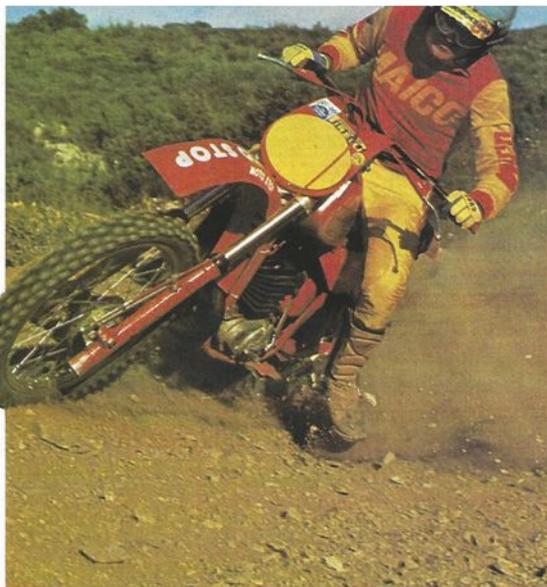


L'escalade à la cylindrée — et à la puissance — se poursuit chez Maico. La dernière-née de l'usine de Pfäffingen jauge désormais 488 cc. Là ne s'arrêtent pas les modifications. La nouvelle grosse Maico a reçu quelques aménagements qui lui permettent de rester en tête du peloton des 500 cc européennes et de garder le front haut face aux productions nipponnes. Dommage que l'importateur français, Hubert Sougnac, ait été trahi par l'usine. Hubert parti, il ne fait pas de doute que la diffusion des Maico en France va connaître une très nette régression.

Équipement-finition : La 490 Maico, comme toute production teutonne, reste rustique et plutôt sobre bien qu'un très gros effort ait été réalisé ces dernières années. Rouge et jaune, la machine est bien réussie sur le plan esthétique. L'émaillage rouge (réalisé en Italie) est de bonne qualité tout comme l'habillage plastique. Si l'on ne croule pas sous un déluge de gadgets, l'équipement est fonctionnel et bien adapté. On remarque des leviers Magura avec des cocottes non démontables, des jantes anodisées, chaussées hélas de pneus Pirelli. Dommage que notre machine d'essai n'ait pas été dotée d'une poignée des gaz à tirage latéral et de soufflets de fourche.

Position de conduite : La selle est de bonne qualité, ni trop haute ni trop dure. A condition de régler la position en fonction de sa taille, on n'éprouve aucun problème à prendre place sur la machine. Les commandes sont douces, elles tombent bien en main. Le guidon est monté sur silent-blocs. Le sélecteur est facilement accessible, large mais non repliable. On ne rate généralement pas de vitesse. Et comme la distance entre les repose-pieds et la selle n'est pas démesurée, même les pilotes les moins grands se trouvent à l'aise. Mais ils seront un peu handicapés en virage. Enfin, les flancs arrière sont étroits et ne procurent aucune gêne.

Moteur : Désormais le démarrage est beaucoup plus facile que sur les modèles antérieurs en dépit de l'augmentation de cylindrée. Le moteur reste le prototype même du super-moteur de grosse cylindrée. Il est puissant, avec une courbe de régime plus pleine. Il autorise toutes les fantaisies, comme de rater un rapport et de repartir sur le couple. Les 53 chevaux revendiqués par le constructeur ne sont pas impressionnants a priori mais ils sont bien là. A haut régime le moteur régule un peu, ce qui oblige à passer un rapport. Les accélérations sont vigoureuses, mais feutrées et progressives. En fait, exploiter cette mécanique devient vite un plaisir et l'on



MAICO 490 MC

s'étonne alors de pouvoir rouler à une telle cadence même sans une énorme expérience du cross. De la puissance, de la douceur, du couple, de l'inertie, de la traction : que demander de plus ?

Transmissions : Depuis longtemps il est possible de mettre en route avec un rapport enclenché sur les Maico. Ce raffinement subsiste. La boîte à cinq rapports siffle un peu mais ce bruit de pignonnerie n'altère pas le fonctionnement. L'étagement est bien réalisé, avec cependant une première très courte qui oblige à partir en seconde, voire en troisième. Le guidage de la chaîne 15/9 étroite est bien réalisé, avec un robuste guide très près de la couronne. Le passage des rapports est un peu dur mais la sélection des rapports est relativement précise. Malheureusement, l'embrayage reste toujours aussi ferme et l'on ne peut l'utiliser pour relancer le moteur ou pour changer de vitesse.

Maniabilité : En dépit d'une grande fourche avec tubes de 42 mm de diamètre et d'un empattement de 1 500 mm, la 490 MC reste fidèle à la légendaire tradition de maniabilité des Maico. Elle s'inscrit facilement en courbe, vire avec beaucoup de précision. Il est vrai que le poids n'est que de 102 kg à vide ce qui est remarquable pour une 500 cc. De plus, l'arrivée toujours progressive de la puissance évite tout caractère survireur. Sur terrain glissant il convient tout de même de veiller à l'adhérence. Celle-ci n'est pas phénoménale avec les pneus Pirelli.

Tenue de piste : Elle est légendaire. Le constructeur sait entretenir sa réputation à l'aide d'un châssis double berceau en acier au chrome moly de forte section. L'empattement important contribue également à entretenir une stupéfiante tenue de cap, y compris dans les sauts, les bosses et sur les terrains défon-



L'avis de Serge Bacou

La nouvelle 490 Maico est et reste une machine exceptionnelle. Elle possède toutes les qualités que l'on est en droit d'attendre d'une 500 cc moderne : moteur puissant et efficace, parfaitement servi par une partie-cycle maniable, agile et surtout super stable. Les suspensions concourent à cet excellent tableau mais les amortisseurs montés en série ne sont pas dignes d'une moto de ce niveau.

cés. Et grâce à l'étonnante motricité du train propulseur, les décrochements arrière sont vite corrigés.

Suspensions : La machine est véritablement bien suspendue et surprendra favorablement tous ceux qui l'enfourcheront. Quel que soit le type de terrain on appréciera la longue fourche, moelleuse à souhait, absorbant toutes les bosses sans talonner. Au surplus les joints paraissent enfin résister à la pression conjuguée de l'air et de l'huile. L'arrière renvoie moins que par le passé. Le bras oscillant, toujours en acier, apparaît rigide à souhait. Seul reproche, la longévité des amortisseurs Corte Cosso « Ohlins replica » est plutôt éphémère. Leur rendement est exceptionnel pendant les premiers tours, mais il va en décroissant à mesure que l'échauffement apparaît. Une machine de ce prix mérite indiscutablement de meilleurs éléments.

Freinage : Le frein arrière est assez médiocre. C'est un reproche car il faut bien pouvoir arrêter une machine aussi performante. A l'avant le tambour de 136 mm de diamètre donne entière satisfaction. En définitive les freins procurent d'honnêtes décélération mais un meilleur rendement s'impose à l'arrière, sur les pistes rapides.

Fiche technique

MOTEUR

Type : mono deux temps.
Alésage-course : 86,5 mm × 83 mm.
Cylindrée : 488 cc.
Compression : 12 : 1.
Carburateur : Bing 40 mm.
Allumage : électronique Motoplat.
Puissance-régime : 53 ch à 7 000 tr/mn.

Refruidissement : par air.

Boîte de vitesses : 5 rapports.

PARTIE CYCLE

Cadre : double berceau, chrome moly.
Suspension AV : télehydraulique Maico.
Suspension AR : bras acier + Corte Cosso à bonbonnes.
Débattement AV : 310 mm.
Débattement AR : 310 mm.
Jantes : Akront or.
Pneu AV : 300 × 21.
Pneu AR : 450 × 18.
Réservoir : 9,5 litres.

DIMENSIONS

Longueur totale : 2 180 mm.
Largeur totale : 870 mm.
Hauteur de selle : 960 mm.
Empattement : 1 500 mm.
Poids à vide : 102 kg.
Prix : 18 500 F.
Importateur : En cours d'installation.

Nouveautés 81

MOTEUR

- Cylindrée portée à 488 cc.
- Nouveaux diagrammes.
- Puissance augmentée de 3 ch.

PARTIE CYCLE

- Châssis modifié au niveau de la colonne de direction.
- Nouveau réservoir.
- Nouveaux flancs latéraux.
- Nouveaux amortisseurs Corte Cosso à bonbonnes intégrées.
- Nouveau guidon.