

Cyclemasterhistoria

Cykelmasterhjulet gjorde sitt första offentliga framträdande på Utrecht Industries Fair i April 1950 men historien började 1948, alldeles efter andra världskriget. En grupp Tyska ingenjörer skickades till Den Haag i Nederländerna för att arbeta åt HNG (Hart, Nibbrig & Greeve NV— importör av bilar och motorcyklar). De skulle hjälpa till med att utveckla en tvåtakts bil som hade konstruerats av DKW i Chemnitze. En prototyp hade byggts av Pennock NV, Den Haag, men på grund av höga kostnader, hade den inte kommit i produktion. I sin portfölj hade en av tyskarna en uppsättning ritningar för en tvåtakts cykelmotor som hade tank, motor och förgasare placerat inne i ett hjul (Detta hade konstruerats av DKW men kom aldrig i produktion på grund av kriget). Tysken var Bernhart Neumann (en konstruktör från DKW). Han gick samman med två andra konstruktörer från HNG, Rinus Bruynzeel och Nico Groerdijke, för att studera ritningarna. En prototyp gjordes, men än en gång, höga kostnader hindrade projektet att utvecklas vidare i Nederländerna. Det visade sej att motorn var väldigt svår att arbeta med; Man måste ta bort den från cykeln varje gång arbete behövde utföras på den. Emellertid, de tre konstruktörerna såg en möjlighet att använda många delar från DKW ritningarna för att göra en annan cykelmotor. De fortsatte framåt utan att säga något till HNG. När den nya motorn var klar presenterade de den för HNG som hade förväntat sej att se DKW motorn. Istället såg de en motor med tank, monterat ovanför framhjulet på cykeln. De tre ingenjörerna använde de första två bokstäverna i varje namn för att bilda namnet på den nya motorn: **B**ernard, **R**inus, **N**ico - BeRiNi. Motorn fick också typnummret M13.

HNG började producera den nya motorn i november 1949. Den första motorn var 25,7cc, detta ändrades till 32cc 1951.

Eftersom Tyskarna betraktades som krigsfångar, togs ritningarna till DKW:s cykelmotor över av Interpro Buro: en internationell organisation (engelsk, Amerikansk & fransk) som hade skapats för att hjälpa till att bygga upp industrin i Nederländerna efter kriget. "Interpro Pats Pend" är tryckt på varje Cyclemaster kåpa. HNG startade en fabrik för att bygga M13 även om många delar tillverkades i England. Den nya fabriken kallades Pluvier Motorenfabriek.

Interpro sände DKW ritningarna till England; Det Tyska namnet på ritningarna var Radmeister, vilket översattes till Cyclemaster. I juni 1950 lanserades den engelska versionen av Cyclemaster. Ett företag vid namn Cyclemaster Ltd bildades vid Old Brompton Road 26, South Kensington, London för att sälja hjälpmotorn, som tillverkades av EMI fabriken i Hayes, Middlesex. Vi den här tiden hade Cyclemastern moderniserats till en välkänd konstruktion som skulle bestå, med endast mindre förändringar, tills produktionen upphörde. Vid lanseringen gavs följande tekniska specifikationer:

Cylindervolym	25.7cc
Borring & Slaglängd	32 × 32
Tank volym	1,41
Bränsle	25:1 bensin/SAE20 olja
Tändstift	KLG F50
Utväxling	18:1
Vikt	9,1Kg
Effekt	0,6hk @ 3,700rpm (15mph)
Vridmoment	0,9ft lb @ 3000rpm
Marchfart	18mph to 20mph

Bränsleförbrukning	300mpg @ 18mph
Pris	£25 inklusive montering
Förgasare	Amal 308
Tändmagnet	Wico-Pacy Bantamag

Cyclemasterhjulet såldes i Nederländerna för motsvarande £27 eller för omkring £38 så ingick speciell cykel med gummitfjädrat botten-länk framgaffel. Precis som M13 var första motorn 25,7cc och senare 32cc; typnummret var M14. Pluvier fabriken gjorde aldrig några motordelar eller cyklar; dessa gjordes av andra fabriker, Cyclemaster Ltd till exempel. Det som ibland kallas "Holländsk Cyclemaster" är egentligen den allra första modellen. Den hade ingen navbroms, Bantamag tändmagnet och en Amal förgasare, svänghjulsåpan hade en "CM" logotyp med böjda linjer och ingen "Cyclemaster made in England" emblem. Förgasarplåten hade två hål: en för bensinkran och en för luftfilter, bränsletanken hade upphöjda ränder. Cykeln var gjord i Tyskland av Rabeneick; hjulen, strålkastaren, baklampa och sadel kom från Holland. Cylindervolymen var 25,7cc 1950. Ett år senare ändrades detta till 32cc - fortfarande med Bantamag magnet och Amal förgasare men nu med "Cyclemaster made in England" emblem.

Den allra första versionen av Cyclemaster var aldrig kommersiellt tillgänglig i England. Alla engelska 25,7cc Cyclemaster har den senare "rak-linje" stil, medan motorer ämnade för Holland bibehöll den tidigare "böjda linjer" stil tills cylindervolymen blev ökad 1951.

Under det första året på den engelska marknaden konkurrerade Cyclemaster med nio andra Cykelmotor enheter (tio om vi inkluderar VéloSoleX); emellertid hade Cyclemaster åtskilliga fördelar framför de andra; Det var en av de skickligast gjorda konstruktioner. Om man bortser från reglage och vajrar var hela maskinen en enhet och att montera en Cyclemaster var inte svårare än att sätta dit ett vanligt bakhjul. Det behövdes inga extra delar som bränsletank, drev eller remskiva att skruva dit och det behövdes inte göra några ändringar på cykeln (t.ex kapa skärmar). Trots att ha minst cylindervolym på den engelska marknaden (18cc Lohmann fanns inte på Engelska marknaden på den tiden) skulle den utklassa många av dess rivaler, tack vare en effektiv motorkonstruktion med vändspolning och slidmatning. Utrustad med koppling var det lättare att manövrera i trafiken än motorer utan.

Cyclemastern som visades på cykel och motorcykelshowen på Earls Court i November 1951 hade fått den nya frihjulsbromsen i navet. Denna förbättring hade två fördelar jämfört med fälgbroms: den var mer effektiv (Cyclemaster fälgar blir ofta belagda med olja, vilket försämrar en fälgbromsens effektivitet) och den frigjorde förarens vänstra hand att manövrera kopplingshandtaget vid inbromsning. Cyclemastern kostade nu £27 10s - priset hade gått upp i Augusti 1951 - och Cyclemaster Ltd hade flyttat till 38a St George's Drive, Victoria, London. Även om Cyclemasters i produktion målades svart med röd "CM" symbol på svänghjulsåpan, var modellen som visades på 1951 show målade i silver-grå - ett förebud till det som skall komma. Cyclemastern som såldes i England var fortfarande 25,7cc modeller trots att 32cc motordelar tillverkades för Nederländerna.

I April 1952 annonserade Cyclemaster Ltd ut att de hade sålt över 50 000 enheter i England.

1952 fanns flera förändringar på Cyclemastern: cylindervolymen hade nu ökat till 32cc, det var utseendemässiga förändringar på tanken och förgasarplåten, tändmagneten hade nu lysspole och den svarta färgen var nu ändrad till "polychromatic grå" med röda upphöjda ränder på tank och förgasarplåt. Den installerade tändmagneten var Wipac Migemag - Series 90 MkI. Trots dessa ändringar var priset £27 10s.

Cyclemasters reklam var inte moderniserad i slutet av 1952 eftersom annonsen fortfarande visade bild på 25,7cc modellen.

I slutet av året hade produktionen i England passerat 100 000 strecket. Den 100 000:e enheten slutfördes under EMI:s ordförandes samt 3 direktörer från Cyclemaster Ltd:s uppsikt - ett fotografi av händelsen publicerades i Weekly motor cycle magazines.

Cyclemastern fick nu endast mindre detaljförändringar för resten av produktionstiden; Den mest betydelsefulla hände 1953. På det här årets cykel och motorcykel show visades Cyclemastern med en ny förgasare som hade utvecklats av Bletchley Engineering Co Ltd. BEC hade nära samarbetat med Cyclemaster för att utveckla den här förgasaren men överenskommelsen gav inte Cyclemaster full rätt till den. BEC förgasaren användes också av Sinclair-Goddard för deras Power Pak cykelmotor, och på en del industrimotorer producerade av Vincent.

Även om det inte är riktigt inom ramen för den här artikeln, så måste Cyclemate nämnas. Den lanserades av Cyclemaster på 1954 show och bestod av något modifierad Cyclemastermotor monterad framför botten fästet på en *mixte* typ cykel speciellt byggd för ändamålet av Norman Cycles of Ashford, Kent. Det här var ett försök av Cyclemaster att få in en fot på mopedmarknaden. Försäljningen av mopeder ökade snabbt och tog över från cykelmotorerna men Cyclemate var inte ämnad att nå höjderna av popularitet genom Cyclemastern.

Den 24 Januari 1955 stängde regeringen ett kryphål i lagen och lade på 25% försäljningskatt på cykelmotorer. Hittills hade cykelmotorenhet inte varit föremål för försäljningskatt under förutsättning den köptes separat cyklens den skulle monteras på. För att motverka effekten av den här skatten sänktes baspriset på Cyclemastern till £26 8s vilket gav ett slutpris på £33. Under året sänktes priset ytterligare: först till £32 13s 11d och sedan till £29 19s 2d (£24 15s 3d grundpris), men i tid för London Show i November 1955 var priset på väg upp igen, till £30 18s 3d

Cyclemaster Ltd skildes från EMI under det här året. Både tillverkning och kontor flyttades till to Tudor Works på Chertsey Road, Byfleet, Weybridge, Surrey. Tidigt 1956 flyttades försäljningskontoret tillbaka till London—till 154 Shepherds Bush Road.

Nu började marknaden för cykelmotorer att minska. 1957 var Cyclemastern en av sex tillgängliga cykelmotorer medan potentiella kunder kunde välja mellan 32 olika mopedmärken. Cyclemaster Ltd delade verksamheten för att spegla ändringen på marknaden. Förutom Cyclemaster och Cyclemate omfattade deras utbud av maskiner Berini M22 moped och Piatti scooter. Under februari 1957 sjönk priset på Cyclemaster igen till £25 0s 6d. Shepherds Bush office stängde i augusti 1957 och flyttade tillbaka till Tudor Works.

1960 togs Cyclemaster över av Britax (London) Ltd efter att ha varit ägt en period av Planloc Engineering. Produktionen fortsatte vid Byfleet men Tudor Works hade blivit Proctor Works. Cyclemastern såldes nu för £29 11s 3d endast nu med Itom och Power Pak som konkurrenter på cykelmotormarknaden. Efterfrågan på cykelmotorer hade nu nästan försvunnit helt och marnadsföringen av de tre maskinerna upphörde 1961.

I Tyskland hade Rabeneick gjort sin egen version av Cyclemaster, med början 1952. Den använde samma cykel som de Holländska maskinerna men med tysk strålkastare, baklampa och sadel. Cylindervolymen var 32cc och svänghjulsåpan hade raka linjer och ett "Cyclemaster" emblem som sa "Made in Germany" istället för "Made in England". En Rabeneick logo fanns på svänghjulsåpan istället för CM logo. Tändsystem var Bosch. En del Rabeneick Cyclemasters hade Wipac tändsystem; dessa hade en svänghjulsåpa med CM logo. Förgasarplåten hade bara ett hål för bensinkranen. Förgasaren var en flotörlös Meco med luftfilter på insidan. Förgasarkåpan hölls på plats med en skruv i centrum samt att det satt fyra st små gummibuffertar i hörnen. Det fanns också ett alternativ med vanlig Amalförgasare att tillgå. Ljuddämparen hade en löstagbar sidolucka fastsatt med två muttrar. För att göra rengöring lättare. Liksom HNG, använde Rabeneick modellnummer M14. Den här versionen av Cyclemaster salufördes också under namnet "Taxi".

1954 gjorde Rabeneick en egen version av Cyclemate; den kallades för M53. I motsats till Norman Cyclemate, hade den här remdrift istället för kedja. Motorn använde Bosch tändsystem och följaktligen en svänghjulsåpa med Rabeneick logo. Den flottörlösa Meco förgasaren användes på den här maskinen också.

I Nederländerna fanns det andra varianter av original Berini/Cyclemastermotorn. Typnummer M15 var Boatmastern, en båtmotor lämplig för mindre båtar. Typ M16 var Landmastern, en stationär motor.

Väldigt lite är känt om Landmastern och den är mycket sällsynt.

Under 1952 tillverkade HNG Cyclestar, typnummer M19. 32cc motorn var också utvecklad från DKW ritningarna och använder många delar gemensamt med M13 & M14. Motorn sitter under tramporna och en gummirulle driver bakhjulet. Cyclestar hade en fjädrande framgaffel med länkarmar och gummiband.

En annan sällsynt Holländsk modell är Cyclemaster de Luxe. Den tillverkades 1956 under endast ett år och består av ett vanligt Cyclemasterhjul monterat i en Cyclestar ram med fjädrande framgaffel.

En annan version av Cyclemaster, baserad på Rabeneick Taxi tillverkades i Schweiz av Motosacoche och det fanns en piratversion tillverkad av Flying Pigeon i People's Republic of China.