

SEPTEMBER/NOVEMBER '96 Nr. 33

# **MAI** *Rijders Club*





FAHRZEUGFABRIK G. m. b. H.  
Herrenberg  
in Pfäffingen / Tüb. a. N.

# de MAICO M250S

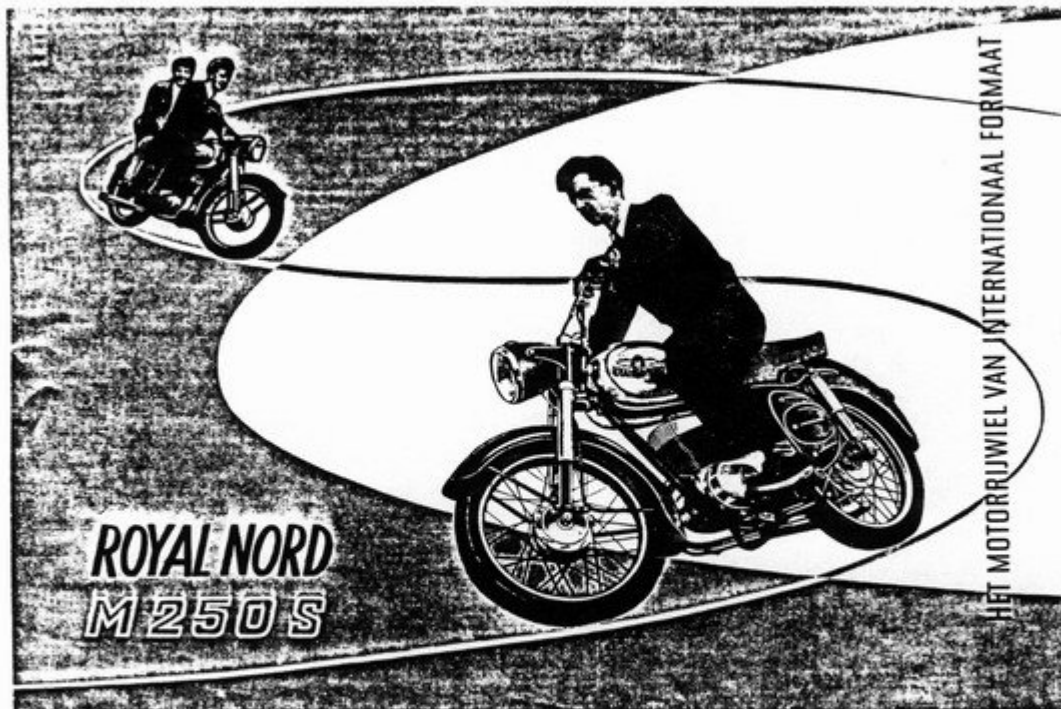
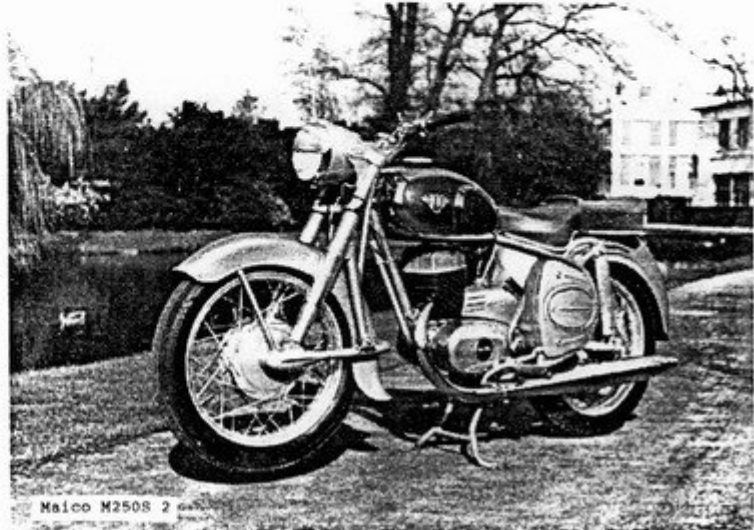
## het verhaal van de **BLIZZARD**

De M250 cc Maico is een verdere ontwikkeling van de alom bekende M200s, die op zijn beurt weer van de M175S is afgeleid.

De eerste M250S was dan ook grotendeels gelijk aan de 200S; Hetzelfde frame, voorvork etc.

Het blok was wel gelijk aan de latere 250cc blokken alleen de cylinder had nog niet de uitsparingen voor de carburateur

kappen. Een aanwijzing voor dit model is de Royal Nord folder van de M250S. Zoals bekend werd Maico in België verkocht door Royal Nord die de Maico's ook onder deze naam op de markt bracht.



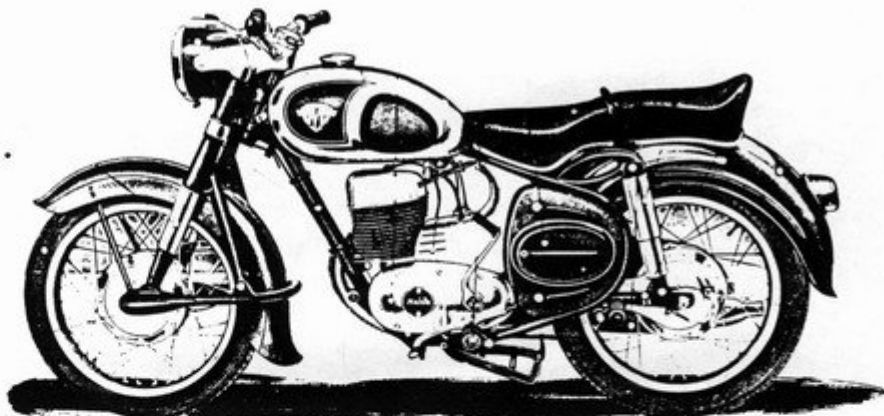
Een volgende stap was in begin 1955 al snel de M250S 1 met de alom bekende schving voorvork, zoals die ook in de M175SS super sport te vinden was.

De S1 had de uitlaat aan de rechterzijde terwijl de latere S2 deze naar links had. De S2 had ook de bekende zuiger met de

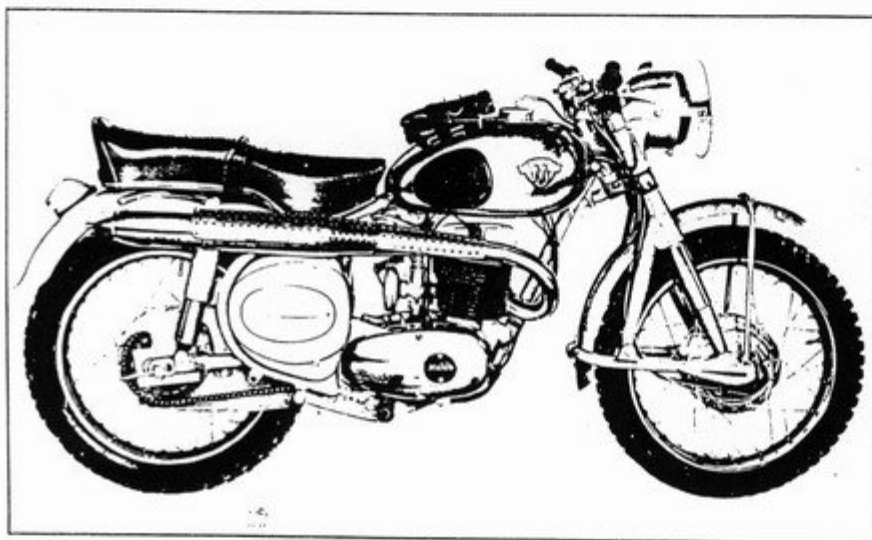
spoelpoorten (deze liggen net andersom als bij de Maicoletta). De S1 had dezelfde zuiger als de latere Bundeswehr, deze is dus daardoor ook gemakkelijker verkrijgbaar.

De Maico 250 cc Blizzard is de moeder van de latere crossers werd er door de Maico fabriek altijd beweerd,

althoewel de echte eerste sportresultaten reeds met de M175 werden behaald.



Maico Blizzard M250S 1



250 cc MAICO ENDURO MODEL

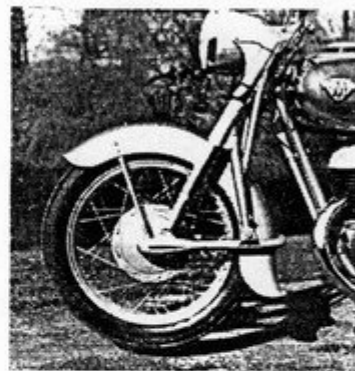
Ook de term crossers is wat ruim want naast deze waren er ook de GS off the road machines en zelfs een trial model. Een afbeelding van een oude GS laat wel de bekende schwing voorvork zien in zijn oervorm.

De eerste schwing vorken hadden wel eens de neiging door te zakken bij gebruik in het terrein, als gevolg daarvan werden de vorken al snel voorzien van een versteviging om dit euvel te voorkomen.

Dit werd ook bij de toermodellen gedaan, waarna het probleem niet meer is opgetreden. Maico huldigde altijd het zogenaamde "Baukasten Systeem" waardoor men in staat was goedkoper te produceren.

Dit systeem hield in dat de diverse modellen veel dezelfde onderdelen hadden, zoals daar zijn de zijkastjes, de stuurhelften, de benzine tanks en de achterspatborden.

De vorm van de frame's waren zelfs grotendeels gelijk, slechts de buis was bij de een wat dikker dan bij de ander.



**MAICO BLIZZARD**





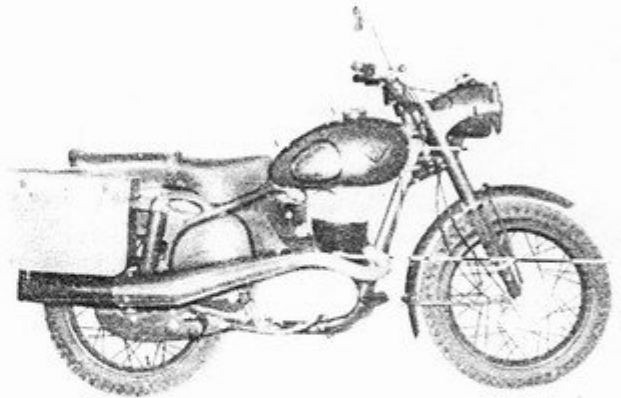
Toen het de firma Maico economisch wat slechter ging in de jaren 1958/1959, kwam er redding doormiddel van een opdracht van het Duitse leger voor meer dan 10.000 motoren van het type M250B Bundeswehr dat naast het leger ook aan de douane en de politie werd geleverd.

In een witte uitvoering reden zelfs de afrikaanse missionarissen er mee in het rond.

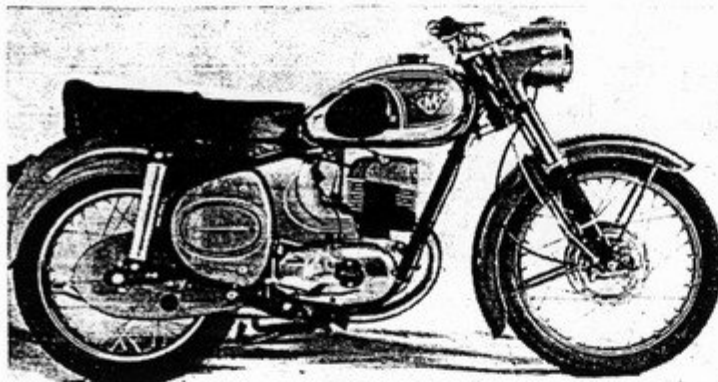
In December 1959 werd met de productie van de M250B (de B staat voor Bundeswehr) begonnen, ook nu hield men vast aan het baukasten systeem en ditmaal moest de Blizzard zijn oude uiterlijk aanpassen aan dat van de Bundeswehr.

De Bundeswehr had een voorvork gebaseerd op die van de oude M175/200S, ook de spatborden waren aan de eisen van het leger aangepast.

Om ook nu weer goedkoop en efficiënt te kunnen produceren moest de Blizzard ook worden aangepast.



Maico M250B Bundeswehr



M250S 2

Zo kreeg de Blizzard ook de nieuwe telescoop voorvork en o.a. het achterlicht van de Bundeswehr.

Het nieuwe achterspatbord werd eerst gemonteerd toen men door de voorraad van de oude heen was, Het frame van de Blizzard bleef wel hetzelfde, en alleen het voorspatbord van het legermodel werd niet

geschikt geacht voor het burgertype.

Als oplossing werd hier het oude voorspatbord van de M175/200S gemonteerd, weer een staaltje van het baukasten systeem.

Dat de M250 Bundeswehr voor veel werk zorgde bij Maico bleek wel uit het feit dat men werk uit moest besteden, zo zijn er M250B motorfietsen gemaakt door de firma Auto Union bekend van o.a. DKW en NSU.

Soms kan men dit nog zien aan de originele verpakkingen van onderdelen waarop het stempel van de Auto Union staat vermeld.

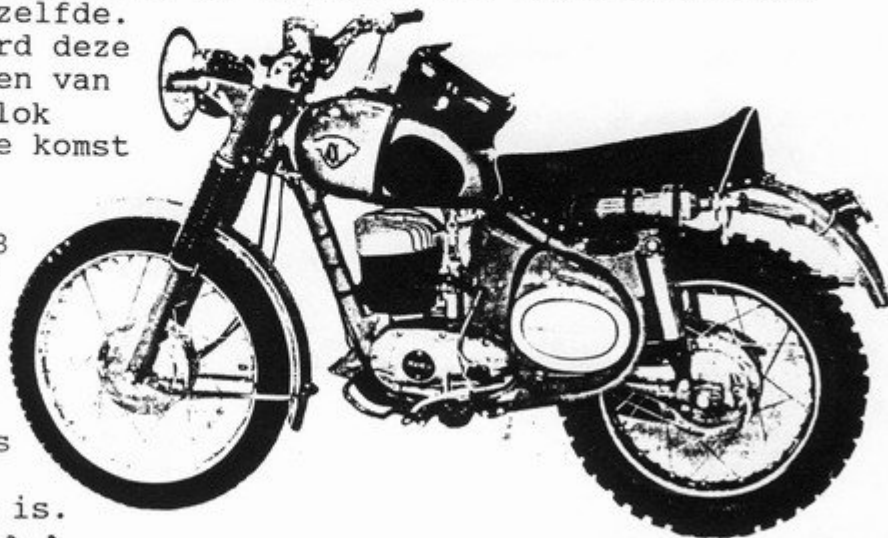


Maico M250S 2  
(met nieuw model achterspatbord)  
(en andere achterschokbrekers)

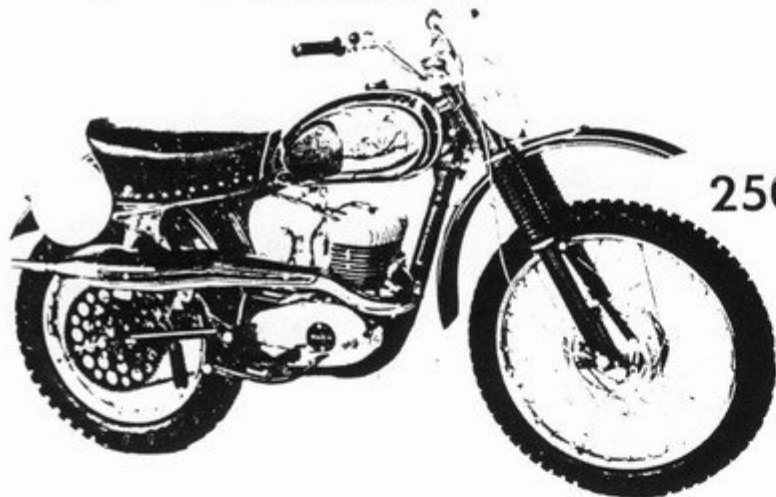
De eerste crossers die echt als crossers werden gezien vertoonden grote gelijkenissen met de M250B. Ook het frame bij deze was gemaakt van de zelfde ovale buis. Nog lange tijd heeft men het onderblok gebruikt, wel werd de cylindervorm anders, zoals bij de M250 SS (Supersport 28 PK) die een synemascope of Breitwand cylinder had. Al veranderde de cylinder het onderblok bleef optisch steeds hetzelfde.

Pas in +/- 1970 werd deze zo veranderd dat men van een totaal ander blok mag spreken. Met de komst van de MD maico's met de roterende inlaat in 1965 - 68 werd het einde van de Blizzard aangekondigd.

Nog steeds is de Blizzard een geliefde motorfiets die bij velen bijzonder populair is.



**250 Gelände-Sport**



**250 Moto-Cross**



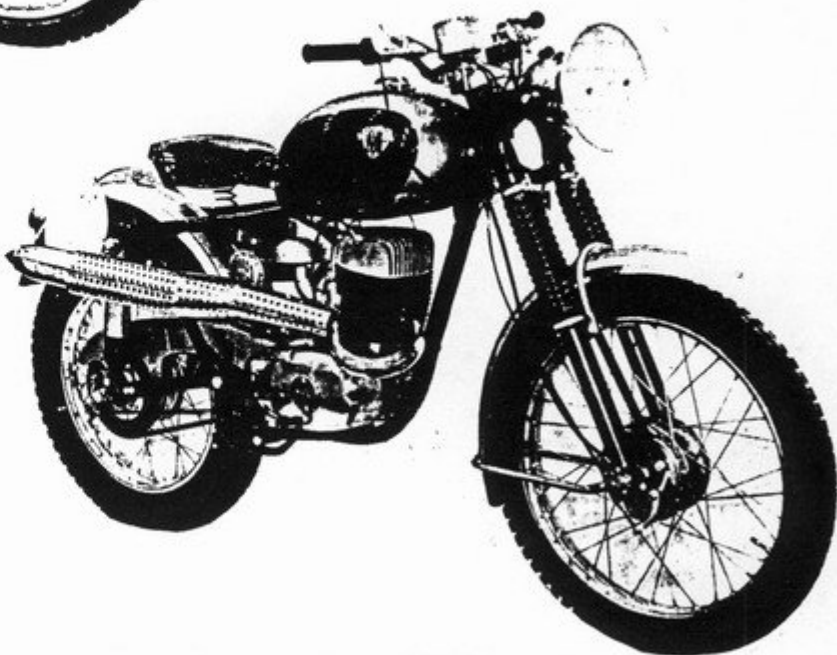
**M 250 T-Trial**

**Technische specificatie**

Motortype: 1 cylinder tweetakt met omkeerspoeling  
 Cylinder inhoud: 250 cc.  
 Boring en slag: 67 x 70 mm  
 Aantal PK: 14½ - 3200 t/m  
 Carburateur: Merk Bing  
 Aantal versnellingen: 4

Schakeling: met versnellingstand-aanwijzer in KM-teller voet  
 Bandenmaat voor: 325 x 18  
 Bandenmaat achter: 325 x 18  
 Topsnelheid: ruim 115 KM  
 Vering voor: zweefarm  
 Vering achter: zweefarm  
 Tankinhoud: 16 ltr.

Buddyseat: met reservekraan extra groot formaat  
 Remmen: volle naaf-remmen stuurslot stuurdemper krukaslagers worden direct vanuit versnellingsbak gesmeerd Schokdemper in achter-naaf. Steekas



**MAICO M 250**