





MAICO

MAICO 250 GS

Il sempre maggior impegno della Casa tedesca nella regolarità, ripagato quest'anno dalla conquista di due titoli europei, si concretizza nelle macchine molto competitive ora poste in vendita nelle cilindrata di 250 cc., oggetto della nostra prova, e oltre, in cui si ritrovano le doti di potenza e guidabilità che hanno reso famose le Malco da cross.



MAICO 250 GS

MOTORE
monocilindrico a 2 tempi

ALESAGGIO E CORSA
67 x 70 mm

CILINDRATA
247 cc

**RAPPORTO DI COMPRESSIO-
NE**
12:1

POTENZA MASSIMA
38 CV a 7800 g/m

ACCENSIONE
elettronica (Bosch)

LUBRIFICAZIONE
miscela benzina-olio (Bardahl
4%-Maico 1%)

ALIMENTAZIONE
carburatore Bing da 36 mm Ø

FRIZIONE
in bagno d'olio con 6 dischi
esterni sinterizzati

CAMBIO
a 5 marce a innesti frontali

TELAIO
a doppia culla chiusa in acciaio
al cromo-molibdeno

NOTE GENERALI

Fin dagli inizi del secondo dopoguerra, la Casa tedesca recita un ruolo di primo piano nel cross, sia a livello internazionale che nei singoli paesi, ma nella regolarità il suo impegno è stato sempre molto relativo, in pratica limitato alla sola messa in produzione dei modelli denominati GS, ma senza un impegno diretto nelle corse. All'improvviso, troviamo quest'anno il nome Maico in vetta a due classi del campionato europeo della specialità, titoli ottenuti (va detto che solo quello di Buse nella classe fino a 750 ha un reale valore tecnico) con un impegno più diretto, ma senza eccessivo spiegamento di forze. Ma se queste sono le credenziali di maggiore e più recente prestigio, non vanno dimenticati i successi che anche in campo nazionale, nell'ambito delle categorie minori, vengono sempre più spesso ottenuti da piloti privati in cilindrata superiori e sono proprio questi che costituiscono la più affidabile testimonianza della competitività di un prodotto venduto in serie e così impiegato in gara. La quasi totalità dei progressi tecnici che subiti nei modelli cross, si ritrovano in quelli da regolarità che ora possono scendere in lizza nelle più impegnative competizioni del settore senza bisogno, come accadeva fino a qualche anno fa, di particolari adattamenti.

PARTE CICLISTICA

Se diciamo che telaio e sospensioni sono perfettamente identici a quelli del modello cross, abbiamo detto tutto. Infatti da sempre le Maico sono molto quotate soprattutto per questi componenti essenziali in una moto da fuoristrada e quindi per le doti di maneggevolezza e stabilità che hanno guadagnato loro i favori della maggior parte dei crossisti privati. Queste doti sono da un paio d'anni saggiamente nell'impiego regolaristico e con successo anche dalle nostre parti dai team dei concessionari Rebuschi e Ziggiotti e da quello di Vettori. Cominciamo dal telaio: un classico doppia culla chiusa in acciaio speciale e quindi estremamente robusto. Piuttosto tradizionale la parte anteriore nella zona del canotto di stezzo (il complesso ruota su cuscinetti a rulli conici) con la particolarità che è quasi fasciato dai tubi provenienti dalla parte anteriore della culla. Più complessa invece la parte posteriore, nella zona della triangolazione centrale che, a guardarla bene, ha assunto in parte una sagoma romboidale. Infatti il tubo che forma la parte inferiore della culla, prosegue verso l'alto fermandosi in prossimità dell'attacco superiore dell'ammortizzatore; qui si incrocia con quello proveniente dalla parte posteriore e che si va a fermare su un altro tubo che, partendo dal punto in cui è infilato il forcellone, raggiunge il trave superiore sdoppiato dal telaio dove i due tubi che lo formano si incrociano. A proposito di forcellone oscillante, dobbiamo

rilevare come questo sia curvato «a banana», abbondantemente rinforzato e ruoti su cuscinetti. La forcella, come sempre, è della Maico che è una delle case che si costruiscono in proprio un gran numero di componenti, persino i mozzi. Le esperienze crossistiche fatte dai piloti ufficiali, si ritrovano regolarmente nella produzione di serie ed ecco che anche sui modelli da regolarità abbiamo una sospensione teleidraulica con cuscinetto d'aria (va tenuto ad una pressione ideale fra 0.9 a 1.2 atm.) efficace ed affidabilissima. In ogni stelo sono contenuti 360 gr. di olio idraulico di densità 20 per la stagione calda e 10 per quella fredda. Gli ammortizzatori sono invece di produzione italiana (e questo deve essere motivo di orgoglio per la nostra industria vista la forte concorrenza internazionale), forniti dalla Corte & Cosso. Di non tedesco, ci sono anche i cerchi (Akront anodizzati oro) mentre dalla Germania non si scappa per i comandi (Magura), per i pneumatici (Metzeler) e per i componenti in plastica (Falk) con la sola eccezione delle fiancatine che sono della M. Robert. Robusto e funzionale il cavalletto centrale, tenuto in sede, in posizione di marcia, da una coppia di efficaci molle.

Per questa prova, il MOTOCROSS TEST TEAM era composto da STEFANO BISCONCINI e RUGGERO UPIGLIO.

MOTORE

Per affrontare questo tema, dovremmo richiamarci a quanto scritto in occasione della prova da noi fatta venti mesi fa quando uscì sul mercato il modello cross con l'allora nuovo motore «piccolo». In effetti, a guardarlo ancora oggi, le ridotte dimensioni delle fusioni del carter continuano a destare meraviglia (a proposito per la lubrificazione di cambio e trasmissione primaria, occorrono 800 gr. di normale olio SAE 20/50). Ma ricapitoliamo le principali caratteristiche tecniche di questo propulsore. Aspirazione tradizionale, con travaso supplementare nel pistone, (che ha solo un segmento a «L») ma niente lammelle o «mista» o cose del genere. Insolita la soluzione del cambio con un albero supplementare su cui sono calettati solamente un ingranaggio ed il pignone in uscita, ma è proprio l'arretramento di quest'ultima parte verso il fulcro del forcellone che ha consentito l'eliminazione di qualsiasi tendicatena, riducendo al minimo le variazioni di tensione della catena diventate un problema con l'aumento delle escursioni delle sospensioni. Proprio nel cambio troviamo la prima differenza con il motore montato sui modelli cross: infatti variano gli ingranaggi della prima e della quinta, che «allontanano» i rapporti ai due estremi, rendendoli più adatti alla regolarità. L'altra differenza (in effetti sono solo due) è costituita dall'accensione elettronica Bosch a volano, mentre sul motore cross è montata la Motoplat a rotore.

ESTETICA



Abbandonato da qualche anno lo stile che era diventato caratteristico delle macchine tedesche, cioè quello «spigoloso», la Maico ne ha imposto un altro, decisamente «tondeggiante» (lo ritroviamo in parti esteticamente essenziali come serbatoio, parafanghi e fiancatina) che ha ormai vinto le iniziali diffidenze dei fedelissimi della marca di Tübingen. Un passo decisamente avanti, anche dal lato estetico, è stato fatto dallo scorso anno con l'adozione del nuovo motore

«piccolo» e del passaggio sopra di esso del complesso di scarico. La macchina risulta ora di linea pulita e ben proporzionata come distribuzione di masse e a questo contribuisce concretamente l'adozione del nuovo portanumero con faro e clacson incorporato che va a riempire un certo vuoto che si riscontrava nella parte anteriore. Per quanto riguarda i colori, predomina nettamente il rosso, con qualche «tocco» di nero e di giallo.

SOSPENSIONI

forcella idraulica Maico con sospensione ad aria sovrapposta con escursione mm 254-ammortizzatori Corte & Cosso a gas con serbatoio separato ed escursione alla ruota di 254 mm.

MOZZI

ant. e post. Maico conici in lega

leggera

CATENA

Regina Extra

PNEUMATICI

ant. 3.00-21 ant. e 4.50-18 post. (Metzeler)

SERBATOIO CARBURANTE

in alluminio, capacità 1. 10.5

DIMENSIONI E PESI

interasse 1430 mm; altezza sella 910 mm; altezza minima da terra 250 mm; lunghezza 2170 mm; peso a vuoto 100 kg

PREZZO

L. 2.050.000 f.i. IVA compresa

IMPORTATORE

Maico-Italia, via Fantoni 12-20148 MILANO

IMPRESSIONI DI GUIDA

Una bella ingolfata al carburatore e con una pedalata il motore parte senza problemi. Qualche problema c'è invece a salire in sella, data l'altezza seppure non eccessiva ma ormai siamo abituati. Il motore canta, anche troppo, visto che dal pur grosso silenziatore escono dei bei colpi secchi che pensiamo rendano necessario un intervento supplementare (forse solo sulla moto capitata a noi, comunque nuova di zecca) per contenere i decibel. Dentro la marcia e via. I rapporti ci sembrano un po' lunghi (poi ognuno se li può sistemare come preferisce), ma la moto schizza via ugualmente che è un piacere. Non vorremmo ripeterci, ma la precisione dei cambi Maico è ormai proverbiale, il motore tira bene anche ai bassi e non resta che aprire la manopola del gas per saggiare le doti della macchina nelle diverse situazioni. Subito abituati al serbatoio leggermente più largo rispetto a quello per il cross (ha una capacità di due litri in più) affrontiamo le prime asperità. Proviamo un tratto veloce, costellato di buche: lavorando bene di gambe, spingendo forte sulle pedane e portando il corpo in posizione arretrata, abbiamo «aperto» al massimo senza aver mai l'impressione che la macchina potesse tradirci. Forcella e ammortizzatori, creati per situazioni ben peggiori, reggono senza fatica lo sforzo; anche in frenata non ci sono problemi, certo bisogna che il pilota non si afflosci sulla moto e col caldo che faceva, sarebbe anche potuto accade-

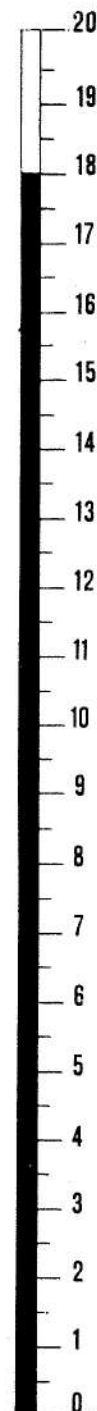
re... Fra l'altro, i freni hanno sempre reagito ottimamente alle nostre sollecitazioni, anche quando il fondo secco e sabbioso o accidentato, ci ha costretti a qualche involontaria staccata al limite. Passiamo alle curve: si può fare ciò che si vuole (sempre in rapporto al fatto che si sta in sella ad una moto da fuoristrada), basta essere decisi, spingere bene sulla pedana esterna tutte cose che con questa macchina si fanno con naturalezza e si raggiungono ben presto i limiti... personali, piegando a volontà, ma senza mai dimenticare che si può finire con gli «orecchi a terra» e non in senso figurato. I salti, trattandosi di una moto di quasi totale derivazione crossistica, sono per questa Maico una cosa di ordinaria amministrazione, potremmo dire che è nata per volare e anche se non altrettanto sempre si può dire di chi gli sta sopra, fa di tutti dei buoni «aviatori». Anche in fase di atterraggio, la moto si presenta molto governabile, consentendo di correggere errori di impostazione. Se rileggiamo quanto abbiamo scritto fino ad ora, cioè che si tratta di una macchina dotata di stabilità e maneggevolezza eccezionali, di un motore pronto ai bassi regimi, ma rabbioso e veloce quando necessario, dobbiamo dedurre che le cause di eventuali scadenti prestazioni complessive possono essere imputate solo al pilota. Potrebbe essere una frase scherzosa, ma non lo è.

I PUNTI... IN LINEA

	Insufficiente	Sufficiente	Buono	Ottimo
Eстетica				
Telaio				
Sospensioni				
Motore				
Cambio				
Frizione				
Impermeabilità				
Stabilità				
Maneggevolezza				
Frenata				

il punteggio assegnato dal Motocross Test Team viene graficamente tradotto in linee per ognuna delle 10 voci elencate; la loro somma darà «la linea di paragone» che permetterà un confronto indicativo fra i punteggi da noi attribuiti alle varie moto. (Ogni tacca sulla tabella corrisponde a cm. 0.5 sull'«indice di gradimento»).

INDICE DI GRADIMENTO MAICO 250 GS



PREZZI DI ALCUNI RICAMBI ORIGINALI

● Telaio	L. 197.000	● similoro	L. 6.300
● Forcellone	L. 75.000	● acciaio	L. 2.300
● Ruota ant.	L. 195.000	● Cilindro	L. 225.000
● Ruota post.	L. 225.000	● Biella completa	L. 45.000
(senza coperture e piatti portaceppi)		● Pignone	L. 7.500
● Leva cambio orig.	L. 7.800	● Catena Regina G.P.	L. 18.000
● Leva messa in moto	L. 17.300	● Corona	L. 21.000
● Serbatoio	L. 85.000	● Marmitta a serpent.	L. 142.000
● Pistone compl.	L. 49.000	● Manubrio	L. 11.800
● Fascia elastica speciale cromata	13.800	● Parafanghi anteriore	L. 11.500
● Disco frizione (6)		● Posteriore	L. 9.500
		● Sella	L. 39.000

I prezzi non sono comprensivi di Iva



Nel disegno esploso qui a fianco c'è proprio tutto dei motori Malco ultima serie, che escono dalla norma soprattutto nel sistema di selezione delle marce (il cambio ha poi quell'ingranaggio in più che si vede sulla destra) e nella frizione dalle caratteristiche molle a tazza, delle specie di ranelle bombate che si notano in basso al centro.

1 Da rilevare in questa inquadratura del canotto di sterzo, i tubi provenienti dalla culla che quasi lo fasciano, la presenza delle valvole per l'introduzione dell'aria sui tappi della forcella e quella dell'antifurto. Gli attacchi del manubrio, di cui si intravede la base, sono montati elasticamente sulle piastre della forcella.

2 Ben protetta e abbastanza accessibile (basta togliere i due bulloni che fissano la sella) è la scatola di aspirazione che contiene un filtro in spugna tenuto in sede da un galletto autobloccante svitabile a mano.

