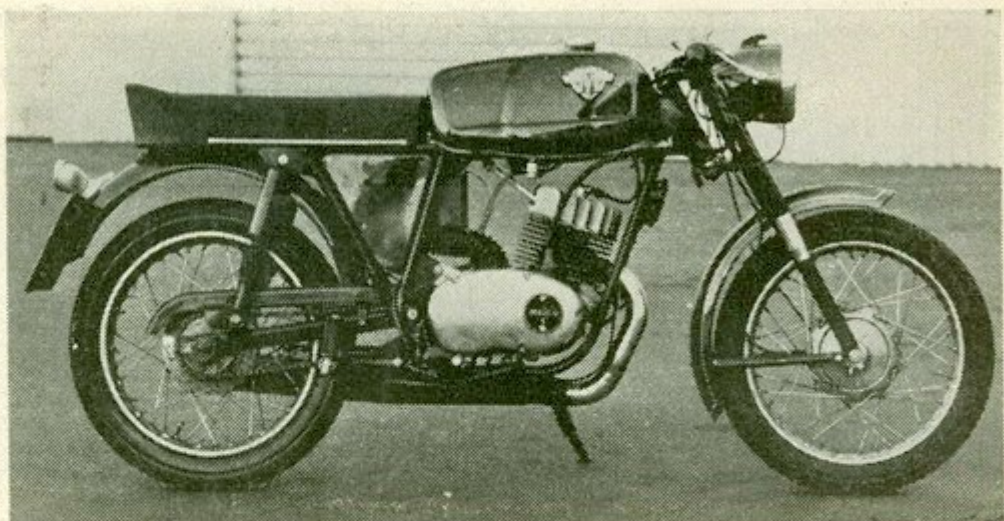


De nieuwe Maico 125 cc, 14,5 pk, ca. 120 km/u top, gewicht 90 kg schrijft een nieuwe standaard voor 125 cc machines voor



Ernst Leverkus:

BRIEF UIT DUITSLAND

Nu de drukte van het motorsportseizoen voorbij is, komt er wat meer tijd om eens te bekijken, wat zich in de Duitse motorindustrie afspeelt. De laatste tijd valt het op, dat bijna overal proeven genomen worden met 125 cc motoren en dat er met prototypen geëxperimenteerd wordt. Dezer dagen bereed ik op de Nürburgring de nieuwe 125 cc van Maico. Het is een tweetakt met roterende inlaatschijf en een aangebouwde 5-versnellingsbak, dezelfde motor die in de Maico 125 cc zesdaagse machines was ingebouwd. Nog dit jaar zal begonnen worden met de seriefabricage.

Deze Maico is zonder twijfel de snelste 125 cc die op het ogenblik in Duitsland te koop is. De motor levert meer dan 14 DIN-pk, welk vermogen bereikt wordt bij 7.400 omw./min. Maar daarmee is de pret nog niet op, want men kan het toerental vlot tot boven de 9.000 opjagen (een bijna Japanse motor-karakteristiek!) en bij 8.500 omw./min. staan altijd nog elf echte pk ter beschikking. Op de Nürburgring werd een gemiddelde van 102,2 km/u. gehaald, zuiver geregistreerd door een op de machine bevestigd instrument dat tijd en snelheid aangeeft. De topsnelheid is, afhankelijk van gewicht, lichaamsbouw en lengte van de berijder, tussen 118 en 125 km/u. op de vlakke weg. Natuurlijk is een grote sortering kettingwielen voor motor en achterwiel beschikbaar om de overbrengingsverhouding aan de omstandigheden aan te kunnen passen.

Toen wij met deze Maico op de Nürburgring aan het „rondvegen” waren, troffen wij daar rijders en technici van de ontwikkelingsafdeling van de Sachs-Groep om er ook een nieuwe 125 cc motor aan de tand te voelen, die overigens al op de tentoonstelling in Milaan in een frame van de Oostenrijkse KTM-fabriek geëxposeerd was. Deze motor kwam echter nog niet aan het vermogen van de Maico. Interessant was echter de verzorgde afwerking en de direct vóór de cilinder in tweeën gesplitste uitlaatpijp.

Er wordt verteld, dat ook bij Zündapp in München een 125 cc motor beproefd wordt, die niet voor wedstrijd-gebruik bedoeld is.

We houden in Duitsland ook rekening met verdere activiteiten van Japan in deze klasse, maar het staat wel vast, dat door de nieuwe Maico een maatstaf is opgesteld, waaraan de rijprestaties hebben te voldoen.

En dan komt vanzelf de vraag, hoe lang een dergelijk vurig apparaat het wel zal uithouden. Daarop is met zekerheid geen antwoord te geven, maar ik zou er toch op willen wijzen dat de Maico, die ik bereden heb, al een veteraan uit de ontwikkelingsafdeling van deze fabriek is, waarmee bijna elk weekeinde de afstand Stuttgart—

Wenen en terug wordt afgelegd. Er is van deze motor ook een race-uitvoering die het tot een vermogen van 20 pk brengt. Met een zesversnellingsbak en gemonteerd in een standaard frame zal een dergelijke machine voor ongeveer f 3600,— (in Duitsland) binnenkort voor juniorrenners te koop zijn.

De BMW-fabriek levert nu naar de Ver. Staten de zware machines — vooral het type R 69 S — met een telescoopvoorvork. Het frame is gelijk aan dat van de bekende modellen. Verder wordt er druk gewerkt aan de nieuwe 750 en 900 cc motoren en er wordt op gerekend, dat deze in de herfst van 1968 op de tentoonstelling in Keulen getoond zullen worden. Er wordt verteld, dat BMW de hele motorfietsfabricage naar Dingolfing (de overgenomen Glas-fabriek) wil verplaatsen.

Het staat wel vast, dat de fabrieken zich bij de ontwikkeling van de 50 cc motoren geen grote beperkingen wat betreft het motorvermogen meer zullen opleggen. Wij hebben op de Nürburgring ook een 50 cc Maico bereden en konden daarvan vaststellen, dat het wel de snelste 50 cc van het ogenblik in Duitsland is. Maar dit type is nog niet zomaar bij de handelaren te koop. Ook deze 50 cc is een eencilinder tweetakt met roterende inlaatschijf. Het carter en het frame komen ongeveer overeen met die van de 125 cc machine.

En nu wil ik toch wel eens twee namen noemen en wel die van de ingenieurs Günther Schier en Jens Lück. De eerste heeft de motoren van de nieuwe 50 en 125 cc Maico tot hun enorme prestatie en betrouwbaarheid ontwikkeld en Lück is de constructeur van het zeer goede rijwielgedeelte. Zij zijn geen oude rotten uit de grote familie van de motorfietsconstructeurs, maar vooruitstrevende jongelui zonder vooroordelen, die bij de kleine Maico fabriek de kans krijgen hun ideeën te verwezenlijken en zichzelf te ontplooien. Daar komt nog bij, dat zij beiden regelmatig met hun eigen creaties op de weg zijn. In hoeverre de Maico fabriek in staat zal zijn hiervan profijt te trekken, is nu nog niet te zeggen.

Ook de nieuwe Jawa's kunnen wij spoedig in Duitsland verwachten, geïmporteerd door Neckermann, het verzendhuis in Frankfurt. De belangstelling voor de sport is bij deze onderneming nog altijd groot en men heeft ook reeds de eerste pogingen in de wegracesport ondernomen. Toch staat de produktieracer van Jawa nog niet op het peil van de concurrentie. Het is ook niet zo eenvoudig om een goede en zeer snelle motocross-motor simpelweg in een frame voor weggebruik te bouwen om daar meteen succes mee te hebben. Maar bij Neckermann heeft men al ontdekt, dat de grootste mogelijkheden tot propaganda bij de brede massa van het publiek bij de wegracerij liggen.

Een aardigheidje uit de service-afdeling van dit bedrijf: elke eigenaar van een Jawa ontvangt een volledige onderdelenlijst met bestelkaart en alle aanwijzingen voor het geval hij eens een onderdeel nodig mocht hebben. Overigens functioneert de service-verlening nog niet zoals men zich die aanvankelijk voor ogen had gesteld. Men kan de moeilijke situatie op het gebied van motorwerkplaatsen in ons land niet van vandaag op morgen veranderen. In de eerste plaats is er eenvoudig een tekort aan goede vakmensen.

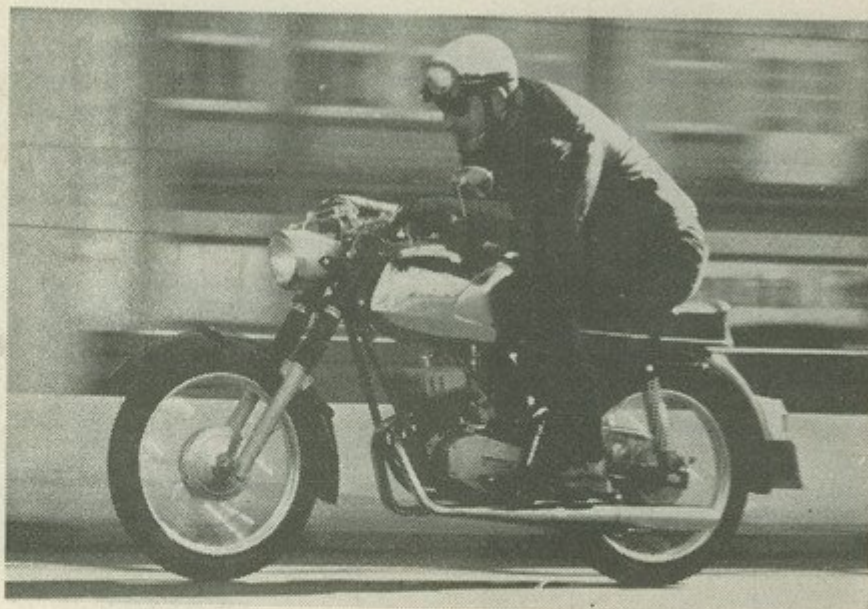
Onlangs was ik in Birmingham bij BSA. Men vroeg mij waarom in het kleine Zwitserland bijna tienmaal zoveel motorfietsen verkocht worden als in West-Duitsland. Wel, in de eerste plaats is motorrijden in de Zwitserse bergen aantrekkelijker dan op de eindeloos lange autosnelwegen bij ons, maar ik geloof dat ook de financiële en maatschappelijke omstandigheden in Zwitserland anders zijn dan bij ons. Daar komt bij dat in Zwitserland een motorrijder beslist een gentleman-sportman is en ook als zodanig wordt behandeld. Misschien is het ook wel zo, dat de Zwitserse motorhandelaars zich meer moeite getroosten dan die bij ons.

Ik heb de mensen van BSA gezegd, dat zonder mankeren aan drie voorwaarden moet worden voldaan om in Duitsland goede resultaten te kunnen bereiken:

1. Een motorfiets — van welke cilinderinhoud ook — moet volgas-„vast” zijn, d.w.z. de proef kunnen doorstaan om in Flensburg de autoweg op te rijden en in Wenen er weer af. Deze hele afstand waar mogelijk volgas. Daarbij komt, dat dan ook 's nachts gereden moet worden om gelijktijdig de verlichting te kunnen beproeven. Een motorfiets die dit afbeule niet doorstaat, komt niet overeen met de ideeën die de motorrijders in ons land over kwaliteit hebben;

2. Elk model dat bij ons voor de verkoop wordt aangeboden, moet voldoen aan de toelatingseisen voor het verkeer.

3. Een dicht net van werkplaatsen en servicepunten is niet nodig, wel moet men tenminste vijf grote handelaars met een uitzonderlijk goed ingerichte werkplaats ter beschikking hebben. Elk van deze handelaars moet rechtstreeks met de fabriek in contact staan. Ik geloof



niet dat het juist is, in een groot gebied als West-Duitsland een enkele handelaar een monopoliepositie als alleen-importeur te geven.

Natuurlijk was men het bij BSA niet op alle punten met mij eens, maar ik ben ervan overtuigd, dat men vandaag of morgen zal inzien, dat deze punten het minimum zijn waaraan moet worden voldaan. Voorlopig schrijft de grote Amerikaanse markt nog altijd alles voor, wat bij de Europese motorindustrie dient te gebeuren, maar deze situatie kan van de ene dag op de andere veranderen. En op die dag moeten de fabrieken voorbereid zijn.

De productie van de zware Mammut van Friedel Münch loopt langzaam door. Er waren in het begin nogal wat moeilijkheden vooral bij het aanhouden van leveringstermijnen en door kapitaalgebrek. Maar nu heeft de Amerikaan Floyd Clymer uit Los Angeles een massa geld in de onderneming gestoken. Friedel Münch is om zo te zeggen nog slechts zetbaas van een Amerikaanse firma, voor welke hij zijn Mammut motorfiets bouwt. Deze zware motorfiets wordt in Amerika verkocht voor 4.000 dollar per stuk (ruim f 14.000,—)!

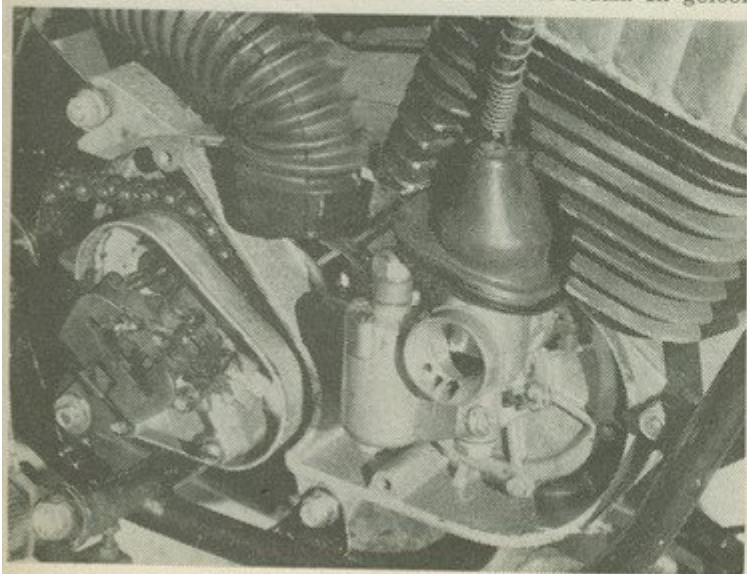
In de sport komt het van de winter niet helemaal tot rust. Het Duitse trialkampioenschap 1967/68 is in volle gang. Nieuwe namen zijn er niet bijgekomen en nu al kan gezegd worden, dat Gustav Franke zonder twijfel kampioen in de klasse boven 200 cc zal worden. In de andere klassen ziet men ook weer dezelfde namen.

Het Elefantentreffen wordt op 6 en 7 januari als gewoonlijk weer op de Nürburgring gehouden. Nu voor de 13e maal en wij verwachten weer een massa interessante motorfietsen en interessante motorrijders. Dit jaar zal de grote ruimte van start en finish uitsluitend voor motorfietsen vrij zijn. De „Südschleife” wordt afgesloten en alle automobilisten, toeschouwers en belangstellenden moeten hun wagens op de parkeerplaatsen buiten de Nürburgring achterlaten.

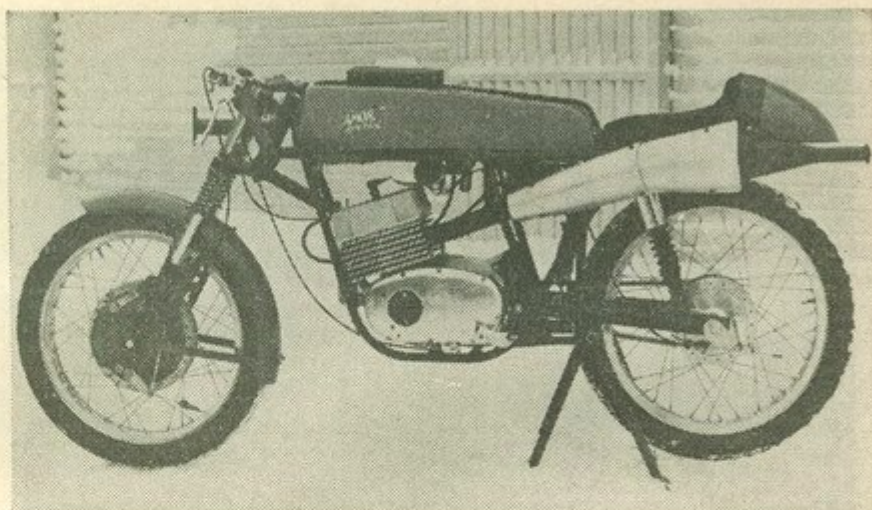
In het rennerskwartier — en alleen daar — zal een bazar ingericht worden waar handelaars gelegenheid hebben om doelmatige accessoires te tonen. Hierop zal strenge controle zijn, want we willen niet, dat er op de Nürburgring een soort rommelmarkt opduikt.

Nog hebben wij de laatste dagen goed weer gehad, hoewel in de bergen de eerste sneeuw al gevallen is. Maar dat geeft allemaal niets, de hardnekkige motorrijders zullen ook de komende wintermaanden op de wegen te vinden zijn. Misschien komen we elkaar nog wel eens tegen!

Close up van de Maico 125M met roterende inlaatschijf en 5 versnellingen met trekspieschakeling



TOCH EEN MAICO WEGRACER?



Bij de Westduitse firma Alfons Mohr in (5441) Hausen bij Mayen in de Eifel ontstond op basis van de nieuwe Maico 125 cc met roterende inlaatschijf een wegracemachine, die in een beperkt aantal stuks voor DM 4000,— (dus ca. f 3600,— prijs in Duitsland) aan daarin geïnteresseerde rijders zal worden verkocht.

Het gaat om de normale 125 cc

Maico motor met vijfversnellingsbak (met zwaardere centrale veer voor de koppeling), op het carter waarvan de firma Mohr een door haar zelf ontwikkelde lichtmetalen cilinder monteert met de buitenmaten 23 cm breed en 19 cm lang. Hiervoor wordt een gesmede Mahle zuiger met een hardverchroomde L-veer gebruikt: de compressieverhouding is 14:1. De Dell'Orto car-

burateur vóór de inlaatschijf heeft een doorlaat van 30 mm. Het vermogen van de motor bij 10.500 omw./min. is ca. 25 pk (gemeten aan het achterwiel) en het maximum toerental is 12.000 omw./min.

Bij gebruik van de standaard overbrengingsverhouding van 24,0-14,35-10,25-7,95-6,87 zou bij een wielomvang van 1,80 m. (bandenmaat voor en achter 2.75x18) in de vijfde versnelling bij 12.000 omw./min. theoretisch een topsnel-

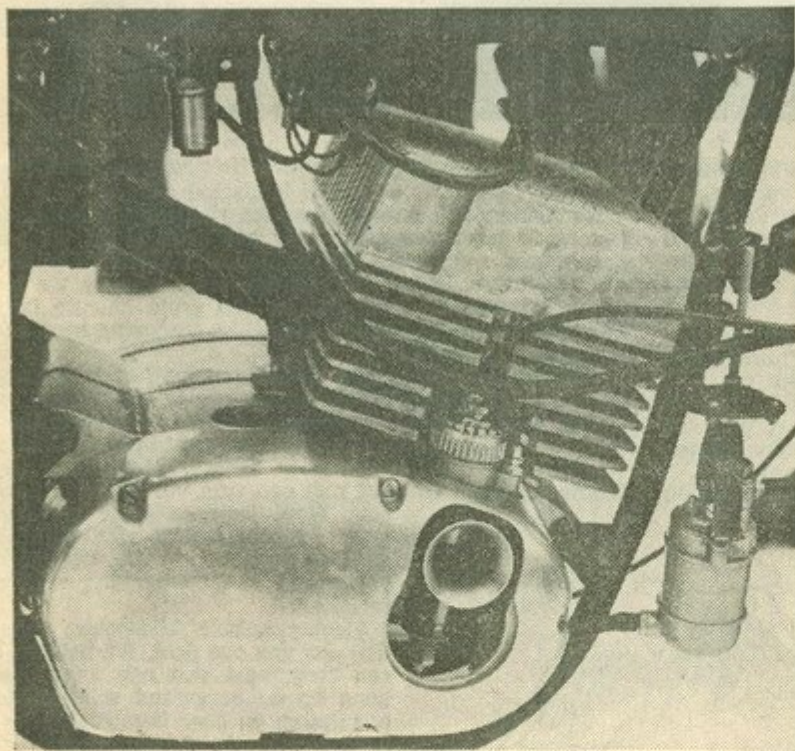
heid van 193 km/u mogelijk zijn en in de vierde versnelling 168 km/u. Uiteraard zullen er in de praktijk verschillen zijn, al naar gelang de gekozen overbrengingsverhouding, de grootte en het gewicht van de berijder en de al of niet aanwezigheid van een stroomlijn en de vorm daarvan.

Het frame komt overeen met dat van de normale 125 cc Maico MD 125, de voorvork is van Ceriani (standaard vork), de voorrem van Oldani en de achterrem van Maico. De veerbenen achter en de hydraulische stuurdemper zijn van het fabrikaat Girling. Het racezitje en de tank zijn van Scheda kunststof. Het gewicht zou ruim onder de 100 kg zijn.

In de eerste internationale wegrace van dit seizoen, op 4 februari in Alicante (Spanje) zal deze machine onder Adolf Ohligschläger debuten. Hoewel deze wegracer door Mohr in Hausen gebouwd is, blijkt toch in tal van details zijn Maico-afkomst.

ERNST LEVERKUS

De nieuwe „draaischijf” 125 cc motor van Maico vormt de basis voor een kleine serie door de firma A. Mohr gebouwde wegracertjes. Op de tank prijkt de naam Amor Spezial.



RACEGELUIDEN T.T. ASSEN 1967

30 cm langspeelplaat met
commentaar door Piet Nortier
f 9.75 (per post f 10.75)

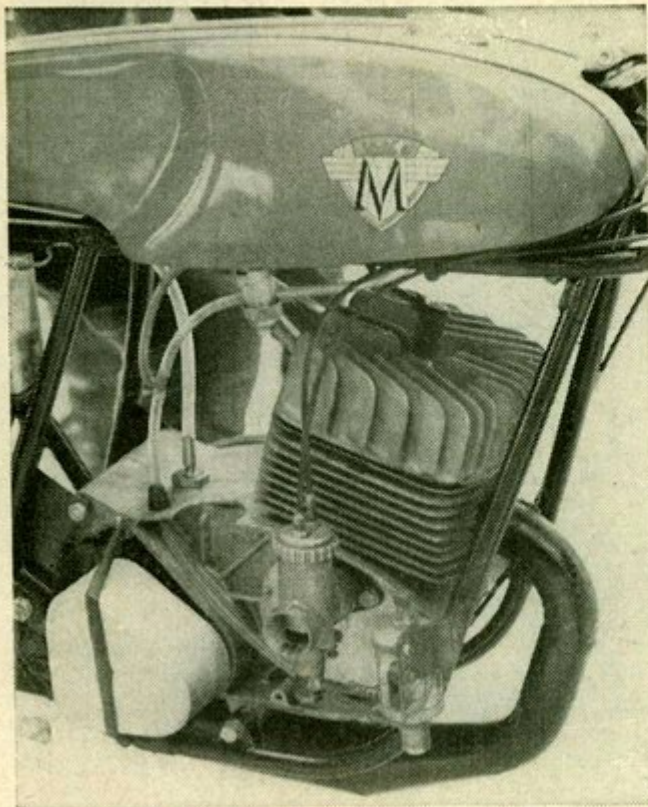
Bestellen bij voorkeur door over-
schrijving op onze girorek. nr. 167897

N.V. UITGEVERIJ NORTIER EN HARMSZE

Pompstationsweg 7 - Den Haag

MOTORSPORT- KALENDER 1968

Maandkalender met 12 prachtige
motorsportfoto's op kunstdrukpapier
f 4.25



De 125 cc Maico produktieracer met roterende inlaatschijf, zes versnellingen en 32 mm carburateur. Het vermogen wordt geschat op 26 tot 28 pk bij 9.500 à 10.000 omw./min.

tionale races aan de start komen. Bij Maico heeft men bovendien goede hoop om in bergraces successen te kunnen halen.

Zo bijna ongemerkt gebeurde er nog iets bijzonders. De in Duitsland zeer populaire rijder Otto Labitzke (van beroep politieman bij een gemotoriseerde verkeerspatrouille op de Autobahn) probeerde een door Erich Muthig opgevoerde BMW. Bij het uitlopen langs de pits brak de rechter cilinder af, vlak bij mij en dus vlak bij mijn camera. De foto zag u al op het omslag; op het moment dat ik die nam, liep de linker cilinder nog en pompte olie en wat brokstukken uit het gat in het carter, dat door de verdwenen cilinder is open gemaakt.

Fritz Kläger heeft afgelopen winter elf machines gebouwd, 250 en 350 cc tweetakt tweecilinders, watergekoeld, om ze als „produktieracers” te verkopen. In de Grote Prijs van Duitsland op 21 april a.s. op de Nürburgring zullen een paar daarvan al aan de start verschijnen.

Kurt Bosch van de ADAC, district Nordrhein, dat de Grote Prijs van Duitsland organiseert, vertelde me dat Hailwood voor elke start DM 6.000,— (bijna vijftienhonderd gulden) gevraagd heeft. Het probleem bij dit evenement is, dat de weersomstandigheden mee moeten helpen en de sneeuw thuis moeten laten. Maar

ERNST LEVERKUS: OOK IN DUITSLAND ONTWAAKT DE (MOTOR-)LENTE

Verleden week zondag rook het op het circuit van Hockenheim in West-Duitsland voor het eerst van dit jaar weer naar ricinus- (dus race-)olie, benzine en leer. De wegrenners hielden er hun eerste trainingsdag.

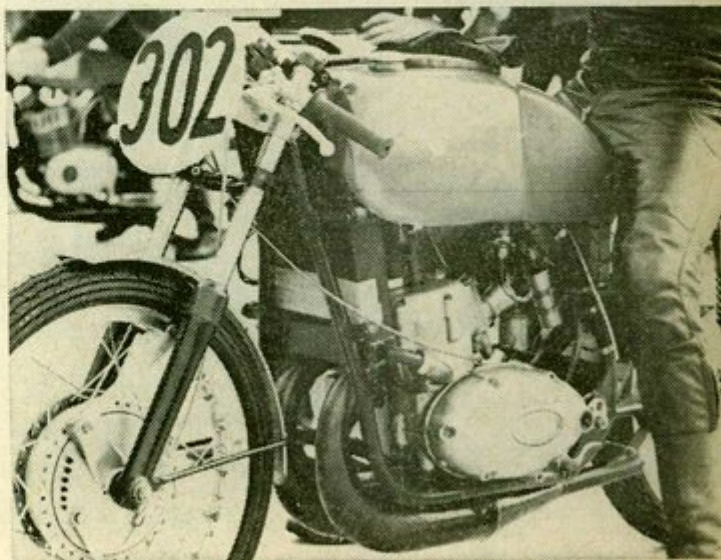
Verrassing: Wilhelm Maisch, de baas van Maico en zijn hoofdingenieur Günter Schier waren er met een aantal 125 cc machines en monteurs, om de nieuwe produktieracers te proberen.

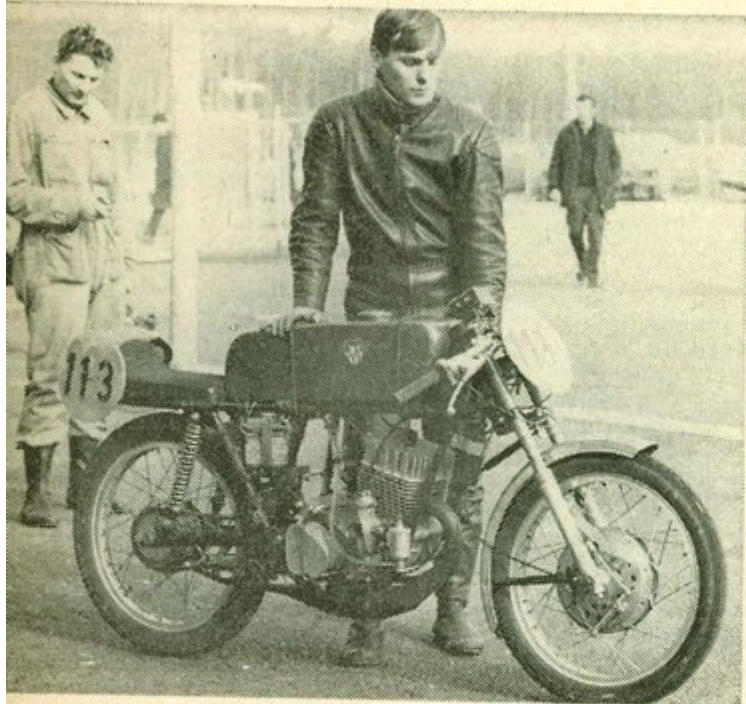
Het gaat om normale, maar omgebouwde 125 cc standaard machines, waarvoor in de toekomst een race-set zal worden geleverd. Maar er waren ook machines bij, die speciaal voor het deelnemen aan wegraces gebouwd waren en waarbij het bovenste deel van het frame smaller gemaakt was. De motoren zijn voorzien van een roterende schijf voor de inlaat. Om ze te proberen werden ze afwisselend met 30 en 32 mm carburateurs bereiden. Ook een type met zes versnellingen werd beproefd. Verwacht kunnen ongeveer 26 à 28 pk bij 9.500 of 10.000 omw./min. worden. Een normale seriemachine, die in de pits vlug even — in ongeveer 45 minuten — met de onderdelen uit de race-kit werd omgebouwd, kwam meteen al op een gemiddelde snelheid voor een ronde van 124 km/u.

Het is de bedoeling deze machines voor het eerst in de races om de junioren beker in te zetten en in races die niet voor het kampioenschap meetellen. Later zullen ze dan ook in de belangrijker nationale en in interna-

Frits Kläger, eens een bekend renner en altijd gewaardeerd om zijn technische kennis, maakte afgelopen winter een aantal (elf) „produktieracers” met 250 en 350 cc motoren. Dit is er een van.

Kurt Bosch zegt, dat boven in de Eifel alleen naar de eerste grote race van het jaar voldoende toeschouwers (met „race-honger” na de lange winter) komen om een motorrace met dergelijke eisen voor ster-gages mogelijk te maken. In de loop van het seizoen zijn op de Nürburgring zoveel evenementen, dat het publiek race-moe wordt en geleidelijkaan wegblijft. Daarom moest de





Een van de prototypes van de 125 cc produktieracers die Maico gaat uitbrengen.

aan Duitsland toegekende eerste race om het wereldkampioenschap vastgesteld worden op de dag van de traditionele Eifelrennen. En laten we nu maar hopen, dat er geen sneeuw valt. Laten we ook hopen, dat er geen zout gestrooid behoeft te worden, dat aan de racemachines veel kwaad zou doen. Er zal geen gebrek zijn aan interessante rijders. Bosch heeft meer aanvragen om te mogen starten dan hij nodig heeft. Hij kan dus de beste rijders uitzoeken.

Van Ansheidt hoorden wij in Hockenheim, dat hij weliswaar weer een contract van Suzuki heeft, maar dat hij nog niet weet, welke machines hij krijgt en óf dit wel nieuwe zullen zijn. Er zou o.a. een nieuwe viercilinder 125 cc komen. Een deel van zijn 50 en 125 cc machines van het vorige jaar zal hij — als hij ze zelf niet nodig heeft — aan junior-rijders uitlenen of zelfs verkopen. De fabriek heeft er helemaal geen belangstelling meer voor.

De wereldkampioenen in de zijspanklasse, Enders-Engelhardt, ontvingen uit handen van de minister van Verkeer de hoogste onderscheiding in de sport in Duitsland, de zilveren lauwerkrans.

GLAASJE OP... LAAT JE RIJDEN!

Op verzoek van de KNMV nemen wij onderstaand artikel over uit „Wegwijs”, het blad van het Verbond voor Veilig Verkeer.

Alles wijst erop dat de bloedproef op zeer korte termijn in ons land verplicht zal worden gesteld. Het Verbond voor Veilig Verkeer acht die verplichting dringend noodzakelijk en de Kon. Ned. Maatschappij ter Bevordering der Geneeskunst heeft haar medisch-etische bezwaren tegen de bloedproef laten varen.

Op de onlangs gehouden studiedag van de SWOV heeft de directeur-generaal van Rijkswaterstaat, ir. J. van de Kerk, bovendien gezegd dat binnenkort een advies over de invoering van de bloedproef wordt uitgebracht en de ministers van Justitie en Verkeer en Waterstaat spoedig een besluit zullen nemen. Op verzoek van de SWOV wordt momenteel in Stockholm onderzocht wat de meest betrouwbare ademanalysatoren zijn. Volgens Nederlandse deskundigen voldoen de onderzoeksmethoden, die nu in een aantal Europese landen worden gevolgd, niet aan de eisen. Bij de methode van het „blaaspijpje” bijvoorbeeld, zou het percentage foutieve uitkomsten niet minder dan 30 procent bedragen.

Nu is het waar dat in Engeland de „breathanalyser” groen wordt door het eten van fish and chips, terwijl uitjes in azijn de test kunnen verstoren (de kristalletjes in het controle-apparaat verschieten dan ook van kleur). Maar dat neemt niet weg dat het in de Engelse pubs — sociaal trefpunt bij uitstek — vlak na de invoering van de ademprouwen begin oktober bijzonder rustig was. Het eerste slachtoffer van de nieuwe wet, die een jaar de rijbevoegdheid werd ontzegd, haalde in vette koppen de voorpagina van de Engelse ochtendbladen. Zeker is dus, dat het publiek voorzichtig is geworden door de harde maatregelen van minister Barbara Castle. In Engeland is het probleem niet de betrouwbaarheid van de ballonnetjes, maar het tekort aan politie-artsen die de bloedproeven moeten afnemen. Wanneer de ademprouwen van de politie positief uitvalt, of men weigert deze, dan wordt de Engelse automobilist meegenomen naar het politiebureau, waar een tweede ademprouwen wordt afgenomen. Is het resultaat weer positief, dan wordt door een politie-arts verzocht of men de bloedproef wil ondergaan. Als alternatief is

een urine-onderzoek mogelijk, maar als ook dat geweigerd wordt, gaat men ervan uit dat de proef positief was. Met als gevolg: een jaar ontzegging van de rijbevoegdheid, kans op een boete van duizend gulden en/of gevangenisstraf van vier maanden.

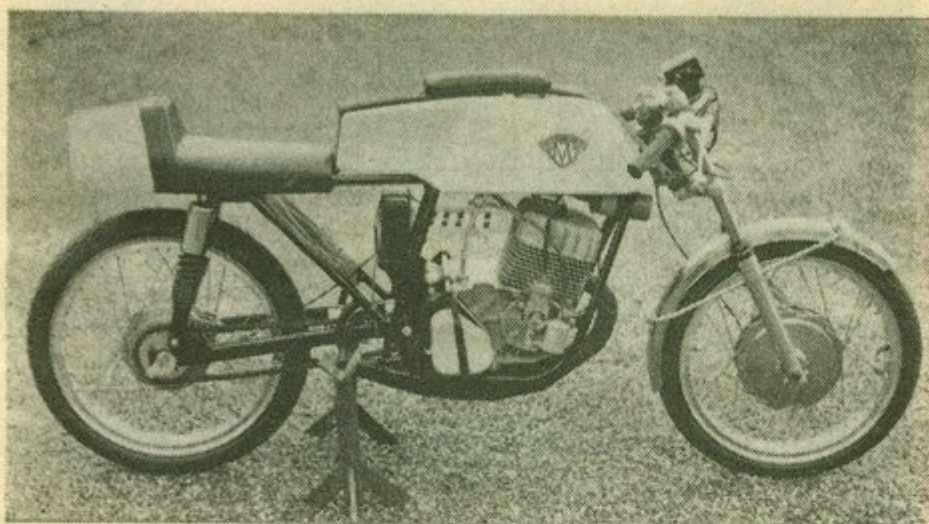
De bloedproef is positief als 80 milligram alcohol op 100 milliliter bloed wordt aangetroffen. In Skandinavische landen wordt men veroordeeld op 60 milligram, in Oosteuropese landen op 30 milligram en in Rusland zelfs op 5 milligram. België, Frankrijk en Oostenrijk gaan eveneens uit van 80 milligram.

Hoewel de Engelse politie altijd zeer correct optreedt, is de automobilist in Engeland op zijn hoede. Hoewel er volgens politiefunctionarissen geen sprake is van een „holy war on motorists” gaan de Engelsen plotse-ling meer thuis drinken en zijn duizenden vrouwen rijles gaan nemen.

Apparaatjes om bij zichzelf na te gaan of men wettelijk in staat is te rijden, zijn bij tienduizenden in de handel gebracht en verhalen doen de ronde over caféhouders die fietsen gereed houden (hoewel in Londen al meteen een dronken fietser werd beboet) en stamgasten op het platteland laten thuisbezorgen, terwijl de aandelen van de bierbrouwerijen een aardige daling te zien gaven op de beurs. En een boze hotel-eigenaar schreef de Prime Minister: „Plattelands-cafés zijn een onderdeel van de Engelse leefwijze. Het zou catastrofaal zijn als zij gesloten werden. De regering moet de brouwerijen subsidiëren die op hun beurt weer subsidie geven aan hun bedrijven.” En hoewel de Daily Express beweert dat de proeven waardeloos zijn, luidde een kop in The Evening News „Drie hoeraatjes voor dappere Barbara!”

In de „York Mister”, een van de meest druk bezochte pubs in Soho, vertelde de enige habitué op zaterdagavond ons wat spijtig, dat de Engelse minister van Transport de moed had gehad om iets door te drijven, wat geen mannelijk politicus had gedaan uit angst voor populariteitsverlies. Daarom is het te hopen dat de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat op korte termijn maatregelen neemt om een bloedonderzoek wettelijk te verplichten. Nederland komt alweer achteraan. Dat terwijl de actie „Glaasje op? Laat je rijden!” op initiatief van Nederland in Benelux-verband is gehouden. De Belgen blazen al drie maanden in een ballonnetje, lek of niet.

KEES WIJDOOGE



125 cc MAICO PRODUKTIERACER

Ondanks het feit, dat de Maico MD 125 RS slechts op beperkte schaal leverbaar zal zijn en niet goedkoop genoemd kan worden, betekent de introductie van deze produktieracer een aanwinst voor wegrace-enthousiasten. Naast de 125 cc Bultaco TSS was er tot voor korte tijd vrijwel niets in deze inhoudsklasse te koop.

De 125 cc Maico produktieracer is ontwikkeld uit de 125 cc Maico Super Sport, waarvan de krachtbron vanwege het toegepaste roterende inlaatsysteem reeds goede mogelijkheden bood tot tunen. De 125 cc RS is een bijzonder fraai machientje geworden; uit ieder detail blijkt, dat er met liefde aan gewerkt is. Moto-

risch weet de RS eveneens van wanten. De Westduitse rijder Bernsee had het afgelopen seizoen min of meer een abonnement op de eerste plaats bij de junioren en werd Duits kampioen in de 125 cc klasse.

Constructief munt de machine uit door zijn eenvoud: een eerste vereiste voor een produktieracer. De 124 cc éencilinder tweetakt, die met een boring en slag van 54 x 54 mm zuiver kwadratisch is, wordt door de rijwind gekoeld. Bij een compressieverhouding van 14:1 is de krachtbron goed voor 23 pk bij 9500 omw./min. met een veilig toerenbereik tot 12.000 toeren. De forse lichtmetalen cilinder is voorzien van een losse bus. De roterende inlaat is gepro-

jecteerd aan de rechterzijde van het blok. De Bing carburateur met vaste vlotterkamer heeft een doorlaat van 32 mm.

De motor is uitgerust met een closeratio 5-versnellingsbak met de volgende interne verhoudingen in de 1e t/m de 5e versnelling: 3,14 — 2,41 — 1,9 — 1,59 — 1,37:1. Evenals de 125 cc Super Sport heeft de racer trekspieschakeling met uitwendig gemonteerde schakelklok aan de rechterzijde van het blok.

Een sterk punt van de produktieracer is de onderdelenpositie vanwege de ver doorgevoerde toepassing van standaardonderdelen.

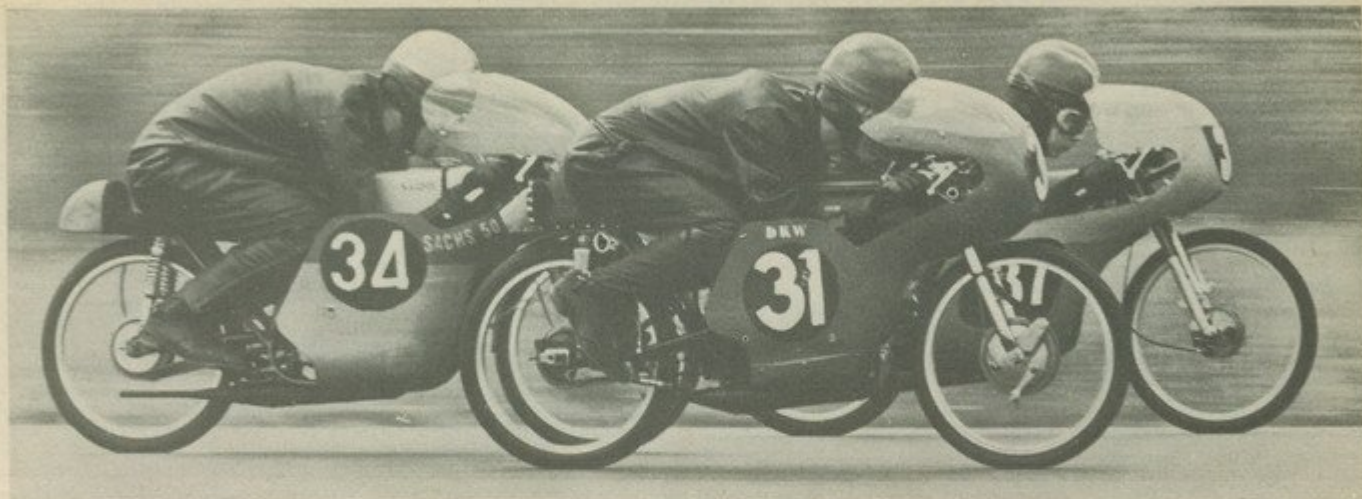
De motor huist in een gesloten, dubbel wiegframe. De lange achtervork maakt de wielbasis voor een 125 cc machine vrij groot: 1295 mm. De two-leading-shoe voorrem en telescoop zijn van Italiaans fabrikaat. De achterveringselementen zijn van Girling. De 18 inch wielen zijn uitgerust met Dunlop peervanden, vóór 2,50 x 18, achter 2,75 x 18. De diameter van de voorrem is 180 mm, achter 127 mm.

De prestaties zijn in verband met de ranke opbouw en het lage eigen gewicht van 79 kg (droog) zeer goed. De fabriek vermeldt bij optimale gearing een topsnelheid van meer dan 180 km/uur!

De prijs voor een complete racer, inclusief stroomlijn en toerenteller, is door importeur N.V. Nimag, Leidschendam, vastgesteld op f 5500,—.

Belangstellenden zullen echter ongetwijfeld geïnteresseerd zijn te horen, dat op beperkte schaal ook losse blokken geleverd kunnen worden voor een interessante prijs van f 1750,—.

J. C. V.



JAN ZOOMBELT: de 125 cc ZWAARGEWICHT KAMPIOEN!

Niet minder dan 270 leden telt de supportersclub van Jan Zoombelt, de nationale kampioen 1969 in de 125 cc klasse, die elk met liefde jaarlijks een tientje storten in de clubkas van het Motor Race Team Oldebroek. Naar aanleiding van de wegraces in Oldebroek, die nu al 5 jaar op het Vreecircuit verreden worden, nam een stel enthousiaste vrienden van Jan het initiatief een supportersclub op te richten. Jan vond dit alles in eerste instantie maar matigjes en meende feitelijk, dat hij met zijn één-meter-zevenentachtig en 90 kg schoon aan de haak, best voor zichzelf kon zorgen. Maar ja, met een dergelijk fors postuur is men nu eenmaal zwaar in het na-deel op een 50 cc machine en toen de wegraces in Oldebroek steeds groter en belangrijker werden, sputterde Jan allengs minder tegen en zo begonnen de supporters in 1968 allerlei festiviteiten op touw te zetten zoals bazars, bingo-, feest- en filmavonden, zij maakten bloemstukjes, kaarsenstandaards en kerstversieringen, kortom zijn fans bedachten alles wat geld in het laatje bracht. In nauwelijks 6 maanden tijd vermeldde de bankrekening het trotse bedrag van f 6000,—. Of Jan maar even een 125 cc racemotor naar keus wilde komen uitzoeken? U begrijpt, Jan wilde best, want zegt hij: „Mijn postuur komt het best tot zijn recht op een zware fiets”.

Zijn keus viel op de 125 cc Maico produktieracer, in zijn ogen de meest geschikte machine, niet alleen wat levertijd betrof, maar ook met het oog op de onderdelenpositie.

Wij drukken ons slechts zwakjes uit, als wij stellen, dat Jan Zoombelt Jr. het vertrouwen van de supportersclub in zijn rijcapacitei-

ten voor de volle 100% waar gemaakt heeft. Van de 11 voor het kampioenschap meetellende wedstrijden reed hij er tien, waarvan er 7 in een overwinning eindigden! In de overige wedstrijden boekte Jan



Kopfoto: Duet in de 50 cc klasse. Jan Zoombelt (34) in de slipstream van Ijpelaar en Post. Boven: Concentratie aan de start van een race in de 125 cc klasse.

een tweede, een derde en een vierde plaats.

De liefde voor de motorsport kreeg hij als het ware met de paplepel ingegoten, want Jan Zoombelt Sr., die in Oldebroek een florierende

bromfiets- en rijwielhandel bezit, waarin Jan Jr. de bromfietsafdeling runt, nam zoonlief al op zeer jeugdige leeftijd mee achterop de bud-dyseat naar vrijwel alle snelheids-wedstrijden die er na de oorlog in ons land verreden werden. Op zestienjarige leeftijd resulteerde dat bij Jan Jr. in het knutselen aan een eigenbouw 50 cc racertje, waarvoor eerst een JLO en later een HMW motortje gebruikt werd. De carrière van de nu 27-jarige wegrace-enthousiast begon echter pas goed in 1961, toen pa op de RAI tentoonstelling een 50 cc Benelli produktieracer kocht, compleet met stroomlijn, wat voor die dagen bepaald een niet alledaagse voorziening was. „Het leek heel wat, maar het was niks!”, zegt Jan terugdenkend aan de dag, dat hij in Tubbergen als wegrenner debuteerde. „Ik werd met de auto naar het circuit gebracht, uitgeladen en verder aan mijn lot overgelaten. Ik mocht toen bij Jan Thiel en Martien Mijwaart in de tent komen staan, waardoor wij nog steeds bevriend zijn met elkaar. Ondanks mijn gebrek aan ervaring maakte ik zo waar de derde snelste trainings-tijd, wat kennelijk niet zo gewaardeerd werd door enkele concurrenten, want toen ik op zondag mijn Benelli uit de grote biertent haalde, waar ik hem goed toegedekt gesteld had 's nachts, bleken onverlaten de carburateur vol met zand gegooid te hebben. Met hulp van Jan en Martien en 50 liter benzine van BP, waarmee alles zo goed mogelijk schoon gespoten werd, kon ik toch in de race starten en zo waar, ik werd nog vierde ook! Dat was mijn vuurdoop”.

Ondanks het feit, dat de Benelli in de volgende jaren totaal gewijzigd werd en o.a. uitgerust werd

met een Kreidler cilinder en eigenbouw 4-versnellingsbak, bleek het Italiaantje niet snel genoeg te zijn.

In 1964 stapte Jan over op Sachs, waarbij hij uitging van een 50 cc 5-versnellings motorblok, waarvoor hij zelf een frame bouwde. Het zuigergestuurde motortje werd duchtig onderhanden genomen en leverde in de laatste uitvoering in 1967 niet minder dan 9,3 pk bij 11.500 toeren. In 1967 werd ook al geëxperimenteerd met een eigenbouw 6-versnellingsbak — het is snel neer geschreven, maar het betekende bijna een winter werk! —, die in 1968 vanzelfsprekend toegepast werd in zijn eerste Sachs met roterende inlaat. Ook dit werd geheel zelf uitgedokterd en door schade en schande werd Jan steeds wijzer. In 1968 liep de machine nauwelijks beter dan in de periode, dat de Sachs nog uitgerust was met het conventionele inlaatsysteem, maar in 1969 begon de krachtbron na een winter van experimenteren pk's te produceren en pk's heeft Jan vanwege zijn postuur nooit genoeg.

Zijn opmerkelijke resultaten — hij reed in 1969 reeds voor het tweede jaar internationaal — drongen door naar de Sachs-fabriek in Schweinfurt, waar ir. Keller in de experimentele afdeling ook een blokje met roterende inlaat gebouwd had, dat echter big-ends en drijfstanden consumeerde alsof ze van zoete koek waren. In november 1969 ontving Jan een uitnodiging om met zijn motortje naar de fabriek te komen, waar het blok drie dagen op de proefbank heeft staan gillen, wel ten koste van twee kapotte zuigertjes, maar het bigend en de drijfstang — normale standaard delen — bleven heel! Vermogen 11,2 pk bij 11.500-12.000 toeren! „De ogen van ir. Keller rolden bijna uit zijn hoofd”, vertelt Jan trots, „want een dergelijk vermogen had hij zelf nog niet bereikt!”

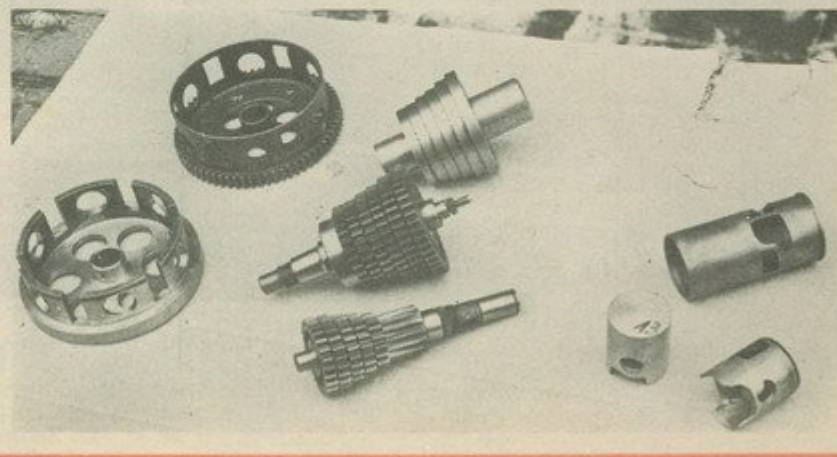
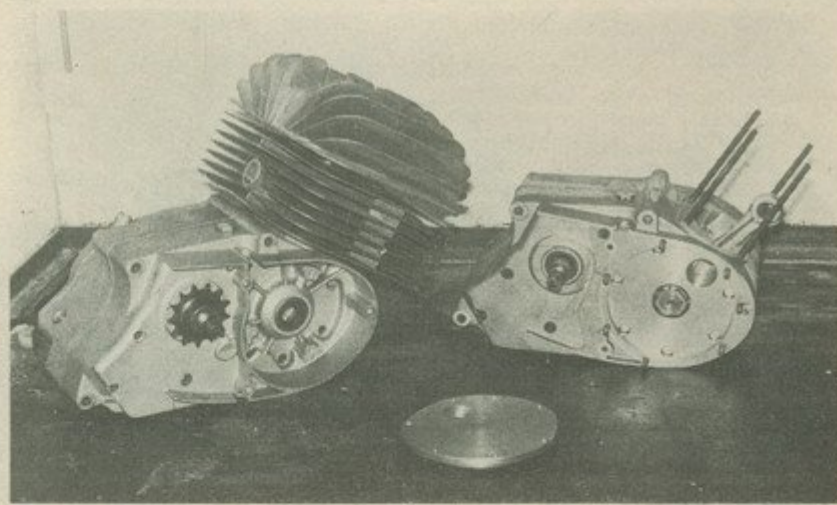
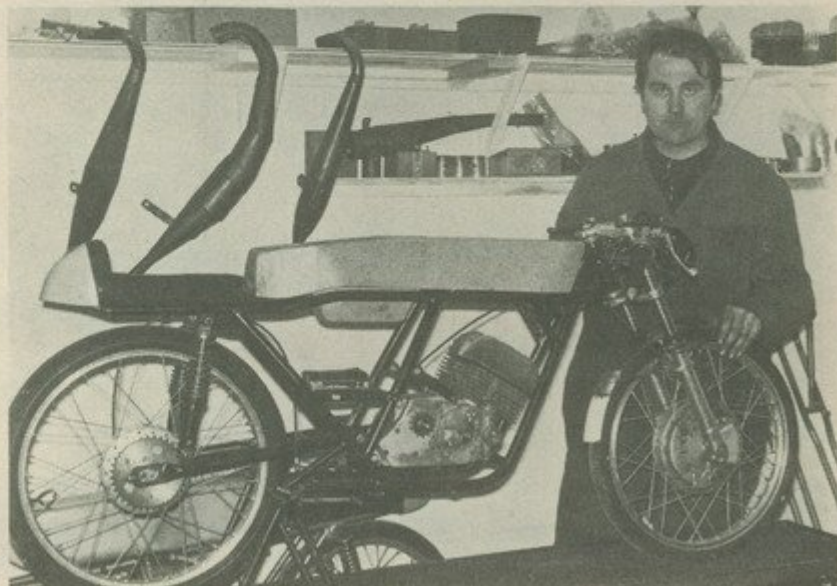
Het werd een vruchtbaar bezoek voor Jan Zoombelt, die in ruil voor zijn bevindingen fabriekssteun kreeg toegezegd in de vorm van gratis onderdelen en hulp bij speciale bewerkingen. In maart gaat Jan wederom naar de fabriek om te experimenteren met zijn nieuwe motor, waar momenteel hard aan gewerkt wordt.

In zijn werkplaats in de zaak van zijn vader ontdekten wij diverse carters, waarvan de vliegwielzijde vol gegoten was door de fabriek om voldoende vlees te hebben voor het maken van een roterende inlaat. De motor krijgt het nieuwe type cilinder, dat uitgerust is met enorme

koelribben, maar dankzij de relatie met het Jamathi trio staat een watergekoelde versie met behulp van een Jamathi cilinder en kop op het programma. De 27-jarige enthousiast uit Oldebroek, die met zijn vrouw en twee zoons vlak bij de startplaats van het Vreecircuit woont, koestert ook plannen voor een eigenbouw 125 cc racer, waar-

voor hij ook de volle medewerking van de experimentele afdeling van de fabriek geniet. Men heeft een speciaal 125 cc blok met 6-versnellingsbak toegezegd!

Vooralsnog houdt Jan het in 1970 bij zijn 125 cc Maico produktieracer, die in de afgelopen maanden duchtig onderhanden genomen is. Het frame werd op diverse plaatsen ge-



Rechts: Enkele beelden uit de werkplaats van Jan Zoombelt. In het midden de ombouw van het blok op roterende inlaat. Onder: Een selectie van enkele eigenbouw werkstukken, o.a. koppelingshuizen voor de Maico en een 6-bak voor de 50 cc Sachs.

Jan Zoombelt aan boord van de 125 cc Maico, waarmee hij 7 races won.

wijzigd en smaller gemaakt. Dit geeft in twee opzichten winst: de zitpositie is beter geworden en de machine heeft door de slanke opbouw een betere stroomlijnform gekregen.

Met Maico heeft Jan onlangs contact opgenomen wat tot gevolg heeft gehad, dat hij in februari uitgenodigd is op de fabriek. Er wordt in elk geval een nieuw 5-versnellingsblok aangeschaft, maar diep in zijn hart hoopt hij op een speciaal 6-versnellings fabrieksblok, waarmee de Duitse kampioenen rijden.

Ondanks de successen in zijn carrière is Jan Zoombelt nog lang niet van plan te stoppen. Zijn enthousiasme wordt gesteund door vader Jan Zoombelt, die in het organiserende vlak veel bemoeienissen heeft met de sport in Oldebroek. Niet alleen is hij voorzitter van de Stichting Circuit Oldebroek, maar bovendien bestuurslid van de plaatselijke voetbal- en schaatsvereniging. Geen wonder, dat Jan naast zijn grote liefde voor de motorsport als hobby's voetballen en schaatsen heeft.

Plannen voor het komende seizoen? Naast de wedstrijden in Nederland zou Jan graag enkele wedstrijden in het buitenland rijden. Vanzelfsprekend hoopt hij het vu-



rigst op een start in Assen, althans op een kans om in de training te mogen proberen zich te klasseren!

Verdere plannen: „Vermageren! Ik moet al bijna alles laten staan om 90 kg te blijven. Ik denk dat ik de dokter het er maar af laat snijden”. Gekscherende woorden over

zijn postuur, maar ook woorden, waaruit blijkt, dat er met Jan Zoombelt ondanks zijn nadelige postuur het komende seizoen niet te spotten zal zijn in de 50 en 125 cc klasse!

COEN VERBURG

Greaves

CROSSERS

GRIFON 250 cc	f 3.600,—
GRIFON 380 cc	f 3.750,—

Uit voorraad leverbaar.

Demonstratie van de nieuwe modellen cross en trial op 1 febr. 1970 op het circuit van de motorclub Amsterdam (bij ingang Coentunnel).

PROEFRIJ, MOGELIJK !

MOTORHANDEL

SELLING

Kromme Mijdrechtstraat 100-104-106,
b.d. Amsteldijk, Amsterdam.
Telef. (020) 719864, na 6 uur 191872,
werkplaats 715674.



Hij is er!



Uit voorraad leverbaar de allermooiste bouwdoos van PROTAR.

BMW ZIJSpanCOMBINATIE

van Deubel-Hörner

5 x wereldkampioen

Motor compleet met krukas en zuigers en afneembare cilinderkop.

Afgehaald f 29,— - Onder rembours f 31,75

POSTORDER SERVICE

MOTORHUIS SAFE N.V.

BRIELSELAAN 26-30 — ROTTERDAM-Z

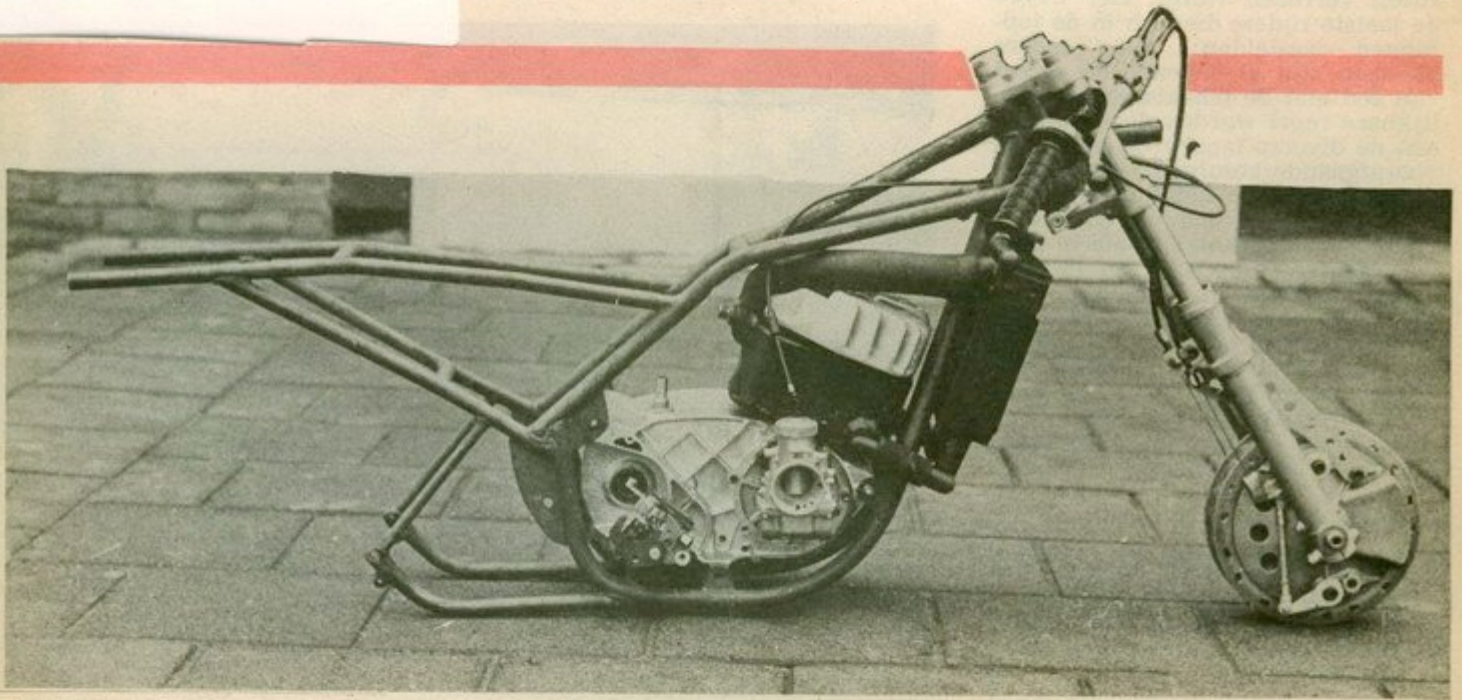
Telefoon (010) 17 45 13



Op de linkerpagina de crosscombinatie voor Jan ten Thije. Hierboven en hieronder het wegraceframe voor de 125 cc-Maico. Ook de tank is een EML produkt, evenals de grote luchtfilterbak geheel boven (voor de zijspancombinatie).

EML Frame bouw

Motor nr 7 1973



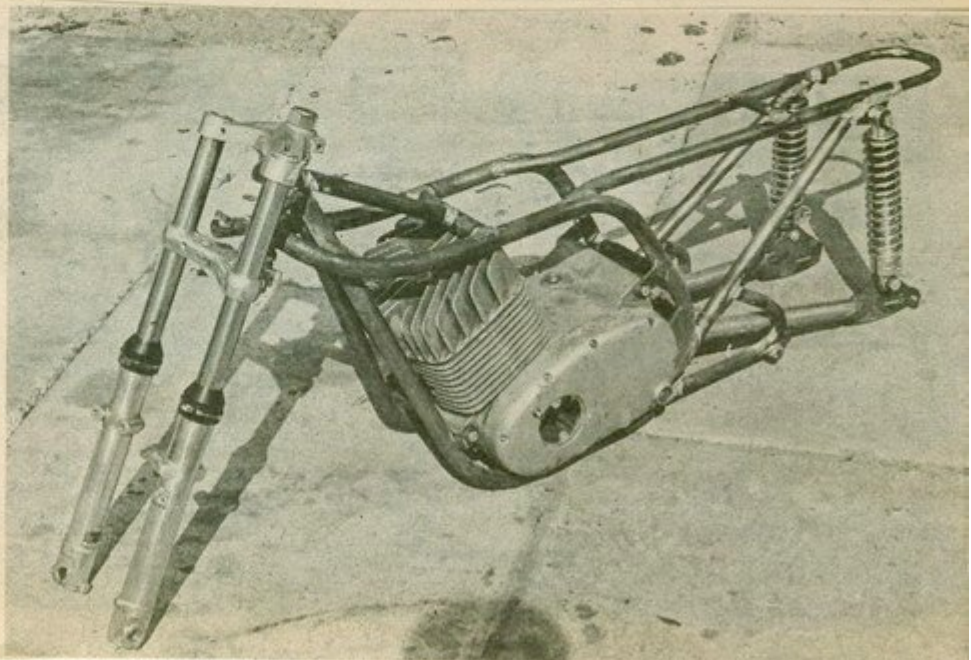
125 CC FRAME-KITS

Theo Meurs

Motor 12 mei 1972

Frame f 495

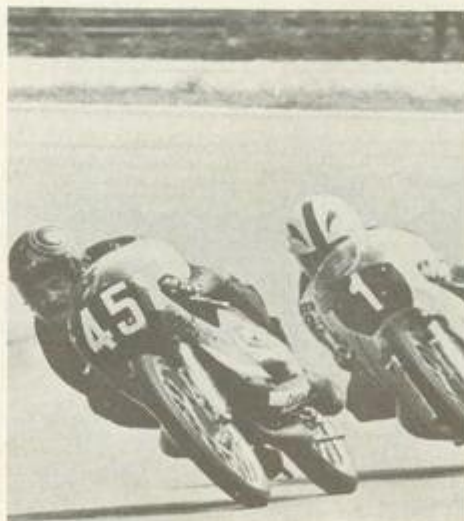
kompleet 2 f 2000



De Zweed Kent Andersson is zonder twijfel de grote kanshebber voor de 125 titel van dit seizoen. In alle tot nu toe verreden GP's deed hij de concurrentie perplex staan door met grote overmacht te winnen. Veel werd er verwacht van de snelle Morbidelli met de ervaren Angel Nieto aan het stuur, maar de machine bleek niet snel genoeg om de watergekoelde Yamaha voorbij te gaan. Bovendien deden er zich stuurproblemen voor, die men dacht op te lossen door het frame te veranderen. Jos Schurgers heeft afgelopen winter hard geëuteld aan zijn Bridgestone met het gevolg dat de machine nog sneller is dan vorig jaar. Hoe snel liet Jos zien op Monza waar hij Nieto te lijf ging en hem zelfs wist te passeren. En dat alles met een defekte versnellingsbak, want de vierde versnelling was reeds na enkele ronden zoek. De versnellingsbak had Jos reeds eerder parten gespeeld, want in de eerste twee GP's haalde de Bridgestone de finish niet. In Hockenheim

125 cc

Motor Sport juni 1973



begon voor hem de viktorie, een prachtige derde plaats werd zijn deel en een week later stond hij zelfs naast Kent Andersson als tweede op het erepodium. Na Monza deelt hij samen met Nieto de vierde plaats in de wereldrangschikking. De derde plaats wordt ingenomen door Eugenio Lazzarini op een Piovaticci, een eigenbouw op basis van Maico onderdelen. Börje Jansson weet ook dit jaar weer snelheden uit de eenvoudige 1-cilinder Maico te toveren, die zelfs de concurrentie voor onmogelijk hield. Er gaan na het Monzadrama, waar ook hij bij betrokken raakte, geruchten dat Börje met het racen stopt. Maar we hopen deze stuurman in Assen toch aan het werk te zien. Een andere grootheid die we sinds het begin van het seizoen missen is onze eigen Cees van Dongen. Door te drukke werkzaamheden en mede door zijn val in Vesseem vond Cees het echter onverantwoord om dit jaar aan alle GP's mee te doen.



Dankzij feilloos sturen en technisch vakmanschap stuurt de Zweed Börje Jansson zijn zo eenvoudige een-cilinder Maico reeds jaren naar een plaats hoog in het wereldkampioenschap. foto boven: Jos Schurgers op zijn Bridgestone in gevecht met wereldkampioen Angel Nieto op het snelle circuit van Monza.