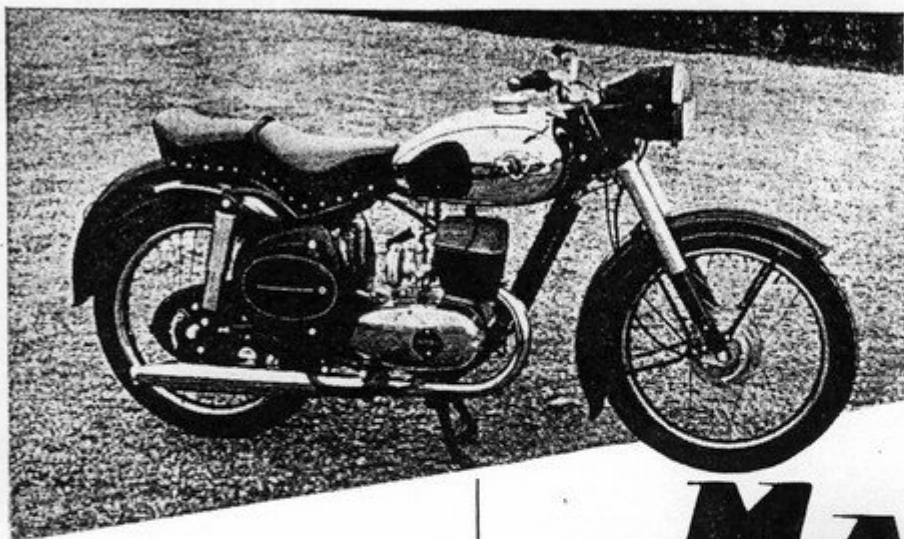


# uit de oude doos



★  
**PRACTISCHE  
MOTOR-  
REVUE**  
★

**Maico** 

• • • • • **M 175 en M 200** • • • • •

**H**ET model M 200 is ontwikkeld uit de M 175 en de twee machines zijn dan ook in constructief opzicht vrijwel identiek. Beide worden zowel met plunjer-achtervering als met een scharnierende vork geleverd, resp. als de M 175/200 T en de M 175/200 S. (T = Telescopisch, S = Schwingarm). Tenzij anders vermeld, hebben de hierna volgende tips betrekking op beide modellen.

### Ontsteking

Vroeger dan de voorgeschreven 3,5 mm moet men de voorontsteking vooral niet afstellen, liever blijve men hier nog wat onder, zo in de buurt van 3 mm. Alvorens correcties op dit punt aan te brengen, moet eerst de maximale opening der onderbrekercontacten op 0,3 à 0,4 mm afgesteld worden. Daartoe wordt het bovenste schroefje bij de onderbreker iets losgedraaid, waarna men met behulp van het zich daaronder bevindende excenterschroefje de gewenste afstand zeer nauwkeurig kan instellen (zie foto op derde pagina bovenaan). Vanzelfsprekend dient de onderbrekernok bij deze werkzaamheden zo gedraaid te worden, dat het fiberblokje van de onderbrekerarm op het hoogste

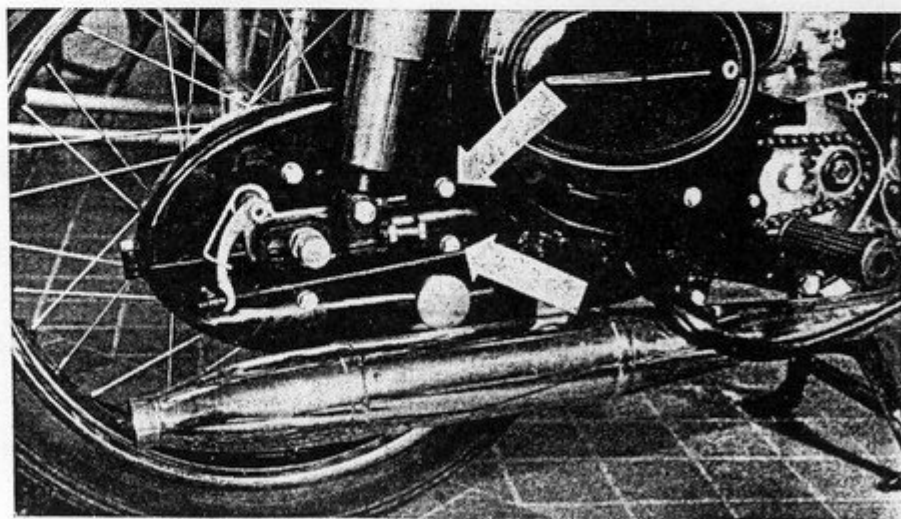
punt van de nok rust. Vergeet niet de bovenste schroef na afloop weer vast te draaien.

Verstelling van het ontstekingstijdstip kan — binnen zekere grenzen — geschieden door verdraaiing van de grondplaat, waarop zich het onderbrekermechanisme bevindt. Deze plaat is met twee boutjes in langwerpige gleuven vastgezet en door ze iets los te draaien, kan de plaat over de lengte van de gleuven verplaatst worden (zie ook weer foto op derde pagina bovenaan).

Over de onderbrekernok sleept een smeerviltje, dat van tijd tot tijd (bijv. elke 3000 km, gelijktijdig met de controle van de afstand der onderbrekerpunten) ingevet moet worden, bij voorkeur met zogenaamd heetlagervet. Essentieel is natuurlijk, dat het viltje de nok ook inderdaad raakt en zonodig zal men het armpje dan ook wat bij moeten buigen.

Deze Maico-machines vragen een koude bougie. Aangeraden wordt voor normaal gebruik een Beru of Bosch W 240, voor langdurig met hoge snelheid rijden zelfs een W 260. Overeenkomstige typen van ander fabrikaat zijn vanzelfsprekend ook bruikbaar. Electrodenafstand 0,6—0,7 mm.

Bij de modellen met scharnierende achtervork komt de ketting tijdens het in- en uitveren altijd iets slapper te hangen, zodat het afstellen bij belaste machine moet plaats vinden, zulks in tegenstelling tot de gang van zaken bij plunjer-achtervering, waarbij rekening gehouden moet worden met een toename van de kettingspanning bij het in- en uitveren. In het eerste geval moeten bovendien vóór het verplaatsen van het achterwiel eerst de twee kettingkastbouten (zie p. 12) iets losgedraaid worden.



## Carburatie

Oorspronkelijk was de M 175 uitgerust met een 24 mm Bing-carburateur type 1/24/29 (hoofdsproeier 105, stat. sproeier 45, naaldsproeier 2.68, inzet 3 en naald in 2e inkeping van boven), maar de latere uitvoeringen hebben dezelfde carburateur als de M 200, namelijk de Bing 1/26/30 met 26 mm doorlaatdiameter. Ook de afstellingen zijn voor beide machines gelijk en luiden als volgt (voor ingereeden motor):

hoofdsproeier 130, stationnairsproeier 35, naaldsproeier 1508, naald in 2e inkeping van boven. Voor het afstellen van de stationnair-luchtregelschroef kan men uitgaan van de stand 1—1½ slag open. De hiervoor genoemde hoofdsproeiermaat geldt voor carburateurs met een halfnat luchtfilter; in geval van een filter met aanzuigeruisdemper wordt een hoofdsproeier 120 aanbevolen.

Overigens wijst de fabriek er nadrukkelijk op, dat afwijkingen van de aangegeven instelling in bepaalde gevallen nodig kan zijn. Zo kan men bijvoorbeeld hardnekkige pingelneigingen — ondanks een juist afgestelde ontsteking, die de 3,5 mm zeker niet te boven mag gaan — dikwijls met succes bestrijden door het mengsel iets te verrijken. Treedt het pingelen slechts bij gedeeltelijk gesloten gasschuif of bij accelereren op, dan hange men de naald een inkeping hoger en draaie de luchtregelschroef 1/4 tot 1/2 slag verder in (rechtsom). Komt het pingelen alleen bij volgas voor, dan moet de eerstvolgende grotere hoofdsproeier gemonteerd worden.

Belangrijk is, ook met het oog op viertakten, brugvorming op de bougie, en toenemend brandstofverbruik, dat het luchtfilter regelmatig in benzine uitgespoeld wordt en daarna opnieuw met olie (SAE 50) wordt ingevet.

## Smering

Het instructieboekje geeft hieromtrent zeer duidelijke aanwijzingen, waaraan wij niets behoeven toe te voegen. Slechts willen wij nog even met nadruk wijzen op het voorschrift inzake het olieniveau van wisselbak en kettingkast, dat nimmer lager mag staan dan 1 cm onder de onderste rand van de inspectie-opening in het linker carterdeksel. Vergeet u ook niet minstens elke 1000 km de magnetische stop aan de onderzijde van het carter uit te draaien en goed te reinigen.

In de voorvork behoort 70 cc olie per been. Aan het onderende van elke poot bevindt zich een aftaplugje, dat in het ene geval pas bereikbaar wordt na verwijdering van het rubber propje aan de achterzijde, bij andere uitvoeringen aan de zijkant is aangebracht (zie foto). Het rubber propje heeft slechts ten doel eventueel tussen binnen- en buitenbeen terecht gekomen olie te kunnen ver-

wijderen, opdat geen lekkage aan de bovenzijde van de onderste vorkhelften optreedt. Een mogelijkheid tot controle van het niveau is niet aanwezig en wanneer men in dit opzicht twijfelt, is het beter alle nog aanwezige olie af te tappen en de vork opnieuw te vullen met de voorgescreven hoeveelheid per been.

Van fabriekswege wordt 's zomers dikkere olie voorgescreven dan in de winter. Slechts wanneer veelvuldig over uitgesproken slechte wegen wordt gereden, kan het gewenst zijn van dit voorschrift af te wijken in die zin, dat een iets dikkere olie wordt toegepast dan met inachtnaam van het jaargetijde wordt aanbevolen.

## Pas op voor corrosie!

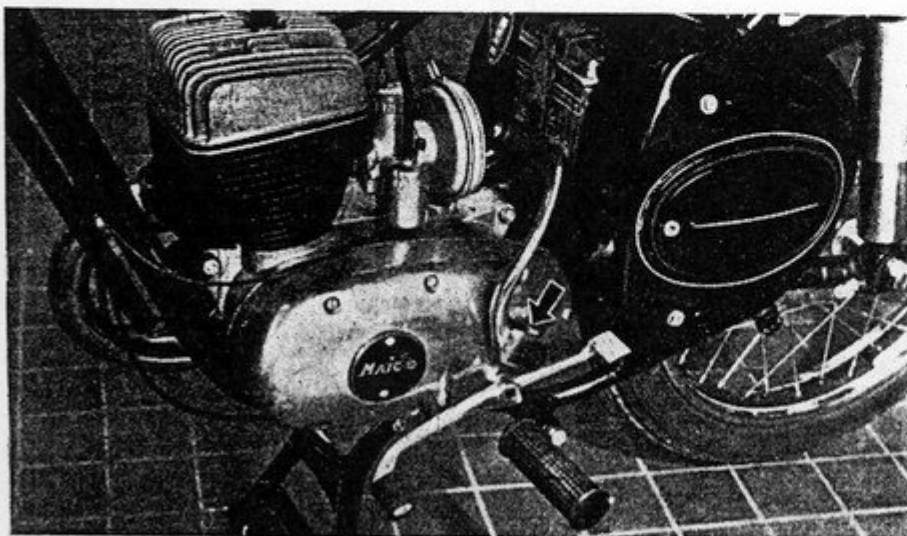
Deze waarschuwing geldt niet voor hen, die gewend zijn hun machine ook in het koude jaargetijde flink open te draaien in alle versnellingen, maar wel voor diegenen, die slechts korte afstandjes rijden en zo snel mogelijk in de hoogste versnelling trachten te komen. In dit laatste geval — en dan speciaal bij koud weer — komt de motor niet aan zijn bedrijfstemperatuur, met als gevolg, dat er zich schadelijke zuren in het carter vormen, die lagere en cilinder chemisch aantasten: corrosie.

Ontbreekt te enenmale de gelegenheid voor langere afstandswerk, dan moeten maatregelen getroffen worden om de motor zo snel mogelijk op temperatuur te krijgen en deze maatregelen kunnen bestaan uit het afdekken van het carter met blik of ander materiaal tegen de koude luchtstroom. Bovendien kan eventueel de pakking tussen cilindervoet en carter verwijderd worden en inplaats hiervan wat vloeibare pakking genomen worden, liefst van het soort, dat niet hard wordt. Vanzelfsprekend moeten de draagvlakken van cilinder en carter hiervoor zorgvuldig van alle vuilsporen ontdaan worden. Een iets rijkere smering (1 : 20 tot 1 : 18) kan onder dergelijke omstandigheden ook nuttig zijn. Maar nogmaals: bij machines, die steeds flink opgedraaid worden, zijn dergelijke maatregelen niet nodig.

## Ook de uitlaat vraagt aandacht

De Maico-fabriek wijst er nadrukkelijk op, dat veranderingen aan het uitlaatsysteem alleen maar nadelig voor de motor kunnen zijn en bovendien tot een verhoging van het brandstofverbruik kunnen leiden. De uitlaat en de aanzuigeruisdemper zijn tezamen zorgvuldig op de motor en op elkaar afgestemd en de gebruiker kan hieraan niets verbeteren.

Onvermijdelijk is nu eenmaal bij de tweetakmotor, dat er ook in het uitlaatsysteem op de duur vervuiling optreedt, zodat een regelmatige reiniging noodzakelijk is. Het inwendige demperlichaam kan uitgenomen worden na verwijdering van de ring aan het einde van de demper (zie



Van tijd tot tijd moet gecontroleerd worden of de kickstarter nog goed vast op zijn as zit en zonodig dient de klembout iets te worden aangehaald. Bij de latere uitvoeringen is de kickstarter door een veering tegen verliezen geborgd, een beveiliging, die ook achteraf nog op de oudere modellen aangebracht kan worden. Reiniging van de accu moet bij voorkeur met water, waarin wat soda is opgelost, plaats vinden. Niet met benzine, olie of soortgelijke mineralen, want dan wordt het materiaal van de bak dof.



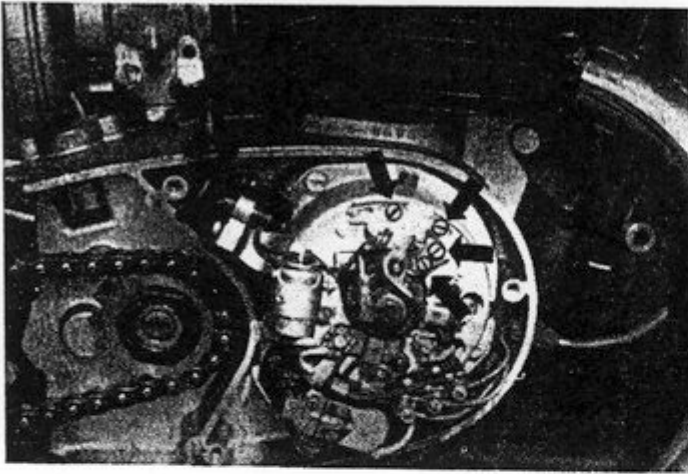


foto) en bij het schoonmaken dient vooral aandacht besteed te worden aan de achterste gaatjes. Volledigheids- halve zij opgemerkt, dat zich tussen uitlaatpijp-en cilinder een asbestkoord voor afdichting bevindt.

#### Smering van de remsleutels

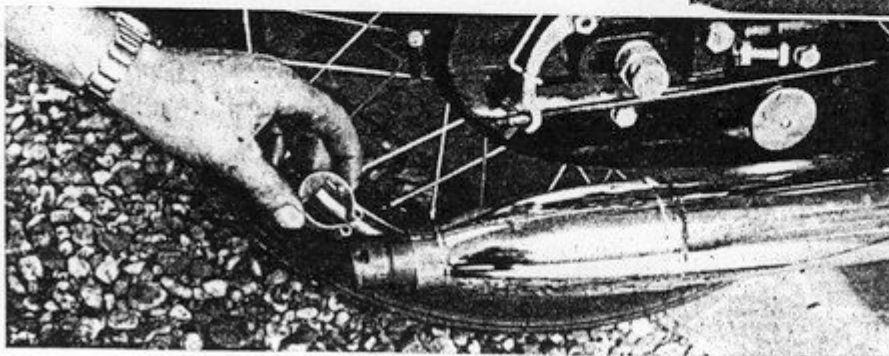
Om het gevaar van vetslaan der remvoeringen door overdadig smeren van de remsleutels te voorkomen, worden tegenwoordig geen smeernippels meer op de remplaat aangebracht. Om niettemin deze sleutels te kunnen smeren zijn hierin oliegroeven aangebracht, die na verwijdering van de remhevel en de zich daarachter bevindende rubber-ring bereikbaar worden. Ongeveer elke 3000 km dient men op deze plaats een paar druppeltjes olie aan te brengen. Ook veelvuldige smering van de telleraandrijving is om dezelfde reden niet gewenst en het is beter te volstaan met deze eenmaal per jaar van wat schoon, stijf vet te voorzien..

In verband met de remhevels wijzen wij er nog op, dat deze met een fijne vertanding op hun asje zijn bevestigd, wat de mogelijkheid van verstelling biedt. De juiste stand is die, waarbij hevel en kabel (resp. hevel en remstang) bij aangetrokken rem een hoek van circa 90° maken. Dit wil dus zeggen, dat de hoek tussen deze twee bij ontspannen rem beslist kleiner dan 90° moet zijn.

#### Bijstellen van de achterketting

Bij machines met plunjer-achtervering zal de ketting bij in- en uitveren iets strakker komen te staan dan in de middenstand, bij een scharnierende vork is juist het omgekeerde het geval. Hiermee dient ter dege rekening gehouden te worden bij het spannen van de ketting. In het eerste geval zal men de ketting bij onbelaste machine met de juiste speling (ca. 2 cm) afstellen, bij een scharnierende vork daarentegen moet dit bij een belaste machine gebeuren, bijvoorbeeld door even iemand op het zadel te laten plaats nemen (beide wielen op de grond!).

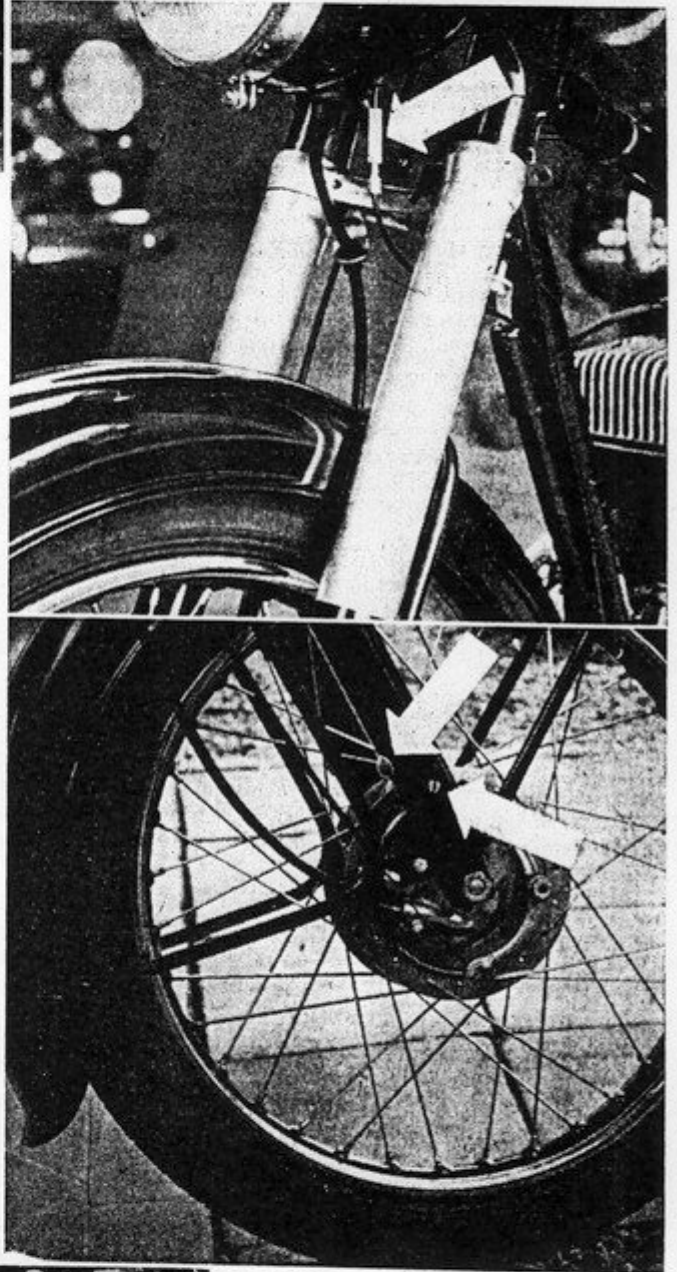
Vergeet niet bij de modellen met scharnierende vork de



Op de foto hiernaast wijzen de twee bovenste pijlen naar de schroefjes voor het bijstellen van de ontsteking. De andere twee naar de boutjes voor het afstellen van de contactpuntafstand.

★

Onder de koplamp bevindt zich een bijstel-mogelijkheid voor de versnellingsaanwijzer, waarmee rek in de kabel gecorrigeerd kan worden (foto hieronder).



Hierboven: bij deze voorvorkuitvoering bevindt het aftapboutje zich aan de zijkant, terwijl het rubber stopje alleen tot doel heeft eventueel over de binnenbuis weggevoelde olie te kunnen verwijderen. Bij andere modellen zijn rubber propje en aftapboutje gecombineerd.

★

Links: na verwijdering van de klemring, die met een kort pen- netje in gaatjes van de buiten- en binnendemper valt, kan laatstge- noemde uitgetrokken worden voor reinigingsdoeleinden.

twee bouten van de kettingkast — recht boven het inspectiedeksel — los te draaien alvorens het achterwiel te verplaatsen (zie foto).

#### Houdt de kickstarter in de gaten!

Bij de oudere modellen werd de kickstarter slechts met behulp van een klembout op zijn as vastgehouden, later werd de kickstarteras van een groef voorzien, waarin een borgveer past, terwijl de kickstarter zelf ter plaatse iets uitgedraaid werd om ruimte voor deze veer te verschaffen. Verliezen van de kickstarter zal dan ook in het laatste geval niet meer voor kunnen komen, maar bij de vroegere constructie kon dit wel, zodat speciaal onder die omstandigheden een regelmatige controle en zonodig iets aanhalen van de klembout gewenst is. Overigens kan de borging met behulp van een veer ook achteraf op de oudere uitvoeringen aangebracht worden.

#### De achtervering

Ingeval men gegronde klachten heeft over de werking van de veerelementen bij de modellen met scharnierende vork, bestaat de mogelijkheid, dat er onjuiste veren in deze elementen aanwezig zijn. Men wende zich in zo'n geval

via zijn Maico-agent tot de importrice, waarbij het motor- en framenummer vermeld dienen te worden.

In tegenstelling met bovengenoemd type vering vraagt de telescopische achtervering (op de T-modellen) wel onderhoud, dat hierop neerkomt, dat men voor een geregelde smering zorgdraagt. Voor dit doel leent zich in het bijzonder gegrafiteerd vet.

#### Koppelingsbijstelling

Indien de beide primaire bijstel mogelijkheden — kabelbijstelling en verzetten van het getande bedieningsarmpje — door een te sterke slijtage van de platen niet meer helpen, kan nog een bijstelling aan de drukstift plaats vinden. Voorheen was de moer hiervan met een splitpen gezekerd, maar latere modellen hebben op deze plaats opvulschijfjes. Bij een bepaalde graad van slijtage wordt dan eenvoudig een schijfje verwijderd. De dikte van deze schijfjes bedraagt 0,8 mm per stuk, het model M 200 heeft er normaliter één of twee, de M 175 met het oude carter bezit drie van dergelijke schijfjes. Uiteraard vraagt het verwijderen van een of meer schijfjes een demontage van het carterdeksel.

F.d.H.

## Maico "TIP"

Alternatief voor M200S zuiger  
meer info bij Arie wentink 0314-683870

Zoals is gebleken is de MZ zuiger gelijk aan die van Maico. Dus is men met Uw 250cc Maico aan het eind van het latijn, dan kan men een MZ zuiger van de maat 69,0 nemen en deze in Uw Maico gebruiken als vervanger voor de laatste originele maat 68,5. Dit is een goedkope en eenvoudige oplossing voor een veel voorkomend probleem. Doe er Uw voordeel mee.

## Problemen van lerers



uit de oude doos

#### Vastgelopen Maico

Een lezer uit Geleen heeft het meegemaakt dat zijn Maico plotseling vastliep nadat er al 60 km rustig mee was gereden op een koele dag. De motor was pas 8 maanden oud en had ongeveer 5300 km gelopen. Hij schrijft: Kunt U mij misschien vertellen wat hiervan de oorzaak kan zijn? De vreetplekken zitten op de cilinderwand vlak onder de uitlaatpoort (een tamelijk grote plek) en recht hier tegenover aan de andere kant (een kleinere plek). Boven deze twee grote plekken zitten nog twee kleinere vreetplekken. De sproeiernaald hangt in de tweede inkeping en ik gebruik mengsmering 1 : 25. Moet ik het mengsel nu rijker maken of meer olie in de benzine doen? Verder vraag ik mij af of ik de cilinderwand op de betreffende plaatsen met fijn schuurpapier kan bijwerken, omdat de beschadigingen niet diep zijn.

Het is onmogelijk om te zeggen, dat of dat is per se de oorzaak geweest van de vastloper. Daarom zeggen wij slechts onder enig voorbehoud wat het volgens ons is. Wij vermoeden dat we hier te doen hebben met de zogenaamde tweederde-gas-vastloper, een gewone, door oververhitting veroorzaakte klemmer. Deze oververhitting wordt veroorzaakt door een te arm mengsel in het gebied waarin de samenstelling van het mengsel geregeld wordt door de stand van de sproeiernaald en nog niet door de hoofdsproeier. Het kan dus zijn dat er volgasrijdend niets gebeurd zou zijn omdat de hoofdsproeier wel de goede maat heeft. De Maicofabriek schrijft als naaldstand voor: derde inkeping van boven, na het inrijden mogelijk in de tweede inkeping. Hieruit blijkt al dat deze stand krap aan is, en voor de Maico waar het hier om gaat net funest geweest is. Het kan zijn dat ook andere factoren meegespeeld

hebben, en omdat we hier te doen hebben met een betrekkelijk nieuwe machine, vermoeden we dat de ontsteking ook wel enigszins aan de lage kant gestaan zal hebben doordat de fibernok van de hamer van de contactpunten betrekkelijk snel slijt totdat hij is ingelopen op de onderbrekernok.

Bij deze vermoedelijke oorzaak hebben we natuurlijk aangenomen dat niet iets doms als normale benzine i.p.v. mengsmering de oorzaak is geweest. De remedie is het mengsel rijker maken door de sproeiernaald minstens één standje hoger te hangen, en niet door vetter te smeren.

Als de beschadigingen inderdaad niet diep zijn, kunnen zij weggewerkt worden. In de cilinder met schuurpapier (zeer fijn) en veel geduld is mogelijk, maar een meer elegante oplossing is als volgt: Koop bij een drogist een beetje geconcentreerd natronloog. Maak de cilinder zeer goed vetvrij met bijvoorbeeld tri en bevochtig de vreetplekken op de wand met de natronloog. Het lichtmetaal dat op en in de wand zit lost volkomen op na enkele behandelingen, terwijl het gietijzer onaangestast blijft. De cilinder moet daarna met veel water afgespoeld en ogenblikkelijk goed ingevet worden, omdat hij anders binnen enkele uren gaat roesten. Daarna kan hij weer gebruikt worden. De zuiger moet met een scherp vijltje behandeld worden en niet met schuurpapier omdat daarmee niet de harde vreetplekken, maar het zachte lichtmetaal verwijderd wordt. Met een hefst nieuw en stevig vijltje (driehoeksvorm) dienen de harde plekken weggehaald te worden, waarbij er vooral opgelet moet worden dat er geen of in ieder geval zo weinig mogelijk zuigermateriaal verdwijnt. Indien dit alles goed gedaan wordt is de motor weer als nieuw.