

MAICO BRENGT NIEUWE KWARTLITER IN 1972

MAICO MD 250

Hij heeft lang op zich laten wachten, zou men kunnen zeggen. Lang op zich laten wachten? Ja, want de Maico MD 250 is de eerste 250 cc machine in Europa, die speciaal ontworpen is om de Japanse opmars in deze inhoudsklasse te stuiten. Maico's tegenzet heeft inderdaad lang op zich laten wachten. De ontwikkeling van de motorfiets daarentegen heeft slechts enkele maanden geduurd, nadat men bij Maico ontdekte, welke prestatiemogelijkheden de tweetaktmotor met roterende inlaat heeft zoals die in de 125 cc Grand Prix racerij gebruikt wordt.

Het experiment van chefconstructeur Günter Schier lukte: vermomd als 125 cc machine werd het nieuwe kwartliter model in juni 1971 voor het eerst op de weg beproefd!

De eencilinder tweetakt met roterende inlaat kreeg een boring van 76 mm, maar behield de slag van de 125 cc motor, namelijk 54 mm. Deze boring-slagverhouding levert een cilinderinhoud op van 246 cc. Bij een compressieverhouding van 12 : 1 bleek de krachtbron bij de eerste vermogensmeting al goed voor 32 pk aan de krukas — tweëndertig pk uit een 250 cc eencilinder! — wat voldoende was om een kleine fabriekstrijder in nauwsluitende overall naar een topsnelheid van meer dan 160 km/uur te stuwten. Chefconstructeur Schier kwam zelf

in semi-racehouding tot een goede 150 km/uur!

Gezien deze prestaties lag de beslissing voor de hand: Maico zal weer een sportmachine op de markt brengen in de 250 cc klasse. Want met dit vermogen (32 SAE- of 26

Onder: De Aerts telescoop functioneert uitstekend. De koplamp heeft helaas onvoldoende capaciteit voor snel rijden bij nacht.



DIN-pk), een ledig gewicht van slechts 100 kg en een 6-versnellingsbak, geeft de Maico fabriek zich een reële kans tegen de Japanse concurrentie in deze klasse.

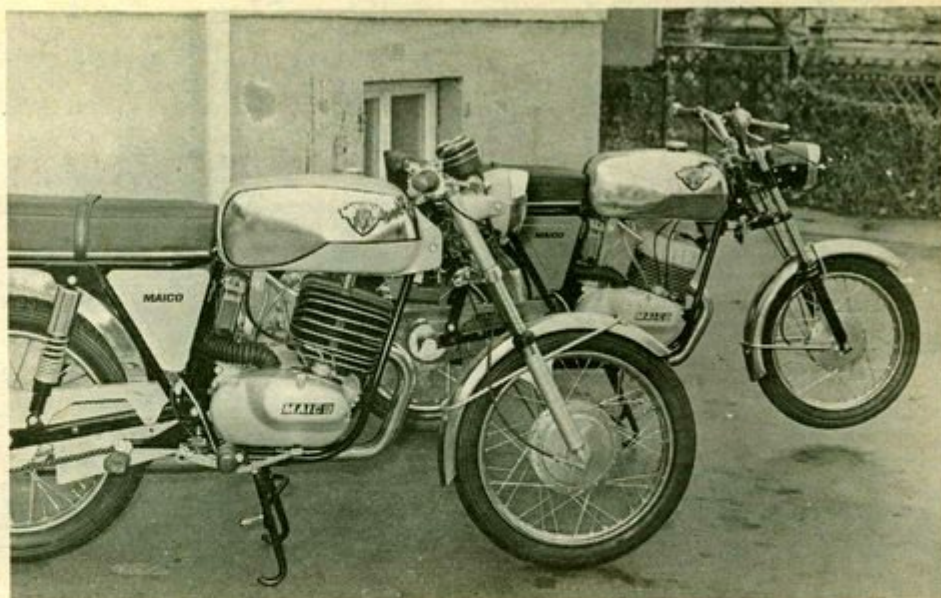
Bij een vluchtige beschouwing is de nieuwe machine nauwelijks van de 125 cc Maico MD 125 te onderscheiden. De kwartliter heeft wat het rijwielgedeelte betreft dezelfde afmetingen, maar de grote cilinder doet vermoeden, dat de nieuweling toch meer cc's heeft dan de MD125. De MD 250 heeft een lichtmetalen cilinder met ingekrompen gietijzeren voering en vijf spoelkanalen. De koelribben zijn onderling verbonden door een strip en behandeld met een geluiddempende, zwarte verf, welke voor een betere warmte-afvoer zorgt en resonantie van de koelribben tegen gaat. De gesmede Mahle zuiger is uitgevoerd met twee zuigerveren. De krukas is robuuster dan die van de 125 cc-ers, ook wat de drijfstang betreft. In verband hiermee is ook het motorcarter anders, hoewel het uiterlijk de indruk wekt, dat het identiek is aan de MD 125. De roterende inlaat heeft dezelfde afmetingen als die van de 125 cc GP-machine. De carburateur, een Bing met concentrische vlotterkamer, heeft een doorlaat van 32 mm. De roterende inlaat bevindt zich aan de rechterkant van het blok. De carburateur is vrijwel geheel ingekapseld.

De versnellingsbak is uitgerust met 6 versnellingen, die dank zij de ervaringen in Grands Prix goed gekozen verhoudingen hebben. De interne verhoudingen bedragen in de 1e t.m. de 6e versnelling: 3.4 — 2.2 — 1.7 — 1.35 — 1.13 — 1 : 1. Bij een secundaire verhouding van

2.07 : 1 (14-29 tanden of 18-38 tanden) bedraagt de totale overbrengingsverhouding 19.57 — 12.8 — 9.83 — 7.75 — 6.48 — 5.75 : 1. Dat betekent in de diverse versnellingen bij 8000 omw.min. een snelheid van 42,9 km.uur, 65,6 km.uur, 85,5 km.uur, 108,4 km.uur, 129,5 km.uur en 146 km.uur. Bij een pk-gewichtsverhouding van 3,13 kg.pk (uitgaande van 32 SAE-pk en 100 kg) of 3,85 kg.pk (uitgaande van 26 DIN-pk en 100 kg), zijn voornoemde snelheden, in het bijzonder de gemeten topsnelheid en de acceleratie van 0—100 km.uur in iets meer dan 6 seconden, niet verwonderlijk. De pk-gewichtsverhoudingen van 3,13 of 3,85 kg.pk en het litervermogen van 130 pk.liter, of zo u wilt 105 pk.liter, hebben respectievelijk waarden die zich belijst met die van Japanse merken in deze inhoudsklasse kunnen meten, ja, het lage gewicht en de ranke bouw (en de daarmee gepaard gaande lage luchtweerstandsfactor) duiden zelfs op betere waarden!

De frameconstructie is identiek aan die van de 125 cc machine, maar de motorophanging is veel robuuster. De wegligging is geweldig, maar indien men voluit accelereert, moet men het gewicht tamelijk ver boven de tank brengen anders klimt het voorwiel in de lucht zoals bij de 500 cc Kawasaki Mach III! De handelbaarheid is verbluffend goed en men moet tijdens het rijden de „hersenscomputer” bewust van 50—125 cc op 250 cc schakelen. Dit laatste lukt gemakkelijker, als men voor de eerste bocht moet remmen, want dan merkt men pas op met wat voor een raket men door het landschap schiet!

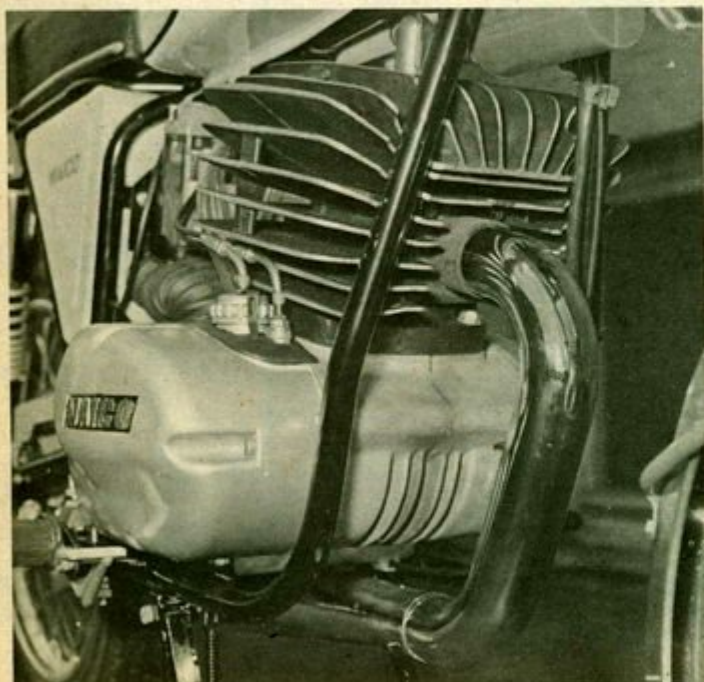
De uitstekend gedempte en goed functionerende telescoop is een produkt van Aerts uit België, de in drie standen instelbare achterschokbrekers zijn van Girling. Deze toelev-



ringsprodukten zijn uitstekend op elkaar afgestemd, want beide firma's zijn kennelijk in het Maico project geïnteresseerd. De zaken liggen anders bij de elektrische installatie. Op de experimentele machine werd een 6 Volt Motoplat installatie toegepast, maar de seriemachines zullen met een 12 Volt installatie van Kröber uitgerust worden. De gebruikte Bosch installaties voldeden niet aan de verwachtingen, terwijl Japanse installaties te moeilijk te krijgen waren. Zo duurde het ook tamelijk lang alvorens men de juiste instrumenten en remmen gevonden had. De keus viel op een elektronische toerenteller van VDO en een speciaal voor Maico ontwikkelde km-teller, eveneens van VDO, want natuurlijk moeten beide instrumenten bij elkaar passen! Beide klokken zijn in rubber boven de koplamp opgehangen.

De tankinhoud bedraagt 13,5 liter, inclusief 2 liter reserve. De MD 250 heeft helaas geen gescheiden smeersysteem, maar gebruikt mengsmering in de verhouding 25 : 1. De fabriek noemt als normverbruik 5 liter voor 100 km, maar in de praktijk zal men eerder op 6 of méér liter moeten rekenen. Dat betekent, dat men tot de reservestand een actieradius van 200 km. heeft. De banden zijn Metzeler produkten, voor een 2.50 x 17 en achter 3.00 x 17.

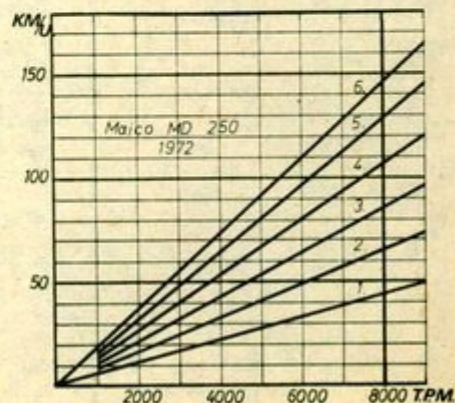
Zeventien inch banden zijn niet langer zeldzaam, zodat op dit punt weinig moeilijkheden te verwachten zijn, maar hoe dit in het buitenland met de mengsmering ligt — in het bijzonder wat de Verenigde Staten betreft — zullen wij moeten afwachten. Er worden in de grotere inhoudsklasse vrijwel geen modellen zonder gescheiden smering op de markt gebracht. Ook een 12 Volt elektrische installatie verdient belijst de voorkeur boven een 6 Volt installatie. Verder valt nog op te merken, dat de machine met Champion bougies N3G (warmtegraad 280—310) geleverd zal worden. De versnellingsbak is gevuld met SAE 90 olie. De achterketting is van het fabrikaat Renold Mark 10 ($\frac{1}{2} \times 5.16$). De ketting wordt door een



Rechts boven: De Maico MD 250 en de MD 125 zijn qua afmetingen nauwelijks van elkaar te onderscheiden.

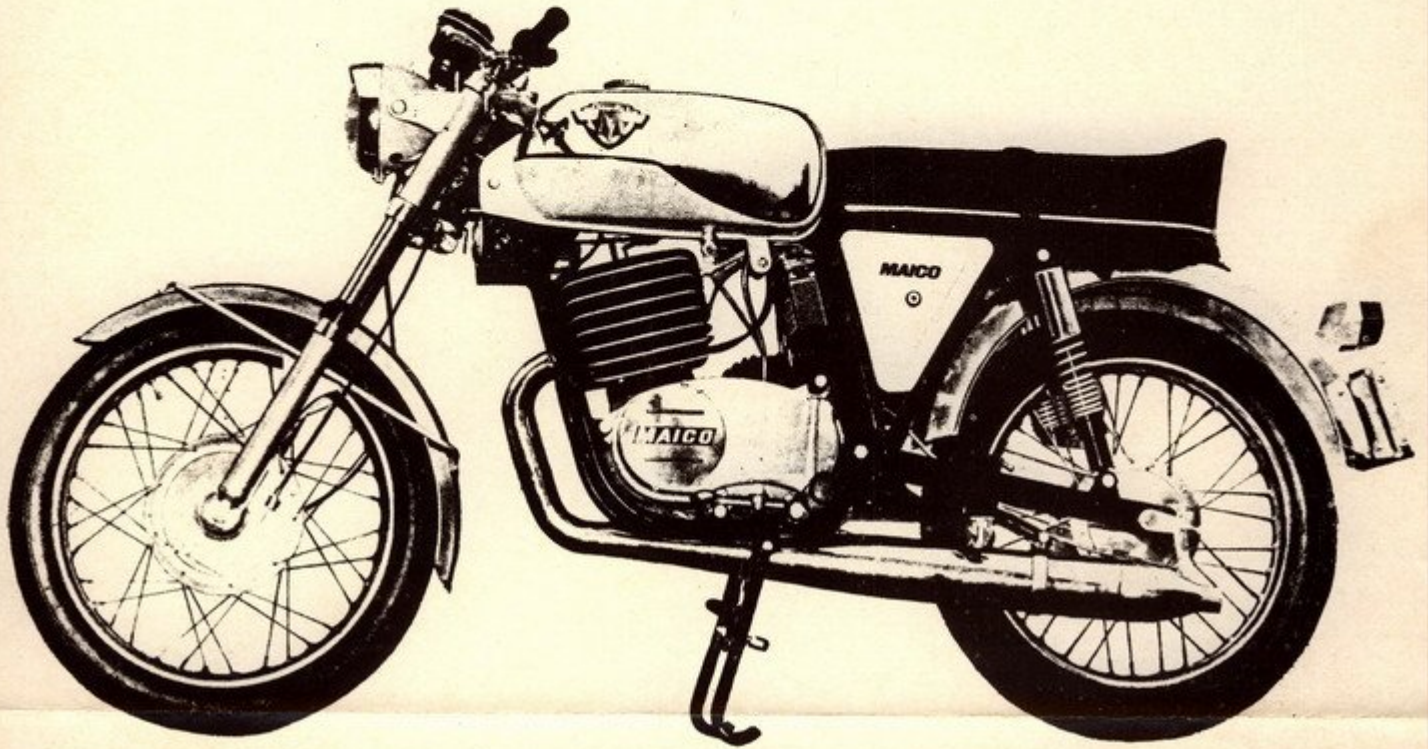
Links: De koelribben zijn onderling verbonden en met een geluiddempende, matzwarte verf bewerkt. De roterende inlaat bevindt zich rechts van het blok. De 32 mm Bing carburateur is vrijwel geheel ingekapseld.

Rechts: Het snelheidsbereik in de 6 versnellingen uitgezet tegen het motortoerental.



Rai - 1972

Neu: Maico MD 250



250 ccm, Drehschieber, 32 PS, 8000 U/min., 150 km/h

» ab Juni 1972 lieferbar «

**Händlernachweis
durch den
Generalvertreter**

Hessen/Rheinlandpfalz
Fritz Kramer · 6291 Laubus-Eschbach

Nordrhein-Westfalen
Paul Schwenke, 41 Duisburg/Meid.

Bayern
Gerhard Lilie, 8014 Neubiberg

Hamburg/Schleswig-Holstein
Gebr. Stüdemann, 2 Hamburg
