

Test MAICO MC 490



Beide foto's model 1981 via internet verkregen, d.w.z. kan afwijken van origineel

MAICO MC 490

AFGESLANKT EN TOCH DIK

42

Met de Maico MC 501 in onze gedachten hadden we bedenkingen om de nieuwe Maico te starten (dat ding kon erg gemeen terugslaan) maar de MC 490 blijkt gemakkelijk te starten.

Door de boring 4 millimeter te vergroten tot 86 mm werd de cilinderinhoud van 488 cm³ verkregen met een gelijkblijvende slag van 83 mm. De compressie verhouding bleef gelijk: 1 op 12. Het vermogen steeg eigenlijk maar weinig. Het vorig model werd opgegeven voor 50 pk. De MC 490 levert 53 pk bij 7000 toeren, 200 toeren minder dan vroeger. Aan het blok is verder nauwelijks iets veranderd of het zou de koppeling moeten zijn. Om het vergrote vermogen, maar vooral om het hogere koppel te kunnen verwerken kreeg de koppeling meer platen en zwaardere veren. Dat zou betekenen dat de koppeling nog zwaarder te

Met de MC 490 borduurt Maico verder in deze steeds belangrijker wordende motorcross klasse. Het topmodel van het Zuidduitse merk wordt al sinds jaar en dag een 'gemütliche' machine genoemd wat betekent dat vrijwel iedereen zich er meteen thuis op voelt. We hadden angst dat met het verder vergroten van de cilinderinhoud het goeddelijke zou verdwijnen maar niets is minder waar.

bedienen zou zijn maar door een langere hevel te gebruiken is dit voorkomen. Typisch Maico detail daarbij is dat domweg een stuk van de cilinder werd afgeslepen om te voorkomen dat de kabel zou doorschuren! Maar dat de koppeling licht gaat zullen we niet ontkennen. Andere interne wijziging is de primaire transmissie. Neen, Maico is nog niet overgestapt op een overbrenging door middel van tandwielen maar de triplex-ketting is wel verdwenen. In plaats daarvan worden nu twee enkele kettingen gebruikt en de motivatie daarachter is dat de levensduur van twee enkele kettingen ho-

ger ligt omdat er minder kans op wringen ontstaat. De versnellingsbak bleef ongewijzigd en ook de interne overbrengingsverhoudingen bleven gelijk.

Een 40 millimeter dikke carburateur moet voor het mengsel zorgen en om meer vermogen onderin te krijgen is de gasfabriek verder van de cilinder afgezet.

Rijwielgedeelte

De veranderingen die Maico vorig jaar doorvoerde waren bijna revolutionair te noemen. De machine kreeg voor veel veerweg en het balhoofd kwam ontzettend hoog te zit-

ten. Die modificatie werd niet door iedereen in dank aanvaard en verschillende rijders bleven het '79-er model prefereren. Maico heeft het rijwielgedeelte dan ook grondig onderhanden genomen. Het balhoofd staat weer vijf centimeter lager en ondanks dat dit ten koste ging van de veerweg, lijkt een beter te sturen rijwielgedeelte te zijn ontstaan. Ook al omdat de achtervork vijf centimeter verlengd is. De schokdempers staan onder een iets andere hoek en standaard wordt de machine afgeleverd met Öhlin schokdempers.

Daarnaast is de Maico in details verbeterd. De verankering van de achterrem is zodanig geconstrueerd dat het spannen van de ketting een stuk eenvoudiger is geworden. Nieuwe zijschilden, die bovendien beter passen en een doorzichtige tank om van

Ook in details verbeterd.



Fotografie:
Jos ten Brink

buitenaf te kunnen zien hoeveel sap er verbruikt is. Minpunt bij het vorige model was ook de bevestiging van de voetrusten. Deze scheurden nog wel eens van het frame en vooral bij het springen kan dat een pijnlijke gewaarwording zijn. Ook op dat punt is de Maico verbeterd.

D'r op en niet erin

De nieuwe MC 490 werd meteen van de importeur Piet van Dijk naar Frans Sigmans getransporteerd omdat Frans als importeur van de Zweedse Öhlin schokdempers nog wat testwerk te doen had en uit zijn mond vernamen we dan ook enkele opmerkingen over de invloed van de veranderingen. Belangrijkste punt is wel dat de zit totaal anders is geworden. Je had vroeger het idee dat je in de machine zat



Blijft makkelijk te rijden.

Verbeterde bevestiging van de voetsteunen.



Nog meer cc's, een bus tussen cilinder en carburateur voor meer vermogen bij lage toerentallen.

en nu zit je erop. De plaatsing van de superlichte buddy is lager geworden en door het gewijzigde balhoofd is de machine nog makkelijker daar naar toe te sturen waar je heen wilt en vooral in korte bochten makkelijker om te zetten. Door de vergrote cilinderinhoud gaat de machine nog gemakkelijker met een lif-

tend voorwiel over de knippen. Ondanks de zeer diepe knippen konden we het niet laten om ook zelf even te 'spelen' in de zware zandbak van Deurne. Het is opvallend hoe gemakkelijk de machine van onderuit opneemt en hoe laag het toerental ook wordt; als je het gas opendraait pakt de



Typisch Maico.



motor altijd weer op zonder dat het vermogen op een gegeven moment gemeen in komt zetten. Als we ons zelf indelen in de categorie beginnende crosser dan kan gesteld worden, ondanks dat de Maico een 'dikkert' is geworden, deze toch een allemansvriend is gebleven. Een opmerkelijke prestatie van een kleine fabriek die zich uitstekend weet te handhaven tussen de Japanse grootheden.

HENK BRUGGEMAN

Andere onderpoten van de voorvork.