

# Restauration einer MAICO md250

## Allgemeines zum Motorrad

Von diesem Modell wurden zwischen 1974 und 1978 nur 1327 Stück hergestellt. Die Konkurrenten kamen allesamt aus Japan. Maico war zu dieser Zeit die einzige deutsche Marke die in dieser schwer umkämpften Klasse ein Fahrzeug anbot. Am Ende war sie gegen die übermächtigen Japaner nur der geschlagene Außenseiter obwohl sie technisch überlegen war. Geschichte hat das Motorrad mit der ersten elektronischen Zündung (Kröber) gemacht.



*Mit Ausnahme des Lenkers befindet sich das Motorrad nun im Originalzustand*

## Eckdaten

Hersteller:	Maico	Länge:	2000mm
Typ:	md 250	Breite:	680mm
Fahrg.Nr.:	1480358	Radstand:	1330mm
Getriebe:	6 Gänge	Gewicht:	125kg
Hubraum:	245ccm	Tankinhalt:	12,5 Liter
Höchstgeschw.:	150km/h	Lichtmaschine:	Kröber 12V/75W
Erstzulassung:	10.10.74	Leistung:	28PS bei 7000/min
Vorbesitzer:	3	Drehmoment:	28Nm bei 7000/min

Heinz Hausner – Scharnhorststr. 49 – 80992 München  
T. 089-14334193 – E-Mail hhausner@yahoo.de

## Besichtigung und Kauf

Im Dezember 2005 kaufte ich von Herrn Dr. Daniel Müller das Fahrzeug in einem kompletten und originalen Zustand. Das Motorrad war nicht fahrbereit. Es war fast 15 Jahre unbenutzt in der Garage gestanden. Dem Bike waren typische Standschäden zu Eigen. An der Aussage war also nicht zu zweifeln. Obwohl der Anblick traurig war, konnte man erahnen, dass das Fahrzeug einst gepflegt wurde. Papiere und ein paar Ersatzteile waren ordentlich Archiviert und zahlreich vorhanden, Der Verkäufer machte einen seriösen Eindruck, ich entschloss mich zum Kauf und damit auch zur Restauration.



*Die beiden Fotos zeigen den Zustand beim Kauf*

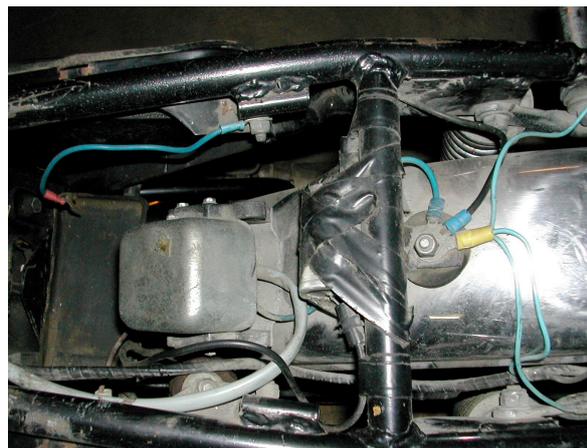


## **Einarbeiten in das Vorhaben Restauration**

Nach dem Erwerb galt es sich einen Überblick über die anfallenden Arbeiten zu machen. Ich zerlegte das Fahrzeug bis zur letzten Schraube und machte davon zahlreiche Fotos. Inzwischen hab ich auch schon bemerkt, dass die Ersatzteilsituation für mein Modell nicht ganz unproblematisch war. Als ich dann im Mai auf einem Markentreffen die Szene richtig kennen gelernt hatte, hat sich die Ersatzteilsituation deutlich entspannt. Ich habe bei dieser Gelegenheit einen der Maico Gurus (Hans Hinn) kennen gelernt, Bei der Instandsetzung des Motors war er mir später sehr liebenswert und absolut kompetent mit Rat und Tat zur Seite gestanden. Die Fahrt hatte sich jedenfalls sehr gelohnt. Ich konnte einige wichtige Teile noch vor Ort erwerben, verfügte nun über Ersatzteillisten und über sicherlich 20 wertvolle Telefonnummern. Nach ca. 6 Monaten hatte ich alle gesuchten Teile gesammelt. Es konnte losgehen. In dieser Angelegenheit möchte ich mich ausdrücklich bei Hans Hinn, Peter Niedderer und Uwe Dietrich bedanken. Sie haben großen Anteil am Erfolg des Projekts.

## **Elektrik**

Alle Kabel wurden erneuert, so dass die gesamte Elektrik bis auf Zündung und Lichtmaschine als neuwertig zu bezeichnen ist. Lange habe ich überlegt Verbesserungen in den Schaltplan einzuarbeiten. Schließlich hat das Motorrad z.B. nur eine einzige Sicherung. Auch die schwache Lichtmaschine (75W) ist für jede Entlastung dankbar. Die Veränderungen wären aber so gravierend, dass nichts vom Original übrig geblieben wäre. Sogar die geschichtsträchtige Zündung von Kröber müsste man ersetzen. Und, was wäre eine Maico ohne Kröber?



*keine Kompromisse bei der Elektrik. Auch originalheimerei ist hier nicht angebracht*

## **Rahmen, Anbauteile und Feder Elemente.**

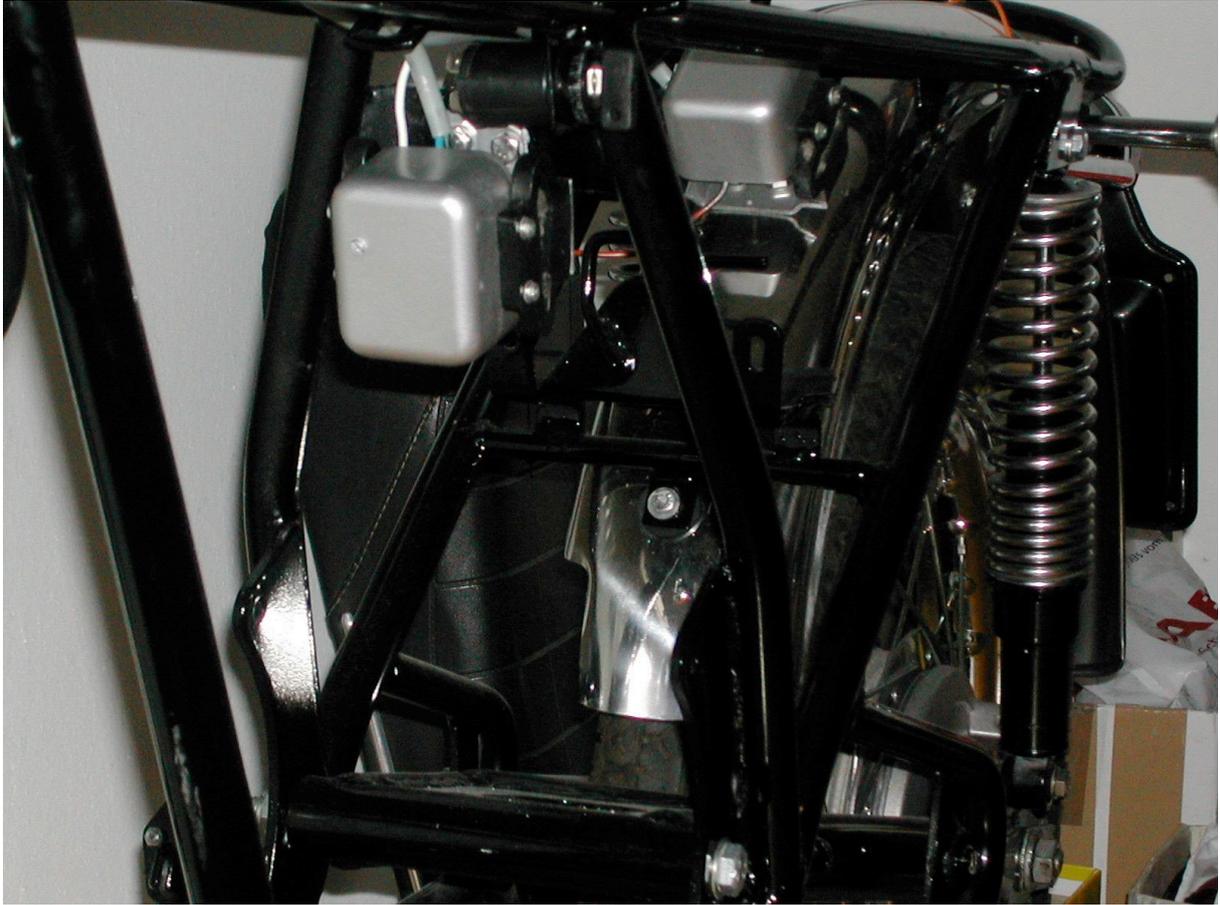
Der Rahmen und die Schwinge wurden neu in der Originalfarbe lackiert. Es wurde nicht Pulverbeschichtet weil das nur schwer repariert werden kann. Die Gabel wurde mit neuen Dichtringen versehen, neue Federbeine hab ich nach langem Suchen bei Ebay in England gefunden. der Chrom der Federn war nach einer ordentlichen Reinigung auch wieder sehr ansehnlich geworden. Neue Schwingenlager und neu zentrierte Räder brachten das Motorrad dann schnell wieder auf die Räder. Anbauteile wie Kupplungsdeckel, Luftfilterkasten, Seitendeckel etc. wurden eins nach dem anderen aufgearbeitet und dann an den Rahmen angebaut.



*alter Lack wurde vollständig entfernt*



*die Sache entwickelte sich sehr zu meiner Freude*



*hier steht sie schon auf den Rädern und fabrikneuem Schutzblech*



*nur perfekt aufgearbeitete Teile wurden angebaut*



*das Aluminium wurde dank der Firma Schwarz Optical Tuning wieder auf Hochglanz gebracht*

## Motor und Getriebe

Beim Kauf war ich der Meinung, dass die auf dem Tachometer angezeigten 30000km ziemlich realistisch waren. Nach Rücksprache mit den Spezialisten war das für die damalige Technik eine Grenze die nur bei schonender Fahrweise ohne Motorschäden erzielt wurde. Eine umfangreiche Instandsetzung war obwohl keine offensichtlichen Schäden vorhanden waren von daher angeraten.

Vor dem Zerlegen wurde der Motor noch Glasperlengestrahlt. Es ist unglaublich, der Dreck von Jahrzehnten verschwindet und das Gehäuse sieht anschl. wieder fabrikneu aus. Man kann das leider nur machen wenn man den Motor öffnet. Das feine Glas findet trotz akribischen abdichten den Weg in den Motor und würde für schnellen und gründlichen Verschleiß sorgen.



Das Zerlegen des Motors bestätigte die Vorgehensweise. Die Primärkette war am Ende (ein Riss kann das Gehäuse zerstören), Kolben und Zylinder waren wegen eines verschlissenen Wellendichtrings stark verölt, das untere Pleuellager hatte viel zu viel Spiel. Der Motor stand kurz vor einem kapitalen Schaden.

Möglicherweise hat der undichte Wellendichtring durch Leistungsverlust schlimmeres verhindert.



Es gab auch erfreuliches zu berichten, beispielsweise zeigten sich Getrieberäder, Zylinder und Kolben nach der Reinigung in erfreulich guter Verfassung. Natürlich wurden alle Lager, Dichtungen etc. erneuert. Die Kurbelwelle wurde von einer namhaften Firma überholt. Es wurde eine neue Pleuelstange und neue Lager eingepresst. Alle Teile natürlich nur vom feinsten (Silberkäfig für das Pleuellager und Messingkäfig für die Schulterlager etc.).

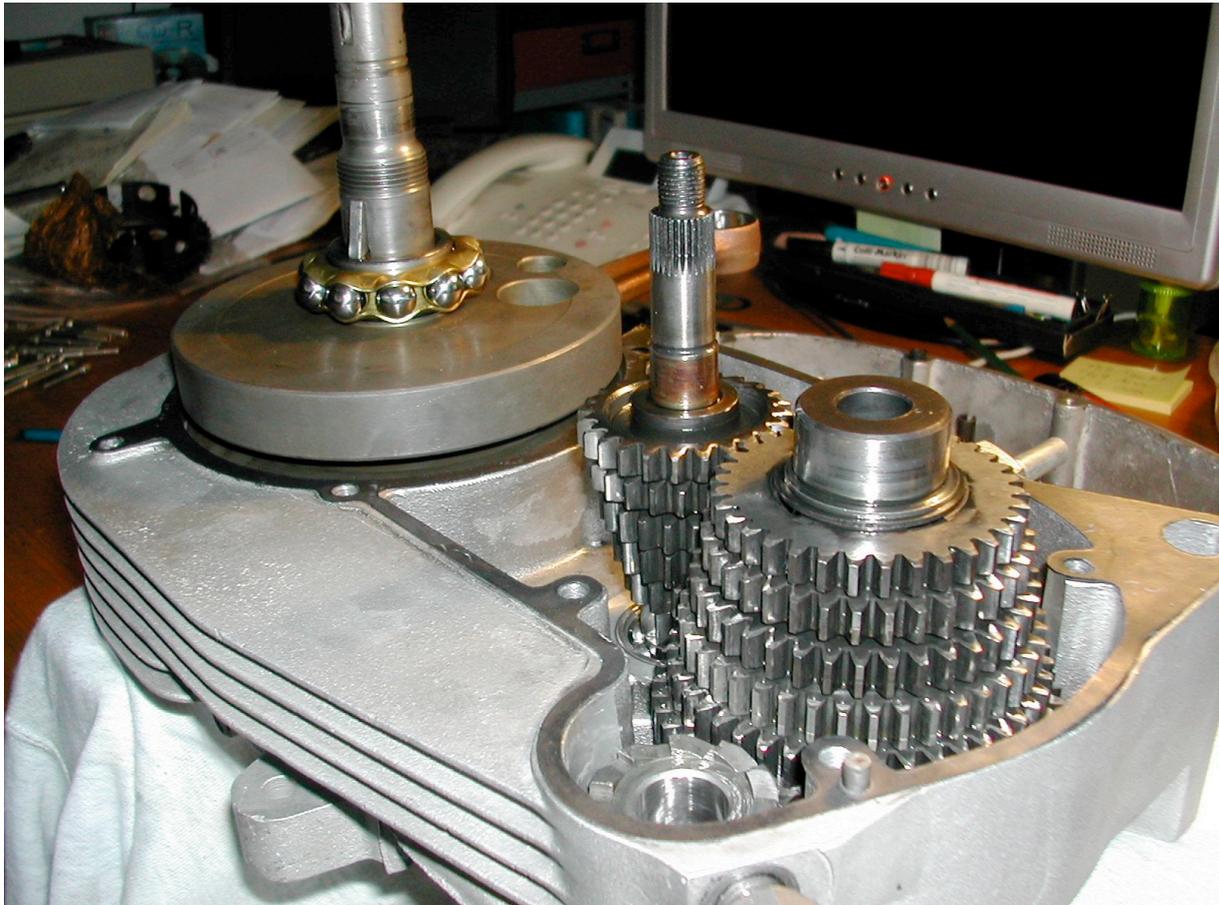
In der Zwischenzeit wurde der Vergaser überholt und die äußerst schwer zu bekommenen Armaturen von einem Tachodienst restauriert (Neue Ringe, Dichtungen, Reinigung und Genauigkeit überprüfen). Anfang dieses Jahres konnte dann die Montage des Motors angegangen werden. Dank der erhältlichen Explosionszeichnung des Motors und zahlreicher Fotos von der Demontage war dies dann keine problematische Angelegenheit. Bei Unsicherheit konnte ich jederzeit auf die Hilfe der Gurus bauen.



*so sah der Motor anfangs aus*



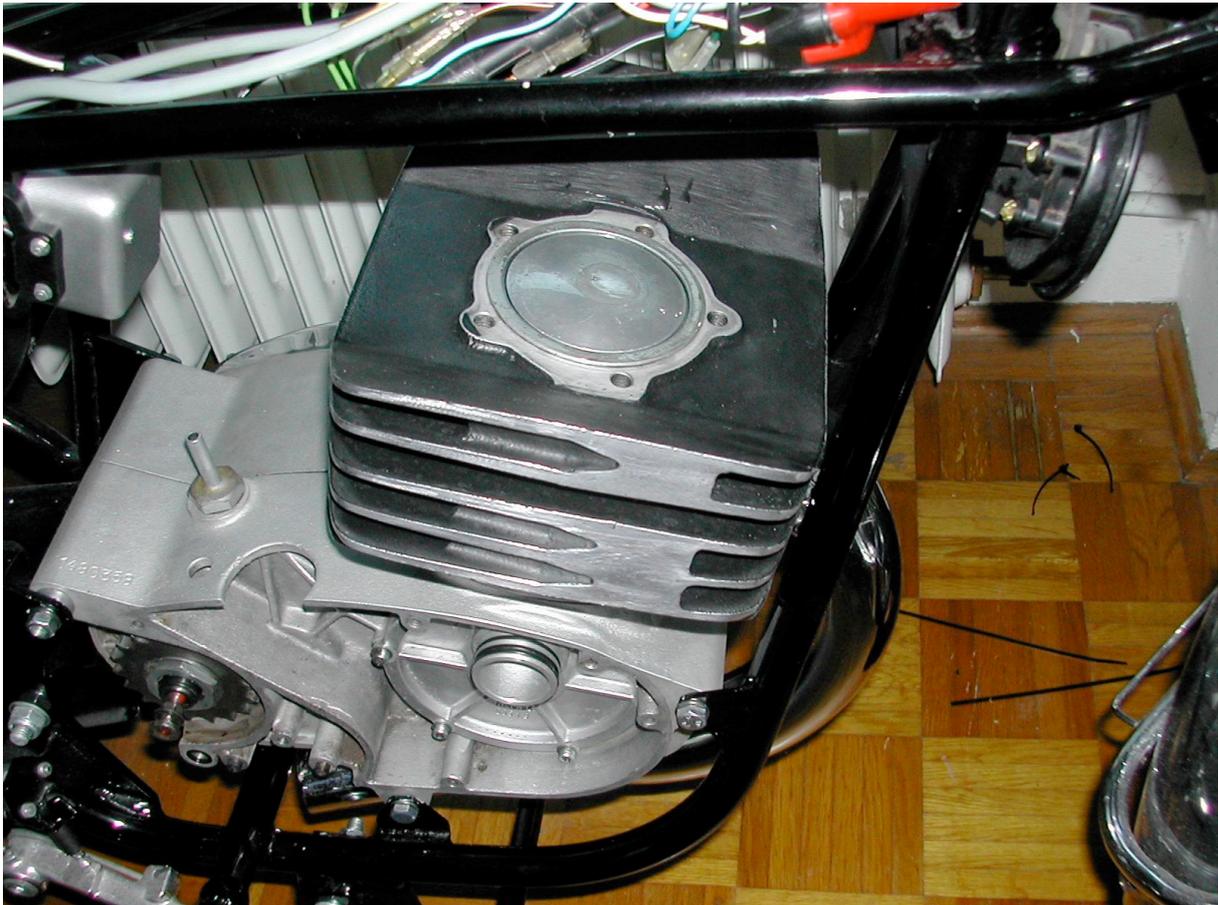
*nach dem Glasperlenstrahlen ist das Gehäuse wieder im Neuzustand*



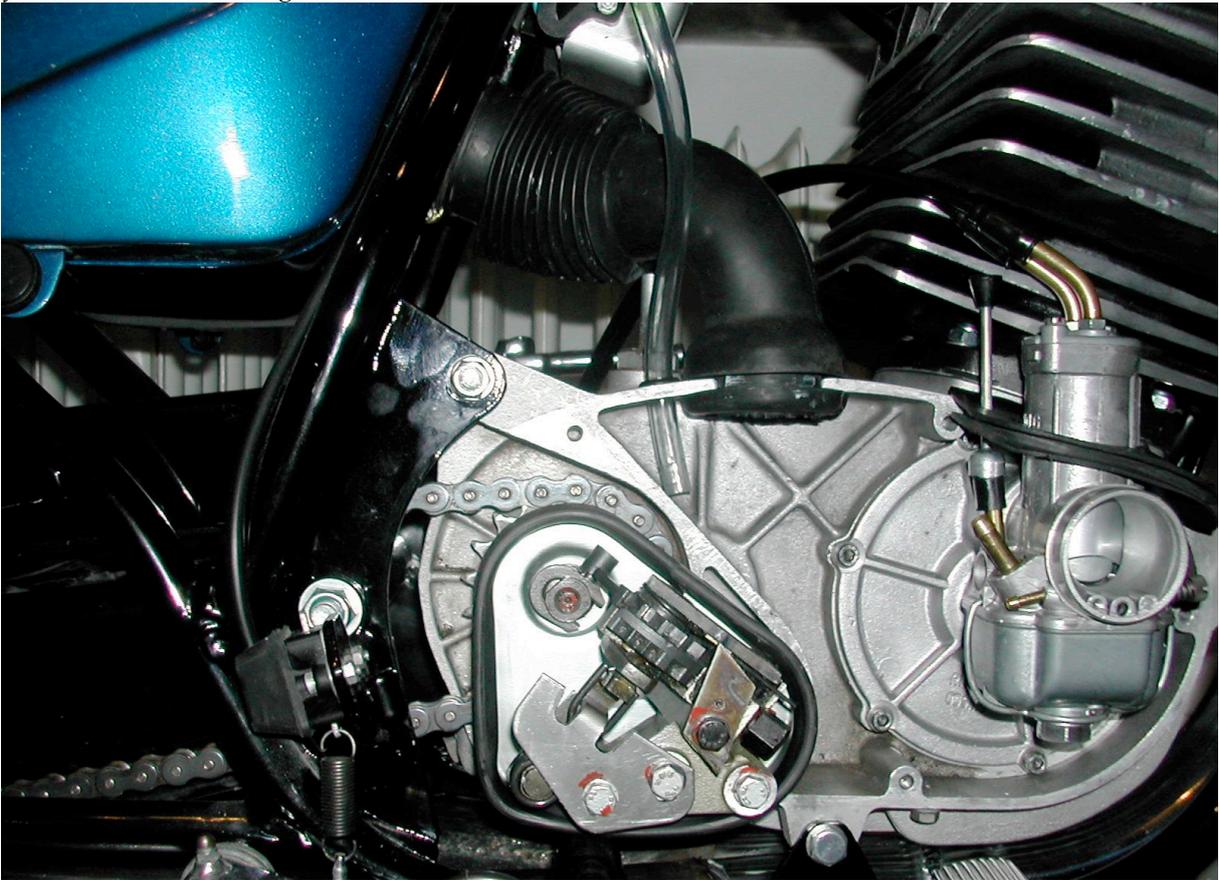
*Einblicke ins Getriebe und der Kurbelwelle*



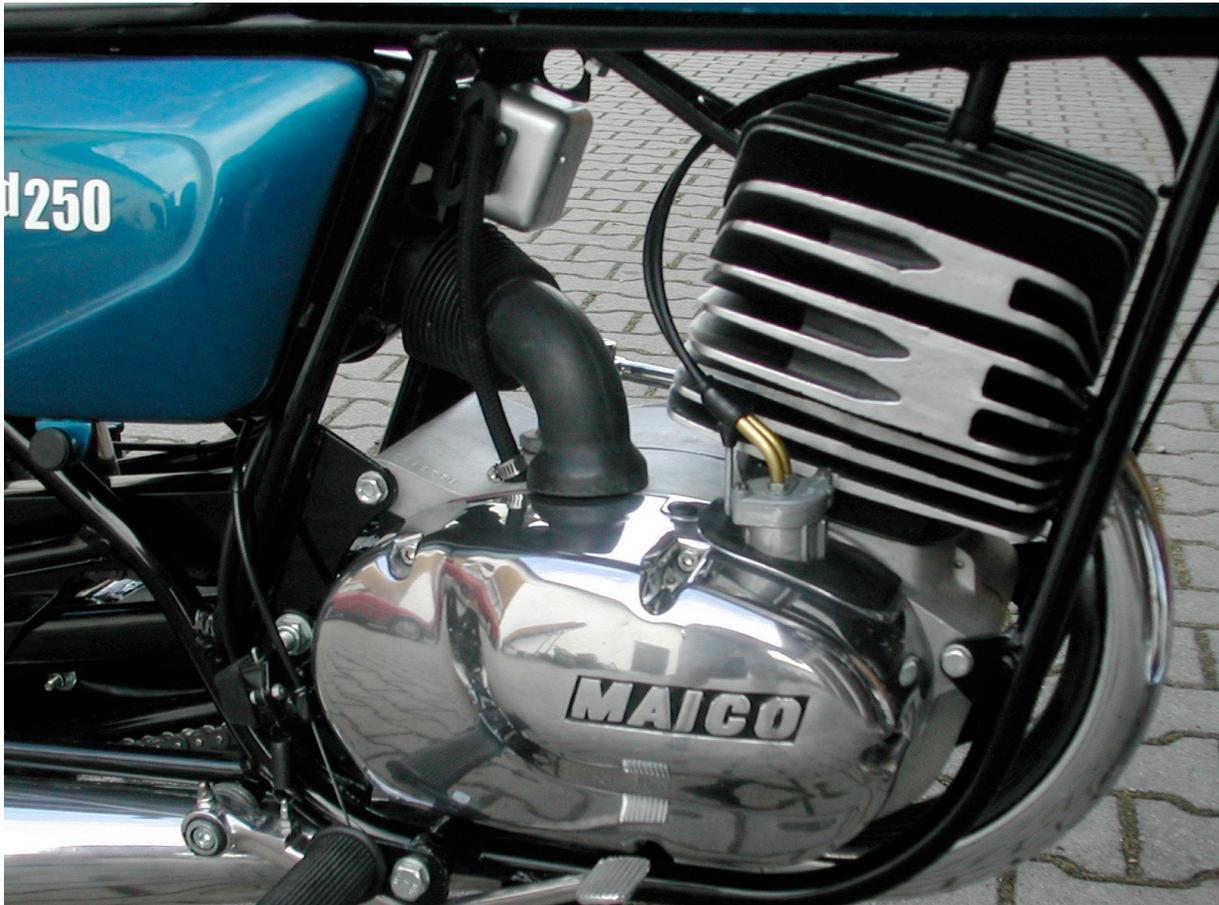
*das teuerste Detail-Foto, die komplett überholte Kurbelwelle kostet über 600,-Euronen*



*Zylinder und Kolbenmontage*



*der fertige Motor mit Drehschieber und Vergaser*



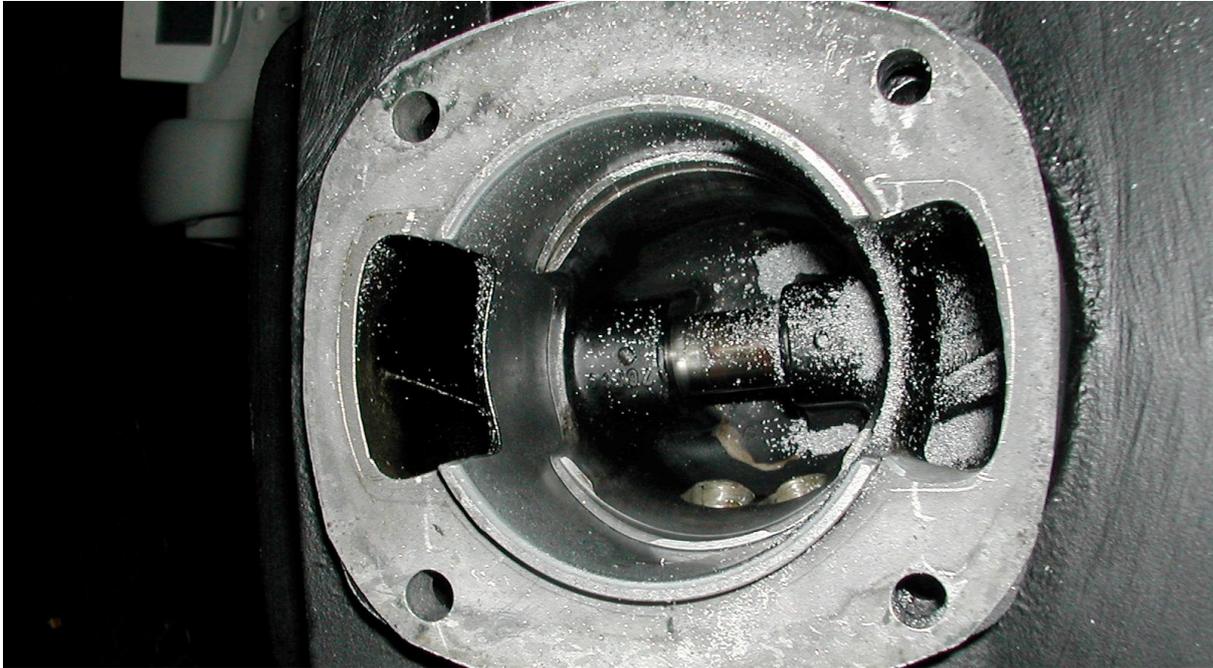
*auch die Gummitteile und alle Schrauben sind erneuert*



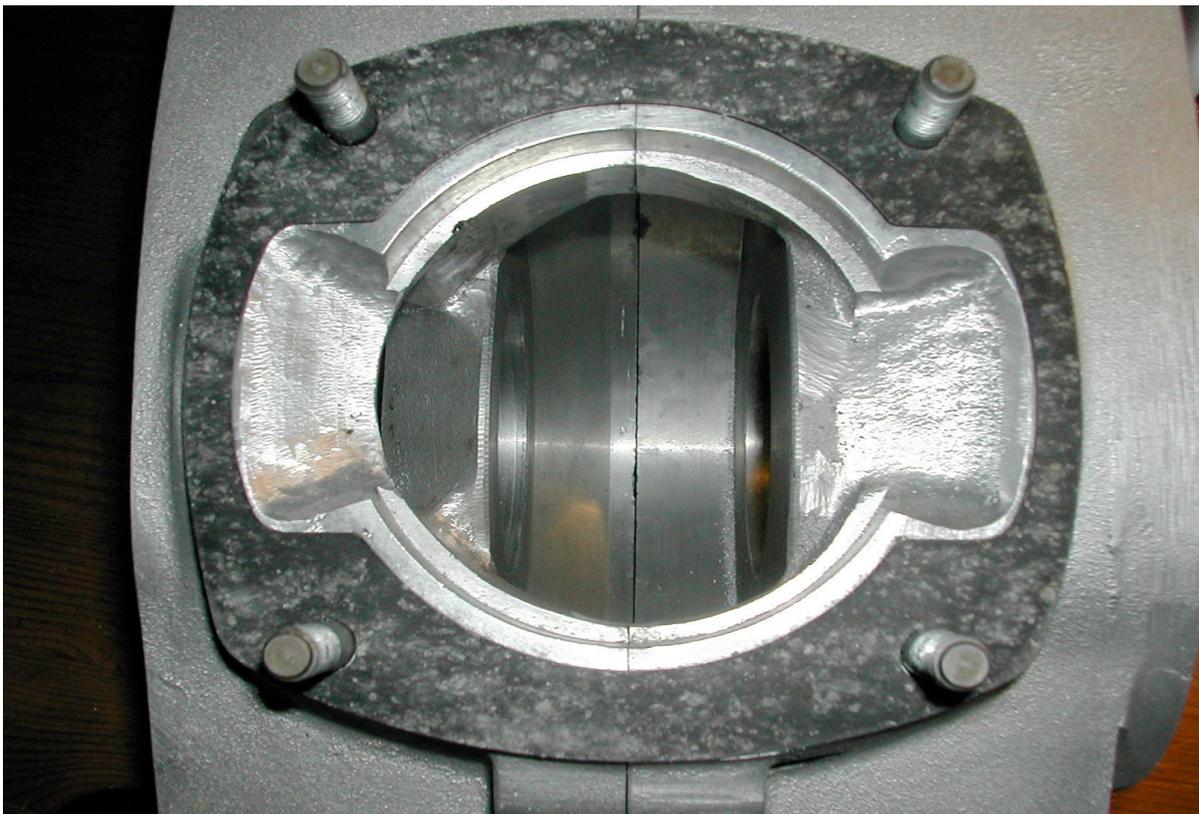
*das Vor- und Nachher ist immer wieder verblüffend*

## Optimierung des Motors

Um der Maico im Sinne der Bestimmung gerecht zu werden muss sie jederzeit in der Lage sein, einen vergleichbaren Reiskocher aus der selben Zeit abzuletern. Damit das auch für 350ccm Maschinen gilt, wurden die Überstromkanäle an den Übergängen optimiert. Die Fotos zeigen die leichten Eingriffe. Das Ergebnis verblüfft weil die Überstromkanäle in der Konstruktion nach Aussage von Hans Hinn eigentlich zu klein geraten waren.



*Die Fräsarbeiten sind müsig und zeitintensiv*



*die Übergänge vom Gehäuse zum Zylinder müssen genau angeglichen werden*

## Einstellarbeiten und Probefahrt

Das Einstellen von Bremsen, Kupplung und Vergaser erfordert noch mal Geduld und Engagement. Immer wieder muss die Zündkerze ausgebaut werden und das Kerzenbild beurteilt werden. Auch die Bremse erfordert viel Probieren bis sie optimal funktioniert.

Die Probefahrten verliefen äußerst zufrieden stellend. Im Übrigen ist es schon ein besonderes Gefühl wenn man nach langer Instandsetzung den Motor zum erstem mal hört. Er läuft nun ohne beunruhigende Geräusche, nimmt das Gas sauber an und hat sehr gute Leistung für ein Motorrad dieses Alters.



*das fertige Ergebnis*

## Resümee

Betrachtet man im Nachhinein die Sache in Hinblick auf die Kosten, ist festzustellen, dass die Restauration ohne Anschaffung ca. 2000,- Euro gekostet hat. Es sind keine finanziellen Kompromisse eingegangen worden. Insgesamt hat alles in allem ca. 16 Monate gedauert. Der Wert dieser 2takt Raketen wird steigen. Schließlich wird es zukünftig diese Art von Motoren nie wieder geben.

Natürlich wäre für einen Experten auch alles in 6 Wochen gegangen. Aber schon in diesen 16 Monaten hat die Maico große Freude versprüht, außerdem darf man den Bildungsfaktor nicht unterschätzen. Jeder der ein solches Projekt durchmacht, wird zwangsläufig zum Experten des jeweiligen Modells, seiner Geschichte und der allgemeinen Restaurationstechnik.

Darüber hinaus ist das Projekt für den Restaurator (49 Jahre alt) nicht nur ein Motorrad sondern es ist auch eine Zeitmaschine. Schon alleine der Geruch der typischen 2takt Fahne verursacht ein breites Grinsen und vertreibt den Kummer des Alltags. Alle vernünftigen Vorsätze werden für eine Tankfüllung ausgesetzt und das Suchen nach RD-Yamahas zur Demütigung beginnt wie einst im Mai 1974.



*den Tacho noch mal auf 0 stellen*

Der Wert einer solchen Maschine ist mit Geld alleine nicht zu bestimmen, oder?

*Alle Rechte bei Heinz Hausner*

Heinz Hausner – Scharnhorststr. 49 – 80992 München  
T. 089-14334193 – E-Mail [hhausner@yahoo.de](mailto:hhausner@yahoo.de)