Curieuse coïncidence, c'est le jour où le motocross de Beaucaire clôturait officiellement la saison de Motocross 75 que la presse et les crossmen pouvaient découvrir la nouvelle gamme cross et enduro Maïco 76. On ne perd pas de temps à Pfaffingen, ni chez l'importateur : M. Soulignac qui est allé tout spécialement à l'usine chercher le premier contingent de machines, ce qui permet à Moto-Revue, de vous présenter, en exclusivité mondiale, les nouvelles 250 et 400 Maïco cross 76. Fidèle à son habitude, le constructeur allemand livre une 250 cc et une 400 cc qui se ressemblent comme deux gouttes d'eau. Excepté la cylindrée, tout le reste est identique. Tout? non, pas tout à fait tout puisque les gui-dons sont également différents... Cependant, cette différence, assez sensible au pilotage ne se remarque pas à l'œil nu. Ceci dit, comment se présentent les Maïco « cru 76 »? Et bien, cette année, elles sont rouges les Maïco, rouges et blan-ches les bougresses. Le réservoir en plas-tique adopté l'année dernière a été conservé. Mais il est maintenant d'un bel écarlate teinté dans la masse.

Les motifs Maïco qui en ornent les flancs sont beaucoup plus résistants et ne s'écail-lent plus au premier frottement. La note blanche nous est donnée par des gardeboue en plastique incassable, l'avant est un Preston. Blancs également sont les flancs latéraux qui protègent le filtre à air. Voilà pour la robe. Abordons maintenant la technique.

En ce domaine il ne s'agit pas à proprement parler d'une révolution plutôt d'une importante évolution. Ainsi, le cadre a été revu dans sa partie postérieure. Le nouveau dessin est très pur, très beau. L'ancrage supérieur des amortisseurs est désormais très en avant, ce qui incline les dits amortisseurs. Champion de la position droite, Maïco passe désormais à la station couchée... On découvre aussi un nouveau bras oscillant, articulé sur roulements avec graisseur. En outre, ce bras est renforcé sur toute sa longueur. Naturellement le châssis est toujours réalisé en acier à forte teneur en chrome molybdène.

Vers l'avant, on remarque une colonne de direction profondément renforcée.

Côté suspensions, là aussi, pas mal de changements. Ainsi, la fourche qui nous avait semblé un peu dure l'an dernier a été remaniée. Tout le mécanisme intérieur est changé. Les tubes sont chromés et le débattement passe à 220 mm! A l'arrière, les amortisseurs sont donc inclinés. Les Koni ont cédé la place à des Girling à gaz. Cependant, nos essais se sont effectués sur deux machines: l'une dotée d'éléments Girling, l'autre équipée d'amortisseurs De Carbon à gaz. Les seconds ont donné, de loin, les meilleurs résultats. C'est pourquoi, l'importateur en homme avisé qu'il est a décidé de fournir des De Carbon en option. Girling ou De Carbon, le client aura le choix!

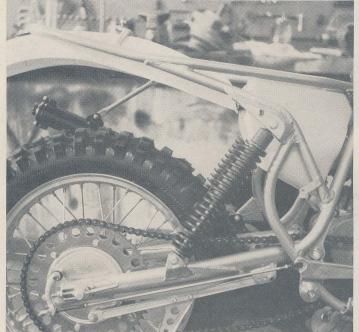
Avant d'aborder la mécanique, signalons encore des repose-pieds renforcés et surtout un tendeur de chaîne automatique, monté en série. En outre, les jantes sont dorénavant les nouvelles Akront à profil anti-boue.

Côté moteur la 250 cc voit sa puissance passer à 38 ch. Il convient aussi de noter que la boîte de vitesses a été transformée et renforcée. En effet, cette boîte cinq apparue l'an dernier, équipe aussi la 400 cc version 76.

Sur cette dernière, la puissance a elle aussi été augmentée. Elle bondit à 45 ch à 6.700 10 tr/mn. Les autres caractéristiques ne va-

LE MAICO NOUV







Plus qu'une révolution, il s'agit d'une saine évolution vers des Maïco toujours plus compétitives.

On remarque ici le nouveau cadre dont le dessin est d'une pureté exceptionnelle.

La 400 cc possède désormais une boîte à 5 rapports et un paquet de chevaux en plus.

La nouvelle fourche, toujours fabriquée par Maïco possède des tubes chromés de ∅ 38 mm. Le débattement passe à 220 mm.

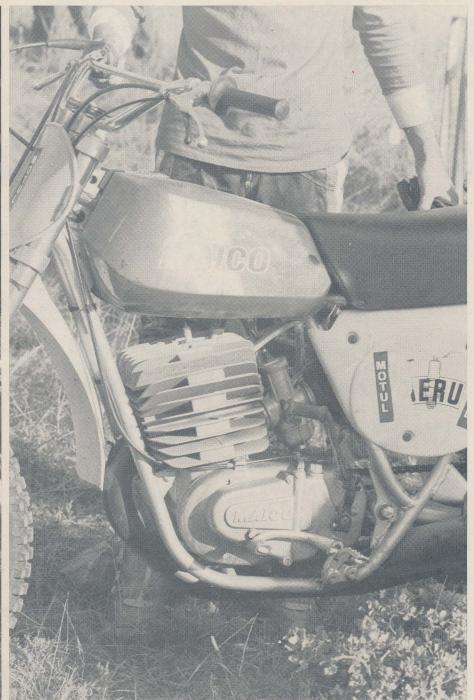
MAICO CROSS 250 et 400

MOTEUR
Type et nombre de cylindres: M.C. 250 et M.C. 400/5.
Cycle: deux-temps.
Refroidissement: par air.
Alésage: 67 mm (250), 77 mm (400).
Course: 70 mm (250), 83 mm (400).
Cylindrée: 240 cc (250), 83 mm (400).
Taux de compression: 12 à 1.
Puissance: 38 ch (250), 45 ch (400).
Régime: 7 800 tr/mn (250), 6 700 tr/mn (400).
Couple maximum: non communiqué.
Régime de couple maximum: non communiqué.
Allumage: par magnéto.
Source d'énergie: bobine.
Lubrification: par mélange 5 %.
Carburateur: Bing V.54.
Diamètre de passage des gaz: 36 mm.
Démarrage: par kick.
TRANSMISSIONS
Type: boite M.C./5.
Transmission primaire: par chaîne duplex (250),

triplex (400).

AUESTARRIVE

par Alain Kuligowski



Rapport de démultiplication primaire : 2,28 (250), 1,86 (400). Transmission secondaire: chaîne 5/8" X 1/4".

Rapport de démultiplication secondaire :

Rapports	internes de boîte :	
	250 cc	400 cc
1re	2,25	2,98
2e	1,80	2,17
3e	1,44	1,65
40	1,20	1,25
5e	1,00	1,00

PARTIE CYCLE PARTIE CYCLE
Cadre: double berceau tubulaire en acier au chrome molyhdène.
Angle de la colonne de direction: 60°.
Angle de braquage: non communiqué.
Chasse: non communiquée.
Suspension avant: Fourche Maïco téléhydraulique 38 Ø.
Débattement: 220 mm.
Suspension arrière: amortisseurs à gaz Girling ou De Carbon.
Débattement: 200 mm.
Réglage de dureté: trois positions.

FREINS

Moyeux Maïco coniques. Prein avant : simple came.
Diamètre du tambour : 136 mm.
Frein arrière : simple came.
Diamètre du tambour : 160 mm.
Largeur des garnitures : 30 mm.
ROUES Pineu avant : 300 X 21 Metzeler cross. Pneu avant : 300 X 21 Metzeler cross. Pneu arrière : 450 X 18 Metzeler cross.

Preu arriere: 450 X 18 Metzeler DIMENSIONS PRINCIPALES Longueur hors tout: 2 120 mm. Largeur hors tout: 850 mm. Hauteur hors tout: 1 150 mm. Empattement: 1 400 mm. Garde au sol: 230 mm. Poids à sec: 95 kg.

CAPACITES

Réservoir d'essence : 9,5 litres.

Carter moteur : 1 litre SAE 90. IMPORTATEUR

Maïco-France - Route de Tarascon, 13200 Arles. PRIX: 8 850 F (250), 9 850 F (400).

rient pas. Ainsi on retrouve l'allumage par volant et l'alimentation par carburateur Bing de 36 mm Ø.

LES PETITS PAS

Il semble que toutes les remarques que nous avions formulées l'an dernier au sujet des anciens modèles aient été entendues chez Maïco. En effet les défauts remarqués en 75 ont été éliminés, gommés. En un mot, ils ont disparu.

Le plus gros concernait la boîte. Les vitesses sautaient et la sélection n'était pas des plus précises. Ce point n'est plus qu'un mauvais souvenir. Désormais la boîte est douce, précise et l'on ne rate plus un seul rapport. C'est maintenant un modèle du genre. Les cinq rapports sont très bien étagés, sur la 250 cc, comme la 400 cc, le pilotage est plus précis et plus décontracté en même temps.

L'embrayage, certes toujours un peu dur, s'est sensiblement adouci. Mais maintenant on peut à nouveau passer les vitesses sans débrayer, comme c'était possible avec l'ancienne boîte 4.

Autre amélioration : le démarrage. Celui-ci était parfois un peu délicat par le passé. Ce point semble avoir été travaillé sur les versions 76 puisque le premier coup de kick lance facilement le moteur. Côté puissance, là, le progrès est fantastique. Sur la 250, l'augmentation est sensible. La puissance est désormais disponible en quantité, dès la moindre sollicitation des gaz. La 250 Maïco est plus nerveuse que par le passé. Il y a encore plus de chevaux en bas et il y en a encore plus en haut. Ce moteur qui est celui dont disposait Péan dans le Championnat de France, répond avec franchise. Des chevaux il en possède et en quantité. Cette puissance accrue, alliée à une partie cycle réellement sensationnelle fait de la 250 cc Maïco un jouet insoupçonné, mais en même temps un outil incomparable pour qui sait s'en servir. Les nids de poules, la tôle ondulée, les bosses n'existent plus, surtout avec les amortisseurs De Carbon. Avec 220 mm de débattement, à l'avant et 200 à l'arrière, on chevauche une sorte de Pullman qui absorbe tous les chocs.

Les deux atouts de la 250 cc sont donc une puissance jamais prise en défaut et une facilité de conduite stupéfiante.

La 400 cc, tout en ayant les mêmes qualités que la 250 cc est quand même plus redoutable. L'augmentation de puissance est encore plus sensible. A l'accélération on a parfois l'impression de chevaucher un missile. On peut dire que la 400 cc est devenue une boule de nerfs. Il faut avoir une sacrée santé et aussi une bonne expérience pour l'utiliser. L'ancienne 4 vitesses et son « couple de tracteur » ne sont plus qu'un souvenir... Mais lorsqu'on maîtrise ces chevaux furieux, la 400 cc devient une arme de tout premier ordre. Après l'avoir essayée, Terroitin n'a plus voulu reprendre son ancienne machine. Il a fait une vie impossible à l'importateur, pour lui arracher l'autorisation de courir à son guidon dimanche. C'est ainsi qu'on a pu le voir battre Bacou en première manche et rouler dans l'ombre de Péan en finale. On ne pouvait rêver meilleure démonstration!

A petits pas, Maîco approche donc de la machine, non pas idéale, mais de la machine satisfaisante. On cherche vainement à lui trouver des défauts. Ceux-ci sont insignifiants: joints de fourche qui fuient un peu et ressort de rappel du tendeur de chaîne trop souple. C'est peu de choses en vérité. Surtout si l'on songe que les prix des modèles 76 ne varient pas par rapport à l'an dernier. Si vous cherchez un importateur heureux, allez donc du côté d'Arles... 11