



BETRIEBSANLEITUNG

MAICO

md250

BETRIEBSANLEITUNG

Lieber Maico-Freund !

Wir beglückwünschen Sie zum Kauf Ihrer neuen Maico MD 250 und danken Ihnen für das uns damit bewiesene Vertrauen.

Versäumen Sie bitte nicht, die Anleitung sorgfältig zu studieren. Es lohnt sich - auch für alte Hasen.

Wir wünschen Ihnen mit Ihrer Maico viele schnelle und störungsfreie Kilometer.

Techn. Daten und Abmessungen

Motor:

Arbeitsweise: 1-Zylinder - 2-Taktmotor mit Plattendreh-
schieber zur Einlaßsteuerung.
Kühlung: durch Fahrtwind
Bohrung/Hub: \varnothing 76/54 mm
Hubraum: 245 ccm³
Verdichtung: 11,7 : 1
Leistung: 27 PS/7000 min⁻¹
max. Drehmoment: 2,76 mkp/7000 min⁻¹

Getriebe:

Art: 6-Gang-Ziehkeilgetriebe mit Fußschaltautomat
Primärkraftüber-
tragung: mit Duplexrollenkette 3/8" x 7/32" - 56 Gl.
Primärübersetzung: 21 : 40
Sekundärkraftüber-
tragung: mit Hülsenrollenkette 1/2 x 5/16" - 120 Gl.
Sekundärübersetzung: 18 : 40 (17 : 40)
Getriebeabstufung: 4,8 - 3,14 - 2,41 - 1,9 - 1,59 - 1,417
Vergaser: Bing 2/32/101
Hauptdüse: 160 (bei Bedarf 155)
Leerlaufdüse: 45
Nadeldüse: 2,76
Nadelposition: 2. Raste von oben
Leerlaufluftschraube: 1 - 1,5 Umdrehungen geöffnet

Elektr. Anlage:

Licht- und Zünd-
maschine: Kröber-
Wechselstrom-Lichtmaschine mit
integrierter kontaktloser Magnet-
Hochspannungs-Kondensator-Zündung (MHKZ)
Leistung: 12 V /75 W mit elektronischer Regelung
Vorzündung: 1,8 - 2 mm vor OT
Zündkerze: Champion N2, Wärmewert 280 - 310
(Mehrbereichskerze)
Elektrodenabstand: 0,5 - 0,7 mm

Fahrgestell:

Rahmen:	Doppelrohrrahmen aus nahtlos gezogenem Präzisionsstahlrohr
Felgenabmessungen:	vorne 1,60 x 18 " hinten 1,85 B x 18 "
Reifenabmessung:	vorne 2,75 x 18" reinforced hinten 3,25 x 18" reinforced
Luftdruck:	je nach Belastung siehe Kurz-Betriebsanleitung
Speichen:	ED M 3,5 x 190 (3x gekreuzt)
Federung vorne:	hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel (Standrohr \varnothing 32 mm) mit innenliegenden progressiven Schraubendruckfedern
hinten:	Schwinge mit hydraulisch gedämpften, 3-fach verstellbaren Federbeinen, progressive unverkleidete Schraubendruckfeder
Bremsen vorne:	Alu-Bremsnabe mit 180 \varnothing mm Doppelsimplexbremse, über Doppelzug-Handbremsgriff bedient
hinten:	Seilzug-betätigte Bremse mit 160 \varnothing mm Trommel-durchmesser
Sitzbank:	schaumgummigepolsterte Sitzbank für 2 Personen
Scheinwerfer:	\varnothing 170 mm mit asymmetrischem Abblendlicht 12 V 45/40 W Rundum-Blinkanlage 12 V/2x21 W

Maße und Gewichte:

Radstand:	1330 mm	Leergewicht:	126 kg
Gesamtlänge:	2030 mm	(incl.Kraftstoff + Werkz.)	
Lenkerbreite:	675 mm	Zul. Gesamtgew.:	300 kg
Steuerwinkel:	63°		
Nachlauf:	85 mm		
Sitzbankhöhe:	ca. 800 mm		

Kraft- und Schmierstoffe, Füllmengen:

Tank:	Inhalt 12,5 l
Kraftstoff:	Normalbenzin mit 2-Takt-Selbstmischeröl (1:50)
Getriebe:	1 l SAE 10 W - 50
Telegabel:	je Holm 180 ccm Motorenöl, Sommer SAE 20, Winter SAE 10
Höchstgeschwindigkeit:	je nach Größe, Gewicht und Haltung des Fahrers ca. 145 - 150 km/h (solo).

Bedienung- und Überwachung:

- 1.) Zünd- und Lichtschalter: in der Armaturenkonsole mit 4 Schaltstellungen:
 - 1.1) Zündschlüssel ganz nach links gedreht:
schaltet die Standleuchte (vorne) und die Rückleuchte ein.
In dieser Stellung sind alle übrigen Funktionen ausgeschaltet, Schlüssel kann abgezogen werden.
 - 1.2) 1. Raste nach rechts:
normale O-Stellung, alle Funktionen ausgeschaltet.
Schlüssel kann abgezogen werden.
 - 1.3) 2. Raste nach rechts:
schaltet Zündung und Tagesverbraucher (Blinker, Horn, Bremslicht) ein.
 - 1.4) 3. Raste nach rechts:
schaltet zusätzlich die Rückleuchte, Scheinwerfer und Standlicht mit Armaturenbeleuchtung ein.
 - 2.) Lenkschloß: an der linken Seite des Steuerkopfes kann bei voll nach rechts eingeschlagenem Lenker abgesperrt werden.
 - 3.) Kupplungshebel: am linken Lenkergriff
 - 4.) Abblend- und Signalhornschalter: am linken Lenkergriff
Drehen schaltet von Fern- auf Abblendlicht um, Niederdrücken des Schaltknebels betätigt das Signalhorn
 - 5.) Luftregulierhebel:
auf der rechten Lenkerhälfte betätigt den Luftschieber des Vergasers zur Überfettung des Benzin-Luftgemisches bei Kaltstarts.
Drehen im Uhrzeigersinn bis Anschlag:
Luftschieber offen - normale Fahrstellung.
- Achtung: Zu langes Geschlossenhalten des Luftschiebers führt zu Leistungsverlust, Feuchtwerden der Zündkerze ("Absaufen") und hohem Kraftstoffverbrauch, deshalb nach einem Kaltstart so bald als möglich Luftschieber wieder öffnen.
- 6.) Gasdrehgriff: am rechten Lenkerende
 - 7.) Handbremshebel: am rechten Lenkerende betätigt über 2 getrennte Seilzüge die vordere Doppelbremse am rechten Lenkergriff.
 - 8.) Schalter für Fahrtrichtungsanzeiger:
Mittelstellung: aus
nach oben: Blinker links
nach unten: Blinker rechts
 - 9.) Kraftstoffhahn:
am Tank unten rechts
Hebelstellung: vorne "zu"
unten "auf"
hinten "Reserve"
 - 10.) Fußschalthebel:
an der linken Seite des Motorgehäuses Leerlaufstellung zwischen 1. und 2. Gang
1. Gang aus dem Leerlauf nach unten zu schalten
2.-6.- -- oben --

Motor abstellen:

Zündung ausschalten, Kraftstoffhahn schließen (Hebel nach vorne "Zu"). Schließen Sie stets den Kraftstoffhahn, es könnte sonst durch Überfetten (Nachlaufen von Kraftstoff - zu "fettes" Gemisch) zu Start-schwierigkeiten kommen.

Vermeiden Sie beim Fahren jeden unnötigen Lärm. Sie heben damit Ihr gesamtes Ansehen und das des gesamten Motorradsportes. Wir haben das Unsere dazu getan, damit Sie auch (besonders in bewohnten Gebieten) mit niedriger Drehzahl genügend Leistung haben, um zügig fahren zu können. Tun Sie bitte das übrige und unterlassen Sie dort, wo es stören könnte, plötzliches Aufreißen des Vergasers und hohe Drehzahlen. Sie können und sollen deswegen doch zügig fahren. Das ist für den Motor und das ganze Motorrad nur von Vorteil.

Bremsen:

Ihre MAICO MD 250 ist mit hervorragend wirkenden Bremsen ausgestattet, die auch bei gefühlvoller Betätigung sehr gute Verzögerungswerte bringen. Gewöhnen Sie sich durch vorsichtige Betätigung an die Wirkung besonders der Vorderradbremse.

Einfahren:

Sorgfältiges Einfahren Ihres neuen Motorrades ist entscheidend für ihre Lebensdauer und Betriebssicherheit, denn selbst die auf das sorgfältigste bearbeiteten Teile bedürfen noch der Glättung durch Einlauf. Beachten Sie daher in Ihrem eigenen Interesse, daß während der Einfahrzeit die angegebenen Höchstdrehzahlen nicht überschritten werden.

Einfahrdrehzahlen: bis 500 km	5000 U/min
bis 1000 km	6500 U/min

Auch diese angegebenen Höchstdrehzahlen sollen nicht dauernd gefahren werden. Motor und Getriebe laufen am besten ein bei wechselnder Drehzahl und Belastung. Lassen Sie den Motor an Steigungen usw. nicht mit voller Belastung laufen, sondern schalten Sie rechtzeitig zurück. Gewöhnen Sie den Motor allmählich an höhere Drehzahlen. Sie erreichen damit die besten Einlaufergebnisse und schaffen die beste Grundlage für einen klaglosen Betrieb Ihres Motorrades.

Pflege und Wartung

Zur Erhaltung der Verkehrssicherheit ist es unumgänglich, in gewissen Abständen bestimmte Pflege- und Wartungsarbeiten durchzuführen. Die folgenden Zeilen sollen Ihnen dazu Anleitung geben und so diese Arbeiten erleichtern.

Bevor Sie an Ihrem Motorrad Wartungs- und Pflegearbeiten durchführen, empfiehlt es sich, zuerst Ihre Maschine zu reinigen. Dazu sollten Sie einige Hinweise berücksichtigen:

Entfernen Sie Staub und Schmutz nie mit einem trockenen Lappen, hierdurch wird der Lack sehr schnell zerstört.

Zuerst den groben Schmutz von Fahrgestell und Motor abspritzen (evtl. mit Hochdruck). Dann den Motor reinigen mit Waschbenzin oder Kaltreiniger. Anschließend mit viel Wasser und Waschbürste oder Schwamm waschen, mit Schwamm vortrocknen und lackierte oder verchromte Teile dann mit einem weichen Lappen oder Fensterleder nachtrocknen. Motor und Bremsen am besten mit Preßluft trocknen.

Beim Abspritzen darauf achten, daß der Wasserstrahl nicht direkt in die Belüftungshutzen der Vorderradbremse trifft. Das in die Bremstrommel gelangende Wasser verdampft beim anschließenden Fahren und Bremsen erst allmählich. Deshalb Vorsicht bei den ersten Fahrkilometern mit der frischgewaschenen Maschine, evtl. vorher die Bremsen mit Preßluft vortrocknen.

1.) Kettenpflege:

Je nach Fahrweise, Belastung und Wetterverhältnissen ist es nach jeweils ca. 500-1000 km notwendig, die Kette zu schmieren. Verwenden Sie dazu normales Motorenöl. Nach jeweils ca. 2000 km sollte die Kette einer gründlichen Reinigung unterzogen werden.

1.1 Notwendiges Werkzeug und Hilfsmittel:

2 Gabelschlüssel SW 22	(Bordwerkzeug)
1 Gabelschlüssel SW 28	(-" -)
1 Gabelschlüssel SW 10	(-" -)
1 Schraubenzieher	(-" -)
1 Kombizange	(-" -)

Schmierfett (z.B. Klüber Kettenfließfett KR 29 B oder Castrol-Graphit-Kettenfett)

1.2: Kettenreinigen und schmieren

1.21: Kettenschloß öffnen

1.22: an das geöffnete Kettenschloß eine alte Kette anhängen (zum Einziehen der frisch geschmierten Kette) und Kette ablaufen lassen.

1.23: Reinigen Sie die Kette in Waschbenzin oder Dieselöl sorgfältig. Bei Verwendung des Klüber-Fettes (o.a.) erreichen Sie die besten Ergebnisse, wenn Sie die Kette in Tri fettfrei auswaschen.

1.24: Fetten Sie die Kette je nach Gebrauchsanweisung der verwendeten Kettenfetter.

1.25: Die frisch gefettete Kette hängen Sie an die alte Kette an und ziehen sie ein.

1.26: Schließen des Kettenschlosses

Achtung: Der Rücken (geschlossenes Ende) der Kettenschloß-Schließfeder muß immer in Laufrichtung der Kette zeigen.

1.27: Spannen der Kette, Spureinstellen

Nach ca. 20 km Fahrt nochmals Kette nachspannen.

Auch beim Auflegen einer neuen Kette empfiehlt es sich, diese Kette in der beschriebenen Form zu pflegen. Sie erhöhen dadurch wesentlich die Lebensdauer und Zuverlässigkeit.

2.) Vorderradbremse:

Um eine in allen Fällen ausreichende und gleichmäßige Bremswirkung zu erzielen, ist es notwendig, nach jeweils ca. 2000 km die Bremsen zu demontieren und zu entstauben.

2.1: Notwendiges Werkzeug:

1 Gabelschlüssel	SW 10	(Bordwerkzeug)
2 Gabelschlüssel	SW 13	(-"-)
1 Gabelschlüssel	SW 17	(-"-)
1 Gabelschlüssel	SW 22	(-"-)
1 Stift 4 Ø		

2.2: Demontage:

- 2.21: Lösen des Tachowellenanschlusses mit Stift 4 Ø aus der rechten Bremsankerplatte
- 2.22: Aushängen der Bremszüge links und rechts
- 2.23: Lösen der Bremsankerschraube links und rechts (SW 17)
- 2.24: Lösen der Achsenklemmschraube (SW 13)
- 2.25: Lösen der Steckachsmutter (SW 22)
- 2.26: Herausziehen des Vorderrades

2.3: Reinigung:

- 2.31: Abnehmen der Bremsankerplatte links und rechts
- 2.32: Reinigen der Nabe mit Waschbenzin und Preßluft (keinesfalls Petroleum oder Dieselöl, meist genügt Auswischen mit einem Putzlappen)
- 2.33: Abnehmen der Bremsbacken von den Bremsankerplatten (zur Vermeidung von Verwechslungen, anzeichnen der Zange)
- 2.34: Lösen der Bremshebelmutter (SW 10) und Herausnehmen des Bremsschlüssels (Lage zueinander kennzeichnen)
- 2.35: Reinigen der Bremsankerplatten
- 2.36: Bremsbacken mit grobem Schmirgelleinen kräftig abziehen, Schleifstaub mit Preßluft entfernen
- 2.37: Druckplatten an den Bremsbacken und Bremsschlüssel leicht einfetten (Heißlagerfett oder Molykote-Paste)
- 2.38: Montieren in umgekehrter Reihenfolge

3.) Hinterradbremse

Ebenso wie bei der Vorderradbremse ist es gleich wichtig, durch regelmäßige Wartung und Pflege die Hinterradbremse in ständiger Funktionsfähigkeit zu halten. Empfehlenswert ist hier, ebenfalls einen Turnus von ca. 2000 km einzuhalten

3.1: Notwendiges Werkzeug:

1 Gabelschlüssel	SW 10	(Bordwerkzeug)
1 Gabelschlüssel	SW 11	(-"-)
1 Gabelschlüssel	SW 17	(-"-)
2 Gabelschlüssel	SW 22	(-"-)

5.2 Demontage

- 3.21: Bremszug anhängen
- 3.22: Lösen der Steckachsmutter (SW 22)
- 3.23: Herausziehen der Steckachse
- 3.24: Herausziehen des Rades
- 3.25: Abnehmen der Bremsankerplatte und Demontage entsprechen der Wartungsanleitung für Vorderradbremse Pkt. 2.31 - 2.38

4.) Vergaser

Der bei diesem Motor verwendete Vergaser ist ein Bing-Zentralschwimmervergaser mit einem Durchlaß von \varnothing 32 mm. Dieser Vergaser wird bei der Montage so eingestellt, daß dem Motor in allen Betriebszuständen ein optimales Benzin-Luftgemisch zugeführt wird. Von Zeit zu Zeit ist es jedoch notwendig, besonders während der ersten Zeit und nach langen Regenfahrten oder längerer Abstellzeit, den Vergaser zu reinigen. Verwenden Sie beim Reinigen des Vergasers nie harte Drähte oder Drahtbürsten. Die Düsen sind aus Messing gefertigt und genaustens kalibriert. Durch harte Drähte verletzen Sie die Bohrungen und machen die Düsen unbrauchbar. Sämtliche Gewinde und Düsen des Vergasers sind sauber und ohne Fett zusammenzubauen. Bei durchschnittlichem mitteleuropäischem Klima ist es außerdem nötig, entsprechend der Lufttemperatur die Hauptdüse im Vergaser zu wechseln, um jederzeit durch optimales Benzin-Luftgemisch die bestmögliche Leistung Ihres Motors zu erreichen.

Bei ständiger Lufttemperatur über + 5° C : Hauptdüse 155
unter + 5° C : Hauptdüse 160

Versäumen Sie in Ihrem eigenen Interesse nicht, bei Einbruch der kalten Jahreszeit die größere Hauptdüse (160) zu montieren, andernfalls die Gefahr besteht, daß durch Abmagern (zu geringe Benzinzufuhr) der Motor überhitzt wird und schließlich festgeht.

4.1) Notwendiges Werkzeug

1 Schraubenzieher 10 mm Klingenbreite (Bordwerkzeug)
1 Gabelschlüssel SW 8 mm (" -

4.2) Auswechseln der Hauptdüse

- 4.21: Öffnen des Gehäusedeckels rechts
- 4.22: Abnehmen des Schwimmergehäuses (Benzinhahn geschlossen, Drahtklammer schwenken)
- 4.23: Hauptdüse mit Gabelschlüssel SW 8 herausschrauben
- 4.24: Einschrauben der anderen, gereinigten Hauptdüse (Dabei beachten, daß der Düsenstock - SW 10 - fest sitzt).
- 4.25: Montage der gereinigten Schwimmerkammer
- 4.26: Montage des Gehäusedeckels

Die Vergaser werden im Werk auf die handelsüblichen Kraftstoffe eingestellt. Eine Veränderung der Düsen sowie der Nadelstellung - (ausgenommen die vorher beschriebene Umrüstung) - ist nur in Sonderfällen evtl. erforderlich und dem Fachmann zu überlassen.

5.) Luftfilter

Die MAICO MD 250 ist mit einem Micronic-Papier-Taschenfilter zur Reinigung der Ansaugluft ausgerüstet. Je nach Staubanfall muß die Filterpatrone nach jeweils ca. 6000 km gewechselt werden; eine Zwischenreinigung ist nicht erforderlich.

Zum Wechseln der Filterpatrone den Verkleidungsdeckel abnehmen (schwarze Kunststoff-Rändelschraube) und den Filterkastendeckel öffnen (2 Schrauben SW 10). Die alte Filterpatrone herausziehen, Filterkasten auswischen und neue Filterpatrone einsetzen. Beide Deckel wieder montieren.

6.) Batterie

Zur Zwischenpufferung der elektrischen Energie und zum Betrieb sämtlicher Leuchten, Drehzahlmesser usw. ist eine stets gut gepflegt intakte Batterie notwendig. Dazu muß der Säurestand stets zwischen den beiden Niveaustriechen des transparenten Batteriegehäuses stehen. Fehlende Batteriesäure nur mit destilliertem Wasser auffüllen.

Kontrollintervalle: 4 - 6 Wochen oder 1000 km bei gemischtem Fahrbetrieb (auch Fahrten mit Licht). Besonders bei längerer, scharfer Autobahnfahrt oder nur Tagbetrieb sind kürzere Kontrollintervalle (ca. 500 km) einzuhalten, da durch die hohe Ladeleistung der Lichtmaschine eine stärkere Verdunstung der Batterieflüssigkeit eintritt.

Zur Kontrolle den linken Seitenverkleidungsdeckel abnehmen, zum Nachfüllen von dest. Wasser die Sitzbank lösen (2 Gabelschlüssel SW 13) und die Sitzbank nach hinten schieben;

Öffnen der Zellenstöpfe mittels Schraubenzieher.

Achtung: Bei trockener Batterie brennen sämtliche Glühbirnen durch Überspannung durch.

7.) Zünd- Lichtmaschine

Die in diesem Motorrad verwendete Zünd-Lichtmaschine ist völlig wartungsfrei und infolge rein elektronischer Bauteile verschleißfrei. Eine Einstellung des Zündzeitpunkts ist nur nach Demontage der Lichtmaschine notwendig. Trotzdem ist bei jedem Kundendienst (alle 3000 km) eine Kontrolle des Zündzeitpunktes angebracht, um einen sparsamen Betrieb und optimale Leistung Ihres Motorrades zu gewährleisten. Um Schäden zu vermeiden, überlassen Sie Arbeiten an der Zünd-Lichtanlage grundsätzlich dem Fachmann, da z. B. auch nur eine momentane Falschpolung die elektronischen Bauteile sofort zerstört.

8.) Schmierung:

8.1 Getriebe:

Ölfüllung regelmäßig überprüfen und notfalls ergänzen. Bei Entfernen der Kontrollschraube M 6 (SW 10) links vorne am Motor muß aus der Bohrung Öl austreten. Jeweils nach 6000 km (mindestens jedoch 2 x jährlich, zweckmäßigerweise im Frühling und im Herbst ist das Getriebeöl zu wechseln.

8.11 Notwendiges Werkzeug:

1 Gabelschlüssel	SW 10	(Bordwerkzeug)
1 Gabelschlüssel	SW 17	(-" -)
1 Gabelschlüssel	SW 24	(-" -)

8.12 Ölwechsel

8.121 Motor warmfahren

8.122 Ölablaßschraube an der Unterseite des linken Gehäusedeckels mit Gabelschlüssel SW 17 lösen

8.123 Ölablaßschraube mit Magnetstopfen reinigen, nach Abfließen des Öls wieder eindrehen und festziehen.

8.124 Kontrollschraube (SW 10) herausdrehen

8.125 Öleinfüllschraube (SW 27, auf dem Motorgehäuse in der Nähe des Ansaugschlauches) herausdrehen, frisches Öl (1 l Motoren-Mehrbereichsöl SAE 10 W-50, z. B. Castol GTX, Shell Supper Motor Oil X 100 o.a.) einfüllen, bis es bei waagrecht stehende Motorrad aus der Kontrollschraubenbohrung auszutreten beginnt.

8.126 Kontroll- und Öleinfüllschraube eindrehen und festziehen.

8.2 Telegabel

Eine Kontrolle des Ölstandes in der Telegabel ist nicht notwendig, sofern nicht die Dämpferwirkung der Telegabel merklich nachgelassen hat. Jedoch sollte das Öl nach jeweils 6000 km ge wechselt werden.

8.21 Notwendiges Werkzeug:

- 1 Schraubenzieher 10 mm Klingenbreite (Bordwerkzeug)
- 1 Innensechskant-Stiftschlüssel 12 mm

8.22 Ölwechsel

8.221 An jedem Gleitrohr in der Nähe der Achsfaust Schlitzschraube M 6 öffnen.

8.222 Öl abfließen lassen, zur vollständigen Entleerung Gabel einige Male durchfedern

8.223 Schlitzschrauben eindrehen und festziehen

8.224 Mit Innensechskant-Stiftschlüssel Stopfschraube (am oberen Ende des Standrohres) herausdrehen

8.225 In beide Gabelholme frisches Öl einfüllen.
(pro Holm 180 ccm Motorenöl, Sommer SAE 20, Winter SAE 10)

8.226 Stopfschraube eindrehen und festziehen.

8.3 Sonstige Schmierstellen

Von größter Wichtigkeit für die leichte Bedienbarkeit und Verkehrssicherheit ist die Leichtgängigkeit aller Bowdenzüge. Ihr MAICO-Motorrad ist überall mit Teflon-beschichteten Bowdenzügen ausgerüstet, die weitgehend wartungsfrei sind. Es ist jedoch t der hervorragenden Gleiteigenschaften des Teflon-Rohres von Ze zu Zeit notwendig (Besonders im Winter durch Streusalzeinwirku oder nach längeren Regenfahrten), die Bowdenzügen mit einigen Tropfen dünnflüssigem Öl (Caramba od. dgl. zu schmieren.

Dieses Öl lassen Sie bei ausgehängten Bowdenzügen entlang des Seils eintropfen. Stellen Sie jedoch fest, daß einige Litzen bereits gebrochen sind, tauschen Sie im Interesse Ihrer Sicherheit den betreffenden Bowdenzug gegen einen neuen Zug aus.

Zur leichten Betätigung der Hinterradbremse ist am Fußbremshebel ein Schmiernippel angebracht, der im gleichen Intervall wie die Bowdenzüge mit der Fettpresse abgeschmiert werden soll. So lange mit der Fettpresse frisches Fett nachdrücken, bis es an beiden Seiten der Lagerstelle sauber austritt. Überschüssiges Fett abwischen.

9.) Einstellen bzw. Nachstellen der Bowdenzüge

9.1 Bremszüge vorne: beide Bremszüge auf gleiche Länge einstellen, sodaß der Waagebalken am Bremshebel beim Ziehen der Bremse möglichst wenig ausschlägt.

9.2 Kupplungszug: den Kupplungszug in der Länge so einstellen, daß am Kupplungshebel ein Spiel von 2 - 3 mm übrigbleibt. Sollte der Verstellweg mit der Rändelschraube am Handhebel nicht ausreichen, so kann der Hebel an der Unterseite des linken Gehäusedeckels auf der Kerberzahnung verstellt werden.

9.3 Der Gaszug soll bei ganz geschlossenem Schieber so eingestellt sein, daß die Bowdenzughülle ca. 1-2 mm Spiel aufweist, sodaß bei geschlossenem Schieber der Bowdenzug entlastet ist.

9.4 Luftschieberzug:

Bei der Neueinstellung des Luftschieberzuges darauf achten, daß der Luftschieber ganz öffnet, bevor der Regulierhebel an seinem linken Anschlag ansteht.

9.5 Hinterer Bremszug:

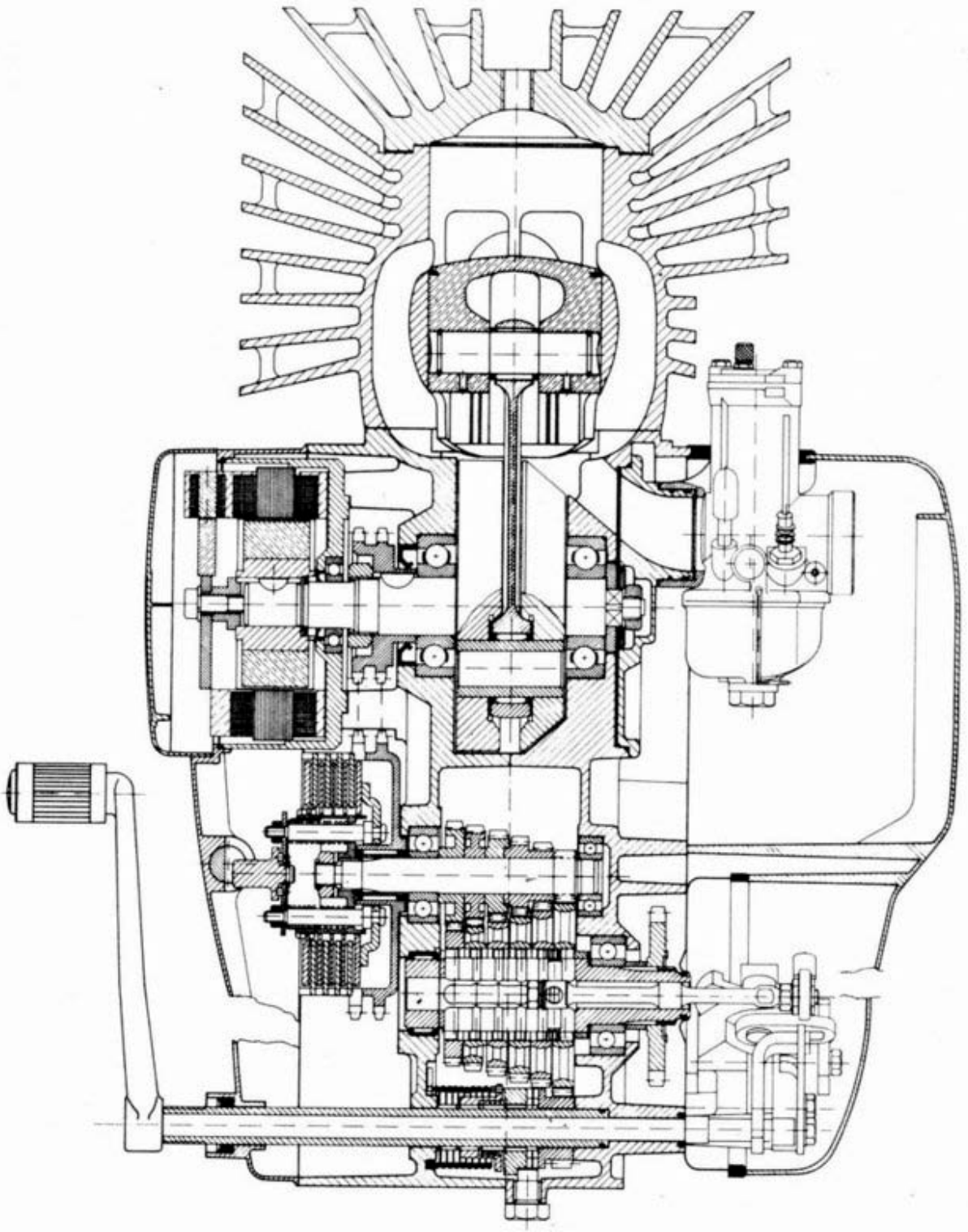
Der Bowdenzug für die Hinterradbremse ist an der Bremsankerplatte hinten einzustellen. Vorher die Fußrasten- und Fußbremshebelstellung an die jeweilige bevorzugte Sitzposition des Fahrers anpassen.

10.) Kraftstoffhahn:

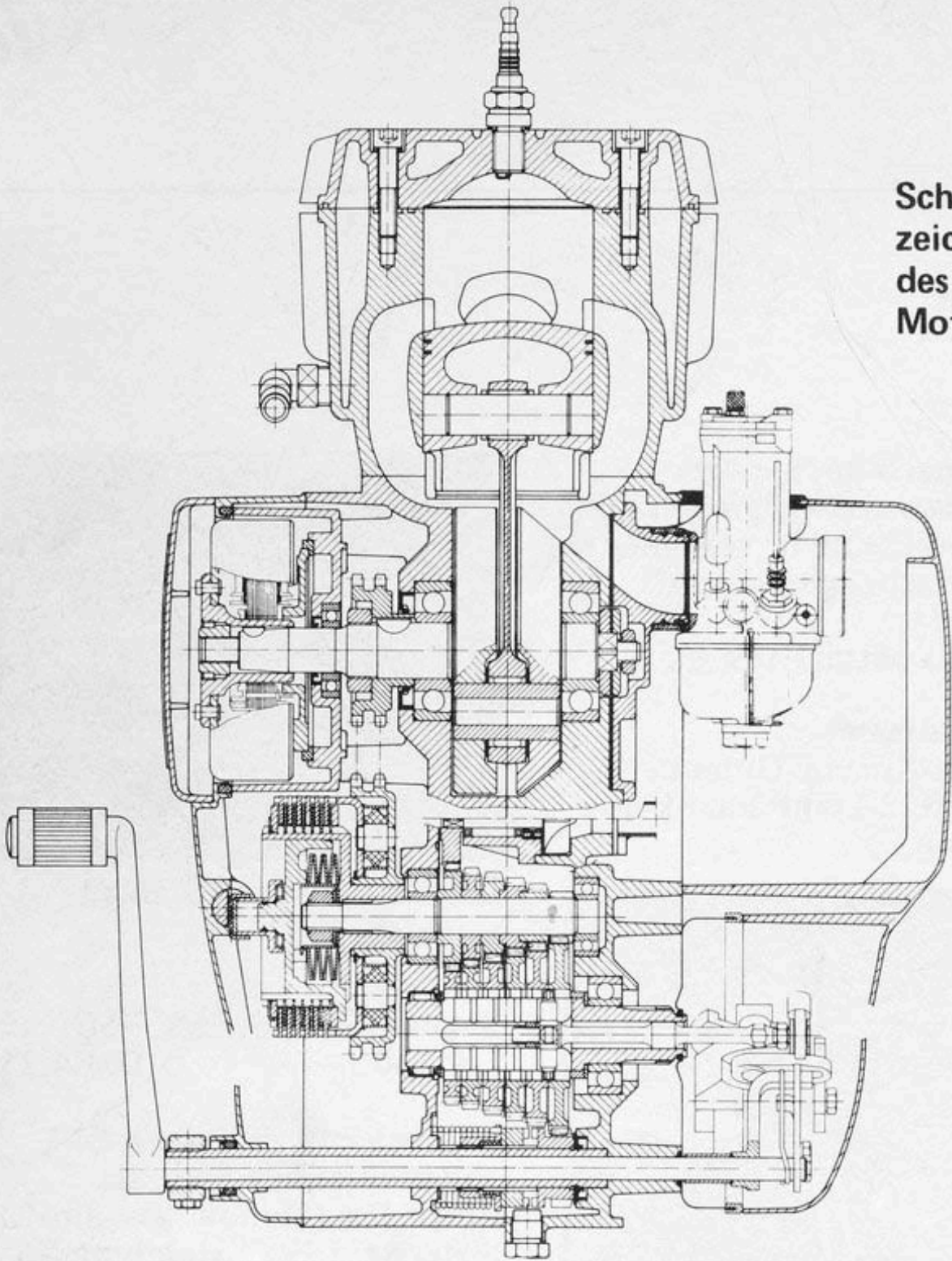
Nach den ersten 1000 km Fahrtstrecke und bei Störungen in der Kraftstoffzufuhr ist der Benzinhahn zu reinigen. Dazu ist der Kraftstoff vorher abzulassen. Der Hahn besitzt ein Ablaufsieb, das in den Tank hineinragt. Zur Reinigung die Überwurfmutter SW 22 öffnen und den Hahn in beiden Stellungen ("auf" und "zu") mittels Preßluft durchblasen. Beim Zusammenbau Dichtungen nicht vergessen.

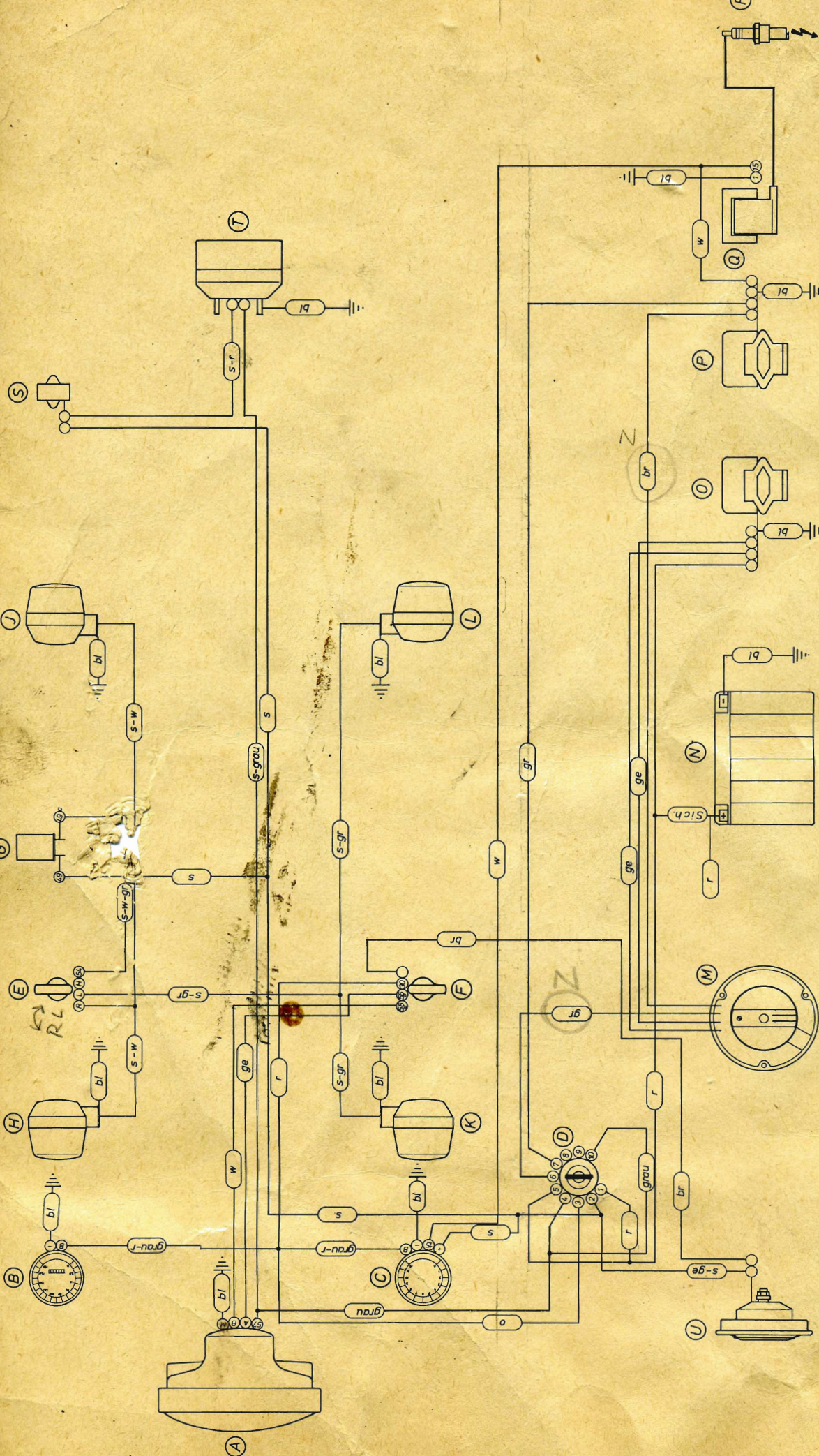
Ausgabe: Mai 1974

MAICO-Fahrzeugfabrik GmbH
7403 Ammerbuch 2
Telefon 071202/824/
825/826



**Schnitt-
zeichnung
des neuen
Motors**





SCHALTPLAN
für Motorrad
MAICO MD 250

Kabelfarben

s	schwarz
w	weiß
r	rot
o	orange
ge	gelb
gr	grün
bl	blau
br	braun
grau	grau

Licht-Zündmaschine

M	Batterie
N	Reglerbox
O	Zündbox
P	Zündspule
Q	Zündkerze
R	Bremslichtschalter
S	Brems-Schluß-Leuchte

M	Scheinwerfer
N	Tachometer
O	Drehzahlmesser
P	Zünd-Lichtschalter
Q	Blinkerschalter
R	Abblendschalter
S	Blinkgeber
T	Blinkleuchte rechts vorne
U	Blinkleuchte rechts hinten
	Blinkleuchte links vorne
	Blinkleuchte links hinten

A	Scheinwerfer
B	Tachometer
C	Drehzahlmesser
D	Zünd-Lichtschalter
E	Blinkerschalter
F	Abblendschalter
G	Blinkgeber
H	Blinkleuchte rechts vorne
J	Blinkleuchte rechts hinten
K	Blinkleuchte links vorne
L	Blinkleuchte links hinten