

scherm aan de bovenzijde en aan de zijde van de band afgeschermd.

De 17 inch wielen zijn uitgevoerd met verschroomd stalen velgen. De voornaaf heeft een trossendiameter van 160 mm, de achternaaf is 136 mm. De spatborden zijn vervaardigd uit roestvrij staal.

Wat de motorkarakteristiek betreft valt nog op te merken, dat het maximum moment van 2,5 mkg bij een zodanig toerental ligt, dat niet direct van een nerveuze racemotor gesproken kan worden. Anderzijds vormen de 6 versnellingen geen overbodige luxe of slechts een ver-

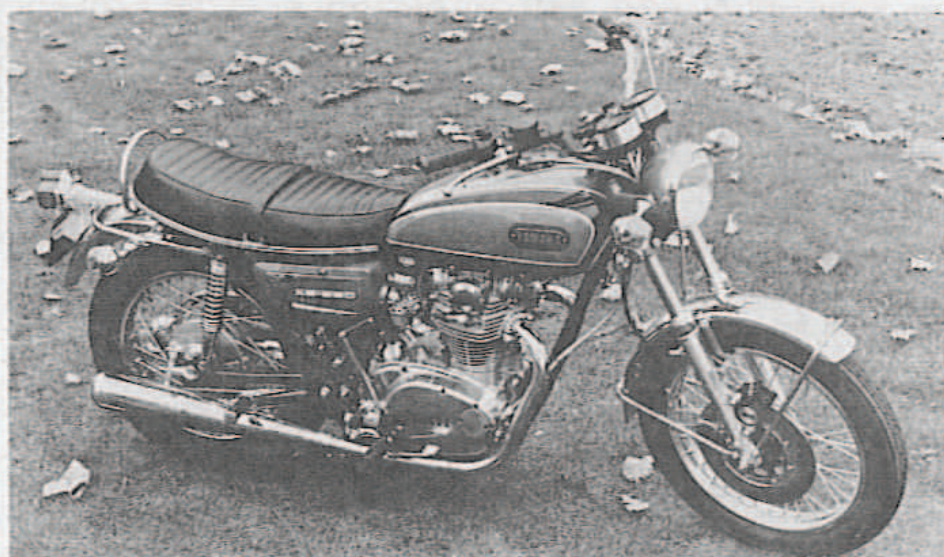
koopargument. Men kan de motor zonder bezwaar in de hoogste versnelling doortrekken tot 8000 omw./min., in de lagere versnellingen zelfs voor korte tijd boven deze grens. Bij 8000 toeren bedraagt de zuigersnelheid slechts 14,4 m.sec., bij 9000 toeren is dit 16,2 m.sec. Het zijn matige waarden, zodat deze „ultrakortslag" motor (boring-slag 76 x 54 mm) ook bij hoge toerentallen niet kan „schrikken" van extreem hoge zuigersnelheden. Het dubbel uitgevoerde buizenframe is robuust en de stabiliteit van de MD 250 is zeer goed, een feit waar wij even de

aandacht op willen vestigen. Het is op zich reeds een heerlijke belevenis zulk een vederlichte motorfiets met deze prestaties te rijden, maar de MD 250 behoort bovendien tot die categorie fietsen, die vaak sneller zijn dan de kunde van de berijder!

In een fabriek, waar het woord Sport met een hoofdletter geschreven wordt, is het niet zo verwonderlijk dat jonge, sportieve technici willen bewijzen dat men deze sport niet slechts terwille van de reclame beoefent. In dit milieu is de Maico MD 250 geboren. Het is een aanbeveling! ERNST LEVERKUS

NIEUWE YAMAHA'S

Rechts: De nieuwe 653 cc Yamaha XS-2 voor 1972, uitgevoerd met hydraulische schijfrem en elektrische starter. Onder: de 250 cc Yamaha DT-2 met membraan gestuurde inlaat.



DE laatste weken is er een stroom van motornieuws losgebarsten, die voorlopig nog wel even aan zal houden. Yamaha gooit zich in 1972 in de strijd om de gunst van de motor-enthousiast met o.a. een gewijzigde versie van de 653 cc tweecilinder viertakt met bovenliggende nokkenas, die voor 1972 de typeaanduiding XS-2 gekregen heeft. De eerste zending van de XS-2 arriveerde inmiddels bij de importeur,

Intermotor Netherlands NV (Het Motorpaleis) te Rotterdam. De voorlopige prijs is bepaald op f 5.695,— maar gezien de monetaire situatie is het mogelijk, dat de prijs in de toekomst herzien zal moeten worden. Voor de hieronder genoemde trail (niet te verwarren met trial) modellen is nog geen prijs vastgesteld.

Motorisch heeft de XS-2 geen wijzigingen ondergaan. De parallel

twin wordt nog steeds opgegeven voor 53 pk bij 7000 toeren, maar interessant is, dat de XS-2 nu naast de normale kickstarter ook een elektrische startmotor heeft. Voornaamste wijziging aan het rijwielgedeelte betreft de hydraulisch bediende schijfrem in het voorwiel, waarvoor de fabriek een grotere remcapaciteit claimt. De telescoop in de XS-2 is nu van het type zoals de 250 en 350 cc tweetakt twins die hebben, uiteraard aangepast aan de montage van de hydraulische schijfrem.

De Yamaha trailmodellen hebben alle het verleden week beschreven membraan gestuurde inlaatsysteem. In Nederland worden twee modellen op de markt gebracht, de 123 cc AT2J en de 246 cc DT-2, die beide ondanks de zogenaamde off-the-road uitvoering ook volledig geschikt zijn voor normaal weggebruik.

De voor het membraan gestuurde inlaatsysteem geclaimde voordelen blijken duidelijk uit de opgegeven motorprestaties. Werd de voorganger van de AT2J, de AT1F, opgegeven voor 11,5 pk bij 7500 toeren, de nieuwe machine is goed voor 13 pk bij 7000 toeren en een maximum moment van 1,38 mkg bij 6000 omw./min.! Van de DT-2 ontbreken helaas vergelijkbare gegevens.

