientje, dat speciaal ontworpen wordt voor de Amerikaanse markt. Deze zogenaamde „off the road” modellen genieten in dit land een grote populariteit, niet voor het deelnemen aan betrouwbaarheidsritten, maar als mechanisch paard tijdens de jacht of als vervoermiddel naar een in moeilijk begaanbaar terrein gelegen viswater.

Van de drie Cyrus modellen, type aanduiding Royal 50, Royal 75 en Royal 100, zijn thans de 50 en de 100 cc machines in produktie. De Cyrus Royal 75 is dit nog niet en wel om de eenvoudige reden, dat de geheel nieuwe 75 cc 6,3 pk Sachs krachtbron met vijfversnellingsbak nog niet geleverd wordt. Wat het rijwielgedeelte betreft zijn de Royal 50 en 75 echter volkomen identiek en het enige voordeel dat men dus voor een meerprijs van circa f 65,— krijgt is een wat pittiger motor en bijgevolg een wat hogere topsnelheid. Gezien de prijzen kon er voor alle modellen wel eens grote belangstelling bestaan bij motorrijdend Nederland. Die zijn namelijk inclusief snelheidsmeter/kilometerteller en duovoetruiten voor de Cyrus Royal 50 f 1275,—, voor de Royal 75 f 1340,— en voor de Royal 100 f 1405,—.

Een opklapbaar en zwaar verchroomd kofferrek betekent een extra uitgave van f 19,—.

Constructie

Zojuist schreven we reeds dat de modellen Royal 50 en 75 wat het rijwielgedeelte aangaat volkomen identiek zijn en verder, dat het robuuste ruggegraatframe voor alle drie modellen gebruikt wordt, zij het, dat voor de Royal 100 het frame op enkele plaatsen versterkt wordt.

Op de 50 cc Royal hebben wij een korte proefrit kunnen maken en ondanks het feit, dat er nog enkele schoonheidsfoutjes aan dit model kleven waren wij bepaald niet ontevreden over de rij-eigenschappen van dit machientje. Omdat deze 50 cc-er voor de Amerikaanse markt bestemd is en om deze reden voorzien van een enorm „hertegewe”-stuur, waren wij niet helemaal gelukkig met de zitpositie, welke bovendien de prestaties van dit machientje aanmerkelijk drukt. Wij moesten nu noodgedwongen kaarsrecht op de overigens zeer comfortabele buddyseat blijven zitten, maar de topsnelheid lag hierdoor naar schatting niet veel hoger dan circa 70 km/uur. Eerlijkheidshalve moeten wij hierbij vermelden, dat de kilometerteller nog volkomen maagdelijk was toen wij de machine aantrapt en het motortje kan dus onmogelijk in topconditie verkeerd hebben. Een reële top van 75 km/u lijkt ons na een inrijperiode dan ook goed haalbaar. Een minpunt vonden wij, dat noch de telescoopvork noch de achterveringselementen uitgerust zijn met hydraulische demping. Op slechte wegdekken werd vooral de achterhand van de machine hierdoor nogal wat springerig. De stureigenschappen vonden wij overigens ruim voldoende en zowel bij hoge en lage snelhe-

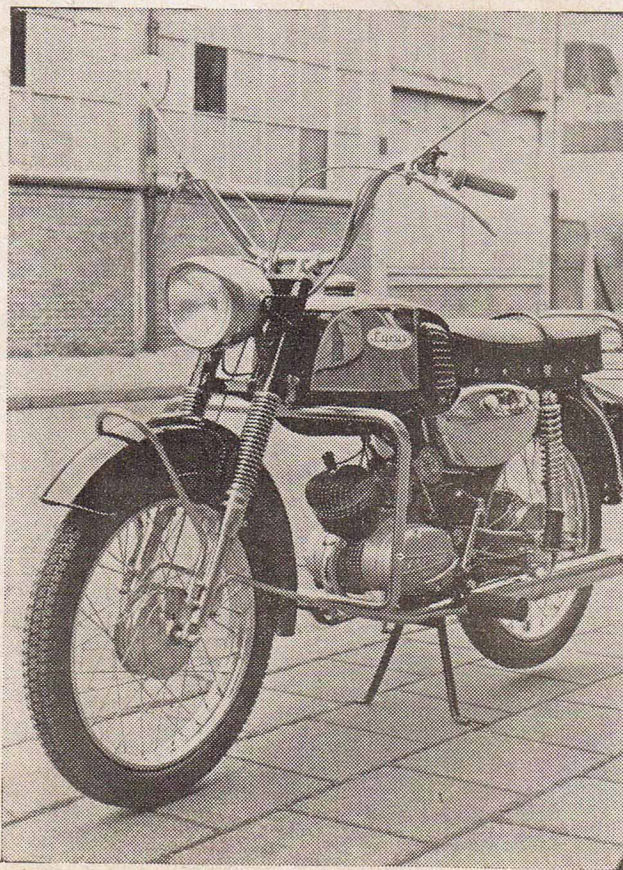
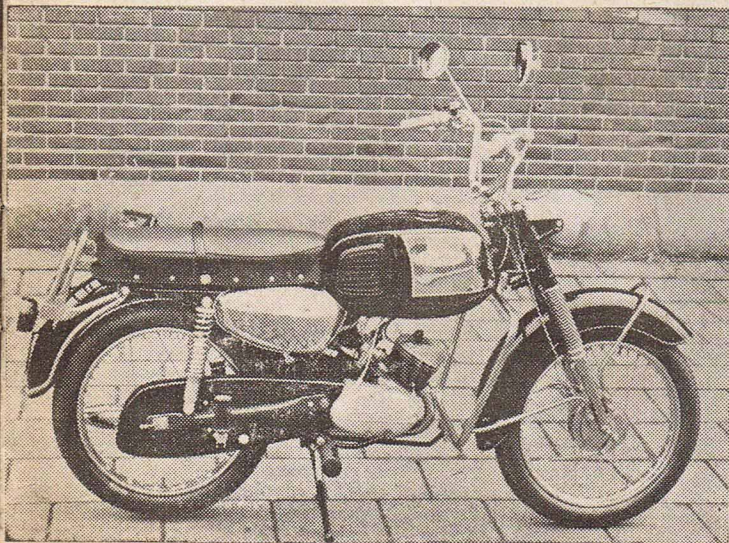
TECHNISCHE GEGEVENS

SACHS 50 S: Eencilinder tweetakt motor. Boring 38 mm, slag 44 mm, cilinderinhoud 49 cc. Compressieverhouding 9 : 1. Maximummotorvermogen 4,5 pk bij 6300 omw./min. Gietijzeren cilinder en licht metalen cilinderkop. Mengsmering, mengverh. 1 : 25. Bing carburatur m. een doorlaat v. 17 mm. Bosch vliegwielmagneet 6 Volt/29 Watt, voorontsteking 1,5-2 mm voor B.D.P. Bougie Bosch W 260 T 1 of W 270 T 16. Meervoudige natte platenkoppeling. Vijfversnellingsbak met voetschakeling. Primaire overbrenging door tandwielen, overbrengingsverhouding 3,21 : 1. Overbrengingsverhouding achterketting 2,69 : 1 (13 tanden vóór, 35 achter). Overbrengingsverhouding in de 1e t/m de 5e versnelling: 4,60-2,73-1,95-1,50-1,24 : 1.

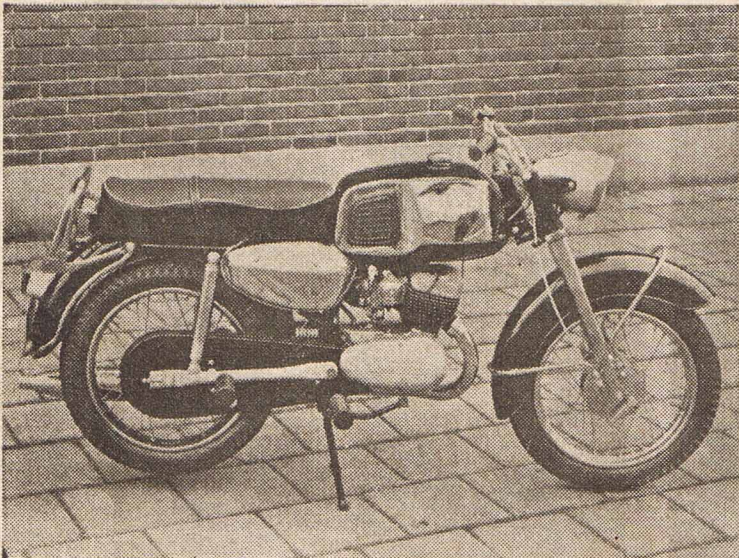
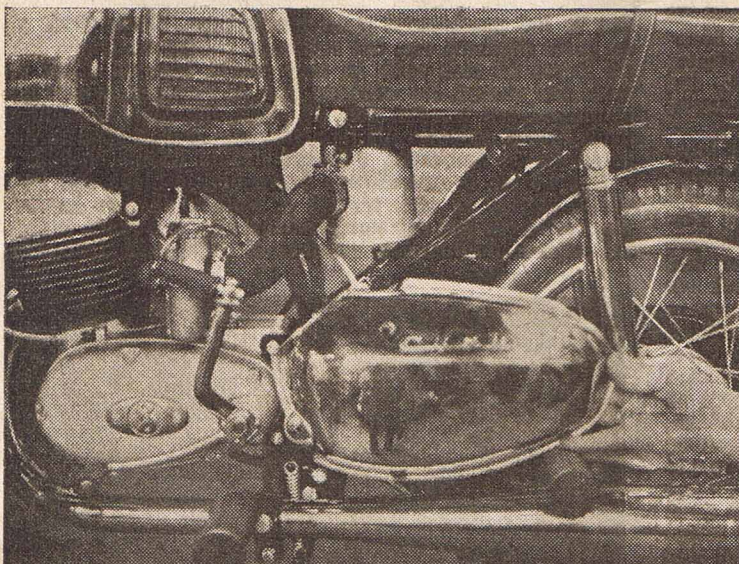
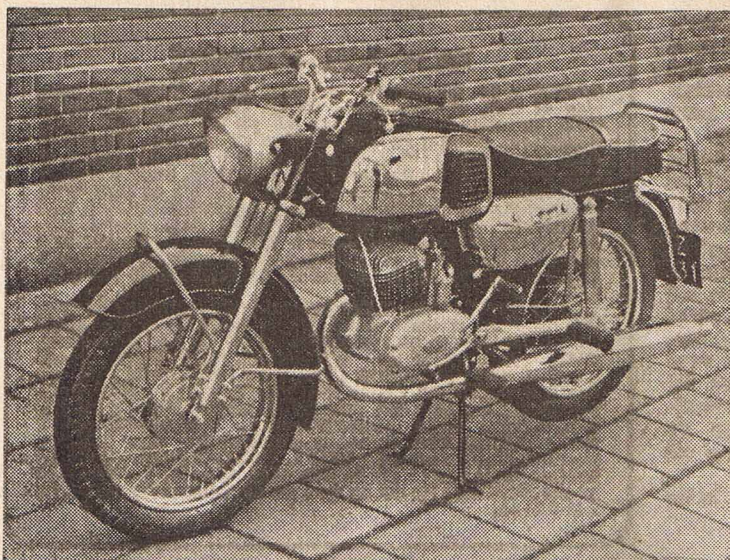
SACHS 100/4 S: Eencilinder tweetakt motor. Boring 48 mm, slag 54 mm, cilinderinhoud 97 cc. Compressieverhouding 8,7 : 1. Maximummotorvermogen 8,2 pk bij 6000 omw./min. Gietijzeren cilinder met licht metalen cilinderkop. Mengsmering, mengverhouding 1 : 25. Bing carburatur met een doorlaat van 22 mm. Bosch vliegwielmagneet 6 Volt/35 Watt, voorontsteking 2,5-3 mm voor B.D.P. Bougie Bosch M 240 T 1. Meervoudige natte platenkoppeling. Vierversnellingsbak met voetschakeling. Primaire overbrenging door ketting, overbrengingsverhouding 2,43 : 1. Overbrengingsverhouding achterketting 3,00 : 1 (13 tanden vóór, 40 achter). Overbrengingsverhouding in de 1e t/m de 4e versnelling 3,13-1,69-1,19-0,94 : 1.

den is het machientje goed handelbaar. Mede dank zij de grote stijfheid van het robuuste ruggegraatframe laat de Royal 50 zich zelfs in zeer snelle bochten strak en trefzeker sturen. De werking van de remmen, welke gecommandeerd worden door één nok, liet niets te wensen over. Zowel de voor- als de achterrem waren goed te doseren en de bediening vereiste slechts weinig kracht.

Het 4,5 pk, 5-versnellings Sachs-blokje bleek een zeer vlotte starter te zijn, terwijl er voldoende pk's aanwezig waren om van een goede acceleratie verzekerd te zijn. De vijfversnellingsbak schakelde weliswaar trefzeker,



De Royal 50 wordt in deze uitvoering aan Amerika geleverd. Voor de Nederlandse markt wordt dit model iets gewijzigd, o.a. wordt het hoge stuur vervangen door een normaal toerstuur.



Van boven naar beneden: De Cyrus Royal 100 is een vrij robuust aandoende motorfiets. Na het verwijderen van de verchroomde zijdeksels, waarin het boordgereedschap is ondergebracht, wordt de luchtfilter zichtbaar. Onder: de Royal 100 is uitgerust met een gesloten kettingkast

maar er was een vrij grote druk op het pedaal nodig, terwijl wij verder de grote sprong tussen één en twee niet konden waarderen. De overige versnellingen (overbrengingsverhoudingen 4.60-2.73-1.95-1.50-1.24 : 1) hadden meer een close-ratio karakter, hetgeen de smalle powerband van de motor mooi compenseerde.

Rest ons van de Royal 50 nog te vermelden, dat deze voor de Nederlandse markt in een iets gewijzigde uitvoering zal worden gebracht. Deze veranderingen behelzen een sportstuur-tje en gespoten (inplaats van verchroomde) deksels van de gereedschapsruimten.

De Royal 100

De Royal 100 vormt een vrij robuuste verschijning voor een machientje met een cilinderinhoud van 97 cc. Het vierversnellings Sachs motorblok vult de ruimte onder het versterkte ruggegraatsframe beter op, dan dit bij het 50 cc model het geval is. Bovendien heeft de Royal 100 iets kleinere wielen (16 inch tegen 17 inch) en zwaardere banden (3.00 x 16 tegen 2.75 x 17), waardoor de machine forser lijkt.

De krachtbron ontwikkelt bij 6000 omw./min. een maximumvermogen van 8,2 pk, hetgeen de Royal 100 een top verleent van 95 km/uur. Evenals het 50 cc-tje slaat ook deze motor vlot aan. De krachtbron is mechanisch vrij stil en het uitlaatgeluid is uitstekend gedempt. De vierversnellingsbak schakelt vrij zwaar, terwijl ook hier tussen één en twee een vrij groot gat ligt. De overige versnellingen liggen weer vrij dicht bij elkaar.

De Royal 100 is in tegenstelling met het 50 cc model wel uitgerust met een hydraulisch gedempte telescoop en achterveringselementen. Op slechte wegen zijn de stuureigenschappen dan ook aanmerkelijk beter, omdat de machine geen neiging tot dribbelen vertoont. Wij hebben ons verstout om met deze gloednieuwe machine enkele bospaden te rijden met veel „knippen” en mul zand. De vering bleek daarbij uitstekend op zijn taak berekend en zelfs in vrij gemene gaten vertoonde deze geen neiging tot doorslaan. Opmerkelijk vonden wij de koersvastheid in mulle gedeelten, welke overigens ook op verharde wegen niets te wensen overliet. Dank zij het geringe eigen gewicht (87 kg) is de machine zeer handelbaar, niet alleen bij een matig tempo maar ook als men het gashandle open heeft staan.

Op de Royal 100 was een normaal toerstuurtje gemonteerd, hetgeen wij persoonlijk heel wat prettiger vonden dan het „hertegewei” op het 50 cc model. De zitpositie was mede dank zij de smalle tank met knierubbers, de comfortabele buddyseat en de bereikbaarheid van de bedieningsorganen goed te noemen. De koppeling werkt licht en is goed te doseren. Hetzelfde kan gezegd worden van de voorrem, dit in tegenstelling tot de achterrem, waarvoor een vrij grote remkracht vereist is.

Achter de ovaalvormige verchroomde zijdeksels bevindt zich het luchtfilter met papieren filterelement. Het luchtfilter, door een flexibele slang met de carburateur verbonden, functioneert tevens als aanzuigeruisdemp- per. In het linker deksel is een ruimte waar het boordgereedschap in onder kan worden gebracht. Aan de rechterzijde van de motor zien we de gesloten kettingkast, aan de linkerzijde de massaal aandoende uitlaatpijp, die naar onze smaak wel wat al te fors is uitgevallen. Rest ons nog te vermelden, dat ook de Royal 100 in een iets eenvoudiger uitvoering — geen verchroomde zijdeksels — op de Nederlandse markt gebracht zal worden. J. C. V.