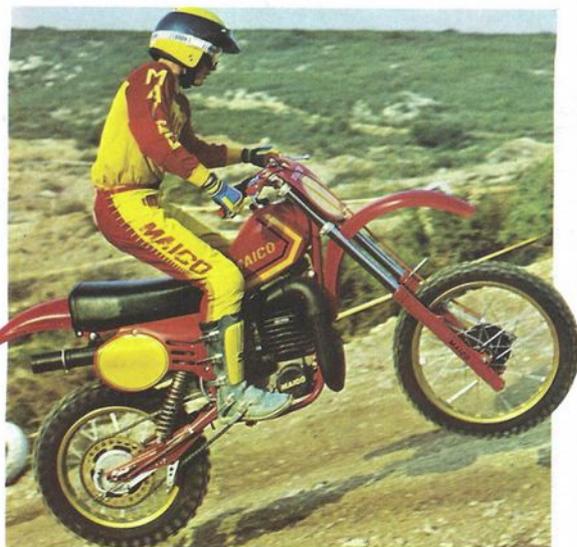


Cela va faire une décennie bientôt que la 500 Maico est citée comme un exemple d'homogénéité au sein du peloton des grosses cylindrées. La concurrence se fait plus rude d'année en année, mais la nouvelle 440 MC permet à Maico de garder la tête haute.

**Équipement-finition :** Un gros effort a été réalisé. Jadis sportive à l'excès, la Maico s'est affinée, civilisée. L'esthétique est séduisante, l'équipement très complet (jantes Akront, pneus Metzeler, suspension à air, poignée à tirage rectiligne). Réservoir, garde-boue, flancs sont en plastique souple teinté dans la masse. Dommage que les joints de fourche fuient si vite (absence de soufflets) et que le carter de pignon de boîte se fende.

**Position de conduite :** Quel que soit le pilote, quels que soient sa taille ou son style de pilotage, on est tout de suite à l'aise au guidon de la Maico. La position de conduite est parfaite. Toutefois, il est nécessaire de s'habituer au guidon bas et droit. Ce n'est pas évident pour tout le monde.

**Moteur :** Un excellent bloc propulseur. Il engorge peut-être un peu en bas (absence de clapet), mais il est d'une efficacité stupéfiante. Il y a une énorme réserve de puissance. On l'exploite facilement; de plus, grâce au couple et à la motricité, on prend très vite de la vitesse. La Maico est donc très véloce : cela se vérifie au départ. La puissance, la



## MAICO 440 MC

progressivité et la motricité sont les trois mamelles du moteur Maico. Il faut y ajouter un démarrage facile (décompresseur), possible avec un rapport enclenché. De plus, les vibrations sont limitées. La boîte est bien étagée et les vitesses passent facilement.

**Maniabilité :** La direction sait rester légère malgré la longue fourche de 42 mm Ø. La Maico vire comme une japonaise, dans un mouchoir. De plus, elle garde une remarquable précision dans les grandes courbes comme les épingles. Réellement, on ne croirait pas piloter une 500 cc!

**Tenue de piste :** Un châssis rigide, bien dessiné avec un empattement suffisant, permet de passer vite les

sections défoncées, sans arrière-pensée. La conduite est rapide et décontractée. A la limite, l'arrière décroche mais on corrige rapidement.

**Suspensions :** La nouvelle fourche est excellente. Elle absorbe les chocs, ne talonne pas, débat en souplesse sur ses 300 mm. A l'arrière, les Corte et Cozzo associés au bras en acier rigide confèrent un comportement très sain. Sollicités au maximum, les amortisseurs tapent un peu à cause d'un hydraulique trop freiné.

**Freinage :** Les décélérations sont faciles. Les freins répondent bien, avec puissance et progressivité. Le freinage est facile à doser y compris en courbe.

### Fiche technique

#### MOTEUR

Type : monocylindre - 2 temps  
Alésage/course : 82 mm x 83 mm  
Cylindrée : 438 cc  
Compression : 12 : 1  
Carburateur : Bing 40 mm Ø  
Allumage : électronique  
Puissance/régime : 50 ch à 7 200 tr/mn  
Boîte : 5 vitesses

#### PARTIE CYCLE

Cadre : double berceau - chrome moly  
Suspension av. : téléhydraulique à gaz 42 mm Ø  
Débattement : 310 mm  
Suspension ar. : Corte et Cozzo à gaz  
Débattement : 305 mm  
Pneu av. : 300 x 21  
Pneu ar. : 450 x 18  
Jantes : Akront  
Frein av. : tambour 136 mm  
Frein ar. : tambour 160 mm  
Réservoir : plastique 9,5 litres  
Longueur totale : 2 160 mm  
Largeur : 930 mm  
Hauteur selle : 960 mm  
Empattement : 1 465 mm  
Poids à vide : 102 kg  
Prix : 15 900 F  
Importateur : Maico-France, Hubert Soullignac, 13200 Arles

### Nouveautés 80

#### MOTEUR

- Echappement redessiné
- Moteur plus souple
- Puissance augmentée
- Rapports de boîte modifiés

#### PARTIE CYCLE

- Nouveau dessin du cadre
- Nouvelle fourche 42 mm Ø
- Nouveaux tés
- Moteur arrière en alu
- Réservoir, garde-boue et flancs latéraux en plastique injecté
- Bielle de frein avant plus longue
- Nouveaux amortisseurs
- Boîtier de filtre complètement changé
- Nouvelle présentation



### L'avis de Jean-Jacques Bruno

Je n'ai encore jamais piloté une machine de série qui aille si bien! Cette 440 Maico est de toute évidence une super 500 cc. Elle n'a pas de gros défauts, elle se conduit facilement et s'exploite aisément que ce soit par un débutant ou par un pilote confirmé.

Bien sûr, il va falloir s'habituer au guidon, mais toutes les machines modernes ont un peu la même position de conduite, il faut donc s'y faire...

La  
la  
ma  
Jea  
cou  
fir  
cad  
cep  
  
Eg  
ne,  
com  
retr  
Il n  
cite  
Met  
rien  
Posi  
sur  
pou  
le pi  
ped  
coin  
auss  
Mot  
dém  
La n  
reva  
impc  
man  
cycle  
il y e  
qu'il  
argu  
tiples  
chev  
man  
tamm  
arrière  
brava  
progr  
gème  
pas d  
facile  
gaz.