

BIJ MAICO THUIS



Zo vredig ligt aan de noordelijke invaalsweg van Pfäffingen, de fabriek die zoveel beroering onder de Japanse suprematie teweeg brengt.

Al jarenlang hebben Japanse fabrieken laten zien, dat wanneer ze eenmaal een bepaald doel in de wedstrijd-sport voor ogen hebben, ze op grond van hun enorme productie-aantallen van standaardmachines zulke gigantische bedragen in de ontwikkeling van speciale motoren en in het aantrekken van 's werelds beste motorrijders kunnen steken, dat daar eenvoudig geen andere fabriek ter wereld tegenaan kan.. Zo was het in de weg-racesport en met een dubbel wereldkampioenschap is het dit jaar in de motorcross ook goed raak. Maar het heeft de hele wereld verbluft hoe juist in die zware motorcrossklasse het niet de bekende cross-grootmachten die jarenlang het terrein hebben beheerst zoals CZ en Husqvarna waren die de Japanners de voet dwars zetten, maar de met

Hieronder Börje Jansson samen met de heren Hans Kresin en Günther Schier, respectievelijk belast met de productie en ontwikkeling.



vliegende vaandel ten tonele verschenen Duitse Maico fabriek. En als dan tegelijkertijd diezelfde Maico ook nog in de wegracerij op een manier van zich doet spreken die met name die andere Japanse fabriek, Yamaha,



De heer Wilhelm Maisch, die samen met zijn broer Otto zo'n veertig jaar geleden de fabriek oprichtte die nu een begrip is in de hele motorsportwereld.

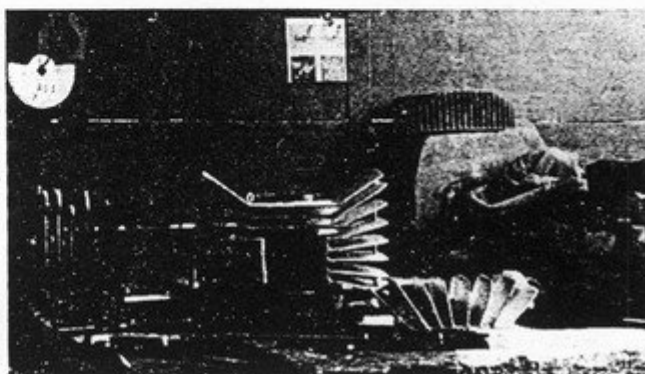
doet verbleken, dan is het geen wonder dat men zich ineens allerwegen afvraagt: wie en wat is Maico en wat staat daar wel niet achter voor een industriële grootmacht.

Wel, laten we het u direkt maar vertellen: een fabriekje waar nog geen 300 man werken, zo diep verborgen in de Zwabische binnenlanden, dat men een enorm goeie landkaart van Duitsland moet kopen om het te kunnen vin-

Reportage:
Gerhard Klomps



met hart en ziel voor de motorsport



Op de werkbank in de "Versuchabteilung", de nieuwe cilinder (kilo's lichter) met kleine cilinderkop die Jonsson en Weil in de laatste WK-wedstrijden gebruikten en die weldra in serieproductie zal komen.

den, maar bezield met zoveel enthousiasme voor de motorsport en gedragen door zoveel Duits vakmanschap in de beste zin van het woord, dat heel die machtige Japanse industrie er al geducht rekening mee houdt.

MINIMUM

En dit des te meer, omdat men maar al te goed weet, dat Maico die verbluffende opkomst heeft gemaakt met machines die slechts heel weinig verder zijn ontwikkeld dan de standaardproductiemachines voor cross en wegrace, met een minimum aan inspanning en kosten! Een fabriek ook, die helemaal geen aspiraties heeft om koortsachtig uit te groeien tot een bedrijf met duizenden werknemers (waar zouden ze die trouwens vandaan moeten halen) en lopende-band-systemen;

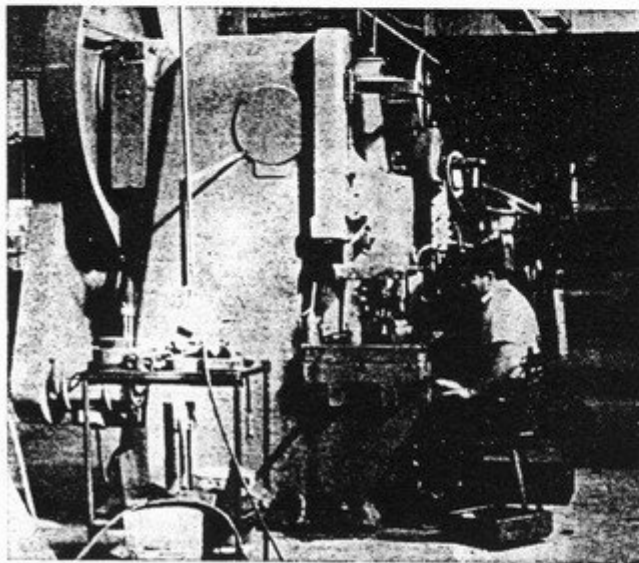
Maar wel een fabriek die duidelijk heeft gekozen voor de sport, vooral aangepast aan de Amerikaanse behoeften en die de sterk toenemende vraag opvangt binnen de

plaatselijke mogelijkheden, maar waar ook de buitenlandse bezoeker nog een hand krijgt van de directeur persoonlijk, waar bijvoorbeeld de Nederlandse importeur Piet van Dijk ons frank en vrij mee kan nemen door de hele fabriek zelfs tot en met de "Versuchsabteilung".

Maar ons beeld zou niet compleet zijn en in ieder geval niet voor de jeugdige lezer als we er niet meteen bij vertelden dat Maico al 40 jaar bestaat, al sinds 1945 zijn eigen motoren bouwt, alleen al voor de "Bundeswehr" zo'n 10.000 stuks van haar ook in Nederland indertijd zo succesvolle 250 cc Blizzard bouwde, in 1957 met Fritz Betzelbacher al Europees kampioen 250 cc motorcross was, als eerste de Breitwandcilinder uitbracht, daartussendoor nog even zo'n 8000 Maico auto's bouwde en na de enorme economische tweewielerinzinking van 1958 nu toch al weer aan een maandproductie van circa 500 machines zit!



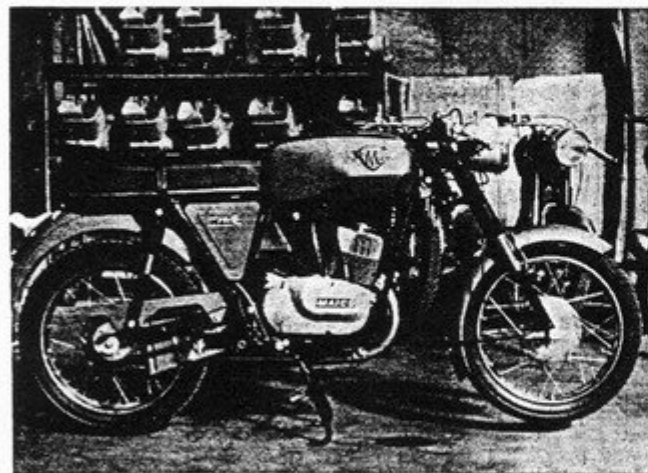
Assemblage van de motoren, waarbij twee straten voor verschillende cilinderinhouden parallel lopen.



Kijkje in de persafdeling van Maico.



De 125 cc toermachine, waarvan de succesvolle racers zijn afgeleid, onderging voor 1972 een aanzienlijke verfraaiing, zoals mag



FAMILIEZAAK

Begonnen als een kleine familiezaak was het eerste product een fiets en tot onze pure verbazing zagen we ook nu nog fietsen in kleine aantallen maken. "Ach, dat doen we alleen voor een paar klanten die ons jarenlang trouw zijn gebleven. Die willen we niet teleurstellen," is het even verrassende als verwarmende antwoord dat zo'n fijn kijkje geeft op de "geest van het huis".

EERSTE MOTOR

De heren Maisch (uit Maisch und Co komt de naam Maico) begonnen in 1935 100 cc tweetakten van ILO en Sachs in frames te bouwen en debuteerden daarmee als motorfabrikant op de Berlijnse tentoonstelling van 1936. Het waren simpele dingen met drie handgeschakelde versnellingen en zonder achtervering.

EIGEN MOTOR

Na de tweede wereldoorlog wilden de door de motorfiets gegrepen broers die draad weer opvatten, maar al lang voordat ILO en Sachs motoren konden leveren. "Dan bouwen we zelf een tweetakt," was het resolute besluit. Ongelukkig lag Pfäffingen in de Franse bezettingszone, maar een paar dorpen verder, in Herrenberg, hadden ze nog een fabriek. Dat lag in de Amerikaanse zone waar alles veel gemakkelijker ging en daar kwam al in 1945 de eerste eigen Maico 125 cc tweetakt gereed.

HERRENBERG

De fabriek in Herrenberg draait nu nog volop, maar vooral staan daar de machines voor de bewerking van de elders betrokken aluminium gietstukken. De hele

verdere motorproductie is al lang weer in Pfäffingen gekonsentreerd. Uit die in behoorlijke aantallen geproduceerde M125 groeide de M150 die in 1950 met telescoopvork en achtervering verscheen en een jaar later ook met voetgeschakelde vierversnellingsbak. Een regelrecht succesnummer was de daaruit ontwikkelde M175.

SCOOTERS

Een enkele keer en vooral in Engeland, komt u ze nog tegen, die Maico scooters uit de vijftiger jaren. De fabriek noemt het zelf en juist aangeklede motorfietsen, die Maico-Mobil, eerst met 150 cc en later met 175 en 250 cc motoren, dezelfde motor die ook in de Maicoletta scooter zou worden gebruikt.

BLIZZARD

Intussen was bij Maico een zekere meneer Ulrich Pohl in dienst getreden. Die ontwikkelde een geheel nieuwe 2-taktmotor, die eerst als 200 cc model en naderhand vooral als 250 cc, onder de naam Blizzard de fabriek uitgesproken gouden dagen zou bezorgen. Deze ook in Nederland enorm verkochte machine (op wens nog steeds leverbaar!) was ook de basis voor de ontwikkeling van de crossers waarmee het Europees kampioenschap werd binnengehaald en het is de militaire uitvoering van de Blizzard die Maico heeft gespaard voor het lot van zoveel Duitse motorfietsfabrikanten toen de grote motorcrisis in dat land uitbrak.

MAICO-CHAMPION

Eenzijds met die aangeklede motorfietsen en anderzijds met de productie van vierwielige voertuigen werd getracht die voorvoelde motorkrisis te ontgaan. Aanvankelijk liep 't

blijken uit beide onderstaande foto's die wij namen van zojuist van de produktielijn gekomen machines.





met die kleine wagens (een exemplaar fotografeerden we nog in de fabriek) geweldig goed, vooral toen midden '56 de vierzitter uitkwam met watergekoelde 500 cc Heinkel tweetaktmotor. Op een gegeven moment werkte er 750 man personeel. Maar ineens begonnen alle Duitse fabrieken met kleine wagens. De markt bleek maar heel tijdelijk. Met scooters en motorfietsen ging het ook niet meer en de ene na de andere fabriek sloot.

TERUG NAAR MOTOR

Maico GmbH, die de auto's had gemaakt ging dicht. Maar Maico Pfäffingen bleef geloven in de motorfiets. En dat was de redding. Het personeelsbestand was ingekrompen tot 150 man, maar de Bundeswehr had motorfietsen nodig en koos na strenge selectie de Blizzard. Er kwamen weer crossers en vanaf dat moment dateert de geleidelijke terugkeer tot de oude glorie waarbij opnieuw een belangrijke bijdrage tot het succes is de durf om met eigen ontwikkelingen te komen. We noemden al die Breitwandcilinder, die nu algemeen school heeft gemaakt maar menig motorliefhebber zal ook nog denken aan een machine als de Maico Taifun, een prachtige, zoveel mogelijk ingesloten tweecilinder van 350 of 400 cc.

NIEUWE 125 cc

Intussen had Maico wel wat aan bromfietsen gedaan, maar

het drong eigenlijk pas goed tot de internationale motorwereld door dat het aloude merk weer springlevend was geworden, toen het 125 cc model met roterende inlaat werd geïntroduceerd. De standaardmachine die zelf gedurig wordt geïmproviseerd (wij beelden hierbij het 1972 model af), maar die vooral ook als uitgangspunt heeft gediend voor de succesvolle wegracer en die in zijn productieracervorm een nieuwe stoot heeft gegeven tot een voorspoedige gang van zaken.

KAPACITEIT

Op het hoogtepunt van de motorfietsenglorie midden in de vijftig jaren was de maximum productie 500 machines per maand. Nu, met veel minder personeel, circa 400 machines per maand geproduceerd. De helft daarvan is sport. De andere helft bestaat uit 50 en 125 cc motoren voor normaal gebruik in het verkeer.

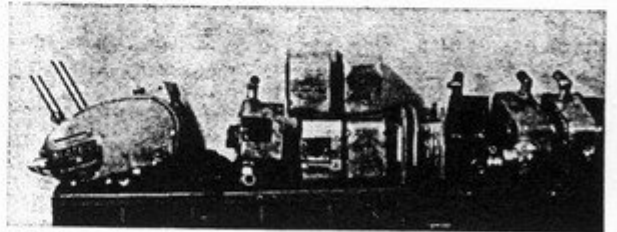
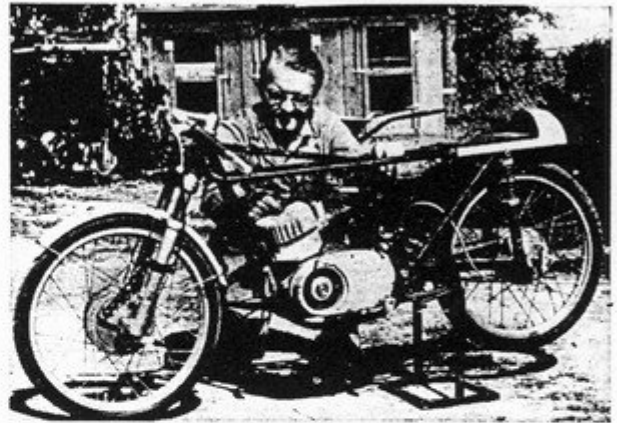
EXPORT

In geldwaarde uitgedrukt ligt het aandeel dat de sport voor z'n rekening neemt evenwel eerder bij 75 procent. Van de hele productie wordt circa 80 procent geëxporteerd met als belangrijkste exportland natuurlijk de USA. Vervolgens Canada en Australië en dan pas het Europese toneel! De vreugde aan de motorsport is bepaald niet onbeloofd gebleven.

VERBLUFFEND

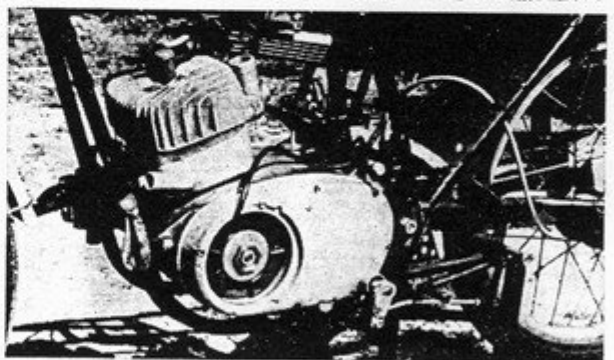
Niettemin is en blijft het verbluffend hoe een fabriek met een dermate bescheiden productie tot zo'n geweldig succes kan komen in de sport en dan nog liefst in cross en wegrace tegelijk! De toprijders kunnen geen fortuinen worden geboden en zijn een-

MAICO 50 cc W.K. RACER

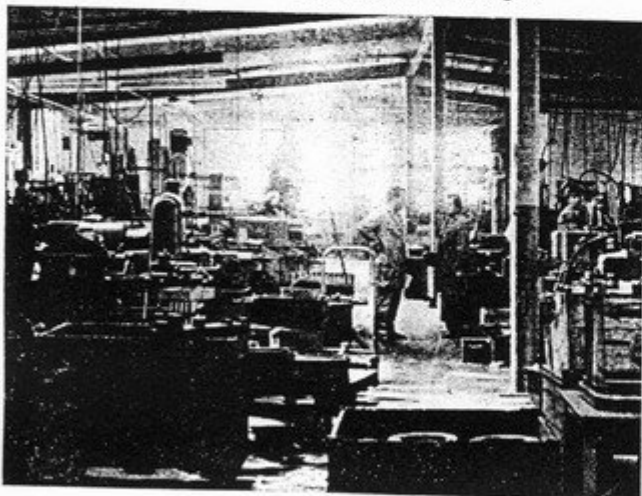


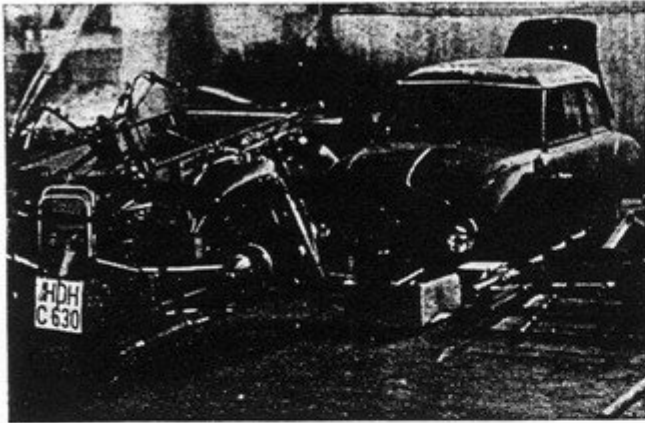
Een Maico 50 cc racer met watergekoelde cilinder. Momenteel nog het geesteskind van fabriekstechnicus Walter Nieset te Poltringen, die de machine in zijn privé werkplaats heeft gebouwd, waar hij ook de hierbij afgebeelde watergekoelde cilinder maakt. Inmiddels heeft de 50 cc racer van Maico op de Avus in Berlijn al zijn vuurdoop ondergaan en als de zaken zich even voorspoedig ontwikkelen als met de 125 cc racer het geval was, zit er een kans in dat Maico zich reeds het volgend jaar volop in de 50 cc Grand Prix titelstrijd gaat begeven! Zoals ook buiten de fabriek tot stand gekomen

250 twin-racer met grote belangstelling door de fabriek wordt begeleid, zo volgt men ook deze miniraceontwikkeling nauwlettend, temeer omdat hij zo nauw bij het serieproduct aansluit, zo kregen wij van een zegsman van de fabriek te verstaan.



Overzicht van de grote metaalbewerkingshal in Pfäffingen.





Ook dat heeft Malco al gemaakt: een auto waarvan er indertijd meer dan 8000 de fabriek verlieten. Op de voorgrond een oude 125 cc Malco.

voudig op de faam van het merk afgekomen. De van de Oostenrijkse Rotax overgekomen race-konstrukteur Schier zegt er van "ik ben zelf wel eens verbaasd wat wij met zulke geringe middelen in de sport hebben bereikt." Na onze rondgang door de fabriek zijn wij er van overtuigd dat dit stellig in belangrijke mate mede dank zij het geweldige enthousiasme voor de motorfiets is, dat iedereen daar van hoog tot laag schijnt te bezielen. Tekenend is ook de sfeer waarin men - na de eerste teleurstelling - frank en vrij over de inmiddels wereldvermaarde weggevoegen bougie van Jonsson praat. Daarover het volgende.

NIEUWE CILINDERS

Al enkele wedstrijden voor de laatste Grand Prix van dit jaar waren de motoren van

Jonsson en Weil voorzien van experimentele nieuwe cilinders en bijbehorende koppelen.

In de ontwikkelingsafdeling mochten we ze fotograferen en het valt op, dat de bovenste koelrib van de cilinder niet zoals gebruikelijk volkomen vlak is, maar aan de zijkanalen duidelijk omhoog staat. De onderliggende ribben volgen dit patroon in steeds mindere mate naar gelang men lager kijkt, tot de onderste ribbe die zelfs iets schijnt af te hangen.

Hiermee hebben de pioniers van de breedwandcilinder weer eens een nieuwe richting ingeslagen. Alles in hun streven om een nog betere warmteoverdracht te krijgen en nog betere thermische omstandigheden voor de motor.

LICHTER

Daarbij werd tegelijkertijd 'n lichtere konstruktie bereikt.

De nieuwe cilinder en kop wegen samen ruim 3 kilogram minder dan het tot dusverre gebruikte ensemble. En dat is heel wat voor een cross-machine, die met zijn 103 kg voor een 400 cc motor toch al bijzonder uitgekend was. Of de nieuwe cilinder kop ook vermogenswinst geeft is iets waarover men in Pfäffingen nog, wat minder spraakzaam is. Maar waarschijnlijk is dat wel het geval, gezien het feit dat men het aangedurfd heeft om ze midden in het GP-seizoen te gaan gebruiken, plus het feit dat men bij Malco juist naar die laatste GP was gekomen met de vaste overtuiging de snelste machine te hebben.

KORTE SCHACHT

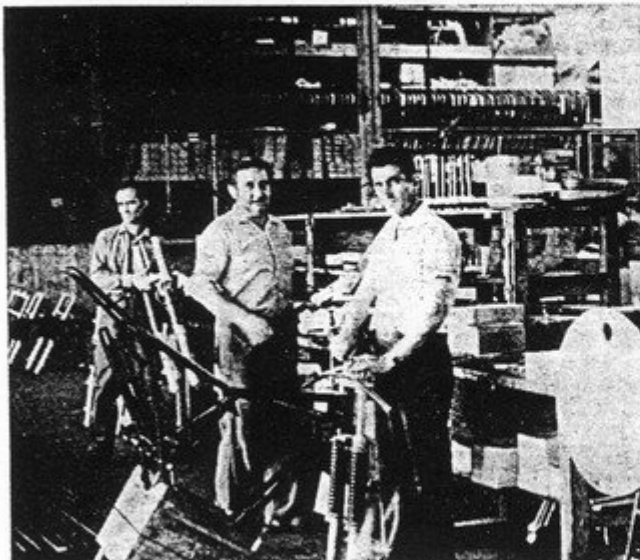
En juist in die laatste GP kwam dan dat bougiedrama dat de wereldtitelhoop de grond in boorde. "We hebben er al enorm veel over gepraat en zelfs mee geëxperimenteerd, maar eerlijk gezegd is het ons nog niet duidelijk hoe dat in St. Anthonis heeft kunnen gebeuren," zo tekenden wij zowel uit de mond van fabriekstechnici op als van Ake Jonsson, die toevallig op de fabriek kwam. Natuurlijk is ook het woord sabotage gevallen, maar Ake en zijn monteur geloven er niet erg aan en de fabriek ook niet. Wel is men bijzonder overtuigd dat zowel de dienstdoende bougie als het tweede exemplaar (en dat was de boosdoener) na de training goed aangetrokken zijn. In de voorafgaande wedstrijden waarin de nieuwe cilinderkoppelen waren gebruikt



hadden zich geen problemen van deze aard voorgedaan. Maar de nieuwe kop is door zijn eveneens omhoog wijzende ribben bijzonder klein en licht en zou, zo heeft men getheoretiseerd, meer invloed kunnen ondervinden van motortrillingen, bij voorbeeld vooral wanneer de machines vóór de start erg lang met draaiende motor moeten wachten. Daarbij komt dat in de nieuwe koppen bougies met korte schacht worden gebruikt, tegenover lange schacht in de vroegere. Deze combinatie zou de ramp hebben kunnen veroorzaken. Bovendien, zo zei men ons aan de fabriek, zijn wij enorm tevreden over het type Champion-bougie dat wij sinds kort via de Belgische agent gebruiken, maar sinds dit geval hebben we wel enige twijfel inzake de veerkracht van de op dat type bougie gebruikte ring.

Maar om zeker bij een zo belangrijk gebeuren als de Motor Cross des Nations geen risico te nemen, werd ter plaatse van het bougie zoveel lichtmetaal opgelast, dat weer een bougie met lange schacht kon worden gebruikt. En die bleef prima zitten, getuige Jonsson's beide onbetwiste manchezeges!

Malco maakt zoveel mogelijk zelf. Ook de uitzonderlijk sterke tel-scoopvorken, waarvan we hier de assemblage zien. Ze worden aansluitend direkt in de frames gemonteerd.



Het succes van de 125 cc wegracer is ook de produktie van dit model sterk toegenomen en ten tyde van ons bezoek leek dit wel gelijke tred te houden met de crossers!

