

Septembre 78 · n°53 9f. 70fb. 5fs. \$1.50 (Canada)

SR CLUB FRANCE **SQUADRA
REGOLARITÀ**

www.srcf.fr

moto verte

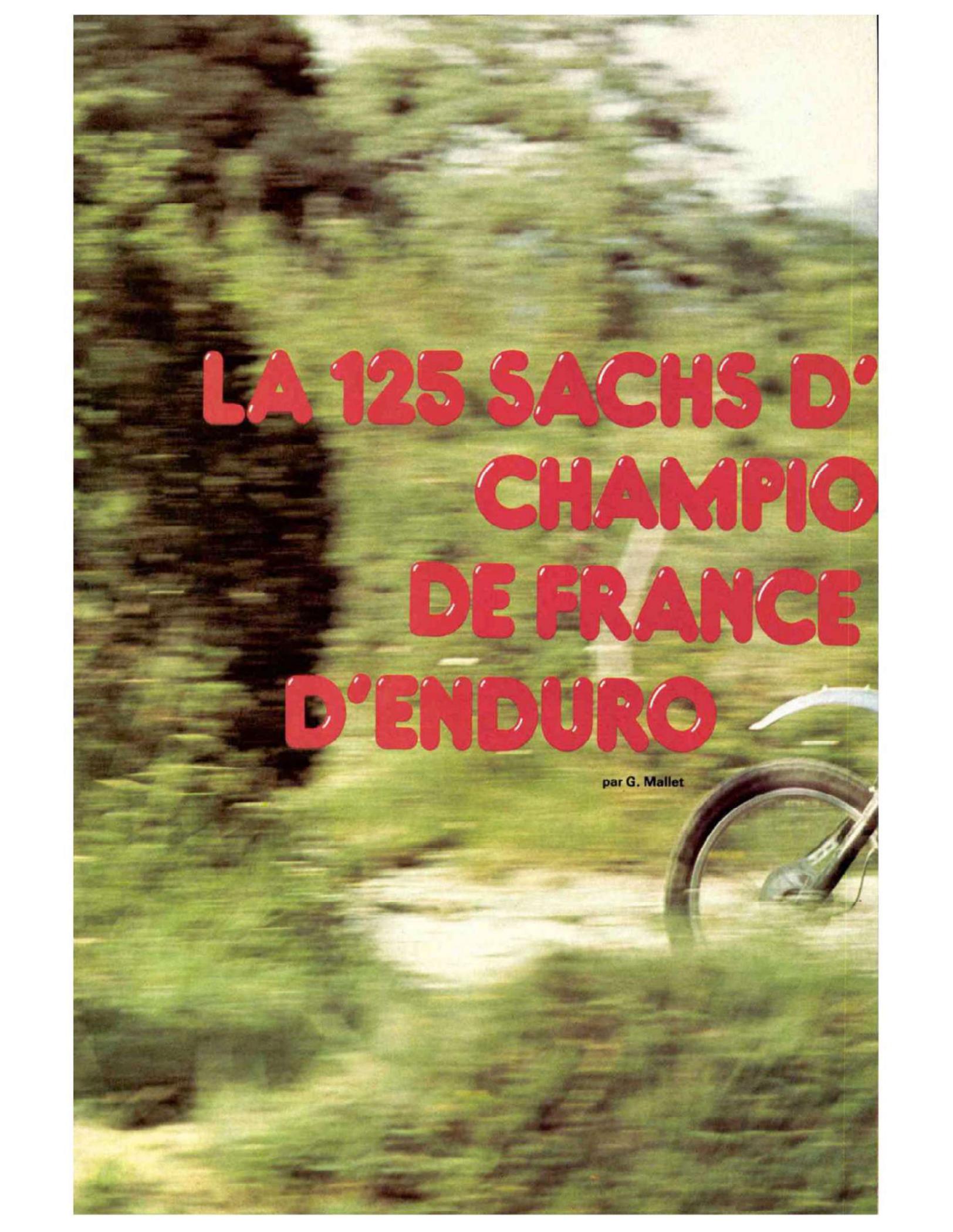
**ESSAI:
LA 125 SACHS
"USINE"
CHAMPIONNE
DE FRANCE**



**1 MATCH
★ POUR
★ 1 CHOIX**

LES 250 TRAIL

**LE TRIAL U.S.
ET DEBBIE EVANS**



**LA 125 SACHS D'
CHAMPION
DE FRANCE
D'ENDURO**

par G. Mallet



USINE NINE

Essayer une moto d'usine, que personne ne peut acheter, à quoi ça sert ? On peut se poser la question, puisque le but n'est évidemment pas, comme lors de nos essais habituels, de vous informer en vue d'un choix éventuel. Ce n'est pas une information « utilitaire ».

C'est tout de même une information enrichissante. Il est en effet intéressant de savoir - dans la mesure du possible, car les constructeurs sont toujours avares de détails sur les secrets intérieurs des petits bijoux qu'ils fabriquent à l'unité pour leurs pilotes officiels - dans quels sens les ingénieurs recherchent de meilleures performances, une meilleure fiabilité, de nouvelles solutions techniques aux mille problèmes posés par la moto tout-terrain.

Moto Verte a déjà essayé pour vous - le seul de la presse mondiale dans la plupart des cas - quelques motos d'usine prestigieuses : la Jawa, la Zündapp en enduro ; la Honda de Whaley, la Suzuki de Rathmell, la Bultaco de Lampkin et la SWM de Coutard en trial.

Ce mois-ci, nous vous proposons une autre rareté, puisqu'il s'agit d'une moto d'usine confiée à un pilote français : la 125 cc Sachs enduro de Yann Cadoret, rigoureusement identique à celle que

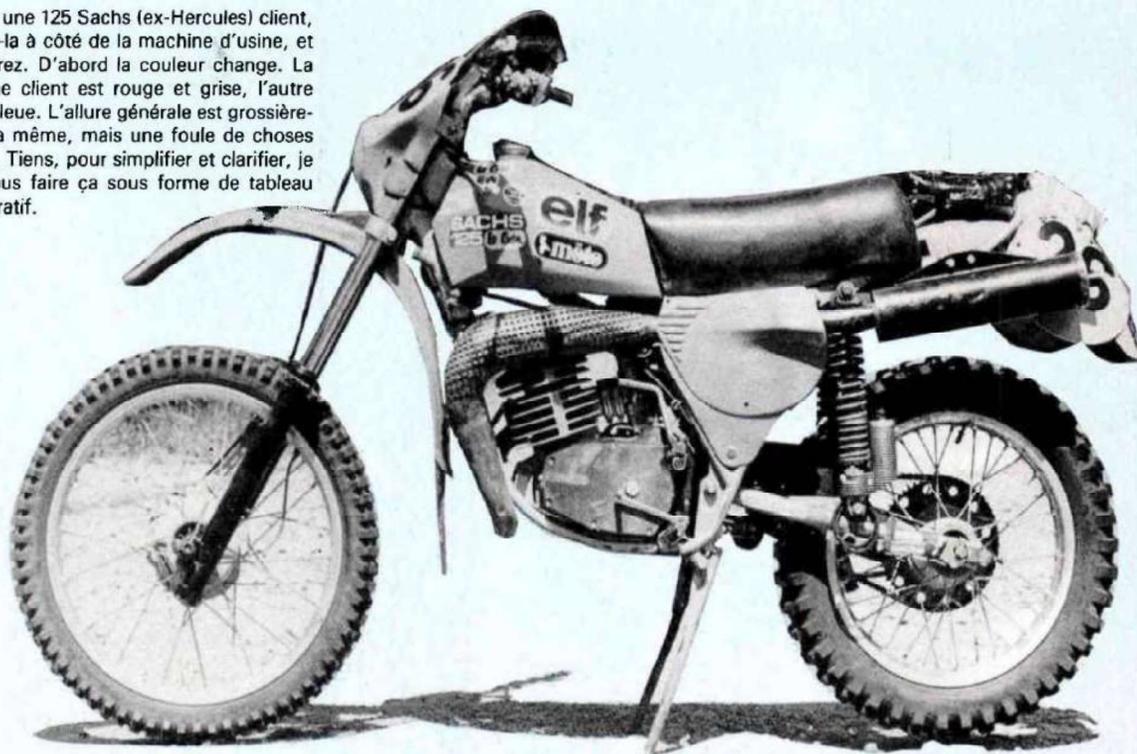
pilote son compère Marcel Malet, champion de France inter d'enduro 1978 ; des motos qui ont fait la preuve de leur exceptionnelle fiabilité en terminant - et en remportant - toutes les courses du championnat de France 78 auxquelles elles ont participé.

La performance est d'autant plus intéressante que, Sachs comme ailleurs, les motos « client » deviennent de plus en plus proches des motos d'usine. Et si les bruits de couloir selon lesquels, au prochain Salon, la 125 Sachs client aura beaucoup évolué, sont exacts, l'information redeviendra « utilitaire », avec un peu d'avance sur l'évènement.

Chose dont nous avons — modestement — l'habitude !

Ecoutez la différence

Prenez une 125 Sachs (ex-Hercules) client, alignez-la à côté de la machine d'usine, et comparez. D'abord la couleur change. La machine client est rouge et grise, l'autre toute bleue. L'allure générale est grossièrement la même, mais une foule de choses diffère. Tiens, pour simplifier et clarifier, je vais vous faire ça sous forme de tableau comparatif.



SACHS USINE

SACHS CLIENT

Cadre : tube de section plus fine et teneur en chrome/molybdène plus importante dans l'alliage. Triangulation différente au niveau de la colonne de direction

Fourche Marzocchi à axe déporté, débattement 220 mm

T de fourche plus légers et forme différente. Chasse : 110 mm + 10 mm (mesure faite avec les moyens du bord)

Suspension arrière : bras oscillant différent. Nouveaux Marzocchi à gaz et double ressort, amortissement force 3 — montés presque verticaux

Empattement moyen 1460 mm garde-boue Falk larges

Roues, freins, pneus : Metzeler, jantes Akront vertes, moyeux Grimeca. Tout est identique sauf la qualité des garnitures (meilleures sur moto d'usine) et frein AR plus léger. Inconvénient : il n'est plus à broche alors qu'il l'est sur la moto client.

Moteur : Carters, boîte et embrayage identiques. Cylindre extérieurement même dessin mais ailetage moins large.

Diagrammes différents — 4 transferts, trous plus gros, barrette à la lumière d'échappement.

Piston forgé et bielle identiques. Segment plat.

Vilebrequin équilibré à l'unité. Allumage Electronique Motoplat, calé différemment.

Carburateur Bing diamètre 34 mm

Echappement style cross, fabriqué main.

Fourche Ceriani droite, débattement 210 mm.

Chasse plus importante.

Marzocchi à gaz 1 seul ressort amortissement force 2, montés presque verticaux.

Empattement moyen 1400 mm garde-boue Falk pas larges

Les transferts pas de barrette à l'échappement.

Segment en L

Carburateur Bing diamètre 32 mm.

Echappement en deux demi-coques fabriqué machine.

Lecteur machin, tu me copieras autant de fois que ton piston parcourt de mètres à la seconde quand ton moteur tourne à 6000 t/mn : « Je ne lis pas la suite de l'article avant d'avoir lu le tableau, parce que Moto Verte, c'est pas le bottin du téléphone, faut le lire dans l'ordre, surtout quand on a une petite tronche comme la mienne ». Vu ? Bon, alors, au tableau. Là, tu trouves les différences essentielles bien en évidence entre Sachs et Sachs client.

Pas très détaillé sur le moteur, mais on n'a pas pu en savoir plus : top Zekret ! Tu me diras : pendant que t'avais la bécaune entre les mains, t'avais qu'à ouvrir et mesurer les diagrammes, on aurait pu en profiter.

Je te réponds non. Gérald Caro, l'importateur, a consenti à me confier sa bécaune d'usine à condition que je respecte l'incognito sur ce qu'il ne voulait pas dévoiler : précisément les diagrammes, surtout qu'il s'agit d'un nouveau moteur cross expérimental. Faut pas lui en vouloir, il a des consignes de l'usine. Et puis en plus, Machin, ça te servirait à quoi ? Un 125cc 2 temps, de nos jours, y'a un million de gars qui savent ce qu'il faut faire pour que ça marche.

Bon, revenons zan à notre bestiau, pour voir quelques détails encore qui le différencient du modèle de série : le filtre à air, un élément mousse logé dans un volumineux





La 125 Sachs usine championne de France. Remarquez la prise d'air additionnelle réalisée au moyen de petits trous sur le cache latéral. L'allure générale ressemble à la moto de série, mais la géométrie est différente.

Les Marzocchi arrière à double ressort, montés presque verticaux

Le boîtier de filtre à air en alu fait main : pas esthétique, mais accessible et efficace

boîtier en alu, entièrement fait main, et facilement accessible ; la selle qui se dépose et se repose en quelques secondes, car elle est fixée par simple emboîtement en trois points ; le cache latéral droit ajouré pour améliorer l'arrivée d'air au carbu et ça reste parfaitement étanche ; le carburateur d'accès malaisé parce que, en haut, les câbles touchent au cadre ; une chaîne 12,7 large qui travaille dans de bonnes conditions : guide costaud, tendeur à patin, remplacé par un tendeur à roulette sur la moto de Cordoret, Téflon sur le bras oscillant pour éviter l'usure.

Enfin, au niveau des commandes, Sachs a conservé le guidon et les leviers Magura, et choisi un selecteur repliable. Le réservoir en tôle, qui contient 9 litres, est celui de la moto client.

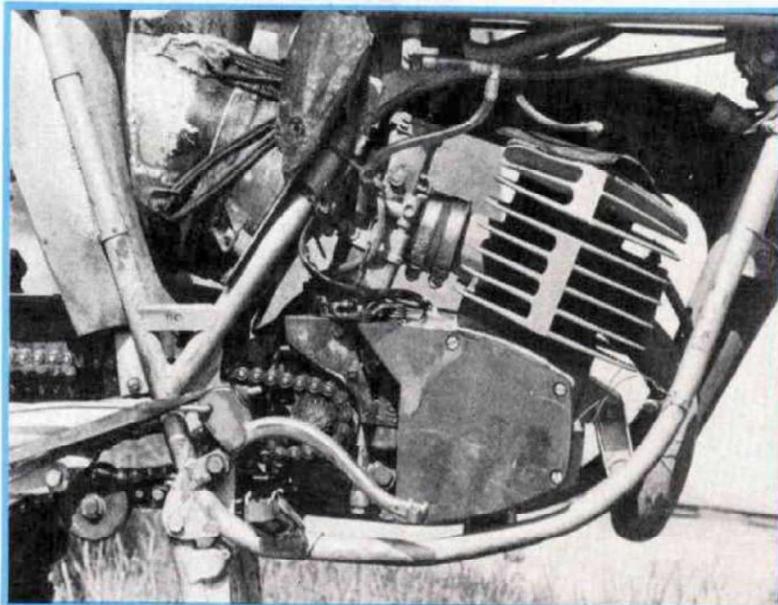
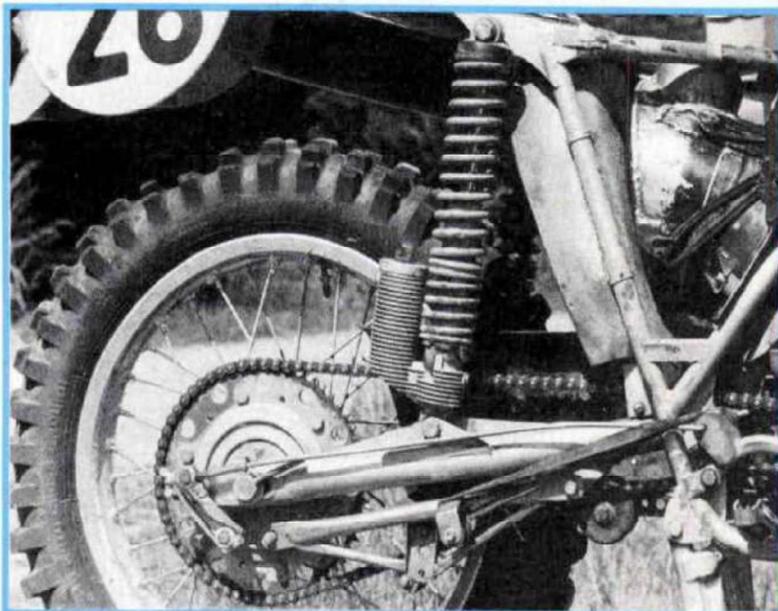
Dernier détail, qui ne manque pas d'intérêt : la moto d'usine, sans essence, pèse 98 kg. Pesée dans les mêmes conditions, la moto de série en pèse 105. Un gain de 7 kg, ce n'est pas négligeable.

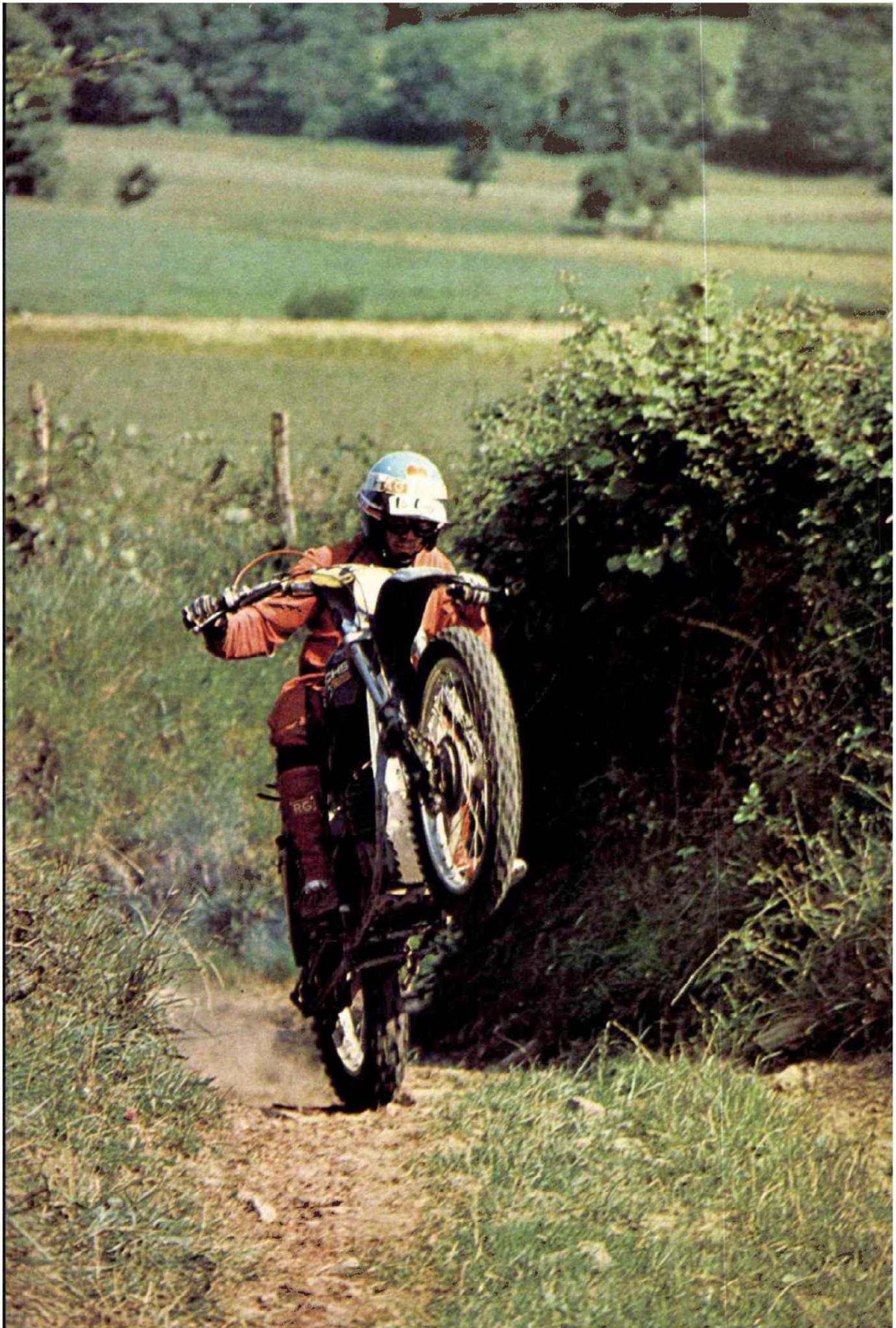
Voilà donc une moto d'usine qui, sous une apparence assez similaire, diffère profondément, par sa géométrie (cadre, suspensions, empattement, chasse), et sa finition de la 125cc Sachs client.

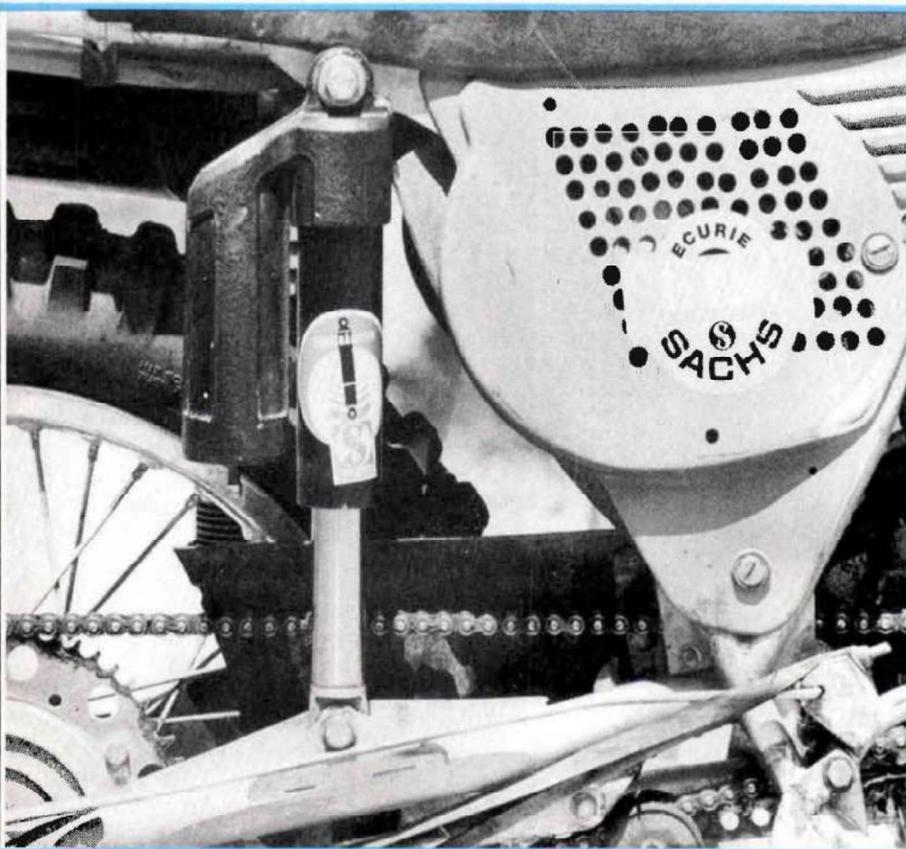
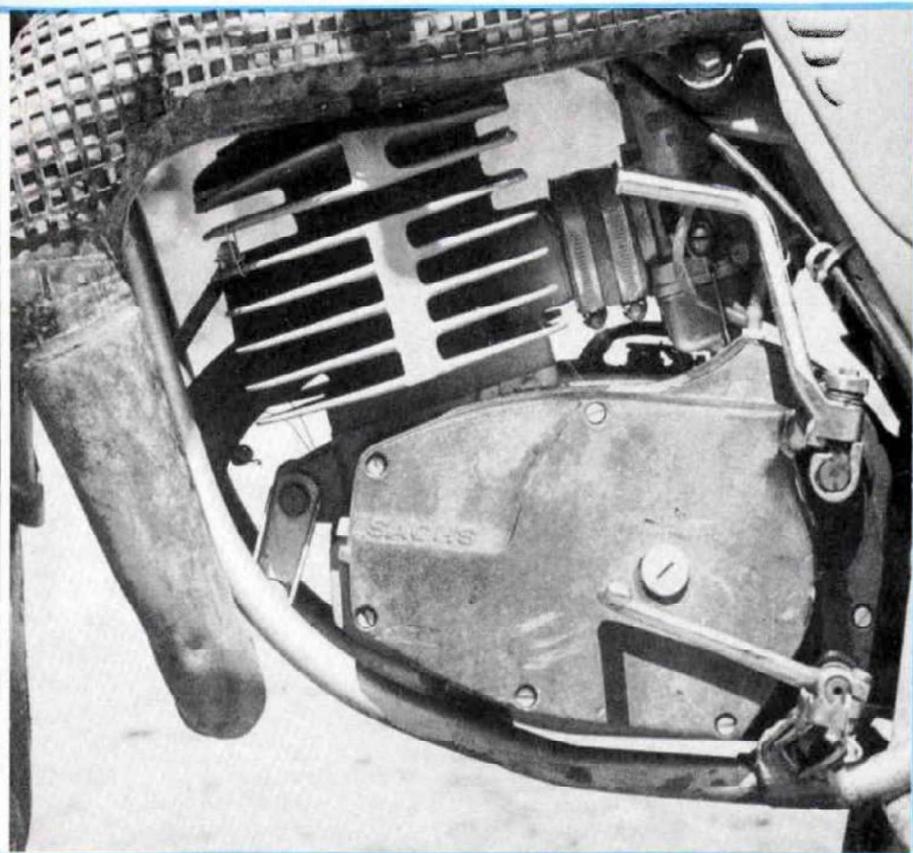
Mais, à deux détails près, l'échappement et le boîtier de filtre à air, faits main, solution très onéreuse, elle garde toutes les caractéristiques d'une 125cc d'enduro client moderne. La plupart de ses éléments constitutifs sont puisés dans la grande série, et équipent nombre de motos « client ». L'accessibilité n'est ni meilleure, ni plus malaisée. La géométrie reste classique.

Ce qui me fait penser que la 125 Sachs de Monsieur Tout le Monde, dans sa prochaine version qui sera présentée au Salon, pourrait fort bien voir sa conception et ses performances rejoindre de près celles des motos de Cadoret et de Malet. Tout au moins faut-il l'espérer.

Car la conception, on vient de la voir. Et les performances ? On les a testées par un jour franchement pluvieux, sur des chemins escarpés, gras et résolument caillouteux des Pyrénées.







Performances

Sur le carburateur Bing de 34, il y a un titillateur, pour noyer la cuve. Au guidon, un levier d'enrichisseur. A froid, on utilise ces deux accessoires, gaz coupés, et ça démarre du premier coup. A chaud, on ne les utilise pas, et ça ne démarre pas toujours du premier coup, mais on y arrive quand même bien avant la crise de nerfs.

Le moteur n'émet aucun bruit mécanique ; l'échappement rend un son grave, rond et plein, qui fait penser à une cylindrée supérieure.

Première en bas, embrayage doux, gaz, ça enroule souple et c'est parti. La boîte 7 vitesses Sachs reste ce qu'elle est. Ça passe bien quand on s'applique, alors qu'on découvre pas mal de faux points morts quand on chatouille le sélecteur à la volée. Pas très précis, mais costaud. La position en selle est tout à fait « cross ». Selle ferme assez haute (89 cm du sol), guidon bas et assez large, repose-pieds en avant. On pilote assis tout en avant de la selle, comme sur une Maico, mais moins perché tout de même ; les grands touchent le sol du pied. Les commandes — compte tenu de la réserve émise au niveau de la sélection — sont douces, précises, efficaces. Les freins, qui bénéficient vraisemblablement de garnitures tendres, sont remarquables. Pourtant, les freinages énergiques sont quelque peu perturbés par les rebonds de la roue arrière qui tressaute au freinage. Avec les grands débats, c'est un problème fréquent.

La poignée de gaz, elle aussi, est agréable à manipuler. Parce que, je vous l'ai dit, elle déclenche une belle musique de celles qui fait dire : ce truc là respire.

Effectivement, il respire ; à la façon d'un moteur cross. Rien en bas, du type : « j'engorge en descente si on ne me donne pas d'air », mais il se remplit bien à moyen régime et pousse alors avec un bon couple jusqu'au régime de puissance maxi.

La montée en régime, la poussée sont franches, sans vibrations, sans « trou » : un moteur sympathique, dont il ne faut toutefois pas exagérer les possibilités. Un test comparé d'accélération, sur route, avec une 125 BPS/Rotax, s'est soldé par un match rigoureusement nul : ça pousse pareil à haut régime ; le Sachs, pousse mieux à moyen régime et moins, beaucoup moins, à bas régime où le Rotax est remarquable. (Y'en a peut-être que ça va agacer

L'échappement fait main, le bas-moteur de série et le petit cylindre expérimental.

Les amortisseurs Sachs : l'air remplace les ressorts. Actuellement, l'écurie Lee Cooper Sachs leur préfère les Marzocchi

que j'utilise souvent le Rotax comme base de référence. Ben tant pis, je trouve que c'est un des moteurs modernes les mieux conçus et les plus performants en grande série. D'excellentes conditions pour servir de « moteur-étalon ». Des bases, il en faut ; sinon, notre civilisation vacille sur le flan de l'incertitude... fin de parenthèse).

Une position usine de type cross, un moteur du même tonneau, de bons freins, voilà réunies de bonnes conditions pour attaquer un peu dans une « spéciale ». Démarrage violent, (attention de ne pas loucher une vitesse, ça fait vite perdre des secondes), accélération franche, tout de suite, la piste monte légèrement. En 4^e, moteur en traction, le Sachs se taille sa trace parmi les pierres nombreuses ; l'avant est à peine allégé, juste ce qu'il faut pour donner une adhérence maxi sur l'arrière. La fourche est excellente, les

amortisseurs réussissent à être à la fois souples et fermes, c'est le paradis Germano-pyrénéen. La côte s'aplatit, la vitesse augmente, 5^e, une ornière, aïe, la roue avant se barre, travers, sauve qui peut, ouf, la gamelle est passée près ! Vite dans les mauvais chemins, faut être vigilant. Le guidage de l'avant n'a pas cette précision qui fait dire d'une moto que c'est un « rail ». Ce léger flou se ressent aussi dans les grands virages rapides. Chose curieuse, pour une moto longue, la Sachs usine est pratiquement plus à l'aise dans les petits virages courts où la maniabilité est essentielle. Elle est précise, se place bien, se balance sans effort. C'est une moto fort bien équilibrée, qui doit permettre d'aller très vite dans une spéciale sinieuse. En forte côte, son bas couple à moyen régime, sa répugnance à cabrer, sa bonne adhérence, concourent à une effica-

cité appréciable. Mais attention à ne pas laisser tomber le régime trop bas : c'est l'agonie...

En descente, bon, c'est comme toutes les motos... faut un gros cœur !.

Une nouvelle Sachs «client» ?

Assez légère, bien équilibrée, confortable, performante et fiable, la Sachs usine est sans conteste une bonne moto.

Sa conception extrêmement classique, sans mystère, pourrait facilement transformer la moto d'usine en moto client qui remplacerait avantageusement le modèle actuel, assez loin d'être transcendant. Chez Sachs, les ingénieurs en sont certainement persuadés. Reste à espérer qu'ils parviendront à convaincre les services commerciaux... la marque y gagnerait une des meilleures motos client du marché des 125 enduro.

