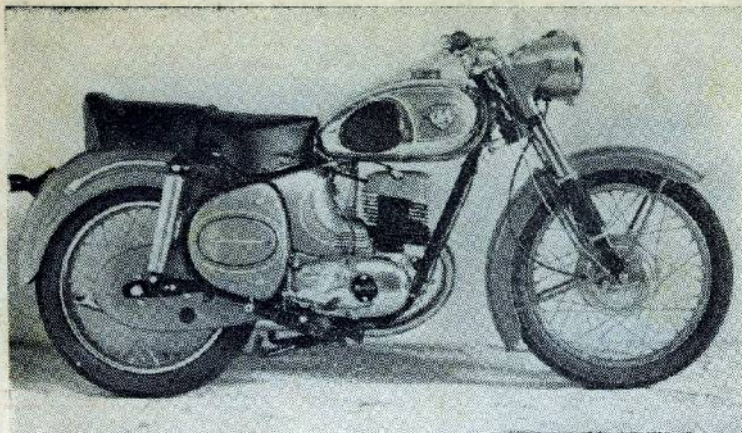


Motor nr 12 / 19 met 1965



HERNIEUWDE



MOTOR *roadtest van* **de 250 cc-14,5 pk** **Maico Blizzard**



Maico brengt tegenwoordig zijn 250 cc tweetakt met de motor in twee uitvoeringen (de uitgesproken wedstrijdmodellen, buiten beschouwing gelaten). De Blizzard met 14,5 pk motor kan het meest aanspraak maken op de betiteling toer- of dienstmachine. Behalve die Blizzard is er ook het model Super Sport en met zijn bijna 10 pk's extra is dit een flinke opgevoerde motor. Maico heeft met dit laatste model uiteraard een troef in handen willen hebben voor de liefhebbers, die per se het onderste uit de kan willen hebben wat de motorprestaties betreft. Wie niet vóór alles sportieve prestaties op het hoogste plan wenst, zal echter van de Blizzard wél zo veel plezier beleven. De motor draait rustiger, hoeft niet echt hoog in toeren gehouden te worden om goed op te nemen bij gas geven en deze niet speciaal opgevoerde 250-er is anderzijds toch voldoende mans om er vlot mee uit de voeten te kunnen.

Onze eerste kennismaking met de Blizzard dateert van tien jaar terug. Toen was dit model nog maar kort op de markt en voor die tijd was het een motor, waarvan we na het opdoen van roadtestervaringen met recht konden zeggen: „Het accent op sportief temperament”; welke titel dan ook boven onze beschouwing prijkte. Ook toen al was het motorvermogen 14,5 pk bij 5200 toeren en met die Blizzard was men wat de acceleratie betreft het merendeel van alle andere kwartliters de baas, terwijl de topsnelheid van ca. 110 km/u in deze klasse werkelijk iets bijzonders was, zeker voor deze ééncilinder tweetakt.

In de tien jaar die sindsdien verlopen zijn, is er wel iets veranderd. Wil een 250-er thans als uitgesproken

sportief beoordeeld worden, dan moeten er wat meer dan 14,5 pk's uitkomen. Maico heeft daarin dus voorzien, door zijn Super Sport 24 pk (bij 5800 toeren) te geven, waarmee dit model zelfs een uitspringer is. Maar natuurlijk vraagt men zich meteen ook af, of de op 14,5 pk gehandhaafde Blizzard dan nu een achterblijvertje is geworden. Dat we als antwoord hierop een volmondig nee kunnen laten horen, zit niet alleen in het feit, dat 110 km/u ook nu nog voor een ééncilinder tweetakt een alleszins respectabele topsnelheid is, zeker als die met recht op gezeten rijder bereikt kan worden. De fabriek geeft als top zelfs ruim 115 km/u op en indien men zijn rijpositie zodanig kiest dat de luchtweerstand zoveel mogelijk gedrukt wordt, is ook die waarde wel te realiseren. Maar bekijken we behalve de prestaties ook de conceptie van de Blizzard als zodanig, dan mag gezegd worden dat hij het nog best doet.

Eigenlijk is de 250 cc Maico Blizzard een motorrijwiel van een type, waarvan menigeen vindt dat er tegenwoordig te weinig meer van zijn. Verschillende Duitse fabrieken hebben de afgelopen jaren het loodje gelegd, de Engelse fabrikanten van middenklasse motoren zijn hier nooit zo in de running geweest en wat de Japanners en Italianen brengen, is door de bouwwijze toch wel iets anders dan zo'n Maico. Kenmerkend voor de motorrijwielen van Duitse makelij is altijd geweest de robuuste bouw en het forse formaat. Menigeen is hier evenzeer op gesteld als anderen dat juist zijn op de ranke of compacte bouw, welke veelal resulteert in een vlotte lijn en een sportieve zit. Wat dit betreft geldt natuurlijk „ieder zijn smaak” en hoe men er ook over denkt, het

FINISMAKING MET DE MAICO BLIZZARD

is in ieder geval prettig dat er nog een vertegenwoordiger van de Duitse industrie is zoals Maico, die met zijn kwartliter een model biedt in het oude vertrouwde genre.

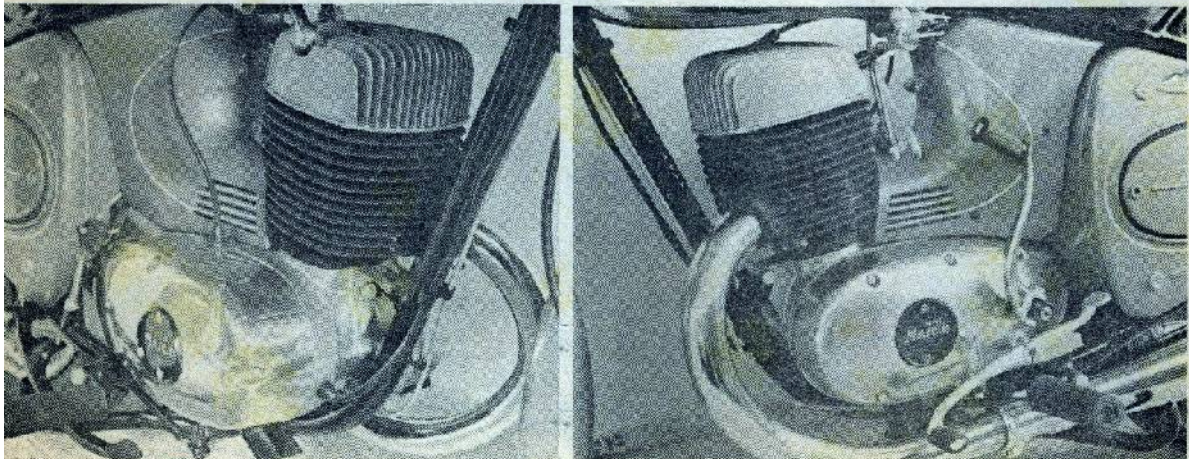
Tien jaar geleden kostte de Blizzard f 1795,—. Sindsdien is bijna alles veel duurder geworden; deze Maico echter niet. In standaarduitvoering, dat wil zeggen met weinig chroom — o.a. de tank en velgen zijn gelakt — en ongepolijst carter, kost de Blizzard slechts f 1695,—. Voor deze standaarduitvoering bestaat best belangstelling, wat wel hieruit zal voortspruiten, dat niet iedereen prijs stelt op het regelmatig onderhoud vragende chroom. Voor het genoemde bedrag wordt deze Maico geheel compleet geleverd, d.w.z. met km-teller/snelheidsmeter en buddy-seat. Er is ook een Blizzard de Luxe, waarbij in geen enkel opzicht op de finish bespaard is, en dit model kost f 1795,—.

De technische gegevens van de Maico Blizzard zijn in een apart staattie bijeen gebracht en een uitgebreide beschouwing over de opbouw van motor en rijwielgedeelte kunnen we hier dus gevoeglijk achterwege laten, temeer daar er bij het huidige model ten opzichte van zijn voorgangers niet veel nieuws onder de zon is. Op één belangrijk punt wijkt de Blizzard wel af van de vroegere uitvoering. De schommelarm voorvering heeft namelijk het veld moeten ruimen en daarvoor in de plaats is weer de telescoop voorvork gekomen. Het is een uiterst robuuste vork, waarvan de hydraulische demping voortreffelijk functioneert. De veringssouplesse is naar onze mening wat minder dan die van de vroegere voorvering, maar ten aanzien van de wegligging en stuurkwaliteiten geldt dit niet; eerder is met betrekking tot deze punten het tegendeel het geval, in zoverre dat de stureigenschappen naar de smaak van menigeen wat prettiger zijn geworden. Een schommelarm voorveringssysteem kan onder bepaalde omstandigheden enige pendelneiging in het stuur geven, een effect dat zich bij een

telescoop voorvork vrijwel nimmer kenbaar maakt. We moeten hier onmiddellijk aan toevoegen, dat de Blizzard ons echter op dit punt destijds geen aanleiding tot kritiek gaf. Als we toch de voorkeur geven aan de nu toegepaste telescoop voorvork, is dit noodzakelijk om de meer robuuste constructie. De vorkpoten van het schommelarm veringssysteem waren niet zó stijf en om de kans op vervorming bij optredende grote dwarskrachten te beperken, werden bij die vroegere vork later extra versterkingsbuizen aangebracht.

De telescoop voorvork is qua opbouw wat minder gecompliceerd en, zoals gezegd, hij is in alle opzichten prima voor zijn taak berekend. Dat geldt ook voor de zweefarm achtervering, al zou een wat soepeler werking hiervan het comfort nog ten goede kunnen komen. Het is echter een bekend verschijnsel, dat veren op de duur wat slapper worden. De stugheid die wij bemerkten bij de nog vrijwel splinternieuwe roadtestmachine — er stonden pas enkele tientallen kilometers op de teller toen we de motor kregen en deze is inmiddels terug naar de importrice op km-stand 900 — kan dan ook best na enkele duizenden kilometers al gedeels verdwenen zijn, zodat de vering dan net goed is.

Ons was van de vroegere Maico-roadtest bij gebleven, dat de motor in een vrij groot toereengebied niet trillvrij was en zelfs wat rauw liep. De huidige motor heeft wat dit betreft een veel betere indruk op ons gemaakt en trillingen werden pas voelbaar als de motor werkelijk hoog in toeren kwam. In de derde versnelling was dat bij een snelheid op de snelheidsmeter van ca 72 km/u, waarbij juist een merkteken op de meterschaal staat dat men in deze versnelling dan het maximum bereikt heeft. Na ijking van de snelheidsmeter bleek ons, dat deze te pessimistisch was in zijn aanwijzing (wat maar zelden voorkomt) en de genoemde 72 km/u was in werkelijkheid ruim 75 km/u. Bij hogere snelheden werd de meterafwijking nog wat groter en zo bleek bijvoor-



Op deze beide foto's van de blokmotor (in de luxe uitvoering met hoogglans gepolijste carterdeksels) is menig detail te zien; o.a. de omkapseling van de carburateur en de uitvoering van het schakelpedaal (geheel rechts), dat in de tekst ter sprake komt

beeld 90 op de meter overeen te komen met 96 echte kilometers per uur. Zuiver aflezen bij hogere snelheden was overigens niet mogelijk, omdat de naald dan nog al een sterke schommelneiging had.

Verder doortrekken in III dan 70 à 75 km/u heeft weinig zin, omdat de motor zelfs al bij lagere snelheden in IV een flinke trekkracht ontwikkelt. Binnen de bebouwde kom zal men niet vaak van de vierde versnelling gebruik maken, want 50 km/u is voor deze versnelling wat aan de lage kant en de motor loopt bij deze snelheid veel mooier rond in III. Die derde versnelling is op de buitenweg een prettige passeersnelheid bij accelereren tot zo'n 75 km/u en boven deze snelheid neemt de mooi gezond draaiende motor zó goed op in IV, dat men vlot boven de 100 km/u zit, als de wind althans niet tegenwerkt. Een flinke tegenwind maakt zich natuurlijk bij de acceleratie (en ook bij de top) goed merkbaar, maar over het algemeen kan toch gezegd worden, dat de Maico Blizzard feller en ook sneller is dan men zou verwachten van deze éencilinder tweetakt, die immers geen sportmachine is.

We hebben, teneinde het flinke prestatiepotentieel met cijfers te kunnen staven, enkele acceleratiepogingen ondernomen over één kilometer, met staande start, maar vrij druk verkeer en een wisselende wind waren er de oorzaak van, dat de verkregen resultaten wat uiteen liepen. De tijden lagen tussen de 40 en 45 seconden, wat wil zeggen, dat men over de kilometer met staande start (!) aan een gemiddelde komt van 80 tot 90 km/u. Met een tamme tweetakt lukt dat absoluut niet!

De Maico schakelt niet uitermate licht maar wel goed. Het opschakelen met behulp van het hakpedaal zou nog wat gemakkelijker gaan, als het achterste deel van dit schakelpedaal wat breder was uitgevoerd of wat meer naar buiten geplaatst was, wat de verstelmogelijkheid ook nog ten goede zou komen. Van veel belang achten wij dit punt echter niet, want als men even op de motor is thuis geraakt en voor zichzelf heeft uitgemaakt hoe men het prettigst schakelt — men kan ook opschakelen met voorste (teen-)gedeelte van het pedaal — dan levert het vlot „bespelen" van de versnellingen geen enkele moeilijkheid op.

De Maico Blizzard heeft zich in de loop der jaren een goede reputatie verworven en dat dit model nog zwakke punten zou hebben, die dringend verbetering behoeven, kunnen we wel uitgesloten achten. Het robuuste en degelijke ligt er eigenlijk duimendik bovenop. Wat ons tegenviel, was de remwerking. De voorrem van onze roadtestmotor kon nog wel een voldoende halen, maar de achterrem gaf slechts een matige remwerking bij normaal uitgeoefende kracht op het rempedaal. Aangezien we in het verleden Maico's gereden hebben waarvan de remwerking aanmerkelijk beter was, nemen we aan dat we dit keer te maken hadden met een uitzondering op

TECHNISCHE GEGEVENS

Éencilinder tweetaktmotor met omkeerspoeling.
Cilinderboring 67 mm, zuigerslag 70 mm.
Cilinderinhoud 247 cc.
Compressieverhouding 7,6 : 1.
Maximum motorvermogen 14,5 pk bij 5200 omw./min.
Bing carburateur, type 1/26/38 met 26 mm doorkanaal, speciale startinrichting en luchtfilter.
Hoofdsproeier 115, stat. sproeier 35, naaldsproeier 1508, sproeiernaald in derde of tweede inkeping, luchtstelschroef ca. 1 omw. open. Startsproeier 70.
Noris gelijkstroominstallatie LBZ 45/69 Watt.
Accu 6 Volt 6 Ah. Groot/dimlicht 35/35 Watt.
Bougie 14 mm, warmtegraad 240.
Voorontsteking 3,7—4 mm voor het b.d.p.
Smering van krukaslagers door wisselbakolie.
Smering van drijfstaanglagers, zuigerloopbaan enz. door mengsmering; mengverhouding 1 : 25.
Meervoudige platenkoppeling in oliebad.
Vier-versnellingsbak met voetschakeling links.
Versnellingsstand-aanwijzer in snelheidsmeter.
Overbrengingsverhouding primar 2,10 : 1.
Overbrengingsverhouding in 1e t/m 4e versnelling resp. 3,3 - 1,9 - 1,34 - 1 : 1.
Overbrengingsverhouding achterketting 2,88 : 1.
Buizenframe, hard gesoldeerd en gelast.
Voor telescoopvering, achter zg. zweefarmvering, beide met hydraulische demping.
Bandenmaat vóór 3,00 x 19, achter 3,50 x 18.
Inhoud brandstoftank 16 liter (2,5 itr. reserve).
Gewicht complete motor (zonder brandstof) 140 kg.
Prijs standaardmodel (incl. stuurslot, km-teller/snelheidsmeter en gereedschap) f 1695,-.
Prijs Luxe model (op de foto's afgebeeld) f 1795,-.
Import N.V. N.I.M.A.G., Leidschendam.

de goede regel. Aan de koppeling kunnen we zonder meer de kwalificatie goed toekennen.

Dat de Duitse motorrijwielen doorgaans een prima lichtinstallatie hebben, is genoegzaam bekend en geldt ook voor de Maico. Eén wens: toepassing van een groter achter/stoplicht, dat bij deze forse kwartlinter wat uit de toon valt. U ziet met dit al wel, dat de hernieuwde kennismaking met de Blizzard ons slechts weinig (en dan nog matige) kritiek ontlokt heeft. Eindoordeel: het is een motor, die door zijn uitvoering en eigenschappen het merk Maico op waardige wijze representeert!

J. de K.

De Maico Blizzard heeft een stuurdemper, die we echter nimmer gebruikten, omdat de stureigenschappen onder alle omstandigheden prima bleken te zijn. Op de handels zien we de steinplakjes voor de bowdenkabels en links van het balhoofd is nog het stuurslot zichtbaar



Hernieuwde Kennismaking met de Maico Blizzard.

Maico brengt tegenwoordig zijn 250 cc tweetakt met de motor in twee uitvoeringen (de uitgesproken wedstrijdmodellen, buiten beschouwing gelaten). De Blizzard met 14,5 pk motor kan het meest aanspraak maken op de betiteling toer- of dienstmachine. Behalve die Blizzard is er ook het model Super Sport en met zijn bijna 10 pk's extra is dit een flinke opgevoerde motor. Maico heeft met dit laatste model uiteraard een troef in handen willen hebben voor de liefhebbers, die perse het onderste uit de kan willen hebben wat de motorprestaties betreft. Wie niet vóór alles sportieve prestaties op het hoogste plan wenst, zal echter van de Blizzard wél zo veel plezier beleven. De motor draait rustiger, hoeft niet echt hoog in toeren gehouden te worden om goed op te nemen bij gas geven en deze niet speciaal opgevoerde 250-er is anderzijds toch voldoende mans om er vlot mee uit de voeten te kunnen.

Onze eerste kennismaking met de Blizzard dateert van tien jaar terug. Toen was dit model nog maar kort op de markt en voor die tijd was het een motor, waarvan we na het opdoen van roadtestervaringen met recht konden zeggen: „Het accent op sportief temperament”; welke titel dan ook boven onze beschouwing prijkte. Ook toen al was het motorvermogen 14,5 pk bij 5200 toeren en met die Blizzard was men wat de acceleratie betreft het merendeel van alle andere kwartliters de baas, terwijl de topsnelheid van ca. 110 km/u in deze klasse werkelijk iets bijzonders was, zeker voor deze éencilinder tweetakt.

In de tien jaar die sindsdien verlopen zijn, is er wel iets veranderd. Wil een 250-er thans als uitgesproken sportief beoordeeld worden, dan moeten er wat meer dan 14,5 pk's uitkomen. Maico heeft daarin dus voorzien, door zijn Super Sport 24 pk (bij 5800 toeren) te geven, waarmee dit model zelfs een uitspringer is. Maar natuurlijk vraagt men zich meteen ook af, of de op 14,5 pk gehandhaafde Blizzard dan nu een achterblijvertje is geworden. Dat we als antwoord hierop een volmondig nee kunnen laten horen, zit niet alleen in het feit, dat 110 km/u ook nu nog voor een éencilinder tweetakt een alleszins respectabele topsnelheid is, zeker als die met rechtop gezeten rijder bereikt kan worden. De fabriek geeft als top zelfs ruim 115 km/u op en indien men zijn rijpositie zodanig kiest dat de luchtweerstand zoveel mogelijk gedrukt wordt, is ook die waarde wel te realiseren.

Maar bekijken we behalve de prestaties ook de conceptie van de Blizzard als zodanig, dan mag gezegd worden dat hij het nog best doet.

Eigenlijk is de 250 cc Maico Blizzard een motorrijwiel van een type, waarvan menigeen vindt dat er tegenwoordig te weinig meer van zijn. Verschillende Duitse fabrieken hebben de afgelopen jaren het loodje gelegd, de Engelse fabrikanten van middenklasse motoren zijn hier nooit zo in de running geweest en wat de Japanners en Italianen brengen, is door de bouwwijze toch wel iets anders dan zo'n Maico. Kenmerkend voor de motorrijwielen van Duitse makelij is altijd geweest de robuuste bouw en het forse formaat. Menigeen is hier evenzeer op gesteld als anderen dat juist zijn op de ranke of compacte bouw, welke veelal resulteert in een vlotte lijn en een sportieve zit. Wat dit betreft geldt natuurlijk „ieder zijn smaak” en hoe men er ook over denkt, het is in ieder geval prettig dat er nog een vertegenwoordiger van de Duitse industrie is zoals Maico, die met zijn kwartliter een model biedt in het oude vertrouwde genre.

Tien jaar geleden kostte de Blizzard f 1795,-. Sindsdien is bijna alles veel duurder geworden; deze Maico echter niet. In standaarduitvoering, dat wil zeggen met weinig chrom - o.a. de tank en velgen zijn gelakt - en ongepolijst carter, kost de Blizzard slechts f 1695,-. Voor deze standaarduitvoering bestaat best belangstelling, wat wel hieruit zal voortspruiten, dat niet iedereen prijs stelt op het regelmatig onderhoud vragende chrom.

Voor het genoemde bedrag wordt deze Maico geheel compleet geleverd, d.w.z. met km-teller/snelheidsmeter en buddy-seat. Er is ook een Blizzard de Luxe, waarbij in geen enkel opzicht op de finish bespaard is, en dit model kost f 1795,-.

De technische gegevens van de Maico Blizzard zijn in een apart staatje bijeen gebracht en een uitgebreide beschouwing over de opbouw van motor en rijwielgedeelte kunnen we hier dus gevoeglijk achterwege laten, temeer daar er bij het huidige model ten opzichte van zijn voorgangers niet veel nieuws onder de zon is. Op één belangrijk punt wijkt de Blizzard wel af van de vroegere uitvoering. De schommelarm voorvering heeft namelijk het veld moeten ruimen en daarvoor in de plaats is weer de telescoop voorvork gekomen. Het is een uiterst robuuste vork, waarvan de hydraulische demping voortreffelijk functioneert. De veringssoeplesse is naar onze mening wat minder dan die van de vroegere voorvering, maar ten aanzien van de wegligging en stuurkwaliteiten geldt dit niet; eerder is met betrekking tot deze punten het tegendeel het geval, in zoverre dat de stureigenschappen naar de smaak van menigeen wat prettiger zijn geworden. Een schommelarm voorveringsysteem kan onder bepaalde omstandigheden enige pendelneiging in het stuur geven, een effect dat zich bij een telescoop voorvork vrijwel nimmer kenbaar maakt. We moeten hier onmiddellijk aan toevoegen, dat de Blizzard ons echter op dit punt destijds geen aanleiding tot kritiek gaf.

Als we toch de voorkeur geven aan de nu toegepaste telescoop voorvork, is dit noodzakelijk om de meer robuuste constructie.

De vorkpoten van het schommelarm veringsysteem waren niet zo stijf en om de kans op vervorming bij optredende grote dwarskrachten te beperken, werden bij die vroegere vork later extra verstevigingsbuizen aangebracht. De telescoop voorvork is qua opbouw wat minder gecompliceerd en, zoals gezegd, hij is in alle opzichten prima voor zijn taak berekend. Dat geldt ook voor de zweefarm achtervering, al zou een wat soepeler werking hiervan het comfort nog ten goede kunnen komen. Het is echter een bekend verschijnsel, dat veren op de duur wat slapper worden. De stugheid die wij bemerkten bij de nog vrijwel splinternieuwe roadtestmachine - er stonden pas enkele tientallen kilometers op de teller toen we de motor kregen en deze is inmiddels terug naar de importrice op km-stand 900 - kan dan ook best na enkele duizenden kilometers al goeddeels verdwenen zijn, zodat de vering dan net goed is.

Ons was van de vroegere Maico-roadtest bij gebleven, dat de motor in een vrij groot toereengebied niet trilvrij was en zelfs wat rauw liep. De huidige motor heeft wat dit betreft een veel betere indruk op ons gemaakt en trillingen werden pas voelbaar als de motor werkelijk hoog in toeren kwam. In de derde versnelling was dat bij een snelheid op de snelheidsmeter van ca 72 km/u, waarbij juist een merkteken op de meterschaal staat dat men in deze versnelling dan het maximum bereikt heeft. Na ijking van de snelheidsmeter bleek ons, dat deze te pessimistisch was in zijn aanwijzing (wat maar zelden voorkomt) en de genoemde 72 km/u was in werkelijkheid ruim 75 km/u. Bij hogere snelheden werd de meterafwijking nog wat groter en zo bleek bijvoorbeeld 90 op de meter overeen te komen met 96 echte kilometers per uur. Zuiver aflezen bij hogere snelheden was overigens niet mogelijk, omdat de naald dan nog al een sterke schommelneiging had.

Verder doortrekken in III dan 70 à 75 km/u heeft weinig zin, omdat de motor zelfs al bij lagere snelheden in IV een flinke trekkracht ontwikkelt.

Binnen de bebouwde kom zal men niet vaak van de vierde versnelling gebruik maken, want 50 km/u is voor deze versnelling wat aan de lage kant en de motor loopt bij deze snelheid veel mooier rond in III. Die derde versnelling is op de buitenweg een prettige passeersnelheid bij accelereren tot zo'n 75 km/u en boven deze snelheid neemt de mooi gezond draaiende motor zó goed op in IV, dat men vlot boven de 100 km/u zit, als de wind althans niet tegenwerkt. Een flinke tegenwind maakt zich natuurlijk bij de acceleratie (en ook bij de top) goed merkbaar, maar over het algemeen kan toch gezegd worden, dat de Maico Blizzard feller en ook sneller is dan men zou verwachten van deze éencilinder tweetakt, die immers geen sportmachine is.

We hebben, teneinde het flinke prestatiepotentieel met cijfers te kunnen staven, enkele acceleratiepogingen ondernomen over één kilometer, met staande start, maar vrij druk verkeer en een wisselende wind waren er de oorzaak van, dat de verkregen resultaten wat uiteen liepen. De tijden lagen tussen de 40 en 45 seconden, wat wil zeggen, dat men over de kilometer met staande start (!) aan een gemiddelde komt van 80 tot 90 km/u. Met een tamme tweetakt lukt dat absoluut niet!

De Maico schakelt niet uitermate licht maar wel goed. Het opschakelen met behulp van het hakpedaal zou nog wat gemakkelijker gaan, als het achterste deel van dit schakelpedaal wat breder was uitgevoerd of wat meer naar buiten geplaatst was, wat de verstelmogelijkheid ook nog ten goede zou komen.

Van veel belang achten wij dit punt echter niet, want als men even op de motor is thuis geraakt en voor zichzelf heeft uitgemaakt hoe men het prettigst schakelt - men kan ook opschakelen met voorste (teen-)gedeelte van het pedaal - dan levert het vlot "bespelen" van de versnellingen geen enkele moeilijkheid op.

De Maico Blizzard heeft zich in de loop der jaren een goede reputatie verworven en dat dit model nog zwakke punten zou hebben, die dringend verbetering behoeven, kunnen we wel uitgesloten achten. Het robuuste en degelijke ligt er eigenlijk duimendik bovenop. Wat ons tegenviel, was de remwerking. De voorrem van onze roadtestmotor kon nog wel een voldoende halen, maar de achterrem gaf slechts een matige remwerking bij normaal uitgeoefende kracht op het rempedaal. Aangezien we in het verleden Maico's gereden hebben waarvan de remwerking aanmerkelijk beter was, nemen we aan dat we dit keer te maken hadden met een uitzondering op de goede regel.

Aan de koppeling kunnen we zonder meer de kwalificatie goed toekennen.

Dat de Duitse motorrijwielen doorgaans een prima lichtinstallatie hebben, is genoegzaam bekend en geldt ook voor de Maico. Eén wens: toepassing van een groter achter/stoplicht, dat bij deze forse kwartliter wat uit de toon valt. U ziet met dit al wel, dat de hernieuwde kennismaking met de Blizzard ons slechts weinig (en dan nog matige) kritiek ontlokt heeft. Eindoordeel: het is een motor, die door zijn uitvoering en eigenschappen het merk Maico op waardige wijze representeert!

Integrale tekst Duits

[Zeitschrift] Motor Nr. 12 / 19. März 1965

ERNEUTE BEGEGNUNG MIT DER MAICO BLIZZARD

[Zeitschrift] Motor Strassentes der 250ccm - 14,5PS Maico Blizzard

Maico bringt heutzutage seine 250 ccm-Zweitakter mit zwei Motorausführungen (ohne Berücksichtigung der reinen Wettbewerbsmodelle). Die Blizzard mit 14,5 PS Motor kann von sich behaupten ein Tour- oder Dienstmotorrad zu sein. Ausser der Blizzard gibt es auch das Super Sport Modell, mit beinahe 10 zusätzliche Pferdestärken ist dies ein stark getunt Motorrad. Maico hat mit diesem neuesten Modell offensichtlich eine Trumpfkarte zur Hand für Fans, die unbedingt das Maximale an Motorleistung haben wollen. Wer nicht alle sportlichen Leistungen auf höchster Ebene haben will, wird auch an der Blizzard viel Spaß haben. Der Motor läuft ruhiger, und braucht keine hohen Drehzahlen um Gas anzunehmen und diese ungetunte 250er ist andererseits noch stark genug um flott unterwegs zu können sein.

Unsere erste Begegnung mit dem Blizzard ist 10 Jahre her. Damals war das Modell erst kurz auf dem Markt und damals war es ein Motorrad, worüber wir nach Strassentest mit Recht behaupten konnten: "Die Betonung liegt auf dem sportlichen Temperament", was auch damals als Titel über unserem Test stand. Schon damals betrug die Motorleistung 14,5 PS bei 5200 U/m und mit der Blizzard war man bezüglich der Beschleunigung gegenüber den meisten Viertelliter Maschinen im Vorteil. Die Höchstgeschwindigkeit von etwa 110 km/h war in dieser Klasse wirklich etwas Besonderes, vor allem für einen Einzylinder Zweitakter.

In den zehn Jahren, die inzwischen vergangen sind, hat sich viel verändert. Will eine 250er heute als ausgesprochen sportlich beurteilt werden, dann müssen mehr als 14,5PS geliefert werden. Maico hat dafür seiner Super Sport 24 PS (bei 5800 Umdrehungen pro Minute) gegeben, wodurch dieses Modell hat die Führung erlangt. Aber natürlich fragt man sich, ob die bei 14,5 PS gebliebene Blizzard nun zurückbleibt. Wir können darauf mit einem klaren nein antworten. Es ist nicht nur in die Tatsache, dass 110 km/h auch heute noch für einen Zweitakt-Einzylinder eine respektable Höchstgeschwindigkeit ist, die mit aufrecht sitzendem Fahrer erreicht werden kann. Das Werk gibt als Höchstgeschwindigkeit über 115 Stundenkilometer an falls der Fahrer den Luftwiderstand minimiert indem er sich klein macht. Wir haben diese Höchstgeschwindigkeit auch erreicht. Aber schauen wir uns ausser der Performance auch das Konzept der Blizzard an, dann kann man sagen, dass das Motorrad noch auf der Höhe der Zeit ist.

Eigentlich ist die 250 ccm Maico Blizzard ein Motorrad einer Art, von dem es heutzutage nicht mehr viele gibt. Mehrere deutsche Hersteller sind in den letzten Jahren auf der Strecke geblieben, die englische Mittelklasse-Motorrad waren hier nie so populär, und was die Japaner und Italiener auf den Markt bringen, ist durch die Bauart sicherlich anders als eine Maico. Charakteristisch für die deutschen Motorräder war immer die robuste Bauweise und die grossen Abmessungen. Viele Menschen bevorzugen dieses, während andere auf schlankes und kompakten Design setzen, welches oft zu einer Stromlinienform und ein sportlichen Sitzposition führt. In diesem Zusammenhang gilt natürlich "jedem seinen Geschmack" und wie auch darüber denkt, ist es schön dass es noch einen Vertreter der deutschen Industrie wie Maico gibt, der seine Viertellitermodelle in der altbewährten Bauart anbietet.

Vor 10 Jahren kostete die Blizzard 1795,-NLG. Seitdem ist fast alles viel teurer geworden, diese Maico jedoch nicht. Als Standardausführung, das bedeutet mit wenig Chrom, unter anderem sind

der Tank und die Felgen lackiert, und unpoliertem Kurbelgehäuse, kostet die Blizzard nur 1695,- NLG. Für diese Standardausführung besteht reges Interesse, weil nicht jeder regelmäßig Chrom putzen will. Für den genannten Betrag wird diese Maico komplett geliefert dieser Maico. das bedeutet mit km-Zähler / Tachometer und Doppelsitzbank. Es gibt auch eine Blizzard Luxus, wobei auf keine Weise am Finish gespart ist, und diese Modell kostet 1795,- NLG.

Die technischen Daten der Maico Blizzard sind in einem eigenen Katern gesammelt und auf eine umfassende Beurteilung des Motoraufbaus und des Fahrwerks können wir hier verzichten, weil das aktuelle Modell im Vergleich zu seinen Vorgängern nicht viel Unterschiede aufweist. In einem wichtigen Punkt unterscheidet sich die Blizzard von seinem Vorgänger. Die Schwingarm Vorderradfederung wurde durch eine Teleskopgabel ersetzt. Es ist eine äußerst robuste Gabel, wobei die hydraulische Dämpfung hervorragend funktioniert. Die Federungsgeschmeidigkeit ist nach unserer Meinung geringer als bei der ehemaligen Vorderradaufhängung, aber für die Strassenlage und Steuerungspräzision gilt das nicht, für viele ist das Lenkverhalten besser geworden. Eine Schwingarm Vorderradfederung kann unter bestimmten Umständen eine gewisse Pendelneigung auf den Lenker übertragen. Ein Effekt, der bei Teleskopgabeln beinahe nicht vorkommt. Wir müssen hier unmittelbar hinzuzufügen, daß an diesem Punkt die Blizzard damals keinen Anlass zur Kritik gab. Wenn wir doch lieber die eingebaute Teleskopgabel schätzen, dann ist das wegen der robusteren Bauweise. Die Gabelholme des Schwingarm Federungssystems waren nicht so steif und um die Gefahr der Verformung bei auftretenden hohen Scherkräften zu begrenzen, wurden bei der früheren Gabel später extra Versteifungsrohre angebracht.

Die Teleskopgabel ist einfacher aufgebaut und, wie erwähnt, ist sie in jeder Hinsicht hervorragend für die Aufgabe geeignet. Dies gilt auch für die Schwebearm Hinterradaufhängung, obwohl eine geschmeidigere Wirkung dem Komfort zugute kommen würde. Es ist ein bekanntes Phänomen, dass Federn mit der Zeit weicher werden. Die Steifigkeit, die wir bei der praktisch nagelneuen Straßentestmaschine - es standen erst ein paar zig Kilometer auf dem Zähler als wir das Motorrad bekamen, und diese ist inzwischen bei Kilometerstand 900 zurück beim Importeur - kann dann auch gerne nach ein paar Tausenden Kilometern verschwunden sein, so dass die Federung dann genau richtig ist.

Was uns vom früheren Maico Strassentest in Erinnerung ist geblieben, ist die Tatsache, dass der Motor in einem ziemlich großen Drehzahlgebiet nicht vibrationsfrei war und manchmal sogar rauh lief. Der aktuelle Motor hat in dieser Hinsicht einen viel besseren Eindruck auf uns gemacht und Vibrationen waren nur bei hohen Drehzahlen zu spüren. Im dritten Gang kam, war an das bei einer Geschwindigkeit von etwa 72 km/h, wobei eine Schaltmarke auf der Tachometerskala zum Gangwechsel rät. Nach der Kalibrierung des Tachometers zeigte sich, dass dieser nachlief (was selten vorkommt) und die 72 Stundenkilometer eigentlich mehr als 75 km/h waren. Bei höheren Geschwindigkeiten wurde die Tachometerabweichung noch größer und es stellte sich heraus, dass 90 auf dem Zähler in Wirklichkeit 96 Kilometer pro Stunde waren. Sauberes Ablesen bei höheren Geschwindigkeiten war nicht möglich, da die Nadel dann zu stark zitterte.

Weiter Beschleunigen im 3. Gang über 70 bis 75 km/h macht wenig Sinn, weil der Motor auch bei niedrigen Geschwindigkeiten im 4. Gang einen grossen Durchzug entwickelt. Innerhalb des Stadtgebietes kann man den vierten Gang nicht so oft benutzen, weil bei 50 Stundenkilometer läuft der Motor untertourig und der Motor läuft bei dieser Geschwindigkeit im 3. Gang viel runder. Diese 3. Gang kann auf der Landstrasse beschleunigen bis zu 75 Stundenkilometer und oberhalb dieser Geschwindigkeit zieht der gesunde Motor im 4. Gang so gut dass man leicht über 100 Stundenkilometer kommt, zumindest als der Wind nicht gegenarbeitet. Starker Gegenwind macht sich natürlich bei der Beschleunigung (und der Höchstgeschwindigkeit) bemerkbar, aber im allgemeinen kann gesagt

werden, dass die Maico Blizzard stärker und schneller ist, als man es von einem Einzylinder Zweitakter, der keine Sportmaschine ist, erwarten würde.

Wir haben, um das starke Performance-Potenzial zu unterbauen, mehrere Beschleunigungsmessungen über einen Kilometer mit stehendem Start durchgeführt, aber viel Verkehr und wechselnder Wind waren die Ursachen, dass die erzielten Ergebnisse so unterschiedlich waren. Die Zeiten lagen zwischen 40 und 45 Sekunden, das bedeutet, dass man bei stehendem Start (!) gemittelt zu 80 bis 90 km/h kommt. Mit einem lahmen Zweitakter schafft man das auf keinen Fall!

Die Maico schaltet nicht besonders leicht, aber präzise. Das Hochschalten mit der Schaltwippe würde noch einfacher sein, wenn das hinterste Teil breiter wäre und etwas weiter nach aussen stehen würde, was das Verstellen auch erleichtern würde. Von großer Bedeutung ist dieser Punkt nicht, denn wenn man sich erst mal an den Motor gewöhnt hat und herausgefunden hat, wie man am einfachsten schaltet - man kann auch hochschalten mit dem vordersten Zehenteil der Schaltwippe - dann macht das flotte Schalten durch die Gänge keine Schwierigkeiten mehr.

Die Maico Blizzard hat im Laufe der Jahre einen guten Ruf erworben und wir erachten die Möglichkeit, dass das Modell noch Schwachpunkte haben könnte, die dringend verbessert werden müssten, als ausgeschlossen. Die Robustheit und Tauglichkeit sind tonangebend. Jedoch waren wir von den Bremsen enttäuscht. Die Vorderradbremse unserer Strassentestmaschine war noch ausreichend, die Hinterradbremse jedoch mässig bei normaler Bremskraft auf dem Fussbremshebel. Da wir in der Vergangenheit Maicos gefahren haben mit deutlich besserer Bremsleistung, nehmen wir an dass dies eine Ausnahme ist. Die Kupplung ist ohne Zweifel gut zu nennen. Es ist allgemein bekannt dass die deutschen Motorräder gute Beleuchtung haben. Wir würden uns bei dieser Viertellitermaschine ein grösseres Bremsrücklicht wünschen. Man kann schon erkennen, dass diese erneute Begegnung mit der Blizzard uns wenig und dann sogar modertate Kritik entlockt hat. Endbeurteilung: es ist ein Motorrad welches durch seine Bauart und Eigenschaften die Marke Maico mit Würde repräsentiert.

J.de K.

TECHNISCHE DATEN

Einzyylinder Zweitaktmotor mit Umkehrspülung

Zylinderbohrung 67 mm. Hub 70 mm.

Zylinderinhalt 247 ccm.

Kompression 7,6 : 1.

Maximale Motorleistung 14,5 PS bei 5200 U/m.

Bing Vergaser Typ 1/26/38 mit 26mm Durchlass, spezielle Starteinrichtung und Luftfilter.

Hauptdüse 115, Leerlaufdüse 35, Nadeldüse , in der dritten oder zweiten Kerbe, Luftstellschraube ungefähr eine Umdrehung aufschrauben. Kaltstartdüse 70.

Noris Gleichstromanlage LBZ 45/69 Watt.

Batterie 6 Volt 6 Ah. Fernlicht/Abblendlicht 35/35 Watt..

14 mm Zündkerze. Temperatur 240.

Frühzündung 3,7-4 min vor dem oberen Totpunkt.

Schmierung der Kurbelwellenlager durch Getriebeöl.

Schmierung der Pleuelstangen, Kolbenlaufbahn durch Mischungsschmierung 1 : 25.

Mehrfachscheibenkupplung im Ölbad.

Vierganggetriebe mit Fusschaltung links

Ganganzeige im Tachometer.

Primärübersetzung 2,10:1

Getriebeübersetzung im ersten bis vierten Gang: 3,3 - 1,9 - 1,34 - 1 : 1.

Sekundärübersetzung der Hinterradkette 2,88: 1.

Röhrenrahmen, hart gelötet und geschweisst.

Vorne Teleskopgabel, hinten sogenannte Schwebearmfederung

beide mit hydraulischer Dämpfung

Reifenmass vorne 3,00 x 19 hinten 3.50 18.

Inhalt Kraftstofftank 16 Liter (2,5 Liter, Reserve).

Gewicht des kompletten Motorrads (ohne Treibstoff) 140 kg.

Preis Standardmodell (mit Lenkschloss, Tachometer mit km-Zähler und Werkzeug) 1695,- NLG

Preis Luxusmodell (auf den Fotos abgebildet) 1795,- NLG

Importeur N. V. N.I.M.A.G. Leidschendam.

[Bildunterschrift Seite 2]:

Auf diesen zwei Fotos des Motorblocks (in Luxusausführung mit hochglanzpolierten Kurbelwellendeckeln sind verschiedene Details zu sehen: unter anderem die Vergaserumkleidung und die Schaltwippe (ganz rechts), die im Text erwähnt wird.

[Bildunterschrift Seite 3]:

Die Maico Blizzard hat einen Lenkungsdämpfer, den wir jedoch niemals verwendet haben, weil die Lenkeigenschaften unter allen Bedingungen gut waren.

An den Hebeln sehen wir Stellschrauben für die Bowdenzüge und links vom Lenkkopflager ist noch das Lenkschloss sichtbar.

Übersetzung Lutz Behringer