

MAICO 250 "ALPHA 1"

Personne n'ignore que l'on doit à Maico le premier pas dans la révolution des suspensions à grand débattement. La firme de Pfaffingen n'allait pas donc rater le virage des suspensions monoshock à flexibilité variable. Les choses ont été rondement menées et la 240 MC 82 nous arrive dotée d'un amortisseur central fonctionnant selon le système « Alpha control » mis au point par les techniciens allemands.

Equipement-Finition : Chez Maico on n'a jamais fait dans le luxe pour ce qui est de l'équipement. On monte ce qui est nécessaire mais on bannit le superflu. Ainsi la longue fourche à air est dépourvue de soufflets et ses joints pissent l'huile. Au guidon on trouve des leviers et une poignée rectiligne Magura. Le bras oscillant est en tôle d'acier soudée. Les commandes sont plutôt fermes. Notons toutefois les jantes Akront or, équipées de pneus Metzeler et la bonne tenue de l'habillage plastique (réservoir, flancs et garde-boue). La moto n'est pas très soignée au niveau de la finition, de plus elle vieillit très vite. Il est vrai qu'elle est aussi vendue « seulement » 16 353 F, prix qui compense un tout petit peu sa rusticité...

Position de conduite : Le guidon aux extrémités presque droites est fixé haut. Les repose-pieds sont placés plutôt en avant. Voilà qui détermine une position assis

spéciale et une position debout à laquelle il convient de s'habituer. La selle est longue et placée très haut. Pour ne pas trop pénaliser les pilotes de taille moyenne ou petite, Maico a choisi de réduire l'épaisseur de mousse. Cela se traduit par un confort très « germanique ». Le levier de sélecteur qui possède une course importante requiert d'amples mouvements du pied. Par contre, une fois enregistrés les concepts Maico, on peut piloter cette machine en parfaite décontraction, tant assis que debout.

Moteur : Premier contact : le bloc possède la même ligne que l'an dernier. C'est un mono 2 temps avec cinq vitesses, alimentation par boîte à clapets et carbu Bing de 38 mm. Maico annonce une puissance de 40 ch à 8000 tr/mn soit la même puissance qu'en 1981 et, bien sur un refroidissement à air ! Pour lancer le moteur, on ne dispose toujours, à froid que de l'éternel titillateur. Le kick est assez bien conçu mais prend vite du jeu. Au ralenti, on déplore des vibrations qui vont s'accroître avec le régime et le vieillissement de la machine. Moyennement puissant en haut ce moteur se singularise toujours par sa progressivité. Les accélérations ne sont pas franches. Pour qu'elles apparaissent, il faut que le moteur prenne ses tours. En fait ce moteur est efficace même s'il ne fait pas grosse impression. Il est facile à utiliser et sait se plier, de bonne grâce à toute les difficultés. Puissance moyenne, souplesse et motricité : telles sont ses grandes qualités. Elles ont assis la réputation de Maico depuis des années. On les retrouve intactes sur le modèle 82.

Transmissions : Depuis des années les bas moteurs Maico permettent le démarrage rapport-encoché, mais depuis aussi longtemps l'embrayage sec et collant rend caduque ce perfectionnement. Pour améliorer l'action sur le câble le constructeur a monté un long levier Magura impossible à actionner avec une petite main. La sélection des 5 rapports est moyennement précise. En revanche, l'étagement des vitesses ne fait apparaître aucun reproche particulier. Il faut dire que le moteur accepte de reprendre ses tours à mi-régime même s'il est creux comme une caverne en bas. Les sifflements de pignonnerie sont très perceptibles, derrière les carters en alliage léger. La chaîne secondaire est toujours pratiquement parallèle au bras oscillant afin de réduire les contraintes. Un robuste guide-chaîne la retient à l'orée de la couronne. La démultiplication finale exigera parfois d'être raccourcie pour les petits circuits.

Maniabilité : Le nouveau châssis adopté en 1982 n'a pas altéré la remarquable maniabilité des Maico. Dès qu'elle trouve un appui qui permette de remettre les gaz la machine vire presque toute seule. Sa géométrie bien calculée et son poids parfaitement équilibré font oublier la lourdeur de la direction provoquée par la fourche. Dans les épingles, le pilote peut se placer bien en avant et incliner la machine avec une belle ardeur. Elle se redressera facilement en dépit d'un poids à vide de 114 kg qui fait sourire devant le catalogue annonce seulement 103 kg !

Tenue de piste : Inutile de le chercher, la Maico dont la stabilité était légendaire nous a déçu cette

année. En effet, elle a beau avoir un châssis tubulaire double berceau aux dimensions généreuses, elle a beau afficher un empattement de 1510 mm, sa tenue de piste n'est pas exempte de critiques. Le train arrière paraît manquer de rigidité. Coupable ? Peut-être le bras oscillant qui gagnerait à être réalisé en caisson d'aluminium. A l'avant, la fourche longue et fort lourde (angle de chasse sans doute diminué) est prise de tressautements passés à une certaine allure. Le conducteur doit se « cramponner aux branches » pour vaincre ce guidon qui peut prendre une amplitude inquiétante. C'est ici que l'on constate que la Maico commence à vieillir. De replâtrage en replâtrage on ne fait pas une nouvelle moto.

Suspensions : N'était-ce sa lourdeur et le manque d'étanchéité des joints, la fourche avant produite par Maico aurait droit à un satisfecit. Elle est rigide avec ses tubes de 42 mm de diamètre. Elle autorise un débattement de



FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type : mono 2 temps
Refroidissement : par air
Alésage-course : 66 mm x 70 mm
Cylindrée : 238cc
Compression : 10 : 1
Carburateur : Bing 38 mm Ø
Puissance : 40 ch
Régime maxi : 8000 tr/mn
Allumage : électronique Motoplatt
Boîte de vitesses : 5 rapports en prise constante

PARTIE CYCLE

Châssis : double berceau tubulaire, chrome moly
Suspension AV : télé-hydro-pneumatique, tubes 42 mm Ø
Débattement : 310 mm
Freins : à tambours
Diamètres AV : 136 mm
AR : 160 mm
Jantes : Akront
Pneu AV : 300 x 21 Metzeler
Pneu AR : 450 x 18 Metzeler

DIMENSIONS

Longueur totale : 2180 mm
Largeur totale : 870 mm
Empattement : 1510 mm
Hauteur selle : 960 mm
Contenance réservoir : 9,5 l
Poids à vide : 114 kg
Prix TTC : 16353 F
Importateur : Maico Diffusion B.P. 17 - 95611 Cergy-Pontoise - Cedex

NOUVEAUTÉS 82

MOTEUR

— Modification de transferts

PARTIE CYCLE

- Nouvelle suspension - arrière « Alpha Control »
- Nouveaux ressorts de fourche
- Frein arrière monté flottant
- Nouvelle décoration
- Nouvelle selle
- Filtre à air redessiné

310 mm qui s'accompagne d'une très bonne absorption des chocs. La roue avant reste bien collée au sol, y compris à l'accélération. De plus cette fourche ne vous lâche pas, même lorsque vous réceptionnez sur le train avant. A l'arrière, nous découvrons le système « Alpha Control », un dérivé du Pro-Link qui donne une flexibilité variable à l'aide de deux biellettes et d'un amortisseur Corte Cosso à bonbonne séparée. Celui-ci est réglable en tension de ressort et en hydraulique. La suspension arrière revendique un débatte-

ment ne nous paraît pas encore parfaitement au point, surtout comparée au comportement des Maico les années passées. Premier défaut : la suspension est ferme et transmet de nombreux chocs dans les reins. Si l'on détend le ressort, elle talonne. Bien sûr on peut tenter de jouer avec le réglage hydraulique mais le résultat n'est pas concluant. Entendons-nous bien : la suspension arrière n'est pas catastrophique, elle est d'ailleurs beaucoup plus endurante que par le passé, mais elle fait quand même regretter le train arrière 1981. A l'évidence Maico a peut-être eu tort de vouloir brûler les étapes de la suspension monoshock. Cette précipitation risque de lui être préjudiciable.

Freinage : Le freinage est confié à deux tambours logés dans les moyeux coniques nervurés, fabriqués par Maico. Le tambour avant de 136 mm de diamètre n'est qu'un simple ralentisseur qui manque de précision et qui s'avère dur à actionner. A l'arrière, le

frein arrière n'est ni plus ni moins de bloquer la roue, sauf sur le verglas ! Heureusement le train arrière, grâce à la nouvelle suspension possède une très bonne adhérence qui tempère un peu la faiblesse des décélération.

L'AVIS DE GASTON RAHIER

La nouvelle suspension arrière Alpha Control qui manque de mise au point n'a pas apporté la cure de jouvence dont la machine a besoin. Certes, la machine conserve encore de nombreux arguments tels son moteur efficace à défaut d'être exaltant mais l'ensemble est en train de prendre un coup de vieux qui risque d'être fatal à la firme de Pfaffingen. Nom légendaire en cross 250 cc Maico nous avait habitué à être exigeants avec le matériel. Aujourd'hui, la 250 cc ne satisfait plus tout à fait notre exigence.

