

Bilo je še pred prvim snemom, ko je avstrijski zastopnik firme Maico izrazil željo, da bi tudi na naših tleh testirali Maicove motokros dirkalnike letnika 63.

Za testiranje smo izbrali hladen, rahlo deževan in torej neprijeten dan. Iz kombinacije smo potegnili dva kot jajce enaka dirkalnika in le barva tabel za tekmovalno številko je izdajala, kateri od obeh je močnejši.

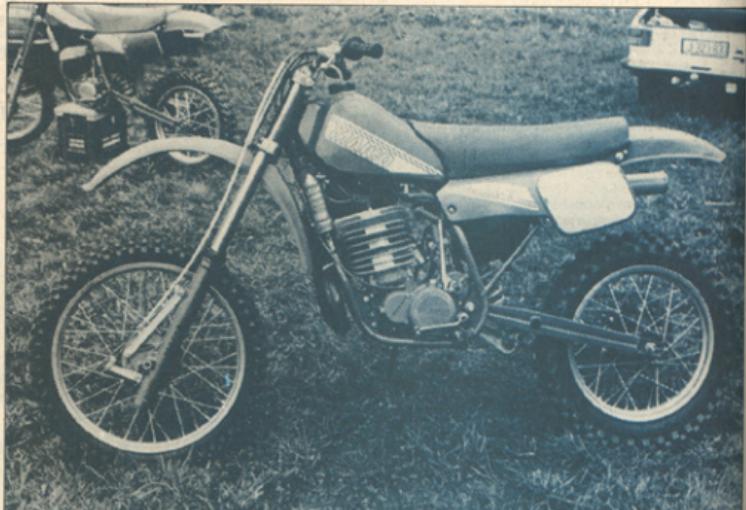
Ljubljanski motokrosisti tudi varčujejo z gorivom, pa so z nekaj truda in veliko športne volje ob Savi uredili stezo za motokros.

No, ne čisto pravo, toda odlično za tako potrebne treninge. In, hvala bogu, tam nisi nikomur v napotku. Kajti če si za krajši trening izbereš bližnjo jaso, bo prijovel nezadovoljni lastnik zemljišča. V gozd ne moreš, v park prav tako ne. Prvo resnejše motokros dirkaščice pa ob vsem pomanjkanju goriva le ni tako blizu.

Zakaj to pišem, se sprašujejo. Zato, ker je bila »proga za Savo« kralj nalašč za 250 kubičnih dirkalnik, petstotak pa na njej ni prišel do izraza. Kajti proge za petstotake morajo biti hitre, zaradi izrazite moči na zadnjem kolesu, tudi primerno trde (tudi betonske klončnice niso redkost).

SPOZNAVANJE

Na pomoč je pristopil naš svetovalec za motokros Niko Šinkovec. Pa ni mogel iz kože (profesionalna »deformacija« ali pa radovnost)



Robusten motocikel z italijanskim okvirom, plastičnimi blatniki in rezervoarjem, nemškim vzmetenjem ter motorjem, ki je v primerjavi z lanskim izvedbo močno izboljšan

Maico MC 490

Zahtevnež

Politrski dirkalnik je na las podoben 250 kubičnemu – Velika moč zahteva odločno in močno roko

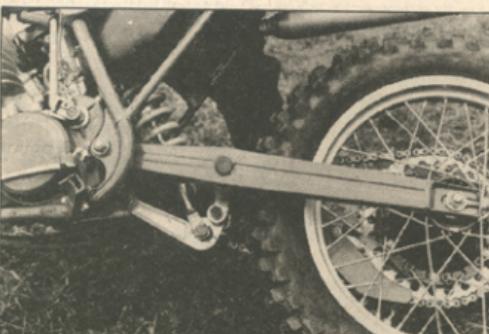
In pograbil je 250 kubični dirkalnik (test sledi v eni od prihodnjih številk) ter se pognal v nekaj ur dolgo priganjanje.

Sam sem bolj zjala prodajal in, okoren v kros opremi, poizkusil srečo z drugim motocikлом. Naoko je bil ravno tak bicikel kot

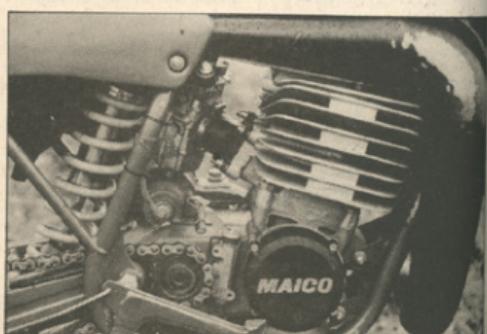
tisti, s katerim je Niko z lahko paral »progo za Savo«. Ne dolgo žeega sem imel v rokah husqvarno letošnjega letnika, ki je bila prav prijetna za vožnjo. Pa sem se nemalo zacudil, ko maico MC 490 ni hotel vžgati.

»Šibke noge«, je padel komentator. Poizkusil sem še enkrat, pa še enkrat, pa ... nič. Čelada mi je bila že v napotu, pa je priskočil na pomoč Nikov mehanik.

Maico je rezko vžgal. Grjanje iz izpuha je obetaelo precej grobosti na zadnjem kolesu. In res. Že spreljati je bilo težko. Prva prestava... druga prestava... dvakrat brca od zadaj. Pred ovinkom pa tisišna.



Nihajka je na novo oblikovana, prav tako krmlni drogov TWIN-LINK vzmetenja. Nihajka je vpeta skozi blok motorja



Robusten motor skromnih dimenzij se ponaša z osupljivo močjo ter paketom lamel v sesalnem kanalu

Niko je priorel v nov krog in mi kazal znamenje, naj ozamem ročico pilna, z gasom v ovinek. Nič kaj lanko. Čeprav po tovarniških podatkih težak je 103 kg, se mi malco le ni zdel tako lahek. Neogret motor, ki ga nikakor nisem prav spravil k sap, je tudi trmoglavl in otekel prve korake s politrškim motokross dinkalnikom.

Še eno napako sem zagrejal. Ni sem si ogledal proge, pa me je presenetila. Premehak sem bil, pa me je malco zapeljal po svojo, v presesto kratki in globoki luknji prav grdo ritnil in zamera je padla. Spomini sem se tistega pregovora o preveliki žilici.

Pa je Šinkovec vzel zadivo v rike. Motor je še vedno grgral in pokaleval in kazalo je, da ni najbolje nastavljen. Je pač deževen dan prispel svoje.

Videti je bilo, da je na zadnjem kolesu resnično dobrin petceset konjev, kajti kolo je oralo po stezi, ki je bila previjugasta, da bi politrški motor pokazal, kar zmore. Ob pojmem pilnu se motocikel ne dviga na zadnje kolo, kar je presenetljivo in polhvalno - koresa v zraku pa ne prispevajo k hitrosti na stazi.

Ja pa za tak motocikel osnovno imeti nekaj izkušenj. Hiter je, kar voznik najbolj opazi šele pri sklopu, ko vidi, da se precenil. Mimo gre je pilna preveč in zadeva gre po svoje. Zaleta moči se izkaže tudi pri vožnji v ovinkih, ki motocikel sili navzven, čez ovinek - enako kot dirkalni avto.

Maico letnega letnika ima v menjniku le štiri prestave. Po naročilu pa vgradijo tudi peto, kajti voznik ima občutek, da so štiri prestave ob vsej razpoložljivosti moči prekromna izbira. Zavoro - dobre.

POD LUPO

Okvir je odličen, cevni, ki se v višini motorja razvaja. Centralni nosilec je škatlasto ojačan, ploče, vinasti ojačivi vodita tudi do mestna razcepla okvirja. Okvir je italijanski izdelek, prav tako oba plastična blatišča ter posoda za gorivo. Tudi tu je obvezljivo, da imajo Italijani bogato izbiro potrebnih opreme. Nemška so kolesa, vzmetenje ter seveda motor.

Lani je bilo nekaj nezadovoljstva, ker so maicom pokale špice na kolesih, kar jim ni bilo v čast. Letos so napako odpravili.

Tudi zavore lanskot letu niso bile deležne prav brillantnih ocen. S pregrejanjem so močno popuščala. Konstruktorji so posegli po novem načinu sestavljanja: boben zaprešajo v pesto v hladnem stanju in zavore so pridobile na kvaliteti.

Tudi vzmetenje je bilo deležno sprotnih popravkov. Tako je prednja vilica s hodom 310 mm deležna sprememb v blažilnem telesu, kombinacija olja ter zraka pa za-



Maico vilica: pnevmatsko hidravlična vilica s kraki Ø 42 mm. Na okvir je pritrjen rezervoar zadnjega Ohlins blažilnika

gotavlja brezhibno požirjanje nehravnin. Zadnji blažilnik je firme Corte & Cosso ali pa Ohlins, vpet v poboljšano izvedbo - alpha kontrol sistema: nova je geometrija,

krmilno aluminijevo drogovje ter nihajka sama.

Motor je v osnovi enak takoj za 250 kot za 500 kubični motocikel. V primerjavi z lanskim letom je

motor po dolžini za 80 mm skrajšan, kompaktno zasnovan in izrazito skromnih dimenzijs. Olajšana je motorna gred, štiristopenjski menjalnik je še vedno malce trd. Pridobila pa je sklopka, ki je v preteklih sezona bila prav gozdarsko trdo. Izboljšana sklopka je dovolj mehka, tudi neutrudljiva in neobčutljiva. Naše grobost (nežnosti) v krosu tudi sicer ni) je zdravo prenesla, ob tem pa velja povedati, da so motocikel trpinčili tudi avstrijski testniki.

Novost v motorju je tudi izvedba primarnega prenosa. Letnik 82 je imel primarni prenos izveden za dalex verigo, letos pa so konstruktorji uporabili zobjinski prenos. Zobjniki pomenijo sicer nekaj več trenja in hrupa, zato pa manj zahtevno servisiranje motorja.

V dobro motorju je štetni tudi močnejši ležaj na motorni gredi, pri tudi menjnik sam je ojačan.

V valju kakšnih bistvenih sprememb ni, če odstejemo paket lamele, ki krmili sesanje goriva v valj. Lamele naj bi prinesle več prožnosti na nizkih vrtljajih, kar pa se za testni motocikel le ne bi dalo trdit - morda na račun slabe nastavitev motorja.

V celoti gledano je politrški maico zanimiv motocikel, ki že na oku privlači z nekoliko motno redčo brezijo v očitno robustnostjo. Tudi zasnovan je po vseh modernih motokos zahtevah tako, da je vozniku pocutje prijetno. Da pa je treba za politrški dirkalnik imeti močne roke (tudi noge) ter rahločuten občutek za rodico pilna, smo pa tudi že zapisali. Škoda, da na naših teh politrški razred za postavljamo. Primerjali smo cene rezervnih delov in ugotovili, da dirkanje v močnejšem razredu le ni pretirano dragó (katero dirkanje pa ni dragó?).

Tehnični podatki

MOTOR: dvotaktni, enovaljni zračno hladen z lamevnim krmiljenjem sesanja goriva, vrtina X gib 86,5 x 83 mm, prostornina 488 kubika, kompresijsko razmerje 12:1, upirinja Bing V 54-2 o 40 mm, moč 41 kW (56 KM) pri 6300/min.

Prenos moči: primarni zobjinski prenos, večploščna sklopka v ojni kopeli, štiristopenjski (po naročilu petstopenjski) menjalnik.

OKVIR: enojen iz krommolibdenovih cevi, ki se razvaja v višini motorja, sprejad vilica Ø 42 mm in hodom 310 mm, zadaj TWIN LINK vzmetenje s Corte & Cosso ali Ohlins blažilcem, hod 310 mm.

ZAVORE: bobnaste, sprejad Ø 136 mm, zadaj 160 mm. Gume Pirelli Sand cross, sprejad 3,00 x 21, zadaj 5,00 x 18.

MERE: osna razdalja 1500 mm, višina od tal 372 mm, teža praznega vozila 103 kg.



Oblike motorja je po dolžini krajše za 80 mm, motorna gred je olajšana za kar se motor hitreje zavri

MITJA GUSTINČIĆ
foto: MARJAN ZAPLATI