

La 250 Maico modèle 1980 a été singulièrement remaniée. Au niveau de la ligne d'abord, mais aussi plus concrètement dans le domaine de la partie cycle et du moteur. Le résultat n'est pas décevant...

**Équipement-finition :** En filigrane, sous la présentation de la nouvelle Maico, on découvre l'influence de la production nipponne. Désormais, la finition semble satisfaisante tandis que l'équipement possède tout le sérieux germanique. Le réservoir en plastique type jumbo et la fourche à air de 42 cm de diamètre sont de belles innovations. N'oublions pas les pneus Metzeler.

**Position de conduite :** Il faut s'adapter à la nouvelle position de la Maico. Celle-ci s'est modernisée et se rapproche de celle des machines japonaises — Suzuki ou Yamaha. Au surplus, il y a ce guidon très droit qui déconcerte au départ mais auquel on s'habitue par la suite. Attention aux repose-pieds qui se bloquent parfois en position haute.

**Moteur :** A l'évidence, ce moteur reste un Maico bon teint. C'est-à-dire qu'il délivre une très honorable puissance (40 ch annoncés) avec une progressivité très appréciable. Là aussi, la motricité est remarquable et nous vaut des performances honorables quel que soit le type de circuit. Les chevaux sont faciles à exploiter; toutefois, à très bas régime, il se manifeste des velléités d'engorgement dues à l'absence de clapets. Par contre, le démarrage s'effectue vite enclenchée. La boîte de vitesses ne pose pas de problèmes. Les cinq rapports passent très naturellement sans la moindre peine. De plus l'embrayage s'est singulièrement adouci.

**Maniabilité :** L'agilité en courbe n'a pas souffert du montage d'une



## 250 MAICO MC 80

grande fourche de 42 mm de diamètre qui alourdit la direction. Au contraire même, puisqu'avec le nouveau châssis, on découvre une machine qui s'inscrit en courbe d'une façon irréprochable. A l'accélération, elle se remet d'elle-même en ligne avec beaucoup de bonne volonté. Très maniable, donc, la Maico 80.

**Tenue de piste :** Lorsqu'on voit la taille des tubes du châssis et la nouvelle géométrie, on imagine que ce cadre n'a aucune peine à se montrer rigide — bien que le bras oscillant ne soit pas encore en alu. En fait, la Maico avale avec une tenue de cap irréprochable les lignes droites et les grandes courbes. Rien ne vient changer sa trajectoire.

**Suspensions :** La fourche avant, qui a toujours tendance à fuir, est impressionnante. Elle gomme en douceur les successions de bosses, et plaque la roue au sol. A l'arrière, les amortisseurs Corte Cozzo équipés de réservoir remplissent correctement leur fonction. En utilisation intensive, par contre, ils s'échauffent et faiblissent sensiblement. Pour les pilotes de plus de 70 kg, ils sont certainement un peu souples.

**Freinage :** Les freins ont été revus et corrigés. Ils procurent un freinage tout à fait honorable et digne des prestations de la 250 MC Maico. En revanche, il est encore difficile de se prononcer sur leur rendement à l'usage.

### Fiche technique

#### MOTEUR

Type : mono 2 temps  
Alésage/course : 66 mm x 70 mm  
Cylindrée : 238 cc  
Compression : 12 : 1  
Carburateur : Bing 40 mm Ø  
Allumage : électronique  
Puissance / régime : 40 ch à 8 000 tr/mn  
Boîte : 5 rapports

#### PARTIE CYCLE

Cadre : double berceau, chrome Moly  
Suspension AV : téléhydro-pneumatique - 42 mm Ø  
Débattement : 310 mm  
Suspension AR : Corte Cozzo à gaz  
Débattement : 305 mm  
Pneu AV : 300 x 21  
Pneu AR : 450 x 18  
Jantes : Akront  
Frein AV : tambour 136 mm Ø  
Frein AR : tambour 160 mm Ø  
Réservoir : plastique 9,5 l  
Longueur totale : 2 190 mm  
Largeur : 860 mm  
Hauteur selle : 960 mm  
Empattement : 1 465 mm  
Poids à vide : 99 kg  
Prix : 13 670 F  
Importateur : Maico-France, Hubert Soullignac, route de Tarascon, 13200 Arles

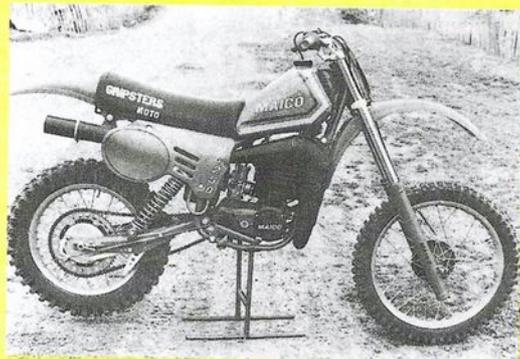
### Nouveautés 80

#### MOTEUR

- Boîte modifiée
- Carburateur Bing de 40 mm Ø
- Nouvel échappement
- Cylindre remanié

#### PARTIE CYCLE

- Châssis redessiné
- Nouveau moyeu arrière
- Commande de frein avant remaniée
- Nouvelle fourche à air de 42 mm Ø
- Nouveau boîtier de filtre à air
- Réservoir en plastique de 9,5 l
- Poignée à tirage rectiligne.



### L'avis de Jean-Claude Laquaye

La 250 Maico doit être classée parmi les très bonnes motos client. Le moteur est brillant et s'adapte à tous les styles de conduite et à tous les circuits. La nouvelle partie cycle procure un comportement très sain et permet des évolutions très rapides en toute sécurité. Excellente bête de Cross dans cette cylindrée, la Maico est de ces machines avec lesquelles on peut autant s'amuser que remporter une manche de Championnat de France.

La encc avon dom mar les p Le n à un mec pact renf port auto clen par Ø. U clapi obte pour cons ce e mn, resp mn. Puis bas s térist logé avec simp chro Très équi est, r très p guid loin 1980 dans

Fi

MO

Typ Alé: Cylil Con Carl Allu Puis 7 26 Boit

PAR

Cadi chro: Sus: 200cc Débi: Sus: Cozz Débi: Pnet: Pnet: Jant: Freir: Rése: Long: Larg: Haut: Emp: Poids: Prix: Impc: av de