

Motokros dirkalnik maico MC 250 tip 361 je bil uradno predstavljen na IF-MA salonu motociklov v Kolinu. Predstavitev je milila dokaj neopazno in brez pokanja zamaškov. Kajti motocikel je kljub številnim popravkom ostal na oko enak lanskoletnemu dirkalniku. Bogatejši je le za fazo razvoja več.

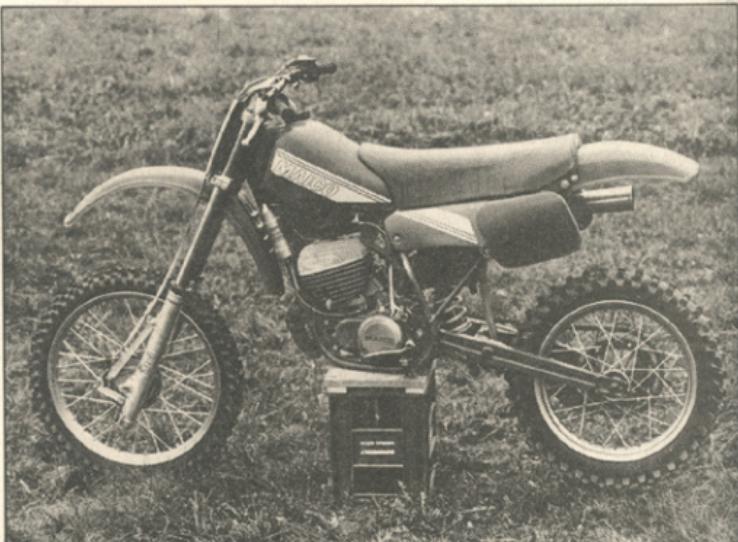
Tovarniški možje so bili na moč ponosni. Pogudarjali so, da je ta izvedba, namenjena običajnim kupcem, in las enaku dirkalnikom, ki jih je v pretekli sezoni tovarna pripravljala za svoje voznike: Maischa, Gruhlerja, Broecka, Dolcea in Wilkena. Pogudarjali so, da so vsa spoznanja in rešitve s pravkar ohlajenih tovarniških speciakl prelili na manjšo serijo motociklov, ki so dostopni vsakomur, tako da so tudi ti dirkalniki »tovarniški«. Konkurčesa da to počne počasneje.

Avtstrijski zastopnik firme Maico je na test pripeljal hkrati z že predstavljenim modelom MC 490 tudi četrtlitrski motocikel. Pollitrski dirkalnik je bil za nas novo spoznanje, saj motocikle te kategorije zares poredko videlamo. Večji iziv pa je predstavil četrtlitrski dirkalnik. Blizi nam je, ker je to naša domača najmočnejša kategorija. Zanimivejši zato, ker te motocikle ne poznamo najbolje, pa čeprav jih nekaj vozi tudi na naših dirkališčih.

Tudi Niko Šinkovec, ki nam vedno, kadar imamo opravka s terenskimi motocikli, priskoči na pomoč s svojim bogatim znanjem in izkušnjami, je bil zagret. Tokrat je bil iziv glasnejši, kajti Šinkovec se je kalil na huscvarni in na njej tekmuje, maico pa je dokaj nepoznan motocikel.

LETNIK 1983

Maico ni neznana firma. Pred dvema letoma so praznovali 50. obletnico obstoja. Maico je ob cestnih motociklih razvijal tudi športne motocikle, ki so bili prisotni v večini moto športnih zvrst, pa tudi kartingu. Prvi terenski dirkalnik pa sega v leto 1959. Le dve leti kasneje pa je



Sodobno zasnovan motocikel združuje v sebi rešitve lanskoletnih tovarniških dirkalnikov

Maico MC 250 tip 361

Tovarniški dirkalnik

Motocikel je enak tovarniškim dirkalnikom iz pretekle tekmovalne sezone – Novosti so v motorju, okviru, vzmetenju in designu

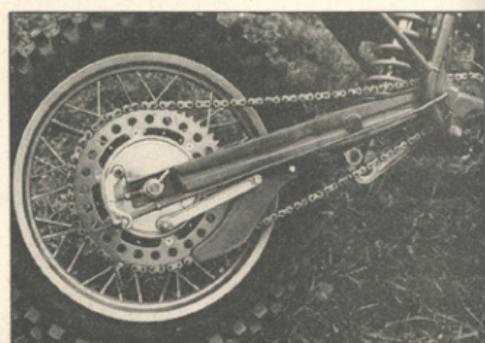
zabeležil na tekmovalnih opazne rezultate.

Razvoj motokros dirkalnikov je doživel »luknjko« v času med leti 1961 ter 1973. Nato pa je Maico v dve – triletnih časovnih intervalih predstavil vse bolj izpopolnjene, čistokrvne motokros dirkalnike. Današnje oblike in zasnova je Maico pokazal leta 1981, ko je motocikel povzel sodobne oblike, motor pa je ohranil svoj tradicionalni design. Le leta kasneje pride do revolucionarne novosti v hiši Maico – zato so vgradili mono vzmetenje, ki so ga poimenovali »alpha control«.

Lanski motocikel je imel nekaj »glasnih« napak. Tako so motorju očitali prešibko in občutljivo sklopko, zavore so s pregrajevanjem popuščale, špice na koliesih so se lomile, alpha control vzmetenje ni bilo vedno kos zatevam.

Konstruktorji so v letu dni opravili dodatno delo. Na novo so zrisali karter motorja, ki je sedaj manjših dimenzij, pridobil pa je

robustnost – kljub manjši teži. V notranjosti se skriva nova sklopka, ki je tako trepejšja in tudi voznika manj utruja. Lanski mo-



Zadnja njhalka je zvarjena iz pločevine. Sklataste oblike, opretna na mono vzmetenje sistema Twin link

del je imel primarni prenos z duplex verigo. Za letošnji model so uporabili zobniški prenos, ki sičer požre nekaj moči motorja, pa tudi hrupnejši je od verige. Toda obrestuje se s trajnostjo in manj zahtevnim servisiranjem motorja.

Tudi motorna gred je bila deležna nove obdelave. Uporabili so novo ležajo, sama gred pa je izgubila nekaj teže, kar se pozna pri skrajšem održevanju motorja.

Da je bil motor deležen večjih popravkov, na neko opazno že po novi obliki hladilnih reber na valju in glavi motorja. Pa ni nova le oblika. Novi konji prihajajo iz obdelanih kanalov v motorju, sesalni kanal je bogatiji za paket lamel, ki omogočajo motorju več prožnosti v spodnjem in srednjem območju vrtljajev.

Za okroglih 80 mm krajši motor je vpet v na novo zasnovan cevni okvir, zvarjen iz krommolibdenovih cevi. Okvir je enojen. Razvoji so v višini motorja. Skozi karter motorja vodi tudi vpetje zadnje nihajke, ki je škatlaste oblike, nihajka je optra na "twin link" sistem vzmetanja, ki je nastalo iz tipa alpha control. Na novo so obdelali nihalne vzdove, precej prihranili pri teži vzmetanja ter dosegli, da je vzmetenje kos vsakršnemu terenu. Uporabili so blažnik firmе Corte & Cossio, ki pa ga širi krog tekmovalcev le ne ceni najbolje. Zato je mogoče ob doplačilu 300 DM naročiti blažnik firmе Öhlins, ki je v motokrosu visoko cenjena.

Novo oblikovan okvir (italijanske izdelave) je ob večji togosti botrovali tudi spremembu višine vozila od tal – najmanjša razdoba

lja od tal do spodnje točke motocikla je porasla s 35 na 37 cm.

IZZA KRMILA

Motocikel je zasnovan po sodobnih zahtevah v motokrosu, kar pomeni, da je trikot med sedežem, krmilom in stopalkami odlično usklajan. Videti je, da je bilo precej storjenega na račun zmanjšanja teže vozila. Tako je tudi posoda za gorivo vila iz plastike, ki pa v primerjavi s posodami iz aluminijevega pličevine ne nudi pravne varnosti. Plastične so tudi bočne obrobe s tablami za tekmovalno številko ter obliko blatnika.

Motocikel je na oko všečen, začrtan po današnjih željah. Vse, razen motorja, izpušne cevi ter krmila, je rdeče. Tako tudi visok, a udoben in na rezervoar potegnjene sedež.

Motor z lahkoto vžiga, kar je vsekakor zasluga novega vžigalnega elektronskega sistema firme Motoplat. Sklopka je pridobila nekaj mehkobe, ki so jo voz-



Maico MC 250 – dopadljiv ter robusten motocikel

Tehnični podatki

Motor: dvotaktni enovaljni zračno hlajen, vrtina x gib 67x70 mm, kompresija 12:1, največja moč 31 KW (42 KM) pri 8000 min/min, navor 37,5 Nm (3,8 kp) pri 7300/min. Sklopka več-ploščna v oljni koplji, petstopenjski menjalnik. Primarni prenos zorbniški. Upinjalac Bing 54-2e 38 mm, vžig brezkontaktni elektronski firmе Motoplat.

Okvir: enojen iz krommolibdenovih cevi, razvojni se v višini motorja, spredaj oljno pnevmatska višica s hodom 310 mm Maico e 42 mm, zadaj monosistemski vratni link z blažilcem Corte & Cossio ali Öhlins s hodom 310 mm. Zavor bobnaste, spredaj e 136 mm, zadaj e 180 mm. Gume Pirelli sand cross spredaj 3,20x21, zadaj 4,50x18 ali 5,00x18.

Mere: dolžina 2210 mm, širina 850 mm, višina sedeža od tal 1020 mm, predtek, 120 mm, teža praznega vozila 99 kg. Prostornina rezervoarja 9,5 litra.

konec stalno »v rokah«. Maico težje je nadzirati zadnji konec na peščeni – blatni stezi, ko je motocikel precej opjetal.

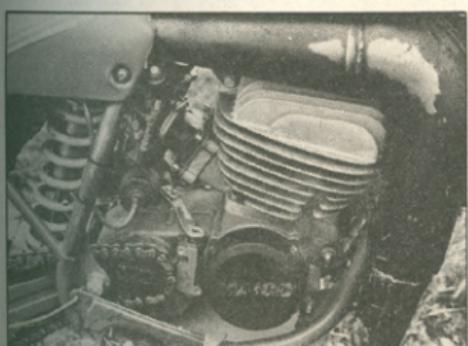
Vzmetenje je na višini. Prednjega vilica ima spremenjen blažilni element, deluje s kombinacijo olje – zrak neravnine odlično pobira. Twin link pa je bil na testnem motociklu opremljen z Öhlins blažilnikom, ki sodi v najvišji razred (od Corte & Cossio je tudi za polovicno dražji). Pri skokih je zadnji konec »zabiljal« kar je bila posledica premehko nastavljenega blažilnika.

Nekajurno testno prigrjanje je motocikel prestal brez odpora – sklopka je pojavljala vzdržale vse muke, prav tako motor. Zaravo so se izkazale bolje od lanskosločnih, ki so se hitro pregrevale in popuščale.

Testni motocikel je bil obut v Pirellijeva Sand Cross gume, ki še vedno veljajo za boljše, kljub naporom konkurenca, da bi italijanski firmi odvzela primat.

Zakroženo: maico MC 250 je dober motocikel, ki zahteva močnega in treiranega voznika, ki zna bogato zalogi moči v celoti prenesti na teren. Motocikel je robusten, sodobno zasnovan, ne najdražji. Prav tako so sprejemljive cene rezervnih delov.

MITJA GUSTINCIĆ
foto: MARJAN ZAPLATI



Karter motorja je za 80 mm krajši, robustnejši, skozenj je vpeta zadnja nihajka. Na novo so oblikovana tudi hladilna rebera na valju ter glevi

niki še lani krepko pogrešali. Menjalnik pa je malce trd, netočen. Trdoto lahko očitamo tudi ročici plina.

Motor zmora 42 konjev pri 8000 vrtljajih v minutah – po moči sodi v krog sposobnejših dirljalnikov. Toda kljub lamelam v sesalnem kanalu mu je moči očitati nekaj lencost v spodnjem območju, kar se najbolje pokaže pri vožnji motocikla iz ovinka. Nato pa moč silovito naraste.

Nov okvir in zmanjšan predtek prednjega kolesa ter manjša teža ugodno vplivajo na vozne lastnosti motocikla. Motocikel je lahko vodljiv, zelo lepo pelje v ovink. V dolgih ovinkih održava cel motocikel, voznik ima zadnji