

September/Okttober '79 Nr. 39

# MAI

## Rijders Club



**Opgericht 18 Mei 1990**

**Bestuur:**

Bart v. Nistelrooij 073-5215236  
Willem Wenneker 0313-416679  
Marcel Esselink 0543-520084

**Secretariaat:**

Kettingstraat 8,  
7101 HJ Winterswijk

**Redactie:**

Piet Trompenaars 013-5350794  
Marcel Esselink 0543-520084

Nr K.v.K. 40104690  
SNS bank Winterswijk  
Rek. Nr. 91.02.62.497  
Postbank/Giro 6637572  
Kreissparkasse Borken D.  
BLZ 42851310  
Kontonr. 31654742

**Fehac vertegenwoordiger:**

Henk Gijsbertsen  
Scherpenzeel 033-2773395

**Redactie adres:**

Esdoornstraat 11,  
5038 PE Tilburg

**op de voorpagina:** Bonne & Linda trouwlustig voor het stadhuis met hun Letta

## ***Hallo Leden,***

Dit is alweer clubblad nummer 39, dit betekend dat de volgende de veertigste zal zijn. Zowaar een hoogtepunt voor Piet, mij, en jullie allemaal.

Wij van onze kant proberen het nog steeds kwalitatief te verbeteren, maar dit zal niet lukken als de leden niet van tijd tot tijd copy blijven aandragen.

DUS MENSEN ? blijven schrijven.

De Duitse rit was zeer geslaagd te noemen en vanaf deze zijde wilde ik Bart en de zijnen dan ook bedanken voor alle voorbereidende werk dat hij ermee gehad heeft.

Zijn volgende klus staat alweer voor de deur de maico Cross dag in Den Dungen.

Na het Maico Roller treffen is er in Duitsland nu het jaarlijkse MFD in Kierspe.

Hier boven op de berg waar de mens in alle eenvoud terug kan keren naar de natuur is het elk jaar weer gezellig verpozen.

Ons lid Walter Heesterbeek heeft er veel werk van gemaakt, ik hoop dat de leden hem niet laten zitten en dat we in grote getale het Heemskerk weekend gaan bezoeken, zelf zal ik er in leven en welzijn in ieder geval wel bijzijn.

Groetjes Marcel Esselink.

## ***Leden Mutaties***

als nieuwe leden kunnen we begroeten;

Frank van Schaik, Botterstraat 27, 1443 ET Purmerend tel: 06-53957174

dit lid bezit een M125 van 1950

Verbruggen, Slothoef 3, 5291 NS Gemonde tel: 073-5512695

dit lid bezit een 250cc crosser

Alain Bossaerts, Molenblookstraat 41, B-3690 Zutendaal (Limburg) België

dit lid bezit een tiental maico cross motoren MC 125, 250, 400, 440 en 490cc met bouwjaren tussen 1974 en 1990 plus de nodige onderdelen.

***Verhuist*** Bonne & Linda van de Schaaf, Braakdijk 33, 1509 BH Zaandam  
Frans van Schayk, Speenkruid 50, 1414 XC Purmerend

# Toertips

## AGENDA

- 5,6,7 September '97 **MFD treffen Kierspe Duitsland**  
info: Volker Zogel 0049-2842-15969
- 20 September '97 **MAICO CROSS dag** circuit Den Dungen  
info: Bart van Nistelrooij 073-5215236
- 27, 28 September '97 **Heemskerk Maico weekend**  
info: Walter Heesterbeek 0251-236701

## EVENEMENTEN

- 5 Oktober '97 **Klassiekerrit Wimac** Winterswijk info: 0543-520084
- 28 September '97 **Dieren Voertoe M.A.G. Gelderland** 0345-573346 Dia & Joop

**Fehac berichten;** De Fehac is ervaringen zowel positieve als negatieve over de super benzine met loodvervanger aan het verzamelen. Alle berichten hierover kunt U sturen aan het Fehac secretariaat Postbus 10, 3738 ZL Maartensdijk.  
Er zijn veranderingen opkomst betreffende de kenteken platen.  
Het aantal af te geven platen per voertuig wordt gelimiteerd, twee voor auto's en een voor motorfietsen. Aanhangers en opleggers boven 750 KG krijgen op termijn een eigen kenteken met een wat het trekkend voertuig betrefd afwijkend nummer. Het wordt een witte plaat met een zwarte kaderrand. De huidige gele platen moeten met ingang van 1 Januari 2002 zijn vervangen voor platen volgens Europees model.  
De blauwe platen blijven ongewijzigd geldig, bij vervanging van de oude gele platen moeten er altijd de gele oude platen worden ingeleverd.

## Maico Roller treffen Kamp-Lintfort 11, 12, 13 Juli

Op dit kleine maar oergezellige treffen waren ongeveer 20 Maico fans met hun machines verzameld. Men mag ondanks de kleine opzet van dit treffen spreken van een internationaal treffen met Duitsers, Belgen en Nederlanders.



De ingrediënten waren samen komen op Vrijdag met als welkom een heerlijk koud gratis vat bier. Op Zaterdag was er een rit van +/- 90 KM met na 40 Km een pauze met de gelegenheid iets te eten. Na de rit stonden er weer enkele koude gratis vaten bier op de rijders te wachten en een heerlijke BQ. Later s' avonds was er het kampvuur met een gitarist en samenzang. Dit ging boven verwachting goed internationaal, van vrouw Haverkamp tot Rocco Granata's Marina werd er rondborstig meegezongen. Zondag's waren er enkele ziek van iets te veel gerstenat maar dit mocht geen schaduw werpen op een prachtig verlopen weekend.

# PIETPRAAT

## Ardenner Revanche.

Het heeft lang geduurd, en het ging bijna weer fout, maar uiteindelijk is het dan toch gelukt. Ik heb met de Maico een fijne trip gemaakt naar de Ardennen, daar een aantal dagen gecampeerd, wat dagtochten gereden, en tenslotte behouden thuis gekomen.

Lang geleden, begin '94, in het 18e nummer van ons clubblad, beschreef ik de eerste duizend kilometer die ik op mijn Bundeswehr had afgelegd in de zomer van '93, en alle sores die dat had opgeleverd. Vooral de mooie en spannende tocht vol ontberingen richting Spa, toen zowel mijn Maico als Bart's Zündappje stuk ging, is mij goed bij gebleven. Nu na drie jaar kreeg ik eindelijk de kans om die tocht nog eens over te doen. Samen met Bart naar Stavelot. (Dat is zelfs voorbij Spa!)

Op de heenweg, toen we al meer dan twee uur onderweg waren, realiseerde ik me pas dat we precies dezelfde route volgden als toen. Bij Bree de N730 zuidwaarts richting Visé, Verviers, Spa en Stavelot. Ik meende dat ik zelfs de plaats herkende waar de Zündapp destijds z'n uitlaat verloor. Die hebben we toen met ijzerdraad provisorisch weer vastgemaakt. En natuurlijk wist ik nog precies waar ik toen op de terugweg met kapotte zuigerveren kwam te staan. Vlak onder Visé, en we waren er in een flits voorbij. Prachtig mooi weer toen, en nu ook.

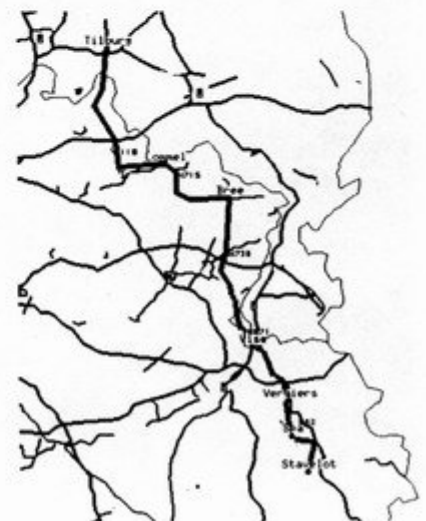
Na twee jaar Global Touring met de Maico, en vele duizenden kilometers later, de revanche. Ik had er nog niet eens bij stil gestaan dat het helemaal nog maar kort geleden is dat ik om de haverklap met stukken stond. Nu we over precies dezelfde weg reden begon ik weer wat te twijfelen. De Maico verloor immers veel vocht. Het is een incontinente en zwaar zwetende motorfiets. Het meeste was benzine, maar ik zou die avond toch ook maar even de



olie controleren. Hij remt bovendien voor geen meter, zeker niet met al die bagage erop en als het een beetje naar beneden gaat. "We doen het maar rustig aan Bart, er is hier zo veel te zien onderweg!"

Op de camping natuurlijk veel bekijks, en veel praat, maar, eerlijk is eerlijk, de leukste contacten hadden helemaal niets met onze motoren van doen. We hadden maar een paar dagen om goed tot rust te komen. We maakten een mooie trip naar Luxemburg (even tanken daar, lekker goedkoop) maar voor de rest hebben we wat in de omgeving gewandeld, in de zon gelegen, in het riviertje gelegen, terrasjes bezocht, kampvuurtjes gemaakt en verder weinig motor gereden, afgezien van enkele korte ritjes, totdat we weer naar huis gingen.

Omdat we de kaart niet goed hadden gelezen volgden we een andere route dan op de heenweg. Minder mooi maar wel wat vlotter. Bovendien hoefde ik minder terug te denken aan toen en zat ik toch wat meer op mijn gemak op de motor. Niet helemaal terecht want toen we Tilburg binnenreden merkten we dat er twee spaken in mijn achterwiel los en krom waren. Wat een geluk dat dat geen klapband heeft opgeleverd. Vorig jaar in Engeland had ik al wat spaken moeten vervangen maar nu was het wiel weer gammel. Deze week wordt het helemaal opnieuw gespaakt zodat ik volgende week met een gerust hart met de Maico Global Touring Club oostwaarts kan vertrekken. Daar hoort u nog van.





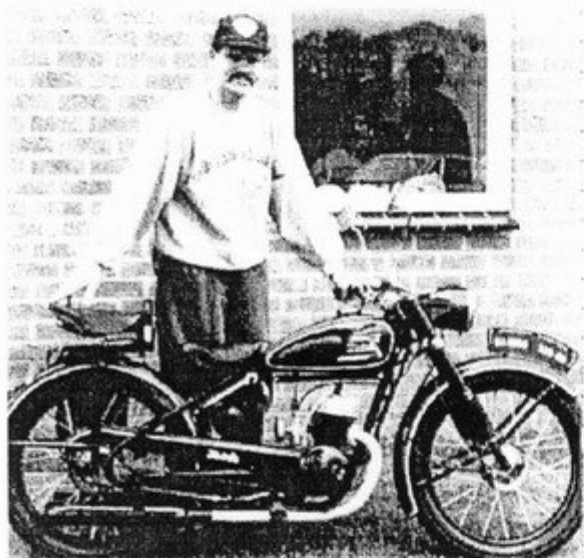
# De pen van...

## Joop Basten.



Beste Maico Rijders en Rijdsters,

Mijn naam is Joop Basten en ik woon in Hoensbroek. In clubblad nr.19 heb ik me voorgesteld met het verhaal over de restauratie van mijn M125 uit 1950. Daar mijn vrouw Janine en ik samen het motorrijbewijs haalden wilde zij ook een motor zodat we samen en met onze twee kinderen erop uit kunnen. Lesley van 9 jaar en Krystel van 7 jaar. Mijn vrouw wilde geen oude motor, liever een chopper. "Maar dan toch geen Tupperware!" zei ik en ik



Joop Basten met zijn mooi gerestaureerde M125 uit 1950.

ging eens goed nadenken. Een Bundeswehr leek me wel wat om een chopper van te maken. Daarvan zijn er toch genoeg. Ik heb er een gekocht, een lange voorvork van een Maico crosser, een tank van een M125 (zo veel mogelijk Maico spul), een hoog stuur, een kleine koplamp en een ander zadel met rugsteun gemonteerd. Die rugsteun is voor Krystel want we willen haar nog niet kwijt.

Ik moet zeggen dat zo'n 250cc goed loopt. Mijn collega Torsten Teske (TT) uit Susteren, ook in het bezit van een 250cc, een Suzuki uit '84, zei op een dag dat dat ouwe ding van mij toch niet loopt. Mijn antwoord was dat hij op de terugweg gelegenheid zou hebben om mijn nummerbord te bekijken. Om half vijf was het uur van de

waarheid aangebroken en al snel zag TT alles blauw; blauwe motor, blauwe rook en het blauwe nummerbord. Dat had hij nou nooit gedacht, vertelde TT me de volgende dag.

Gerard, nog bedankt voor de pen. Nu mag de voorzitter zelf de pen eens vasthouden, Marcel veel plezier.

Groetjes van Joop Basten,  
'olieman' uit Hoensbroek.



Zijn nieuwste creatie: een Bundeswehr chopper!!!

# DUITSE rit

*Van de regen  
in de drop,  
of een goed begin,  
is het halve werk.*



In de morgen vroeg wakker want het is na een week regen wel spannend wat voor weer het is.

Maar gelukkig, de zon schijnt achter de gordijnen heen.

Nog snel een collega uit het dorp ophalen die de rit ook mee wil rijden en gezamenlijk rijden we naar wegrestaurant de Betuwe in Tiel alwaar om 11.00 uur de derde versie van de derde Duitse rit van start zal gaan.

Als we er komen schijnt nog steeds de zon en zijn er al verschillende mooie motoren van Duitse makelij aanwezig. Toen een uur heel druk geweest om 79 deelnemers in te schrijven, zowaar een succes na vorig jaar 54 deelnemers.



De start verliep met vier voertuigen tegelijk om de minuut.

Al startend kon ik samen met het publiek de voertuigen eens goed bekijken, er zaten werkelijk beauties bij.

Toen de laatste weg was konden Cees en Bart de bezemwagen starten, dit om als eerste en enige Albert Vree met zijn Maico op te laden.

Tekst M.E. Foto's José Vree.

Electrische problemen waren de oorzaak van zijn uitvallen.

Bij de eerste stop moest men het gewicht van een drietal bougies raden, hierin was S v.d. Kroft de beste met slechts 2 gram ernaast.

Alvorens men aan de pauze kon beginnen moest men eerst nog zeggen van welke motor de zuiger was die op een plankje was gemonteerd, Dit wist er maar één, onze Simson man die per brommer aan de rit meedeed en wist dat het van een suffolk grasmaaimachine was.

Bij aanvang van de tweede helft van de rit begon het iets te druppelen wat langzaam overging in een stortbui.

Dit maakte van de deelnemers ware helden die voor geen kleintje vervaard zijn.

Het derde spel in de stromende regen leverde zowaar drie winnaars op, Mevr. Aeckerlin, Henk Gijsbertsen en L.Pellen. Net voor het einde van de rit moest er toch nog iets minder moois gebeuren. Net voor het einde moest J. Sloterdijk remmen in een bocht toen de handrem kapot knapte.

Het gevolg was dat hij op kop in een diepe sloot terecht kwam met zijn Zündapp Bella bovenop hem.

Andere deelnemers trokken hem eruit omdat slechts zijn hoofd nog boven water uitkwam.

Daarvoor kwam hij dik in aanmerking voor de tweede pechprijs, gelukkig is er verder geen letstel ontstaan al deed hem zijn rug wel zeer.

Andere prijzen werden gewonnen doorde Heer Hartman uit Amsterdam die deze dag net jarig was en tachtig jaar oud werd en de oudste deelnemer was.

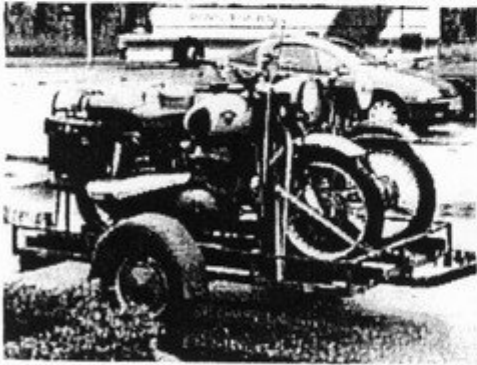
Verst komende waren R.J. Hoogeboom die met zijn Heinkel Trojan 110 Km van huis was, en J. Basrsingerhorn die met zijn MZ 136 Km van huis verwijderd was. De prijs voor de oudste motorfietsen ging naar P.M.Lammers met een BMW R12 uit 1936 en naar R. Fokkers met een Zündapp uit 1930.

Hoewel het eindigde in de regen en de meesten drijfmat waren, was men het er

wel overeens dat het een geslaagde rit was geweest.

Dit was een pluim op de Hoed van ons aller Bart van Nistelrooij, Kees Deckers en hun helpers die het allemaal voor ons mogelijk maakten.

We hopen dat het in 1998 voor de Heinkel club net zo'n succes mag worden als voor ons maar dan wel onder andere weersomstandigheden indien mogelijk.



**Zuigers voor Maico motoren;** Iedereen weet dat de originele "Mahle" zuigers voor Maico's zeldzaam en duur zijn geworden.

Ook Wiseco zuigers zijn bij een handelaar niet voor een appel en een ei te verkrijgen. Vele maten zijn zelfs niet meer verkrijgbaar.

De Duitse importeur van "Wiseco" zuigers de Firma Wössner maakt ook zuigers op bestelling, ook een stuks bestellingen (goedkoper dan de firma "Wahl" in Stuttgart. Daarbij gaat het bij een stuks bestellingen altijd om gesmede zuigers, die hoogwaardiger zijn dan de bij de oude Maico's gebruikte gegoten zuigers.

De prijzen incl. Duitse BTW, waren op 18.12.96. (vanaf magazijn leverbaar)

Zuigers voor de Maico MC/GS 250 vanaf 82 (membraam inlaat) 314,00 DM

zuigers voor de Maico MC/GS 49081-86 314,00 DM

zuiger als een stuks bestelling plus minus 380,00 DM

zuigerveer verchroomt tot 74 MM 48,00 DM

zuigerveer verchroomt vanaf 74 MM 72,00 DM

Cylinderbus namaken, intrekken en met een nieuwe zuiger als een stuks productie (ook met gecoatde cylinders mogelijk) vanaf 680,00 DM

cylinder boren en honen 82,00 DM

**adres; Wiseco importeur, Wössner GMBH,**

Am Dreispitz 17, 79589 Binzen, Duitsland, Tel: 0049-7621-63552 Fax 0049-7621-63528  
een tip van Volker Zogel uit de Duitse Maico Letters overgenomen.



## *From the Big Apple to Orange county uit de oude maico doos*

**In 1970 werden er in Amerika door enkele fabrieksrijders van Maico aan een serie van 12 crosses deelgenomen. De Trans Ama serie's. Hiervan een beknopt verslag.**

In het blad de Dirt Rider uit 1970 vonden we een verslag van deze competitie waar voor maico de rijders Adolf Weil, Willi Bauer en Gerard Wolsink aan deelnamen.



Het verhaal begint met Adolf Weil die toen 35 jaar oud nog 6 van de 12 wedstrijden wist te winnen. Zijn Maico was de meest handzame machine in de serie wedstrijden. Kijken naar Adolf rijdend op zijn motor was als getuige zijn van het mooiste voorbeeld van een man/machine verhouding.

Als de mannen over het circuit reden dan ging dit sneller dan ooit en schudde de aarde.

De grootste reden hiervoor was dat de motoren beter handelbaar waren dan ooit. Maico's long travel rear suspension die voor het eerst in BadCarlsberg te zien was geweest, was snel door de andere rijders overgenomen.



Toch was ook nu Maico weer dominant in de Trans Ama series.

De tweede Maico rijder was Willi Bauer, die na het verliezen van het 500cc wereldkampioenschap door een technisch probleem niet zo enthousiast leek. In Europa leken de Maicorijders gedoemd tot de eeuwige tweede terwijl het merk in Amerika victorie beleefde.

Het Duitse merk was constant voorin te vinden en toen Gerrit Wolsink de leiding in de wedstrijd verloor in Indiana won Willi Bauer.



Gerrit Wolsink de rijdende tandarts, die speciaal voor deze serie wedstrijden vakantie had opgenomen reed telkens weer ontzettend hard, net een raket. Het was alleen snel genoeg om in Philadelphia als winnaar uit de strijd te komen.

Het blad voorspelde toen in 1970 dat er een mooie toekomst voor Gerrit Wolsink in de motorcross sport was weggelegd.



## **Uitslagen;**

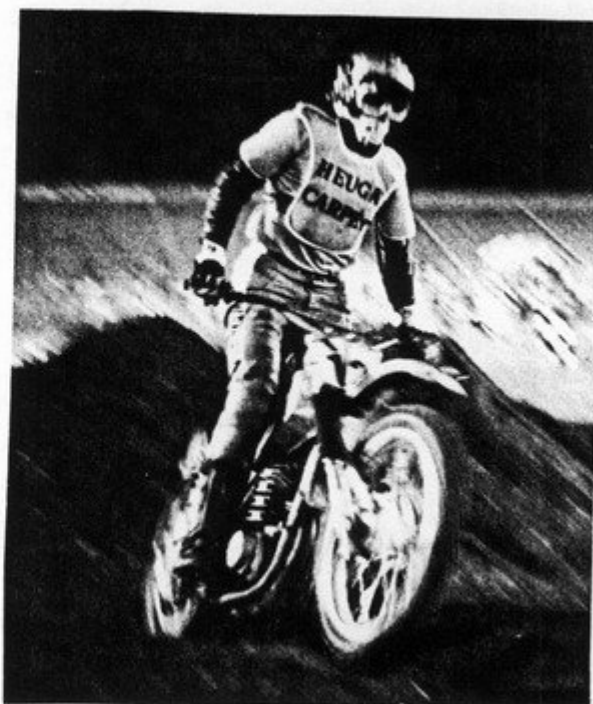
na 12 wedstrijden bleek wel hoe dominant Maico in die tijd was, want de eerste drie plaatsen was voor ons merk Maico.

1 Adolf Weil	Maico
2 Gerrit Wolsink	Maico
3 Willi Bauer	Maico
4 Pierre Karsmakers	Yamaha
5 Roger de Coster	Suzuki
6 Hakan Andersson	Yamaha
7 Tim Hart	Yamaha
8 Jimmy Weinert	Kawasaki
9 Rich Thorwaldson	Suzuki
10 Sylvain Geboers	Suzuki

Wat ook bijzonder opvalt is de afwezigheid van Honda in de top tien. Het merk dat tegenwoordig overal te zien is, was daar toendertijd nog de grote afwezige.

Dat moge ook blijken uit de constructeurs titel die naar Maico ging met drie rijders bij de eerste drie.

1 Maico	1625
2 Yamaha	1120
3 Suzuki	1029
4 Kawasaki	546
5 Husqvarna	432
6 Bultaco	213
7 Montesa	114



8 Honda	84
9 CZ	70
10 CCM	34

Opmerkelijk is het punten verschil tussen Maico en Yamaha, namelijk 505 punten. Het verschil van 1541 punten tussen Maico en Honda is tegenwoordig geheel onvoorstelbaar.

Toch was het toen realiteit, en laat zien dat Maico in de historie wel een merk van betekenis is geweest.

ME

## ***Maico motorcross treffen Den Dungen***

**Zaterdag 20 September** is het dan zover dan is er de Maico Motorcross dag op het circuit de "meerse plassen" bij Den Dungen langs de A2 bij Den Bosch.

Hier zullen in 4 klassen wedstrijden verreden worden door diverse rijders.

Wilt U een van hen zijn, geef U dan nog snel op bij Fons Coppens, tel: 0321-319146 of bij Bart van Nistelrooij tel: 073-5215236.

Ook mensen die deze dag een helpende hand willen uitsteken zijn van harte welkom.

Mocht U maico onderdelen of motoren willen verkopen voor leden zijn er gratis tafels beschikbaar in het rennerskwartier. (Even doorgeven aan Bart 073-5215236)

Door alles wat Maico is aan te bieden, moet het een grote Maico markt worden.

Dus zoekt U een Maico onderdeel is de kans groot dat U het hier vindt.



## De Ketting

Dat we de ketting als onderwerp van dit artikel hebben gekozen heeft als reden dat dit onderdeel van onze Maico tot een van de meest verwaarloosde delen mogen rekenen.

Vaak bestaat er nog een verkeerd denkbeeld betreffende het onderhoud, reparatie en slijtage beoordeling van de ketting en de ketting tandwielen.

Een ketting is het mooist als hij in een gesloten kettingkast met olie bad loopt, echter alleen een gesloten kettingkast is al een groot voordeel ten opzichte van open kettingen.

Een ketting met gewone olie in oliën is overbodige luxe daar door de middelpuntvliedende kracht deze olie er weer zo is af/uitgeslingerd.

De tegenwoordig verkrijgbare spuitbussen zijn al beter maar toch, vroeger werkte men met de volgende methode:

Men verwarmde een voldoende hoeveelheid kettingvet in een ondiep bakje dat in een pan kokend water werd geplaatst (dit met het oog op brand gevaar en oververhitting) als het vet dun was werd de eerst in benzine goed schoongeborstelde en droog gemaakte ketting hierin gelegd en de schakels goed heen en weer bewogen zodat het vet in alle scharnierpunten goed kan doordringen.

Daarna liet men het vet gedeeltelijk afkoelen alvorens de ketting uit het vet te halen.

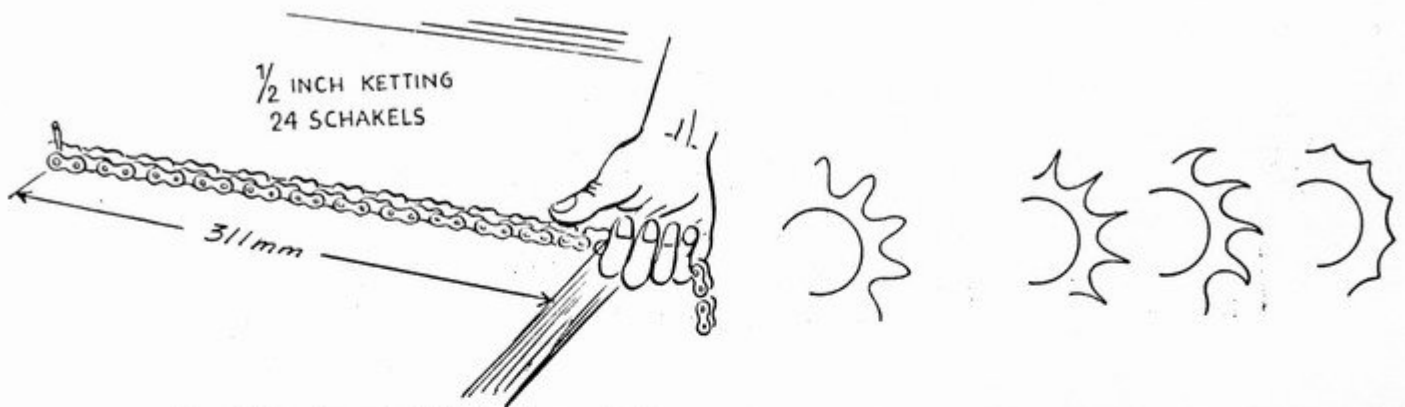
Als dit gebeurd was werd de ketting aan de buitenkant zo goed mogelijk afgeveegd.

Past men deze behandeling elke 2000 KM toe dan zou men de levensduur van kettingen zonder gesloten kettingkast met de helft verlengen.

Bij de beoordeling wanneer een ketting versleten is en door een nieuwe vervangen moet worden is een makkelijke en zekere methode de ketting op een plank uit te strekken en van 24 schakels (let wel 12 binnen + 12 buiten schakels) de lengte op te meten.

Als maximale toelaatbare lengte voor een ketting met  $\frac{3}{8}$  inch steek (dit is de afstand tussen de pennen) 233,5 mm, bij  $\frac{1}{2}$  inch steek 311 mm, en bij  $\frac{5}{8}$  inch steek 389 mm.

De kettinglengte moet gemeten worden na het reinigen, maar voor het invetten!



Om te bepalen of ook de kettingtandwielen vervangen moeten worden kunt U naar de tekening kijken en zelf oordelen. Let bij montage van nieuwe tandwielen er wel op dat deze in een lijn staan, want kromme frame's, uit het midden geplaatste wielen etc. Zijn vaak de oorzaak geweest van een hoog slijtage van zowel ketting als tandwielen.

Wij willen dit kettingpraatje niet afsluiten zonder te wijzen op het belang van een juist afgestelde kettingspelning.

De achterketting moet midden tussen de kettingwielen 2 cm op en bewogen kunnen worden, en de voorketting 1 cm.

Bij een motor met een zweefarm en schokbrekers zoals de meeste maico's binnen onze club moet de ketting juist zo strak mogelijk staan wanneer het middelpunt van de kettingtandwielen en het scharnierpunt van de zweefarm in een lijn liggen.

Zo hebben wij enkele kettingproblemen onder de loep genomen die U wellicht kunnen helpen bij een goed onderhoud van Uw ketting

Overgenomen in beknopte vorm uit het blad "Motor" Nr. 3 15 Januari 1954

## **MAICO STORY, PRIVÉ & ACTUEEL**

*Door Hendrik Vermeden.*

Nu beginnen we deze pagina eens niet in het zuiden maar in Scherpenzeel.

Daar woont sinds kort ons lid Henk "GIJSJE" Gijsbertsen, die op zijn Blizzard de Duitse rit wou rijden.

In vol ornaat aangetreden wou de Blizzard na enkele trappen niet gehoorzamen en liet geen enkele reng deng deng horen.

De carburateur kappen moesten zelfs wijken voor een grondige inspectie van het daarachterliggende voedingsorgaan.

Bougie's werden gecontroleerd op hun werking, de rug werd al warm en de jas dus uit.

Na veel controlerende werkzaamheden en een laatste uiteindelijk beslissende trapop de kickstarter liep hij dan eindelijk.

De eerlijkheid gebied ons te zeggen dat we de rest van de dag van deze startproblematiek niets meer hebben mogen merken.

Wel begon Henk te sputteren als het werd aangehaald.

Nu een algemene tip, een viertakt heeft kleppen en een tweetakt niet.

Dit weet elke beginnende sleutelaar, HOE het dan toch nog mogelijk is dat velen durven te beweren dat de zuiger met drijfstang en kleppen tijdens de pauze van de Duitse rit van een Maico zouden zijn is mij toch wel een groot wonder.

Hoe krijg je ruzie met je vrouw? Door op Zondagmorgen om 7.00 uur aan je Maico te gaan sleutelen, om die dag toch een ritje te kunnen gaan rijden.

Als het voorwiel er dan uitligt en de Maico valt om en je kunt hem nog net opvangen, wat doe je dan ?

Moederziel alleen probeer je je zoon zorstig mogelijk uit bed te roepen, maar met die Maico in je armen die maar steeds zwaarder schijnt te worden schreeuw je onmerkbaar toch de hele buurt bij elkaar en wakker volgens je vrouw die je wel hoort maar lekker blijft liggen Dit overkwam Uw voorzitter in vroege nood, maar gereden is er die dag wel, zij het met spierpijn in de armen.

De naaste buurman verklaarde later in een alcoholroes te hebben gelegen en niets van het gebeurde te hebben bemerkt.

Nu eens naar het buitenland, naar België om precies te zijn. Daar woont in Oudenaarde ons lid Luc H, die onlangs een provinciënrit reed waarbij hij een nieuwe gewoonte heeft ontwikkeld. In zijn familie en vriendenkring is hij het sleutelwonder en staat garant voor de restauraties en reparaties aan zowel Maicoletta's en andere kermis attracties van scooters.

Voor de rit was er afspraak van commotie en is hij de hele nacht aan het sleutelen geweest om alles op tijd gereed te hebben voor de rit. De scooter van zijn broer zelfs tweemaal in een nacht aan een soortgelijk euvel achtereen. Ook de scooter van vriend Marc moest er s'nachts aan geloven zodat de rijders er s'morgens fris op konden vertrekken.

Maar hoe fris was vriend Luc zelf ? op het befaamde MaicoRoller treffen verklaarde hij dan ook dit weekend doe ik hoogstens aan het omwisselen van een bougie de rest zoeken ze zelf maar uit. We hadden al een nachtrijder nu ook een nachtmonteur, dus zit U in nood bel Luc.

Hiermede is de pagina weer vol een volgende keer weer meer, groetjes Hendrik Vermeden.





## GEZOCHT & GEVONDEN

**TE KOOP: Maico MC400** (Kickstarter defect) loopt en ziet er goed uit.  
Vr.pr. 650.= Mandemakers tel: 0416-377891

**TE KOOP: GS 250T** + kent. + MC 400 een compl. Ander in onderd.  
Vr.pr. 1200.= Tom van Westing tel: 0228-520592

**TE KOOP: enkele MC Maico's** compleet en in onderd. 1x met eerste brede cyl.  
1x 1968 deels uit elkaar, 2 compl. Blokken, ½ blok, 2x rijwiel gedeelte, frame's en  
voorvorken alles compleet te verkopen voor 5000.= tel: 0413-363244

**Aanbod in Maico onderdelen:** De navolgende onderdelen heb ik te koop voor leden van de Maico Rijders club, niet alle onderdelen staan hier vermeld, voor meer informatie kunt U bellen met Jos Smulders tel: 035-6014634

Stuurhelften M250B, voorstuk kettingkast, onderstuk kettingkast, balhoofdstellen, zijstandaard + veren (ook los), voetrempeedaal, schakelpedaal, voetsteun M250B rechts, voetsteunen 250/200/175 etc., versnellingsaanduiding kabel in KM teller, rem ankerplaten 250 voor en achter, kickstarters en losse bouten, afstand stukken achtervoetsteun M250B, achteras 200/250, voorassen M250B, onderdelen koppeling en versnellingsbak 250, chrome schakelaar groot/dim/claxon, glasrandjes achterlicht, diverse rubbers, Maicoletta KM teller in milen uitvoering gebruikt, Nieuwe M250 KM tellers in milenuitvoering met chromrandje, voorvork + voor en achternaaf 50cc Maico crosser typ 349, incompl. Contactslot M200S, koplamp beschermrand zonder gaas, achterlicht huis leeg zonder glas M250B, remsleutels 250, lege huisjes schakelaar groot/dim/claxon, diverse ankerbouten, sluitarmpjes op tassendrager M250B.

**GEVRAAGD: voor MC440, +/- 1977** kickstarteras en kickstarter plus het rubber dat tussen de carburateur en de luchtfilterkast zit. Luc Bohets België 0032-55-498719

### **DIERENVOERTOER '97**

Ten behoeve van het Dierenasiel Doetinchem  
**organisatie M.A.G. Gelderland**  
**ZONDAG 28 September**

Vertrek vanaf sportpark "Het Nieuwland"  
Adm. Helfrichlaan 95 in Dieren  
Verzamelen om 12.00 uur vertrek 13.00 uur.  
Meer info bij: 0345-573346 Dia & Joop

**BLIKKEN VOER, BROKKEN  
EN DINERS ZIJN WELKOM**

**GEVRAAGD:** voor dit blad; oude artikelen en afbeeldingen over Maico en alles andere wat U kwijt wilt over Maico op schrift en foto, Piet zoekt speciaal motorcartoons, sturen aan Esdoornstraat 11, 5038 PE Tilburg

Wie heeft er meer van zulke motor-cartoons?

