

Maico Taifun, 400 cm³, Baujahr 1955

Ehrlich, seit der 350/400 cm³ Maico Taifun 1953 bis 1957 gab es in den 50er Jahren nur wenige deutsche Motorräder, die bei ihrem Erscheinen so viele neue unorthodoxe Konstruktions-Ideen präsentierten. Doch von der Taifun konnten keine großen Stückzahlen im kleinen Pfäffinger Werk vor dessen erstem wirtschaftlichem Aus mehr hergestellt werden, obwohl die Bauart der Maschine, die von dem damals schon 63 Jahre alten Ingenieur Emil Fischer konstruiert wurde, sehr aufsehenerregend war.

Das interessante Fahrgestell besteht aus einem Temperguß-Lenkopf mit zwei hart eingelöteten, starken Präzisionsstahlrohren, die mit dem voluminösen mittleren Leichtmetall-Gußrahmengehäuse und dem Motor-Getriebeblock zu einem Verbund verschraubt sind. Hinzu kommt die auf Silentblöcken gelagerte Hinterradschwinge aus drei Leichtmetall-Gußteilen, deren rechter Schwingenholm als Kettenkasten für die völlig gekapselte, im Ölbad laufende Hinterrad-Duplex-



Maicos technischer Höhepunkt war die 350er/400er Taifun

kette dient. Der Träger der Langarm-Vorderradschwinge (auch Silentblock-Lagerung) rundet diese besondere Gesamtkonstruktion ab.

Abgesehen von dem normalen schlitzgesteuerten Zweizylinder-Zweitakt-Antriebsaggregat mit Umkehrspülung, beide Zylinder voneinander getrennt, mit einem 26er Bing-Vergaser, und abgesehen von dem angeblockten Viergang-Fußschaltgetriebe normaler Bauart, erschienen alle anderen Details ebenfalls als unorthodoxe Ideen. Man

hatte die früheren, horizontal geteilten Motorengehäuse aus der Versenkung geholt, und das Motor-Getriebegehäuse der Taifun war in dieser Art konstruiert, so wie es wenige Jahre später dann auch die Japaner bei ihren neuen Motoren machten. Die Fußschaltung funktionierte mit dem Leerlauf ganz unten, den vier Gängen darüber. Das Getrieberitzel lag im Drehpunkt der Hinterradschwinge, so daß es beim Ein- und Ausfedern keine unterschiedlichen Kettenspan-

MAICO TAIFUN 400 cm³

Leistung

22,5 PS bei 5200/min

Motor

Fahrtwindgekühlter Zweitakt-Zweizylinder, schlitzgesteuert, Umkehrspülung. Bohrung x Hub = 65 x 59,5 mm x 2, Hubraum 395 cm³, Verdichtung 8,0. Bing-Schrägdüsenvergaser, 26 mm Durchmesser. Gemischschmierung 1:25

Elektrische Anlage

Gleichstrom-Lichtmaschine 6 Volt/60 Watt, Batteriezündung. Batterie 8 Ah

Kraftübertragung

Primärtrieb Zahnräder. Mehrscheiben-Kupplung im Ölbad. Viergang-Fußschaltgetriebe. Vollgekapselte Duplexkette im Ölbad zum Hinterrad

Fahrwerk

Verschraubter Rahmenverbund durch Temperguß-Lenkopf mit hart eingelöteten starken Stahlrohren, angeschraubt am Motor-Getriebeblock und am Leichtmetall-Rahmen-Gußgehäuse. Langarmvorderradschwinge mit ölgedämpften Federbeinen, zwei Lenkerhälften

in Lenkerhalter. Dreiteilige Leichtmetallguß-Hinterradschwinge mit zwei Schraubenfedern und einem oder auf Wunsch zwei getrennten hydraulischen Oldruckstoßdämpfern. Rechter Schwingenholm = Hinterradkettenkasten

Räder

Drahtspeichenräder mit Stahlfelgen, Bereifung vorne und hinten 3.50-18

Bremsen

Leichtmetall-Vollnabenbremsen, 200 mm Durchmesser, 40 mm Belagbreite. Betätigung vorne per Hand, Betätigung hinten per Fuß

Abmessungen und Gewichte

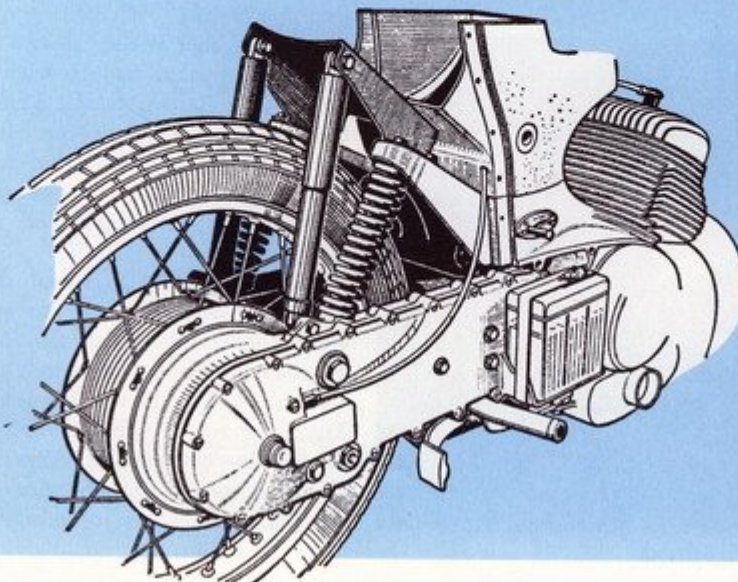
Radstand 1300 mm, Gesamtlänge 2050 mm, größte Höhe 1040 mm, Breite 650 mm, Bodenfreiheit 160 mm, Eigengewicht 163 kg. Tankinhalt 16 Liter, davon 4 Liter Reserve, Normverbrauch 3,6 Liter/100 km solo. Testverbrauch mit Seitenwagen 6,5 Liter/100 km. Höchstgeschwindigkeit 130 km/h solo, mit Seitenwagen 108 km/h

Ausstattung

Im Scheinwerfergehäuse integrierter Geschwindigkeitsanzeiger mit eingebauter Ganganzeige, Sitzbank für zwei Personen, aus dem Motor-Getriebegehäuse ausklappbare Sozialsitzbank, Choke-Fingerhebel am rechten Lenkerende, Werkzeug unter der Sitzbank, Batteriekasten aufklappbar im rechten Gehäuseeteil, Hauptständer und Seitenstütze

Kosten

1955 kostete die Maico Taifun 400 cm³ 2350 Mark



Hinterradschwinge aus Leichtmetall-Kettenkasten, zwei offenen Schraubenfedern und, getrennt davon, einem oder zwei hydraulischen Stoßdämpfern. Davor das Leichtmetall-Rahmen-Gußgehäuse und der Motor-Getriebeblock

nungen gab. Die Soziusfußrasten waren im hinteren Motorgehäuseteil zum Ausklappen eingelassen.

Was zuerst gar nicht gefiel, das war die unter dem rechten Gehäusedeckel in der Wärmezone(!) eingeschlossene Batterie, die zwar bald eine Ausbauklappe erhielt, aber nicht aus der heißen Zone verschwand. Auch der im tiefen Tunnel des Rahmengehäuses versteckte Vergaser erzeugte bei notwendigen Pflegearbeiten durch die in der blödsinnigen Enge notwendige Fingerakrobatik manchen bösen Fluch. Dagegen aber erfreuten die Fahrleistungen, die nicht zuletzt durch die hervorragende Wirkung der Vorder- und Hinterradfederung zustande kamen. Vorne gab es zwei ölgedämpfte Hemscheid-Federbeine,

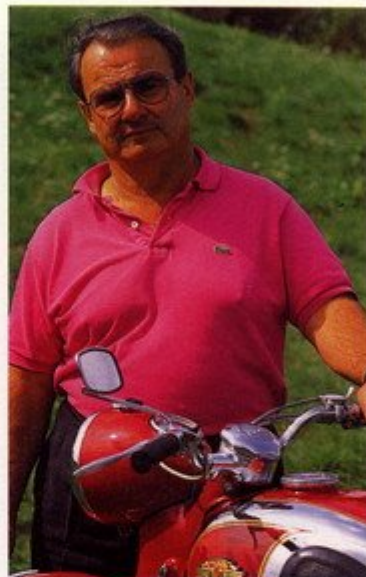
**Die Taifun wurde
das 8. Weltwunder,
das nur Maico-
Schrauber kennen**

hinten zwei offene Schraubenfedern und einen oder zwei (für Gespannbetrieb) getrennt davon aufgehängte Ölstoßdämpfer.

Alles in allem gilt die Taifun heute als Rarität, so daß Manfred Oechsle aus Uhingen, Jahrgang 1936, Kfz-Mechaniker, Motorrad-Oldie-Sammler mit im Haus verteilten feinen Exemplaren und dazu Restaurator dieser Edelstücke, an einem solchen Taifun-Angebot nicht vorbeikommen konnte. An seinem Modell fehlte zwar die Sitzbank,

falsche Federbeine waren vorn an der Schwinge, und der Tacho war weg. Die liebe Frau schlug Rad, als er damit an die Burg kam, und es ging wie immer gleich in die Hobbywerkstatt, wo er zuerst entdeckte, daß unter dem Hammer Schlaglack des Tanks eine ausgespachtelte tiefe Beule war, womit – wie gewohnt – die erste Restaurierungsrunde eingeläutet wurde. Hier half ihm der Karosseriebauer und bekannte Puch-Sammler Franz Heyer aus Malmshiem. Der zersägte den Beulenbottich in zwei Hälften, arbeitete die große Delle aus und schweißte die Hälften wieder zusammen, was wegen richtiger Passung gar nicht so einfach war.

Die nächste Aktion drehte sich um die erfolgreiche Neuanfertigung einer Sitzbank, wonach es eifrig weiterging. Im Motor war die Kurbelwelle komplett defekt, Motor-Getriebegehäuse gerissen, und weitere Schrecknisse kamen zutage. Die Kurbelwelle durfte der Manfred beim Kurbelwellenspezialisten Gerhard Daiber in Holzhausen zum Teil selbst überholen, die Zylinder wurden nachgehont, neue Kolben bei Mahle besorgt, natürlich überall neue Lager rein, in die Leichtmetall-Gehäuseteile kamen teilweise neue Schraubengewinde-Einsätze. Der Vergaser erhielt einen neuen Schieber, neue Düsen, neue Nadel und einen neuen Schwimmer. Die originale schmale Batterie 6 Volt, 8 Ah gibt es nicht mehr, aber ein wartungsfreies Exemplar für die 125er Bundeswehr-Hercules paßte in den Gehäusekasten, wenn ganz dünne Gummischutzmatten verwendet wurden. Zu den letzten Problemen gehörte die Nachfertigung neuer



Manfred Oechsle, versierter Edelschrauber und Oldiefreund, konnte an einer Taifun nicht vorbeigehen. Sie bescherte ihm ausgesuchte Aufgaben, die er prima löste

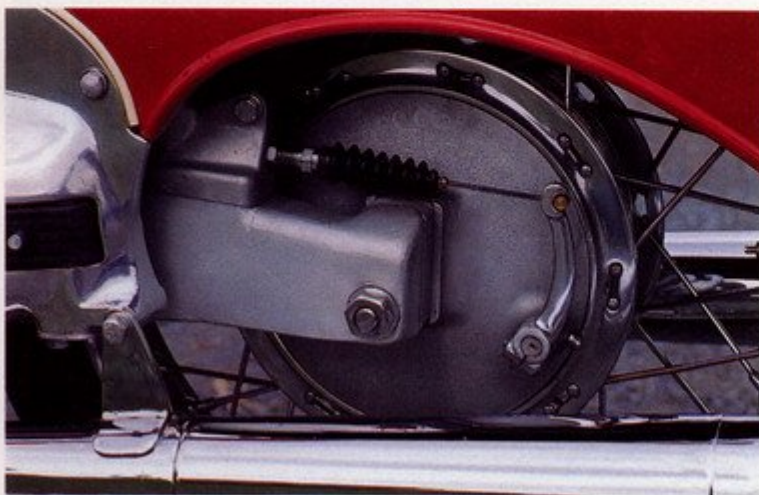


Schalldämpfer, was dann mit einiger Raffinesse auch gut gelang.

Dann ging es um die möglichst originale rote Lackierung, und da sich glücklicherweise an einem Gußteil noch der ursprüngliche Lack befand, konnte man davon bei einer Autolackiererei eine Analyse des Lacks machen und die richtige Farbe zusammenmischen.

Die nun neu dastehende Maico Taifun ist das typische Präzisionsergebnis aus vielerlei Arbeits- und Werkstattmöglichkeiten der mehr professionellen Hobby-Szene. Außerdem ist sie kein Allerweltsmotorrad. Der Zweitakt-Twin erzeugt einen tiefen Summton, und der Motor zieht schon bei 3500/min mit 15 PS ab. Mit besetzter Maschine und besetztem Seitenwagen kam das Gespann in 25 Sekunden auf 100 km/h. Der Spritverbrauch (Öl-Benzingemisch 1:25) lag mit Seitenwagen bei 6,5 Liter/100 km. Bei Autobahnvollgasfahrten mit Seitenwagen liefen aber auch schon mal 10 Liter/100 km durch! ▷

Die Langarm-Vorderradschwinge unter dem voluminösen Haifisch-Schutzblech hat zwei hydraulisch gedämpfte Hemscheid-Federbeine. Das Fahrwerk hatte eine stabile Spurhaltung



Die Hinterradbremse wurde über einen Seilzug betätigt