

M-R Test Maicoletta 250 ccm

Als solide und breite Basis für den Entwurf und die Entwicklung der Maicoletta standen dem Pfäffinger Werk die umfassenden Erfahrungen mit den erfolgreichen Sportmaschinen und mit dem Maicomobil — der bisher wohl ausgeprägtesten Lösung des verkleideten Motorrads — zur Verfügung. Damit entstand mit 250 ccm Hubraum ein Exponent des „schnellen Reiserollers“, wobei schon die erste Probefahrt klar bestätigte, daß die hohe Leistung und die Kraftreserven durch die hervorragenden Fahreigenschaften sicher und komfortabel auszunützen sind (naturgemäß, sofern der Fahrer kein krasser Anfänger ist). Auch die Formgebung von Frontschild und Karosserie ist bei ausreichender Fußfreiheit und trotz der unvermeidlichen Abmessungen mit den großen Rädern gelungen und elegant.

BEWERTUNG

Motor und Antrieb

Der interessante und stromsparende Pendelanlasser (nur eine 6-Volt-Batterie!) erwies sich auch bei ständiger kritischer Beobachtung als absolut zuverlässig und wirksam (allenfalls etwas weniger impulsiv als übliche Durchdrehanlasser); stets sprang der Motor bei sparsamer Bedienung des Startvergasers (Hebel unter Handschuhkasten) und maßvollem Gasgeben nach wenigen Sekunden an — „warm“ sofort — und lief zuverlässig weiter. Er beantwortet willig jedes Drehgriffkommando, zieht schon bei niedriger Drehzahl kräftig durch und lochfrei hoch, um etwa ab 3000 U/min sein volles Temperament zu offenbaren. Die Maicoletta-250 läßt sich durchaus geruhig und schaltfaul fahren, obwohl hierbei eine Neigung zum Viertakten durchbricht (wahrscheinlich schon vergaserseitig zu korrigieren) ... In seinem ureigenen Element ist der Motor dagegen auf flotter Reise, wo er mit der überlegenen Leistung und Ausdauer immer wieder ungetrübte Freude bereitet, zumal die Verbrauchskurve überraschend niedrig liegt und sogar bis zum Höchsttempo flach bleibt. — Zündaussetzer, Klingeln oder Nachlaufen waren niemals festzustellen, während belanglose Vibrationen nur bei besonderer Aufmerksamkeit im Fußboden bemerkt wurden; Aufbau (Sitz) oder Lenker blieben völlig ruhig. Das Auspuffgeräusch tritt allenfalls im Stand in Erscheinung, es wird mit wachsendem Tempo (mindestens relativ) immer leiser; auch einlaßseitig und mechanisch läuft die Maicoletta ausgesprochen kultiviert.

Die Kupplung funktionierte stets einwandfrei, das Getriebe ist zweckvoll abgestuft und selbst beim vollen Ausfahren der Gänge exakt zu schalten. Der (noch angemessene) Kraftaufwand erscheint durch die trittgerechte Lage beider Pedale unbedenklich (Gelenke kapseln und schmieren?). Der Antrieb ist wirksam gedämpft und ausgeglichen.

Fahreigenschaften

Die großen, offensichtlich fest und exakt geführten Räder und der „ausgewachsene“ Radstand im Verein mit günstiger Lenkgeometrie und Gewichtsverteilung tragen dem starken Motor und sportlicher Fahrweise Rechnung: selbst der eingefleischte Motorradfahrer vermißt den fehlenden Knieschluß nicht. **Ausgeprägte Kursstabilität, feste Kurvenlage** bis zum (späten!) Aufsetzen der Bodeneinfassung und gute Straßenhaftung der Räder bieten auch auf kurzen Wellen oder Schlaglochstrecken **hohe Fahrsicherheit**. Naturgemäß sucht man die „kurze und direkte“ Lenkung des Stadtrollers vergeblich, obwohl die Maicoletta keineswegs steif oder unhandlich ist; im Gegenteil: ihr angemessenes Gewicht äußert sich weder in Fahrt noch beim Manövrieren.

Die Hinterradschwinge mit weicher, langhubiger Federung, ausreichender Ölstoßdämpfung und vorteilhaftem Anstellwinkel erfüllt **alle Erwartungen**; aber auch die Teleskopgabel spricht auf **kleinste Impulse an**, ohne jemals durchzuschlagen. Ein leichtes „Stempeln“ (z. B. bei Autobahnfahrten) macht sich weniger in der ausgeglichenen Federung und ruhigen Lage als mit dem typischen Reifenverschleiß bemerkbar (evtl. erklärt eine strapaziöse Vergangenheit der Testmaschine dies und



einen leichten Ölverlust der Gabelholme auf „Waschbrettstrecken“). Der Lenkungsdämpfer wird „solo“ nie benötigt — „Pendeln“ gibt es nicht.

Bremsen

Die Bremsen: sie greifen weich, aber kräftig und erlauben sehr kurze Bremswege. Die Hinterbremse mit Bowdenzug wirkt unabhängig von Einfedern, dafür mit der üblichen, zustandbedingten Feinfühligkeit. Die größere Vorderbremse ist logisch und konsequent! (Fortsetzung nächste Seite)

PRÜFUNG

Gewicht fahrfertig, mit vollem Tank 152 kg
(vorn 60 kg, hinten 92 kg)
zulässiges Gesamtgewicht (solo) 320 kg

Leistungsgewicht fahrfertig 11,3 kg/PS
mit 1 Person = 75 kg 16,8 kg/PS

Höchstgeschwindigkeit 104 km/h
aufrecht sitzend im Mittel
(gebückt 110 km/h)

Beschleunigungszeiten
von 20 auf 40 km/h im 2. Gang 3,5 sec
von 30 auf 60 km/h im 3. Gang 7 sec
von 40 auf 70 km/h im 4. Gang 12 sec

1 km mit stehendem Start: 42,5 sec; Durchschnitt 85 km/h
400 m mit stehendem Start: 22 sec
von 0 auf 80 km/h (1. bis 3. Gang) in 13 sec

Kraftstoffverbrauch (Kraftstoff ohne Öl)

bei gleichbleibender Geschwindigkeit
40 km/h 2,5 L/100 km; 50 km/h 2,75 L/100 km
60 km/h 3,0 L/100 km; 70 km/h 3,1 L/100 km
80 km/h 3,7 L/100 km; 90 km/h 4,5 L/100 km
100 km/h 5,1 L/100 km; Vollgas*) 5,4 L/100 km

*) Nur theoretisch-mechanisch interessant; entscheidend ist der Durchschnittsverbrauch.

Durchschnittsverbrauch

kürzere und mittlere Strecken in Norddeutschland bei flotter Fahrweise bzw. Langstreckenfahrten Hamburg—Köln—Frankfurt—Süddeutschland, Solo mit viel Gepäck, z. T. sehr scharf gefahren (Autobahntempo bis zu 100 km/h) ... 3,8... 4,5... 4,9 L/100 km

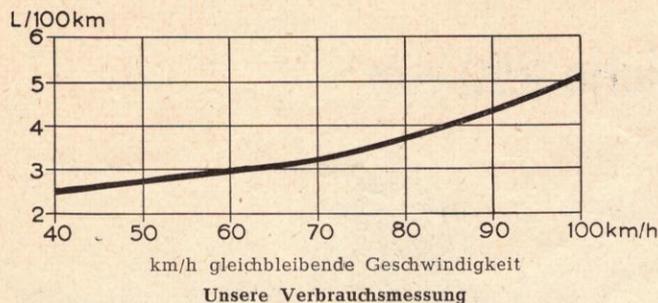
Bremsweg aus 50 km/h auf trockenem Asphalt
Vorderrad 17 m, Hinterrad 21 m, beide Räder 13 m
(Bremsverzögerung 7,4 m/sec²)

Abmessungen s. Skizze nächste Seite

Bereifung 3,25—14
empfohlener Luftdruck (Sozius)
vorn 1,4 (1,5) atü, hinten 1,8—2,0 (2,25) atü

Prüfung 8400 bis 10 800 km, Frankfurt a. M., Juni 1956

Tester Dipl.-Ing. Helmut Hütten



BEWERTUNG (Schluß)

Ausstattung

Bei ausreichender Fuß- und Beinfreiheit dürfte die Sitzposition höchsten Ansprüchen genügen, auch für längste Strecken! **Sehr bequeme Sitzbank!** — Die Heckverkleidung ist erfreulich schmal, leicht, nach Lösen einer einzigen Schraube abzunehmen und dabei weitgehend dröhnfrei. — Sehr breiter, standfester Mittelständer; „kurzarmig“: spielend zu betätigen (muß dafür beim Radausbau zweckmäßig etwas unterlegt werden). — (Statt der unpraktischen Seitenklappe, die den Reservehahn in Fahrt ziemlich unzugänglich macht, besitzt die neue Serie ein Handloch). — Das Licht ist keinesfalls unterdurchschnittlich, könnte aber in Anbetracht der hohen Fahrleistungen mit einem 160-mm-Scheinwerfer, in Fahrt je nach Belastung einstellbar (!), weiter vervollkommen werden. — Wirksame Tacho- und Zeituhrbeleuchtung. Geräumiger Handschuhkasten!

Kleine Wünsche

Viertaktneigung im Übergang noch stärker unterdrücken! — Hinterradfederung auf Last einstellbar. — Tankdeckel absolut dicht. — Tank für Langstrecke auf (mindestens) 13 L vergrößern. — Signalhorn wirksamer (vorn angeordnet).

KENNZEICHNUNG: Maicoletta - 250

Motor

Maico-Einzyylinder-Zweitakter mit Umkehrspülung (Flachkolben). Zwangskühlung durch Radialgebläse auf Kurbelwelle, mit Lichtmaschine kombiniert. Einport. — Bohrung 67 mm, Hub 70 mm, **Hubraum 247 cm³**. — Verdichtungsverhältnis 6,8 : 1, **Leistung 13,5 PS bei 4800 U/min** (entsprechend ca. 95 km/h im 4. Gang). Zusammengesetzte Kurbelwelle, Hauptlager vom Getriebe aus (Lichtmaschinen Seite durch Zu- und Rücklaufkanal) geschmiert. — Pleuel auf geführten Rollen. Graugußzylinder mit eingeschnittenen und unterteilten Kühlrippen. Leichtmetallzylinderkopf. Kolben mit 3 Kompressionsringen (Mahle, Leg. 244) und seitlichen Aussparungen für die Überströmkanäle (Slippertyp, Kolbenhemd gegen Bolzenaugen abgestützt).

Elektrische Anlage

Bosch-Schwunglicht-Pendelanlaß-Batteriezünder 6 Volt, 60/90 Watt, mit Lüfterrad rechtsseitig angebracht. — Flache Batterie 6 V, 11 Ah, mit transparentem Gehäuse innerhalb der Karosserie unter dem Tank links, Reglerschalter und Relais rechts. — Vorzündung 3,2—3,0 mm vor OT. — **Zündkerze:** 14-mm-Gewinde, Wärmewert normal 240 (für hohe Beanspruchung 260—280). Schmierung: Mischungsverhältnis 1 : 25 (Einfahrzeit 1 : 20), SAE 40—50.

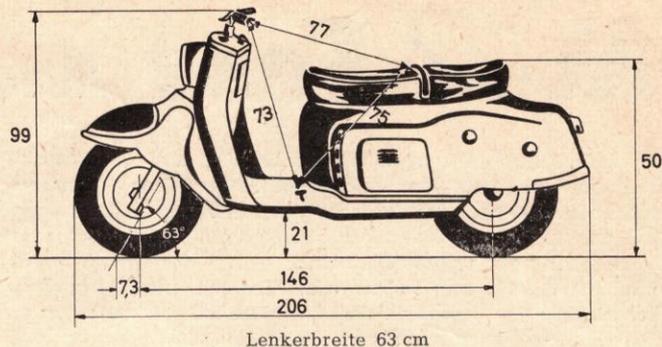
Vergaser

Bing-Schrägdüsen-Startvergaser 1/26/43 mit Ansaugeräuschdämpfer und Naßluftfilter. (Luft wird durch breiten Gummiring und Schlitz in Karosserie links von außen angesaugt). — Hauptdüse 110, Starterdüse 70, Leerlaufdüse 40, Nadeldüse 1508, Nadelstellung 4 (Einfahren 3), Leerlaufschraube 1 Umdr. offen.

Kupplung: Mehrscheiben-Kupplung mit Korkbelag im Ölbad.

Getriebe

Maico-Vierganggetriebe mit Fußschaltung, mit Motor in gemeinsamem Block. Schaltung mittels Wippe (zwei Pedale: vorn herunterschalten, hinten heraufschalten) linksseitig. Alle Getriebeteile gesenkschmiedet. Mechanischer **Ganganzeiger** im Tachometer. — **Übersetzungen:** 3,3 - 1,9 - 1,34 : 1. — **Getriebschmierung** incl. Primärtrieb durch ca. 1 Liter Motoröl (Sommer SAE 50—40, Winter SAE 30—20). — Ablassschraube mit Magnetstab!



Antrieb

Von der Kurbelwelle linksseitig zur Kupplung (Getriebe) über Hülsenkette $\frac{3}{8} \times \frac{3}{8}$ ", 54 Glieder endlos. Übersetzung 19 Z : 40 Z = 1 : 2,1. — Von Getriebe rechts über Rollenkette $\frac{1}{2} \times \frac{3}{16}$ ", 96 Rollen mit Schloß, vollgekapselt, zum Hinterrad. Übersetzung 16 Z : 36 Z = 1 : 2,25 (für Stwg.-betrieb 14 Z : 38 Z = 1 : 2,72). — **Gesamtübersetzungen:** 15,6 - 9,0 - 6,35 - **4,74 : 1** (Stwg.: 5,71).

Fahrwerk

Zentralrohrrahmen, ausschließlich geschweißt, am hinteren Ende nach oben gegabelt und in geschlossenem Bogen durchgeführt; Stützen für Fußbretter und Motorhaltebleche angeschweißt. — **Teleskopvordergabel** mit Öldämpfung und progressiver Federung (jeder Holm enthält 50 cm Motoröl SAE 10). — **Hinterschwinge** in Silentblocks gelagert, mit langen, offenliegenden Federn beiderseits und einem Ölstoßdämpfer links. — Lenkungs-dämpfer.

Karosserie

Frontschild, enthält Instrumentenbrett, Zündschloß und großen Handschuhkasten. — Heckverkleidung, aus Blech geschweißt, mit seitlichen Klappen, oben durch aufklappbare Doppelsitzbank abgeschlossen; auf drei Gummipuffern aufgesetzt, hinten mit zwei Haken eingerastet und vorn mit schwenkbarem Hebel und Spannbolzen gehalten. Doppelstecker für Rück- und Stoplicht.

Räder

Große Leichtmetallnaben mit 5 Radbolzen für Scheibenräder 14", aus Stahl profiliert und mit Felge verschweißt. Vorderachse in vorgebauten Klemmfäusten der Gabelholme gehalten, Hinterrad mit Steckachse, Verbindung zur Kettenradhälfte über 7 Gummipuffer.

Bremsen

Innenbackenbremsen mit eingegossenen Schleudergußringen. Trommeldurchmesser vorn 160 mm, hinten 127 mm; Breite 30 mm. Bremsbelagfläche ca. 170 qcm (zulässiges Gesamtgewicht: Bremsfläche = 1,9 kg/qcm). — Vorderbremse mittels Bowdenzugstellschraube während der Fahrt, Hinterbremse durch Stellschraube am Hinterrad (mit Werkzeug) nachstellbar.

Typenschild

im Handschuhkasten, Rahmen-Nr. am Hauptrohr vorn zwischen Vorderrad und Frontschild.

Tank

Direkt unter der Sitzbank auf Rahmenschleife gelagert. Inhalt ca. 12 Liter, davon Reserve ca. 4 Liter (Testmaschine 2,5 Liter); „druckbelüftet“ vom Auspufftopf.

Ausstattung

Profilenker, Leichtmetall-geschmiedet. — Tachometer mit eingebautem Ganganzeiger (Isgus, zeigte „unten“ ca. 12, „oben“ ca. 70/100 zuviel; km-Anzeige genau) und 8-Tage-Uhr, nachts beleuchtet. — Diebstahlsicherung durch Lenkungsverriegelung im abgeschlossenen Handschuhkasten. — Gepäckhaken am Instrumentenbrett. — Breiter Doppelsitz, aufklappbar. — Sehr breiter Mittelständer. — Stoplicht. — Reichhaltiger und solider Werkzeugsatz. — Robuste Lackierung in rot, Blankeile poliert bzw. verchromt, Bodenplatte gummi belegt, mit Profilleisten eingefaßt.

Preis 1885.— DM (Aufpreis für 8-Tage-Uhr 15.— DM).

(Jahressteuer 35.— DM, Haftpflichtprämie 88.— DM).

(Maicoletta 175 mit 9 PS-Motor, sonst gleichem Fahrwerk und gleicher Ausstattung: 1695.— DM).

Hersteller Maico-Werk GmbH., Pfäffingen-Tübingen.