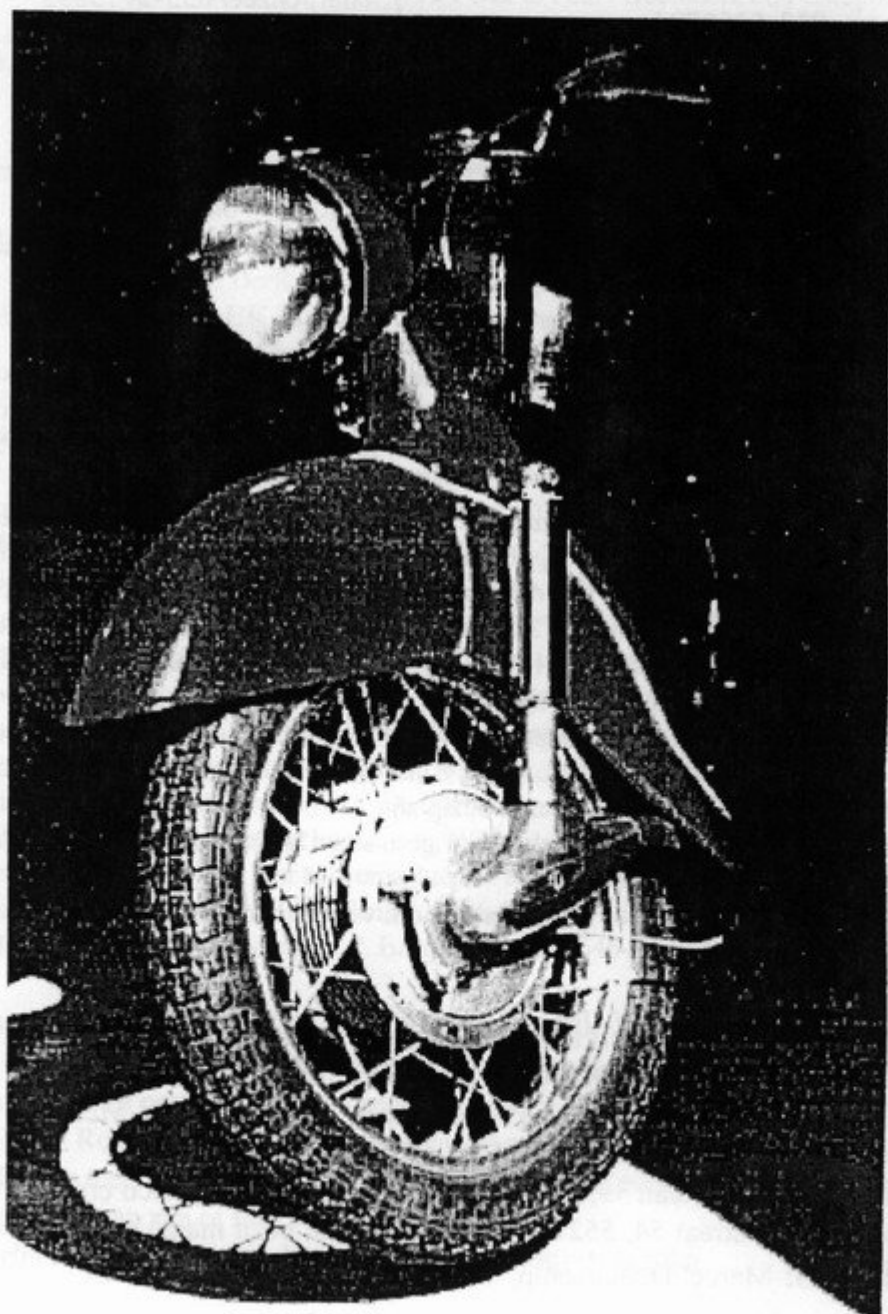


MAI

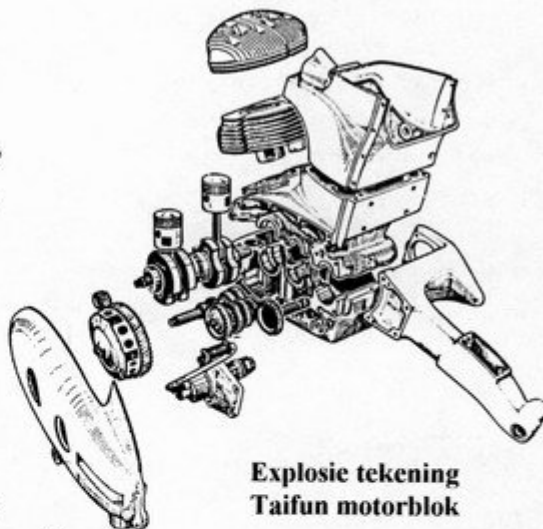
Rijders Club



De Maico Taifun

door Marcel Esselink

In het vorige nummer had Piet Trompenaars het in zijn Pietpraat over zijn internet belevenissen en over info dat hij daarop tegengekomen was over de Maico Taifun. Dit was voor mij weer aanleiding om eens wat informatie over deze Maico twee cylinder op te zoeken en hierover wat op papier te zetten.



Explosie tekening
Taifun motorblok

Om hierover wat te kunnen schrijven heb ik op een avond alles wat ik in mijn Maico bladen over Maico en de Taifun kon vinden eens doorgeworsteld.

Daardoor kwam ik erachter dat de Taifun voor het eerst werd voorgesteld op de motor tentoonstelling in Frankfurt in 1953 en daar een van de sensaties was.

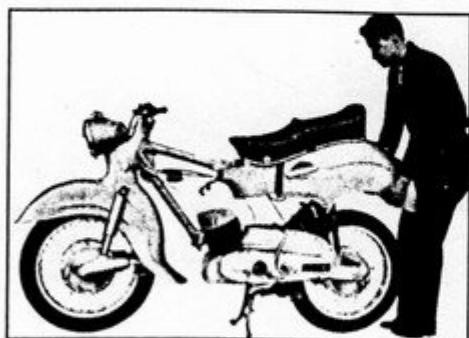
Op de voorpagina van het blad Motor op 15 Januari 1954 stond een grote foto van een Taifun met daarop een schone dame afgebeeld.

Het onderschrift luidde; *Maandag j.l. werd in de Louise-hal van het Wassenaarse Dierenpark op zeer charmante wijze de nieuwe Maico "Taifun" in Nederland geïntroduceerd. De bijvalsuitingen van de verzamelde Maico-agenten, waarvan U slechts een klein deel van de ruim 100 op de foto kunt zien, golden _ honi soit qui y pense _ óók de Taifun!*

Maico leverde de Taifun in zowel een 350 als 400cc uitvoering, en ondanks dat de 400 bij een cylinderinhoud van 398cc zo'n 22,5 PK leverde bij 5250 omw./min. werd de Maico Taifun met zijn vele bijzondere snufjes toch niet het succes wat de firma Maico er van verwacht had.

Veel zijn er niet geproduceerd, men schat ongeveer 2000 tot 2500 stuks, waarvan de meesten in de 400 uitvoering, daardoor zijn er niet veel meer over en is de Taifun als zeldzaam en zeer gezocht te beschouwen. Op het moment dat de Taifun aan het grote publiek werd voorgesteld in 1953 werd hij als zeer vooruitstrevend gezien, dit net als de 350cc tweecylinder van DKW die toen 2250 Duitse Mark kostte, dit terwijl de Taifun 2260 Mark koste en dus 10 mark duurder was. Desondanks werden er van de DKW ook niet veel verkocht. De fabrikanten van beiden hoopten op het laatst er toch nog zoveel te verkopen dat men tenminste de ontwikkelings en productie kosten eruit zou krijgen.

Maico had in de Taifun een grote handvol met revolutionaire nieuwe vindingen verwezenlijkt. Het idee en de motorconstructie voor dit model had een ingenieur die bij ILO had gewerkt meegebracht, dus ook toen was het al beter goed gejat dan slecht gemaakt. Het hart van de motorfiets was het



geweldige motorblok dat tevens als centraal frame element dienst deed. Op het motorblok zat het uit lichtmetaal gegoten carburateurhuis, het was met de bovenste frame buis verbonden die weer naar het balhoofd ging.

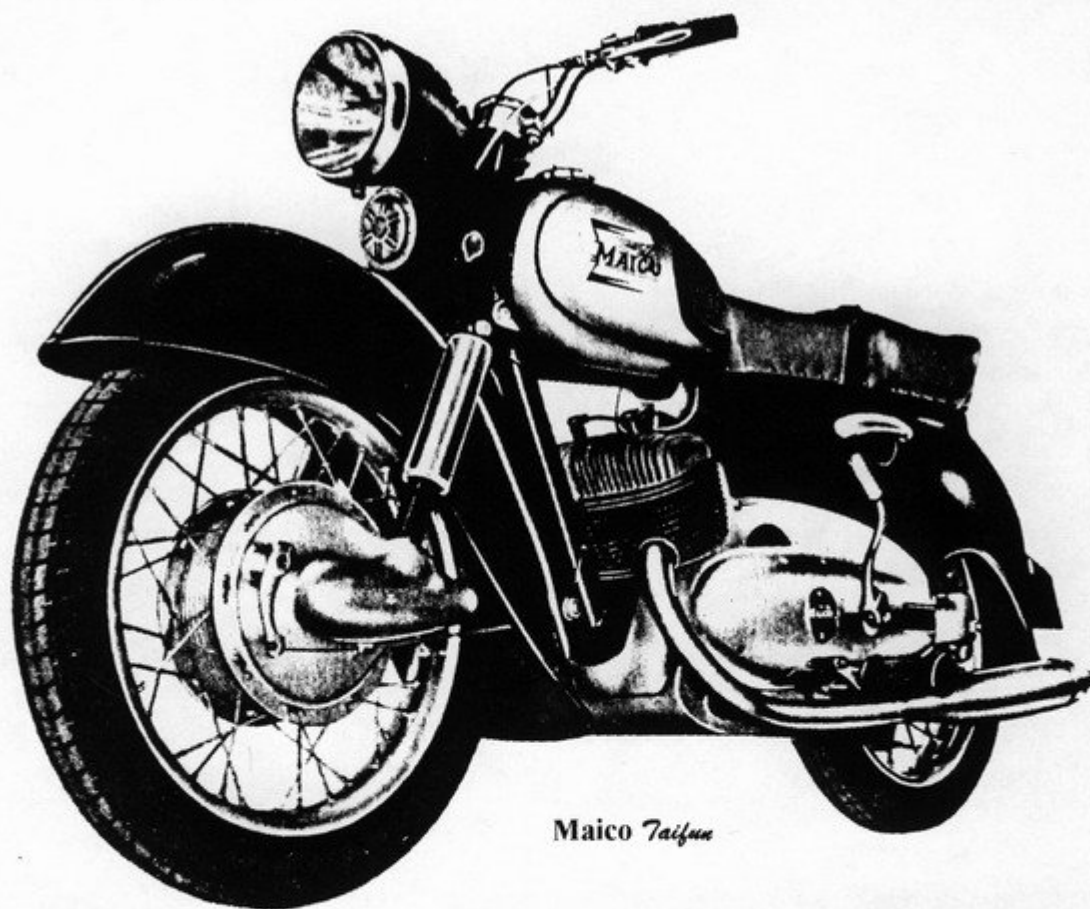
Vanuit dit balhoofd ging weer een kortere frame buis naar onderen die weer met 4 bouten voor aan het motorblok was verbonden. De achterbrug was ook uit lichtmetaal gegoten waarbij de tevens uit lichtmetaal gegoten massieve kettingkast als rechter arm van de achterbrug functioneerde. De achterbrug leunde tegen een tweede vormgietdeel dat aan

het carburateurhuis aansloot doormiddel van twee verelementen met gescheiden dempers. Het achterbrugdraaipunt had hetzelfde centrum als de koppelingsaandrijfias met het kettingtandwiel. Een positie die ook tegenwoordig nog als optimaal gezien wordt.

Alle andere delen van de motorfiets waren aan dit middelpunt bevestigd en vormden tezamen een opvallende machine die zich nog haarscherp liet berijden ook.

Een van mijn persoonlijke en eerste ervaringen met een Taifun gebeurde op het eerste Maico Achterhoek treffen in Corle nabij Winterswijk waar ik als een van de eerste gasten onze vriend Helmut Krone op zijn rode Taifun kon begroeten. Nu reed ik toen altijd al met overtuiging en met grote snelheid op mijn rode Blizzard, en op een lang stuk weg moest het toen gebeuren. Voordien had ik al aan Helmut gevraagd hoe snel is zo'n Taifun nu eigenlijk wel, het antwoord was een wat binnensmonds gemompel zodat ik dacht dat mijn Blizzard wel zijn mannetje kon staan, "wist ik veel" het was de eerste Taifun die ik in het echt zag. Op dat lange stuk weg is het toen dus gebeurd, ik gaf gas met alles wat de 250cc blizzard te bieden had, ik keek nog eens achterom en dacht is dat nu alles wat een Taifun kan dan maar liever mijn rooie rakker, want heel in de verte reed een schim van heer Krone. Toen gebeurde het, ik hoorde ondanks mijn dove rechteroor een gebrul dat steeds meer aanzwol. Als een ware wervelwind kwam Helmut op zijn rode 400 Taifun voorbij stormen en vanaf toen wist ik wat een Taifun was en kon, namelijk ruim 130 km topsnelheid.

De Taifun is in een vroege en latere versie geproduceerd, de vroege kan men herkennen aan de claxon onder de koplamp, deze verhuisde later naar een plek onder de tank. Ook hadden de vroege modellen stalen velgen terwijl de latere aluminium velgen hadden. In het jaar 1956 werd er een nieuw model uitlaat aan de machine bevestigd omdat nieuwe keuringseisen betreffende het geluid dit vroegen. Ook in dit jaar werd een tweede schokbreker voor de achtervering geplaatst, daarvoor waren het slechts een schokbreker en een veerelement. Taifun gegadigden konden in die tijd kiezen uit de kleuren rood, zwart en blauw metallic waarbij de meesten in zwart werden geleverd.



Maico Taifun

Wie tegenwoordig een Taifun kan kopen zal over aardig wat punika moeten beschikken, een gerestaureerde Taifun in goede toestand kost al gauw tussen de 12 en 16 duizend gulden. Vind men een ongerestaureerd exemplaar, zal deze wel compleet moeten zijn want een incompleet exemplaar zal maar moeilijk weer compleet te krijgen zijn. Door het kleine aantal geproduceerde Taifuns, het aantal dat op de sloop terecht gekomen is en het gegeven dat de echte liefhebbers vaak alles wat er nog was al in bezit hebben is het bijzonder moeilijk nog iets van een Maico Taifun te vinden hetzij een folder of instructie boekje en dat dan vaak nog als copy.