

MET EXTRA BIJLAGE

NOVEMBER/DECEMBER '98 nr. 46

MAI

Rijders Club



Maico **RIJDERS CLUB**

Opgericht
18 Mei 1990

Secretariaat:
Marcel Esselink
Kettingstraat 8,
7101HJ Winterswijk
tel/fax: 0543-520084

Bestuur:
Bart v. Nistelrooij 073-5215236
Willem Weneker 0313-416679
Henk Gijsbertsen 033-2773395
Marcel Esselink 0543-5200841

Redactie:
Marcel Esselink
Piet Trompenaars 013-5350794
Esdoornstraat 11, 5038 PE Tilburg



Belangrijke nummers:
Nr K.v.K. 40104690
SNS bank Winterswijk
Rek. Nr. 91.02.62.497
Postbank/Giro 6637572
Kreissparkasse Borken D.
BLZ 42851310
Kontonr. 31654742

Ledenadministratie: Willem Weneker
contributie: fl 30,= per jaar
boekjaar; 1 Augustus tot 31 Juli

Fehac vertegenwoordiger:
Duitse rit coordinator:
Henk Gijsbertsen

Maico cross treffen: Bart van Nistelrooij

op de voorpagina: Gerrit Lenselink en zijn MC 250 Breitwand

HALLO LEDEN, Na het laatste clubblad is er weer het een en ander gebeurd, zo is er in Kierspe het MFD treffen geweest, is het cross treffen in Den Dungen ondanks de modder weer succesvol te noemen en mogen we Casper, Fons, Bart en hun dames weer danken voor de perfecte organisatie. Ook was er een grote Maico dag bij de Duitse Maico importeur Köstler met vele onderdelen. Natuurlijk mogen we niet vergeten Bert en Wilma Jansen te feliciteren met hun huwelijk op 18 September j.l. dat zijn oorsprong vond op het treffen in de achterhoek.

Met een band als de Zeute Dröpkes en de grote hoeveelheid voedsel van de BBQ was het echt een onvergetelijke dag voor de feestgangers. Ook moeten we Sophia en Hans Vooijs feliciteren met de geboorte van hun zoon Dave op 21 September j.l. Maar we gaan nu alweer de donkere dagen tegemoed, de dagen van de feesten met cadeaus en kerstballen. De Maico hobby zal zich bij de meesten langzaamaan gaan beperken tot het sleutelen en poetsen of wintervast verpakken van de Maico. Toch kunnen we ook in deze periode ons ei wel kwijt door het bezoeken van beurzen en dergelijke. Ook als U denkt iets te kunnen schrijven voor ons blad bent U welkom Uw bijdrage op te sturen naar het redactie adres, ook als u een idee voor iets hebt kunt U dit melden, de redactie is blij met elke bijdrage of suggestie. Alvast fijne feestdagen en een goede jaarwisseling toegewenst.

Marcel Esselink.

LEDEN MUTATIES: als nieuwe leden heten we welkom;

J.A.M. Dijkstra, Mesdagweg 103, 6562 CK Groesbeek

Henk Schrik, Schaapskuilweg 18, 7872 PG Valthe

André & Michel v/d Ackerveken, Turnhoutsebaan 30, 5051 DZ Goirle

Cø Caron, Vrachelsestraat 89, 4911 BH Den Hout

Guus Mulders, Heikantsebaan 11, 5056 PL, Berkel Enschoot

Steenbakkers, Werststeeg 39, 5258 TA Berlicum

H. Helwegen, Karel-Doormanlaan 10, 5953 EM Reuver

Nieuw adres: Henk de Jong, Korenlaan 26, 9665 AD Oude pekela tel: 0597-618234

Maico cross treffen:
Een verslag hiervan komt in het Italiaanse blad Mostra Scambio te staan, dit sterkt ons in het Unieke van deze dag en hopen dat het organisatie team het nog lang voor ons zal willen organiseren.

Toertips

TOERAGENDA

- 7 Maart '99 **LEDENVERGADERING** cafe FLORA te Doorn.
Info: Marcel Esselink tel/fax: 0543-520084
- 16, 17, 18 April 1999 **Maico KUNST weekend** Stramprooij info: Joop Basten 045-5219314
- 14,15,16 Mei '99 **10e Maico Achterhoek treffen** Winterswijk
info: Marcel Esselink tel/fax: 0543-520084
- 6,7,8, Aug. 1999 **3e UK RALLY** Congleton Engeland, info Phil Hingston
"No Elms" Goosey, Faringdon, Oxon SN7 8PA Engeland. 1 Maart '

EVENEMENTEN

- 7 Nov. '99 onderdelenbeurs Barneveld info: 0341-423509
-

"OOK GEZIEN"

In het laatste Het Motorrijwiel zagen we naast een mooie aankondiging voor het Maico cross treffen met een foto van de heer Willem den Ouden uit Gouda toen 29 jaar oud (Waarvoor wij Het Motorrijwiel hartelijk dank zeggen) ook een foto op pagina 43 van drie Maicoletta's uit België en wie stonden erbij Luc en Marc Bohets met hun vriend André die de negen provinciënrit van 800 KM in 2 dagen hebben gereden. Jongens een ware prestatie maar op zo'n Letta moet gij dat kunnen bollen hé.

(bollen = Vlaams voor rijden - red.).



Dit trio als-nieuwe Maicoletta's was ook van de partij.

Nieuw Maico KUNST weekend

In het weekend van **16, 17 en 18** April 1999 zal als voorloper van het Maico Achterhoek treffen in Stramprooij bij het huis van ons lid Jac Best een klein maar gezellig Maico treffen plaatsvinden waarbij het laatste kunst werk van ons lid Joop Basten centraal staat, waarbij de naam kunst weekend verklaard is. Nu wilt U weten wat voor kunstwerk dit is maar dat kunt U zelf beter dit weekend gaan bekijken. U bent Vrijdagmiddags reeds welkom bij huize Best en ook kinderen zijn welkom op dit kleine intieme maico feestje in het zuiden van Nederland.

In het volgende nummer van ons clubblad zult U meer info over dit treffen vinden maar noteert U het vast in Uw agenda.

Maico dag Köstler Leverkusen, met gratis koffie, drank, broodjes en vlees van de BBQ was de organisatie perfect, slechts jammer dat het grote aantal bezoekers niet is geweest tenminste ten tijde dat wij er waren. Wel veel Nederlanders en Belgen gezien maar weinig Duitsers helaas. Een ieder die er was heeft echter toch wel het een en ander aan onderdelen gevonden die in de kleine ruimte achter de winkel van Köstler stonden geetaleerd. Van krukassen tot tandwielen en van frame's tot pakkingen van alles was er te zien en te koop deze dag. Het meeste wat er lag was toch wel van de crossmodellen van ons merk Maico.

PIETPRAAT

Mobil IV

Ik was brak van de bruiloft. Het was nog redelijk vroeg die zaterdagochtend en ik besloot om via Gorinchem te gaan. De rustige route van Amsterdam naar Tilburg. Eenmaal op de A27 realiseerde ik me dat ik langs het Nationaal Automobiel Museum in Raamsdonksveer zou komen. Daar was ik nog nooit binnen geweest maar al vaak voorbij gereden. Nu moest het er maar eens van komen. Om te kijken wat het is en of het klopt dat er een Maico Mobil staat, en in welke toestand. Welnu, om met het laatste te beginnen; er staat inderdaad een Mobil. Voor zover ik weet de vierde die nog in ons land aanwezig is, en Mobil IV is een rose! SH-54-80 is het kenteken. Aan de rechterzijde zit een kleine luchtinlaat, zo'n 20cm onder het zadel, en dat duidt erop dat we met een 200cc te maken hebben. Hij staat er niet bijzonder mooi bij. Navraag leerde dat hij in '96 is gerestaureerd. Ik wil liever spreken van uitgebreid opknappen. De rose lak zit er erg dik op, maar oorspronkelijk was hij mintgroen. Hij staat in een rijtje mini-auto's en scooters, zo'n beetje tussen een Messerschmitt en een Lambretta, zonder verdere toelichting. Het windscherm is ooit slordig vervangen, en de halve zitbank voor de passagier ontbreekt. Desondanks had ik spijt dat ik geen fototoestel bij me had.

Mobil IV was dan niet erg opzienbarend, de rest van het museum is dat zeker wel. Zodanig zelfs, dat ik er zeker nog eens naar toe zal gaan, en dan wel met camera. De drie uren die ik er doorbracht waren niet genoeg om alles te zien, en zeker niet om alles te lezen. Veel stukken uit de verzameling waren namelijk voorzien van een uitgebreide toelichting met interessante details.



Voor het eerste deel van de collectie is zeer indrukwekkend. De alleroudste rijtuigen staan in grote vitrines. Ik zag een stoomrijtuig waar je bijna vanzelf een span paarden bijdenkt. Even verderop stond een van de eerste exemplaren van Benz. Daarna kom je in grote zalen met auto's uit deze eeuw. De adembenemende limousines van de

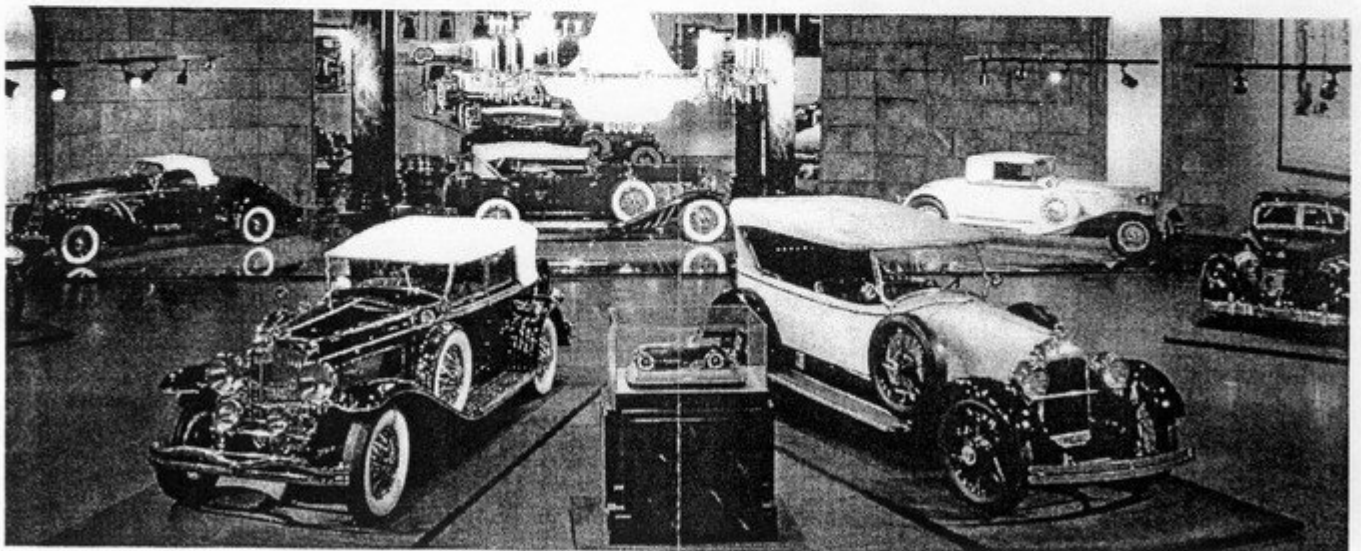
gangsters en filmsterren uit de jaren '20 en '30 staan te pronken tussen marmeren zuilen en onder protserige luchters. Vooral de Duesenberg deed mij duizelen, wauw!

Nou ben ik niet zo'n grote autoliefhebber, er is al zo veel karakterloos blik op de weg, en overdaad schaadt, nietwaar, maar van deze compromisloze comfortbakken kan ik wel genieten. Kastelen op wielen zijn het.

Eén zaal staat helemaal vol met oude Toyota's; ook leuk. De eigenaar van dit museum en deze collectie is al jaren importeur van dit merk, vandaar.

Een zaal vol raceauto's, de Astin Martin van James Bond, 007 Goldfinger, een "kleine" tijdelijke tentoonstelling over Spijker, een Rolls en een Bentley ergens verloren in een hoekje, etc. Te veel om op te noemen. Bovendien gaat na een paar uur de visuele vermoeidheid zijn tol eisen. Ailes wordt geïllustreerd en in een context geplaatst doordat er ook motorfietsen, brommers, fietsen, benzinepompen en meer van dat spul tussen staat. Er zijn complete gevels van winkels, werkplaatsen en hotels nagebouwd, en er hangen zelfs een paar vliegtuigen in de immense hal.

Echt een aanrader dus. Voor de prijs van een bioscoopkaartje (16,-) ben je uren zoet. De filmvoorstelling in het museum heb ik maar laten schieten.



De pen van...

Norbert van Dun



Maico 125 : van crossparcours naar woonkamer

Om te beginnen met het einde : voor iemand zoals ik, zonder één druppel schrijversbloed in de aderen, was het best een aardig karwei om een velletje over mezelf vol te pennen.

Mijn Maico-verhaal begint in het voorjaar van 1975. Toen al, was dwepen met je idolen "in". Mijn idool was Ivan Van den Broeck, toenmalig Belgisch kampioen bij de inters 500 cc. De Maico-microbe begon stilletjesaan te kriebelen. En als het kriebelt, zeggen ze in België, moet je sporten ! Sporten was voor mij crossen. Liefst met een Maico, zoals Ivan. Als knaap van 18 investeerde ik mijn laatste zakgeld in een nieuwe Maico 125 en begon competitie te rijden. Maar om op een hoog niveau mee te draaien, ben je verplicht om jaarlijks met een nieuwe machine aan de start te komen. Met tranen in de ogen heb ik in de herfst van 1976 die allereerste motor moeten verkopen, simpelweg om een nieuwe te kunnen kopen. Die eerste drie jaren, waren de "opwarmingsjaren". 1978 was mijn "magisch" jaar : 7^e eindigen in het Belgisch kampioenschap en al eens een 2^e of 3^e plaats tijdens het gewone cross-seizoen. Eén jaar later echter, had ik plots genoeg van al dat crossen en heb er de brui aan gegeven. Nu verdedig ik dit met de boutade dat een echte kampioen ook in schoonheid eindigt en stopt op het hoogtepunt van zijn carrière. Niets is minder waar ... Hoewel de drang om op een motor te zitten en te gaan voor de 1^e plaats volledig verdwenen was, toch hield het motorcross-gebeuren mij in de ban. Van actief crosser werd ik passief toeschouwer. Begin jaren '80 heb ik zowat heel West-Europa afgereisd om alle G.P.'s ter plekke te volgen en was ik mechanici van verschillende piloten.

Rond 1985 leerde ik mijn vrouw Anne kennen en langzaam vloeide mijn liefde voor het crossen over in liefde voor mijn Anneke. Toen bleek dat ik, zoals elke Belg, ook nog een baksteen in mijn maag had, was de stap van actief naar passief toeschouwer snel gezet. Joël Smets werd mijn tweede idool en ik ging (en ga) hem achterna en aanmoedigen op alle G.P.'s. En mijn Anneke ging (en gaat) altijd mee.

Het is omdat zij zich bij mijn hobby ook goed voelt en mij erin steunt, dat ik mij 2 jaar geleden, koste wat het kost, opnieuw een Maico 125 uit '75 wilde aanschaffen. Precies hetzelfde model zoals mijn allereerste motor waarvan ik met zoveel pijn in het hart afscheid had moeten nemen. Zulke motoren zijn natuurlijk niet kant en klaar te koop. Dát is net de uitdaging. Je zoekt en blijft zoeken tot je het onderdeel dat nog ontbrak, op de kop kan tikken. Tot die zoektocht behoort uiteraard het bezoeken van beurzen, zoals die van Leverkusen en Mannheim. Maar de echte "schatten" vind je bij de Maico-fans en -bezitters. Die heb ik ontmoet in Groot-Brittannië, Nederland, Duitsland en Zweden. Sommige zijn zelfs goede vrienden geworden. Zo komt het ook dat mijn collectie zich niet beperkt tot één stuk, maar tot 13 ! Met bouwjaren van 1971 tot 1991. Slechts twee motoren zijn volledig in orde. Dit betekent, zo getrouw mogelijk nagebouwd aan het origineel, rijvaardig en volledig in topconditie. Het meeste belang hecht ik aan de authenticiteit van de onderdelen. Sommige zijn steeds moeilijker te verkrijgen. Vooral originele uitlaten zijn schaars. Daar pas ik een mouw aan door de ontbrekende stukken zelf zo getrouw mogelijk na te maken. Af en toe heb je ook geluk en kan je elkaar helpen door te ruilen.

Het afgelopen voorjaar heb ik dan de laatste hand gelegd aan mijn eerste jongensdroom : de Maico 125 uit 1975.

Omdat hij goed gerestaureerd is en ook nog één van de 8 verkochte exemplaren in België blijkt te zijn, meende ik dat hij een speciale plek verdiende. Die kreeg hij toebedeeld in ... de woonkamer ! Zo kan ik hem elke dag rustig bewonderen en nog even nadromen. En als dit prachtstuk niet in de woonkamer staat, dan staat hij wel te kijk op één of andere oldtimer cross : in juni in Hatherton Hall (GB) op de Wulfsport Twin Shock G.P. en op 12 september in Den Dungen.

Beste Maico-fan, dit is alweer het einde van een begin. Ik hoop dat je mijn pennenvrucht aangenaam om lezen vond ...

De vriendelijke groeten van Norbert van Dun.

De volgende PEN VAN is voor Henry Wentink



MAICO MOTORCROSS TREFFEN 12-september-1998

Hallo maico vrienden,

Na diverse keren vergaderen met het bestuur en overleg met het bestuur van M.C.LIDU is het er toch van gekomen. dat de maicocross door kon gaan op 12 september. We zijn begonnen met de voorbereidingen in februari. Toen werden de taken verdeeld waarna de sponsors konden worden benaderd en de datum werd samen met M.C.LIDU besproken.(M.C.LIDU is de beheerder van het cross-circuit de Meerse Plas in Den Dungen) Diversen afspraken werden gemaakt met EHBO, speaker, starter, baancomisarissen, jury, rondetellers, terreinknechten, tent, verzekering, stroomvoorzieningen, catering, geluid enz. Diverse motorbladen werden benaderd, zowel in binnen- als buitenland. In de vakantie maakte ik van plaatwerk een groot maico embleem, 80x100 cm, door John getekend en geschilderd. Ook ging ik in de vakantie af en toe kijken hoe het circuit er bij lag.

Ook had ik maandag 7 september een afspraak met Maico Nederland waar ik de fabriek mocht bezichtigen en voor iedere inschrijver een documentatiemap kreeg met inleg foto. (Remco Demmer, nog bedankt hiervoor)

Toen werd het woensdag en een stortbui gooide roet in het eten, het circuit werd weer opnieuw modderig. Op vrijdag was M.C.LIDU weer van de partij met twee laadschoppen en diverse mensen met schoppen om afvoergleuven te graven. De tent werd aangevoerd en geplaatst door Jong Nederland uit Middelrode. Het circuit was wel vochtig maar de coureurs zeiden dat het goed berijdbaar was. Zaterdagmorgen 6 uur opgestaan en om 7 uur met de hele familie en buurtgenoten naar het circuit. Regen en regen, daar aangekomen meteen de tent in. De mensen van M.C.LIDU waren al weer vroeg bezig om het water weg te zuigen, want het moest door gaan. Het circuit werd gereed gemaakt en

waarempel; het werd droog

Heli uit Geldermalsen kwam met een splinter nieuwe maico 1998 om deze in de tent tentoon te stellen voor iedereen. Deze machine had heel veel bekijks en ook mensen van een ander motormerk toonde interesse voor dit mooie monster. Toen kwam de volgende pech; de geluidsinstallatie begaf het. (Vermoedelijk water in de versterkers).

Vlug werd er iets anders geregeld waarna om half 12 de trainingen begonnen. Zelfs de zon kwam af en toe kijken en het circuit werd steeds beter berijdbaar. Ook de onderdelenstandjes waren mooi bezet, hetgeen nog meer sfeer bracht langs het circuit.

Het zijn er teveel om op te noemen maar alle coureurs, van de eerste tot de laatste plaats, hebben er een mooie dag van gemaakt. Daarom wil ik iedereen ook hartelijk danken voor hun



deelname aan deze wedstrijd, en ik hoop dat ze volgend jaar in nog grotere getale terug komen. Vooral Jan Minkhorst wil ik nog bedanken voor het mooie verslag dat hij van deze dag heeft geschreven. Als laatste van dit verslag wil ik mijn dank uitbrengen

aan iedereen die is komen kijken, aan de baancomisarissen John, Bert, Henk, Linda, Danielle, Arie, Henry, Mari, Wil, Wil, en Giel, aan de E.H.B.O., de speaker, de dames en heren van de jury en rondetelling, en aan Ans en Elly de beheerders van de tent. Mijn laatste dank gaat naar Roger (van M.C.LIDU), Fons, Caspar, en Ans. Samen met deze personen is het mogelijk geworden dat dit alles door kon gaan. M.C.LIDU, ik hoop dat we volgend jaar weer bij jullieterug kunnen komen op dit mooie circuit, want wat jullie voor ons hebben gedaan is grandioos.

Met veel Maico geweld,
Bart van Nistelrooy



MAICO-crossdag '98

Rhoon 12 sept. Regen, regen en nog eens regen. Dat was het beeld in de dagen voorafgaande aan onze jaarlijkse motorcrossdag. Desalniettemin een typische zaterdagochtend waarop veel zandrijders hun stoomfiets op transport zetten. Zo ook in ons geval. Toch wordt vandaag ook maar de caravan aangehaakt om verzekerd te zijn van een droge plek als Pluvius weer eens van zich doet spreken. Wanneer we afscheid hebben genomen van de achterblijvende familie, wordt er rap koers gezet naar het Brabantse. Opvallend is wel dat we geen "collega-rijders" tegenkomen. Een kort telefoontje met kennissen bevestigt het vermoeden dat vrijwel alle wedstrijden afgelast zijn. Toch blijven wij optimistisch en koersen we vrolijk door richting eindbestemming. Den Dungen blijkt nog steeds op dezelfde plek te liggen en is ook dit jaar weer gevonden door tientallen Maisch en compagnie-fanaten. Echte crossers bestaan dus nog, hoewel de meeste de leeftijd van 40 ruim achter zich hebben. Nadat we een mooie plek langs het circuit hebben betrokken wordt er snel afgeladen en uitgesteld. Omdat we dit ritueel al jaren samen volbrengen kunnen we binnen 10 minuten op weg naar de tent om in te schrijven en lekker te



ouweh... met, wie anders dan, ene Bartje van Nistelrooy. Terug op weg naar onze plek snuif ik diep de walm op, geproduceerd door een net gestarte en nog hevig viertaktende 250-kubiek uit het eind 60-er jaren. Op dat moment flitsen door mijn hoofd de beelden van mannen als Willi Bauer, Gerrit Wolsink, Hans Maisch en noem ze

maar op, die al zwetend en ploeterend hun weerbarstige Maisch constructie tot leven probeerden te wekken. Dan wordt het stilaan tijd om terug te keren naar de realiteit en dus maar vlug omkleden.

Intussen wil mijn maat Willem, deze dag speciaal gearrangeerd om de twee-en-een-half uit '86 te mennen, best nog wel even kwijt dat dit toch wel heel wat anders is als een gewone clubcross. Omdat de omroepinstallatie te weinig geluid voortbrengt komt Fons Coppens persoonlijk het programma rondbazuinen en vertrekken we terstond naar de fuik voor onze training. Na een vijftal ronden moet ik verbaasd constateren dat de remmende installatie, aan de achterkant, het werk opgegeven heeft. Water en zand heeft in moordend tempo een set blokken naar de kl... geholpen. Vanuit mijn ooghoeken zie ik dat ook Willem moeite heeft de vaart eruit te krijgen. Hij heeft met hetzelfde probleem te kampen. Later weet Sjaak Taskin te vertellen dat je vandaag de rem helemaal niet nodig hebt, dus hebben wij eigenlijk helemaal geen probleem. Toch maar even op zoek naar Herman van Lit om te zien of hij ons kan helpen. Helaas, een hele Mercedesbus overhoop maar niet de juiste blokken. Inmiddels zijn de "Twin-shockers" bezig met hun oefenrondes en bekijken wij hun verrichtingen vanaf de zijlijn. Een machtig schouwspel voltrekt zich, dit is pas echt genieten. Wat heel goed te zien is is dat deze machines een heel andere rijstijl vereisen dan de moderne exemplaren. Oplettende jonge coureurtjes zien er zelfs een zonder spiraalveren rond de schokdempers rondjakkeren. Heel goed gezien van die ventjes want de opgemerkte Corte Cosso dempers werken met lucht of stikstof als "veer". Wanneer de MAICO's het parcours verlaten hebben neemt een bonte verzameling Japanse machines bezit van het strijdperk. Voor ons tijd om terug te keren en de meegebrachte broodjes te verschalken.

Wanneer we nog met een mond vol zitten klinkt in de verte het geluid van warmdraaiende MAICO's en spoeden wij ons naar buiten. Verwarring alom. Taskin loopt nog rond in een soort van pyjamabroek en vraagt wat er gaande is. Waarschijnlijk worden wij nu aan het hek verwacht en begint een race tegen de klok. Zelden heb ik iemand zo snel uit zijn nachtgewaad zien gaan.

Wanneer wij bij de fuik aankomen is er geen enkele MAICO te bekennen. Juist, de hele meute is maar vast vertrokken en wij beginnen verwoed aan de achtervolging. Halverwege het startveld worden we gepasseerd door een inwoner van Heiloo, alsof de duivel hem op de hielen zit. Als eenmaal het ritme gevonden is, zonder remmen is toch wel lastig, loop ik langzaam maar zeker in op de achterhoede. Wanneer ik een tweetal plaatsen opgeklimmen ben wordt mijn optimisme noodlottig. In de voorlaatste ronde keil ik met een noodgang, pal voor de juryruimte, tegen de grond. Eenmaal

opgestaan probeer ik zo snel mogelijk de 500 weer te laten praten, wat bemoeilijkt wordt door een narrige BING gasfabriek die poogt alle 500 ceecee's te verzuipen. Als er dan toch weer leven in de brouwerij komt gaan we in gepast tempo op weg naar de finish. Een 5e plaats valt mij ten deel. Ondanks alles heel tevreden. Collega Willem eindigt als 6e en Taskin is winnaar.

Als de oude generatie MAICO's achter het startelastiek plaats neemt zie je toch de belangstelling bij de aanwezigen groeien. Niet voor niets, want een mooie wedstrijd volgde. Dat dergelijke machines zeker nog hard gaan werd ook nu weer getoond. Helaas moet ik de uitslag hiervan schuldig blijven. Onderbroken door een aantal manches voor de clubrijders volgde de 2e rit voor de mono's. Nu wel netjes op tijd achter het elastiek en met zijn allen op naar de eerste bocht. Wat kan zo'n stom stuk remvoering je toch parten spelen. Door deze onvolkomenheid moet ik rustiger dan normaal mijn ronden uitrijden en proberen overeind te blijven. Valpartijen waren er immers voldoende en daar had ik geen trek meer in. De uitslag werd dan ook een kopie van de 1e manche.

Tevreden en zeer voldaan komen we aan bij onze sleurhut. Ervaringen worden uitgewisseld onder het genot van bier en een warme hap uit de frituur. Inmiddels is de oude generatie weer opgesteld achter het elastiek en gereed voor vertrek. Na 15 seconden denderen weer vele jaren ervaring over het startveld. Precies als verwacht werd ook dit weer net zo'n mooie race als de voorgaande. Grappig om te zien dat deze mannen ook zichtbaar genieten van alles wat hen overkomt op dit schitterende baggerparcours. Ook nu is er toch weer iemand die de baan niet breed genoeg vindt en vervolgens via de aangrenzende sloot probeert zijn voorganger te passeren. Uiteraard leidt dit niet tot voordeel, maar het is wel prachtig om te zien. Als ook deze klasse afgevlagd is kan de jury beginnen aan de einduitslag.

Nadat de clubwedstrijd gestreden is, krijgt Fons Coppens een microfoon te pakken en laat de prijzen uitreiken. Als de winnaars hun bokaal en bloemen in ontvangst hebben genomen werden ook anderen opgeroepen naar voren te treden en een beker en bloemen in ontvangst te nemen. Moe, nat, maar voldaan vertrekken de meesten spoedig huiswaarts. Wij gaan echter richting Berlicum, waar in restaurant "de Vrijbouter" zowaar een heus MAICO menu op de kaart staat. Als we een plaats gevonden hebben verkeren we inmiddels in een luidruchtig gezelschap MAICO-kanten, onder wie de familie Coppens, en Caspar Swanenberg. De laatstgenoemde blijkt bevelvoerder te zijn in dit lokaal, maar laat zich vandaag als "gast" door zijn vrouw laven. Grappen en grollen maar ook echte crosserstaal gaan rap over de tafel als Swanenberg zich er mee bemoeit. Omstreeks halfnegen valt voor ons het doek en nemen we afscheid om de terugreis te aanvaarden. In de auto heb ik nog voldoende tijd om terug te denken aan dit geslaagde evenement. Op naar de volgende editie dan maar. Hopelijk is er dan, net als de voorgaande keren, meer zon en veel minder water. Rest mij nog de organisatie te bedanken voor hun geslaagde inzet. Heren bedankt! Tot volgend jaar.

Jan Minkhorst. (mono's nr.98)

UITSLAGEN:

	Nr.	Naam	Woonplaats	jaar
Klasse Pré '75				
1e	70	Maarten Lunenburg	Berlicum	1969
2e	7	Rudi Swinnen	België	1974
3e	16	Gerrit Lenselink	Hengelo (Gld)	1964

Klasse Twinshock's '75 t/m '81

1e	10	Michel v.d. Ackerveken	Goirle	??
2e	77	Harry Koops	Norg	1979
3e	38	Henk Hoven	Zeijen	1980

Klasse Mono's vanaf '82

1e	1	Sjaak Taskin	Heiloo	1985
2e	7	Jan Schapendonk	den Bosch	
3e	17	Fons Coppens	Dronten	1987

Bokaal voor de oudste deelnemende machine

16	Gerrit Lenselink	Hengelo (Gld)	1964
----	------------------	---------------	------

Bokaal voor de verst komende deelnemer

89	Werner Mohr	Zwitserland
----	-------------	-------------

Pechprijs

Marcel Esselink, Winterswijk. Zijn "Bundeswehr" weigerde elke medewerking.



Ellie en Fons Coppens reiken de prijzen uit aan de winnaars van de Twinshock's '75 t/m '81.

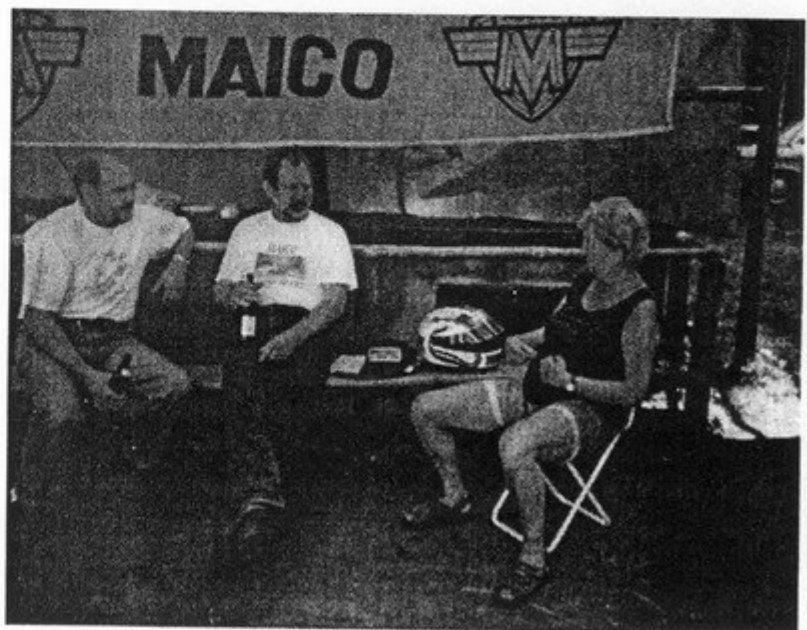
MFD treffen Kierspe, een gezamenlijke rit.

Een verslag door Marcel Esselink



Het was al lang van te voren afgesproken dat we "auf eigener Achse" met de Maico dit treffen zouden gaan bezoeken. Zo kon het gebeuren dat ik met Arie en Annie Wentink met hun zijspan en Luc Bohets op de Letta in mijn kielzog de Bundeswehr de sporen kon geven richting Kierspe. Natuurlijk werd er onderweg genoten van een grote schnitzel met pommes zodat we moe maar voldaan in Kierspe/Rönsahl aankwamen. Hier boven op de berg tussen de bomen vonden we ondanks de aanwezige Maico's een oase van rust en een groene natuur. De Zaterdag bracht ons veel onderdelen zodat we de drie Maico's wel nodig hadden om alles thuis te krijgen. Voor het middageten moesten we nog even rondrijden op een 50cc Maico crosser. Er werd bij gezegd dat wie remt een lafaard is, doelend op de slechte zoniet nauwelijks aanwezige remmen. Uw voorzitter lukte het niet dit parcours af te leggen zonder de nodige problemen, het werd dus niets, maar Luc, als oud Belgisch cross kampioen, lukte dit wel en zowaar in de snelste tijd. Ook het Japanse krukas gooien werd voor hem een succes want ook hier haalde hij de grootste afstand; ruim 15 meter. Toen bleek dat hij met wat hulp ook nog alle vragen goed beantwoord had op de vragenlijst leverde dit hem een grote goudkleurige beker op. 's Middags was er geen echt lange rit maar een bezoek aan een Moto Ball toernooi in Kierspe met teams uit Wit Rusland, Frankrijk en Duitsland. Motorcross en wegrace tonen ons vaak ware motorbeheersing maar wat deze spelers ons lieten zien grenst aan het ongelooflijke. Het zijn ware artiesten op hun motorfiets. Zoals er rondgereden werd is het onbegrijpelijk dat er niets ergs gebeurde en dat de twee scheidsrechters in hun witte sportbroekjes ongehavend uit de strijd kwamen elke keer. De bal was ca. 40 cm rond en van leer en er werd mee geschoten als bij echt voetbal; knoeperd hard dus. Het veld was een diepe bak gevuld met gravel op een harde ondergrond en in de pauze mochten wij met onze Maico's ter ere van het publiek een paar ererondjes rijden door deze bak waarmee wij de entree en een consumptie verdienden, en dat was natuurlijk niet slecht.

's Avonds was er natuurlijk weer het kampvuur en de bijna traditionele perzikpunch voor de liefhebbers en ondanks dat het wat later werd moesten we er de andere morgen vroeg uit want we moesten weer richting Holland vertrekken. De tent werd ingepakt en de Maico's werden beladen waarbij Annie problemen had met de aangekochte hoeveelheid onderdelen die Arie in het zijspan stopte. Maar na een goed ontbijt en een mooie route terug was ook haar humeur snel weer het oude en maakte ze onderweg weer opmerkingen als; "Oudijzerboer!" vanwege een M250B uitlaat die dwars achter op mijn Bundeswehr op mijn plunjezak bevestigd was. Net voor Winterswijk, toen ik de stal al rook, kreeg Luc problemen met de Maicoletta. Een van de achterveren was gebroken, maar hij kon er nog wel mee naar Wehl, zei hij, en van daar ging hij toch verder met de auto, dus geen onoverkomelijk probleem. Al met al een geslaagd weekend en volgend jaar gaan we zeker weer.



vlnr. Luc, Arie en Annie in Kierspe.

MAICO
MADE IN GERMANY



Schots en scheef

Een verslag van een avontuurlijke trektocht door Schotland van de Maico Global Touring Club, afgelopen zomer ondernomen van 8 tot 16 Augustus. Vijf Maico Bundeswehrs, een Maicoletta met aanhanger, een M200S, een Guzzi V350 en een Jap.

De route:

Zaterdag 8 Augustus met de veerpont vertrokken vanuit IJmuiden. Twee bestelbusjes, elk met vier motorfietsen erin, gedeeltelijk gedemonteerd, en één losse motor. Zodoende veel geld bespaard.

9 Augustus; aankomst in Newcastle, Noord Engeland. Uitpakken, motorfietsen monteren en bepakken, busjes goed wegzetten en dan op weg; Scotland, here we come! Via de B6318 langs Hadrians Wall naar Langholm. Toon ging op z'n bek en heeft de rest van de week nog schrik gehad.

10 Augustus; Via Hawick, Selkirk, Peebles, een stuk snelweg om langs Edinburgh te komen, dan de A823 naar Crieff. Daar geweigerd op een camping, even verderop, bij Comrie een mooie kleine camping bij een boer. 's Nachts spannend in het pikkedonker even moeten zoeken naar de camping.

11 Augustus; Langs Loch Earn, via het pitoreske Killin langs Loch Tay, via Tummel Bridge en Dalchalloch over een bergpas tussen de schapen. Klein stukje snelweg, regen, lange pauze, Haggis gegeten, dan van Dalwhinnie via de A86 en de A82 naar Fort William. Daar, aan de voet van Ben Nevis, de hoogste berg van Brittannië, weer bijna door een camping geweigerd.

12 Augustus; Langs Loch Lomond naar Fort Augustus. Zuidelijk langs Loch Ness. Pauze in pub in Dores aan Loch Ness, dan naar Inverness. BSA treffen in Drumchardine, camping overvol, camperen in Bealy waar het volk uit Coronation Street vakantie vierde.

13 Augustus; Via A96 naar Nairn, dan de A939. Lunch in Tomintoul, dan langs Balmoral Castle, B976 en A93 naar Blairgowrie. Zo gauw de burens ons de camping zagen opkomen vertrokken zij! 's Nachts lekker zitten pimpelen met andere burens. Hollanders pitten, Zuiderlingen pimpelen.

14 Augustus; Via Perth, dan weer een stuk snelweg bij Edinburgh. Zware regenval, panne, chaos, ik raakte de groep kwijt. Toen we weer bij elkaar kwamen was het weer droog, en begon zelfs de zon weer te schijnen. Via de A68 naar Melrose.

15 Augustus; Verder naar Newcastle via de A68 en A696. Tijd zat, rustig aan gedaan. In Newcastle de weg kwijtgeraakt. Een lokale motorrijder bracht ons naar de bestelbusjes zodat we de boot niet misten. In 20 minuten waren de busjes weer geladen!

16 Augustus; Na een wilde nacht op de boot 's ochtends geen tijd om echt wakker te worden, te wassen, te ontbijten, de tax-free te bezoeken, etc. Haasten, we moesten eraf. Op weg naar Amsterdam, en naar huis.

Zeven dagen toeren door Schotland, met goed weer, met slecht weer, en met veel hoogteverschillen en prachtige landschappen, heeft al met al weinig echte panne met zich mee gebracht. De Honda van Toon was na de val flink beschadigd maar we hebben er geen moment aan getwijfeld dat hij kon doorrijden. De Bundeswehr van Bert had alleen een keer een gebroken kabeltje. Die van Bonne een rotte accu. Die van Erwin rammelde als een lijk, zoals altijd, maar hij bleef maar lopen. De Maicoletta van Linda had wat problemen met de brandstofvoorziening. Vooral wanneer de tank ver leeg was sputterde de motor. Mijn Maico had wat problemen met de koppeling: Er zat veel te weinig olie in het carter en daardoor was de aandrukas ver ingesleten. Die van Jack had problemen met de ontsteking en hij moest nogal eens





vlnr; Bonne, Wilma, Toon, Jack, Linda, Erwin, Jeanette, Bert en Piet.

een bougie vervangen. Mijn gok is dat zijn condensator stuk is. Toch meer dan 1200 km gereden, en dan wel bergje op en bergje af! Petje af voor die oude dingen.

Het rijden door de Highlands is een groot avontuur. Links rijden went snel. De kleine



bochtige weggetjes met onoverzichtelijke stukken en "severe dips" zijn leuk om te rijden. Het landschap wisselt snel. Dan weer welig groen, dan weer rotsachtig en ruig, dan ineens in de laaghangende wolken. Vaak over de passen, over wildroosters en dan tussen de schapen. Af en toe hellingen van 20%. Omhoog is geen probleem, gewoon een kwestie van terugschakelen, maar naar beneden, oei oei, dan moet je tijdig remmen want die Maicoremmenten.....In enkele gevallen, meestal bovenop een bergpas, moest ik het

uitschreeuwen omdat alles zo overweldigend mooi was. Een enkele keer zijn we gestopt om even rustig rond te kijken en foto's te maken.

En dan de Schotten. Over het algemeen prima volk, ondanks het feit dat we twee keer geweigerd zijn op een camping. Bovendien, als men maar vermoedt dat je Duits bent dan is het enthousiasme veel minder groot. Bijna iedereen is enthousiast over de oude motoren. Illustreerend was het oude vrouwtje dat bijna onder een auto liep omdat ze te veel op ons lette en niet op het verkeer. Lachend kwam ze naar ons toe bij het pompstation om even uit te leggen wat er gebeurd was en waarom er zo druk getoeterd werd.

De Lochs zijn ook prachtig. En het zijn er veel. Schotland is een prima land om eens langer rond te dolen. Deze keer hebben we vooral veel gereden, we waren immers met de motor, maar om nog eens terug te gaan om bijvoorbeeld een voettocht van een paar dagen te maken, of om eens een Loch te bevaren, om eens een whiskystoker te bezoeken, om de Romeinse resten van de muur van Adrianus te bezichtigen, om Ben Nevis te beklimmen, of zoiets, dat lijkt me ook nog wel wat.

Piet



TE KOOP: bijzonder mooie **Maicoletta** vr.pr. f 3500 Luc Bohets België tel: 003255498719

GEZOCHT & GEVONDEN advertentie rubriek

TE KOOP: Maico onderdelen tel: 040-2519005

TE KOOP: Maico 125cc racer RS2, 6 bak 1972 in nw.st./origineel tel: 0172-493550

Clubmagazijn bied aan : opnaai badges Maico Rijders club (wit/zwart) en Maico, geel met opschrift, watertransfer op carburateurkappen M250B betreffende de luchtdruk. Maico embleem speldjes, koolborstels (setje 10,-), M250B frame (fabrieksnieuw f95,=) KM teller kabel, tankknierubbers M125/150, verder copieën van diverse onderdeel Lijsten en reparatie en onderhoudsboekjes. tel/fax: 0543-520084

TE KOOP: MC 250 bj. '86 rode watergekoelde motor met nieuwe zuiger, power valve gereviseerd, vr.pr. f 1300,= Minkhorst tel: 010-5017318

TE KOOP: op maat gemaakte **MAICO TRUIEN** in diverse kleuren en afbeeldingen verkrijgbaar, bel of fax voor meer info: Els Esselink ELMA truien tel/fax: 0543-520084

TE KOOP: Maico onderdelen, blanco type plaatjes M250B, milen km tellers, nieuwe koperen tankemblemen, wielnaven, achter tandwiel 50cc Maico crosser, info: J. Smulders tel: 035-6014634

TE KOOP: van Maico diverse cross ond. Info: 077-4743590

TE KOOP: GS 500 + kent. Bj. '84 vr.pr. f 1500,= tel: 0167-565160

TE KOOP: 250cc cylinder van linksom uitlaat Blizzard, 200 cc cyl. + kop, frame M126/151/175, voorwielnaaf M200S, Marcel Esselink tel/fax: 0543-520084

TE KOOP: 175cc Breitwand blok, frame, tank, wielen f2250,= Derk De Vos tel:0572-331278

TE KOOP: M250B bj. '63 + invoerpap. Vr.pr. f 1500,= tel: 0172-537257

TE KOOP: polyester spatborden, zijschilden en zadelbodems voor Maico crossers van de jaren '69 t/m '82 en replica **MAICO service borden**, Ruil **krukassen** 250-400-440-490-490bj. '84 **cylinders** 250-400-440-490. Frames-tanks-ontstekingen-sturen-uitlaten '69-'73, tevens te koop **Maico crosser 250cc mono shock 1984** in delen als nieuw info. B. Ten Veen tel: 053-4335026

TE KOOP: TAIFUN in ond.bijna compl. f 3500,= 2e TAIFUN gaaf + compl. f 7250,= voorvork, koplamp, voorspatbord en wiel + achterspatbord, bagagerekje M175, Piet van Dijk 053-4801615

TE KOOP: Sloop Maico 250GS, +/- 1978 en een Maico 490 '82 tel: 0519-571300

RUIL: Dürkopp Diana TS tegen Maicoletta 250 tel: 0517342229

MAICO TIP: Naar het schijnt is de kickstarter van een ouder model 750cc Honda ook passend op de Maico crossers. Het blokje dient omgedraaid en van een nieuw kogelgaatje te worden voorzien, het asgat met de groeven past echter precies net als de kickstarter zelf die prima van lengte is.

Een probleem deed zich voor bij een Blizzard die niet mooi lopen wilde, ondanks telkens opnieuw afstellen en carburateur controles. Na lang zoeken vond men het euvel, de koppakking was lek, geen lekkage tussen de kop en de cylinder, maar bij een van de 4 bouten waarmee de kop aan de cylinder word vastgezet. Vanaf de bout naar het midden toe was de pakking lek en weg. Het lekte tussen / langs het schroefdraad door, echter niet direct zichtbaar naar buiten. Daarmee werd het slecht lopen veroorzaakt en door nu een nieuwe koppakking te monteren liep de Blizzard weer als een zonnetje.

1. MAICO-TREFFEN IN OBERNDORF 19.-21. JUNI 1998

Nachdem ich im Laufe der Jahre mehrere Maico-Treffen besucht habe, hatte ich mich entschlossen, auch einmal ein Treffen in Oberdorf durchzuführen.

Durch die Zusammenlegung mit dem Treffen der ZVFW war für mich die Organisation etwas einfacher und ich war nicht unbedingt auf große Teilnehmerzahlen angewiesen.

Dieses Treffen sollte auch gleichzeitig eine Bereicherung unseres Oldtimertreffens werden. Mit Rücksprache der Verantwortlichen der "MAICO-Freunde-Deutschland" und dem Vorstand der ZVFW wurde nun mit den Vorbereitungen begonnen. Zuerst mußten die Einladungen an den Verleg der MAICO-Letters, als Beilage für die 400 Exemplare geschickt werden. Auch Marcel Esselink hat meine Einladung in der holländischen Zeitung des "MAICO-Ryders-Club" und in einer Clubzeitung eines Oldtimervereins in Holland veröffentlicht.

Nun zum eigentlichen Treffen.

Bereits am Freitag Nachmittag reisten die meisten Teilnehmer aus Holland an. Einige von ihnen waren bisher bei unserem Treffen anwesend.

Die weiteste Anreise auf eigener Achse hatte Piet Trompenaars aus Holland mit 350 Km. Nachdem seine Bundeswehr-Maico anfangs störungsfrei gelaufen hatte, streikte diese dann doch wegen, wie sich später nach umfangreicher Fehlersuche herausstellte, Benzinmangel. Piet hatte leichtsinnigerweise den offenen Tank einige Tage in der Scheune liegengelassen. Angelockt durch den Benzingeruch hatte sich ein kleiner Wurm den Tank als Nachtlager ausgesucht.

Nachdem Piet den Tank montiert und Benzin eingefüllt hatte, war vorerst noch alles in Ordnung. Auf der Fahrt nach Oberdorf waren dann die Überreste des Wurms durch die Röhrchen des Benzinahns ins Schwimmerventil gelangt, was sich



später als Ursache des Benzinmangels herausstellte.

Nachdem alles wieder sauber war, war es kein Problem mehr zu uns zu komme, wenn es auch etwas später wurde.

Ich hoffe, daß Piet und sein Freund Jack wieder störungsfrei zu Hause angekommen sind.

Erfreulicherweise starteten am Samstag Mittag alle 11 Maicos zur Rundfahrt, wobei einige im Slalom besonders schnell gewesen sein solien.

Insgesamt waren etwa 20 Maico-Freunde zum Treffen gekommen womit ich fürs erste Treffen recht zufrieden bin.

Die Pokale wurden wie folgt vergeben:

1. Volker Zogel; Heiligenhaus D;
M250 Military; 125,1 Pkt.
2. Joop Basten; Hoernsbroeck NL;
M125 142,1 Pkt.
3. Jack Krebbers; Siebengewald NL;
M250B 165,5 Pkt.

Der Clubpokal ging an den "MAICO-Ryders-Club" aus Holland.

Die weiteste Anreise hatte Piet Trompenaars aus Tilberg NL.

Ich hoffe, daß durch das gute Gelingen dieses treffen, wobei das Wetter ebenfalls mitspielte, im nächsten Jahr noch mehrere MAICO-Freunde den Weg nach Oberdorf finden werden und dieses Treffen zu einer festen Einrichtung werden kann.

Bedanken möchte ich mich bei allen Helfern der ZVFW und dem SSV Oberdorf für ihre Mithilfe und Dem SSV für die Bereitstellung des hierfür hervorragend geeigneten Geländes.

Helmut Wickel
Oberdorf



Met vriendelijke toestemming van de uitgever van *Metaal & Techniek* mogen we dit artikel "Bedrijf in beeld" onder onze leden verspreiden.

Nederlandse motorfiets verschijnt aan de start

Nederland heeft geen traditie op het terrein van motorfietsenfabricage of autobouw. Alleen NedCar herinnert aan een kortstondig avontuur met een auto van eigen bodem. Daar komt verandering in. In Bunnik verrijst een geheel nieuwe Nederlandse fabriek voor (cross)motoren en scooters. Het is de doorstart van het gerenommeerde merk Maico dat als Maico Motorcycles in de motorenmarkt aan de start verschijnt.

Menig liefhebber van motorfietsen zal zich de 'Maico' nog wel kunnen herinneren. Maico is decenia lang op het gebied van tour- en sportmotoren een toonaangevende producent geweest. In kringen van de crossmotoren is het merk nog steeds erg populair, zij het dat het product nu uit Bunnik komt in plaats van uit Duitsland.

In een aparte assemblagevestiging aan de Hudsondreef in Utrecht werden in 1996 met o.a. Rodem-onderdelen 150 motorfietsen gemaakt en snel verkocht. Een gecompliceerde mix bestaande uit interne problemen bij Rodem en een door de bank opgeworpen financiële barrière - een kwestie tussen Rodem en

de bank die dreigde uit te draaien op een faillissement - dwong de directie echter de productie van motorfietsen tijdelijk op een laag pitje te zetten. Het bankroet werd kort daarna afgewend door kordaat optreden van de in 1996 door Demmer aangetrokken interim-manager F.J.Tiben. Hij wist door inschakeling van de plaatselijke media het bestuur van de financiële instelling ervan te overtuigen dat het probleem binnen korte tijd uit de wereld zou zijn geholpen.

Duidelijk signaal

„Ook tijdens de door de bank afgewongen periode van stilstand bleven de orders binnenkomen, stelt de heer F.J.Tiben (bedrijfsconoom), na zijn inte-

Overname

Maico GmbH startte aanvankelijk in 1926 als een fabriek van rijwielen en schakelde in 1931 over op de productie van motorfietsen. In 1987 ging het bedrijf failliet, maar maakte onder leiding van de Duitse machinefabriek Merckle een doorstart.

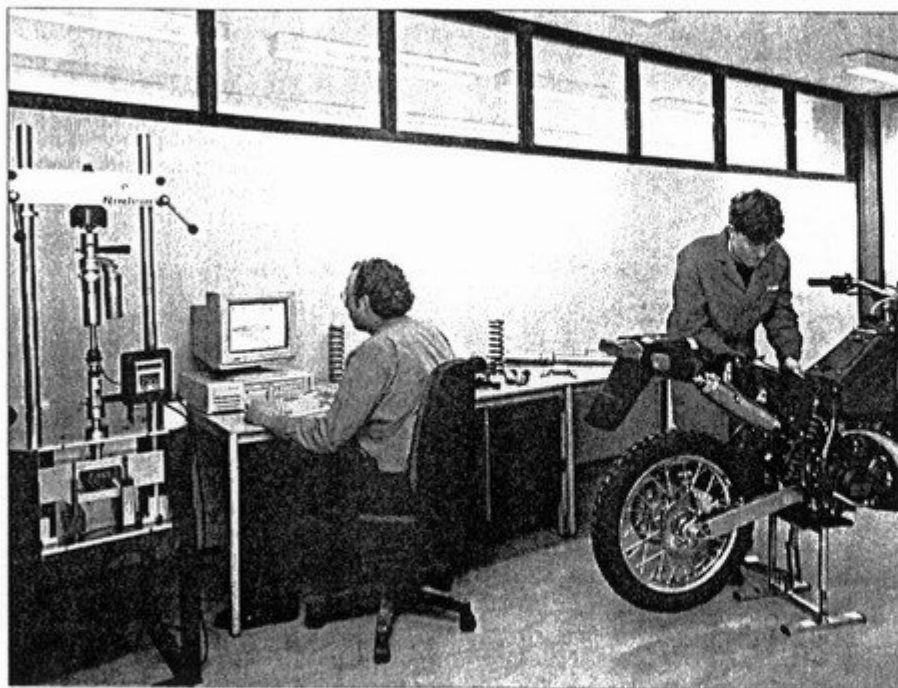
Toen dit niet bleek te lukken, zocht de Dresdener Bank naar een koper. Het bedrijf werd (zonder de GmbH) overgedragen aan E.Demmer, eigenaar van Fijnmechanische industrie Rodem in De Bilt. Hij kocht het merk, de tekeningen, modellen en specificaties en bracht het geheel voor eigen rekening en risico onder in een aparte bv. Maico, dat hordend en stotend in Duitsland tot stilstand was gekomen, zette eind 1995, inmiddels omgedoopt tot Maico Motorcycles bv, gebouwd met onderdelen van Rodem, zijn traditie in Bunnik onder een nieuwe eigenaar voort.

Tijdelijk probleem

Voor Rodem in De Bilt, een fijnmechanische industrie die al langer onderdelen voor de (bróm)fietsenindustrie leverde, betekende de komst van Maico dan ook een forse uitbreiding van de toelevering.



De door Maico geïmporteerde en technisch aangepaste scooter



Apparatuur voor het testen van schokbrekers (links in beeld)

rimperiode betrokken bij de herstart van Maico en thans algemeen directeur van Maico Motorcycles. „De interesse voor het Maico-product bleek onder de tijdelijke stillegging niet te lijden; voor ons was dat een duidelijk signaal om de herstart in alle opzichten krachtig aan te pakken.”

Na een grondige reorganisatie, die vooral gevolgen had voor het management bij Rodem, pakte Maico Motorcycles de draad weer op. Enige maanden later rolden de motoren weer uit het bedrijf dat gaandeweg het jaar de productie tot normalere waarden wist op te voeren.

Stabiele markt

Maico Motorcycles produceert tweetakt motorfietsen van het type cross- en Enduromotoren met een cilinderinhoud van respectievelijk 125, 250, 380 en 500 cc. Met een crossmotor mag alleen op daartoe aangewezen terreinen worden gereden. Dat geldt niet voor de zgn. Enduro-motor: het is toegestaan met deze machine zowel in het terrein als op de weg te rijden.

De meeste vraag gaat uit naar de 500 cc klasse. De crossmotorenmarkt is tamelijk stabiel; Tiben verwacht dat het aantal af te zetten motoren naar 4000 zal klimmen en daarop blijft hangen. Dit jaar vervaardigt Maico volgens planning 3000 motoren (50% Enduro- en voor de andere helft crossmotoren). Daarnaast worden scooters (geschikt voor fietspaden) geïmporteerd, door Maico technisch aangepast, en doorgeleverd.

Voorlopig kan het assemblagebedrijf in Bunnik de vraag nog niet aan. De grootste afnemer is de Verenigde Staten, waar per jaar ruim 2000 motoren worden verkocht. Verder gaan redelijk grote aantallen naar landen als Groot-Brittannië en Israël. In Nederland gaat het om de verkoop van enige tientallen motoren.

Productieprogramma

In mei presenteert Maico Motorcycles het model 99; tegelijk wordt de crossmo-

tor met een cilinderinhoud van 500 cc in serieproductie genomen. Deze technisch verbeterde motor is voorzien van een hydraulische koppeling en levert door een verbeterd luchtfilter vijf pk meer vermogen. Daarnaast wordt een sportief uitziende 125 cc toumotor gebouwd. Qua model lijkt deze motorfiets sterk op een crossmotor maar is het niet. De 'off-the-road motor' voor op de weg wordt eind dit jaar op de markt gebracht.

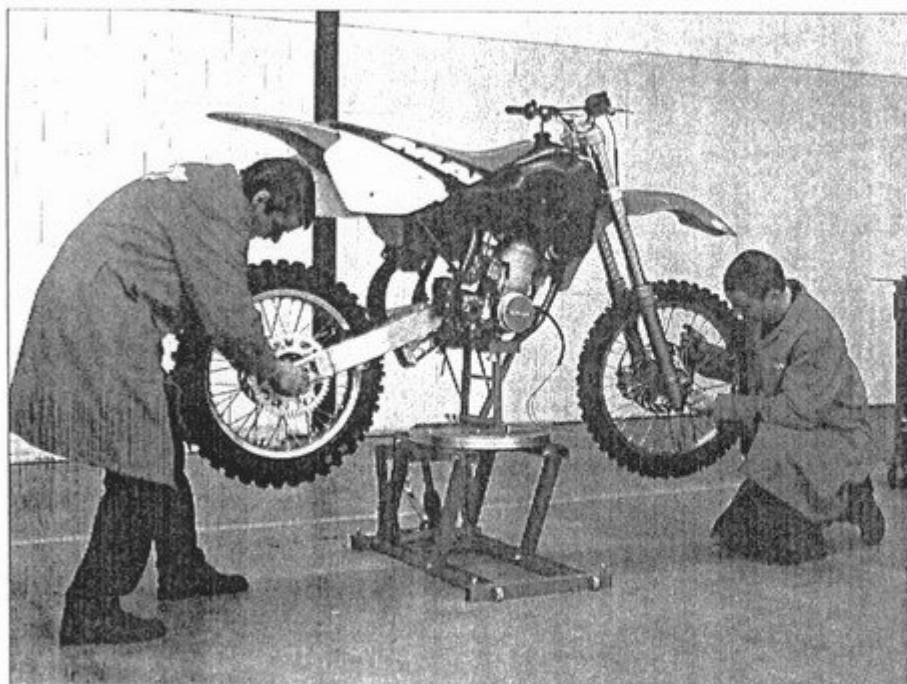
Dit geldt ook voor de 125 cc Maico scooter. Deze - prijstechnisch gesproken - middenklasser komt rond de jaarwisseling in de handel. Daarmee wordt gemikt op de automobilist die waarschijnlijk al in februari 1999 met een autorijbewijs een motorfiets of scooter tot 125 cc mag berijden. Verwacht wordt dat veel automobilisten van deze mogelijkheid gebruik gaan maken, nu de wegen langzamerhand dichtslibben.

In eigen beheer

De motoren - en binnenkort ook de scooters - bij Maico Motorcycles worden in belangrijke mate uit in eigen beheer vervaardigde onderdelen samengesteld. Voor de motoren houdt dat de bewerking in van de cilinders (met Nikasyl cilindervoering), motorblokken, schijven t.b.v. tandwielproductie (het steken van de tanden wordt uitbesteed), assen, voor- en achternaven, kroonstukken t.b.v. de vorken, complete achterbruggen en remschijven. De krukas is opgebouwd uit delen die onder hoge druk worden samengevoegd. De drijfstang is gesmeed bij een daartoe gespecialiseerd bedrijf. Het aluminium (zand)gieterwerk wordt in Duitsland vervaardigd.



In het magazijn worden de onderdelen in een logische volgorde opgeslagen. De interne fysieke distributie wordt t.z.t. bij TNT in Duiven uitbesteed. In de vrijkomende ruimte in Bunnik wordt een nieuwe assemblagelijijn ondergebracht



In de assemblage-afdeling worden de motorfietsen - en straks ook de scooters - op wentelbare montagebakken gebouwd

Maico staat financieel/juridisch gezien geheel los van Rodem. Wel betreft het belangrijke componenten bij de in De Bilt gevestigde fijnmechanische industrie en doet dit op basis van marktprijzen. Buiten de leveranties van Rodem worden alle overige onderdelen van daarin gespecialiseerde toeleverbedrijven in binnen- en buitenland betrokken.

Van bv naar nv

Ter financiering van de nieuwe fabriek is de rechtsvorm van Maico Motorcycles veranderd in een 'nv'. Via effectenhandelaren zijn 2 1/2 miljoen aandelen (à f 1,75) geplaatst bij 35 aandeelhouders. De emissie is verzorgd door de International Assets Advisory Corps. Van het maatschappelijk kapitaal van 15 miljoen gulden is door de eerste uitgifte 5 1/2 miljoen geplaatst en gestort. Het resterende kapitaal wordt via een tweede aandelenemissie in augustus of september op de markt gebracht. Het bedrijf gaat naar verwachting in mei 1999 naar de Beurs voor een openbare notering.

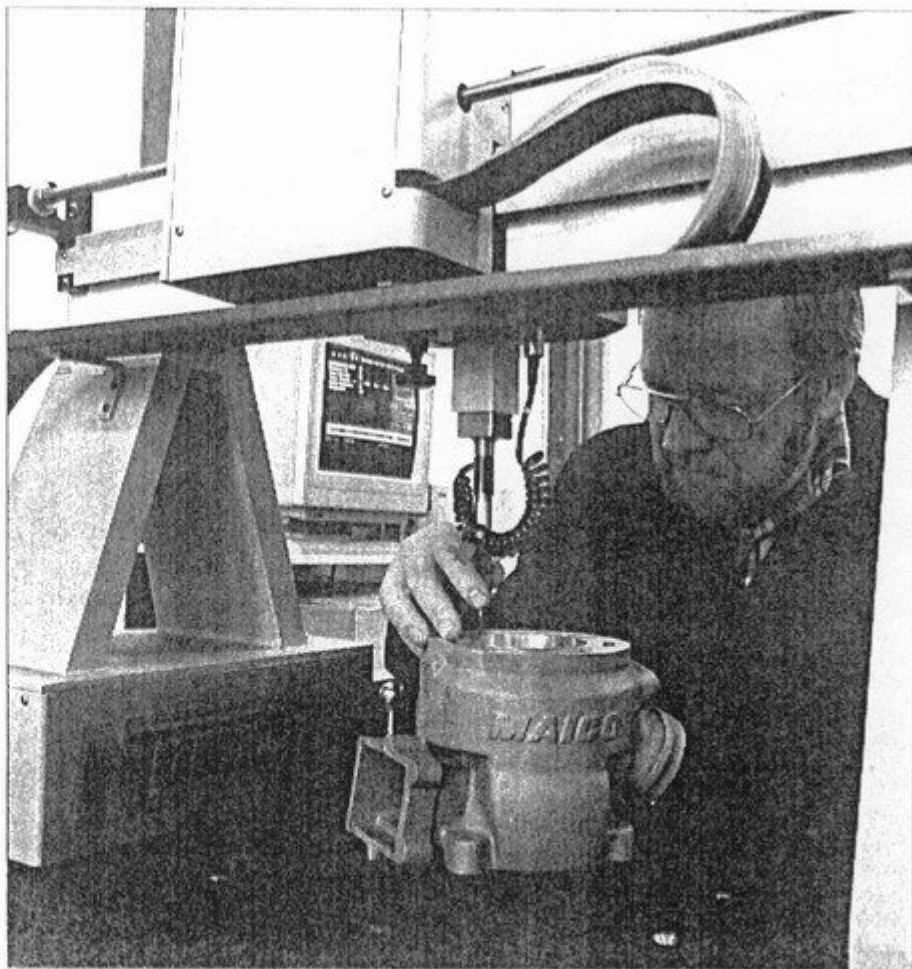
Impuls scootermarkt

Het kapitaal dat via de uitgifte van aandelen wordt aangetrokken is bestemd voor onder meer de financiering van de scooterproductie. Dit jaar denkt Tiben 4000 scooters af te kunnen zetten en nog eens 900 125 cc motorfietsen. Tiben verwacht veel van de scootermarkt die in zijn visie (in Nederland maar ook elders

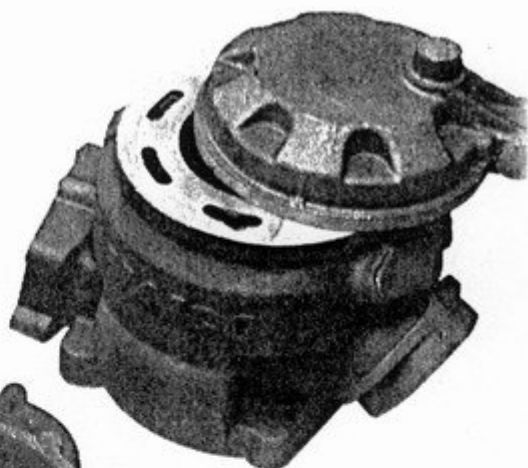
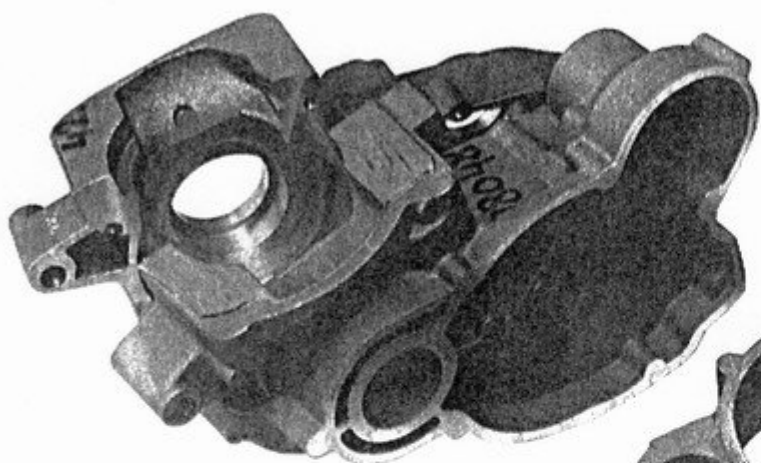
in Europa) een grote impuls krijgt door het vrijgeven van dit motortype voor de houders van het autorijbewijs. De scooter van Maico ligt rond de vierduizend gulden en sluit qua prijs aan op het middensegment van de scootermarkt (van de 45.000 verkochte scooters liggen er 30.000 in de prijsklasse van drie- tot vierduizend gulden).

Spontane aanwas

De toekomstige Maico scooter is qua ontwerp en ontwikkeling een geheel eigen product. Het design is van ir. R.R.Hoevers, afgestudeerd industrieel ontwerper, die na een loopbaan bij Laverda (Italië) in dienst getreden is bij Maico. „Het product dat we maken trekt werknemers aan,“ zegt Tiben niet zonder trots. „Zo hebben we een verenspecialist kunnen aannemen die met veel verstand van zaken schokbrekers test. Hoe kom je normaal gesproken aan een technicus met zoveel gespecialiseerde kennis? De opbouw van de onderdelen-



Controle van de bewerkte gietstukken - in dit geval een cilinder - op een 3-D meetmachine bij Rodem in De Bilt



Aluminium gietstukken ter vervaardiging van carter/versnellingsbakken en cilinders

logistiek is in handen van een dame die vanuit haar academische achtergrond (voltooide studie Nederlands) bij Maico aan de slag wilde. Enthousiaste jonge mensen melden zich spontaan; in deze door krapte gedomineerde arbeidsmarkt is voor leuke en interessante jobs blijkbaar voldoende arbeidsaanbod. We hebben nog niet één keer voor nieuwe werknemers geadverteerd. Maico telt nu 30 werknemers".

De structuur bij Maico is volgens Tiben 'open'. Nieuwkomers stellen bij indiensttreding zelf hun functie-omschrijving samen. Iedereen schrijft - wanneer er overigens wat te melden valt - wekelijks een voortgangsrapportage, die de directie van de gang van zaken op de hoogte houdt.

Externe logistiek

Maico is voor wat betreft de komende productieronden voor crossmotoren de voorraden op peil aan het brengen „Pas wanneer de laatste schroef in zoveel honderdvoud binnen is starten we de assemblage", legt Tiben tijdens een rondgang door de magazijnen en assemblage-afdelingen uit. In de voorraadkamers staan alle onderdelen op artikelnummer gerangschikt. In de assemblageruimte worden de motorfietsen en straks ook de scooters op wentelbare assemblagebokken gebouwd. Bij het opvoeren van de productie - dus wanneer de 125 cc Maico scooter in productie wordt genomen - gaat er op logistiek gebied veel veranderen. Het huidige magazijn wordt verlaten en de onderdelendistributie verhuist naar Duiven. De opslag vindt daar plaats in het TNT-distributiecentrum. In Bunnik wordt een ijzeren voorraad voor twee productiedagen aangehouden. De TNT koeriersdienst onderhoudt de fysieke onderdelendistributie vanuit het productiebedrijf Rodem naar Duiven en vervoert de onderdelen vervolgens op afroep van Duiven naar Bunnik, een afstand van

ongeveer 55 km (zowel Maico Motorcycles als het TNT distributiecentrum liggen aan de Rijksweg A12).

Integratie

Dit is nog maar het begin. In de plannen voor de toekomst wordt voorzien in een integratie van Rodem in Maico. Daartoe

zal achter het huidige Maico-pand een nieuw productiebedrijf verrijzen waar Rodem domicilie kiest. Rodem en Maico worden (alleen fysiek) onder een dak gebracht. Tiben wijst erop dat met Rodem 'op zeker' wordt gespeeld; in tijden van nood moet Rodem voor de motoren en scooters in principe alles kunnen vervaardigen. ●



De nabewerking van gietstukken en de productie van motoronderdelen bij Rodem in De Bilt