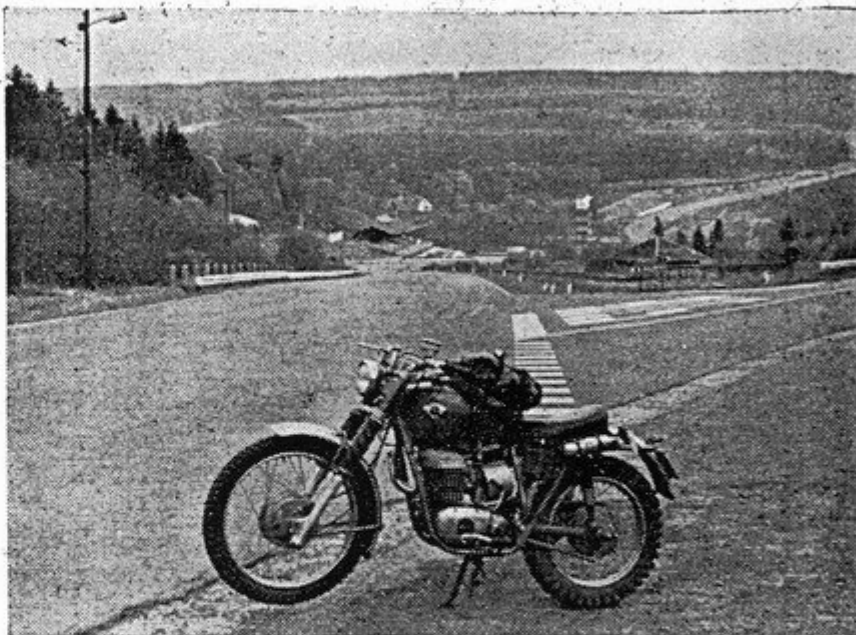


uit de oude doos



MAICO GS 250

MEER BULLDOZER DAN KLIPGEIT!



Er is bijna geen obstakel te bedenken of de Maico GS 250 werkt er zich met zijn 25 pk motor door — of desnoods overheen. Kilometers duin, zandverstuivingen, enorme gaten in het wegdek, deze speciaal voor betrouwbaarheidsritten uitgebrachte tweetaktmachine neemt ze.

Dit is althans de prettige indruk, die we overhielden aan onze ervaringen met deze Maico tijdens de onlangs verreden Lous van Rijswijkrit. Het uitrijden van deze rit was op zich al een compliment aan deze machine waard, al zien wij zelf, als niet tot de geroutineerden in dit speciale vakje van de motorsport behorend, bont en blauw van de bomen en takken, die niet opzij gingen.

Nergens liet de Maico ons in de steek. Ook de flinke snelheid, waarmee deze motorfiets zich over gevarieerd terrein beweegt, is indrukwekkend. De gebezigde overbrengingsverhouding staat een topsnelheid van ongeveer 110 km/u toe. Belangrijker is echter, dat bij een toeren-tal dat flink wat lager ligt dan 6200 t/m, waarbij het maximum vermogen ter beschikking staat, de motor fel reageert bij opendraaien van het gashandel. In zand of modder komt men, al „spelend” met het gashandel, altijd nog vooruit mede dank zij de forse achterband (4.00 x 18). Maar als men strandt, dan wordt de motor afgezet en de machine naar een wat steviger ondergrond getild, waarna met één trap op de kickstarter de reis weer kan worden vervolgd. Toen wij in een spinazieveld te hard en te plat gingen en de verticale voor de horizontale stand werd verwisseld, liep de motor rustig door. Maar bij het overeind zetten sloeg het achterwiel vast en caleerde de motor. (in vrijstand zetten of koppeling intrekken wordt door méér rijders in hun haast vergeten!). Na twee trappen op de starter kwam de tweetakt weer tot leven, zodat niet gezegd kan worden dat afmattend getrap de wedstrijd aanmerkelijk verzwaart. En dat is een groot voordeel voor de rijder!

Bekijken we de Maico wat nader, dan valt het vrolijke oranje-rood van de tank op, afstekend tegen het groen-metallique van het frame. Dit frame is fraai uitgevoerd, uit chroom molybdeen buizen vervaardigd en op de plaats waar de buizen van het dubbele wiegframe samenkomen van schetsplaten voorzien. Het geheel is even stijf als licht. De voorvork is langbenig en staat een grote veringsuitslag toe. Per vorkpoot gaat er 200 cc olie in. De achtervork wordt verzorgd door Girling dempers, maar de voorvork is geheel van Maico fabrikaat. Waar mogelijk is aluminium gebruikt; dit materiaal heeft men ook gekozen voor de remtrommels, de spatborden en de cilinder. De benzinetank daarentegen is van staalplaat. De Maico crosser heeft een tank van polyester, die een kilo minder weegt, maar beduidend duurder is. Er zijn

nog meer gelijkenissen met de crosser, maar geheel anders is natuurlijk de elektrische installatie, die bij de crosser uit een Amerikaanse Bendix magneet bestaat, terwijl de GS 250 een 6 Volt Bosch installatie voor ontsteking en licht heeft, met automatische vervroeging van het ontstekingstijdstip.

De aluminium cilinder, die een stalen voering heeft, is maar liefst 23 cm breed en inclusief de kop 23 cm hoog. De warmte-afgifte is hiervan zo gunstig, dat de Mahle zuiger met 0,04 mm speling kan worden gemonteerd. Voor verdere afdichting zorgen twee conventionele zuigerveren en daarónder een olieschraapveer.

Het spoelsysteem is evenmin revolutionair, maar zorgt in combinatie met een 30 mm Bing carburateur en een pittige compressie voor flink wat fut. De versnellingsbak wordt aangedreven door een korte brede ketting in oliebad. De olie smeert via boringen in het carter het F.A.G. rollen- en kogellager van de krukas. Om deze lagers te beschermen tegen slijpsel uit de versnellingsbak zijn er vóór de kanalen viltjes aangebracht. Een bescherming geeft bovendien een sterke magneet in de olie-af-tapstop om metaaldeeltjes aan te trekken en vast te houden. De koppeling, bestaande uit een pakketje van acht lamellen, werkt soepel en precies en het schakelen met



Links: De Maico gefotografeerd bij La Source, jawel de befaamde bocht die veel liefhebbers zullen herkennen als het begin van de afdaling naar de pits op het circuit van Froncorchamps. Rechts: Verantwoordelijk werk wordt bij Maico door ouderen gedaan. Deze vakman zet de motoren voor de wedstrijd machines in elkaar

de goed op het werk afgestemde vierversnellingsbak (naar boven toe steeds kleinere verschillen tussen de verhoudingen) is mede daardoor een waar plezier.

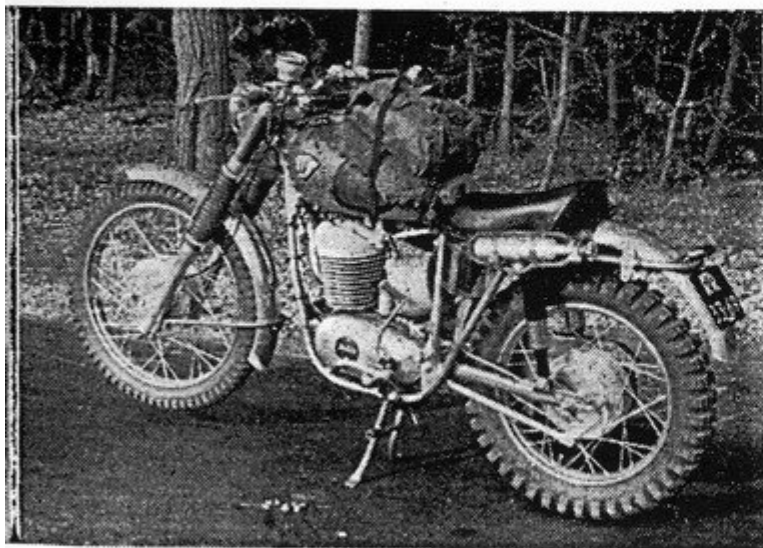
De Maico GS 250 weegt leeg 105 kg. Er zijn fabrieken die voor hetzelfde doel een machine bouwen die 10 kg lichter is, maar de Maico heeft een dubbel wiegframe en de afmetingen zijn fors te noemen, hetgeen wij persoonlijk, met onze lange armen en benen, prettig vinden.

Deze machine leent zich niet zonder meer voor trials, zoals die hier verreden worden. Daar is een type motor voor nodig, dat weliswaar vlot op het gashandel reageert, maar waarvan het achterwiel dan niet direct de behoefte voelt om te gaan spinnen. De Maico is een echte dóór-douwer, vandaar de bijnaam bulldozer. Dat is hij eerder dan een klipgeit, zoals b.v. de Greeves van Henk Vink, waarop we een stukje reden.

Na deze kleine karakterschets een paar woorden van kritiek. Het gereedschap dat de fabriek erbij levert, is vrij uitgebreid, maar veel nut heeft het niet. Het verwisselen van een sproeier of het verstellen van de sproeiernaald is een tijdrovende bezigheid, omdat daarvoor de carburateur in zijn geheel moet worden afgenomen. Eerst moet de trommel met het papier filterelement verwijderd worden en eventueel ook nog de zak van kunststof, die zand en water op een afstand houdt. Ten slotte hebben we weinig waardering voor de beide remmen, die ondanks hun maar 160 diameter toch beter zouden moeten zijn.

Tegenover deze bezwaren staat een lijst van bijzondere finesses, waarvan we er enige noemen en waaruit blijkt, hoeveel aandacht is besteed aan de afwerking van de gehele machine. Alle bouten zijn voorzien van gecadmumde moeren met een kunststof binnenrand, die los-trillen tegen gaat. Zwakke delen, zoals de aluminium spatschermen, zijn met grote rubber stootringen aan het frame bevestigd. De tankdop laat geen druppel van het benzine-oliemengsel door (mengverhouding 1 : 20), ook niet als de machine op haar kant ligt. Het gashandel is ovaal uitgevoerd. De kilometerteller heeft een dagen totaalteller. De bedieningskabels zijn in tweevoud, wat ook geldt voor de bobine en ontstekingskap, die bij een storing vlot overgezet kunnen worden.

Ook een lekke band behoeft niet veel oponthoud te geven, want het achterwiel is in een wip uitgebouwd. Alleen de steekas moet eruit, de remverankering los, band eraf, nieuwe band erin en het wiel weer monteren.



Daarna pas de bijgeleverde luchtfles op het ventiel, want als u de band eerder oppompt, zou u wel eens moeite kunnen hebben om de dikke achterband tussen achtervork en remtrommel te proppen. De (stevig uitgevoerde) kettingspanners zijn op hun plaats gebleven, zodat na het aandraaien van twee moeren de reis vervolgd kan worden. Na deze explicatie hopen we maar, dat... vrouwe Fortuna ons op dit gebied in werkelijkheid nimmer op proef zal stellen!

Wie de afmetingen van de Maico fabriek kent, kan moeilijk geloven dat vrijwel alles wat er aan een Maico zit in eigen huis gemaakt wordt. De gebroeders Maisch, die in 1932 de fabriek begonnen, zijn motorenthousiasten gebleven. Want toen na de hoogtijjaren van de motorfiets vele Duitse motorfabrikanten omstreeks 1956 op andere produkten overschakelden, bleef Maico de motorfiets trouw. Jawel, er is ook nog een Maico autootje geweest, maar dat is vlug verdwenen; sprekender zijn de 10.000 machines, die de fabriek de laatste jaren aan het Duitse leger leverde. Verder fabriceert Maico schijfremmen voor Volkswagens en oliefilters voor Mercedes auto's.

Men houdt echter het oog op de tweewielertoekomst gericht. Op het ogenblik is een fraai 125 ceceetje in ontwikkeling, dat bedoeld is om de aanstormende jeugd voor weinig geld een snel vervoermiddel te bezorgen.

Het indrukwekkende motorblok, een tweetakt met roterende inlaatschijf, heeft vijf versnellingen in de bak.

Het meest succes heeft Maico thans met haar wedstrijd-motoren voor betrouwbaarheidsritten, grasbaanraces, motocross en motorvoetbal. Geen wonder, want tester en fabrieksrider nummer één is de Duitse crosskampioen in de zware klasse, Christoph Specht!

N. ANDRÉ DE LA PORTE

De Maico GS 250 kunt u hier van twee kanten bekijken; duidelijk zichtbaar de hooggeplaatste uitlaat, het brede, verstevigde stuur, de constructie van het frame met naar achteren doorlopende steun voor spatscherm, nummerplaat (ook voor wedstrijdnummers) en achterlicht