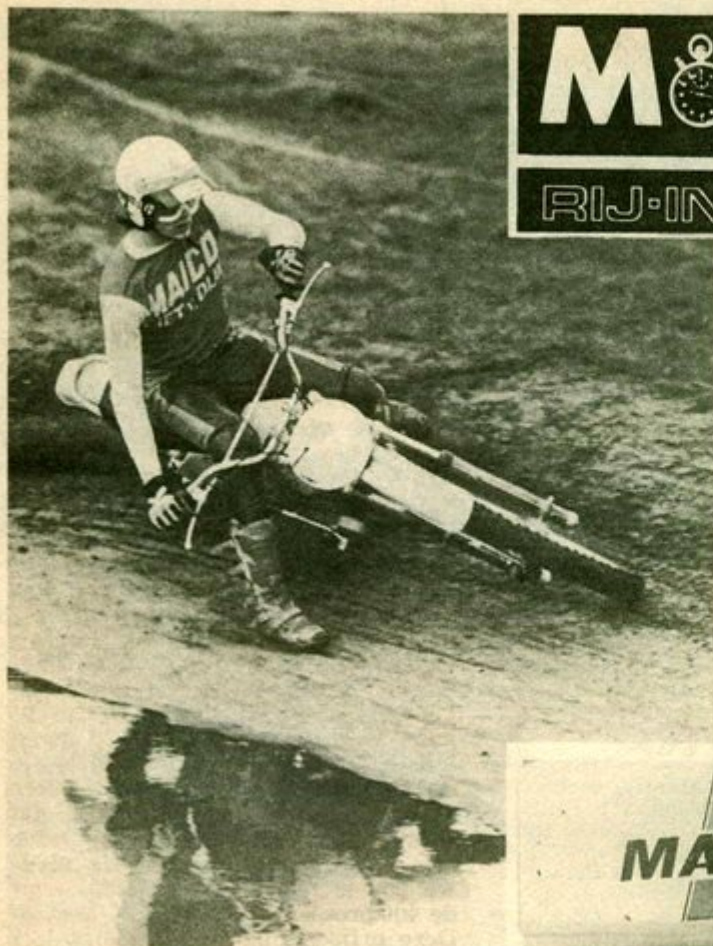


Motor

RIJ-INDRUK



Gerard Wilken testte voor „Motor“ de 1975 modellen van Maico.



Het was al bijna een traditie geworden dat Maico de volle winst weg zou slepen bij de Trans-Ama wedstrijden in Amerika. In 1973 reden Weil, Wolsink en Bauer zich naar de eerste drie plaatsen, maar in 1974 waren de resultaten op Grand Prix niveau beduidend minder. In de 250 cc kwam Hans Maisch niet verder dan een 9e plaats en in de 500 cc-klasse ging de zege naar Husqvarna. Adolf Weil behaalde nog wel een derde plaats in de eindstand maar dat heeft hij mede te danken aan het vertrek (naar Japan) van Gerrit Wolsink aan het einde van het seizoen.

Toch is deze terugval van Maico meer een kwestie van geld dan van de kwaliteiten van de machines.

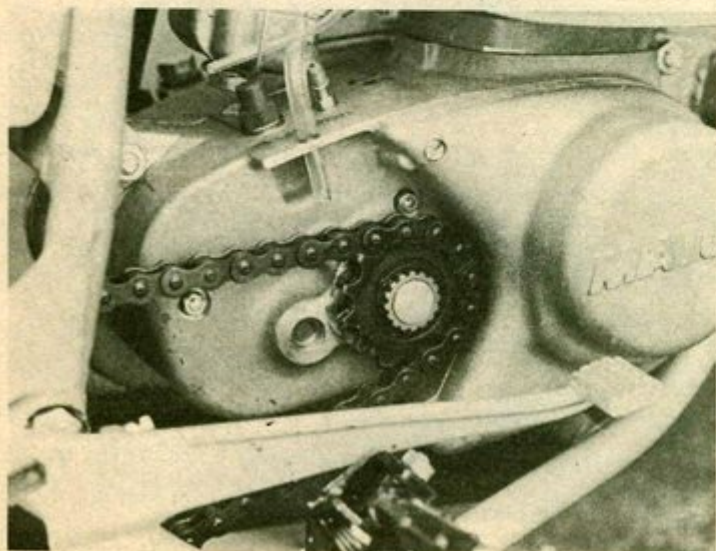
De Japanse fabrieken kunnen eenvoudig meer geld op tafel leggen dan de Duitse fabriek en dat is ook de reden dat de goede rijders worden weggekocht bij Maico en dat men het met rijders moet doen die nèt iets minder zijn dan de toprijders van Husqvarna, Suzuki of Yamaha.

De kleuren van het Duitse merk zullen het komende seizoen worden verdedigd door de Duitsers Adolf Weil, een gevaarlijke outsider, en de jonge rijders Hans Maisch en

Rolf Diefenbach. Ook Frans Sigmans zal komend seizoen de Grands Prix rijden voor Maico en Bennie Wilken zal in de Grands Prix in de omringende landen voor Maico uitkomen. In de 250 cc kwamen die Maico's op snelle circuits snelheid te kort en voor 1975 hoopt men dit probleem verholpen te hebben o.a. door een vijfversnellingsbak.

Vijf versnellingen

Toen bekend werd dat Maico bezig was met de constructie van een nieuwe vijfbak zullen velen gedacht hebben dat het nog wel een paar jaar zou duren voordat deze versnellingsbak ook werkelijk in de produktiemachines zou komen, maar niets is minder waar. Zowel de 250er als de 400 cc Maico zijn het komende jaar uitgerust met een vijfversnellingsbak en niet alleen voor de fabrieksrijders maar ook voor de serieproductie zal deze versnellingsbak gebruikt worden. Dit is eigenlijk de belangrijkste wijziging die de machine heeft ondergaan. Om de vijfde versnelling onder te kunnen brengen heeft men de bestaande bak verbreed aan de zijde waar de ketting loopt. Er is min of meer een versnelling tegenaan geplakt, maar het carter is er duidelijk mooier op geworden. Ook de bevestiging van het kleine kettingwiel is verbeterd. Bij de oude modellen was het tandwiel met een moer gemonteerd maar nu wordt het tandwiel op de plaats gehouden door een seegerring, een duidelijke verbetering. De overbrengingsverhoudingen waren nog niet bekend bij importeur Piet van Dijk, maar Bennie Wilken die de machines voor ons testte op het circuit bij de Twentse TH, vond dat de bak, ondanks dat de machine nog geen meter gelopen had, goed en zeker schakelt en dat de versnellingen goed op elkaar aansluiten. Ook het vermogen van de nieuwe crossers is toegenomen: de 250er levert nu 37



Links: Hierachter zit de nieuwe vijfbak. De betrouwbare Appt magneetontsteking bleef natuurlijk behouden. Rechts: De voorvork met een nog langere veerweg.





Links en boven de zijkanten van de Maico. Onder: De uitlaat is netjes weggewerkt en heeft een goede einddemper.

pk en de 400er levert 46 pk. De cilinderinhoud van de 400er is 386 cc. Het luchtfilterhuis is nieuw; toen Maico de schokbrekers naar voren ging plaatsen moest het filterhuis kleiner worden. Het nieuwe huis kan nu aan de zijkant worden geopend om het filter te vernieuwen en ook kan het weer dienst doen als nummerplaat. Een gedeelte van het gestegen vermogen is te danken aan de nieuwe uitlaat die strakker onder het blok doorloopt dan bij de oudere modellen. De einddemper zorgt ervoor dat de Maico een beschaafd geluid maakt.

De voorvering werd onderhanden genomen en kreeg de veren nu in de vork in plaats van bij de oude modellen, waar de veren om de vorkpoten liepen en door grote stofbalgen werden beschermd. Ondanks de nieuwigheid van de machine was Bennie Wilken ook over de stuureigenschappen zeer tevreden en hij voelde zich onmiddellijk thuis op de 250er Maico.

Doordat het blok breder is geworden klopte de kettinglijn niet meer en Maico heeft dit aangegrepen om gelijk ook een nieuwe achternaaf toe te passen. De oude modellen hebben een stalen naaf en men had al wel geëxperimenteerd met gegoten aluminium naven, maar die bleken net zo zwaar en minder sterk. De lichtmetalen naven die nu toegepast worden zijn van een betere kwaliteit en het gewicht van deze naven is lager. De remverankering is nu achter ook

van lichtmetaal en doet tevens dienst als kettinggeleider. Deze kettinggeleider heeft bij de Maico's echt wel een functie want het scharnierpunt van de achtersvork ligt vrij ver achter het kleinste tandwiel, waardoor de kettingspanning bij het inveren vrij sterk varieert. Door de verplaatste schokbrekers is dit nog vermeerderd en men heeft zelfs een plaatje kunststof op de achtersvork moeten monteren omdat de ketting bij onbelastete motor hier overheen schaaft.

Behalve het luchtfilterhuis is ook

het overige polyesterwerk nieuw. De spatborden zijn breder en het achterspatbord sluit beter aan bij het luchtfilter. De tank komt van Hella, bekend van de verlichting, en men zegt dat deze tank onbreekbaar is. De bevestiging is nu aan de kant van de buddyseat met twee M6 moertjes. De machine heeft door deze tank duidelijk een beter aanzien gekregen, ook al is dat voor een crosser misschien minder belangrijk. De prijs voor de nieuwe 250 is bepaald op f 5.195,— en de 400 crosser gaat f 6.195,— kosten. Deze prijzen liggen hiermee op het niveau van de andere merken.

De rijders

Behalve dat Frans Sigmans een Maico voor de fabriek rijdt heeft ook Maico importeur Piet van Dijk te Enschede weer een aantal renners gecontracteerd die geheel of gedeeltelijk door hem worden gesteund. In de 500 cc-klasse zijn dat Hans Polsvoort, Jo Roelofs, Wieger Broersma en Peter Herlings terwijl in de 250 cc-klasse Bennie Wilken en Fons Nijhof op een Maico zullen uitkomen.

HENK BRUGGEMAN

