

SCOOTERS van toen



Qua concept zijn tijd een halve eeuw vooruit: de MaicoMobil.

De komende MotorRai staat met name in het teken van de motorscooter. In dit artikel besteedt Gerrit-Klaas Berghuijs aandacht aan de voorgangers van de bedendaagse scooter en gaat dan verder in op een scootermerk dat zijn tijd - achteraf gezien - 50 jaar vooruit was: Maico. Dankzij de medewerking van een aantal Nederlandse scooterverzamelaars kunt u een aantal van de genoemde scooters in de Hall of Fame op de MotorRai 2003 bewonderen.

Periode 1915-1925

Vervoer- en transportmiddelen hebben mensen altijd geboeid. Na de uitvinding van een bruikbare verbrandingsmotor duurde het niet lang of de eerste motorfiets verscheen. Dat was in 1886. De eerste scooterachtige voertuigen verschenen rond 1915 in de Verenigde Staten (Autoped), Groot-Brittannië (Ner-a-Car, 125 cc Skootamota, 270 cc Unibus), Frankrijk (115 cc Monet-Goyon Vélauto) en Duitsland (Krupp, Megola, DKW Lomos). Een enkeling daarvan werd ook aangeduid met het woord scooter.

Het waren heel dure machines. Zo kostte in die tijd de Unibus bijna evenveel als een auto. Omstreeks 1925 was het verschijnsel scooter al weer verdwenen.

Periode 1935-1942

Midden in de economische recessie van de jaren '20 blies de Amerikaan E. Foster Salsbury de scooter nieuw leven in. Nadat hij feministe en pilote Amelia Earheart op een scooter met bouwjaar rond 1915 naar een hangar op Lockheed Airport zag rijden, bedacht hij dat zo'n ding misschien wel een bruikbaar vervoermiddel was voor de Amerikaan, die geen geld had om een auto te kopen. Eind 1935 kwam hij met de eerste Motor Glide op de markt. De merknaam zou later Salsbury worden. Het nieuwe product sloeg aan. Er kwam ook concurrentie van andere merken, waaronder

Auto-Glide, dat later zou veranderen in de merknaam Cushman.

Periode 1942-1945

In deze periode was de zware industrie ingeschakeld bij de productie van militair materieel. Ook scooters werden blijkbaar bruikbaar geacht. Zo verscheen in 1942 in Groot-Brittannië de Welbike en een jaar later in de Verenigde Staten de Cushman Airborne Motor Scooter en in Italië de Volugrafo. Hierover schreven we in HMR65.

Periode 1946-1980

Na de Tweede Wereldoorlog was er in Europa een gigantisch gebrek aan privé- en transportvoertuigen. Veel bedrijven waren verwoest. De orderportefeuilles waren leeg. De hardste klappen vielen in Italië en Duitsland. Er moest helemaal opnieuw begonnen worden. Menig bedrijf begon met de bouw van scooters. In Italië waren de grote jongens Piaggio met de door Corradino d'Ascanio ontworpen Vespa, en Innocenti met de door Pier Luigi Torre ontworpen Lambretta scooters. In Duitsland waren de grootste producenten Heinkel met de Tourist, NSU met de Prima en Zündapp met de Bella scooters. In Frankrijk waren bekende merken Bernardet en Peugeot. In Nederland bouwde Bitri uit Dokkum 4000 scooters tussen 1954 en 1964.

Wat lang niet iedereen weet, is dat ook in Japan heel veel scooters zijn gebouwd. Honda

'New York's finest' op hun Motor Glide (Cushman) scooters in 1938.



MAICOLETTA

der stärkste deutsche Motorroller

175 + 250 ccm

Importeur voor Nederland



N.V. NIMAG
Veurseestroetweg 280 - Tel. 01761-15405
LEIDSCHENDAM



De Maicoletta werd het meest verkocht als 250 cc model; zoals de folder zei was het Duitslands sterkste scooter.

bouwde tussen 1959 en 1965 de Honda Juno's, waaronder de M-85 met een tweecylinder tweetakt boxermotor. Mitsubishi bouwde heel veel Silver Pigeons (= zilveren duiven). De grootste Japanse scooterfabrikant in de jaren '60 was Fuji Heavy Industries, die de Rabbit (= konijn) scooters bouwde, waaronder de befaamde Rabbit S-61 met een hydraulisch werkende automatische versnellingsbak (= koppelvormer; te vergelijken met de Ducati Cruiser uit 1951). Fuji bestaat nog steeds en bouwt nu alleen nog auto's onder de merknaam Subaru.



UNIBUS
THE CAR ON TWO WHEELS

De Unibus van 1920 werd aangeprezen als 'de auto op twee wielen'.

Periode 1980-2003

In het begin van de jaren '80 vond in veel landen in de Westerse wereld een herontdekking van de scooter plaats. Door de enorme toename van het aantal auto's raakten vooral in de spitsuren de wegen verstopt. De scooter, met name de bromscooter, bleek een realistisch alternatief. De scooter was in de loop der jaren een stuk klantvriendelijker geworden door de toepassing van automatische transmissies en elektrische startmotortjes.

In eerste instantie waren de populairste klassen 50, 80 en 125 cc modellen. De 75/80 cc klasse was tot 1995 vooral in Duitsland, Frankrijk en Spanje populair in verband met de gunstige rijbewijswetgeving aldaar. Voor de zwaardere scooters moest men tot 1995 zijn bij Piaggio met de 150 en 200 cc Vespa's en Cosa's, bij Yamaha met de 200 cc metende Cygnus, of bij Honda met de 250 cc metende Honda Spacy en Helix.

Vanaf 1995 ontstond een nieuwe trend. Er kwamen weer echte toerscooters met grotere cilinderinhoud. De zwaarste scooter anno 2003 is de 650 cc Burgman, die tweemaal zoveel weegt als een 200 cc Vespa. Het verschil tussen de motorfiets en de motorscooter is aardig vervaagd. De motorscooter heeft nog steeds kleinere wielen dan een motorfiets, geen geschakelde versnellingsbak maar een automaat en biedt meer voertruimte.

Veel scooters worden tegenwoordig gebouwd in Taiwan en Zuid-Korea. Over een paar jaar zullen de grootste fabrikanten te vinden zijn in India (Bajaj en Hero Honda) en China.

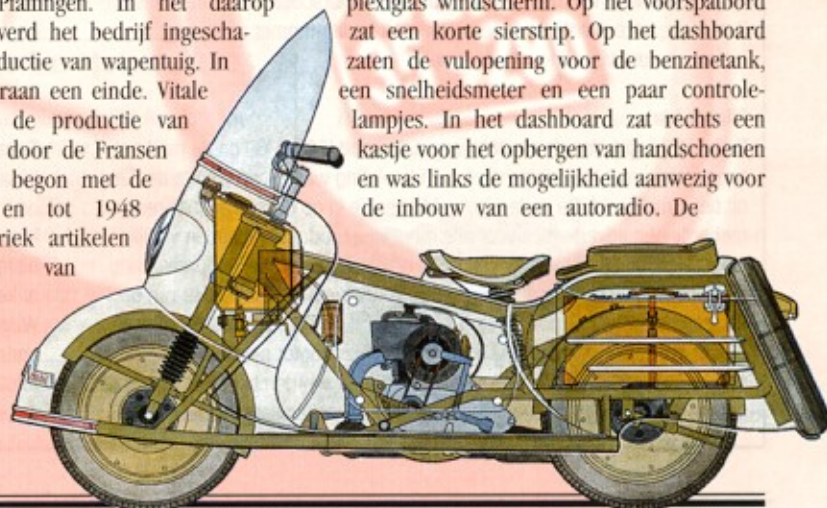
Van heden naar verleden

In de jaren '50 is er een scootermodel geweest dat nagenoeg helemaal voldeed aan het hedendaagse toerscooter concept. Dat was de MaicoMobil, een zeer markante verschijning, gebouwd door de Duitse fabrikant Maico. Reden genoeg om nu aandacht aan dit interessante merk te besteden.

Het Maico-concern werd in 1931 te Poltringen in Duitsland gesticht door de gebroeders Otto en Wilhelm Maisch, die begonnen met de productie van fietsen. In 1934 werd overgestapt naar de motorfiets. In 1939 verhuisde het bedrijf naar Pfäffingen. In het daarop volgende jaar werd het bedrijf ingeschakeld bij de productie van wapentuig. In 1945 kwam hieraan een einde. Vitale machines voor de productie van wapens werden door de Fransen afgevoerd. Men begon met de wederopbouw en tot 1948 maakte de fabriek artikelen

van

De MaicoMobil was rond een zwaar uitgeoerd buizenframe opgebouwd.



diverse aard. In dat jaar werd een fabriek opgestart voor de productie van motorfietsen. In 1950 rolde de eerste motorfiets, de 150 cc M-150, de fabriek uit.

MaicoMobil

Op basis van de M-150 bouwde Maico begin 1950 een prototype dat toentertijd veel weg had van een kruising tussen een motorfiets en een scooter. Anno 2003 zou je het voertuig als een motorscooter aanduiden. Het prototype had een zeer grote ombouw aan de voorzijde. Bij het 150 cc productiemodel, dat in juni 1950



Natuurlijk maakten ook Italiaanse politiekorpsen gebruik van scooters, zoals deze Serveta Lambretta Jet 200.

verscheen en 115 kg woog, was de vormgeving heel wat beter.

Het model kreeg als naam MaicoMobil. In Engeland kreeg de Mobil als bijnaam 'the Flying Dustbin', vanwege de grote opbergvakken achter. Dustbin is het Britse woord voor vuilnisemmer.

Maico preef de scooter aan als auto op twee wielen en daar was best iets voor te zeggen. De voorkant van de MaicoMobil bestond uit twee stukken: een enorm spatbord over het voorwiel en daarboven het voorbeenschild met erop een plexiglas windscherm. Op het voorspatbord zat een korte sierstrip. Op het dashboard zaten de vulopening voor de benzinetank, een snelheidsmeter en een paar controlelampjes. In het dashboard zat rechts een kastje voor het opbergen van handschoenen en was links de mogelijkheid aanwezig voor de inbouw van een autoradio. De



De 250 cc Maicoletta was prima geschikt om een zijspan aan te hangen.

motor zat tussen het stuur en de bestuurderszitplaats. De motor was goed toegankelijk als je aan weerszijden twee bouten losdraaide en vervolgens twee platen uitnam. Als de klep,

waar het duozadel op gemonteerd was, omhoog werd geklapt, kwam je bij een grote bagageruimte, waarin een ambtenarenkoffer opgeborgen kon worden. Tegenwoordig zou je

spreken over ruimte om de helmen in op te bergen. Aan de achterzijde van de scooter zat op ingenieuze wijze een 14 inch reservewiel ingebouwd. Dat derde wiel is iets wat de moderne motorscooter (helaas) niet heeft. Het plaatwerk was van aluminium gemaakt.

Ontwikkeling

In 1953 werd de cilinderinhoud vergroot naar 175 cc. De voorkant was fraaiër geworden en werd nu uit één stuk staal geperst. Alleen het achterstuk van de carrosserie was voortaan nog van aluminium. De rest was van staal, een aanzienlijk goedkoper materiaal. De tunnel van de geforceerde luchtkoeling was gewijzigd. De sierstrip met rode kunststofinleg aan de onderzijde van de omhulling aan de voorzijde was verder doorgetrokken. Ter weerszijden van de koplamp zaten vier aluminium sierstrips.

In 1955 werd de MaicoMobil ook leverbaar met een 200 cc motor. Deze had vier voetgeschakelde in plaats van drie handgeschakelde versnellingen. Vanaf 1956 was de MaicoMobil ook leverbaar met een tweekleurig voor-scherm. In 1958 werd de productie van deze bijzondere scooter gestopt. Er zijn er zo'n 3000 van gebouwd.