

juillet 1976/n°27/7f.

fb.70-f.s.450-\$.130

SR CLUB FRANCE
**SQUADRA
REGOLARITÀ**
www.srcf.fr

moto

**6 JOURS
D'ECOSSE**

**ESSAIS 125-175
HERCULES**

**UN MILE
AUX USA**



HERCULES
125 ET
175 GS
LA BONNE
MOYENNE



Comme j'aime bien le mystique, je vous aurais volontiers baptisé ça « le retour d'Hercule », essai à grand spectacle mis en pages par Cécil B. de Mille. Ça aurait eu de la gueule. Et un beau titre, c'est primordial, surtout quand on n'a pas grand chose à raconter après, hein ?

Je ne dis pas ça pour moi, bien entendu, qui suis disert, surtout au Printemps.

Donc, ça ne va pas être « le retour d'Hercule », because, deux points ouvrez les oreilles : ce titre aurait entretenu dans l'esprit confus de bon nombre d'entre vous la sottise manie de prononcer « Hercule », comme le dieu de la mythologie gréco-latine, cette marque allemande que, si vous voulez avoir l'air à la page, et on fait tout pour ça, vingt dieux, vous prononcerez dorénavant et comme elle doit l'être :

« Herculèsse ». Vu, la verdure ?

Bon, ben Herculèsse, je vous en cause parce que je viens d'essayer d'essayer (je bégaie pas, c'est bien ce que je voulais dire) les 125 cc et 175 cc enduro de la marque.

Herculèsse (ça rentre, la prononciation, oui ?), c'est une marque teutonne tout ce qu'il y a de sérieux, filiale du Kolossal groupe Sachs, qui fabrique un tas de fourbis allant du rayon de vélo à l'ordinateur en passant par les moteurs de motocyclettes. Et depuis peu, les Hercules (je le répète plus !) sont importées en France par une boîte tout ce qu'il y a de sérieux, elle aussi : la société Nauder, importatrice de Sachs, précisément.

Les Allemands sont des gens réfléchis, qui aiment le travail bien fait, et mettent le temps qu'il faut pour achever leurs entreprises (on en a eu quelques exemples au cours du siècle). C'est pourquoi la saison d'enduro 76 a démarré sans les Hercules. C'était pas prêt. Maintenant, c'est prêt et, grâce au concours du magasin « Point Vert », on a pu se retrouver, « Point Vert », Moto Verte et deux Hercules enduro, une 125 cc et une 175 cc, par un beau jour de printemps sur le beau parcours de l'École Supérieure d'Enduro, dans l'Yonne.

Y'en a qui vont dans l'Yonne pour goûter le charme de ses campagnes ondoyantes et le calme de ses cours d'eau, avec une gaule à la main. Nous, on va dans l'Yonne en tenant une poignée de gaz, fonce la caisse dans les chemins. Tiens, y'a des jours où je me demande si on n'est pas un peu siphonnés. C'que t'en dis, toi, le vert ?

1. Vous connaissez le nouveau jeu ?
Faire demi-tour sur une roue. Bof,
quand on s'appelle Hercules !

2. La 175, massive mais non dénuée
d'élégance. En tous cas, du
matériel sérieux. Notez la selle
et l'échappement, tous deux
excellents.



par Gilles Mallet

Germano-italien

Ces Herculèsses, faut reconnaître, ça a de la gueule. Cadre gris, bleu et blanc pour la 125 cc, rouge-orangé et blanc pour la 175 cc, grosse selle et gros réservoir, trapu, compact, pas vraiment beau mais pas laid, ça a surtout l'air, au premier abord, costaud et bien fait.

Comme la plupart des motos d'enduro actuelles (sauf les Espagnoles et celles des pays de l'Est), les Hercules sont un mélange, apparemment assez heureux, des techniques allemande et italienne, l'Italie intervenant surtout au niveau des suspensions.

125 cc et 175 cc Hercules sont bâties sur le même modèle, à quelques détails près. Voyons d'abord ce qui est identique sur les deux modèles. Le cadre est un double berceau en acier au chrome-molybdène-vanadium (c'est écrit dessus, une belle étiquette jaune), un alliage vachement léger compte tenu de sa résistance. Il est renforcé à chaque triangulation par des fers plats soudés. Le bras oscillant, de section circulaire, est taillé dans le même métal. Il « suspensionne » par l'intermédiaire de Marzocchi à gaz qui peuvent être positionnés sur la moto de 9 façons différentes, grâce à une profusion de trous-trous adéquats, comme sur les KTM.

Pour régler ça au mieux, faut prendre 8 jours de vacances et un stock d'aspirines ! Les jantes, les nouvelles Akront « vertes », plus balaises, sont chaussées de Metzeler cross 4 x 18 et 3 x 21 ; très classique, ainsi que les excellents Grimeca coniques montés à l'avant et à l'arrière, ce dernier étant commandé par tringle, petite biellette bien foutue à un bout, petite pédale simple et classique à l'autre bout. Roue à broche, démontable en quelques secondes et tension de chaîne par un seul écrou. Technique italienne et tchèque, c'est bien fait, impec, rien à dire. La grosse selle épaisse cache un filtre Twin Air bien emballé dans une chambre de tranquillisation en plastique qui respire par deux ouïes tout en haut.

L'accessibilité à l'élément filtrant est excellente : trois vis à retirer sur le panneau latéral droit. L'étanchéité semble également remarquable, ainsi que le silence de l'admission.

Une constatation en passant. Chez Hercules, on a bien soigné le nécessaire. Pas le superflu : tout ce qui doit impérativement être démonté rapidement, c'est-à-dire tout ce qui peut se réparer « sur le tas », est bien étudié pour : roues, filtre à air, câble de gaz, grâce à la poignée Magura alu et au carbu monté avec des colliers. Par contre, on ne s'est pas défoncé la boîte à idées pour les choses moins urgentes, qui peuvent se faire dans le calme d'un atelier, ou dans le calme relatif d'un parc de travail. Exemples, le guidon n'est pas monté avec des BTR, faut des clefs à tube pour le démonter rapidement ; le gros réservoir en tôle de 11 litres est fixé par quatre boulons, auxquels on ne peut accéder qu'après avoir démonté la selle, elle-même fixée par deux vis venant sur deux écrous prisonniers. Chez Hercules, on sait ne pas lésiner sur les moyens, mais on sait aussi économiser l'astuce.

Au guidon bien sûr, on trouve la désormais classique panoplie de Magura, ici sous forme de leviers « eurostyle », plus un bouton de masse étanche au pouce gauche. A n'utiliser qu'en cas d'extrême nécessité, les allumages électroniques Motoplat supportent très mal ce genre d'instrument ; utile toutefois si le boisseau se bloque, devant l'impossibilité, ou du moins la sérieuse difficulté de monter un décompresseur.

Les garde boue sont ces larges Falk allemands, pas gracieux mais fonctionnels et pratiquement incassables. Ça demeure assez rare, en pièces d'origine, pour être signalé.

On en arrive maintenant à ce qui différencie la 125 cc de la 175 cc. Sur cette dernière, on trouve une énorme fourche Ceriani, style Maïco, dont les bras en magnésium descendent plus bas que l'axe de roue avant. Débattement, 220 mm.

La 125 cc est plus modestement équipée d'une fourche de la même marque, mais en alu et plus courte, dont le débattement est de 200 mm. Anecdote en passant : paraît qu'à diamètre de tube égal, une Ceriani alu est plus légère qu'une Marzocchi magnésium et fonctionne aussi bien. A vérifier, et vous en faites ce que vous voulez. Les T, en alu, sont également plus balaises sur la 175 cc.

Autre différence entre 125 cc et 175 cc, la transmission secondaire, qui est confiée à une grosse chaîne 15,9 sur la 175 cc, contre une 12,7 sur la 125 cc, avec pignons et couronnes en rapport.

Dernière différence (ça n'en fait pas beaucoup en nombre, mais la dernière est de taille)... les moteurs, bien entendu. Esthétiquement identiques, c'est-à-dire pratiquement tout noirs, avec un bloc étroit et un cylindre à larges et épaisses ailettes, ils diffèrent, au simple coup d'œil, par leur taille. Le 175 cc est nettement plus volumineux, qu'il s'agisse du bas moteur (commun avec celui du 250 cc Sachs) ou du cylindre, nettement plus enrobé de métal. Le 175 cc, alimenté par un Bing de \varnothing 34 mm, est annoncé pour développer 26 chevaux. Le 125 cc, alimenté par un Bing de 32, pour 22 chevaux.

Il s'agit, bien entendu, des nouveaux Sachs 7 vitesses.

Fixés identiquement en deux points sous le bloc, et deux autres points sur la culasse, ces moteurs sont dotés d'échappements similaires, bien dessinés et apparemment astucieux. Ils passent sous la selle et le réservoir, et débouchent à gauche par un silencieux assez volumineux et très discret. L'astuce, c'est qu'ils sont réalisés en 3 parties, pour faciliter leur éventuel démontage : un coude qui part du cylindre, puis, maintenu à lui par deux ressorts, le pot de détente et enfin, le silencieux monté sur deux solides silent-blocs. Le dessous du bloc-moteur est efficacement protégé par un sabot en plastique qui forme bavette, comme sur les KTM.

Les deux motos, dans la version importée en France, seront équipées de béquilles centrales. Pour en terminer avec cette description, on appréciera encore l'éclairage apparemment solide et simple, et la finition générale, d'un excellent niveau ; exemple, les câbles avec graisseurs, avec, d'origine, des passe-câbles qui les dirigent de façon à ce qu'ils n'aillent pas se

coincer là où faut pas. Par exemple entre T inférieur de fourche et cadre, un des coins favoris des câbles de gaz quand on braque à droite sur certaines motos, dont on peut sans hésitation flétrir les géniteurs imprévoyants. Chez Hercules, ils sont prévoyants. Point à la ligne, on enchaîne avec la seconde phase de l'opération. C'qu'on appelle, en langage de cinéma ou pour désigner un Marchand solidement ligoté : un « fondu enchaîné ».

La bonne moyenne

Les Hercules « GS », techniquement, sont donc élaborées suivant les derniers canons de la mécanique enduro, composant un cocktail des meilleures productions actuelles en matière de moteur, d'échappement, d'admission, de suspensions et d'accessoires divers.

Le starter à commande au guidon ayant été démonté — sage précaution, ce genre d'instrument ayant parfois tendance à se coincer, bloquant le boisseau —, la mise en route à froid intervient après ouvrir

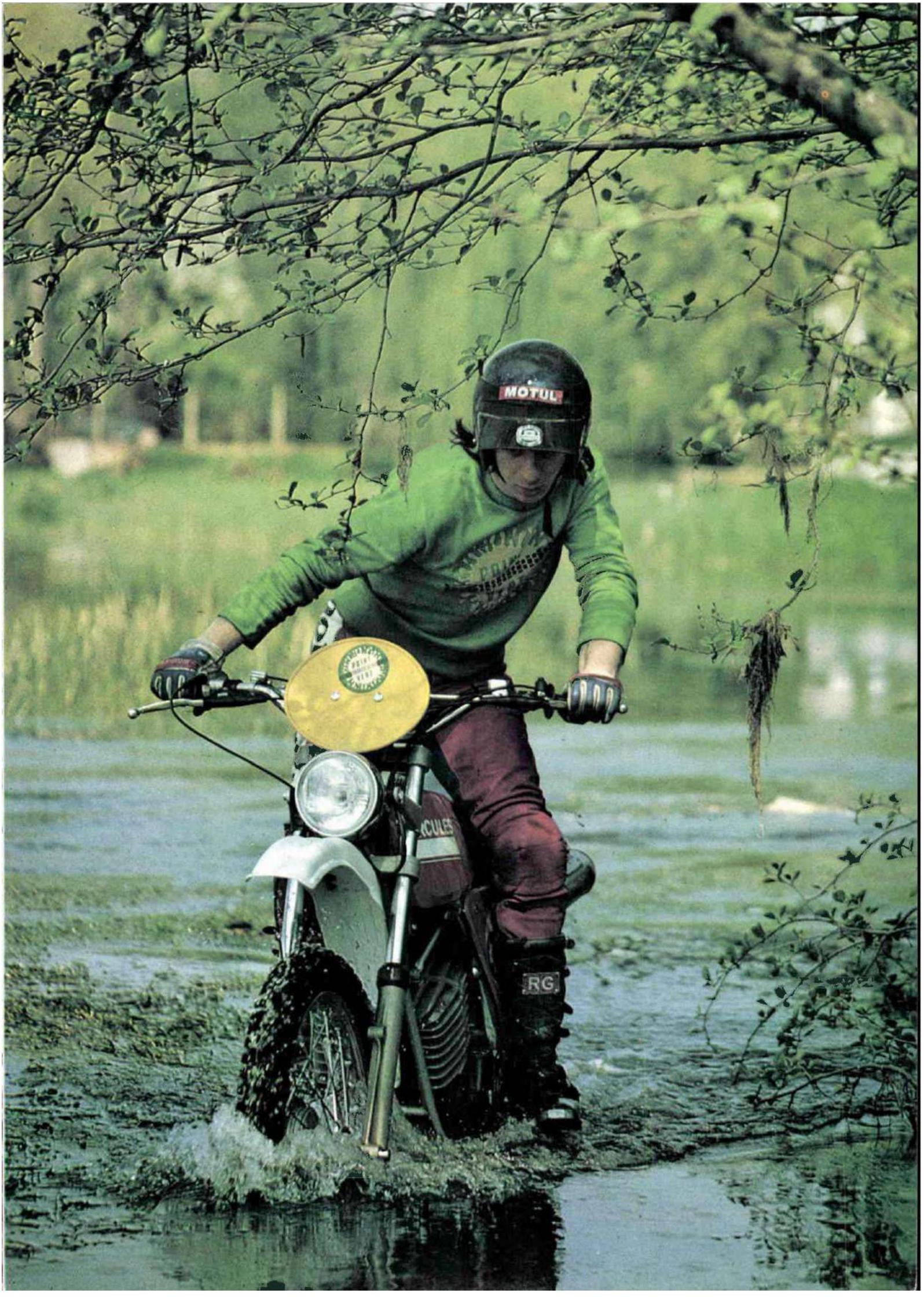
3. La Ceriani magnésium, style Maïco de la 175...

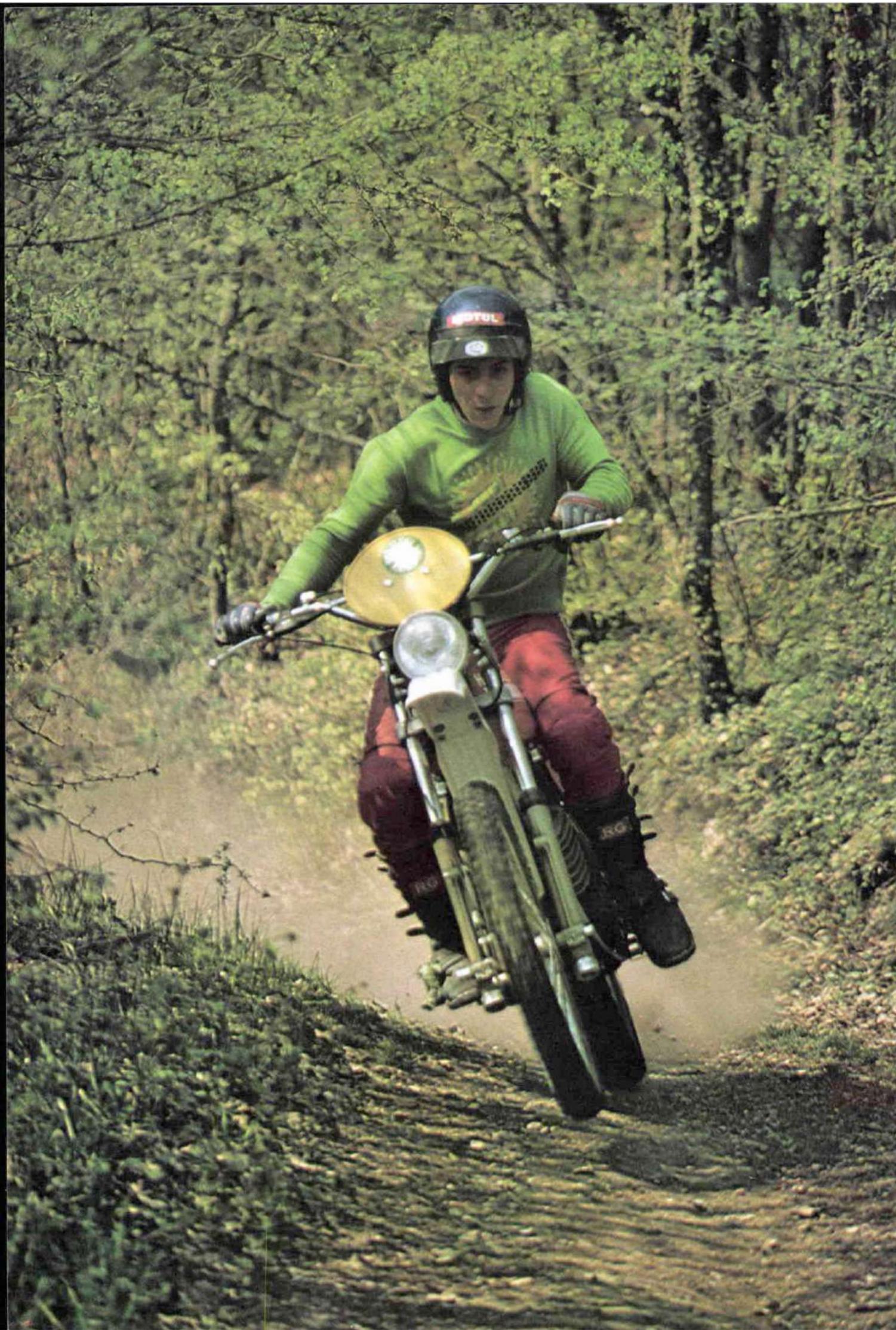
4... et la « petite » Ceriani de la 125 cc.

5. Petite chaîne 12,7 sur la 125 cc...

6. ... et grosse chaîne 15,9 sur la 175 cc.







ture de l'un des deux — ou des deux — robinets d'essence, suivie de quelques secondes de « titillage » pour bien remplir la cuve. Grâce au Motoplat électronique, les moteurs allument au premier coup de kick et, rappelons-le, avec les Sachs 7 vitesses, sur n'importe quel rapport, avantage tellement évident que nous n'y reviendrons pas. Le kick, plus long sur la 175 cc, permet de la démarrer sans plus d'effort que la 125 cc. Admission et échappement sont remarquablement discrets, et placent les Hercules parmi les machines d'enduro actuelles les plus silencieuses.

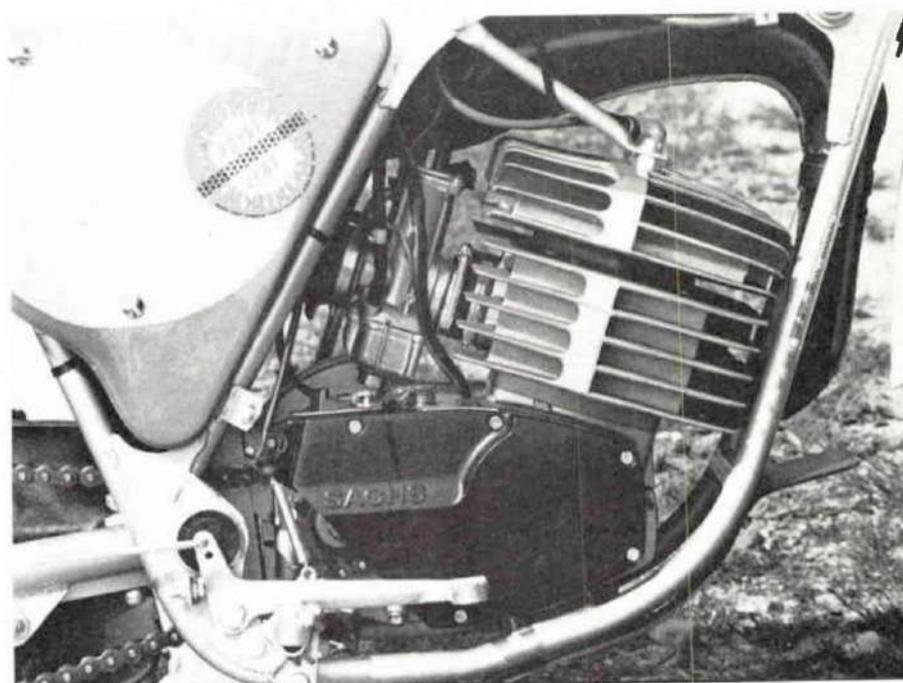
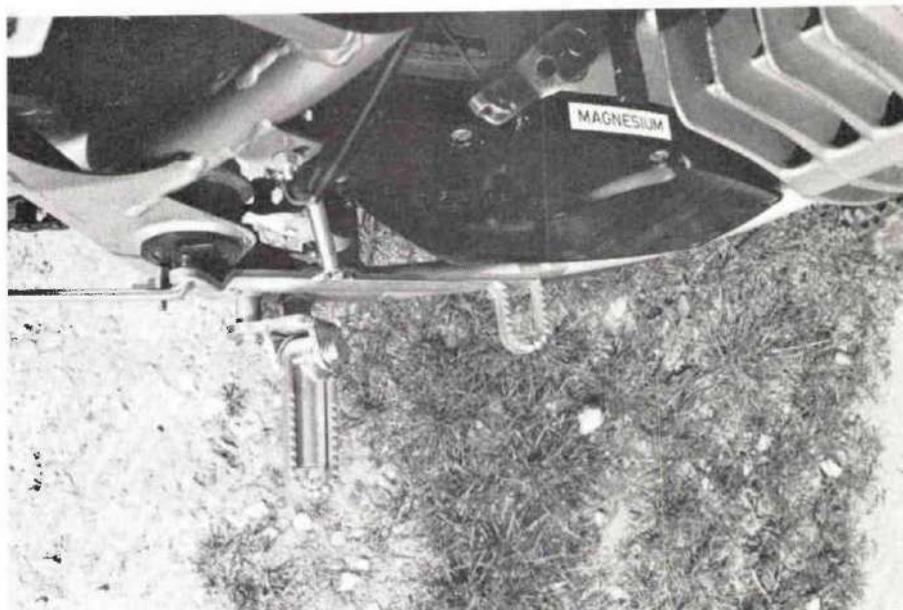
Le moëlleux de la selle, haute, ni trop large, ni trop étroite, ni trop ferme, ni trop souple, est un des premiers éléments que vous apprécierez sur cette moto.

La position de conduite est neutre, moyenne, avec un guidon assez plat, pas trop large, et des repose-pieds relativement hauts, robustes et bien crantés pour éviter à la semelle de glisser. Première, embrayage progressif, doux, seconde tout de suite, les vitesses, bien étagées, passent bien... me voilà parti, pour commencer, avec la 125 cc.

C'est un moteur nerveux et pointu, comme il faut s'y attendre avec un 125 cc alimenté par un carbu de 32. Un récent essai des 125 cc BPS et Portal nous avait montré qu'à l'époque, ces deux marques n'avaient pas encore bien résolu le problème de l'échappement avec les nouveaux Sachs 7 vitesses. Leurs moteurs délivraient mieux leur puissance à moyens régimes qu'en haut, où ils plafonnaient.

Avec la Hercules, c'est l'inverse. Les chevaux sont en haut. Ils viennent progressivement, sans brutalité, et le bon étagement et la précision de la boîte, qui accepte d'être maltraitée sans le secours de l'embrayage, permettent de se trouver toujours dans la gamme de puissance disponible... c'est-à-dire à un régime suffisamment élevé. Ni trop, ni trop peu n'en faut : en haut et en bas, ça « s'écroule ».

Cela signifie que, pour tirer la quintessence du 125 cc Hercules, il faut une conduite incisive, haut dans les tours et le pied gauche rapide sur le sélecteur.



7. Carters en magnésium, nul ne peut l'ignorer, robustes repose-pieds et pédale de frein comme on les aime.
8. Chez Hercules, on ne vous cache rien. Un splendide auto-collant vous précise que le cadre est en acier au chrome-moly-vanadium. L'extase ! La fixation du moteur et le dessin de l'échappement ne sont pas sans rappeler les KTM.

C'est l'école actuelle, pratiquement inévitable avec les puissances spécifiques atteintes maintenant sur les petites cylindrées. Le moteur du 125 cc Hercules se comporte donc comme celui d'un 125 cc KTM, avec toutefois moins de puissance, mais aussi une moins franche tendance à engorger quand on perd des tours. Moins de brio en vitesse de pointe et en accélération, mais un peu plus utilisable, car pardonnant davantage dans les difficultés qui obligent parfois à laisser tomber le régime.

Toutefois, dans les montées raides, le 125 cc Hercules est comme tous les 125 cc à haut rendement. Interdit de perdre de l'élan, sinon le moteur meurt, même en première. Il faut donc un pilotage très fin pour conserver, quelles que soient les difficultés, un maximum de vitesse et d'inertie. Sinon, on doit rétrograder en 1ère, et à ce moment, le dosage de l'accélération pour conserver un compromis entre l'adhérence de l'arrière et l'allègement de l'avant en côte devient très délicat.

Mais je le répète, ce phénomène n'est pas particulier au 125 cc Hercules. Seuls des moteurs plus calmes, comme le Zündapp ou le Fantic, sont vraiment plus faciles. Mais au détriment des performances maxi. Question de choix, on en revient toujours là.

Nerveux et pointu, le 125 cc Hercules est par ailleurs remarquablement silencieux et fonctionne sans vibrations. Il n'engorge pas et il est facile de le remettre en route après un arrêt. Par contre, il se noie fréquemment quand la moto s'est couchée. Il se noie aussi, mais pour une toute autre raison, quand on passe dans beaucoup d'eau. Mais là, le remède est simple. Il suffit de remplacer le capuchon de bougie antiparasité — mais pas étanche — d'origine, par un Lodge ou autre élément en caoutchouc. Comme toutes les motos, celle-ci a ses petites astuces de préparation, ses particularités. L'une d'entre elles est de ne posséder qu'un gripster à l'arrière, et pas du tout à l'avant... lacunes auxquelles il est bien sûr préférable de remédier, par addition de gripsters, crantage de la jante, vis parker ou rivets... à votre goût m'sieurs dames.

Le freinage, avec les Grimeca, est excellent en toutes circonstances ; puissant et progressif, selon l'expression consacrée. Mais... car il y a un mais, en cas de freinage très énergique, la roue arrière se bloque, et se met à rebondir en restant bloquée, ce qui nuit considérablement à son adhérence dans cette circonstance précise. Ce phénomène provient vraisemblablement de l'important débattement de la suspension arrière, lié à sa souplesse et, peut-être, à un amortissement insuffisant.

Pourtant, cette suspension est une petite merveille de confort. Elle absorbe en douceur toutes les inégalités « courantes », et se comporte encore très bien sur les grosses bosses. Les suspensions constituent même une de plus grandes qualités de ces Hercules, bien secondées il est vrai, sur le plan du confort, par l'excellente selle. Quant aux rebonds de l'arrière, il est vrai que ce n'est pas une « exclusivité » des Hercules. Avec les suspensions à grand débattement qui se multiplient maintenant, c'est un phénomène de plus en plus fréquent. D'ailleurs, sur les Hercules, le positionnement des amortisseurs (rappelons qu'il y a neuf ancrages possibles), influe sur cette tendance. La 175 cc, dont les amortisseurs étaient montés plus en avant sur le bras, réagissait à cet égard plus mal que la 125 cc. Une recherche optimale de réglage devrait atténuer ces fâcheux sautilllements au freinage.

En virage, les Hercules restent neutres et, sans être particulièrement maniables, elles n'ont aucune tendance à engager de

l'avant, ni à partir de l'arrière. Elles demandent simplement à être balancées et dirigées avec conviction.

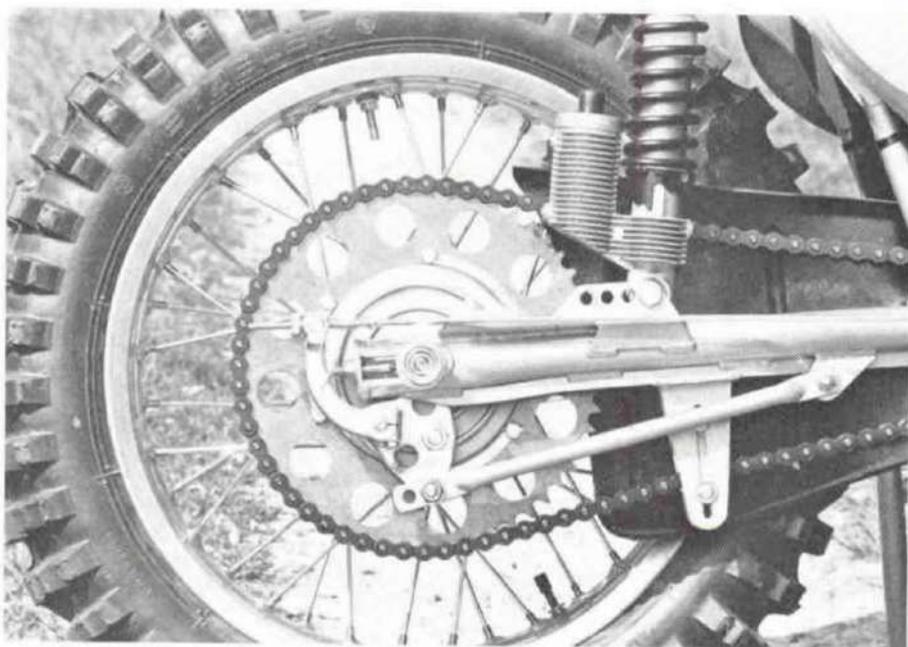
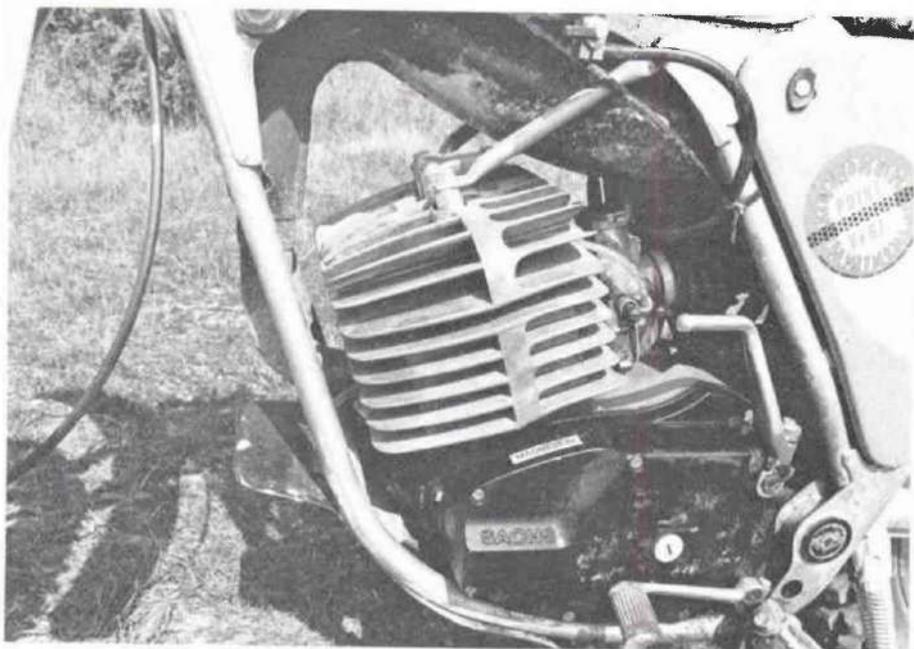
Sur les chemins rapides et un peu bosselés, elles se comportent très bien grâce aux bonnes suspensions. Seule précaution : bien tenir le guidon, pour enrayer les amorces de guidonnage qui se produisent parfois. C'est alors plus un jeu qu'une inquiétude, la direction restant légère et précise, et la position de conduite, tant debout sur les repose-pieds qu'assis sur la selle, permettant un bon contrôle de la moto. Les garde-boue d'origine remplissent efficacement leur fonction, ce qui demeure rare sur de nombreuses motos concurrentes.

Et la 175 cc ? Eh bien, c'est une copie conforme de la 125 cc quant à la partie

cycle et à ses réactions. Malgré une faible différence de poids, elle semble simplement un peu moins maniable — peut-être un peu plus lourde de l'avant, sans pour autant être un « tank ».

Par contre, grâce à son moteur plus puissant, mais surtout beaucoup plus souple, la 175 cc est plus facile à conduire. Dès le premier contact, la sensation « moteur » est différente. On le sent vivre, à de très légères vibrations, à sa réponse plus franche, à un couple qui le fait répondre plus franchement.

Le 125 cc mouline comme une petite turbine, le 175 cc existe, est plus présent, sa puissance peut être dosée et utilisée plus facilement. C'est particulièrement sensible, bien sûr, dans les méchantes



9. Le moteur 125 cc est d'une taille sensiblement plus réduite que le 175 cc, mais le dessin est identique.

10. Ancrage et commande de frein, guide-chaîne, roue à broche, multiples positions pour les Marzocchi, nouvelles jantes Akront, moyeu Grimeca, pneus Metzeler. Un arrière-train enviable !



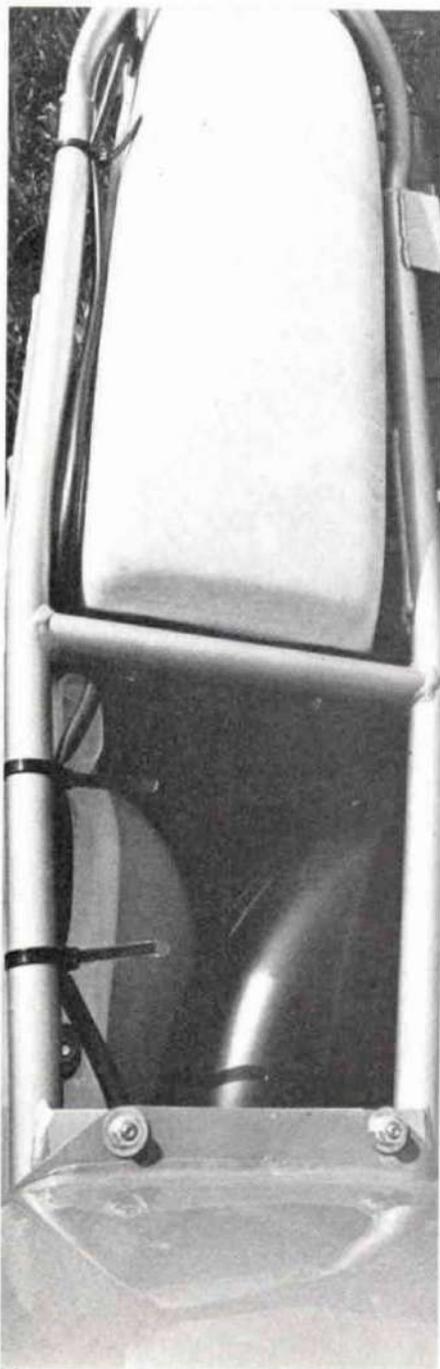
côtes, où on se loupe fréquemment, faute d'avoir su conserver assez d'élan, avec le 125 cc, alors que le 175 cc accepte les erreurs de pilotage en reprenant sur le couple, avec une bonne adhérence. Il exige un pilotage moins précis, moins en finesse, que le 125 cc. Cela dit, un pilote doué et bien habitué au 125 cc ira sans doute aussi vite, sinon plus, grâce à la maniabilité légèrement supérieure.

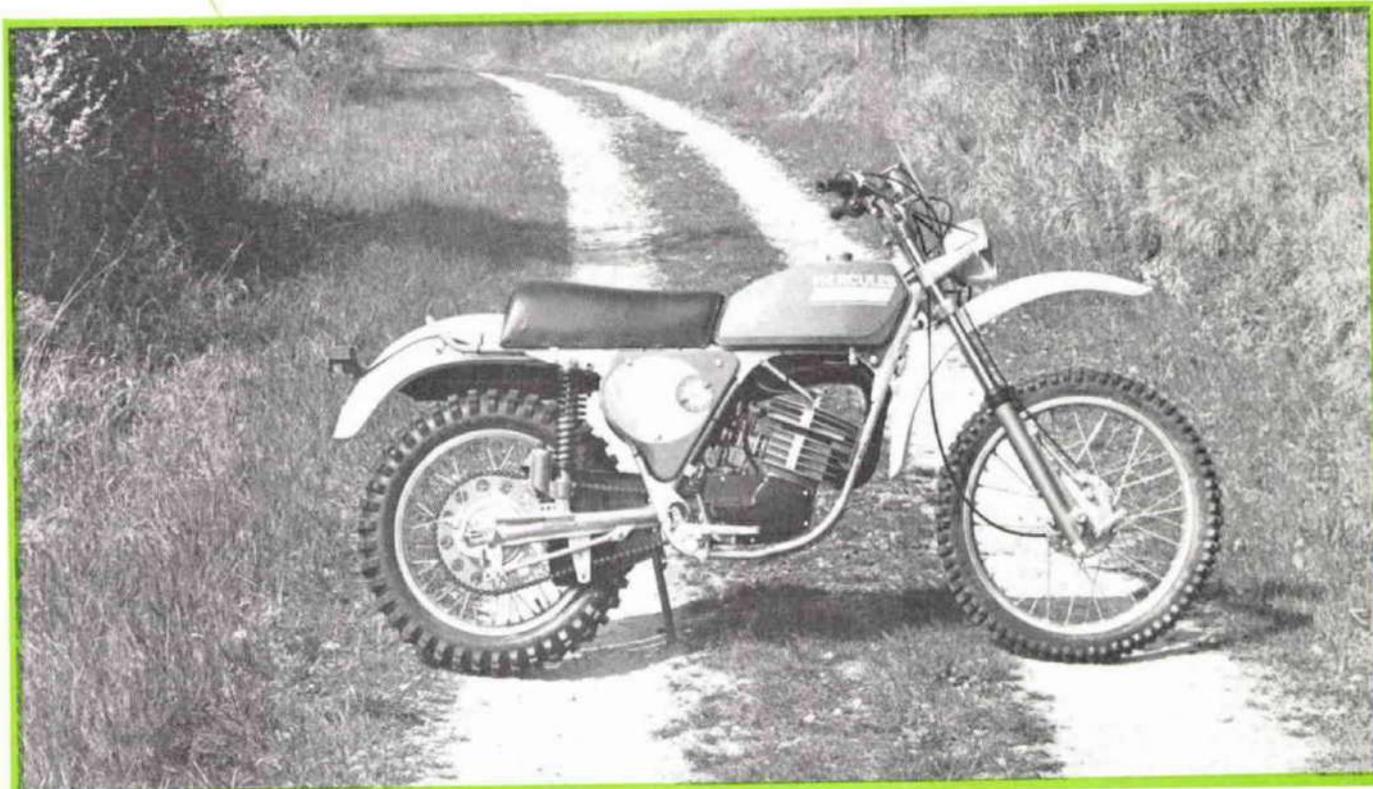
Un autre léger handicap de la 175 cc Hercules sur le plan maniabilité, c'est son braquage très réduit. Et on ne peut l'augmenter, sous peine d'enfoncer le réservoir avec les tubes de fourche. Dans les

11. Un poste de pilotage équipé de commandes de qualité. 11



12. Un filtre à air d'excellente qualité, et accessible en quelques secondes. 12





fiches techniques

HERCULES 125 cc et 175 cc GS

Moteur

125 cc :

Monocylindre 2 temps Sachs type 1 252/A7

Alésage : 54 mm

Course : 54 mm

Cylindrée : 122 cc

Taux de compression : 12 à 1

Puissance maxi (catalogue) : 22 ch à 9 200 tr/mn

Couple maxi (catalogue) : 1,75 mkg à 8 900 tr/mn

Alimentation : carburateur Bing Ø 32 mm

Allumage : Motoplat électronique

Avance : 1,2 à 1,5 avant PMH

Bougie : indice thermique 310

Mise en route : kick, sur tous les rapports

Graissage : mélange à 4 %

175 cc :

Monocylindre 2 temps Sachs type 1 752/A7

Alésage : 60 mm

Course : 61 mm

Cylindrée : 172 cc

Taux de compression : 11,5 à 1

Puissance maxi (catalogue) : 26 ch à 8 500 tr/mn

Couple maxi (catalogue) : 2,25 mkg à 7 500 tr/mn

Alimentation : carburateur Bing Ø 34 mm

Allumage : Motoplat électronique

Avance : 1,2 à 1,5 mm avant PMH

Bougie : indice thermique 310

Mise en route : kick, sur tous les rapports

Graissage : mélange à 4 %

Transmissions

Primaire par engrenages à taille hélicoïdale, rapport 3,05 à 1 sur 125 cc ; 2,6 à 1 sur 175 cc.

Embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile.

Boîte de vitesses à 7 rapports, contenance 600 cc d'huile SAE 80

1. 3,17 à 1 : 26,4 %

2. 2,12 à 1 : 38,3 %

3. 1,64 à 1 : 50,8 %

4. 1,29 à 1 : 64,6 %

5. 1,11 à 1 : 75,1 %

6. 0,966 à 1 : 86,3 %

7. 0,834 à 1 : 100 %

Secondaire par chaîne : 12,7, rapport 14 x 58 sur 125 cc

Secondaire par chaîne : 15,9, rapport 14 x 55 sur 175 cc

Partie cycle

Cadre tubulaire double-berceau en acier au chrome-moly-vanadium

Suspension avant : 125 cc

Fourche Ceriani Ø 35 mm, débattement 200 mm ; contenance 180 cc d'huile par bras

175 cc : fourche Ceriani Ø 35mm, débattement 220 mm ; contenance 220 cc d'huile par bras

Amortisseurs arrière Marzocchi à gaz, tension des ressorts réglable en 5 positions, débattement jusqu'à 185 mm

Jantes : Akronit chaussées de pneus Metzeler cross 3,00 x 21" AV et 4,00 x 18" AR

Freins AV et AR Grimeca coniques Ø 140 mm

Longueur : 2 120 mm

Largeur : 830 mm

Empattement : 1 400 mm

Hauteur de selle : 900 mm

Garde au sol : 260 mm

Réservoir en acier, contenance 11 litres

Poids en ordre de marche, sans essence : 98 kg pour 125 cc ; 103 kg pour 175 cc

Prix, clefs en mains : 7 912,00 F pour 125 cc ; 8 620,00 pour 175 cc

Importateur : Sté NAUDER, Bât. 13, cellule N. Garonor, B.P. 265, 93608 Aulnay sous Bois

« tourniquets », c'est parfois gênant. Enfin, sans doute à cause du couple plus important à transmettre, il faut être plus vigilant et plus ferme avec le sélecteur de la 175 cc. Sinon, il arrive qu'une vitesse « saute », mal engagée. Cela ne se produit pas avec la 125 cc, qui passe « dans le beurre ».

Une certaine idée de l'enduro

Finalement, ces Hercules, quand on saura encore qu'elles coûtent respectivement 7 900 et 8 600 F, arrivent avec bien des atouts. Sur le plan performances, elles ne sont exceptionnelles nulle part, sinon peut-être au niveau du confort et des suspensions. Mais elles n'avouent non plus aucune tare profonde, ce qui, dans le cadre d'un essai comparé, les situerait dans une bonne moyenne. En revanche, elles se situent sensiblement au-dessus de cette moyenne lorsqu'il s'agit du rapport prix-qualité. Bien qu'elles viennent d'augmenter de 5 % (le cours du Mark), elles demeurent très concurrentielles. Quant à la qualité du matériel, il peut être cité en exemple, en particulier face aux productions espagnoles, peu portées, il est vrai, sur les petites et moyennes cylindrées.

Un miracle allemand, un de plus, positivement !

