MAICO MD 250

Leicht, zweitaktend, fahrradflink und vor allem kernig vibrierend. Diese Eigenschaften fallen einem spontan beim Anblick der schon immer legendären deutschen DREHSCHIEBER-MASCHINE ein. Als Antithese zur japanischen Viertelliter-Perfektion blieb sie stets das ungestüme Wildpferd für Kenner. Ein Motorrad für die wahren Helden des Zweitakt-Sports

TEXT UND FOTOS: UWE LÜTJOHANN

Gummilagerung? Von wegen. „Wenn du sie ein paar Stunden gefahren bist, kannst du deinen Namen nicht mehr schreiben“, so charakterisiert Christian Bieske die heftigen Vibrationen seiner Maico MD 250. Vielleicht ist es diese Besonderheit des Zweitakters, welche die Maschine damals schwer verkäuflich machte. Vielleicht aber auch die anderen Eigenheiten, die das Motorrad für Kenner zwar interessant, für den Massenmarkt aber unattraktiv machten. Denn die spartanische Ausstattung passte Mitte der siebziger Jahre nicht mehr ins Bild der neuen Motorrad-Herrlichkeit, die Multizylinder und Elektrostarter als Mindestmaß für die Fahrt ins Glück festgeschrieben hatte. Auf jeden Fall läuteten die Viertelliter-Straßenmaschinen auch das wirtschaftliche Ende der Ära von Maico ein, einem der traditionsreichen deutschen Motorradhersteller. Heute sind nicht nur die 250er-Straßenmaschinen aus Pfäffingen gesuchte Raritäten, die viel besser sind, als ihr durch widrige Umstände verdorbener Ruf. Und sie weisen einige technische Leckerbissen auf, die man bei dem schlicht wirkenden Krad wahrlich nicht vermuten würde.

Der große Dampf der Werbetexter. Wahrscheinlich ist das Prospektbild deshalb so krass verschwommen

Aufmerksam auf das Thema Maico wurde Christian Bieske durch einen Artikel in einer Oldtimer-Zeitung. Dort war eine luftgekühlte MD 250 LK (Luft-Kühlung) vorgestellt worden. Zweitakt-Mann Bieske fing Feuer, und so machte er sich gleich auf die Suche nach einem passenden Gefährt. Das erwies sich jedoch wegen der geringen Stückzahl von rund 1320 gebauten Fahrzeugen als gar nicht so einfach. „Das einzige Angebot im Internet war die wassergekühlte Variante, eine MD 250 WK, in einem sehr schönen durchrestaurierten Zustand, und die kaufte ich dann erst einmal für ungefähr 3500 Euro.“ Das war aus seiner Sicht zunächst aber nur eine Notlösung, denn mit ihren Gussfelgen, dem Heckbürzel und anderen Details entsprach die wassergekühlte Ausführung optisch bereits den Motorrädern der achtziger Jahre.

Vergessen hilft manchmal weiter. Durch den glücklichen Umstand, dass Christian Bieske versäumte, seine Suchanzeige im Internet zu löschen, kam er einige Monate später doch noch zu seiner jetzigen gelben Sportmaschine. Einem Alteisen-Liebhaber fiel beim Lesen des Anzeigentextes ein, dass noch irgendwo in seiner Tischlerwerkstatt eine alte Maico stehen könnte. Und tatsächlich fand sich das gute Stück schließlich hinter einer Werkbank. Bieske kaufte diesen Scheunenfund per Telefon und ließ sich das nicht mehr so gute Stück mit einer Spedition von der Donau an den Nord-Ostseekanal in die Nähe von Rendsburg schaffen. Das Viertelliter-Gefährt war derart heruntergekommen, dass es komplett restauriert werden musste. „Glücklicherweise war die Maico so gut wie vollständig, denn Teile sind kaum zu bekommen und wenn, dann werden sie mit Gold aufgewogen“, erzählt der Zweitakt-Fan aus Schülp.

Das volle Programm war notwendig, um dem hübschen Youngtimer wieder Leben einzuhauchen. So wurde die Fertigung einer Kleinserie von Endtöpfen initiiert, da auf dem freien Markt keine Auspuffanlagen mehr verfügbar waren. Ein Drehzahlmesser wurde um eine neue Platine herum neu gebaut, die Sitzbank von seiner Frau bespannt und jedes Chromteil neu beschichtet. Die komplette Antriebstechnik bekam eine Generalüberholung. ▷

Als Kühlrippen noch schwirren und cool aussehen durften. Zweitakt-Fan Bieske mit seinem besten Stück

Klassischer Doppelschleifenrahmen, klare Linie, viel Chrom. Die MD 250 ist heute hübscher denn je

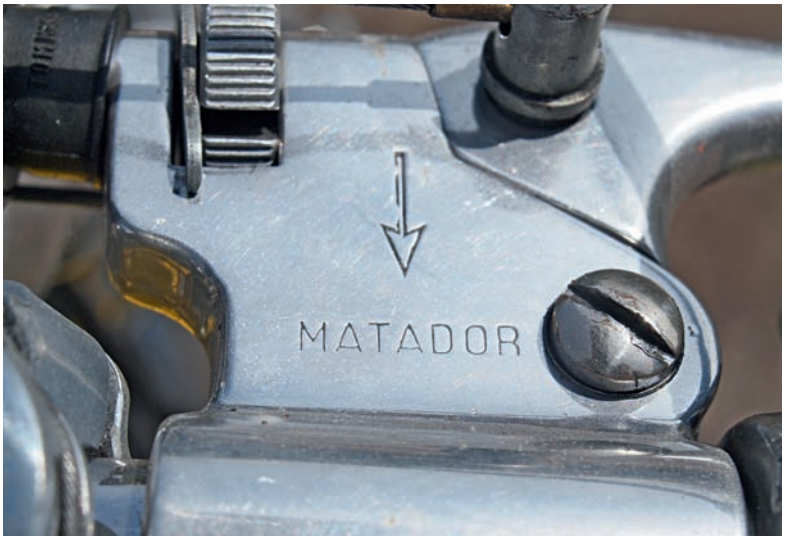
Ein solcher Aufwand, wie ihn Christian Bieske mit der Restaurierung betreiben musste, war bei der Konstruktion und dem Bau der kleinen Renner praktisch nie geschehen. Als die Firmenleitung von Maico sich Ende der sechziger Jahre dazu entschloss, in einem letzten Aufbäumen gegen die ständig drohende Firmenpleite eine Zweitakt-250er für den dank japanischer Aktivitäten wiederbelebten Motorradmarkt zu bauen, regierte bereits der Rotstift die Konstruktionsbüros und Werkshallen der Firma. Fundamental neu konstruiert wurde in dem mittelständischen Betrieb wenig. Aufbauen auf Bewährtem, so lautete die kostensparende Devise. Für die geplante 250er nahm man deshalb einfach das bestehende 125er-Modell und pfropfte einen großen Zylinder obendrauf. Deshalb auch das kurzhubige Bohrung-Hubverhältnis der MD 250. Der Kolbenhub ist mit dem 125er-Modell identisch und beträgt lediglich 54 Millimeter.

Drehschiebereinlass. Der Vergaser sitzt unterm Seitendeckel

Auch das Fahrwerk behielt 125er-Abmessungen und wurde lediglich verstärkt. Die MD 250 war deshalb eine ab Werk radikal getunte 125er, was ihr klassenbezogen zu atemberaubenden Fahrleistungen verhelfen sollte. Die erforderlichen Anbauteile wurden bei verschiedenen Herstellern zusammengeklaubt, man nahm alles, was man günstig einkaufen konnte. Die Liste der Zulieferer liest sich daher wie das „who is who“ des damaligen Zubehörmarktes. Aus heutiger Sicht sind viele Teile dieses internationalen Sammelsuriums mittlerweile gesucht und deshalb sehr teuer. Um einige Beispiele zu nennen: Tomaselli-Matador Brems- und Kupplungsgriffe, Grimeca-Doppelsimplex-Vorderradbremse, Hella-Blinkerschalter, CEV-Scheinwerfer, Girling-Stoßdämpfer und Marzocchi-Gabel.

Obwohl die MD 250 mit heißer Nadel gestrickt zu sein schien, hatten die Konstrukteure gegenüber den Buchhaltern einige technische Leckerbissen, wie zum Beispiel eine kontaktlose Kröber-Zündanlage, durchsetzen können. Wolfgang Kröber, Intensivnutzer von Maico-Geländemaschinen, hatte in den sechziger Jahren diese kontaktlose Zünd-Lichtmaschinen-Einheit entwickelt, um die Zuverlässigkeit seiner Maico GS im Gelände zu verbessern. Mit dieser Kröber-Technik versehen,

Wasseruhren hieß es damals. In Zeiten verplastikter Digital-Cockpits ein Kompliment



Wertige Komponenten. Die Matador-Handarmaturen sind unverwüstlich

war Maico seit Mitte der sechziger Jahre vermutlich der weltweit erste Motorradhersteller mit einer kontaktlosen Zündanlage gewesen.

Eine weitere Besonderheit war der Nikasil-beschichtete Leichtmetallzylinder. Das verbesserte die thermische Betriebssicherheit für die immerhin 76 Millimeter große Bohrung des luftgekühlten und fächerartig tief verrippten Zylinders. Auch das verchromte, federleichte Kunststoffgehäuse der Vorderlampe ist zeitbezogen eine Besonderheit und findet sich nach Bieskes Auskunft nur noch bei der Laverda SF.

Der mit einem Drehschieber-Einlass und damit für Tuningzwecke recht einfach zu variierenden Steuerzeiten versehene Motor leistete je nach Tagesform stramme 27 bis 32 PS – es kursieren unterschiedliche Leistungsangaben – und beschleunigte die zierliche Maico mit dem Sechsganggetriebe auf deutlich über 150 km/h bei liegendem Fahrer.

Im Vergleich zur schwergewichtigen und damit behäbigen Konkurrenz war man mit den Fahrleistungen also mehr als gut bei der Musik, zumal das Motorrad mit einem Leergewicht von gerade einmal 118 Kilogramm mindestens dreißig Kilogramm leichter war als die direkte japanische Konkurrenz von Yamaha (RD 250) oder Suzuki (GT 250).

Die letzte westdeutsche 250er-Straßenmaschine war ganz und gar auf den sportlichen Einsatz getrimmt, und man konnte den japanischen 250ern locker das Rücklicht zeigen. Die sehr guten Fahrleistungen hätten bei der angestrebten jungen Käuferschicht natürlich einen starken Kaufanreiz geboten, wenn die geradezu mörderischen Vibrationen nicht gewesen wären. So leidensfähig waren viele der potenziellen Käufer dann doch nicht, dass sie bereit gewesen wären, so gut wie nach jeder Fahrt die durchgeschüttelten Leuchtmittel von Lampe, Rücklicht oder Blinker in schöner Regelmäßigkeit auszutauschen und die sehr stabilen Schutzblechstreben nachzuschweißen. Die eigentliche Ursache des fast unerträglichen Gerüttels waren die bei Maico selbst verordneten Sparmaßnahmen, die dazu führten, dass Motor und Rahmen ohne Gummidämpfung unmittelbar miteinander verschraubt waren. Zudem verstärkte der Leichtbau das Vibrationsaufkommen.

Das alles spielt bei ihren heutigen Liebhabern kaum noch eine Rolle. Wenn man die luftgekühlte Maico nicht im Alltag verschleißt, sondern sie als herrlich gestaltetes klassisches Fahrzeug ansieht, kann man mit dem sehr flotten Zweitakter eine Menge

Die leichte Konstruktion verstärkte die hart zum Fahrer durchdringenden Vibrationen

Spaß haben. Der „Schaltautomat“ ermöglicht trotz mopedartigem Ziehkeilmechanismus vergleichsweise kurze und damit schnelle Schaltwege im Sechsgetriebe und das wiederum sichert eine fixe Beschleunigung von 6,9 Sekunden auf Tempo 100 km/h. „Bei der Maico ist alles wild und ungezügelt“, schwärmt Besitzer Bieske von seinem kultigen Wetzeisen. „Allerdings muss man bei ihr wirklich immer zwei Finger an der Kupplung haben.“ Das kapriziöse Gerät verzeiht keine falsche Einstellung oder etwa Nebenluft am Vergaser. „Dann geht sofort der Motor fest.“

Christian Bieske hat so manches interessante Motorrad in der Garage stehen, aber die 250er Maico ist für ihn etwas Besonderes. „Mit ihren ungewöhnlich heftigen Äußerungen und der spartanischen Ausstattung geht sie zurück zu den Wurzeln des Motorradfahrens. Und das macht Laune.“ Heute mehr denn je. □

TECHNISCHE DATEN: MAICO MD 250 LK

Preis: Der Neupreis lag 1976 bei 3835 Mark. Eine komplette, fahrbereite, passabel erhaltene MD 250 kostet heute etwa den gleichen Betrag in Euro. Bauzeit 1974 bis 1977, dann Umstellung auf Wasserkühlung
Leistung: 27 PS (20 kW) bei 7800/min, max. Drehmoment 29 Nm bei 7000/min
Motor: Zweitakt-Einzylindermotor, luftgekühlt. Einlass über Drehschiebersteuerung. Bohrung x Hub 76 x 54 mm, Hubraum 245 ccm. Ein Bing-Rundschiebervergaser, ∅ 32 mm. Nikasil-beschichteter Leichtmetallzylinder, Verdichtung 12,0. Auspuffanlage mit Y-Krümmer und zwei Endschalldämpfern. Kontaktlose Kröber-Thyristor-Zündung, 12-Volt-Bordelektrik, Kickstarter. Ziehkeilgeschaltetes Sechsganggetriebe. Endantrieb über teilabgedeckte Rollenkette
Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen. Vorn Marzocchi-Telegabel, ∅ 32 mm. Hinten Stahlrohrschwinge mit zwei Girling-Federbeinen, Vorspannung dreifach einstellbar. Drahtspeichenräder mit Stahlfelgen. Bereifung vorn 2.75-18, hinten 3.25-18. Vorn Grimeca Doppel-Simplexbremse, ∅ 180 mm, hinten seilzugbetätigte Simplex-Trommelbremse, ∅ 160 mm. Tankinhalt 12,5 Liter, Gewicht trocken, 118 kg. Höchstgeschwindigkeit 150 km/h, Verbrauch zirka 7,5 Liter pro 100 km. Mischungsschmierung 1 zu 50.
Kontakt: www.maico-letters.de