

Januari/Februari 1999 nr. 47

MAI

Rijders Club



De Redactie wenst U een goed 1999 toe

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 Wenneker 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 Wenneker
contributie: fl 30,= per jaar
op postbank/giro 7930269 te Dieren
boekjaar; 1 Augustus tot 31 Juli

Fehac vertegenwoordiger:
Henk Gijsbertsen
Scherpenzeel
Maico cross treffen: Bart van Nistelrooij

op de voorpagina: De Maico Mix Chopper van Janine en Joop Basten uit Hoensbroek

HALLO LEDEN,

Allereerst een te gek nieuwjaar toegewenst, en dat we maar weer vele kilometers onder de wielen door mogen laten gaan in goede gezondheid. Het word weer een super druk jaar gezien de kalender met de ledenvergadering op Zondag 7 Maart weer bij cafe Flora te Doorn als eerste op de agenda. Daarna is er tot en met September elke maand wel een Maico evenement wat U kunt bezoeken zowel in binnen als in het buitenland. Dit jaar gaan we ook weer als club op een beurs staan met een stand om zo de club nog meer te promoten en eventueel nieuwe leden te winnen. Verder zal er in een van de komende uitgaves van Het Motorrijwiel een reportage over de Blizzard van Hans Vooijs komen, compleet met foto's zelfs op de voorpagina. Daarnaast is er het gegeven dat de Maico fabriek nu alweer een tijdje in Nederland zijn zetel heeft, als club staan we geheel los van de fabriek, uiteindelijk waren we in Nederland ook eerder aan het werk dan zij, maar ook in dit jaar zullen we toch proberen U zoveel als mogelijk is op de hoogte te houden van de activiteiten van Maico motorcycles NV.
groetjes, Marcel Esselink

LEDEN MUTATIES: als nieuw lid heten we welkom;

Opa Menge, Walewijnstraat 42, 5625 EJ Eindhoven, hij bezit een M200S

Adreswijziging: per 1-3-1999 W. Wenneker Burg de Bruinstr. 90 6953 AH Dieren



Bij deze hartelijk dank voor alle kaarten en goede wensen die wij mochten ontvangen met de kerst en nieuwjaar
Marcel + Els Esselink en kinderen

Toertips

TOERAGENDA

- 7 Maart '99 **LEDENVERGADERING** cafe FLORA te Doorn.
Info: Marcel Esselink tel/fax: 0543-520084
- 17,18,19 April '99 **Maico KUNST weekend** Stramprooij info: Joop Basten 045-5219314
- 14,15,16 Mei '99 **10e Maico Achterhoek treffen** Winterswijk info: Marcel Esselink
- 27 Juni '99 **DUITSE MERKEN RIT** org. Horex club ned. Camping Heumerbos in Heumen bij Nijmegen, verblijf mogelijk vanaf zaterdagmiddag info: G. Hilbers tel: 023-5373516
- 6,7,8, Aug. 1999 **3e UK RALLY** Congleton Engeland, info Phil Hingston
"No Elms" Goosey, Faringdon, Oxon SN7 8PA Engeland. 1 Maart '99
- 13,14,15 Aug. '99 **MFD treffen** Kierspe Duitsland info: Volker Zogel 0049-2054-15969

EVENEMENTEN

- 19,20 + 21 Febr. '99 Vehikel Oldtimer Jaarbeurs Utrecht
- 30 April/2 Mei '99 Klassieke autoRAI 99 Amsterdam

DIT JAAR TE VERWACHTEN:

- medio Juni Maico treffen België, Maico treffen/ ZFW treffen Oberndorf Duitsland
- medio Juli Maico Roller treffen Kamp-Lintfort Duitsland
- medio September Maico cross treffen Den Dungen

Klassieke Auto Rai

Na vele opmerkingen omtrent deze beurs en motorfietsen o.a. van onze club is de Fehac in overleg met de Rai overstap gegaan om zich iets motorvriendelijker op te stellen. Dit heeft het bestuur doen besluiten om deze beurs dan ook met een kleine stand te vereren. Al blijft het bezwaar dat Amsterdam niet geheel in het midden van het land ligt zoals Utrecht. Toch lijkt het ons als lid van de Fehac een goede zaak om toch de Fehac in deze te steunen daar het voor onze zaak om ongestoord met onze hobby door te blijven gaan van belang is dat we deze organisatie blijven steunen in hun streven dit voor ons te verwezenlijken. Daarom zal er 30 April tot en met 2 Mei een Maico stand te vinden zijn op de Klassieke AutoRai te Amsterdam. Een voordeel daarbij is dat als U met een klassiek voertuig komt U deze gratis mag parkeren. Ook dit jaar zal er weer een regeling komen dat de leden van onze club korting geeft op de entree prijs. Op de komende ledenvergadering zal een en ander nader worden besproken.

UITNODIGINGEN:

Bij dit clubblad vindt U bijgesloten een tweetal uitnodigingen voor Maico treffens, en wel het Maico Kunst weekend in April dat georganiseerd word door onze leden Joop Basten en Jac Best welke bij huize Best zal plaatsvinden. De heren hebben ons verzekerd dat hun er alles aan gelegen is dit weekend tot een waar succesnummer te maken en dat ze zich zeker ook kindvriendelijk zullen opstellen. Onderdeel van het treffen is een rit op de Zaterdagmiddag en tijdens de rit zal er voor de aanwezige kinderen iets speciaals georganiseerd worden, wat het is moet nog even geheim blijven maar het is zeker de moeite waard. Dan is er de uitnodiging voor de derde Maico UK rally in Congleton Engeland. Diegenen die er de laatste keer waren kunnen er van vertellen hoe gastvriendelijk de Engelsen ons hebben ontvangen. Naast de mooie omgeving en de perfecte verzorging op het treffen is er elke rit weer een ontdekking, en voor hij of zij die nog nooit links hebben gereden dat valt reuze mee al is het even wennen. Ook deze keer weer zal het weekend weer vol verrassingen zitten, was er de vorige keer een buikdanseres op de Zaterdagavond dit jaar zal geheel in teken van de westernstijl staan, dus cowboy hoed mee en op naar Engeland.

PIETPRAAT

Crosskrassen

Toen ik haar kende was Ef een stoere meid. Ze had rooig haar en een vlotte babbel en ze ging veel om met hardrockers en heavy-metal fans. Ook de vroegere dorpsgenoten van haar, die ik wel eens ontmoette op een van haar feestjes, vielen in die categorie. Ef zelf schatte ik toch anders in. Ik zag haar ooit in een nette jurk, en een andere keer zelfs in een mantelpakje en beide stonden haar prachtig. Ze was dan zeer charmant maar nog steeds enigszins stoer. Een combinatie van eigenschappen die ik erg aantrekkelijk vind. De eerste keer dat ik haar op de mond zoende was die stoerheid eventjes helemaal weg. "Dankjewel", zei ze en dat had ik natuurlijk helemaal niet verwacht. Ik was totaal verbijsterd. We verkeerden in die tijd in een stadion waarin we elkaar verkenden, waarin we elkaars ambities polsten en liefhebberijen en interesses bespraken. Ook motorrijden kwam ter sprake. Regelmatig zelfs, en in zeer verschillende omstandigheden.

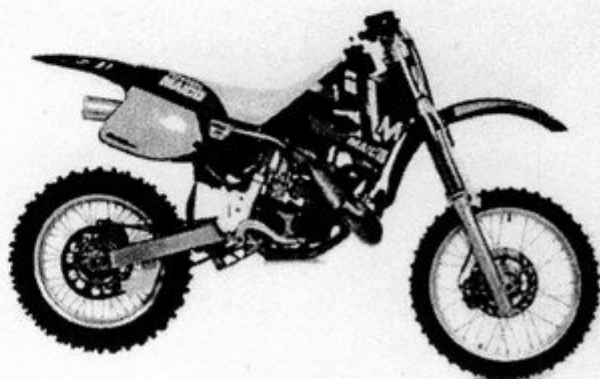
Vooraf die ene keer is mij bijgebleven dat ik vier of vijf horizontale strepen op haar blote rug ontdekte. Haar huid was daar niet meer helemaal gaaf, maar het waren geen littekens. Het waren vooral de kleurverschillen met haar erg blanke huid en met de kleine sproetjes waardoor ik de dunne strepen kon zien. "Dat is nog van het motorcrossen vroeger, met de jongens bij ons in het dorp", vertelde ze. Ze wilde er verder niet al te veel woorden aan vuil maken maar een beetje meer uitleg wilde ik toch wel graag hebben. Enfin, toen die knullen aan het crossen waren wilde zij met haar grote mond natuurlijk ook een keertje. Dat ging allemaal wel erg hard, maar ze wilde zich niet laten kennen en ze hield het gas erop. Ze hield het niet, raakte van de baan en reed door het prikkeldraad. Dat prikkeldraad was om haar heen geslagen en had zodoende haar rug opengehaald. Het waren flinke schrammen geweest, maar het hoefde niet gehecht te worden en je ziet er bijna helemaal niks meer van. Behalve ik dan, maar ik was dan ook de



eerste die er wat van zei, jaren later. Ik ben immers erg opmerkzaam.

Mooi verhaal nietwaar? Het was mij wel duidelijk dat alle motorcrossers samen een apart slag vormen, maar de precieze charme ervan had ik nog niet ontdekt. Ikzelf heb nog nooit gemotorcrosst, en ik was al een paar jaar lid van de Maico Club toen ik pas voor het eerst een cross bezocht. Langzaam maar zeker begin ik het erg mooi te vinden. Mooi, maar wel heel anders dan toerrijden!

Onze Maico Club is bezig van karakter te veranderen. Het aantal Leden blijft groeien en het aantal activiteiten binnen onze club neemt ook toe. Treffens, Crossdagen, af en toe een stand op een beurs, onderdelenhandel en natuurlijk ons clubblad. Was onze club in het begin van haar bestaan vooral een verzameling van Maico toerrijders, mede door de succesvolle Crossdagen in Den Dungen neemt het aantal motorcrossers in de club flink toe. Omdat de Maicofabriek behoorlijk aan de weg timmert zullen er misschien wel veel nieuwe Maico's in het straatbeeld verschijnen en, wie weet worden die Maico rijders ook lid van onze club. Het is, zoals u weet, überhaupt niet nodig om een Maico te bezitten om lid te kunnen worden, dus een spiksplinternieuwe is ook prima. Door deze ontwikkelingen wordt het volgens mij onderhand tijd dat we eens goed nadenken over wat we met onze club willen. Wat voor club willen we eigenlijk zijn, samen? Wat vindt ons bestuur daar eigenlijk van? En moeten we het op de komende jaarvergadering niet eens doorpraten? Ik beloof u dat ik dan zal proberen om dit op een rijtje te zetten en erover zal berichten, over het beleid van onze club.



De pen van...

Henri Wentink



Hallo, ik ben 29 jaar en woon al 4 jaar samen met Liane. Mijn motorverhaal begint zo'n 15 jaar geleden. Toen was het nog prutsen aan oude brommers, maar na een paar jaar gecrosst te hebben op bouwlanden en bospaden dacht ik zelf dat het tijd werd voor het grotere geweld; een echte crossmotor. Mijn ouders (jawel, Annie en Arie) dachten daar heel anders over maar na veel gezeur en getier mocht ik toch een crossmotor kopen. Een Yamaha uit 1977. Ik was de koning te rijk en van het een kwam het ander; lid worden van een echte crossclub, elke zaterdag trainen en

clubwedstrijden en streekwedstrijden rijden. Tot vorig jaar heb ik 8 jaar lang KNMV gereden, nu rij ik alleen nog club- en streekwedstrijden. Dit was voor pa een mooie gelegenheid om te zeggen; "Goat toch us met kieken noar un Maico cross!"

Eenmaal daar aangekomen vond ik het prachtig. Allemaal oude Maico's, en de gehele dag tussen het lawaai. En ik dacht bij mezelf; "ik wil ook een Maico!"

Vanaf die tijd heb ik het Maicovirus te pakken. Ik heb een Maico gekocht. Het is een 250cc van 1975. Hij is bijna klaar en ik heb er veel zin in om er in 1999 veel mee te gaan rijden.

Vriendelijke groeten,...
en allemaal nog de beste wensen voor 1999,

Henri Wentink.

Op de foto: Henri in actie op een Cross in Holten, 21 maart 1998.



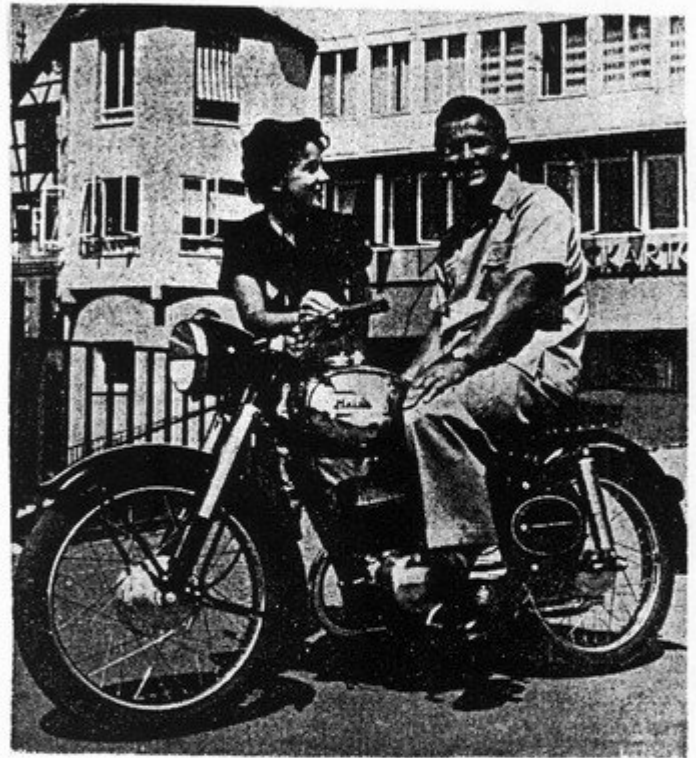
De volgende Pen Van is voor Erwin Bakker

Geef mij maar een tweetakt

Het volgende artikel vonden wij in een oud nummer van het blad Motor.

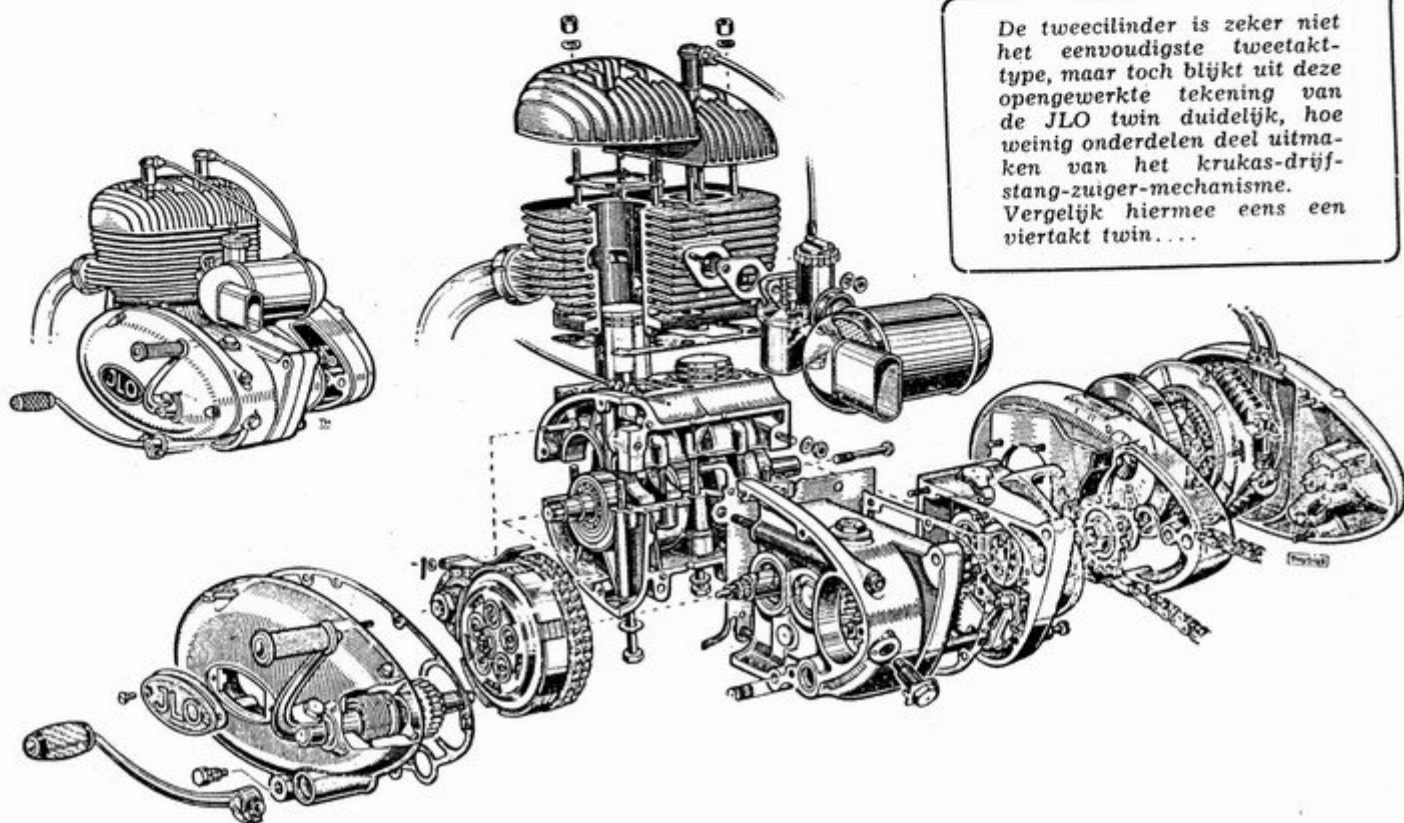
Het doet me oprecht genoeg, dat de redactie van MOTOR me in de gelegenheid heeft gesteld, mijn gedachten omtrent de moderne tweetakt motor eens op papier te zetten. Ik ben maar zo vrij te veronderstellen dat mijn ontboezemingen ook inderdaad gepubliceerd zullen worden en veronderstel bovendien, dat duizenden motorrijders graag eens een waarderend woordje over hun tweetakt troetelkind zullen horen. Och kom, een pleidooi voor de pruttelaar, zullen de hoog op hun troon gezeten kleppen-koningen misschien zeggen. Maar als ze heel eerlijk zijn -- en die lui heb je ! -- dan zullen ze toch minstens een groot deel van mijn betoog moeten onderschrijven, misschien wel omdat ze met hun klepperende één op viertakt wel eens trammelant hebben gehad, die ik met mijn simpele kleppenloze en toch krachtige motor nooit kan krijgen. Voordat de H.H.

viertakt aanhangers me voor een doorgefouneerd en bevooroordeeld tegenstander van de viertakt houden, zij hun verklaard, dat ik heus geen geloof hecht aan roddelpraatjes over kleppen, die ieder ogenblik door de zuiger dreigen te hameren en over olietanks die alsmaar bijgevuld moeten worden om het uitlopen van lagers of het vastlopen van de motor te voorkomen. Zelf heb ik na een rit van bijna 1000 KM wel eens een blik in de olietank van zo'n viertakt geworpen; voor zover viel na te gaan, was er van enig verbruik nauwelijks sprake en eigenlijk heb ik me alleen verwonderd over het feit, dat er aan de olievuldop niet eens een peilstok zat..... Maar laat ik met feiten komen, feiten die ik na een lange tweetakt-ervaring zonder meer als voordelen te berde durf te brengen. Mijn tweetakt twin - zo min doe ik het nu ook weer niet- haalt een topsnelheid van ruim 110 km/U, het is een 250cc, waarmee ik meestal zo tussen de 70 en 80 Km/U rijd en het verbruik is in doorsnee 1 op 26, normale mengsmeringverhouding, die aan praktisch ieder benzinstation zonder moeite verkrijgbaar is! Tja, laat ik eerst even dat fabeltje uit de wereld helpen, dat al die tweetaktrijders altijd zo vreselijk zitten te modderen om tegen een redelijke prijs en zonder moeite te fourageren. Als ik geen zin heb om zelf mijn mengsel te brouwen - hetgeen me anders bijna f 0,10 per liter kan besparen- dan betaal ik bij "mijn" pomphouder 46 hele centen per liter en tank ik 10 liter en geef de bediende f 4,75 dan controleert hij graag mijn bandenspanning. (Dat waren nog tijden. "Redactie".) Nu weet ik wel, dat je als viertaktman goedkoper kan rijden, maar zo bar veel maakt dat niet uit, zeker niet wanneer je machine olie gaat verbruiken en je na 1000 tot 2000 kilometer olie moet verversen, die gedeeltelijk nog maar een paar honderd kilometer oud is. Bovendien hoef ik nooit bang te zijn voor een tekort aan olie; zolang mijn motor loopt wordt hij automatisch ook gesmeerd, steeds met verse olie en in de winter veel beter dan een viertakt, zolang deze nog niet op bedrijfstemperatuur is! En wie - evenals ik - een gangbare machine heeft die met 1 op 25 olie op benzine gestookt kan worden, die zal aan vrijwel geen enkele pomp moeilijkheden met het tanken ondervinden; het gaat bijna even snel als pure benzine innemen en olie controleren bij de viertakt, om over verversen nog maar niet te praten. Wie een exclusief Frans of Italiaans machientje berijdt, zal meestal niet zo gemakkelijk en niet zo goedkoop z'n 1 : 15 a 20 mengsel kunnen betrekken, maar exclusiviteit moet nu eenmaal betaald worden. Niemand zal me de eenvoud van de tweetakt motor kunnen ontzeggen. Er zitten veel minder bewegende delen in, er kan ook veel minder kapot gaan en als ik eens al te veel van mijn machine verg, dan waarschuwt hij vanzelf omdat de snelheid terugloopt. Overigens gebeurt dit slechts zelden, een enkele keer



wanneer ik te lang met volgas tegen de wind in rijd. Dat waarschuwen bij hoge belasting is aan één kant juist bijzonder prettig en bij een tochtje met een vriend, die een 350cc kopklepper bereed, herrinner ik me nog levendig, dat zijn machine eens niet waarschuwde, toen hij ook wat warm begon te worden. Ja inderdaad, je kon de motor ruiken en de snelheid liepook terug. Maar toen was het te laat en het kostte hem een nieuwe uitlaadklep! Het kwam door de superbenezine, beweerde hij, maar dat zal hij me eerst nog moeten bewijzen. Die eenvoud van mijn tweetakt vind ik ook zo aantrekkelijk, omdat je zelf het belangrijkste onderhoud kunt verzorgen. Neem bijvoorbeeld het ontkolen. Omdat ik meestal stevig doorrijd en niet vetter smeer dan door de fabrikant werd voorgeschreven, hoef ik slechts ca. iedere 15.000 Km te ontkolen. De eerste keer heb ik de kunst van het ontkolen van mijn reparateur afgekeken, maar toen kon ik het zelf ook. Zelfs heb ik me op een buitenlandse trip naar Italië, toen mijn machine na ongeveer 3000 Km rustig toeren kennelijk een beetje "dicht" zat, al eens binnen een half uur gered, door even de uitlaten te demonteren en de poorten met behulp van een oude spaak weer koolvrij te maken. Aan kleppen schuren, dat ongeveer ieder 10 a 20.000 Km schijnt te moeten gebeuren, waagt mijn vriend zich nooit. Er is trouwens speciaal gereedschap voor de demontage van de kleppengeschiedenis nodig en dat bevindt zich meestal niet in de huis tuin en keuken uitrusting; de aanschaffing er van is bovendien niet zo bar goedkoop. Een heel ander punt, dat hier nog naar voren gebracht moet worden, is de soeplesse van de tweetakt. Op iedere omwenteling van de krukas heb je een werkslag, bij de viertakt slechts op iedere twee omwentelingen. Niet voor niets maakt DKW met zijn driecylinder automobiel reclame met de bekende leuze "3 = 6", dit ter vergelijking met de viertakt ! Het gunstiger arbeidsproces heeft tot gevolg, dat ook al die onderdelen, die zich tussen motor en achterwiel bevinden, gunstiger - namelijk regelmatig - belast worden. Een tweetakt reageert ook veel soepeler op een wat bruuske manier van rijden en als je plotseling gas geeft of afsluit, hoeft de duo passagier zich vanwege de schok niet met de handen en voeten vast te houden. Zonder al te onbescheiden te zijn mag ik heus wel beweren, op rij-technisch gebied geen leek te zijn. Ik besef dan ook best, dat een viertakt prima gelijkmatig gereden kan worden, maar het kost meer aandacht, meer feeling en als je die niet hebt, kun je aan het ingewikkelder mekanië eerder iets kapot maken. Tenslotte wil ik nog twee punten van belang naar voren brengen. Zo lang men aan een kruissnelheid van zelfs 90 Km/U voldoende heeft, is er in de tweetaktklasse een echte motor naar ieders smaak te vinden. Wie nog meer eist, kan betr op de kleppenfiets overstappen, maar realiseer zich wel, dat hij ondanks lagere brandstofkosten toch ongerieven in zijn motorleven haalt. Tot tweede voorbeeld mag ons de rustige rijder strekken, die aan een moderne tweetakt van 125 tot 250cc ruimschoots voldoende heeft. Wie zijn keus niet kan bewonderen, bedenke met mij, dat een viertakt in dezelfde klasse honderden guldens duurder is. Ook in aanschaffingsprijs is de tweetakt troef !

TWEE TACTICUS



De tweecilinder is zeker niet het eenvoudigste tweetakt-type, maar toch blijkt uit deze opengewerkte tekening van de JLO twin duidelijk, hoe weinig onderdelen deel uitmaken van het krukas-drijf-stang-zuiger-mechanisme. Vergelijk hiermee eens een viertakt twin...

Binnengekomen post.

Afgelopen periode heeft de redactie twee interessante berichten binnengekregen die we U niet willen onthouden.

Het eerste bericht is een kort briefje afkomstig van Joop Basten waar enkele mooie foto's waren bijgevoegd. Een ervan hebben we op de voorpagina afgedrukt. Het genoemde aanmeldingsformulier hebben we bijgevoegd.

Het tweede bericht is afkomstig van Het Nationaal Automobielmuseum. Het is een reactie op een artikel in ons vorige clubblad over Mobil IV en spreekt eigenlijk voor zich. N.B. er is reeds een Mobil V gesignaleerd! Daar zullen we nog over berichten in de toekomst.



Hallo Leden,

Hier een paar foto's van de Maico van Janine. Zoals je kunt zien is de M250B behoorlijk omgebouwd; Cross voorvork en de tank van een M125 zonder rubbers, uitlaat omlaag gelegd, kettingkast van de M125 nagemaakt, voetsteunen verlaagd, kleine koplamp, hoog stuur en een zelf gemaakt zadel. Dan als afwerking van het geheel wat airbrushwerk, en de Maico Mix Chopper is geboren!

Hierbij stuur ik jullie ook nog de aanmeldingsformulieren van ons weekend in Limburg.

Groetjes, Janine en Joop Basten.

Raamsdonksveer, 6 november 1998

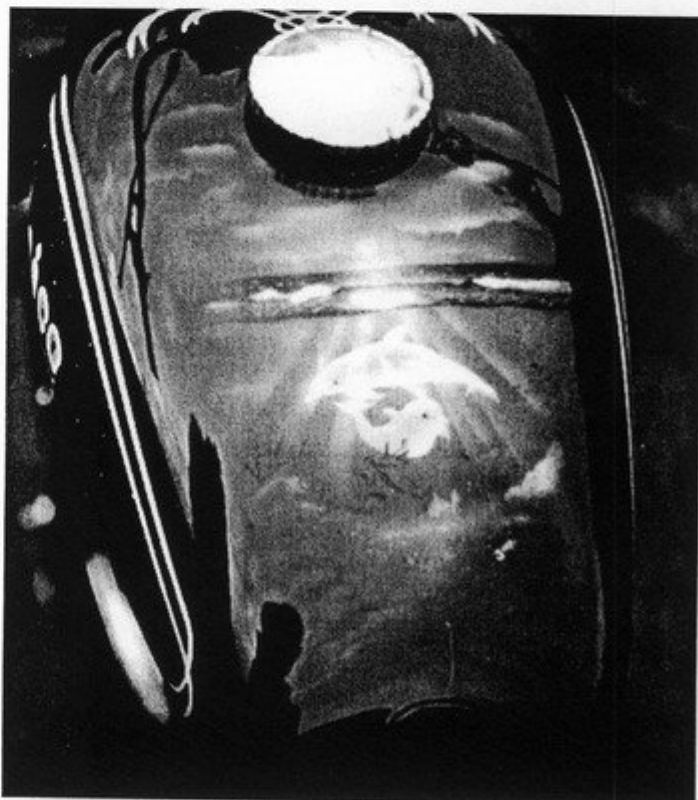
Geachte heer Trompenaars,

Ik heb genoten van uw artikel "Pietpraat" in uw tijdschrift "Maico Rijders Club". Uw enthousiasme werkt aanstekelijk en is goede publiciteit voor ons museum.

Natuurlijk was ik minder gelukkig met hetgeen u schreef over de Maico Mobil, die in ons museum staat, maar u heeft wel gelijk eigenlijk. We hebben voor dat we de Maico Mobil in de tentoonstelling wilde opnemen geruime tijd gezocht naar de juiste onderdelen, echter dit is helaas op niets uitgelopen. Mocht u nu wel makkelijk aan de juiste onderdelen kunnen komen, dan willen wij deze gaarne tegen betaling van u overnemen, zodat we de Maico Mobil in zo'n goed mogelijke staat terug kunnen brengen. Tevens spijt het ons dat de Maico Mobil niet voorzien is van een uitgebreide toelichting. In eerste instantie zijn we een Automobielmuseum, maar we streven er wel naar om ook de overige voertuigen een wat duidelijkere plaats te geven met een algemene gezamenlijke toelichting.

Nogmaals hartelijk dank voor het leuke artikel en we hopen dat u nog iets voor ons Museum (de Maico Mobil) kunt betekenen.

Met vriendelijke groeten,
HET NATIONAAL AUTOMOBIELMUSEUM
P.Kort,
Conservator.



Een stukje airbrush kunst op de tank van de Maico Mix van Janine.

Maico GS 250 met breitwand cylinder

We vonden een oud artikel van 17-3-1962 uit het Duitse blad *Das Motorrad* welke de GS 250 met breitwand cylinder beschreef. Omdat dit artikel naast veel duitse woorden ook enkele leuke foto's bevatte hier een korte samenvatting en wat aanvullingen.

Het gaat hier om een van de eerste echte cross / GS frame's die Maico heeft geproduceerd en daarom zo interessant. Hoewel de motor herkenbaar een maico was, waren er toch een hoop veranderingen, een andere voorvork, een 21" voorwiel, ander model zitbank en het frame van dat voor de helft nog enige gelijkenis vertoonde met die van de Bundeswehr.

Eerst was er in 1960 een versie met de oude welbekende gietijzeren 250cc cylinder maar in 1962 had men dan in navolging van het 175cc breitwandtype de versie met een 250cc lichtmetalen oftewel aluminium breitwand cylinder.

Technische gegevens;

Motor: eencylinder 2 takt boring 67,
slag 70m/m, 247cc, compr. 9:1
23 PK bij 5600/5800 toeren
carbureteur Bing \varnothing 30 m/m

Voetgeschakelde 4 versnellingsbak
aandrijving: ketting/ketting
overbrenging: 19/40 primair en 16/52
secondair, in 1e versn. 22,6 2e, 13,4
3e, 9,2 en 4e, 6,9:1

Lima, 45/60 watt 6 volt

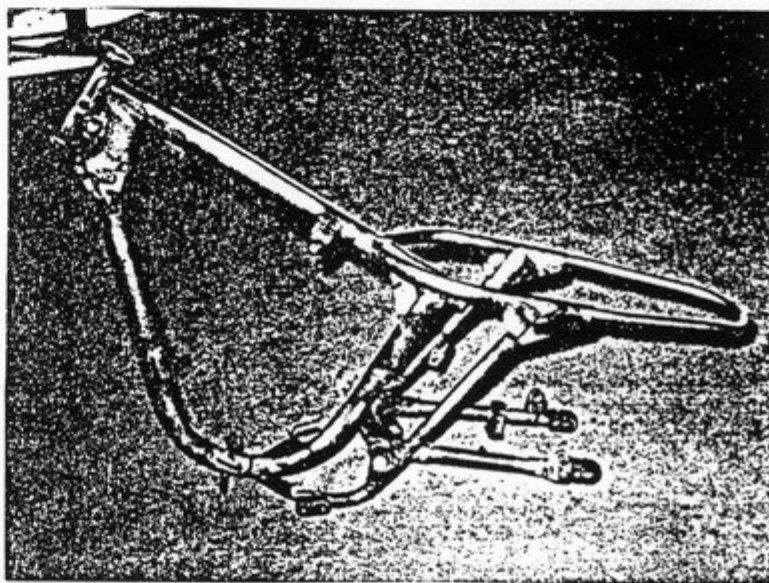
banden: voor: 3.00 x 21"

achter: 4.00 x 18"

leeggewicht 124 Kg

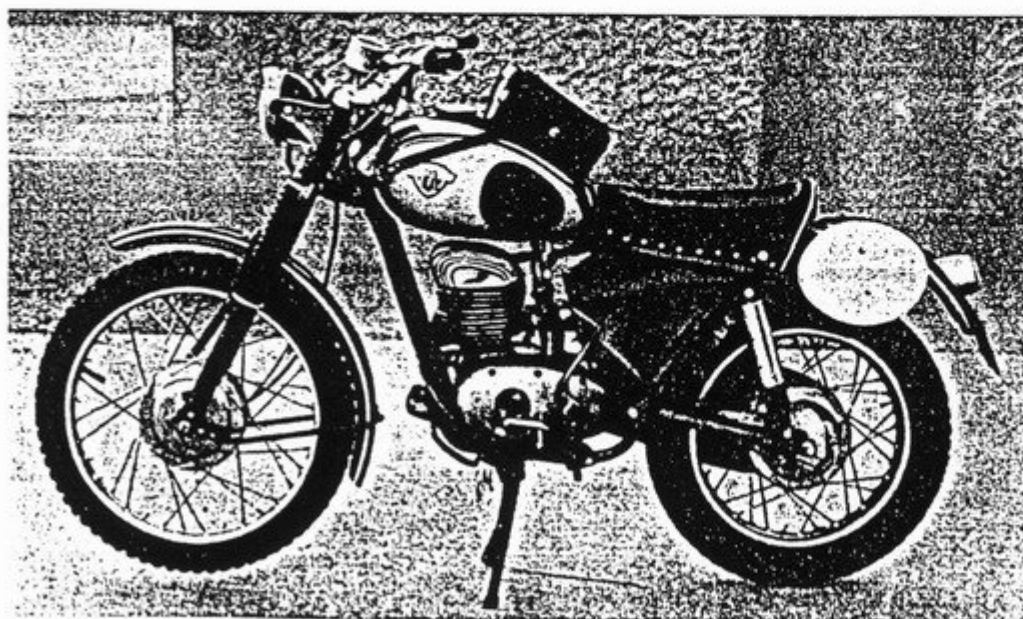
tankinh. ca. 16 liter 1:20 mengsmering

fabrikant: Maico Fahrzeugfabrik G.M.B.H.
Herrenberg, Werk Pfaffingen.



Maico GS 250

mit Breitwand-Zylinder





Henk Gijsbertsen bezocht op 21 Oktober j.l. als onze vaste Fehac vertegenwoordiger een platform avond van de Fehac omtrent de regelwetgeving inzake o.a. onze hobby en het milieu.

Bij deze een verslag.

Fehac Platformavond onderwerp: HOBBY & MILIEU

oftewel: pas op & kijk uit en: Hoe vertel ik dit aan de leden

resultierend in: Verdriet, Moord en Doodslag (als je niet uitkijkt).

Hobby sleutelaars ???

Waar kan je tegenwoordig als hobby sleutelaar tegenaan lopen ? bijvoorbeeld een klacht over motorgeluid vanuit een schuur / garage / kippenhok gemaakt via de telefoon aan de politie.

En wat doet oom agent ? die gaat op onderzoek uit, en vindt natuurlijk jou / mij / ons, want wij zijn die hobby sleutelaars.

En dan begint de pret. Nadat vriend agent heeft gezien dat er eigenlijk niets aan de hand is gaat hij gewoon weer verder, want die "herrie" was gewoon omdat je je motorfietsje even liet draaien (kijken of tie het nog doet).

Maar deze oom agent maakt rapport op van zijn welbestede dag, en dat rapport komt via via bij een milieu ambtenaar en die denkt (echt waar) Hé misschien een beunhaas en die menceer komt ook maar eens kijken bij jou / mij / ons.

En nu kan (hoeft niet) er een heel groot probleem komen, want hier komt de milieu dienst om de hoek kijken, of alles wel volgens de (milieu) regels gaat.

Die regels zijn samengevat in de milieuwet (voor ons samengevat in een 1 cm dubbelgedrukt A4 formaat = +/- 200 pagina's) over wat wel en niet mag.

Nu mag je volgens deze wet meer niet dan wel, een paar voorbeelden ? wat niet mag in de milieuwet: Artikel 13 L.v.b. Vervaardigen, onderhouden, repareren, behandelen, keuren, reinigen, verhandelen, verhuren of proefdraaien van vliegtuigen, trams, motoren, motorvoertuigen, vaartuigen, caravans, landbouwvoertuigen en bromfietsen.

Hiervoor moet je volgens de milieuwet een vergunning hebben, en die heb je als hobbyist nou toevallig niet!!!

Kortom, alles wat de sleutel hobbyist juist wel doet, ook al is het in minimale mate, dat is in principe al fout.

Het kan nog erger worden, omdat die milieu menceer bepaalt of je "aan hobby doet" of een inrichting hebt. (zijn woord tegen het jouwe / mijne / onze).

Het kan nog véél erger: omdat deze menceer de "omgedraaide bewijslast" hanteert (echt waar) legt hij het probleem bij jou, mij, ons, neer om te bewijzen dat dit nog hobby is.

Omdat er bijvoorbeeld een lasapparaat in je werkruimte staat, of een kleine kolomboormachine, misschien wel een oude draaibank, bewijs maar dat die jerrycan benzine voor eigengebruik is of die 5 liter motorolie, autogeen lasapparaat met meer dan 25 liter lasgas? (100% foute boel), wat denk je van verantwoorde opslag van brandgevaarlijke goederen, voldoe je daaraan ? nee natuurlijk niet, we zijn hobbyisten en geen herstel en onderhouds garage en al helemaal niet Beun de Haas.

Kortom: de milieupolitie, de politie, het complete gemeentehuis met al z'n vergunningen en commissie's kunnen achter je aan komen als ze lucht van je krijgen. (En er zin in hebben), bewijs maar dat je dit allemaal voor de lol hebt en voor "de hobby" doet.

Wat is nu de moraal van dit verhaal ??? val niet op met wat je in je schuurtje doet. Maak geen herrie s'avonds met draaiende motoren als je burens naast je wonen.

Veroorzaak geen stankoverlast door b.v. lakspuitwerk enz. Enz.. En staat er onverhoopt eens een beampte op de stoep blijf netjes en aardig en leg je hobby uit aan hem want zijn idee en woord zijn wet, en geloof het of niet, er zijn al gerechtsprocessen tegen hobby / sleutelaars geweest, gelukkig gewonnen door jou / mij / wij. Maar het geeft wel te denken vindt ik. Holland op zijn simalst.

De MAICO WIESEL, de kleinste gemotoriseerde Maico. Door Marcel Esselink

Al een tijdje liep ik met het idee rond een verhaaltje over deze kleinste van Maico te schrijven. Nu zocht ik al jaren een fiets van Maico maar deze is in Nederland niet te vinden en in Duitsland is het ook al een zeldzaamheid. Toen ik dan ook in Mannheim op de motormarkt een Maico Wiesel zag staan bijna geheel compleet en voor weinig geld dacht ik waarom fietsen als het ook op een bromfiets kan, en dan ook nog een die net zo zeldzaam is als een Maico fiets, vandaar dit korte relaas over een Maico wonder op wielen.



De eerste Maico die de naam Wiesel meekreeg was de MP F60 uit 1933 een door een 60cc Ilo motortje aangedreven bromfietsje met 1 ¼ PK met een topsnelheid van 40 KM per uur. Verder had het een greatzin carburateur voor de benzine voeding, een tiger voorvork en 26 inch wielen. Net als de eerste auto's van Henry Ford was deze Wiesel alleen leverbaar in de kleur zwart. Jaren later, 20 stuks om precies te zijn werd in 1953 de tweede generatie Wiesel bij maico leverbaar. Ook nu weer had de wiesel 26 inch wielen en was de topsnelheid weer 40 KM per uur welke geleverd werd door een 2 versnellingen 1 ¼ PK Sachs blokje. Deze bromfiets werd door de firma Maico geleverd in de kleuren zwart, groen, licht groen en licht blauw terwijl de zijkant van de tank verchromd was en voorzien van een transfer van het Maico embleem.

In 1955 werd het Wiesel model waarvan ik me van één de eigenaar mag noemen bij Maico in productie genomen. Het was in feite hetzelfde model als de voorgaande alleen het wezenlijke verschil zat hem in de wielmaat die van 26 in 23 inch was veranderd. De prijs van deze bromfiets bedroeg in 1955 f 565,00 gulden Zoals gezegd is mijn Wiesel wat wezel betekend in het Duits nagenoeg compleet, wat echt gemist word is het achterlicht, de koppelingshendel en de KM tellerkabel. Naast de dingen die missen komen er nog meer dingen bij zoals nieuwe spaken en achterbanden in en om de aluminium velgen. Ook een nieuw zadeldekje zal er moeten komen en de dik geverfde blauwe kleur die over de originele zwarte lak zit zal moeten worden verwijderd. Natuurlijk valt er nog een hoop water uit de lucht voordat deze Maico daadwerkelijk weer aan het verkeer zal deelnemen daar ik eerst nog mijn andere restauratie objecten wil afmaken, maar dan heb ik ook wel iets unieks, de enigste Maico Wiesel in Nederland, voor zover ik dat weet.

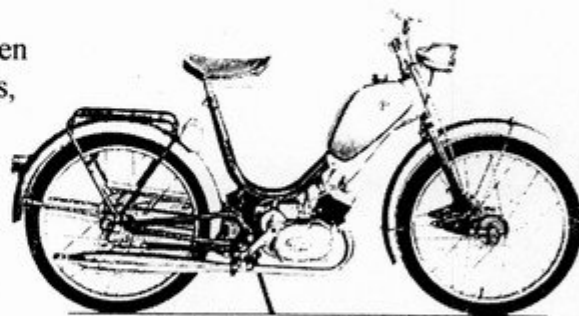
GEZOCHT & GEVONDEN *advertentie rubriek*

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,-), KM teller kabel, tankknierubbers M125/150, verder copieën van diverse onderdeel Lijsten en reparatie en onderhoudsboekjes. tel/fax: 0543-520084

TE KOOP: Maico cross onderdelen, Acht wielen, v.naven alu + RVS remankerplaten, remsch., ontstekingen, bobine's, pedalen en kabels etc. voor '85, Sjaak Vlot 077-3982290

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

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



Maico Mofa, frühe sechziger Jahre.

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

TE KOOP: onderdelen voor Maico crossers van de jaren '69 t/m '82 B. Ten Veen tel: 053-4335026

GEZOCHT: GS ontsteking voor 500cc Maico mono WK van '85, Hans Vooijs tel: 071-4023490

TE KOOP: Mooie crossmotor Maico 500cc BJ. '97 moet weg wegens blessure f 5000,= 053-4616154

TE KOOP: TYRES/BANDEN gelimiteerde partij 300 x 14 - 325/350 x 14 en een modern alternatief 110/80 x 14 Tony Etheridge Tyres, Engeland 01923-231699 (24 uur tel.serv./uit het Engelse clubblad)

TE KOOP: Maicoletta 1960, De Luxe model - two tone grey, eerste eigenaar, maar misschien alleen nog goed voor onderdelen, complete met meerdere onderdelen zoals banden, black boxes, etc. Tegen een aannemelijk bod, John Glen, Engeland 01903-877511 (uit het Engelse clubblad)

TE KOOP: wegens omstandigheden **Maicoletta 250 BJ** '57 moet afgebouwd worden, frame, motor, voorvork, bedrading en bedieningskabels gedemonteerd en klaar, evenals het spuitwerk Dit alles is geen knoeiwerk, nog te doen; o.a. treeplank, wielen, aluminium sierstrips polijsten en kofferrek verchromen, is meer dan compl. vr.pr. 2500,= E. Blitterswijk tel: 0653-111536

DUITSE MERKEN RIT

Zoals al weer enkele jaren traditie is, wordt er tijdens de laatste Zondag van Juni een Duitse Merken rit verreden. In 1999 is het de beurt aan de Horex Club Nederland om dit festijn te organiseren. De rit zal worden gehouden op Zondag 27 Juni 1999, het vertrekpunt is bij camping "Heumerbos" in Heumen bij Nijmegen. De Duitse Merken rit wordt gecombineerd met het Jaarlijkse Horex weekend dat gehouden wordt van Vrijdag 25 Juni t/m Zondag 27 Juni bij camping "Heumerbos". Voor deelnemers aan de Duitse Merken rit die geen lid van de Horex club zijn is er de mogelijkheid om vanaf Zaterdagmiddag 26 Juni deel te nemen aan dat weekend. Binnenkort zal er meer informatie bekend worden gemaakt zoals aanmeldings - procedure en prijzen etc.. De Horex club Nederland verzoekt U 27 Juni reeds op te nemen in Uw agenda voor dit nieuwe jaar. Voor meer info kunt U contact opnemen met G. Hilbers, Kamgras 2, 1991 JV Velsbroek Tel: 023-5373516 Met groetjes De Horex club NL