

Motor 44
1 Nov 1974



Maico is de laatste jaren redelijk succesvol geweest in de motorsport, zoals het wereldkampioenschap der constructeurs (1973), en dit jaar een 3e en een 6e plaats in het 500 cc wereldkampioenschap motocross.

Van het begin af aan heeft Maico de sport gebruikt voor de ontwikkeling van de motoren en natuurlijk ook als verkoopargument.

In 1926 begon Ulrich Maisch fietsen te produceren in Poltringen, een klein dorpje 50 km ten zuiden van Stuttgart. Vijf jaar later kwamen ook de beide zonen Wilhelm en Otto in de zaak en vanaf dat moment werd ook begonnen met de inbouw van JLO en Sachs motoren. Dat werd zo'n succes, dat er naar een grotere ruimte moest worden uitgekeken, en dit resulteerde in de

bouw van een nieuwe fabriek in Pfäffingen, een paar kilometer van de oude fabriek. Tot 1939 werden daar zes verschillende types gebouwd, zoals de Maico-Wiesel met een 60 cc-Jlo-motor, de Fanal met een 98 cc-Sachsmotor en de grootste, de Konsul met een 143 cc Jlo-motor.

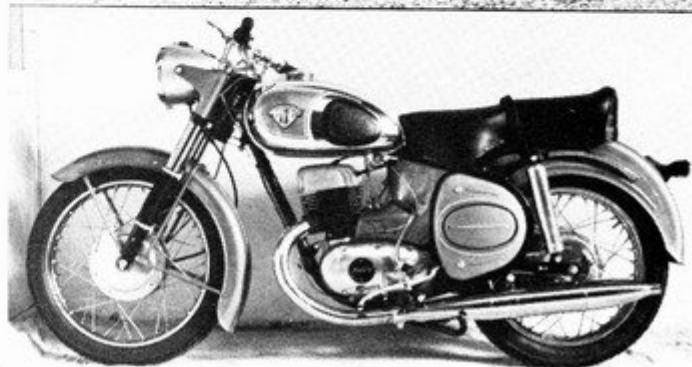
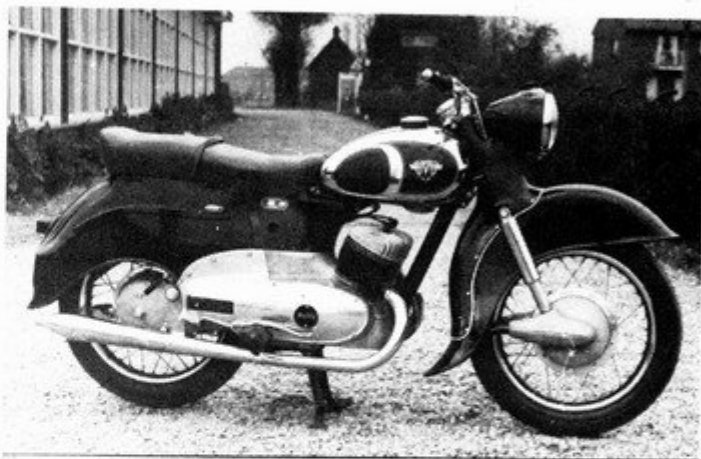
Na de oorlog was het erg moeilijk om weer te beginnen, hoofdzakelijk omdat er geen materiaal was, en men hield zich toen bezig met het produceren van speelgoed en het repareren van motoren van de Franse bezetters.

Toen men zelf weer kon produceren stond er al een ontwerp klaar met een eigen motor. Er werd een tweede fabriek gebouwd in Herenberg, waar de carters en de cilin-

ders gemaakt werden en in 1950 kwam de productie goed op gang van de „eigen” Maico met modellen in de 125, 150 en 175 cc klassen.

Deze machines werden ook in wedstrijden ingezet en hier werd de kwaliteit van dit merk in motocrosswedstrijden en betrouwbaarheidsritten bewezen. Bekende rijders waren Ulrich Pohl, Frits Betzelbacher en Herbert Schek, die successen behaalden o.a. in de zesdaagse van 1952.

Als tegenhanger van de scooter bracht Maico in 1952 de Maicomobil uit, volgens de advertenties van die tijd „geen scooter, maar een motorrijwiel met ver doorgevoerde carrosserie, waarmee zonder moeite afstanden van 500 km per dag kunnen worden afgelegd, zonder natte



De Maicomobil werd in 1952 geïntroduceerd als „auto op twee wielen”, maar het nogal logge gevaarte werd door motorrijders niet geaccepteerd en automobilisten vonden het geen auto.

Rechts boven: Een van de sensaties op de tentoonstelling van 1953 in Frankfurt was de Maico Taifun. Deze 350 cc en ook 400 cc-tweecilinder tweetakt met vele bijzondere snuffjes viel echter bij een te kleine groep gegadigden in de smaak.

Rechts onder: In 1955 kwam de „Blizzard” uit. Deze 250 cc-tweetaktmotor is nog steeds de basis van het Maico succes.

voeten of bemodderde broekspijpen". Een Nederlandse journalist, Wim Dussel, maakte met een Maicomobil een wereldreis van zo'n 80.000 km.

Een jaar later kwam er een tweecilinder van Maico op de markt; de Taifun, een 348 cc en even later nog een 398 cc die 22,5 pk leverde bij 5.250 omw/min. De Maicomobil en de Taifun werden niet zo'n succes en men concentreerde zich daarom verder op de eencilinders.

In 1955 kwam de Blizzard op de markt, een 247 cc eencilinder met 14,5 pk en hieruit werden later ook de sportmodellen ontwikkeld, toen de fabriek zich meer ging toeleggen op de fabricage van crossmotoren. In 1959 bouwde men betrouwbaarheidsmotoren en crossmotoren in drie klassen, 174, 247 en 277 cc, waarop Fritz Betzelbacher dat jaar Europees kampioen werd. De huidige motocrossmachine is ook min of meer afgeleid van deze motor waarbij steeds de ervaringen opgedaan bij de wedstrijden weer verwerkt werden.

Begin 1964 bracht Maico een 50 cc-wegmotor met roterende inlaat uit en een jaar later ook een 125 cc. Hieruit zijn later de 125 cc racer en crossmotor ontwikkeld, waarmee Börje Jansson tot zeer goede resultaten kwam, b.v. een 4e plaats in het wereldkampioenschap in 1973. Ook de dit jaar op de weg gebrachte 250 cc stamt van deze 125 cc.

Om 240 werknemers een plaats te bieden, is niet veel ruimte nodig en de Maico fabriek is dan ook niet zo groot. Vier gebouwen, waarvan één voor kantoorruimte.

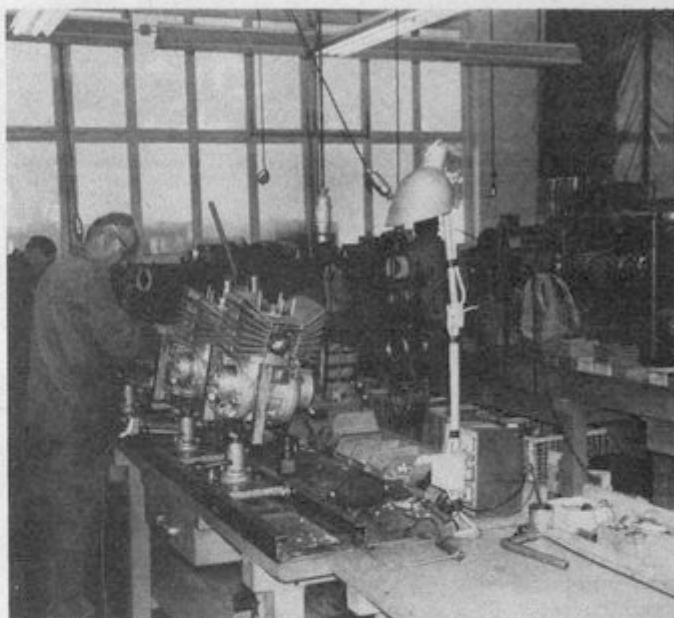
De ontwikkelingsafdeling is samen met de technische directie, onder leiding van Wilhelm Maisch, in een apart gebouw ondergebracht. Vanuit dit gebouw trekt Maico ten strijde tegen de vooral Japanse concurrentie.

Ontwikkelingschef Günter Schier werkt hier samen met een kleine groep, waarvan Gottlieb Haas de bekendste is en zijn ervaring (hij vijlde ook de allereerste Maico-cilinder in 1948) is onmisbaar om steeds weer de nieuwe ideeën die op papier staan om te zetten in tastbare resultaten.

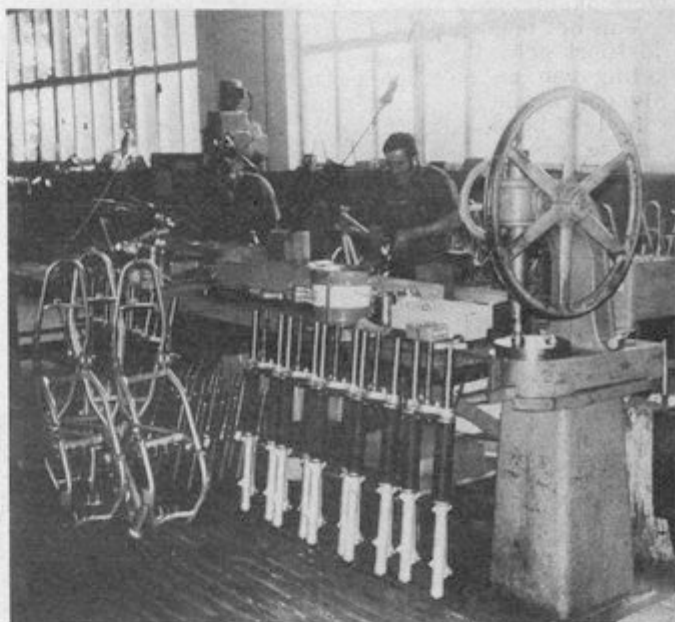
De twee andere hallen worden gebruikt voor de produktie. De ene voor het maken van de verschillende onderdelen, zoals krukassen, tandwielen, assen, vorkpoten enz., waarvoor grote draaibanken, freesbanken enz. ter beschikking staan. Ook worden hier kleinere onderdelen gestampt, uitlaten en frames gebogen en gelast. Alleen het uitgloeien van de frames, nadat ze gelast zijn, wordt uitbesteed.

In de tweede hal vindt de eigenlijke produktie plaats. Hier bevindt zich ook het grote onderdelenmagazijn, zodat alle onderdelen bij de hand zijn. De produktie is onderverdeeld naar het inlaatsysteem der motoren; zo is er een afdeling waar

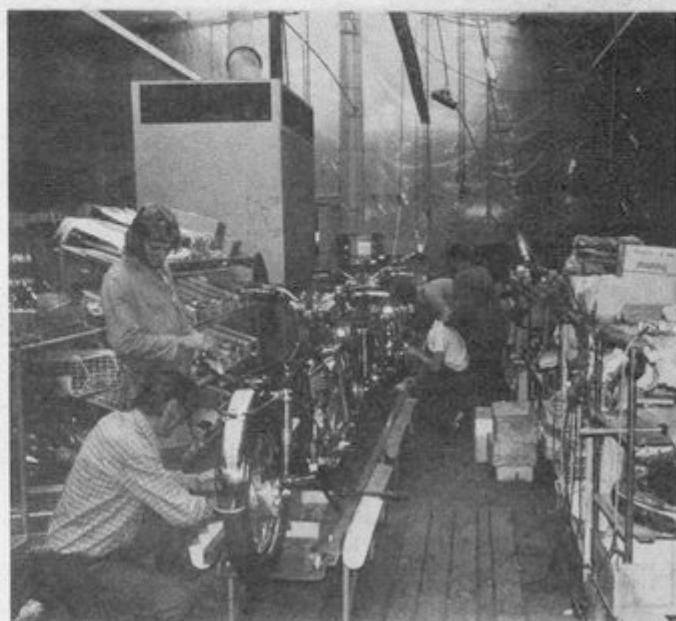
In de produktieafdeling: het opbouwen van de MD250 motoren.



Produktie van de frames en voorvorken.



De montageband van de MD250.



de machines gebouwd worden die een zuigergestuurde inlaat hebben en de andere motoren hebben een roterende inlaat.

Dit is gedaan omdat de motoren per groep veel gelijkenis vertonen.

Van de grote motocrossmodellen, 250 tot 500 cc zijn bijvoorbeeld de versnellingsbak, de koppeling, de carters en de ontsteking hetzelfde. De bouw van de machines gebeurt in groepen; één groep bouwt de motor, terwijl een andere afdeling zich bezighoudt met het opbouwen van de voorvorken, de voorrem en de achterschok in het frame monteert. De laatste groep werknemers maakt er dan een complete motorfiets van en bouwt de produkten, die van de verschillende afdelingen komen in het frame.

Daarna wordt iedere machine proefgereden, voordat deze weer gedeeltelijk gedemonteerd wordt, om verpakt te kunnen worden voor verzending naar Amerika. Hier gaat ongeveer 80 pct. van de motocross-machines naar toe.

De andere afdeling houdt zich voornamelijk bezig met de bouw van wegmotoren, maar hier worden ook de 125 cc-motocrossers en wegracer gebouwd. Alle motoren die hier van de band komen worden óf op de weg getest, óf op een kleine proefbank, waarna ze hun weg vinden naar de klanten.

Verder is in deze hal de spuitrij ondergebracht, evenals de moto-

crossportafdeling. Hier werken drie man continue aan de machines van de fabrieksrijders; het prepareren van de machines voor de diverse wedstrijden en het aanbrengen van wijzigingen op verzoek van de rijders en het testen van nieuwe vindingen.

In de reparatie-afdeling van de fabriek kunnen alle naoorlogse modellen gerepareerd worden; ook worden hier af en toe Maico's uit de beginjaren gerestaureerd.

Hoewel het cross-seizoen nog maar nauwelijks is afgelopen, tenminste in Europa, is men al weer druk bezig met de voorbereidingen voor het volgende seizoen. Zo is men druk bezig met de ontwikkeling van een vijfversnellingsbak, om speciaal bij de 250 cc het vermogen nog beter te kunnen benutten. Door het vertrek van Willi Bauer naar Suzuki ontstond er even het probleem om nieuwe rijders aan te moeten trekken, maar waarschijnlijk slaagt verkoopmanager Hans Kressin er wel in om één of twee jonge rijders te contracteren; de onderhandelingen met de Engelsman Andy Robertson zijn in een vergevorderd stadium. En verder beschikt Maico nog steeds over de routenier Adolf Weil (36 jaar) en over Hans Maisch, zoon van de directeur, die de laatste helft van het afgelopen cross-seizoen erg sterk kwam opzetten.

HENK BRUGGEMAN

Maico's toprijder Adolf Weil, dit jaar derde in het 500 cc-wereldkampioenschap motocross.



**A-33 SUPER
INTEGRAAL
HELM VOOR EEN
SUPER LAGE
PRIJS!!!**

Wij gaan binnenkort verhuizen en hebben nu ruimte nodig. Bestel vandaag nog zo'n SUPER INTEGRAAL HELM voor geen f 149,50 maar voor f 99,50 (incl. BTW)

Leverbaar in de kleuren oranje, blauw, geel, zwart en wit.

RAI-TWNO gekeurd nr. V 408.

Bij bestellingen telefonisch of per briefkaart hoofdomtrek in cm opgeven s.v.p.

Motorpaleis.
Piet Dijkv

WETH. GERBERTSTRAAT 2-4
ENSCHEDA — TEL. 053-62417

De opening van de nieuwe zaak van Willy van Gent is op 28 oktober jl. een feit geworden.

**LET OP!
WAARDEVOLLE
OPENINGS-ATTRACTIES**

gedurende de maanden november en december bij besteding van tenminste f 100,— aan kleding of accessoires.

Ondanks drastische prijsverhogingen van de Moto-Guzzi fabriek sinds 1 okt. jl. leveren wij nog voor de **oude prijs**, zolang de voorraad strekt.

Verder alle vooraanstaande merken uit voorraad leverbaar.

Voortaan dus voor motoren, onderdelen en kleding naar

WILLY VAN GENT

GERARD SCHOLTENSTRAAT 73
ROTTERDAM — TELEFOON 010-249580