



par A. Kuligowski

# 250 MAICO GS 78

## elle a les moyens de vous faire

Marque glorieuse s'il en est dans les annales du cross mondial, Maico a fêté, à sa manière, l'année 78 qui coïncide avec le 20<sup>e</sup> anniversaire de son premier titre de championne d'Europe de cross 250 cm<sup>3</sup>. De quelle manière? En produisant une nouvelle 250 cm<sup>3</sup> cross particulièrement compétitive et résolument différente des modèles antérieurs. Les crossmen ont apprécié l'attention. Mais les enduristes restaient de marbre. L'habitude veut, en effet, que l'usine de Pfädingen sorte chaque année une moto d'enduro dérivée du modèle cross de l'année précédente. Il ne fallait donc pas trop espérer de l'inédit pour l'enduro cette année.

Mais en 78, année anniversaire, Maico a décidé de brûler une étape. Et cela en mettant sur le marché une toute nouvelle 250 Enduro inspirée — copiée pourrait-on dire — sur l'ultime version 250 cm<sup>3</sup> cross. Cette machine nous l'avons récemment, essayée. Le moins que l'on puisse dire est qu'elle a sacrément progressé. Désormais la 250 Maico G.S. est une moto pour lutter et rivaliser avec les meilleures productions de la spécialité. Qu'on se le dise : elle a les moyens de vous faire gagner !

### « Le magnum »

La machine qui a servi de modèle à cette nouvelle 250 Enduro Maico G.S. est donc la dernière née des machines de cross. Il s'agit d'une moto que nous avons testée et présentée dans le n° 2340. Pour une description complète nous vous renvoyons à cet article puisque la version enduro en reprend une à une les caractéristiques. Bien entendu, elle reçoit également quelques aménagements spéciaux exigés par la vocation différente. La partie-cycle est scrupuleusement celle du modèle cross mais avec un réservoir en alu plus étoffé, contenant 11 litres de mélange, plus une béquille centrale très pratique et un carter de chaîne. Le châssis émaillé rouge, comme l'ensemble de la moto, est un très robuste double berceau tubulaire réalisé dans un acier au chrome molybdène. Les renforts sont nombreux et sérieusement exécutés.

Dérivée de la Cross, la 250 GS possède de sacrées suspensions qui autorisent toutes les audaces.



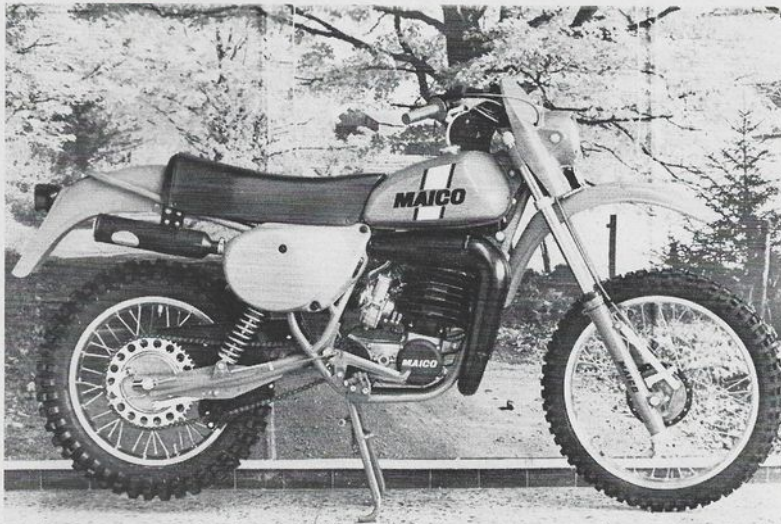


Imposante sur ses grandes suspensions, la 250 Maico GS s'adresse avant tout aux grands gabarits. Cela empêche pas H. Saulignac, l'importateur, d'être parfaitement à l'aise à son guidon.

Les suspensions sont impressionnantes, avec des débattements de 250 mm pour les deux roues !

A l'avant, on découvre, une super fourche Maico à axe déporté et diamètre de tubes de 38 mm. Les fourreaux sont en alu émaillé rouge. Les joints ont été remplacés car les anciennes versions laissaient un peu fuir le fluide. L'élément le plus intéressant de cette fourche concerne son amortissement à huile, ressort et coussin d'air. La Maico est donc la première moto d'enduro équipée de ce système particulièrement moderne qui permet de régler l'amortissement en gonflant ou dégonflant les bras. Ainsi, selon que le circuit exige une fourche molle ou plus dure, on peut varier la pression de 1 à 2 kg.

# Wagner



A l'arrière, on trouve des amortisseurs également hydropneumatiques mais avec bonbonne séparée comme sur la machine de cross. Il s'agit d'éléments italiens Cor-te et Cozzo. Montés inclinés ils peuvent, comme la fourche se flatter d'être le nec plus ultra en matière de suspension, surtout en enduro. A l'évidence Maico n'a pas lésiné sur l'équipement. La firme de Pfaffingen a voulu réaliser un coup d'éclat et rivaliser avec une certaine mécanique autrichienne...

## Nouveau bloc

Le moteur est également inédit. Il s'agit du nouveau bloc déjà adopté sur la machine de cross. Extérieurement, il diffère surtout au niveau de la boîte de vitesses. Celle-ci s'est aplatie et allongée vers l'arrière. Elle conserve ses cinq rapports en prise constante. Mais surtout il faut signaler que le pignon de sortie de boîte se trouve désormais dans l'axe du bras oscillant ce qui rend superflu tout tendeur de chaîne.

L'allumage est confié à un volant électronique Bosch « new-look » dont la puissance a été augmentée.

Monocylindre 2 temps, le moteur est bien sûr lubrifié par mélange. Le cylindre en alliage léger peint en noir mat est chemisé. La cylindrée de 238 cm<sup>3</sup> est obtenue par un alésage de 66 mm pour une course de 700 mm. Comprimé à 12 : 1 et alimenté par un carburateur Bing de Ø 36 mm, il revendique 37 ch à 7 600 tr/mn. Soit un cheval de plus que le modèle antérieur.

L'échappement se trouve, enfin, en position supérieure passant sous le réservoir, sur le flanc droit et aboutissant dans un silencieux additionnel d'origine américaine.

Avant d'aborder nos tests pratiques, signalons encore que la Maico GS pèse 115 kg et vaut 12 800 F.

## Le coup de sang

**Présentation.** — Tout de rouge revêtue, la Maico ne manque ni d'originalité ni de personnalité. Le mariage entre les accessoires émaillés de vermillon et ceux peints en noir donne un cachet super sportif. La moto est, de plus, imposante : haute et longue ce qui améliore encore son image « compé-client ». A l'évidence ce n'est pas un trail pour minets. C'est du matériel sérieux mais qui ne manque pas de charme. Au surplus, la similitude avec le modèle cross joue en sa faveur. Ce n'est pas tout le monde qui peut rouler sur la moto de Péan !

**Finition.** — Acht ! Sous les coups d'aiguillons de la concurrence, Maico a pris le mors aux dents. Jadis, il était difficile, à juger la finition, de deviner que la G.S. Maico était produite Outre-Rhin. Désormais c'est fini. A Pfaffingen on a fait un « gross » effort. Meilleur émail, plus solide et plus couvrant sur le châssis ; belles soudures ; emploi d'une visserie nylstop ou B.T.R. Les commandes sont reliées aux organes par de gros câbles. Les différents éléments sont fixés à une place normale et le montage comme le démontage s'effectuent sans difficultés. Le seul point négatif concerne les décalcomanies « Maico » du réservoir qui ne résistent pas au frottement. On aura intérêt à revêtir les flancs du réservoir de « Vénilia » transparent.

Comme on le constate la nouvelle Enduro est tout simplement une Cross équipée des accessoires adaptés à l'enduro. Elle ne manque pas d'allure, bien posée sur sa béquille centrale.

Côté échappement on remarque le nouveau système de silencieux aussi efficace que fonctionnel. La chaîne secondaire est toujours convenablement vendue avec la nouvelle disposition du moteur.

**Equipement général.** — Ici Maïco poursuit son effort. Les garde-boue rouges sont en plastique souple, moulés comme les flancs latéraux ou la plaque phare. De marque *talk* ils ne suscitent aucune critique. La béquille centrale rappelée par deux ressorts butte sur des roulettes en Téflon. Les leviers sont des Magura.

Le carter d'allumage et le protecteur de pignon de sortie de boîte sont en plastique. Enfin, il y a un guide-chaîne bien conçu dont l'efficacité est complétée par un carter en matière synthétique. Côté roues, on trouve naturellement des jantes Akront « vertes » chaussées de pneus cross Pirelli 450 x 18 et 300 x 21.

Domage que Maïco ait abandonné, pour la France, les Metzeler. Domage aussi que le bas moteur ne soit pas protégé par un carter.

**Equipement sécurité.** — Le verre de phare n'est pas protégé, il est en revanche, intégré à une plaque incassable. L'échappement passant en haut ne brûle pas le pilote en raison de sa bonne intégration. La présence de garde-boue souples ne peut qu'être salutaire. Le filtre logé dans un coffre également en plastique est accessible après démontage de la selle.

On constate, à l'usage, une étanchéité de bon niveau. Etanchéité qui devra quand même être soignée pour les « épreuves nautiques » du genre Goméné. Au passif nous inscrirons l'absence de sabot et surtout les repose-pieds. Ceux-ci sont certes repliables mais ils sont toujours très pointus. Ils risquent donc de blesser en cas de chute.

**Equipement électrique.** — L'allumage est confié à un ensemble Bosch électronique de forte puissance. Il y a un volant d'inertie qui améliore la souplesse en enduro. Le câblage, sous gaine rouge, s'il vous plaît, est bien réalisé. Si la plaque avant est bien exécutée, le feu rouge est assez vulnérable. Notons que la tension est du 6 volts. Il n'y a pas de batterie et le témoin de stop est commandé par le frein avant.

**Mise en route.** — Le kick se trouve du côté gauche. Il est articulé et agit naturellement sur la boîte. En dépit de la compression élevée (12 : 1), l'effort à déployer n'est pas excessif. A froid, comme il n'y a pas de starter manuel, il convient d'appeler le carburant en titillant. La manœuvre est rapide et le moteur prend vie aux premières sollicitations. Cette bonne volonté ne se dément pas à l'usage et la Maïco se montre très docile au démarrage dans n'importe quelles conditions. De plus, comble de sophistication pour un bloc européen : on démarre avec une vitesse enclenchée, en agissant sur le débrayage.

**Bruit - nuisances.** — Par rapport aux machines antérieures on constate également un important effort réalisé pour atténuer les rugissements de la bête. C'est ainsi que la Maïco G.S. 78 est absolument conforme aux normes officielles. Pour aboutir à ce résultat, l'échappement est à double coquille. De plus on a fait appel, à l'arrière, à un gros silencieux de forme cylindrique et d'origine U.S. Mais surtout le moteur a été bridé à l'échappement. Pour courir il sera nécessaire de le débrider, tout comme on change le carburateur sur les K.T.M.

**Position de conduite.** — Pratiquement sénatoriale, la position assise est super reposante pour peu que l'on mesure plus de 1,70 m. C'est que la moto est imposante et haute sur pattes. La selle très bien dessinée est confortable et adaptée à tous les mouvements que l'on peut faire sur la moto. Les repose-pieds sont bien placés. En revanche, le guidon est un

peu étroit et légèrement trop droit. Lorsque l'on est debout, les jambes sont bien disposées au long de flancs sans saillie, mais le buste, toujours à cause du guidon pèse un peu sur l'avant.

**Confort.** — On peut réellement parler de confort sur la Maïco qui est, à l'usage, la machine d'enduro la plus confortable que nous connaissions. Ses grandes suspensions, pourtant héritées du cross sont « spongieuses » à souhait. On sent qu'elles fonctionnent sur « coussin d'air » ce qui, joint à la selle excellente fait de cette machine la « CX des enduros ». Un argument qu'apprécieront tous ceux qui comme nous ont les reins abimés par des années de chevauchées plus ou moins infernales...

**Puissance.** — Maïco n'a jamais été en peine de cavalerie. Aussi la nouvelle mécanique, une fois débridée à la sortie d'échappement se révèle très explosive. Les 37 ch revendiqués par l'usine sont à rapprocher de la cavalerie d'une K.T.M.

L'échappement se termine par un silencieux additionnel d'origine américaine. Il s'avère très efficace. Le feu rouge est vulnérable.

La cartouche Twin-Air imbibée d'huile se change très rapidement.

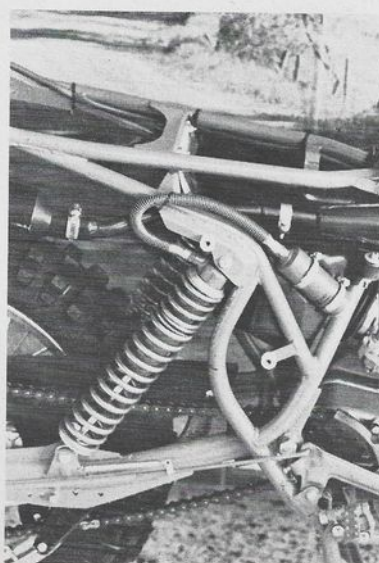
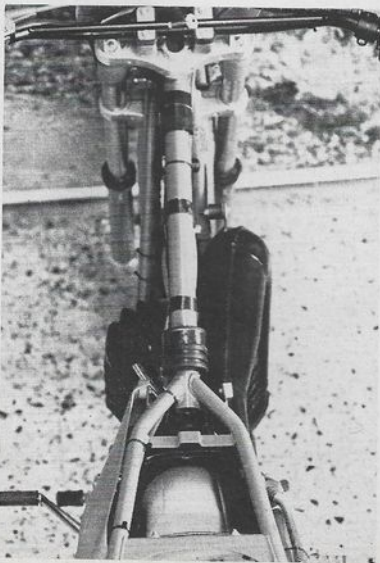




La grande fourche de 250 mm de débattement est amortie par ressorts, huile et air. Dommage qu'il n'y ait pas de soufflets.

Maico se rapproche des performances de la KTM puisqu'elle est créditée de 9'9. **Accélérations.** — Outre son moteur plein de vie et gorgé de tonus, la Maico est servie par une très bonne motricité du train propulseur. De plus, l'empattement important et les grandes suspensions évitent tout délestage intempestif de la roue avant. Il n'empêche, pour réussir les meilleurs départs il importe de ne pas laisser descendre le régime trop bas. L'accélération n'est pas immédiate mais exige un léger temps de retard avant que la rage n'explode. Peut-être n'est-ce dû qu'à un mauvais réglage de la carburation sur notre machine d'essai ? Nous n'en sommes pas convaincus car nous avons souvent noté cette progressivité sur les moteurs Maico.

**Transmissions.** — La nouvelle boîte de vitesses à cinq rapports est plus compacte, plus moderne aussi et sa disposition abaisse le centre de gravité. Sur ce nouveau modèle on apprécie la disposition



du pignon de sortie de boîte placé en arrière. Il confère à la chaîne secondaire (15/9) une tension constante. Le réglage s'effectue rapidement par boulon avec contre-écrou.

La roue n'étant pas à broche, il faut donc enlever la chaîne pour la démonter. Avec la disparition de tout système de tension automatique rendu désormais superflu, on applaudira la modification apportée au nouvel embrayage. Jadis, l'embrayage Maico exigeait une poigne virile. Et seuls les « hommes » qui avaient fait leur apprentissage comme bûcheron du Grand Nord pouvaient s'en servir convenablement. Cela est fini sur les nouveaux modèles où la poignée ne réclame plus qu'un effort très modéré.

**Sélection.** — Placé à gauche, le sélecteur commande la boîte selon les normes classiques, allemandes. La sélection pour être ferme ne pose pas de gros problèmes. Les vitesses s'enclenchent sans difficultés, avec une course de sélecteur modérée. Reste que le point mort est assez malaisé à trouver. Bien souvent on décide de caler le moteur plutôt que de rechercher ce sacré foutu de point de M...

**Étagement.** — Encore équipée d'une boîte cinq vitesses alors que la majorité de ses concurrentes sont pourvues d'une vitesse supplémentaire, la Maico ne paraît pas handicapée outre mesure sur ce plan. En effet, la boîte est bien étagée. Les rapports sont serrés et s'échelonnent sans trous. Ainsi il est très aisé de trouver le rapport approprié à la difficulté à laquelle on se trouve confrontée.

En vérité, un sixième rapport n'aurait pour avantage que de soulager le moteur qui est proche du maxi en cinquième.

**Maniabilité.** — L'impression que nous avait laissée la Maico 77 était mitigée. En effet, avec son poids coquet, sa longueur non négligeable et sa grande fourche, elle n'était pas une virtuose des sections trial, ni une reine du gymkhana. En fait, à l'usage, deux conclusions se détachent : la moto n'est pas trop agile à basse vitesse en raison d'une direction assez lourde. En revanche, la machine n'est pas du tout ridicule. Elle vire plutôt bien. Et surtout la conjugaison du son moteur progressif et de la bonne partie-cycle fait que la machine prend les virages docilement, précisément, sans partir de l'arrière ni chercher à dérapier. C'est donc un engin neutre, très sûr en courbes, car il ne survire pratiquement pas.

Au surplus, le rayon de braquage est de bonne ampleur. On tourne aisément autour de la jambe. A noter que les butées peuvent être limées pour augmenter encore la maniabilité.

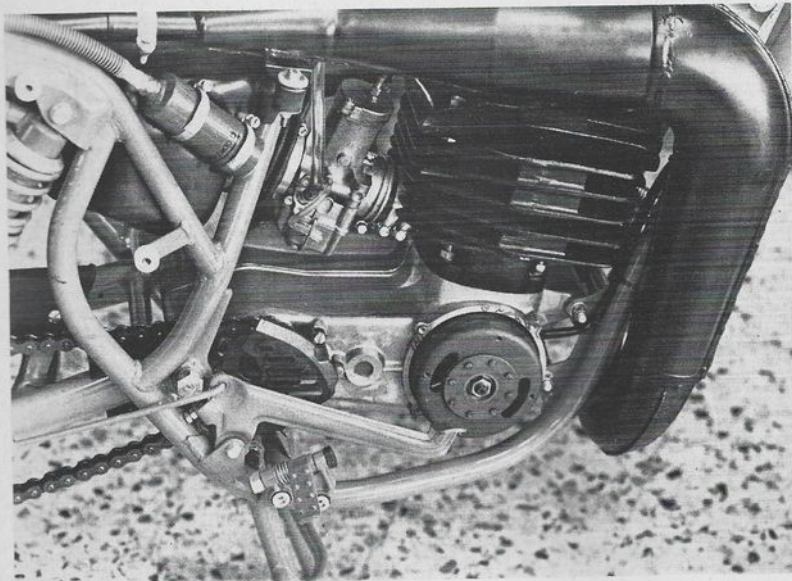
**Tenue de piste.** — C'est là indéniablement le point fort de la Maico. Cette machine est sans doute l'une des plus sûres qui soit dans les chemins. Ce moteur peut être exploité à son maximum grâce à un châssis d'une très grande rigidité et des suspensions qui effacent littéralement tous les accidents de terrain. Très bien accordés, fourche et amortisseurs absorbent la caillasse, avalent les trous et permettent à la moto de changer d'ornière comme en se jouant. Là encore l'impression de sécurité est stupéfiante. Avant

Le cadre dans toute sa splendeur. Ce double berceau tubulaire est particulièrement dimensionné et offre toutes garanties de rigidité et de robustesse. Les amortisseurs, montés inclinés, sont à réservoir séparé afin d'augmenter la capacité d'huile.

La poutre est robuste. Le filtre à air est accessible après démontage de la selle. Son étanchéité est passable. L'échappement « en haut » est monté sur silent blocs, tout comme le guidon.

Les amortisseurs à gaz Corte et Cozzo prennent place sur un châssis bien renforcé. Le bras oscillant est, lui aussi, rigidifié par des renforts. Il y a deux ressorts à pas variable.

L'allumage électronique Bosch est couvert par un carter en matière synthétique. Le cylindre en alliage léger est chemisé et émaillé noir. Remarquez les repose-pieds aux extrémités trop pointues.



de conduire une Maïco on ne croit pas pouvoir aller aussi vite en tout-terrain en ayant l'impression de prendre si peu de risques ! Même lorsque l'on se lance dans les portions du type cross, ces suspensions résistent à merveille, sans faire rebondir la moto ni talonner. Cette vélocité quel que soit le terrain a d'ailleurs un défaut : on ne se rend pas toujours compte de sa vitesse et l'on arrive vite sur les obstacles. Attention aux freinages en catastrophe. D'autant que la GS n'est pas un poids plume !

**Freinage.** — Heureusement, le freinage est à la hauteur. Les deux tambours de 136 mm à l'avant et 160 mm à l'arrière sont logés dans des moyeux coniques en alliage léger. Il assure des décélérations franches sans blocage de roue. En action prolongée, on constate une bonne résistance des garnitures qui conservent leur efficacité sans « fading ».

Nous reprocherons cependant au mécanisme de commande des freins avant de se gripper assez aisément. Câble et biellette devront donc être régulièrement nettoyés et graissés. A l'arrière, la commande par tringle n'appelle aucun reproche.

Les pneus Pirelli ne valent certes pas les Metzeler, surtout sur sol gras mais assurent une adhérence correcte sur la plupart des sols.

**Consommation.** — Dotée d'une nature généreuse et d'un moteur performant, la Maïco fait payer ses prestations par une consommation assez coquette. Selon l'al-

lure adoptée la consommation de 7 à 10 litres aux 100 km. Dans certaines épreuves difficiles, le maxi pourra encore augmenter.

**Autonomie.** — Avec son réservoir de 11 litres, la Maïco donne quand même une

autonomie honorable. En balade on pourra approcher 200 km avec un plein. En compétition ou en usage sportif, on couvrira sans inquiétude un parcours de 100 km.

**Qualité-prix.** — Les progrès accomplis par la nouvelle Maïco lui valent de faire un bon très net au rapport qualité-prix. Toutes charges comprises, son prix approche les 13 000 F, ce qui est désormais la norme habituelle pour une 250 Enduro. La 250 Maïco est très bien équipée et fait appel à du matériel de bonne qualité. Quand on connaît la valeur du Mark !

### Conclusion

Après des modèles qui n'avaient jusqu'à présent remporté que des succès d'estime, Maïco vient enfin de sortir une vraie et bonne machine d'enduro. Ses points forts sont l'équipement, le brio mécanique et une fantastique stabilité sur les terrains les plus défoncés. Les suspensions de la Maïco sont actuellement le nec plus ultra dans la spécialité.

Le revers est facile à deviner : un poids coquet et une maniabilité exigeant des efforts pour s'inscrire dans les petits coins... En revanche, la Maïco vire honorablement dans les courbes à plein grand rayon. Pratiquement jamais prise en défaut la 250 Maïco est devenue une machine sûre, idéale pour les épreuves rapides. Pour peu qu'on ait une solide constitution, c'est une « gagnieuse » à ne pas dédaigner.

## fiches techniques

### 250 Maïco GS 78

#### Moteur

Type et nombre de cylindres : Maïco 240 GS monocylindre.  
Cycle : deux-temps.  
Refroidissement : par air.  
Alésage : 66 mm.  
Course : 70 mm.  
Cylindrée : 238 cm<sup>3</sup>.  
Taux de compression : 12 à 1.  
Puissance : 37 ch.  
Régime : 7 600 tr/mn.  
Couple maximum : 2,8 mkg.  
Régime de couple maximum : 7 000 tr/mn.  
Allumage : électronique Bosch.  
Source d'énergie : bobine.  
Batterie : non.  
Lubrification : par mélange à 5 %.  
Carburateur : Bing.  
Diamètre de passage des gaz : 36 mm.  
Démarrage : par kick au pied gauche.

#### Transmissions

Type : bloc moteur, boîte cinq en prise constante.  
Transmission primaire : par engrenages.  
Rapport de démultiplication primaire : non communiqué.  
Transmission secondaire : par chaîne 15/9.  
Rapport de démultiplication secondaire : 2,28.  
Rapports internes de boîte :  
1<sup>er</sup> 2,71 à 1  
2<sup>e</sup> 1,97 à 1  
3<sup>e</sup> 1,50 à 1  
4<sup>e</sup> 1,20 à 1  
5<sup>e</sup> 1,00 à 1

#### Partie cycle

Cadre : double berceau tubulaire, acier au chrome-molybdène.  
Angle de la colonne de direction : non communiqué.  
Angle de braquage : non communiqué.  
Chasse : non communiquée.  
Suspension avant : téléhydraulique à air Maïco.  
Débattement : 254 mm.  
Suspension arrière : bras oscillant, amortisseurs à gaz Corte et Cosso.  
Débattement : 254 mm.  
Réglage de dureté : 3 positions.

#### Freins

A tambours.  
Avant : simple came.  
Diamètre du tambour : 134 mm.  
Arrière : à tambour commandé par tringle.  
Diamètre du tambour : 160 mm.  
Largeur des garnitures : 30 mm.

#### Roues

Jantes : Akront vertes.  
Pneu avant : 300-21 Pirelli cross.  
Pneu arrière : 450-18 Pirelli cross.

#### Dimensions principales

Longueur hors tout : 2 120 mm.  
Largeur hors tout : 850 mm.  
Hauteur hors tout : 1 170 mm.  
Hauteur de selle : 1 020 mm.  
Empattement : 1 450 mm.  
Garde au sol : 300 mm.  
Poids à sec : 113 kg.

#### Capacités

Réservoir d'essence : 11 litres  
Carter moteur : 1 litre.

#### Importateur

Hubert Soullignac - Route de Tarascon, 13200 Arles.

#### Prix

12 800 F + transport.



Le réservoir en alu contient 11 litres de mélange. Le carburateur ne possède pas de starter mais un titillateur.

### La 250 Maïco face à la concurrence

Modèle	Puissance au régime maxi	Poids à vide	Vitesses maxi	Prix
250 Maïco GS	37 ch à 7 600 tr/mn	113 kg	125 km/h	12 800 F
250 Kramer	41 ch à 9 000 tr/mn	106 kg	140 km/h	14 800 F
250 HVA	36 ch à 7 500 tr/mn	102 kg	122 km/h	11 600 F
250 KTM	36 ch à 7 200 tr/mn	112 kg	128 km/h	12 678 F
250 BPS GS	41 ch à 8 250 tr/mn	102 kg	135 km/h	13 100 F
250 Portal	41 ch à 8 250 tr/mn	100 kg	138 km/h	12 100 F
250 Ossa Désert	36 ch à 7 500 tr/mn	101 kg	130 km/h	9 500 F
250 Hercules	36 ch à 8 200 tr/mn	113 kg	132 km/h	10 691 F

