

JULI/AUGUSTUS Nr. 32

# **MAI**

## *Rijders Club*





Nr. K.v.K. 40104690

SNS Bank Winterswijk  
rek. nr. 91.02.62.497

Postbank / Giro 6637572

**Bestuur:**

Bart v. Nistelrooij 073-5215236  
Willem Wenneker 0313-416679  
Marcel Esselink 0543-520084

Kreissparkasse Borken D.  
BLZ 42851310  
kontonr. 31654742

**Redactie:**

Piet Trompenaars 013-5350794  
Marcel Esselink 0543-520084

**Redactie adres:**

Kettingstraat 8,  
7101 HJ Winterswijk

Op de Voorpagina: in actie Jan van Dobben in November 1965

## Hallo Leden

Nu zou ik weer kunnen beginnen met hier is Uw nieuwe clubblad maar dat had U zelf ook al begrepen, dus daar laten we het nu maar bij.

Ook voor mij is het tweetakt seizoen weer begonnen als vanouds met de klassiekerrit in Enter.

Dit jaar heb ik Enter bereikt en de rit geheel uitgereden, een vette bougie ten spijt.

Dat was de laatste twee jaar wel anders, zo was er een boom te veel en een kapot lager dat roet in het eten gooide.

Als extraatje kwam er bij het vertrek een Harley rijder op me af en liet me een zwart wit foto zien uit 1955 van hemzelf op, U raad het misschien al, een Maico M250S1 Blizzard.

Hij vertelde dat hij ook een M125 en een M200S had bezeten en er vele plezierige kilometers mee had afgelegd.

Snapt U dan waarom er nu op een vooroorlogse Harley gereden moet worden ? IK NIET !

Met Engeland in het vooruitzicht en een geslaagd Achterhoek treffen achter ons kan het jaar eigenlijk al niet meer stuk.

Van vele kanten bereiken mij berichten over technische verbeteringen etc. voor onze Maico's, U zult ze in de toekomst in dit blad kunnen vinden.

Ook wat onderdelen aangaat, na onze geslaagde actie bij Leo Schuil heeft de Duitse importeur Kostler aangekondigd van plan te zijn in Leverkusen weer een onderdelen dag te organiseren voor de oudere Maico's deze herfst.

Dit omdat er telkens weer onderdelen voor deze machines opduiken en hij het zonde vind deze bij het oud ijzer te zien eindigen.

Al met al goede vooruitzichten voor de toekomst, zeker wat onze gezamenlijke hobby aangaat.

groetjes Marcel Esselink.

**CONTRIBUTIE** per 1 Augustus moet de contributie weer betaald worden, diegenen die hiervoor in aanmerking komen hebben een begeleidend briefje bij dit clubblad ingesloten gekregen.

## =====AGENDA=====

- 30 Juni DUITSE RIT info: E.J. Verbeek 0346-569035
- 13-14 Juli Maico ROLLER treffen Kamp-Lintfort Duitsland  
info: Ferdi Dammertz, Elsterstr. 20  
47475 Kamp-Lintfort D. tel: 004928424355
- 3-4 Augustus UK Engeland rally Congleton/Whitemoore  
info: 0543-520084
- 16-17-18 Augustus Maico TWENTE weekend  
info: Henny Achterbosch 074-2424867
- 30-31 Augustus MFD Maico treffen Kierspe Duitsland  
1 September info: Volker zogel 0049205415969  
In der Rose 9, 42579 Heiligenhaus D.

## =====EVENEMENTEN=====

- 27 Juli Historisch motorsport evenement Barneveld  
met onderdelen markt 10.00 tot 17.00 uur  
op het industrieterrein "Harselaar-Oost"
- 14 September 't Keunerit +/- 80 KM MAC "de Holterberg"  
start om 13.30 uur Beusebergerweg 37, Holten

Het door ons met veel verve aangekondigde treffen met de Sparta club is wegens omstandigheden binnen het organiserende team afgeblazen.

Wij betreuren dit ten zeerste daar wij ons verheugd hadden op een mooi en vriendschappelijk weekend.

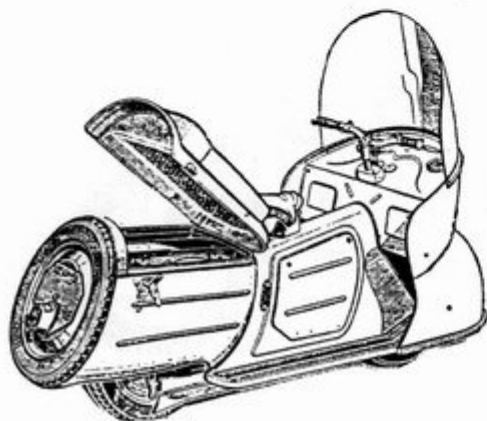
Wij kunnen U daarom slechts aanraden naar het Maico roller treffen in Kamp-Lintfort te gaan zodat U toch nog een leuk weekend kunt beleven.

## leden mutaties

Als nieuw lid kunnen we verwelkomen,

John van Dinther, Craenenstraat 53, 6011 PW Ell tel 0495-552101  
en hij bezit een Maico 250 Bundeswehr.

Helmut Krone, Dielingen, Duitsland bezit diverse Maico's



### MAICO MOBIL

De derde Mobil in Nederland is ontdekt,  
en wel in het Nationaal Auto & Motor  
museum in Raamsdonksveer, op het terrein  
van de Toyota importeur. Naast de auto  
van Elvis Presley staat de grijs/witte  
mobil te pronken.

# PIETPRAAT

## Slippertjes

Eerlijk gezegd ben ik niet erg trouw. Sommige van u zullen zeggen dat dat niet kan omdat ik immers geen vaste relatie heb, maar dat is niet waar ik aan denk als ik aan Maico-slippertjes denk. Ik denk ook niet aan eventuele slippartijen van anderen zoals die twee leden (M/V) van onze club die traditiegetrouw een keer samen douchen op het treffen terwijl hun wederzijdse partners nog liggen te snurken. Apart! Van dergelijke badslippers kan onze voorzitter niet genoeg krijgen.

Als ik denk aan Maico en aan slippen dan gaan mijn gedachten weer even terug naar het treffen van '95 toen ik op de terugweg uit de bocht vloog en de motor in een heg parkeerde. Het is gelukkig bij die ene keer gebeven en dit jaar werd ik tijdig door Jack gewaarschuwd omdat dat bochtje weer op onze route lag. Het regende eventjes flink maar ik heb geen slippertje gemaakt.

Maicoslippertjes dat heeft te maken met merkentrouw, Maicotrouw. Ik moet toegeven dat mijn motorverzameling de laatste paar jaar bijna als vanzelf behoorlijk is gegroeid, en dat het niet allemaal Maico's zijn. Ik ben ook een beetje Guzzigek geworden. Elke dag rij ik op zo'n ding naar m'n werk maar ik hou zaken en privé strikt gescheiden! Privé ben ik Maiconist en als ik incidenteel met een Zündappje betrapt word kun je dat zien als een slippertje. Af en toe moet dat kunnen. Daar moet een stevige relatie tegen bestand zijn, hoor je dan wel eens.

De meeste slippertjes maakt mijn koppeling. Maakte, moet ik zeggen, want nu ik vier nieuwe koppelingsplaatjes heb gemonteerd en ik ook een schaalveertje extra heb ingebouwd hoop ik er definitief vanaf te zijn. De eerste proefritjes waren



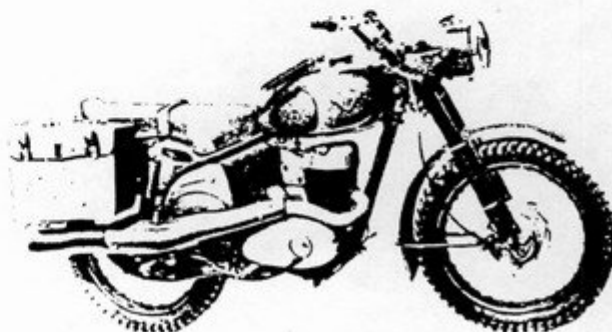
wat dat betreft hoopgevend.

Ondanks het grotere kettingtandwielje voor, van 17 tandjes, trok de motor goed door. Beter dan ooit zelfs!

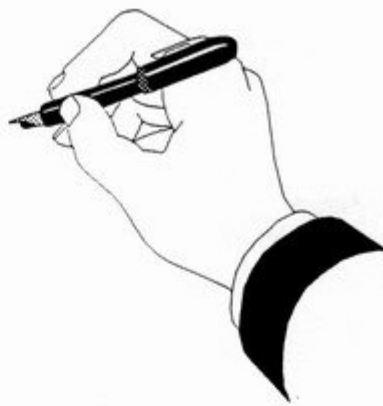
Nu heb ik begrepen dat meer leden last hebben of hebben gehad van een slippende koppeling van hun

Bundeswehr machine. Het leuke is ook dat velen een eigen oplossing voor dat probleem hebben verzonnen. Zo hoorde ik dat sommige leden koppelingsplaten uit crossers toepassen. Die hebben een bronzen voering en slippen nooit, zo werd mij verzekerd. Ook hoorde ik van het inbouwen van een sterke spiraalveer in plaats van de 14 schaalveertjes. Ik heb er echter voor gekozen om zo veel mogelijk bij het origineel te blijven. Dat moet toch ook werken nietwaar? Een paar extra schaalveertjes, allah, dan doen er meer. In de Blizzard die ik vorig jaar in België heb opgehaald zaten er twintig! Dat vereist toch een gespierde linkerhand. Er was met die motor gecrost en de koppelingsplaten waren zowat kaal. Daar heb ik nog wel wat werk aan en ik ben bang het nog wel even duurt voordat die motor weer op de weg komt.

Al met al toch nog behoorlijk wat slippertjes binnen onze Maicoclub. We hebben al een Maicobeker, een Maicopet, een Maicotrui, een Maicoshirt, Maicostickers, Maicospeldjes, Maico-opnaaiers en nog meer van dat soort Maico-parafernalia. Dit jaar kregen alle deelnemers aan het treffen in Winterswijk een Maicovlaggetje. Volgend jaar misschien wel Maicoslippertjes.



*De pen van.....*



## Ben Haverkamp

*De restauratie van een familiestuk.*

*Mijn grootvader kocht de Maico in 1953. Beroepshalve -hij was opperwachtmeester bij de rijkspolitie- bereed hij een BMW. De 200S was zijn laatste prive-motorfiets. Mijn grootvader was een groot voorstander van probleemloze techniek. Van de Maico werd 'trappen en lopen' verwacht. Toen de 200S op zekere dag alle dienst weigerde smeed hij het apparaat kordaat in een sloot. De plaatselijke motorhandelaar viste het machien er weer uit en bracht hem weer aan de loop.*

*Voor mijn grootvader en grootmoeder bleef de Maico tot in de 60'er jaren het vervoermiddel voor familiebezoek. De 200S werd daarbij niet gespaard; mijn grootvader was een boom van een kerel en mijn grootmoeder was allesbehalve mager. Toch werd op de bagagedrager dikwijls nog een grote tas vol produkten uit eigen tuin vervoerd. De Maico gaf geen krimp en dat alles met slechts 11 pk. Vergelijk dat eens met de pk-monsters van tegenwoordig!*

*Mijn grootvader werd voor het motorrijden te oud en de 200S verdween in de schuur. Na jaren stilstand nam mijn vader hem weer in gebruik. De vastgeroeste zuiger vormde geen al te grote hinderpaal en al gauw pruttelde de Maico weer als vanouds. Toch werd er niet veel op gereden; mijn vader gebruikte doorgaans zijn 350 cc Jawa en later een GT 500.*

*Op de Maico reed ik mijn eerste, illegale kilometers. Nog zonder rijbewijs en dus bij voorkeur over stille weggetjes. De 200S hielp mij ook aan mijn motorrijbewijs. Eerst deed ik vergeefse pogingen op een handgeschakelde Vespa. We lagen elkaar niet; de Vespa schoot er bij elk stoplicht met een fikse wheelie vandoor. De examiner vond dat ik nog maar eens terug moest komen en dat tot twee keer toe. De derde poging ondernam ik op de Maico. Ik slaagde natuurlijk met vlag en wimpel.*

*Mijn horizon werd nu aanzienlijk verbreed. Geen illegale kruip- en sluiproutes meer. De hoofdweg op en nog verzekerd ook!*

*Naar de races in Hengelo, in Raalte, in Tubbergen en zelfs naar de TT. Met 85 km op de teller. Daarboven begon de Maico aller-akeligst te rammelen. Dus maar iets gas terug. Mijn pothelmpje (met klavertje-vier) zou vast weinig bescherming bieden bij een vastloper plus schuiver.*

*Die 85 km bleek op de snelweg alras niet meer voldoende. Vooral tijdens de ritten naar de TT voelde ik mij steeds meer een rijdende schietschijf. Mijn jeugd maakte mij bovendien gevoelig voor de meewarige blikken van collega-motorrijders.*

*Er moest iets snellers komen. Dat bovendien niet al te duur mocht zijn. Samen met mijn vader zocht en vond ik een Blizzard. In de kelder (!) van de plaatselijke electronicaboer. Het apparaat was als crosser gebruikt en voorzien van een enorm stuur. Dit had mij moeten waarschuwen. Maar ach, met een aankoopprijs van 550 gulden paste hij precies in het budget van een dienstplichtig militair.*



# MAICO

Schrijver dezes.  
Op de Blizzard.  
Jonger en nogal langharig.

De Blizzard was een eigenzinnige fiets. Hij reutelde, proestte, kuchte en liep dus voor geen meter. Ik baalde en begon het krenge steeds ruiger te behandelen. Dat hielp. Ik ontdekte dat de motor onder zware belasting en met voortdurend vol gas best redelijk begon te lopen. Toch was dit niet 'my-cup-of-tea'. Na een niet al te langdurige haat-liefde verhouding verkocht ik de Blizzard aan een bouwvakker met een zak vol vakantiegeld en grote handen. Die handen leken mij prima te passen bij het karakter van zijn nieuwe aanwinst. De 200S stond intussen alweer geruime tijd op non-actief en dat zou nog lang zo blijven. De zuiger roestte weer vast. Maar dat wist ik toen nog niet....

(wordt vervolgd)



een blik op de voorraad van Leo Schuil



## **EVEN WINKELN,**

*Zoals jullie allen misschien wel weten is de Maico Rijders club met 3 man sterk inkopen wezen doen bij Leo Schuil in Leeuwarden. Hiervan volgt nu een verslag.*

Op Vrijdag 5 April ( een goede Vrijdag in alle opzichten) stond Hans Vooijs al voor de deur te wachten toen ik er om 8.30 uur arriveerde. Samen moesten we nog een klein uurtje wachten op Leo Schuil en Henk Gijsbertsen die vrijwel tegelijk aankwamen, maar toen konden we na een bak koffie en een praatje beginnen aan het grote werk. Er werd begonnen met spitten op de Zolders met tanks, zijkastjes en kettingkasten. Na selectie hebben we zeker meer als tien tanks laten liggen (de andere dag was er een complimentje dat we alles zo mooi opgeruimd hadden). Daarna ging het een verdieping lager en werd de eerste cel met koplampen, carburateurkappen, uitlaten en motorblokdelen onderzocht.

In overleg werd na een tijdje besloten hier de volgende dag verder te gaan en eerst de afdeling wielen, frame's etc. door te woelen, resultaat daar was een kist vol versnellingsbak tandwielen en andere blokorganen, enkele wielen en een Blizzard in staat van ontbinding uit 1965 maar met een kenteken.

Intussen werd er buiten nog een Blizzard wrak weggehaald met nog diverse bruikbare delen. Om 18.00 uur werd de dag voor gezien gehouden en werd er aan slaapplaatsen en rust gedacht.

De volgende dag was Zaterdag 6 April de dag voor pasen.

Deze dag werd begonnen om 9.00 uur en grotendeels verbracht met met het doorzoeken van de cellen met blokken en blokdelen, ook nu weer verschillende Maico schatten die boven kwamen drijven. Ook werd er tussendoor geladen en het bleek al snel dat het in een auto met aanhanger niet te houden was. Maar Hans had ook een aanhanger bij zich en wist de rest te bergen. Omstreeks 14.00 uur werd besloten te stoppen en de ruimte ernaast te bekijken, hier vonden we nog een M200S rest en een zo goed als complete Taifun stond er geparkeerd. Daarna werd er met de heer Schuil afgerekend die er op stond dat we alles wat we verder nog van Maico zouden vinden ook maar mee zouden nemen. Op de vraag "ALLES" krabbelde hij snel terug en verzekerde ons dat de Taifun en een M250B die nog ergens stond daar niet bij hoorden. Of we alles van Maico nu hebben weggehaald is ons onbekend, maar we denken van niet, zo zijn er nog enkele M250B frames, hebben we niet alle tanks meegenomen, en ook koplampen en carburateurs liggen er nog voldoende. Ook enkele delen waar wat aan mankeerde hebben we terplekke gelaten, terwijl we in tegenstelling daarvan andere doorgeroeste zijkastjes wel hebben opgeladen.

Wat ligt er nog meer zult U zich afvragen, het antwoord is; te veel om op te noemen.

PS 1 : Met dank aan Leo Schuil en Karel voor hun gastvrijheid, hulp en vertrouwen in ons deze twee dagen.

PS 2 : Met dank aan de enorme inzet van mijn mede companen Hans en Henk die letterlijk bergen hebben verzet.

Marcel Esselink

Leo Schuil  
Oldegalileen 197  
8922 AD Leeuwarden 058 - 2122415

## 7e MAICO ACHTERHOEK TREFFEN 1996

Zon of regen wat zou het zijn, het was meer van alles wat. Toch mocht dit de fanatieke Maico rijder er niet van weerhouden om toch op dit treffen te verschijnen.

In grote getale waren ze er weer, naast onze eigen leden was ook de Duitse MFD weer goed vertegenwoordigd, en waren er zelfs leden van de Maico Owners club uit Engeland present.

Uiteindelijk mogen we weer spreken van een zeer geslaagd treffen, met als hoogtepunt de rit op zaterdag middag.

Deze ging met een lange slinger Maico's op weg via allerlei slingerweggetjes naar motorcafe "route 67" in Gescher Duitsland. Hier werd gepauzeerd en een wiel omgeruild vanwege lekkage.

Na de pauze werd er onder droge omstandigheden (wat weer een geheel andere dymensie aan "het" de rit gaf) met een ietwat snellere route teruggekeerd om op het laatste stuk nog even weer te gaan slingeren.

Na de rit werd de warme maaltijd zeer gewaardeerd, er was meer dan voldoende zodat menigeen zich meerdere malen liet bedienen. Als proef was de rit op de Zondagmorgen met bordjes uitgezet en we mogen spreken van een geslaagd experiment.

Het werd als zeer prettig ervaren omdat een ieder nu zijn eigen tempo kon aanhouden en zelf kon bepalen waar men pauze hield (of niet). Ook de aangekondigde onderdelen markt liep als een trein en vele delen veranderden van eigenaar.

Naast ons eigen clubmagazijn waren er nog 7 punten waar het een en ander verkregen kon worden.

Nieuwe aanwinsten waren er van Hans Vooijs met weer een prachtig gerestaureerde Blizzard en Ger Schmitz met een net zo fantastisch opgeknapte M200S.

Hoewel niet in het originele aanbod opgenomen is na de Maico met zijspan de maico CHOPPER rage begonnen.

Joop Basten toonde ons zijn blauwe goed ogende creatie.

Ook het Maico aanhanger tijdperk is ingetreden nu Bonne v.d. Schaaf een klein maar handig aanhangertje achter zijn combinatie van blizzard met zijspan heeft gehangen.

Dit waren de laatste nieuwtjes die op het treffen te zien waren dus nu is het weer wachten op het 8e treffen in de Achterhoek op 9, 10 + 11 Mei 1997 weer bij kampeerboerderij Eelink in het Woold nabij Winterswijk.

Wat kost een Achterhoek treffen  
de club bij Eelink was een vraag ?

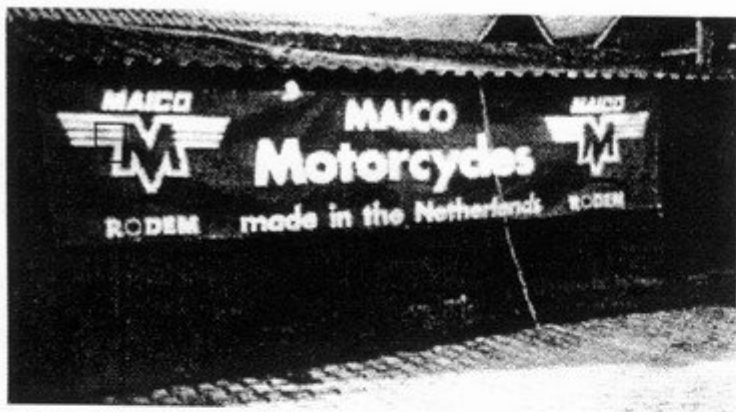
in 1996 was dit;

* de huur	1662,50
* bezoekers p/d	25,00
* gas en water	8.40
* telefoonkosten	52,50
* elektriciteit	11,75
* kampvuur hout	80,00
* schoonmaakkost.	100,00
* diverse kosten voor drank en voedsel en herinnering.	

Dit is een globaal overzicht  
van het 7e Achterhoek treffen.  
niet alles is genoemd.

WIJ DANKEN IEDEREEN DIE  
AAN HET SLAGEN VAN DIT  
TREFFEN HEEFT MEEGEWERKT.  
IN HET BIJZONDER DIEGENEN  
DIE IN DE KEUKEN OF OP HET  
TERREIN DE HANDEN UIT DE  
MOUWEN HEBBEN GESTOKEN.  
ZONDER DEZE HULP WAS HET  
NIET GEWORDEN WAT HET NU  
IS GEWEEST, EEN FANTASTISCH  
7e MAICO ACHTERHOEK TREFFEN





spandoek van de firma RODEM



uien snijden voor de soep



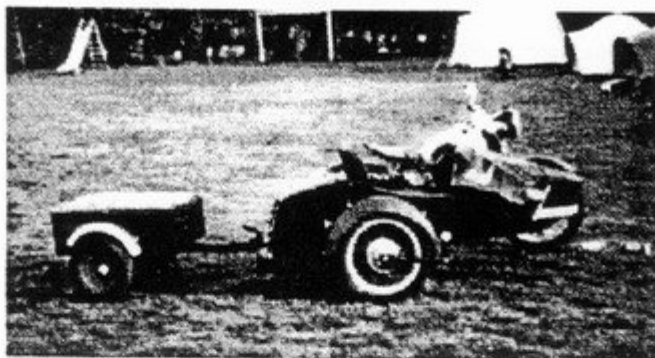
samen gezellig keuvelen



onderdelen in overvloed

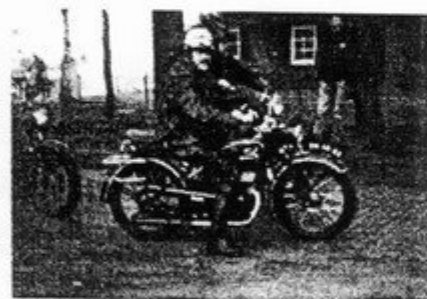


### 7e Maico Achterhoek treffen 1996



Piet ook !

Bonne op en top ... en zijn zijspan klaar voor Engeland -



Joop "de Olieman" Basten



Jack zoekt een gastje



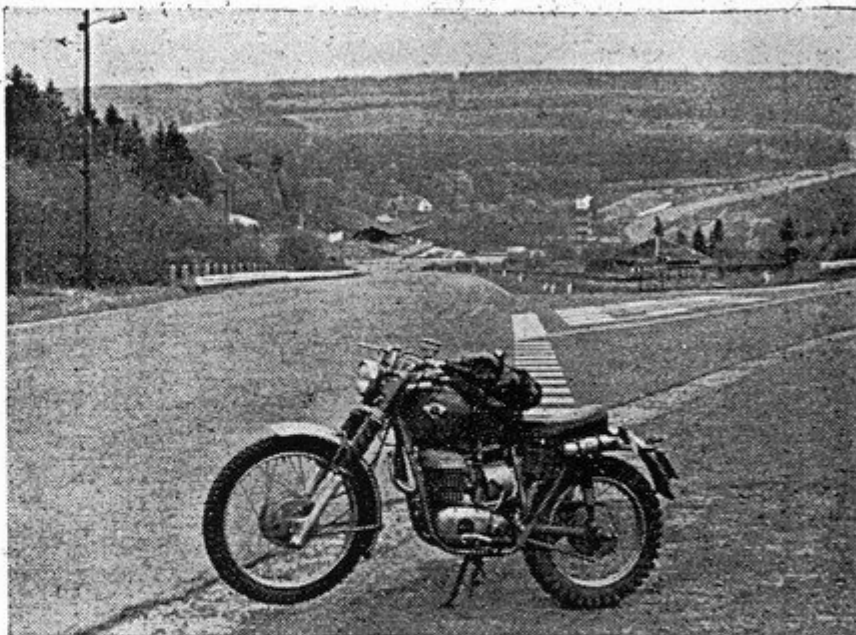
samen rijden

# uit de oude doos



## MAICO GS 250

### MEER BULLDOZER DAN KLIPGEIT!



Er is bijna geen obstakel te bedenken of de Maico GS 250 werkt er zich met zijn 25 pk motor door — of desnoods overheen. Kilometers duin, zandverstuivingen, enorme gaten in het wegdek, deze speciaal voor betrouwbaarheidsritten uitgebrachte tweetaktmachine neemt ze.

Dit is althans de prettige indruk, die we overhielden aan onze ervaringen met deze Maico tijdens de onlangs verreden Lous van Rijswijkrit. Het uitrijden van deze rit was op zich al een compliment aan deze machine waard, al zien wij zelf, als niet tot de geroutineerden in dit speciale vakje van de motorsport behorend, bont en blauw van de bomen en takken, die niet opzij gingen.

Nergens liet de Maico ons in de steek. Ook de flinke snelheid, waarmee deze motorfiets zich over gevarieerd terrein beweegt, is indrukwekkend. De gebezigde overbrengingsverhouding staat een topsnelheid van ongeveer 110 km/u toe. Belangrijker is echter, dat bij een toeren-tal dat flink wat lager ligt dan 6200 t/m, waarbij het maximum vermogen ter beschikking staat, de motor fel reageert bij opendraaien van het gashandel. In zand of modder komt men, al „spelend” met het gashandel, altijd nog vooruit mede dank zij de forse achterband (4.00 x 18). Maar als men strandt, dan wordt de motor afgezet en de machine naar een wat steviger ondergrond getild, waarna met één trap op de kickstarter de reis weer kan worden vervolgd. Toen wij in een spinazieveld te hard en te plat gingen en de verticale voor de horizontale stand werd verwisseld, liep de motor rustig door. Maar bij het overeind zetten sloeg het achterwiel vast en caleerde de motor. (in vrijstand zetten of koppeling intrekken wordt door méér rijders in hun haast vergeten!). Na twee trappen op de starter kwam de tweetakt weer tot leven, zodat niet gezegd kan worden dat afmattend getrap de wedstrijd aanmerkelijk verzwaart. En dat is een groot voordeel voor de rijder!

Bekijken we de Maico wat nader, dan valt het vrolijke oranje-rood van de tank op, afstekend tegen het groen-metallique van het frame. Dit frame is fraai uitgevoerd, uit chroom molybdeen buizen vervaardigd en op de plaats waar de buizen van het dubbele wiegframe samenkomen van schetsplaten voorzien. Het geheel is even stijf als licht. De voorvork is langbenig en staat een grote veringsuitslag toe. Per vorkpoot gaat er 200 cc olie in. De achtervork wordt verzorgd door Girling dempers, maar de voorvork is geheel van Maico fabrikaat. Waar mogelijk is aluminium gebruikt; dit materiaal heeft men ook gekozen voor de remtrommels, de spatborden en de cilinder. De benzinetank daarentegen is van staalplaat. De Maico crosser heeft een tank van polyester, die een kilo minder weegt, maar beduidend duurder is. Er zijn

nog meer gelijkenissen met de crosser, maar geheel anders is natuurlijk de elektrische installatie, die bij de crosser uit een Amerikaanse Bendix magneet bestaat, terwijl de GS 250 een 6 Volt Bosch installatie voor ontsteking en licht heeft, met automatische vervroeging van het ontstekingstijdstip.

De aluminium cilinder, die een stalen voering heeft, is maar liefst 23 cm breed en inclusief de kop 23 cm hoog. De warmte-afgifte is hiervan zo gunstig, dat de Mahle zuiger met 0,04 mm speling kan worden gemonteerd. Voor verdere afdichting zorgen twee conventionele zuigerveren en daarónder een olieschraapveer.

Het spoelsysteem is evenmin revolutionair, maar zorgt in combinatie met een 30 mm Bing carburateur en een pittige compressie voor flink wat fut. De versnellingsbak wordt aangedreven door een korte brede ketting in oliebad. De olie smeert via boringen in het carter het F.A.G. rollen- en kogellager van de krukas. Om deze lagers te beschermen tegen slijpsel uit de versnellingsbak zijn er vóór de kanalen viltjes aangebracht. Een bescherming geeft bovendien een sterke magneet in de olie-af-tapstop om metaaldeeltjes aan te trekken en vast te houden. De koppeling, bestaande uit een pakketje van acht lamellen, werkt soepel en precies en het schakelen met



Links: De Maico gefotografeerd bij La Source, jawel de befaamde bocht die veel liefhebbers zullen herkennen als het begin van de afdaling naar de pits op het circuit van Froncorchamps. Rechts: Verantwoordelijk werk wordt bij Maico door ouderen gedaan. Deze vakman zet de motoren voor de wedstrijd machines in elkaar

de goed op het werk afgestemde vierversnellingsbak (naar boven toe steeds kleinere verschillen tussen de verhoudingen) is mede daardoor een waar plezier.

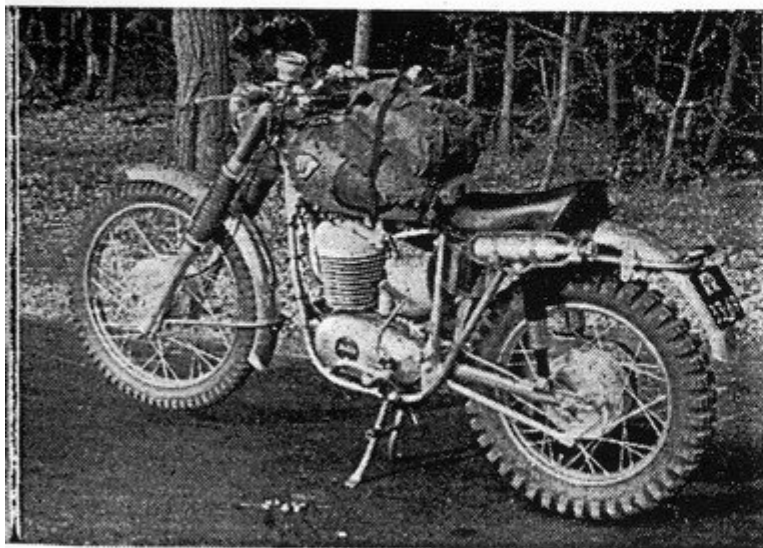
De Maico GS 250 weegt leeg 105 kg. Er zijn fabrieken die voor hetzelfde doel een machine bouwen die 10 kg lichter is, maar de Maico heeft een dubbel wiegframe en de afmetingen zijn fors te noemen, hetgeen wij persoonlijk, met onze lange armen en benen, prettig vinden.

Deze machine leent zich niet zonder meer voor trials, zoals die hier verreden worden. Daar is een type motor voor nodig, dat weliswaar vlot op het gashandel reageert, maar waarvan het achterwiel dan niet direct de behoefte voelt om te gaan spinnen. De Maico is een echte dóór-douwer, vandaar de bijnaam bulldozer. Dat is hij eerder dan een klipgeit, zoals b.v. de Greeves van Henk Vink, waarop we een stukje reden.

Na deze kleine karakterschets een paar woorden van kritiek. Het gereedschap dat de fabriek erbij levert, is vrij uitgebreid, maar veel nut heeft het niet. Het verwisselen van een sproeier of het verstellen van de sproeiernaald is een tijdrovende bezigheid, omdat daarvoor de carburateur in zijn geheel moet worden afgenomen. Eerst moet de trommel met het papier filterelement verwijderd worden en eventueel ook nog de zak van kunststof, die zand en water op een afstand houdt. Ten slotte hebben we weinig waardering voor de beide remmen, die ondanks hun maar 160 diameter toch beter zouden moeten zijn.

Tegenover deze bezwaren staat een lijst van bijzondere finesses, waarvan we er enige noemen en waaruit blijkt, hoeveel aandacht is besteed aan de afwerking van de gehele machine. Alle bouten zijn voorzien van gecadmumde moeren met een kunststof binnenrand, die los-trillen tegen gaat. Zwakke delen, zoals de aluminium spatschermen, zijn met grote rubber stootringen aan het frame bevestigd. De tankdop laat geen druppel van het benzine-oliemengsel door (mengverhouding 1 : 20), ook niet als de machine op haar kant ligt. Het gashandel is ovaal uitgevoerd. De kilometerteller heeft een dagen totaalteller. De bedieningskabels zijn in tweevoud, wat ook geldt voor de bobine en ontstekingskap, die bij een storing vlot overgezet kunnen worden.

Ook een lekke band behoeft niet veel oponthoud te geven, want het achterwiel is in een wip uitgebouwd. Alleen de steekas moet eruit, de remverankering los, band eraf, nieuwe band erin en het wiel weer monteren.



Daarna pas de bijgeleverde luchtfles op het ventiel, want als u de band eerder oppompt, zou u wel eens moeite kunnen hebben om de dikke achterband tussen achtervork en remtrommel te proppen. De (stevig uitgevoerde) kettingspanners zijn op hun plaats gebleven, zodat na het aandraaien van twee moeren de reis vervolgd kan worden. Na deze explicatie hopen we maar, dat... vrouw Fortuna ons op dit gebied in werkelijkheid nimmer op proef zal stellen!

Wie de afmetingen van de Maico fabriek kent, kan moeilijk geloven dat vrijwel alles wat er aan een Maico zit in eigen huis gemaakt wordt. De gebroeders Maisch, die in 1932 de fabriek begonnen, zijn motorenhouders gebleven. Want toen na de hoogtijjaren van de motorfiets vele Duitse motorfabrikanten omstreeks 1956 op andere producten overschakelden, bleef Maico de motorfiets trouw. Jawel, er is ook nog een Maico autootje geweest, maar dat is vlug verdwenen; sprekender zijn de 10.000 machines, die de fabriek de laatste jaren aan het Duitse leger leverde. Verder fabriceert Maico schijfremmen voor Volkswagens en oliefilters voor Mercedes auto's.

Men houdt echter het oog op de tweewielertoekomst gericht. Op het ogenblik is een fraai 125 ceceetje in ontwikkeling, dat bedoeld is om de aanstormende jeugd voor weinig geld een snel vervoermiddel te bezorgen.

Het indrukwekkende motorblok, een tweetakt met roterende inlaatschijf, heeft vijf versnellingen in de bak.

Het meest succes heeft Maico thans met haar wedstrijd-motoren voor betrouwbaarheidsritten, grasbaanraces, motocross en motorvoetbal. Geen wonder, want tester en fabrieksrijder nummer één is de Duitse crosskampioen in de zware klasse, Christoph Specht!

N. ANDRÉ DE LA PORTE

De Maico GS 250 kunt u hier van twee kanten bekijken; duidelijk zichtbaar de hooggeplaatste uitlaat, het brede, verstevigde stuur, de constructie van het frame met naar achteren doorlopende steun voor spatscherm, nummerplaat (ook voor wedstrijdnummers) en achterlicht

# Gezocht & Gevonden



gratis advertentie rubriek voor en door leden  
van de Maico Rijders Club Nederland

TE KOOP: Maico Moto Cross  
2x 500 cc +/- '80  
1x 250 cc +/- '85 in ond.  
M. Slehouwer 036-5228756

TE KOOP: Maico 500 Enduro  
+ kent. 1.2.3..1982  
F. Vos 010-4795296

TE KOOP: Blizzard 250 S1 '55  
kent. 1,2,3. originele staat  
chrome tank, uitlaat zwart,  
mist carburateur kappen.  
Seisink, loenen op de Veluwe  
055-5051396

TE KOOP: Blizzard loopt goed  
vele nieuwe onderdelen, geen  
kenteken wel kentekenplaat.  
vaste prijs fl 2250,00  
Han Tosses, Budel  
s'avonds 0495-492957

TE KOOP: een 6 volt BOBINE  
nieuw fl 25,00  
Piet 013-5350794

9e bromfietstreffen Wellen (B)  
1 September 1996 voor info;  
Erik Steyls 0032-12-744074

## DUITSE RIT ZONDAG 30 JUNI

Op zondag 30 Juni gaat de tweede versie van deze rit vereden worden op initiatief van de samenwerkende Duitse Merken clubs. Ook wij als Maico Rijders club werken hier aan mee. Sterker nog wij hebben aangeboden de versie van 1997 te organiseren.

Het is dus zaak dat wij ons als club deze dag goed presenteren, daarom het verzoek om in grote getale aan deze rit mee te doen. De start is tussen 10.00 en 11.00 uur bij rest. La Montagne aan de Kerkewijk-Zuid 115 te Rhenen (dit is de weg tussen Rhenen en Veenendaal). meer info op telefoonnummer 0346-569035

6 VOLT HALOGEEN VERLICHTING is nu ook mogelijk op onze Maico's. Dit is mogelijk zonder enige verandering aan de motor daar de lampen een fitting hebben die gelijk is aan die welke nu in de Maico gebruikt word.

Men heeft de keuze uit twee n.l. de 611H 25/25 watt en de 612H 35/35 watt beiden hebben een sockel (fitting) nummer B20D en kosten 29 DM (Duitse Mark) per stuk. Verkrijgbaar bij K. Geiger, Sternbusch 23, 59399 Olfen Duitsland tel: 00492595/5663 of fax: 00492595/7143

ZWART EMAILLEREN VAN UITLAATBOCHT M250B is nu mogelijk voor zowel nieuwe als oude uitlaatbochten.

Er komt een mooie gladde hittebestendige laag zwart op de bocht wat in zowel glans als ook mat mogelijk is.

Dit emaileren kost +/- tussen de 80 en 100 gulden exclusief verzendkosten maar bespaard U een hoop ellende met kachelpoets en spuitbussen hittebestendige lak die naderhand minder hitte bestendig blijkt te zijn.

Ons is verzekerd dat door jarenlange ervaring de levensduur van het email oneindig lang is.

Dus hebt U interesse neem dan contact op met Marcel Esselink  
0543-520084

# **MAI****CO** **CROSS**

**14 Sept.**

**CIRCUIT "DEN DUNGEN"**

bij Den Bosch langs de A2 tegenover het provinciehuis.

info / opgave als rijder of helper : Bart 073-5215236

**MAI****CO**  
Rijders Club

komt allen rijden/helpen  
en aanmoedigen.

