

EEN PITTIGE EN TOCH HANDELBARE MACHINE

Maico is een van de fabrieken, die grote waarde hechten aan wedstrijddeelname als testmiddel voor hun machines. Zij verkeert daarbij nog in de bijzondere omstandigheid, dat een van haar ingenieurs, Ulrich Pohl — auteur o.m. van het boekje „Het opvoeren van kleine tweetaktmotoren”—, tevens een zeer geroutineerd en succesvol wedstrijdrijder is, die dus uit eigen ervaring weet welke eisen de gebruiker aan een motorrijwiel stelt. De 175 cc Maico, welke het onderwerp van deze bespreking vormt, werd in het afgelopen jaar aan verscheidene vuurproeven onderworpen en de daarbij behaalde tropheën spreken duidelijke taal ten aanzien van de betrouwbaarheid van de machine: de Alpenbokaal in de Internationale Alpenrit, goud (als enige) in de Duitse driedaagse betrouwbaarheidsrit en zes gouden medailles alsmede de Clubtrophy in de Internationale Zesdaagse. Vanzelfsprekend hebben de ervaringen, opgedaan in deze zware wedstrijden, hun effect op de seriemachines niet gemist.

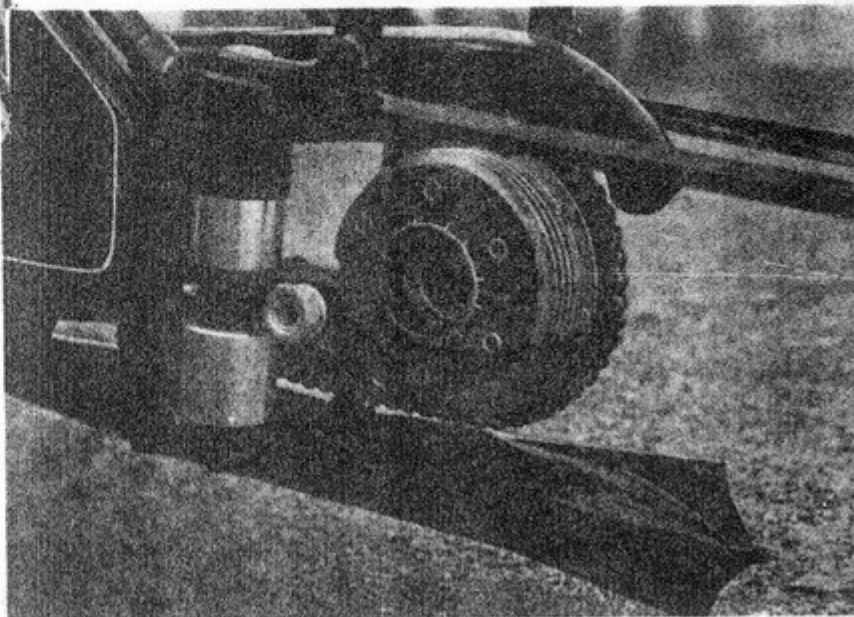
De vlakkezuiger-tweetaktmotor van deze 174 cc Maico bezit een onderkwadratische boring-slag verhouding, namelijk 61 tegen 59,5 mm, wat een gunstige factor vormt voor het laag houden van de gemiddelde zuigersnelheid. Het topvermogen bedraagt bij een compressieverhouding van 7 : 1 en een toerental van 5300 omw/min. 9,2 pk, een cijfer, dat voor een motor van deze klasse met ere genoemd mag worden.

Het lichtmetalen carter bestaat uit drie delen, welke tezamen het krukasstelsel, de wisselbak en de primaire transmissie plus



Hierboven de geheel lichtmetalen voorwielnaaf. Zowel voor- als achterrem zijn uitstekend.

Rechts: in de achternaaf is een schokbreker, bestaande uit zes rubber segmenten, opgenomen, die belangrijk bijdraagt tot de soepele transmissie van deze machine. Geheel rechts ziet men het mooie glad afgewerkte motorblokje aan de koppelingszijde.



ZOWEL VOOR TOURIST ALS SPORTRIJDER

koppeling herbergen. De krukas is op drie kogellagers gelagerd, waarvan twee aan de aandrijfszijde. De smering van deze lagers vindt niet plaats op de wijze, zoals bij mengsmering gebruikelijk is, maar geschiedt op een zeer bijzondere en tevens hoogst effectieve manier, namelijk vanuit de wisselbak. In deze bak bevindt zich een soort trog, die door de draaiende tandwielen opgeworpen olie opvangt. Vanaf deze trog leiden kanalen naar de kogellagers van de krukas. Aan de dynamozijde is bovendien nog een terugvoerkanaal voor de overtollige olie aangebracht, dat weer in de wisselbak uitmondt. Als gevolg van deze constructie werd het noodzakelijk de afdichtingsringen (simmerringen) direct tegen de krukwingen te plaatsen, terwijl rechts nog een tweede simmering aan de buitenzijde van het kogellager is aangebracht, die moet verhinderen, dat olie in de dynamo terecht komt. De overige bewegende delen, zoals big-end, zuiger, e.d., zijn aangewezen op mengsmering (1 : 25).

Maico past voor haar drijfstaanglaging in het kleine oog een bronzen bus toe, terwijl het big-end uit twee rijen rollen bestaat, totaal 30 stuks van 5 mm diameter, zonder kool. De gietijzeren cylinder is omgeven door flinke koelribben, waarvan de onderste acht aan weerszijden verticaal ingezaagd zijn. Hierdoor kunnen de ribben beter het uitzetten van de cylinder volgen en zullen zij niet zo licht als een soort klemband gaan werken, met alle risico's van vastlopen daaraan verbonden. De lichtmetalen zuiger bezit een iets gewelfde bodem en bevat drie veren en een 16 mm zuigerpen. Door middel van vier lange bouten worden de lichtmetalen cylinderkop en de cylinder gelijktijdig tegen het carter aangehouden.

De vierversnellingsbak (3,3 — 1,9 — 1,34 — 1 : 1) heeft positieve voetschakeling. In verband met de bovenomschreven lagersmering van de krukas is het van belang, dat de juiste olie in deze wisselbak gebruikt wordt (SAE 40 in de zomer, 30 in de winter). De koppeling opereert met drie kurkplaten en loopt in een oliebad. In de secundaire transmissie is een schokbreker verwerkt, in de vorm van een zestal rubber segmenten in de achterwielnaaf (zie foto).

Op het rechter krukaseinde is de Noris-dynamo gemonteerd, die een vermogen van 35/45 Watt bezit en vanzelfsprekend met een spanningsregelaar is uitgerust. Ontstekingschakelaar en controlelampje zijn in het ronde deksel, dat de elektrische installatie beschermt, aangebracht. Een platte accu van het doorzichtige type is onder het zadel opgesteld, op een rubber kussen. De carburateur is van Bing-fabriek, type 1/24/29, met een doorlaat van 24 mm en voorzien van een luchtfilter met startschuif.

De machine is volledig geveerd vóór een telescoopvork, achter plunjeroving, beide van eigen fabriek. De voor-

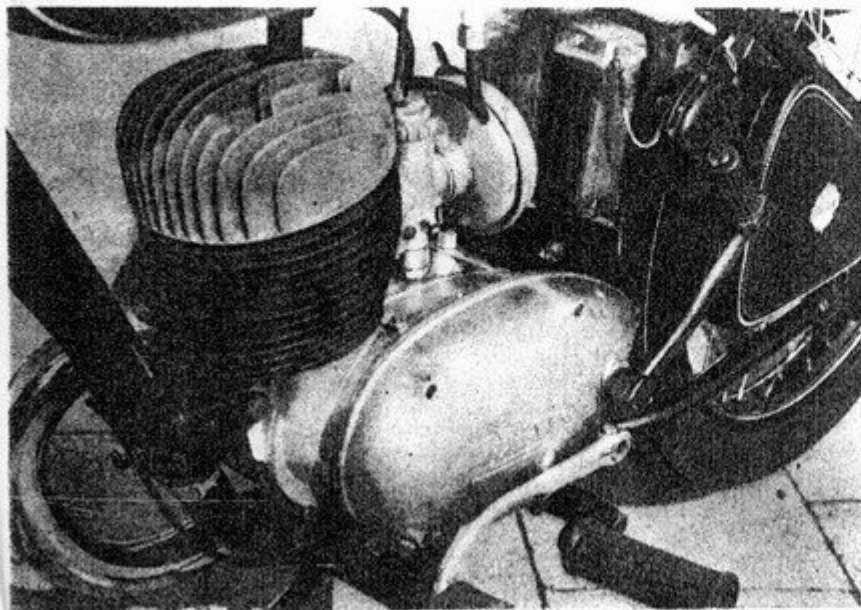
vork heeft als veerelement een lange, progressief gewonden schroefveer, die een maximale uitslag van 110 mm toestaat; de achtervering werkt met twee veren van verschillende draaddikte per plunjer en heeft een uitslag van 40 mm. Beide wielnaven zijn van lichtmetaal en over de volle breedte doorgetrokken; zij zijn voorzien van koelribben, welke — in geval van het achterwiel, waar de remtrommel zich naast het wiel bevindt — ook om deze trommel zijn aangebracht.

Voor wij onze wegeringen met de machine weergeven, willen we nog even wijzen op enkele in het oog springende, prettige bijzonderheden van deze Maico. Om te beginnen de uitstekende verzorging van de bowdenkabels, die alle van smeernippels zijn voorzien, terwijl de voorrem- en koppelingkabels bovendien een bijstelbaarheid bezitten, waarvan men zo nodig onder het rijden zonder enige moeite met de hand gebruik kan maken. Dan noemen we de keurige en effectieve afscherming van de achterketting, de brede en daardoor stabiele centrale standaard en het stuurslot, van welks laatste de pen bij het ontsluiten niet uitgenomen behoeft te worden, ergo geen zwaar stuk messing in de zak onder het rijden. Tenslotte mag de welverzorgde finish, zowel wat chroom- als lakwerk aangaat, zeker niet onvermeld blijven. Toen wij de machine kregen, wisten wij reeds dat het hier om een pittig motortje ging en die wetenschap werd op onze proefritten nog eens geaccentueerd, want deze 175 cc tweetakt bezit een zekere felheid, die menige viertakt haar zou benijden. Speciaal het trekvermogen bij lage toeren-tallen is opvallend. De versnellingen zijn goed gekozen, terwijl het schakelen zeer licht en — nadat wij de afstand voetrust-rempedaal iets gewijzigd hadden — ook vlug gaat. Bij dit alles kwam tevens de goede werking van de koppeling naar voren.

Met het starten bij koude motor konden wij aanvankelijk niet best overweg. In de meeste gevallen sloeg hij, na enig vlotteren, wel onmiddellijk aan, maar bleef niet doorlopen, zodat vaak een tweede start nodig was. Een andere machine van hetzelfde type, echter met wat meer kilometers achter de rug, vertoonde deze kwaal niet, zodat men hier naar alle waarschijnlijkheid van een incidenteel geval kan spreken, wellicht veroorzaakt door de nieuwigheid — en mogelijk door een o.i. te overdadige smering, zelfs al neemt men de inlooperperiode in aanmerking. Bij warme motor kon men rekenen op aanslaan bij de eerste trap.

De wegligging is zeer goed en de machine laat aan handelbaarheid, ook in druk stadsverkeer, niets te wensen over. Op de vering hebben wij alleen deze aanmerking dat de voorvork op slechte wegen soms wat rauw aandoet. Goed merkbaar is overigens de rubber schokbreker in het achterwiel, die tezamen met de soepele koppeling voor een stootvrije transmissie zorgt. De zit is prettig, ook voor lange mensen, de bedieningsorganen liggen goed, maar het zweefzadel geeft een wat al te deïndend effect. En wat de veiligheidsfactor betreft: de remmen zijn uitstekend, evenals het licht.

In korte trekken samengevat, een zeer handelbare en toch pittige motor, volkomen geschikt voor kruissnelheden van een goede 80 km/u. d. H.



GEGEVENS MAICO 175.

Tweetakt met omkeerspoeling.

Cylindervolume: 174 cc (61 × 59,5).

Compressieverhouding: 7 : 1.

Max. vermogen: 9,2 pk bij 5300 omw/min.

Carburateur: Bing 1/24/29.

Ontstekings- en verlichtingsinstallaties: Noris 35/45 Watt.

Overbrengingsverhoudingen: primair 1 : 2,44, secundair 1 : 2,75.

Versnellingsverhoudingen: 3,3 — 1,9 — 1,34 — 1 : 1.

Bandenmaat: voor en achter 3,25 × 19.

Prijs: f 1395,—.

Importrice: N.V. N.I.M.A.G., Veursestraat-weg 280, Leidschendam.