



par Gilles Mallet

**250**

# MAICO ENDURO

une  
Rolls  
Royce  
de  
course

*Vous vous souvenez de la finale des championnats de France d'enduro, le 2 novembre à Troyes? Oui? Bravo. La grande bagarre Queirel-Vernier, Ossa-KTM, c'est bien ça. Mais pas que ça. Parce que si votre mémoire est vraiment fidèle, vous ne pouvez pas avoir oublié que ce duel de géants a bien failli être arbitré par un pilote et une moto complètement inattendus. Il s'en est fallu de très peu, souvenez-vous, que Daniel Péan, champion de France inter de cross en 250 cc, ne mette Queirel et Vernier d'accord, en remportant l'épreuve sur une 250 Maïco G.S.*

*Une Maïco enduro? Ça existe? Ben un peu, les gars. Tout de suite après l'exploit de Péan, je suis allé voir chez 1 ter cross, les spécialistes Maïco de la région parisienne, à quoi ressemblait cette G.S.*



1 - Très proche de la machine de cross : géométrie, suspensions extra.

2 - Une Maïco, c'est reconnaissable entre mille autres motos. Elle paraît longue, haute, large, elle est taillée à la serpe. Mais quand on est dessus, c'est petit, maniable, parfaitement équilibré. La version essayée est équipée d'un échappement sous le bloc et d'un réservoir en nylon.

3 - La Maïco GS peut être vendue au même prix avec le réservoir alu et l'échappement relevé.



### compétition oblige

Maïco, c'est une petite usine allemande qui a toujours orienté ses efforts vers la compétition. Ses succès en motocross ne se comptent plus, tant au niveau mondial que dans les championnats nationaux. Et il y a quelques années, les 125 cc Maïco, sur les circuits de vitesse, étaient les machines à battre, même en championnats du monde. Gunther Schier, l'ingénieur de l'usine, transfuge de chez Rotax, connaît donc les recettes pour faire marcher un moteur. Et les patrons de l'usine Maïco, les frères Maisch, sont deux champions de moto-cross de classe internationale. Ce petit préambule pour vous situer Maïco dans le monde de la compétition. Une image de marque enviable, vous le voyez.

Mais l'importateur en France, le célèbre « Pipe » Soullignac, après avoir cru au cross et à la vitesse, ne croyait pas à l'enduro. Il a fallu que 1 ter Cross le bouscule pour qu'il se décide à importer les 250 Maïco GS, les versions enduro. Leur palmarès ? Championnes d'Allemagne depuis 3 ans, tout simplement. Ah oui, tout de même ! Il était temps que Moto Verte se penche pour vous sur cette inconnue tapageuse, non ?

### l'acier victorieux

Une Maïco, ça ne ressemble à aucune autre moto. La GS, étroitement dérivée de la cross, n'échappe pas à ce principe. Son interminable fourche, son cul en l'air, son réservoir carré, lui donnent cette allure unique qui fait reconnaître une Maïco du premier coup d'œil. Elle paraît grosse, haute, large. Elle est grise et jaune.

Pas vraiment le style design. Et là-dessus, rien de superflu. Fonctionnel avant tout. Ach !

Le cadre est un solide double-berceau, gousseté proprement, large au niveau de l'axe du bras oscillant. Ce dernier, de section ovale, est renforcé sur toute sa longueur par un fer plat soudé. Trois points d'ancrage reçoivent une paire d'amortisseurs Koni classiques, mais avan-

cés de façon à permettre un débattement de 180 mm. La célèbre, l'inimitable fourche Maïco, qui plonge beaucoup plus bas que l'axe de roue, débat sur 200 mm.

Les jantes Akront nouveau profil sont montées sur de beaux moyeux coniques nervurés. Une vraie broche à l'avant, une fausse broche derrière, permettent un démontage des roues assez rapide.

Selon les versions (au choix, et au même prix de 9.700 F clefs en mains), la Maïco GS est livrée avec un échappement qui passe sous le moteur ou un échappement relevé, et un réservoir en nylon épais, ou en alu. Le modèle que nous avons essayé avait l'échappement sous le moteur (exposé aux chocs mais pas gênant pour le pilote) et le réservoir en nylon, apparemment très solide et monté sur silent-blocs. La selle, haute, épaisse, longue, est emboîtée à l'avant et fixée à l'arrière par un simple écrou nylstop. Ce qui permet d'accéder au filtre à air, un « Twin Air » bien abrité dans une chambre de détente en plastique, en 1 minute. Les garde-boue (Preston à l'avant, Falk à l'arrière) sont pratiquement indestructibles.

Au guidon, des commandes Magura classiques, un petit phare plat monté rigide, un mini feu arrière sur caoutchouc, et une béquille centrale, complètent l'équipement de la 250 Maïco GS.

Dans cette partie cycle qui brille par ses dimensions généreuses, sa robustesse et sa visserie soignée (nylstop et BTR), prend place un monocylindre 2 temps d'aspect rustique, l'alu granuleux brut de fonderie, les ailettes largement espacées ne contribuant pas à proposer le moteur Maïco, plus que sa partie cycle, à un grand prix d'élégance. Ce moteur est fixé en trois points, plus deux tirants sur la culasse. Cette dernière reçoit deux alésages, ce qui permet de monter soit un décompresseur, soit une bougie de rechange.

L'alimentation est confiée à un carburateur Bing concentrique de  $\varnothing$  36 mm monté sur pipe de caoutchouc. L'accessibilité au câble de gaz et au gicleur est très pratique. Un allumage électronique

Bosch assure une excellente étincelle à tous les régimes. Le petit kick commode permet de mettre en route avec un rapport de la boîte 5 vitesses engagé. La GS est ainsi la seule 250 d'enduro du marché français qui dispose de ce système extrêmement pratique en cas de difficulté.

La transmission finale se fait par une longue chaîne 15,9 étroite, guidée près de la couronne par un guide-chaîne classique et, au niveau de l'axe de bras oscillant, par un tendeur à ressort, comme sur les motos de trial.

Une petite plaque de téflon fixée sur le bras empêche le frottement métal contre métal. La tension de chaîne s'effectue par vis.

De solides repose-pieds pliants assurent un bon appui, et les commandes de frein arrière — une longue et robuste pédale — et de sélecteur — court et bien dessiné — tombent parfaitement sous les pieds. La commande de frein arrière est assurée par une tringle assez exposée à un choc, et la pédale, certes robuste, est trop longue et trop éloignée du carter moteur pour ne pas ramasser tous les végétaux qui traînent et ne demandent qu'à se coincer là.

L'accessibilité au pignon de sortie de boîte est parfaitement dégagée et son montage sur un arbre cannelé, maintenu par un circlips, permet un changement de braquet rapide.



Les pneus sont des Metzeler cross de 3,00-21" AV et 4,50-18" AR.

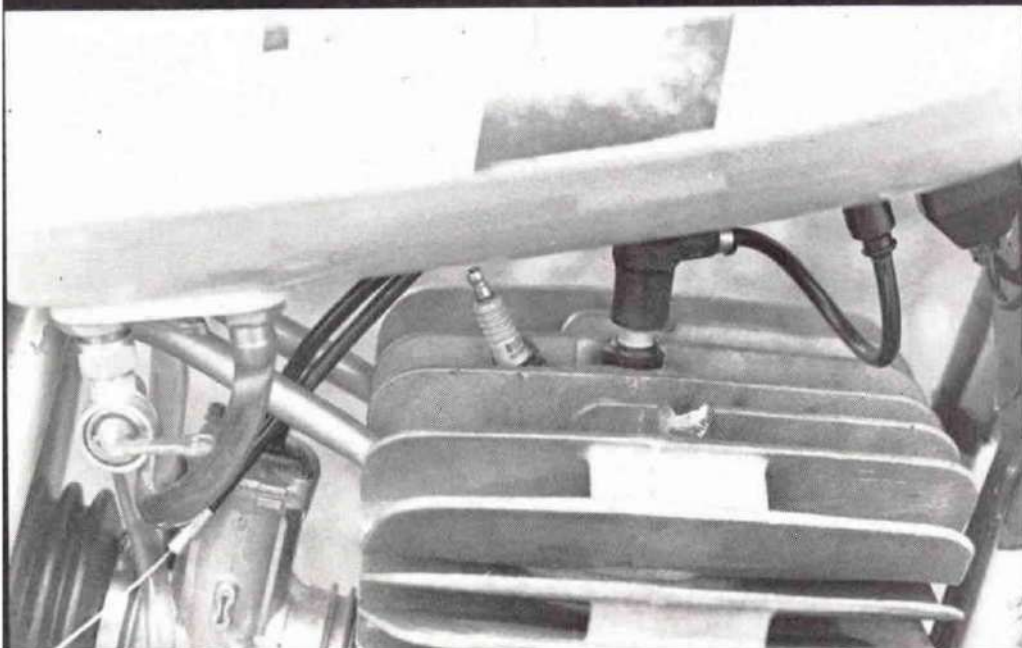
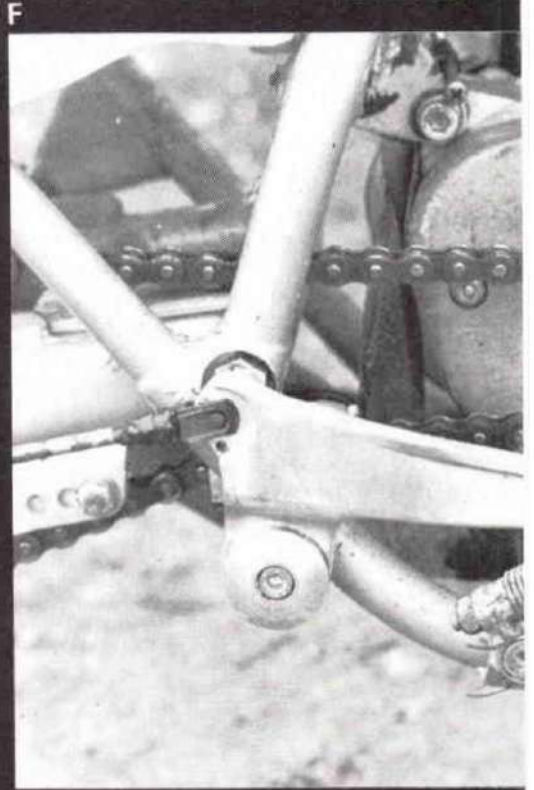
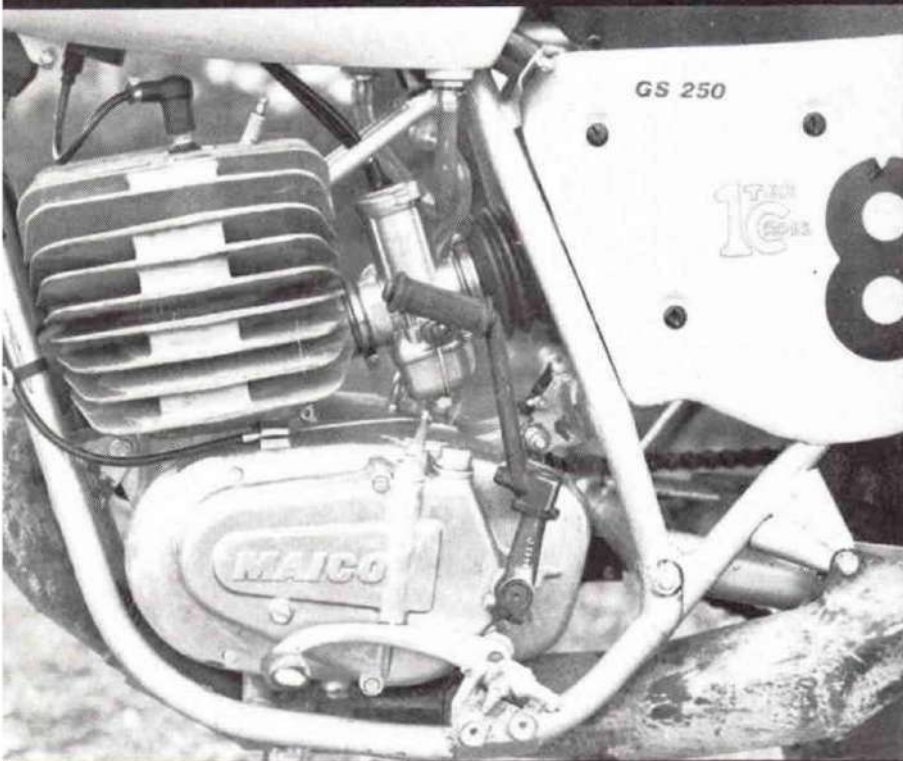
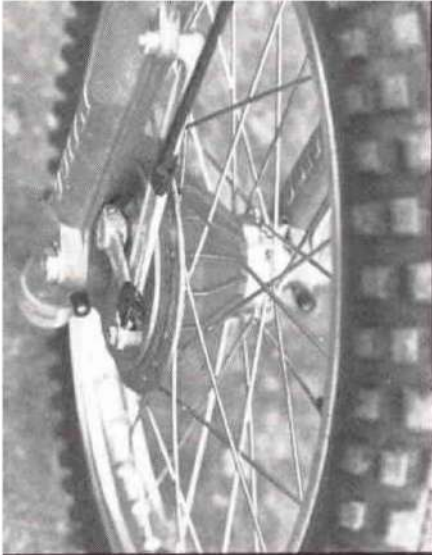
L'ensemble, taillé dans la masse, respire la robustesse et l'efficacité. 110 kg d'acier victorieux... Très germanique !

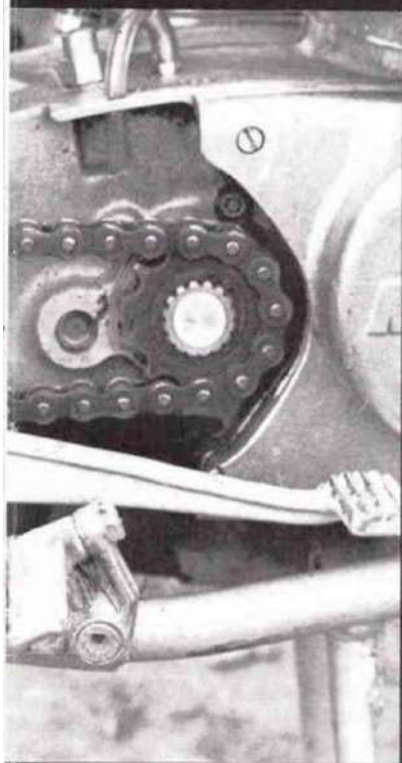
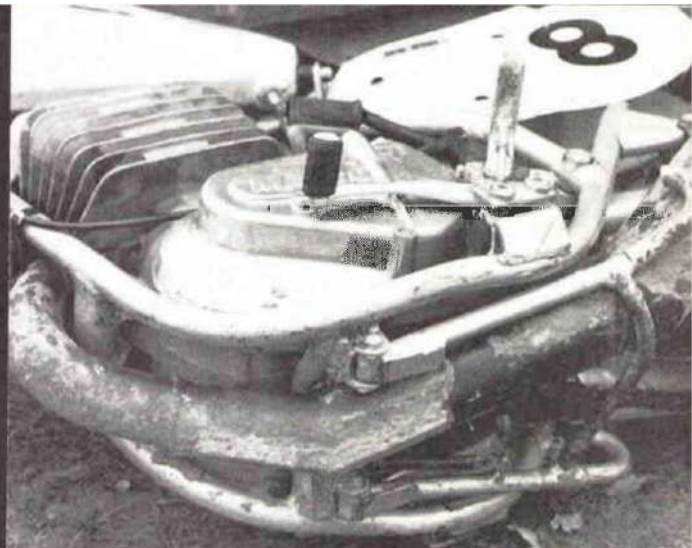
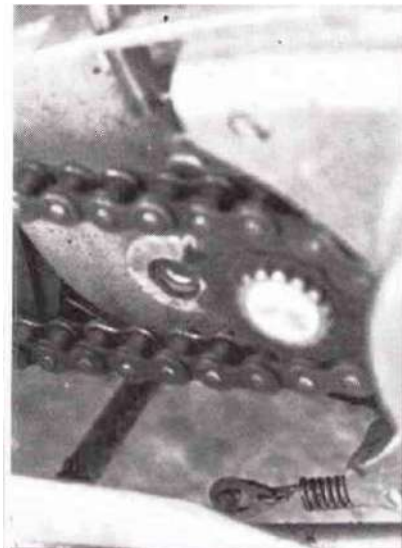
### une Rolls-Royce de course !

Quand on connaît le palmarès des Maïco en cross, et quand on a sous le nez ce bestiau à l'allure brutale, on s'attend vraiment à monter sur un bâton de dynamite, un truc violent, bestial, qui vous arrache les bras.

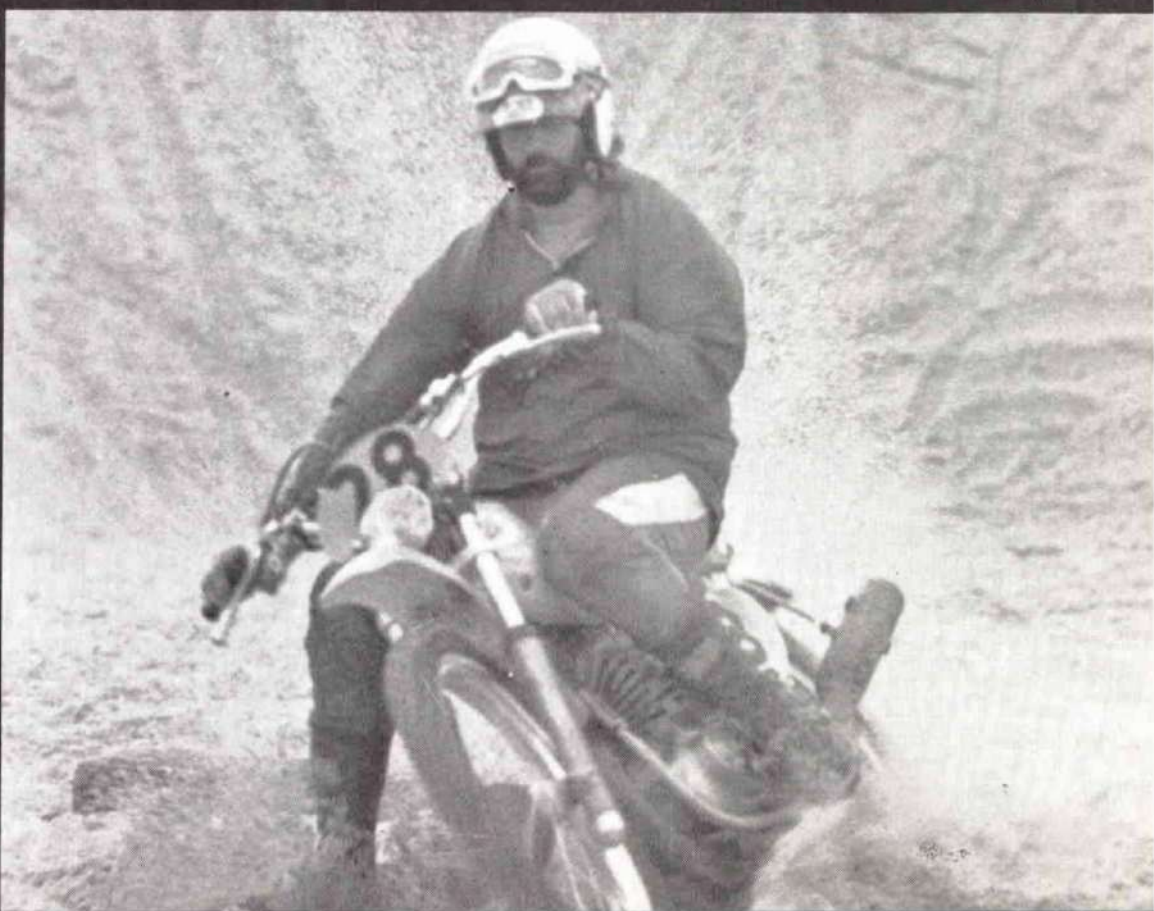
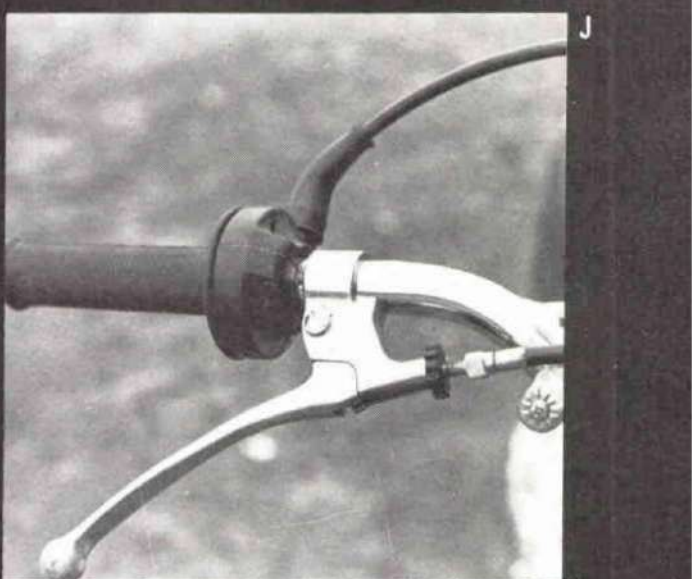
On s'attend à une Formule 1... c'est une Rolls Royce ! La surprise vous écarquille les quinquets, entrebâille la mâchoire et décontracte les muscles bandés pour l'affrontement avec le fauve.

Essence ouverte (1 seul robinet), un coup de kick, sans aucun effort (et sur n'importe quel rapport, je vous le rappelle), le moteur ronronne doucement, sur le ralenti. Voui monsieur, c'est pas plus dur à démarrer que ta 125 trail habituelle. Quelques coups de gaz... ce n'est pas un fauve qui rugit, à peine un bon toutou qui grogne. Le moteur monte en régime lentement (tout est relatif, hein !), redescend sans se presser sur le ralenti. Y'a de





A - Moyeux avant...  
 B - ... et arrière coniques, jantes alu. Notez le débattement important de la suspension arrière, et le réglage de tension de chaîne par écrou.  
 C - Le moteur, brut de fonderie. Kick bien dessiné, repose-pieds balaisés, sélecteur court, carbu accessible, ailetage important relié par des barrettes anti-vibratoires.  
 D - Deux alésages sur la culasse permettent de monter une bougie de rechange ou un décompresseur. Notez la fixation de la culasse sur le cadre par deux tirants.  
 E - Tendeur de chaîne style Bultaco trial et plaque en téflon sur le bras oscillant pour éviter le frottement métal contre métal.  
 F - L'articulation solide de l'axe de bras oscillant, le pignon de sortie de boîte démontable en quelques dizaines de secondes, la (trop) longue pédale de frein, assez vulnérable bien que robuste.  
 G - Fixation de selle par un seul écrou accessible...  
 H - ... ce qui permet un accès aisé au filtre Twin Air, bien abrité des corps étrangers.  
 I - L'échappement épouse le cadre d'aussi près que possible, mais demeure vulnérable. Notez la bequille centrale.  
 J - Commandes Magura classiques au guidon.  
 K - Ne pas hésiter à balancer le bestiau avec autorité dans les virages.



J

K



l'inertie, et pas tellement de décibels.

Seconde surprise, cette moto qui paraît grosse, large, diminue considérablement dès qu'on monte dessus. Le guidon, assez étroit et cintré vers l'arrière, style KTM, tombe juste sous les mains ; la selle, pas si haute qu'elle ne le paraissait, est un pullman, les repose-pieds et toutes les commandes sont bien placés. Dès que la moto roule, c'est un vélo, maintenu sans effort par ce — relativement — petit guidon, qui commande une direction très douce, à la fois légère et précise.

L'embrayage assez dur (il faut bien graisser le câble) autorise un démarrage d'autant plus en douceur que le moteur manque totalement de brutalité. Faut que je vous l'explique bien, le tempérament de ce moteur, parce que c'est vraiment quelque chose. Il est souple. Moins puissant à bas régimes qu'un Ossa Desert, moins violent en haut qu'un K.T.M., il possède beaucoup d'inertie, donc une très grande régularité de fonctionnement. Il pousse tranquille, sans faire d'effet, longtemps, sur une longue plage de régime, jusqu'à ce que, d'un seul coup, pan, un paquet de chevaux arrive. Mais, grâce à son inertie, à la bonne géométrie de la moto, au gros pneu arrière et à la flexibilité de la transmission, cette soudaine pêche se ressent sans aucune réaction brutale de la moto. On l'enregistre, c'est tout. Mais sur un parcours d'enduro, il est rarement nécessaire de pousser le régime assez haut pour arriver dans cette zone pleine de chevaux. La souplesse du moteur fait penser un peu à un convertisseur. On ne change pas souvent de rapports. Et quand on le fait, ils sont tellement bien étagés et le sélecteur si précis qu'un coup de pied suffit toujours, sans toucher à l'embrayage, pour revenir dans une plage de régime où le moteur, égal à lui-même, pousse tranquille, l'air « pépère ». Et trompeur, parce que, pour l'essai, on avait

amené à titre de comparaison une 250 K.T.M. Et on a bien fait. Patrice Leleu et moi, changeant de machine, on a bien réalisé une dizaine de tests d'accélération, départ arrêté. La K.T.M. ne l'a emporté que de quelques mètres, arrivée à fond de sixième, en donnant pourtant toujours l'impression de pousser beaucoup plus. Et encore, avec la K.T.M. faut pas se loupier au démarrage, la 1" ayant tendance à vous envoyer en l'air. Le temps de se récupérer, la Maïco, sur laquelle il suffit d'ouvrir et d'attendre que ça se passe, a gagné quelques mètres au départ, sans se fatiguer. Très surprenant, ce moteur Maïco. Et dans les passages lents, style trial, les deux premiers rapports courts, la souplesse et l'inertie du moteur, avalent toutes les pentes sèches prises sans élan, facilement. Ça refuse de caler, et la roue avant ne se met en l'air que si on le veut vraiment. Les mêmes difficultés, prises avec la K.T.M., c'est du rodéo. Ou le moteur s'écroule et cale, ou la pêche jette brutalement la moto, roue avant en l'air, dans la côte.

Bref, cet ensemble moteur-boîte Maïco, c'est l'eau chaude. Un Ossa Pioneer qui pousserait comme un K.T.M., ça surprend quand même !

A ce moteur exceptionnel, vient se joindre une partie cycle un peu moins surprenante, mais tout de même remarquable. Remarquable surtout par ses suspensions. On s'attend bien sûr à une fourche merveilleuse, alors qu'elle n'est qu'excellente. Mais à l'arrière, il y a carrément un truc miraculeux. Ces Koni tout ordinaires, même en position avancée, ne peuvent à eux seuls effectuer un tel boulot, coller la roue par terre sur les pierres, avaler les nids de poules, effacer les inégalités du sol, bref, assurer un confort et une précision que je n'avais pas encore rencontrés. La géométrie du cadre Maïco doit être pour une part importante dans cette sta-

bilité et cette souplesse en même temps précise qui permettent sur un parcours d'enduro roulant mais au sol inégal, de passer vite sans jamais se faire de châteaux. Ou tellement moins qu'avec une autre moto, ou autant mais en passant tellement plus vite...

Alors que l'arrière de la moto se fait donc étrangement oublier, d'autant plus que les coups de gaz, accélérations et décéléra-tions, se font toujours en souplesse, l'avant reste léger, précis, maniable, tout en guidant bien la moto.

Dans les virages, c'est un peu différent, l'arrière semble pousser un peu l'avant, et il ne faut pas hésiter à balancer la Maïco. Elle prend de bons angles avec bonne volonté, et accepte les travers contrôlés à l'accélération avec une rare constance de trajectoire. Mais il ne faut pas hésiter à se montrer ferme, sinon elle a un peu tendance à vouloir tourner moins que le pilote. Une simple particularité à assimiler.

Après quelques heures d'essais, en changeant de machine, on est amené à une autre constatation évidente : la Maïco n'est pas fatigante. C'est normal, bras et mains ne sont pas crispés pour maîtriser constamment un pur sang en colère, et le dos et les cuisses apprécient la douceur de la suspension arrière.

En outre, cette moto pas précisément légère (110 kg, le même poids qu'une K.T.M., mais 10 kg de plus qu'une Ossa) offre une excellente maniabilité. A la conduite, elle paraît plus légère qu'elle n'est. Toujours la géométrie et la répartition des masses. Après une chute, on apprécie le moteur qui ne se noie pas et l'inutilité de chercher le point mort, au demeurant assez facile à trouver.

Sur un terrain de cross, la Maïco GS conserve toute sa facilité, bien que j'aie été beaucoup moins convaincu par sa tenue de piste sur les successions de grosses

## fiche technique

250 MAICO GS

### Moteur :

Monocylindre 2 temps refroidi par air.  
Alésage : 67 mm.  
Course : 67,5 mm.  
Cylindrée : 237,8 cc.  
Taux de compression : 12 à 1.  
Puissance maxi (constructeur) : 36 ch.  
Couple maxi : non communiqué.  
Alimentation : carbu Bing de Ø 36 mm.  
Allumage : électronique Bosch.  
Avance : 3 mm avant PMH.  
Bougie : Béru 280 culot long.  
Mise en route : kick.  
Graissage : mélange à 5 %.

### Transmissions :

Primaire par chaîne Duplex, rapport 41/18 = 2,28 à 1.  
Boîte de vitesses à 5 rapports.  
Contenance d'huile : 1 l de SAE 20/40.  
1. 2,98 à 1  
2. 2,17 à 1  
3. 1,65 à 1  
4. 1,25 à 1  
5. 1,00 à 1  
Secondaire par chaîne, rapport 12/52.



### Partie cycle :

Cadre tubulaire double berceau.  
Fourche télescopique hydraulique, débattement 200 mm.  
Contenance : 300 cc d'huile hydraulique SAE 10 par bras.  
Frein avant conique Ø 136 mm.  
Frein arrière conique Ø 160 mm.  
Amortisseurs arrière Koni, débattement 180 mm.  
Pneu AV : 3,00-21" ; AR : 4,50-18" cross  
Longueur : 2.120 mm.  
Largeur guidon : 850 mm.  
Empattement : 1.400 mm.  
Garde au sol : 230 mm.  
Poids à vide : 110 kg.  
Contenance réservoir : 9,5 l.  
Prix : 9.700 F clefs en mains.  
Importateur : Maico-France, route de Tarascon, 13200 Arles.  
Distributeur région parisienne : 1 ter cross, 1 ter, rue Pierre Curie, 94 Ivry.  
Tél. 670-22-43.

En haut : Patrice Leleu, comme une bête sur le « dirt ».

En bas : y'a la limite, et puis y'a au-delà de la limite...!



## les chevaux !

Les importateurs sont décidément bien sympas. Ils ne perdent pas une occasion de nous faire rigoler. Leur gag favori, à presque tous, vous avez remarqué, c'est les chevaux. Les chevaux sur les catalogues, parce que les vrais, ceux qui sortent des moteurs et qui font tourner la petite aiguille sur le banc de puissance, ils ne savent pas ce que c'est.

Heureusement, grâce à l'importateur KTM, plus honnête que les autres au sujet des chevaux, on a une base de comparaison : une courbe de puissance de 250 KTM enduro, publiée lors de l'essai comparé des 250 enduro dans M.V. n° 11.

On y lit : puissance maxi, 28,5 ch. Sur les catalogues, c'est déjà plus pareil. Et sur le catalogue de la 250 Maico GS, c'est écrit 36 ch. Quand vous saurez que, d'après nos essais comparés d'accélération, la KTM pousse un poil plus que la Maico, vous rectifierez de vous-même en attribuant à cette dernière, en gros, entre 27 et 28 ch. Vous serez beaucoup plus près de la vérité, et la moto ne poussera pas moins fort pour autant !

bosses. Là, elle rebondit de l'arrière et il faut se cramponner. Mais quelle moto ne se transforme pas en Mustang sauvage sur les successions de bosses ? J'avoue n'avoir jamais su rouler proprement dans ce type de difficulté, quelle que soit la moto. Dans ce cas précis, le jugement doit donc porter davantage sur la médioscrité du pilote que sur les qualités de la moto ! (Je fais ma crise de modestie, profitez-en, c'est pas tous les jours !). Par contre, en freinage, je m'y connais, et je peux vous dire que la Maico n'est pas bestiale à ce sujet. L'importante inertie est déjà un sérieux handicap pour obtenir de fortes décélérations, et le frein arrière de la Maico, puissant et progressif, y parviendrait peut-être s'il était secondé par un frein avant plus incisif.

## une somme de qualités

Bref, si j'achetais une Maico, je dorloterais mon frein avant après chaque course pour lui conserver une efficacité maximale... et je monterais un décompresseur. Ça peut servir !

Je me tâterais par ailleurs pour savoir si je dois choisir l'échappement en-dessous, qui autorise une excellente position debout, mais est exposé aux pierres, comme sur la moto essayée, ou l'échappement relevé... que je n'ai pas essayé.

Mais, pour avoir essayé tout le reste, je peux vous dire que cette Maico m'a très favorablement impressionné. On cherche le défaut qui pourrait nuire à une telle somme de qualités réunies pour construire un ensemble exceptionnellement homogène, facile, efficace, agréable. Je garde quelques superlatifs dans ma boîte, pour le cas où je trouverais prochainement une moto d'enduro qui, au premier contact, parviendrait à me séduire et à me convaincre davantage. Ça ne sera pas facile, mais faut être optimiste !

