

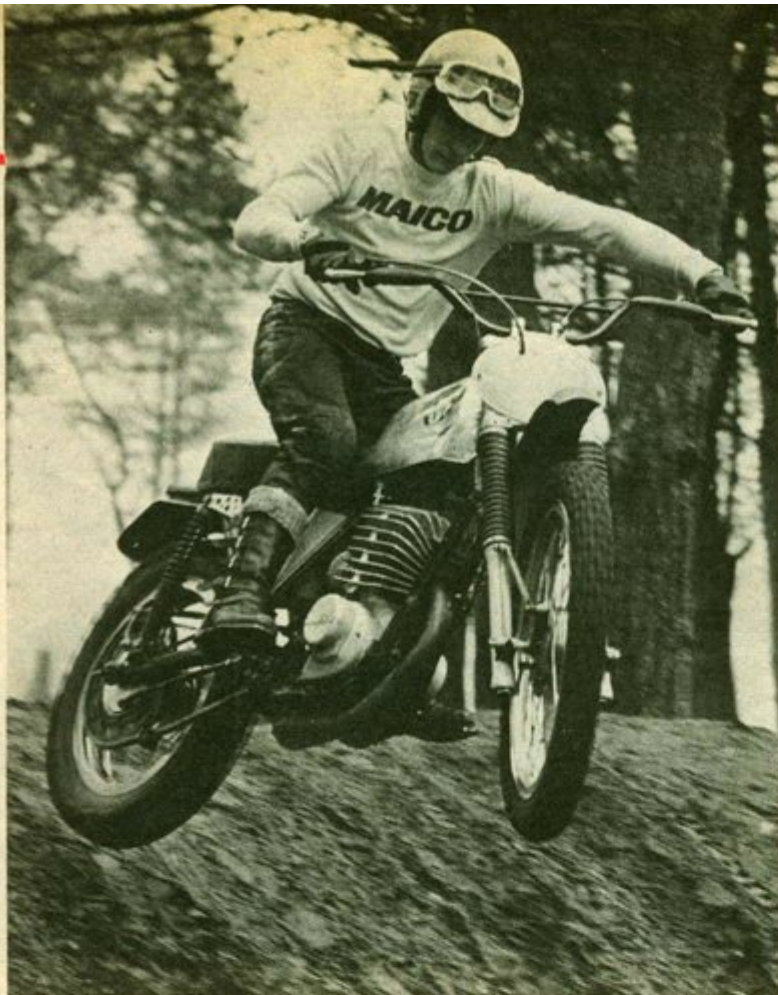


MC 400 model 1972 (Internet Canadese site)



MC250 model 1970 (internet ??)

Pas op; dit soort foto's kan sterk afwijken van het origineel



Motor nr 7. 1972
18 Febr

Jo Lammers, de 25-jarige aannemerszoon uit Schijndel, zoekt het in het komende seizoen hogerop! Na twee nationale kampioenschappen motocross in de 250 cc klasse acht Jo, die in het dagelijks leven uitvoerder van beroep is, de tijd rijp om een volledig Grand Prix seizoen te rijden. Hij sleepte zijn eerste kampioensstiel in de wacht in 1966 toen hij drie van de vijf voor het kampioenschap tellende wedstrijden op z'n naam schreef. In 1971 reed Jo zijn meest succesrijke seizoen door alle(!) kampioenswedstrijden te winnen. De eerste landstitel greep hij op Husky, de tweede met Bultaco.

In 1972 zal Jo Lammers in het zadel zitten van een 250 cc en een 386 cc Maico, beide beschikbaar gesteld door Maico importeur Piet van Dijk uit Enschede, bij wie hij het komende seizoen onder contract staat. De 25-jarige vrijgezel heeft een ambitieus programma opgesteld: alle 250 cc Grands Prix plus grote internationale wedstrijden in Nederland, België en Frankrijk en natuurlijk de Nederlandse kampioenswedstrijden. Jo Lammers zoekt het in 1972 hogerop. Als prof!

386 cc MAICO

VOLLEDIG VERNIEUWD

De 1972 Maico MC 400 kan in veel opzichten als een compleet nieuwe machine beschouwd worden, waarin veel ervaringen verwerkt werden, die fabrieksrijders Ake Jonsson en Adolf Weil vorig seizoen in de keiharde Grands Prix opdeden. Een niet goed vastgezette bougie beroofde Jonsson van een unieke kans op de wereldtitel, een drama dat zich in ons eigen St. Anthonis voltrok.

De motorprestaties van de nieuwe Maico MC 400 zijn werkelijk imponerend, zoals Jo Lammers tijdens een korte demonstratie op het circuit van St. Isidorushoeve aan-



toonde. De krachtbron is niet alleen krachtiger geworden, maar heeft bovendien talrijke detailverbeteringen ondergaan, die de betrouwbaarheid en levensduur ten goede komen. Daarnaast heeft de motor door een nieuwe cilinder en cilinderkop en toepassing van elektron voor de telescoop kroonplaten en de nieuwe conusvormige voornaaf een belangrijke vermageringskuur ondergaan, wat de handelbaarheid uiteraard ten goede komt. Nieuw is ook, dat de MC 400 voortaan uitgerust zal zijn met Akront lichtmetalen sportvelgen.

Enorm vermogen!

De eencilinder tweetaktmotor wordt door de fabriek geclaimd voor niet minder dan 43 DIN-pk (48 SAE-pk) bij 6400 toeren, een vermogen waarmee de MC 400 de concurrentie ongetwijfeld ernstige hoofdpijn bezorgt. De nieuwe 386 cc motor valt direct op door de stervormige plaatsing van de koelribben op de cilinder en de cilinderkop. De koelribben zijn om de andere onderling verbonden om resonantie tegen te gaan.

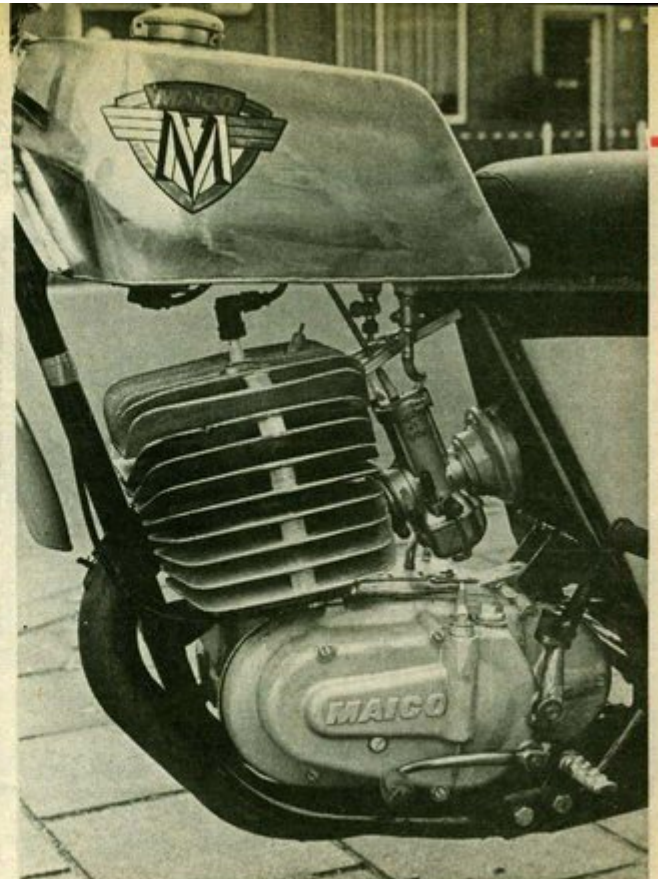
De nieuwe cilinder en kop hebben een flinke gewichtsbesparing opgeleverd. De oude kop weegt 2,8 kg tegen de nieuwe 1,2 kg, een besparing van 1,6 kg. Nog opmerkelijker is de winst op de cilinder. De nieuwe weegt 5,6 kg tegen 8,35 kg voor de oude. In totaal een besparing van 4,3 kg! Doordat anderzijds de koppeling en de versnellingsbak van de nieuwe 386 cc motor zwaarder uitgevoerd zijn, weegt de totale machine 3,2 kg lichter dan het oude type en brengt leeg een gewicht van 100 kg op de schaal.

De lichtmetalen cilinder heeft een boring en slag van 77×83 mm, een lange slag motor dus. Bij een com-

Kopfoto:
Jo Lammers demonstreerde de nieuwe 386 cc Maico voor onze camera. De close-ups van het motorblok tonen de typerende plaatsing van de koelribben van de MC 400.

Midden onder:
De carters van de nieuwe MC 400 hebben verbeterde lageringen voor de krukas en de versnellingsbakassen.

Rechts onder ten slotte 4 detailopnamen, die tonen hoe eenvoudig de MC 400 opgebouwd is. In volgorde de verzwaarde krukas, de nieuwe cilinder en kop, de verzwaarde versnellingsbak met bredere tandwielen en tenslotte de vergrote koppeling met triplex ketting.

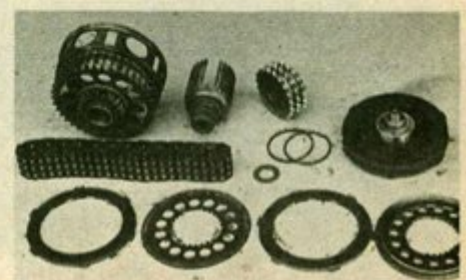
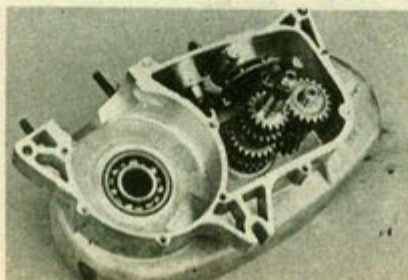
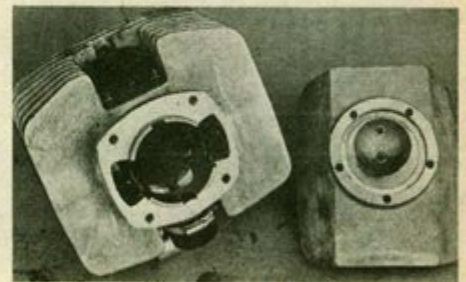
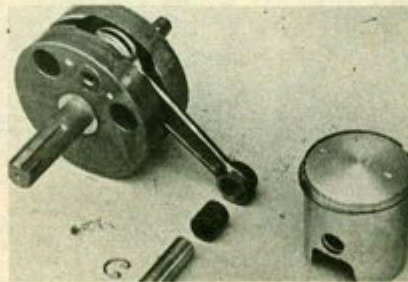
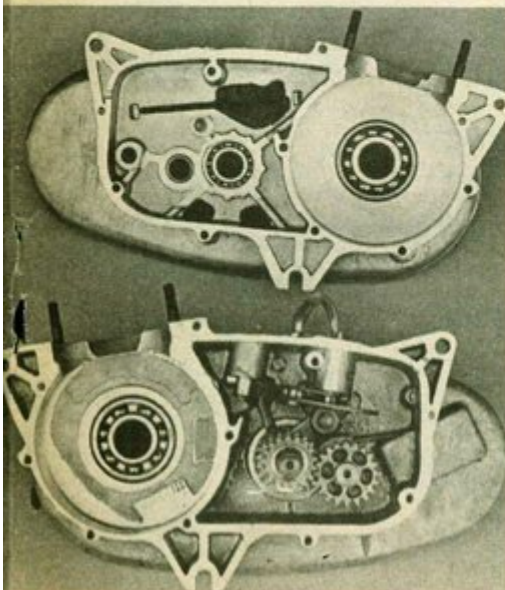


pressieverhouding van 1 : 12 claimt de fabriek een vermogen van 43 DIN-pk bij circa 6400 omw./min. De motor levert zijn gunstigste vermogen tussen 5000 en 7000 toeren.

Het spoelsysteem vertoont een aantal interessante details. De lichtmetalen cilinder heeft een ingekrompen gietijzeren voering. Opmerkelijk is, dat zowel de in- als de uitlaatpoort uitgevoerd zijn met een spijl. Terwille van een goede warmteafvoer staat achter de spijl in de uitlaatpoort een royale lichtmetalen brug. De cilinder telt vier spoelkanalen. De hoofdspoelkanalen ver-

takken zich halfweg het kanaal in een hoofd- en een hulpspoelkanaal.

Om de motor gemakkelijk te kunnen starten heeft de MC 400 een decompressor in de cilinderwand. De cilinder wordt d.m.v. een flens en vier korte tapeinden tegen het carter getrokken. De stervormige cilinderkop wordt door vijf kopbouten op de cilinder gemonteerd. In de pasrand wordt een koperen koppakking gelegd. De halfbolvormige verbrandingskamer is asymmetrisch geplaatst. De kop heeft twee bougies, die niet gelijktijdig vonken. De centraal geplaatste bougie heeft een



386 cc MAICO

warmtegraad van 310, de achterste van 340 (bougiekap wordt omgestoken bij eventueel pparen tijdens de wedstrijd). De benodigde energie voor de ontsteking wordt geleverd door een magneet, die rechts op de krukas gemonteerd is. De carburatie wordt verzorgd door een 36 mm Bing concentric carburateur, die adem haalt via een microfilterelement in het polyester luchtfilterhuis onder de buddyseat.

Ook de benedenverdieping van de motor is flink onder handen genomen. De krukas werd verbeterd door de linker kruktape te verzwaren. Het triplex krukaskettingwiel wordt nu op spiebanen gemonteerd, een aanmerkelijk robuuster constructie dan het eenvoudige spietje van voorheen. De krukas heeft zoals gebruikelijk volle krukwingen. De drijfstaaf heeft zowel in het grote als in het kleine drijfstaaf oog een rollen- respectievelijk naaldlager. Het bigendlager wordt zijdelings opgesloten door bronzen ringen. De gesmede Mahle zuiger heeft voldoende zijdelingse speling op het zuigerpennaaldlager. De gesmede zuiger heeft twee zuigerveren, een L-veer aan de bovenzijde en een conventionele veer daaronder.

Verbeterde transmissie

Belangrijke verbeteringen werden ook doorgevoerd in het transmissiegedeelte. De primaire transmissie geschiedt nu d.m.v. een triplex ketting (gesloten). In verband

met het toegenomen vermogen werd de koppeling zwaarder uitgevoerd; de koppeling telt zeven gevoerde en zeven stalen platen. Het buitenhuis van de koppeling draait op een dubbel naaldlager.

Naaldlagers treffen wij verder aan in de 4-versnellingsbak, waarvan de tandwielen breder geworden zijn. De hulpas is gelagerd in naaldlagers; de hoofdas (waarop de koppeling en het kleine kettingwiel gemonteerd zijn) rust in twee kogellagers.

Verbeterd werd verder de krukas lagering. Aan de kant van de primaire transmissie heeft de krukas nu een dubbelrijig kogellager (was een enkelvoudig rollenlager); aan de ontstekingszijde vinden wij een enkelvoudig kogellager. Nieuw is ook, dat de simmerringen vanaf de buitenzijde gemonteerd worden.

Naast de bredere tandwielen van de 4-versnellingsbak werden verder de schakelstangen in het primaire zijdeksel verzwaaard. De 4-bak heeft als interne verhoudingen : 1,99 — 1,52 — 1,23 — 1 : 1.

De motor hang in een dubbel uitgevoerd wiegframe van hoogwaardige stalen buis. De bekende Maico telescoop voorvork is dubbelzijdig hydraulisch gedempt. Het 21" voorwiel is uitgevoerd met een Akront lichtmetalen velg en een conusvormige elektron naaf (nog niet in de

Onder: de Maico MC 250 bleef t.o.v. vorig seizoen vrijwel ongewijzigd. De 33 pk motor heeft het oude type cilinder en kop. De tank, spathorden en luchtfilterkast zijn van polyester vervaardigd.

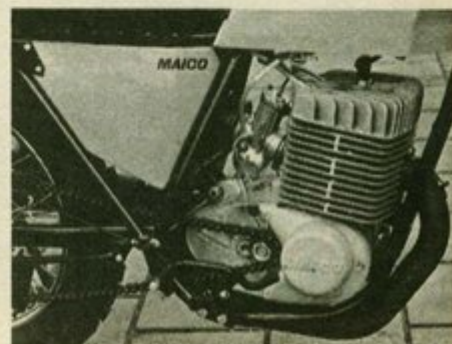
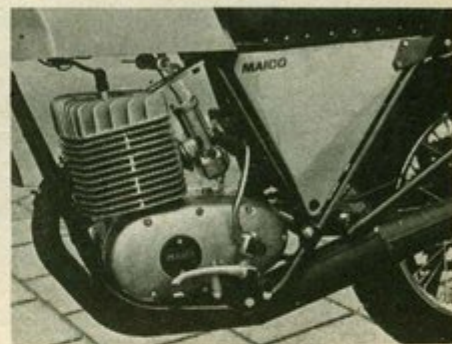
door ons gefotografeerde machine). De scharnierende achtervork is uitgerust met Girling veerelementen en is gelagerd in silentbloks. Het 18" achterwiel heeft eveneens een Akront velg en een conusvormige achternaaf. De remtrommeldiameter is voor en achter 160 mm Ø.

Een ongebruikelijke constructiedetail voor een crosser is, dat het stuur in rubber gemonteerd is. De bedoeling zal u duidelijk zijn: door het ontbreken van motortrillingen zal een rijder minder snel vermoeid raken in zijn handen (en minder blaren krijgen, wat zelfs bij zeer ervaren Grand Prix rijders een vrij normaal verschijnsel is!).

De specificatie vermeldt verder nog: bandenmaten 3.00 × 21 en 4.50 × 18, wielbasis 136 cm, grondspeling 21 cm, tankinhoud 7 liter (mengsmering 1 : 20) en een ledig gewicht van 100 kg. De prijs van de Maico MC 400 is vastgesteld op f 4695,—, inclusief gereedschap.

MAICO MC 250

De 250 cc Maico produktiecrosser is t.o.v. vorig jaar weinig gewijzigd. De eencilinder tweetakt wordt opgegeven voor 33 pk bij 7000 omw./min. Via een boring/slagverhouding van 67 × 70 mm komt de machine aan een cilinderinhoud van 247 cc. Bij een compressieverhouding van 12 : 1 is de motor goed voor 33 pk, die door een 4-versnellingsbak aan het wiel gebracht worden. De interne bakverhoudingen zijn gelijk aan die van de MC 400. De primaire transmissie wijkt op





diverse punten af van die van de zware machine. De primaire ketting is een duplex exemplaar, de koppeling is van het oude type (kleiner).

De lichtmetalen cilinderkop en cilinder zijn gelijk aan die van vorig jaar. De royaal bemeten koelribben zijn om de andere onderling verbonden om resonantie tegen te gaan. De carburatie wordt evenals bij de MC 400 verzorgd door een 36 mm Bing concentric met papieren filterelement.

Het spoelsysteem van de MC 250 wijkt af van dat van de MC 400. De kwartliter heeft twee conventionele spoelkanalen plus een zogenaamde boosterpoort (derde overstroomkanaal), welke gelegen is tussen het gesplitste inlaatkanaal. De boosterpoort correspondeert met een rond venster in de zuiger, een constructie die wij ook kennen van andere merken.

De cilinderkop heeft een halfbolvormige verbrandingskamer, uitgevoerd met twee bougies van verschillende warmtegraad. De energie voor de ontsteking wordt geleverd door een magneet.

Het rijwielgedeelte van de MC 250 is vrijwel identiek aan dat van de MC 400. De voornaamste uitzondering is, dat de wielen uitgevoerd zijn met verchroomd stalen velgen inplaats van lichtmetalen sportvelgen. Ook de 1972 Maico MC 250 zal de nieuwe conusvormige voornaaf krijgen hoewel deze op het moment dat wij de machine fotografeerden nog niet gemonteerd was.

De aankleding van het rijwielgedeelte is identiek. De tank, het luchtfilterhuis en de spatborden zijn vervaardigd uit polyester. De tankinhoud bedraagt 7 liter. Evenals de nieuwe MC 400 heeft de MC

Boven: De Maico MC 125 is gebouwd volgens de zelfde lijnen als zijn grote broers. De 6-versnellings motor is uitgevoerd met een roterende inlaat, een ongebruikelijke constructie voor een crosser.

250 normale mengsmering. De mengverhouding is 1 : 20. Ook bij de kwartliter is het stuur in rubber bevestigd om vermoeidheidsverschijnselen door trillingen tegen te gaan. Het ledige gewicht van de kwartliter is circa 100 kg.

De prijs voor de Maico MC 250 is vastgesteld op f 3795,— inclusief gereedschap

MAICO MC 125

De kleine Maico MC 125 is constructief een buitenbeentje van Maico. De eencilinder tweetakt motor, die via een boring/slag van 54 x 54 mm aan een cilinderinhoud van 123 cc komt, is namelijk uitgerust met een roterende inlaat, wat bepaald geen alledaagse constructie is voor een motocross machine. Nadelen van een roterende inlaat kunnen zijn, dat de motor erg breed wordt aan de onderzijde, terwijl de carburateur bij een eventuele val op een kwetsbare plaats zit. Voor de Maico MC 125 gelden die nadelen echter niet want ondanks de roterende inlaat is het blok nauwelijks breder dan een conventionele tweetakt.

De lichtmetalen cilinder, die royaal voorzien is van koelribben, heeft een ingekrompen gietijzeren

voering. Bij een compressieverhouding van 1 : 12 claimt de fabriek een vermogen van 21 pk bij 8800 omw./min. De lichtmetalen cilinderkop is uitgevoerd met één bougie. De ontsteking wordt verzorgd door een magneet op de linkerkruktap.

De roterende inlaat is aan de rechterzijde van het blok geprojecteerd. De carburatie wordt verzorgd door een volledig ingekapselde 26 mm Bing concentric carburateur, die de benodigde lucht via een harmonicarubber aanzuigt vanuit het polyester luchtfilterhuis onder de buddyseat. Een papieren microfilter reinigt ook hier de aangezogen lucht van ongerechtigheden.

De primaire transmissie geschiedt bij de MC 125 in tegenstelling tot de zwaardere modellen d.m.v. tandwielen. De overbrengingsverhouding bedraagt 2,91 : 1. De MC 125 heeft een meervoudige natte platenkoppeling en is uitgerust met een 6-versnellingsbak met de volgende interne verhoudingen: 4,8 — 3,14 — 2,41 — 1,9 — 1,59, — 1,42 : 1.

Het rijwielgedeelte is vrijwel identiek aan dat van de zwaardere Maico motocrossmodellen. Uitzonderingen bij de MC 125 zijn weer de wielen met verchroomd stalen velgen, volle lichtmetalen remnaven met een trommeldiameter van 127 mm en lichtere banden. Het voorwiel is geschoeid met een 2.50 x 21 band, het achterwiel met een 3.25/3.50 x 18 exemplaar.

De spatborden, tank en luchtfilterkast zijn vervaardigd uit polyester. Het stuur is in rubber gemonteerd. Gewicht van de MC 125 is 95 kg. Prijs f 3095,—.

Import: Piet van Dijk, Enschede.

COEN VERBURG