



La marque de Pfaffingen revient en France en 84 ! Après une faillite, une liquidation et bien d'autres déboires, cette firme allemande qui a donné ses lettres de noblesse au moteur deux temps en moto cross entend bien rebondir vers une nouvelle carrière grâce aux frères Maisch qui reprennent directement la production. Jean Birbes, un crossman "Maïciste" encore plus convaincu que les "Maish brothers" reprend les destinées de la distribution française et 84 verra apparaître une nouvelle gamme rajeunie et profondément remaniée. La première Maïco "new look" qui a franchi le Rhin est la SC 500. Plus tard dans la saison arriveront les 250 et 500 liquides.

Équipement finition

Précisons tout de suite une chose : si la 500 Maïco est baptisée SC c'est parce que, dans l'esprit de ses concepteurs ces deux initiales signifient "Supercross". CQFD SC ! Comme on le constate de visu, l'esprit Maïco n'a pas disparu. Il flotte toujours autour de cette SC 500. Tout, ici respire la compétition et, sans abandonner le concept fonctionnel, les frères Maisch se sont efforcés de rajeunir le design et de rapprocher l'équipement et la finition des canons mis en vigueur par les japonais. Toujours rouge, la SC 500 possède de la race, de la classe et s'avère d'emblée très attractive. Pourtant la machine allemande est loin de la sophistication de ses rivaux et préfère offrir une réalisation soignée et un équipement éprouvé. Cela commence par le châssis. Lui qui a été jadis rouge, avant Honda et Yamaha revient sagement à un élégant gris métal. C'est un simple berceau dédoublé très haut afin de concilier rigidité avec une certaine élasticité. Le berceau supérieur est doublé entre la colonne de direction et l'attache supérieur de l'amortisseur afin d'accroître la solidité. Les renforts sont nombreux, les soudures de grande qualité. A l'évidence il s'agit là d'un travail quasi artisanal. Les suspensions sont très modernes. Certes à l'avant nous retrouvons la longue fourche Maïco à axe déporté et débattement de 300mm qui est déjà une vieille connaissance. Mais n'était-elle pas déjà en avance sur son temps ? Ses tubes ont un diamètre de 42mm. Il y a une assistance pneumatique mais les soufflets de protection brillent toujours par leur absence...

À l'arrière la suspension est du type monoshock appelé ici Twin Link. Elle se compose d'un bras oscillant en caisson acier (peint couleur alu) articulé sur un amortisseur (Ohlins s'il vous plaît) à bombonne séparée et réglable en compression et en détente. L'action progressive est assurée par des biellettes.

Dans l'équipement général, saluons le beau réservoir en plastique rouge, surmonté pour sa partie postérieure par la belle selle tendue de skai bleu. Les flancs latéraux ont une ligne très moderne. Pourvus d'ouïs de respirations, ils intègrent des plaques à nu-

méros rectangulaires du plus bel effet. Notons encore la présence utile d'un décompresseur pour faciliter le départ, ainsi que les protège-mains montés de série au guidon.

Le silencieux en alu et les jantes Nordisk "or" chaussées des nouveaux Perfect cross de Metzeler accentuent encore l'aspect pro de cette belle machine.

Position de conduite

Juché sur le siège étroit et fin mais tout de même placé à près d'un mètre du sol, le pilote retrouve d'emblée une position Maïco. Le rembourrage de la selle, sans être confortable est acceptable. Le guidon, assez plat est correct. Les commandes manuelles et pédestres tombent parfaitement là où le pilote les cherche. Le réservoir est apprécié pour sa finesse. Rien ne vient gêner les mouvements du coureur.

Bonne surprise pour les habitués de Maïco : l'embrayage est d'une douceur à faire pâlir de jalousie une marque japonaise. Il n'en va pas de même hélas pour la commande frein avant. Le levier Magura, comme sur les HVA est loin du guidon et requiert des doigts de géant. De surcroît la commande est des plus ferme. Dès lors on comprend pourquoi l'usine a tenté de démultiplier son levier au maxi. Ce phénomène est regrettable, que ce soit d'ailleurs avec la commande du frein à tambour (cable) ou celle du disque (hydraulique). Car un disque à commande hydraulique est disponible en option. Contre un supplément de seulement 700 F vous pouvez donc monter sur votre Maïco un disque Grimeca dural (copié d'ailleurs sur le Brembo). Hélas la commande sera toujours aussi dure et l'efficacité pas réellement supérieure.

Comportement mécanique

Très beau le bloc Maïco 84 ! Compact, léger, moderne, ce mono deux temps de 488cc (alésage-course 86,5 x 83mm) prouve que les ingénieurs allemands sont toujours d'excellents motoristes. Les carters alu brut de fonderie font songer à du Magnésium. L'admission s'effectue au moyen de clapets avec une alimentation confiée à un carburateur Bing de 40mm de Ø. L'allumage est électronique (Moto-plot) tandis que la boîte de vitesses est à 4 rapports. Pour sa version SC 84, Maïco revendique une puissance de 61 ch. Identique à celle de la Honda donc. Réglons tout de suite la question en disant que l'un des deux exagère. Comme la CR est notoirement plus explosive que la Maïco, les choses sont claires... En vérité, si l'on met de côté cet optimisme un peu démesuré et si l'on reconnaît que la mécanique Maïco est également en retrait, côté puissance par rapport à la majorité de ses concurrentes, il faut aussi admettre qu'il s'agit là d'un bloc assez exceptionnel. En effet, à l'inverse de ses rivaux, Maïco nous propose ici un moteur particulièrement docile. Ce SC est une merveille de progressivité. Les chevaux arrivent rapidement, mais sans brutalité, avec une formidable progressivité qui exclut toute fatigue excessive. La puissance est intégralement transmise à la roue et transformée en mouvement. Le pilote, même s'il n'est pas super aguerri pourra donner les gaz sans arrière pensée. Le moteur Maïco se plie à tous les désirs. Il n'est ni vicieux, ni trop exigeant physiquement. Gageons qu'une telle mécanique va réconcilier de nombreux pilotes nationaux avec

la catégorie 500. Certes, sur certains grands terrains très rapides il sera peut-être un peu court en chevaux face aux surpuissantes mécaniques nippones, mais quel régal, en revanche sur les tracés techniques, dans la boue, ou après 25 minutes de course. Ce n'est pas le grand frisson mais c'est une efficacité que l'on croyait à jamais disparue !

Transmissions

La nouvelle boîte Maïco est également en très net progrès. Le petit sélecteur à extrémité repliable joue sur une course réduite pour commander les autres rapports. La sélection est douce et nettement plus précise que par le passé. Il existe un léger trou entre seconde et troisième mais, grâce au couple disponible à bas régime, le pilotage n'en est pas affecté. Par contre l'embrayage n'est pas à la fête. Dans sa volonté d'adoucir le mécanisme, le constructeur a malheureusement altéré l'endurance. L'échauffement de cet embrayage est très très rapide. Après quelques départs et quelques remises en régime, la course a augmenté de moitié et les disques se mettent à coller. Du coup voilà que nous demandons des ressorts plus durs. Jamais contents ces journalistes

Maniabilité

Ma parole on nous l'a changé à 100% la Maïco. Hier encore elle passait bien en courbe mais sans faire de prodiges. Désormais, ce n'est plus à une 500cc qu'on doit la comparer mais à une 125cc. On peut affirmer sans crainte d'être démenti que la SC Maïco est la plus agile des grosses cylindrées disponibles en 84. Un vrai vélo : elle entre dans les courbes à toute allure, on penche en tournant le guidon et ça passe sans la plus petite hésitation. Les virages les plus serrés, avec ornière ou sans, à plat ou en devers : la Maïco vous fait oublier que le circuit est sinueux ! C'est splendide. Ce super comportement en courbe s'explique par une remarquable distribution des masses, un centre de gravité placé bas, le tout complété par un angle de chasse réduit. Va falloir faire attention aux "Maïcistes" dans les cross 500cc ! Dans les virages ils vous doubleront sans coup férir ! Précisons que cette agilité dans les épingles est renforcée par le comportement accrocheur des pneus. Ces Perfect cross, sur terrain un peu meuble (herbe, boue, sable) sont, eux aussi parfaits... Cette bonne volonté à tourner de la SC 500 a cependant un revers. Il apparaît dans les grandes courbes. Là en effet, en dépit de l'empattement affiché (1500mm) le train avant louvoie quelque peu. La direction perd de sa précision et le guidon doit être cramponné plus solidement. La vitesse de passage en est affectée.

Stabilité

Compromis entre un véritable double berceau et un simple berceau, le châssis de la SC n'en est pas moins très rigide grâce à une conception soignée et un beau diamètre des tubes en acier spécial. Le bras oscillant pourrait encore améliorer le bilan s'il était en dural. Seulement voilà, c'est un caisson en acier soudé. Sans doute est-il le principal responsable de certains mouvements incontrôlés que l'on décèle au freinage et dans certaines parties bosselées. Poussée à la limite la moto décroche assez facilement latéralement. Elle ne serpente

pas mais fait un petit rebond. Autre phénomène : la direction guidonne lorsque l'on arrive à pleine vitesse sur une zone bosselée. De surcroît, les atterrissages de sauts doivent se faire en ligne sinon la machine exécute parfois d'inquiétantes embardées. A l'évidence, cette tenue de cap discutabile et cette instabilité à grande vitesse sont la rançon payée par la Maïco à son époustouflante maniabilité.

Suspensions

Très vite Maïco a pris le tournant du monoshock. Il est vrai que la firme a toujours été à la pointe du progrès en matière de suspensions. Qu'en est-il désormais ? Nous dirons que le rendement peut parvenir à une certaine décence à condition de procéder à des patients réglages. La fourche bien qu'un peu ferme absorbe correctement les chocs sans rebond excessif. Le train arrière, en revanche, accuse une certaine versatilité. Ce système original, très proche du pro Link Honda fonctionne sans reproche pour ce qui est de l'enfoncement proprement dit. Cependant, l'absorption des chocs, en un mot la façon de gommer les inégalités est encore perfectible. Même réglé au plus souple, le train arrière tape encore et envoie quelques ruades pernicieuses. A notre sens ce n'est pas ici l'amortisseur Ohlins qui est en cause mais le réglage des biellettes qui contrôlent l'enfoncement. Celui-ci est trop linéaire dans l'état actuel. Et sur les successions de bosses il est difficile de passer plein gaz sans devoir s'accrocher au guidon pour contrôler les ruades du train propulseur.

Freinage

Tour à tour nous avons essayé la machine munie du frein avant tambour Maïco classique fixé dans un moyeu conique puis, dotée du grimeca à disque. Nous sommes rapidement revenu au système le plus classique. En effet, le frein à disque à commande hydraulique s'est avéré dur à actionner et peu puissant. Retour au tambour donc mais sur celui-ci également des progrès restent à accomplir. Lorsqu'il est neuf, la commande est terriblement ferme pour des décélération assez moyennes. Il lui manque une assistance pour donner toute satisfaction ! Le tambour arrière, en revanche fait preuve d'un beau mordant. Il permet des décélération rapides. De surcroît il est facile à doser et, grâce au bon pneu Metzeler, il ne bloque que très rarement la roue arrière. Bien sur toute la ligne ! Et pourtant, il n'est pas monté véritablement flottant. Dommage que son homologue avant ne soit pas aussi efficace.

Avis général

En dépit de quelques lacunes : frein avant, suspension arrière la Maïco SC 500 est une bonne surprise. A son guidon, de nombreux pilotes vont renouer avec le plaisir de piloter une grosse cylindrée. C'est en effet la moins exigeante des 500cc actuellement disponibles sur le marché. Elle se conduit sans effort et s'avère d'emblée performante y compris lorsque le pilote ne possède pas une super expérience. Ses points forts ? Un moteur souple, docile mais aussi très rapide en toutes occasions et une fantastique agilité. Pour goûter à cette félicité il faudra accepter de payer plus cher et de lui prodiguer des soins attentifs. Mais il paraît que quand on aime on ne compte pas ! ...

NOUVEAUTES 84

MOTEUR :

Nouvelle boîte
Embrayage modifié
Nouvel échappement
Silencieux durat

PARTIE CYCLE :

Nouveau cadre
Système Twin link
Amortisseur Ohlins
Nouvelle selle
Caches latéraux
Réservoir

POINTS FORTS

Agencement moteur
Souplesse
Docilité
Maniabilité

POINTS FAIBLES

Freinage avant
Progressivité suspension AR
Amorces de guidonage

FICHE TECHNIQUE

Modèle : Maico SC 500

MOTEUR :

Type : monocylindre 2 temps
Refroidissement : par air
Alésage-course : 86,5 x 83mm
Cylindrée : 488cc
Compression : 9 : 1
Carburateur : Bing VS4-2 40 mm de Ø
Puissance-régime : 61 ch à 6900 tr/min
Allumage : Motoplat électronique
Boîte de vitesses : 4 rapports

PARTIE CYCLE :

Cadre : tubulaire simple berceau dédoublé
Suspension AV : Maico Hydro-pneumatique
42mm Ø
Débattement : 310 mm
Suspension AR : Twin Link monoshock
Débattement : 343 mm
Frein AV : tambour
Frein AR : tambour
Diamètre AV : 136 mm
Diamètre AR : 160 mm
Jantes : Nordisk durat
Pneu AV : 300 x 21 Metzeler
Pneu AR : 140/80 x 18 Metzeler

DIMENSIONS :

Longueur totale : 2 195 mm
Largeur totale : 830 mm
Empattement : 1 500 mm
Hauteur selle : 990 mm
Poids à vide : 102,5 Kgs
Contenance réservoir : 10 litres
Prix TTC : 24 350 F
Importateur : J.B.S. Moto Jean Birbes
Giroussens 81500 Lavaur