

Motor 50
12 dec 1975

RIJINDRUK MAICO 250 GS

De successen die Maico heeft behaald bij de cross, zijn genoegzaam bekend. Van deze crossmachines zijn motoren afgeleid die specifiek voor de „Galändesport” zijn bedoeld. In internationale evenementen en bij de zesdaagse zijn deze Maico's al ingezet, en met succes. Wij kregen van Maico importeur Piet van Dijk de beschikking over een 250 cc GS om deze in een betrouwbaarheidsrit te testen.

Meestal worden Enduro, Off the road en GS over één kam geschorren. Er is echter wel duidelijk onderscheid. Wie een machine wil hebben om hoofdzakelijk mee over verharde wegen te rijden en slechts af en toe de rimboe in wil komt beter uit met een Enduro of een off the road. Dit type machine kan normaal gesproken zonder problemen langere tijd volgas worden gereden.

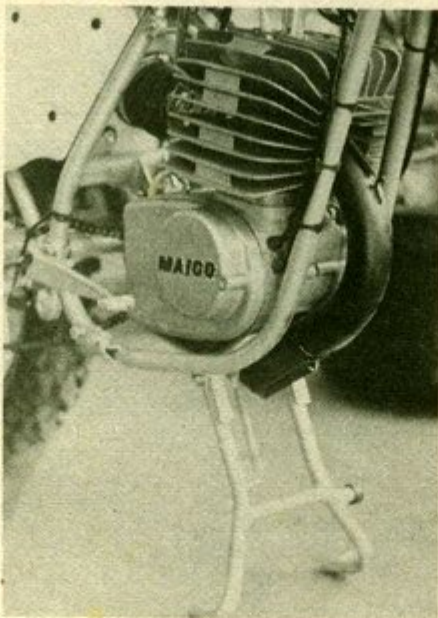
De GS is rechtstreeks van een crosser afgeleid. Dit type machine levert duidelijk meer vermogen maar afgeraden moet worden om lang achtereen volgas te rijden, of er moeten voorzieningen getroffen worden zoals een andere sproeierbezuiging en eindoverbrenging. Wie vaak aan wedstrijden wil deelnemen zal met een GS beter uit de voeten kunnen. De Maico GS was hier duidelijk erg geschikt voor.

Motor vrijwel gelijk

Het blok is nagenoeg hetzelfde als van de crosser. Dat betekent eenvoudig, maar betrouwbaar. De ééncilinder tweektakt komt aan zijn cilinderinhoud van 247 cc door een boring van 67 mm en een slag van 70 mm. Bij een toerental van 7500 omw/min. levert de machine het maximum vermogen, 36 pk. Zowel op de cilinder als op de kop zitten de koelribben radiaal. In de kop is een bolvormige verbrandingskamer uitgespaard met ruimte voor twee bougies. Er is slechts één bougie aangesloten. Bij moeilijkheden kan de bougiedop worden overgezet en de machine loopt probleemloos verder.

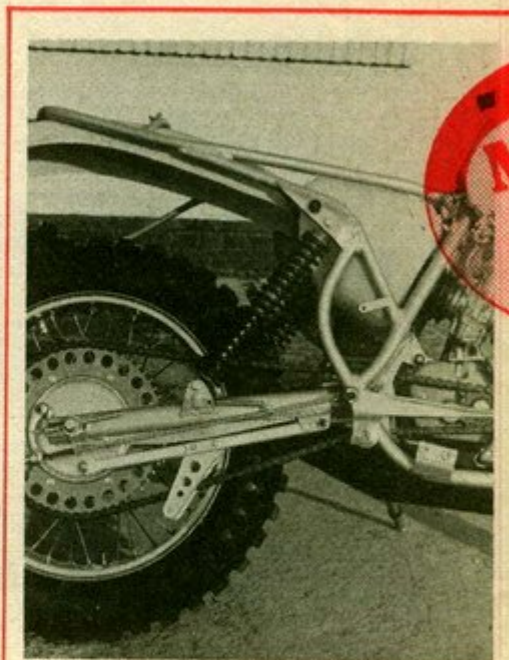
Een 36 mm Bing zorgt voor het juiste mengsel. De uitlaat loopt strak onder het blok door en de machine die wij reden was erg goed gedempt.

Om de bak beter te kunnen gebruiken zijn de eerste drie versnel-



Helemaal boven: De GS verschilt uiterlijk maar weinig van het MC-model. De machine die wij testten was gebruikt voor het verkrijgen van de typegoedkeuring.

Boven: De GS heeft een middenbok, die stukken beter is dan de normaal gemonteerde zijstandaard.



De Maico crossers voor 1976 zijn op het niveau gebracht van de machines waarop de fabrieksrijders het afgelopen seizoen uitkwamen. Dit betekent dat de veerweg achter door de schokbrekers verder naar voren te plaatsen langer is geworden. Ook het scharnierpunt van de achtersvork is naar voren geplaatst.

lingen een stuk hoger geared dan de crosser. De vierde versnelling is vrijwel gelijk en de vijfde versnelling is net als bij de MC een prise directe. Normaal gesproken heeft de GS ook een langere eindoverbrenging, maar gezien de aard van de rit werd de machine achter voorzien van een groter tandwiel. De eerste versnelling werd wat minder

In het kader: De crosser voor 1976. De linkerfoto laat de constructie van de achtervering zien. Ook de lengte van de achtervork is toegenomen. De kettingspanner is aan de onderkant van het blok gemonteerd. Op de rechter foto het zij aanzicht van de 400 MC. Let op de zijstandaard, die steeds langer wordt.



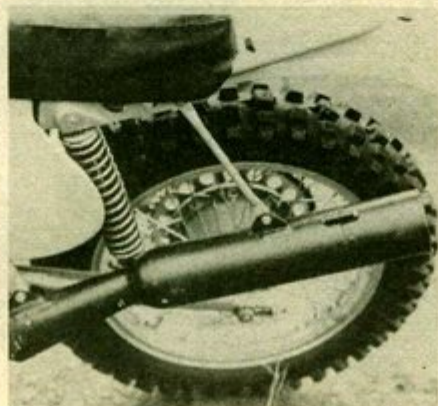
bruikbaar en de topsnelheid wat lager maar dat bleek alleen maar prettig want de trekkracht nam toe.

Crossframe

Het rijwielgedeelte is hetzelfde als de crosser van 1975, een dubbel wiegframe, met een lange slag voorvork, fabrikaat Maico en Koni's achter. Om de machine aan de wet-

Onder links: De GS heeft als extra's een stuurslot, kilometerteller/snelheidsmeter, een koplamp met groot en klein licht en een claxon.

Rechts: De uitlaat had een bijzonder goede einddemper en de hele uitlaat was ingespoten om resonantie tegen te gaan.



telijke eisen te laten voldoen heeft de GS een koplamp, achterlicht en remlicht en een claxon. De voeding hiervoor komt van een Bosch installatie, die ook voor de contactloze HKZ-ontsteking zorgt.

Voor en achter zijn de velgen om conische lichtmetalen naven gespaakt. De remtrommeldiameter voor is 136 mm, achter 160 mm.

Tank, spatborden en zijdeksels voor het luchtfilter zijn van onbreekbaar plastic.

Uiterst handelbaar

Benzinekraan open, goed vlotteren en de Maico start zonder problemen. Het lijkt of de machine geen toeren wil maken, maar dat wordt veroorzaakt door de geringe hoeveelheid lawaai van het test-exemplaar. Behalve dat de uitlaat een geweldige einddemper had, was deze ook ingespoten met een plastic coating om resonantie tegen te gaan. Ook de cilinder was hiermee behandeld.

De zitpositie is goed. Het stuur stond iets hoger dan we gewend zijn maar dat bleek erg fijn. Schakel- en rempedaal zijn goed te bedienen. Meteen valt op, dat de koppeling erg zwaar gaat. De veerspanning wordt bij een Maico koppeling verkregen door schotelveren. Het aantal te monteren veren ligt echter niet vast en wij vermoeden dat er een paar veren teveel inzaten.

Het schakelen gaat exact en ook zonder te koppelen. De motor neemt goed op, ook vanaf lagere toerentallen. Zit je echt onder toeren, dan verzuipt de machine niet maar duurt het gewoon wat langer voordat het volle vermogen er weer uitkomt.

Vering en demping zijn goed. Zowel kleine remknippen als grote knippen worden goed opgenomen. Hooguit zou de voorvering iets slapper kunnen, maar dat is 'n persoonlijke smaak.

Ook het sturen levert geen problemen op. De machine gaat overal goed doorheen en stuurt erg gemakkelijk, vooral in mul zand als andere machines vaak de neiging hebben om te gaan „zoeken”.

De voorrem hebben we nauwelijks gebruikt, omdat we alleen in het zand hebben gereden, maar ook zonder deze bleek de remwerking voldoende. Er kan misschien gezegd worden dat de achterrem wat snel blokkeerde, maar misschien is dat een kwestie van afstelling.

Kortom een machine waarmee direct met kans op succes kan worden gestart in een betrouwbaarheidsrit en waarmee ook op de openbare weg gereden mag worden.

De GS uitvoering is iets goedkoper dan de crosser. Een 250 cc kost f 4.995,—.



Gemonteerd zijn Girling schokbrekers. De veerweg is 220 mm.

De veeruitslag van de Maicovork is eveneens 220 mm. Het balhoofd is verstevigd door een extra pijp. Standaard heeft de Maico nu een kettingspanner.

De motor van de 250 cc werd nog eens onder handen genomen. Resultaat:

méer vermogen. De koppeling is versterkt. Het vermogen van de 400 cc bleef ongewijzigd. Leverbaar is nu ook een 440 cc-uitvoering.

In deze tijd van prijsverhogingen komt Maico met een prijsverlaging. De 250 cc kost f 5.195,— en de prijs van de 400 cc komt weer net onder de 6000 gulden, f 5.995,—.