



HERCULES "K-GS" 100-125

Questa nota macchina tedesca da fuori-strada, col robusto motore Sachs due tempi sei marce, ora con accensione elettronica, è stata pure dotata della forcella Ceriani in sostituzione della caratteristica Earles montata per molti anni.

Le sue prestazioni e la sua stabilità sono così migliorate anche se il telaio non appare più all'altezza dei tempi soprattutto per l'impiego agonistico.



Nella pagina a fianco, due particolari della macchina tedesca, che nelle foto di questa pagina vediamo impegnata in due tipiche difficoltà del fuori-strada, cioè la marcia nell'acqua e la ripidissima discesa.



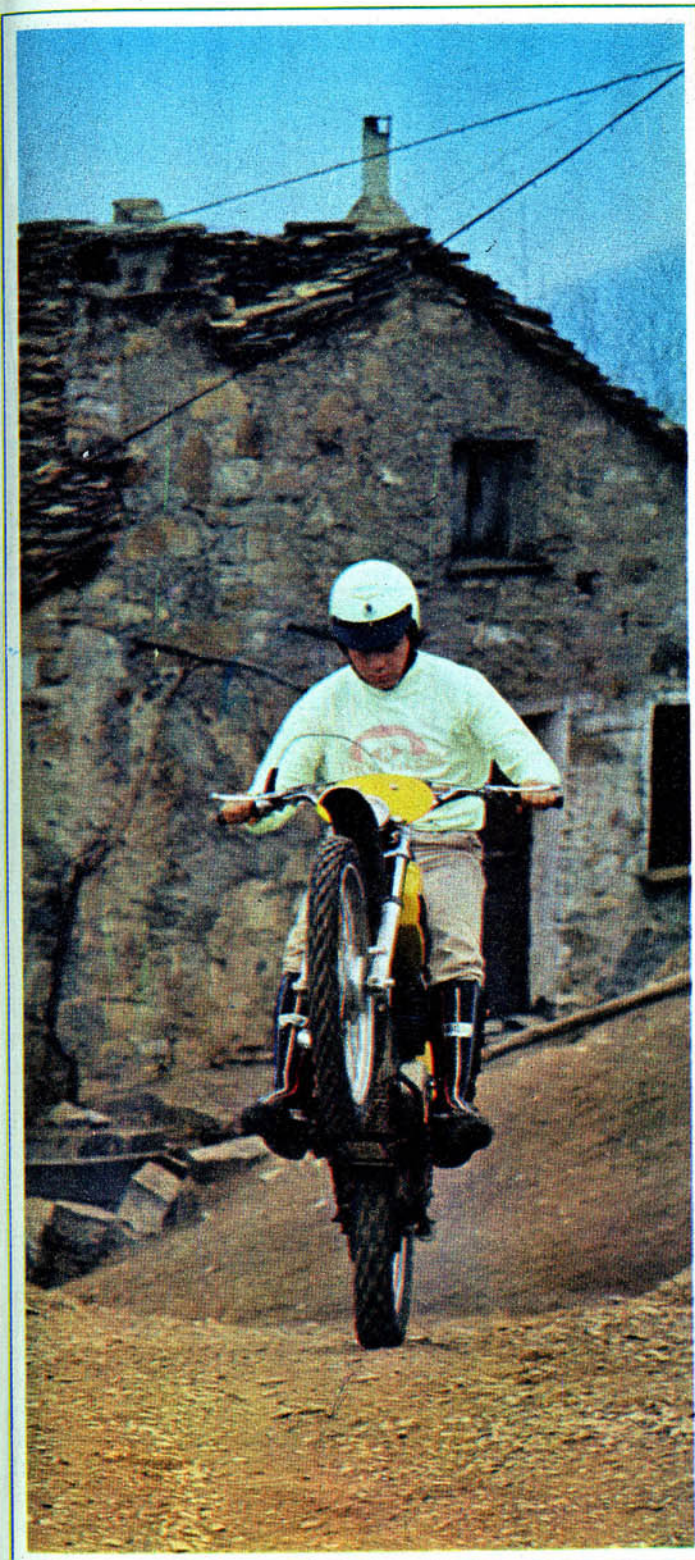
HERCULES
"K-GS" 100-125



Un'impennata sull'acqua.



Un passaggio tra casette di montagna.



Un'impennata sull'asciutto.



In derapata sui ciottoli.

HERCULES "K-GS" 100-125



Nelle due viste laterali risalta particolarmente la linea massiccia e compatta della « K-GS » 100-125; notare la concavità della sella provvista della maniglia per il passeggero, che però non trova di certo una buona sistemazione su queste macchine. Il prezzo della Hercules « K-GS » 100 è di mezzo milione franco importatore a Milano; per la 125 occorrono 30.000 lire in più.



IN DISCESA A TUTTA BIRRA

Sotto, un viottolino in discesa affrontato alla garibaldina. Dato lo scarso apporto decelerante del motore, i freni vengono notevolmente sollecitati ma dimostrano di sopportare bene lo sforzo. Anche nei guai i freni non perdono molto della loro efficacia. Le nostre prove si sono svolte lungo il torrente Staffora e nei dintorni del Passo del Brallo, nell'Oltrepo' Pavese, dove abbondano i terreni indicati anche ai fuoristrada più impegnativi.

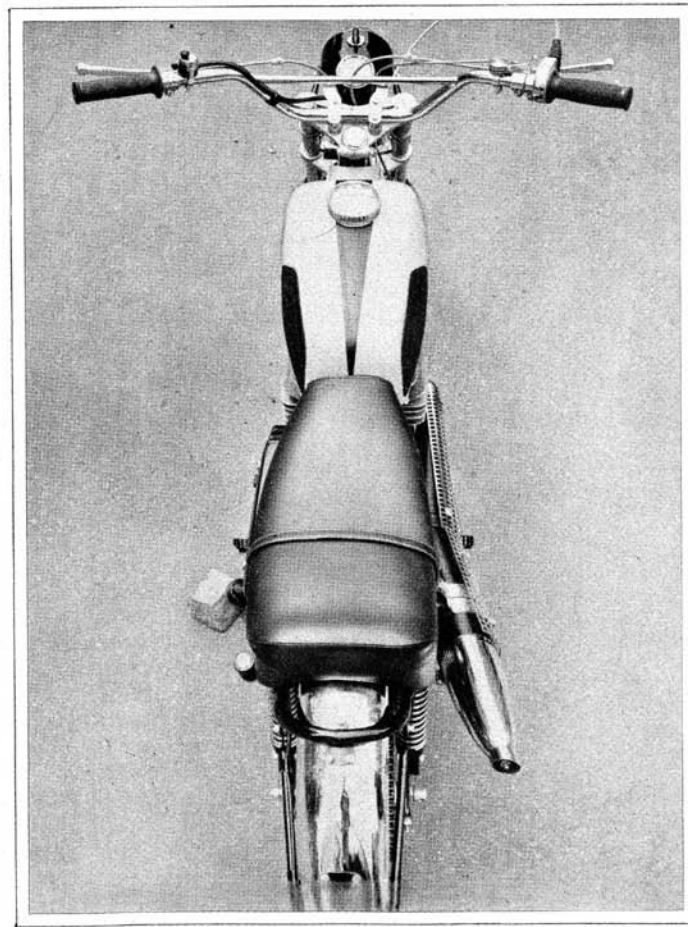
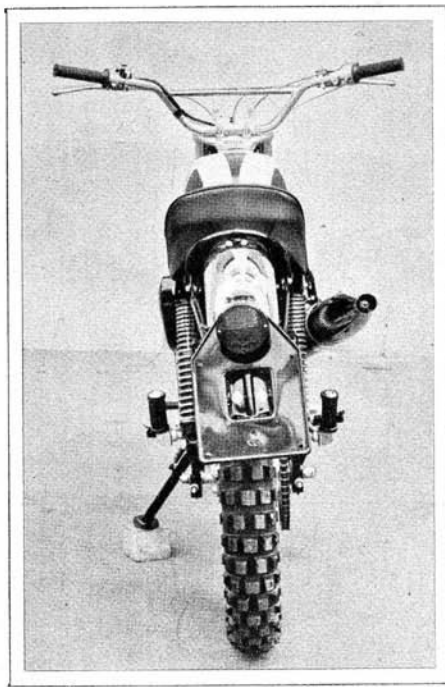
La Hercules, che è la più anziana Casa tedesca e che ormai da vari anni fa parte del gruppo Sachs, è ben nota ai nostri cultori del fuoristrada per le sue macchine di 50, 100 e 125 che importate dalla Enea Rossi di Milano hanno saputo cogliere non poche affermazioni nelle competizioni a livello dilettantistico.

Da lungo tempo le Hercules erano caratterizzate dalla forcella a bracci oscillanti, detta anche Earles in omaggio al tecnico inglese che ebbe il merito di « riscoprirla » nei primi anni del cinquanta. Allo scorso motosalone di Milano si è però visto che la Hercules aveva conservato questo tipo di forcella solo per il suo modello di minor cilindrata. Gli altri sono stati infatti presentati con la nostra classica Ceriani che oltre ad offrire, come diremo in seguito, una miglior « guidabilità », influisce positivamente sulla linea del mezzo.

A proposito di estetica bisogna però dire che, malgrado l'applicazione della Ceriani, restiamo sempre sul massiccio, con vari particolari non certo piacevoli e funzionali quali il fanale piuttosto sporgente ed i suoi empirici attacchi, il complesso di scarico standard assai voluminoso, la batteria « appiccicata » sul lato sinistro e protetta da un vistoso coperchio, le pedane per il passeggero applicate al forcellone, ecc. Oltretutto questi particolari vengono ad incidere sul peso, che non è certo dei più modesti: gli utenti ne fanno comunque giustizia sommaria in nome dell'estetica, della leggerezza e della funzionalità anche se poi la moto, così spogliata e modificata, non è più perfettamente rispondente alle vigenti norme di circolazione.

Il blocco motore, con la testa e il cilindro generosissimamente alettati (è stata proprio la Sachs a dare il là a questa tendenza) e coi coperchi del carter squadrati, dà veramente un'impressione di modernità e di potenza mentre il telaio, pur non essendo un capolavoro (è nato infatti monotrave e solo più tardi è stato completato da bretelle imbulonate) vanta effettive doti di robustezza.

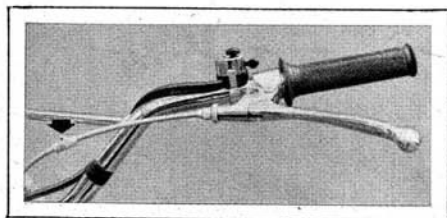
I comandi, come si vede dalle foto, sono tutti robusti e ben messi. Buona nel complesso la posizione di



Nella vista di fronte spicca la nuova fisionomia della macchina tedesca determinata dall'adozione della forcella Ceriani; posteriormente si nota invece la sporgenza del terminale del silenziatore.

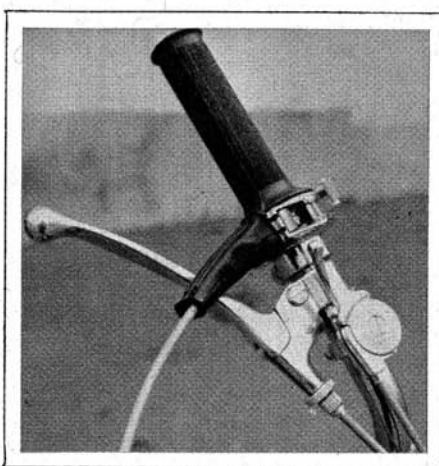
La massiccia impostazione della motoleggera teutonica da fuoristrada risalta anche nella vista dall'alto.

HERCULES "K-GS" 100-125

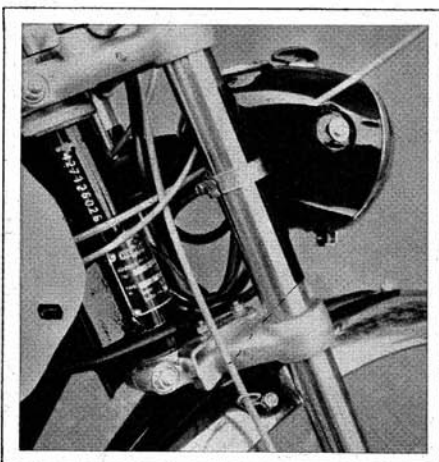


La scatoletta col pulsante del claxon e il deviatore luci e, indicato dalla freccia, uno dei pratici ingrassatori per i cavi.

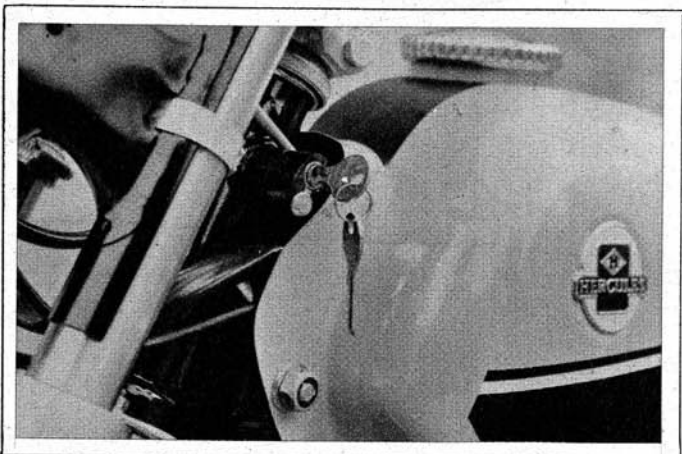
Comodi il manettino per lo starter e lo sportellino per il terminale del cavo del gas, protetto da un cappuccio di gomma.



Il grosso tappo del serbatoio è ad azionamento rapido e tiene bene. Si vedono anche il contachilometri e la chiave di contatto-deviazione luci sul dorso del fanale, entrambi di tipo piuttosto turistico.



Piuttosto empirico il fissaggio del fanale, che comunque quasi tutti gli utenti sostituiscono con attacchi (e fanale) più indicati all'uso fuoristradistico.



L'antifurto a bloccasterzo. Le strisce « decorative » sul serbatoio sono ottenute piuttosto alla buona con dell'adesivo di plastica.

guida ma la sella è surdimensionata e troppo alta da terra per cui i « piccoletti » trovano qualche difficoltà a zampettare lungo gli ostacoli.

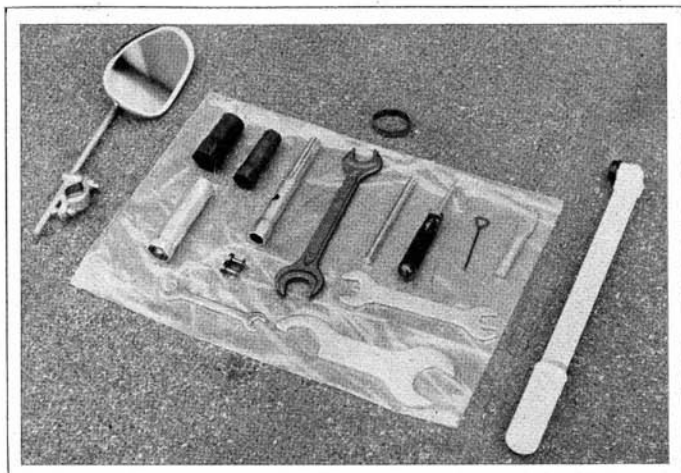
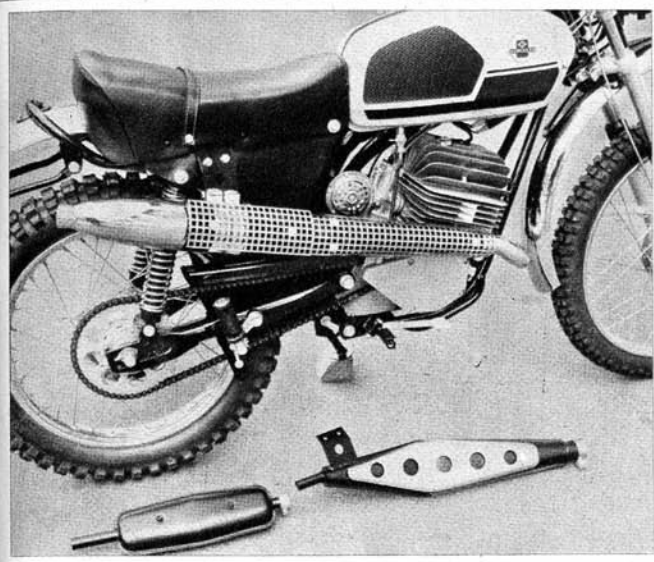
L'adozione delle Ceriani ha indubbiamente migliorato le doti di tenuta e di maneggevolezza, particolarmente nel fango e sugli sterrati; il rovescio della medaglia salta però fuori sulle mulattiere e sulle scalinate, dove la Earles si comportava meglio e dove la teleidraulica — anche per il suo minor peso — agevola la tendenza alle impennate, che si potrebbero limitare adottando un forcellone più lungo, come sui modelli da cross della stessa Casa. Nel complesso però la macchina ha tratto giovamento ripudiando la Earles per la Ceriani anche perché la Earles richiedeva un lungo periodo di assuefazione.

Già che siamo in tema di sospensioni, aggiungiamo che i lunghi ammortizzatori tedeschi Boge si comportano benissimo, mentre la Ceriani è la... Ceriani.

Da rilevare che, in omaggio alle più recenti tendenze al riguardo, la Hercules ha eliminato l'ammortizzatore di sterzo idraulico, migliorando così la « comunicativa » tra il pilota e il mezzo. Ottimi i freni.

E veniamo al motore, che giudichiamo senz'altro il miglior « pezzo » della macchina. Esso è stato migliorato con l'adozione dell'accensione elettronica spagnola Motoplat e con l'adozione di un carburatore da 28 mm (contro i 27 dell'anno scorso), ciò che lascia supporre salutaritocchi al diagramma di distribuzione. Anche il 100 ha subito lo stesso trattamento, col carburatore che è passato da 26 a 27 mm. Abbiamo poi il sospetto che dati i legami di « parentela » che le uniscono, la Hercules riceva dalla Sachs dei motori con « qualcosina in più »; fatto sta che abbiamo avuto la netta impressione, provando lungamente queste Hercules, di avere per le mani le più potenti 100-125 da fuoristrada attualmente disponibili sul nostro mercato, anche se i dati tecnici « ufficiali » non confortano questa nostra affermazione.

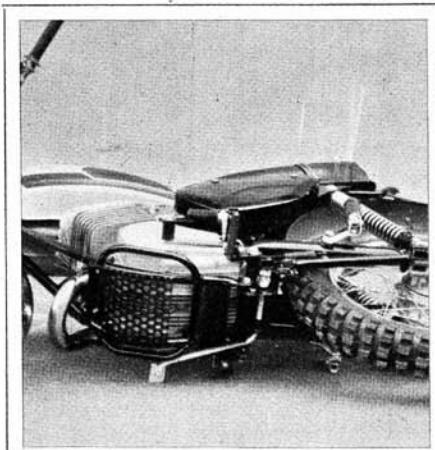
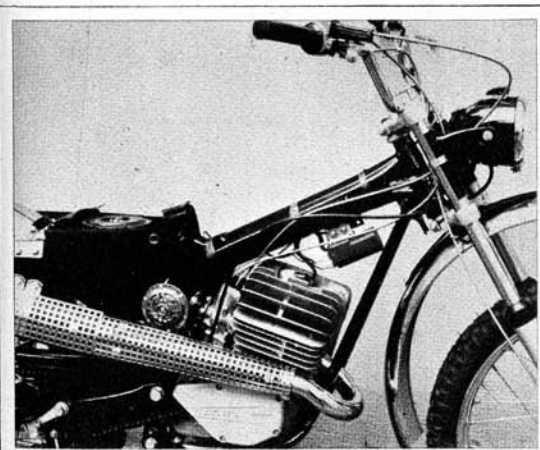
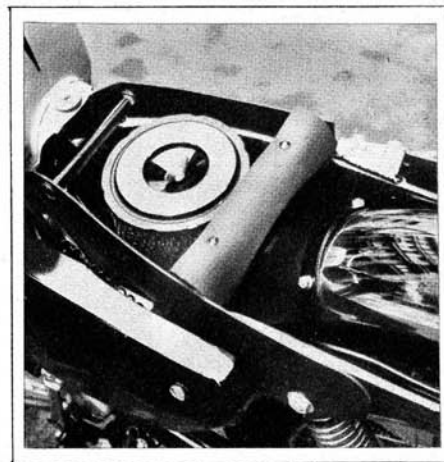
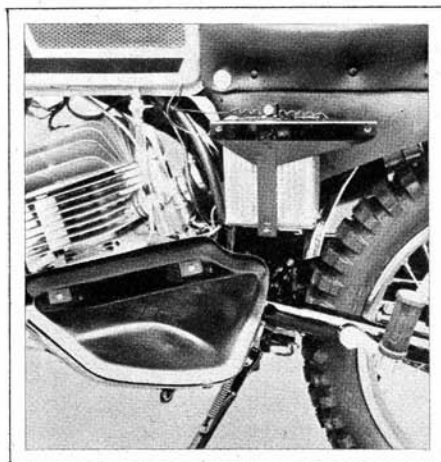
Per cavare il meglio da questi robusti motori bisogna naturalmente



La marmitta competizione ed il relativo silenziatore vengono forniti agli acquirenti di ogni macchina nuova con supplemento di 10.000 lire. Essi conferiscono alla macchina un aspetto più battagliero oltre a consentire una miglior sistemazione per la gamba.

La dotazione attrezzi, comprendente anche una maglia per la catena, la pompa e lo specchietto retrovisore, pur non essendo di grande qualità è sufficiente. Non ci sono però i ferri per le gomme ed un ripostiglio dove sistemare il tutto.

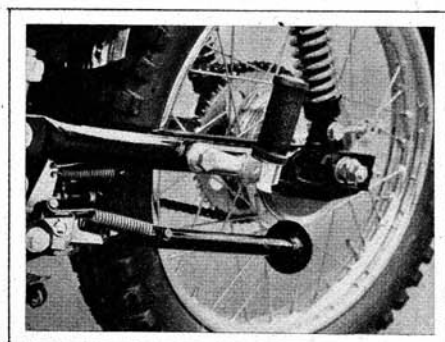
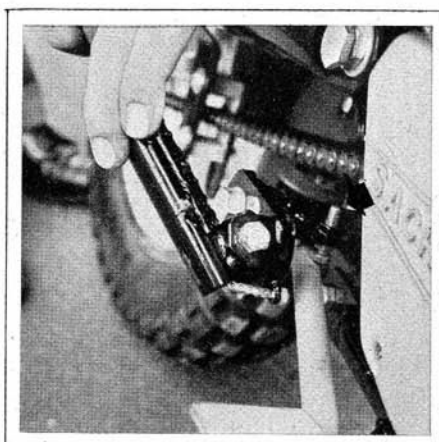
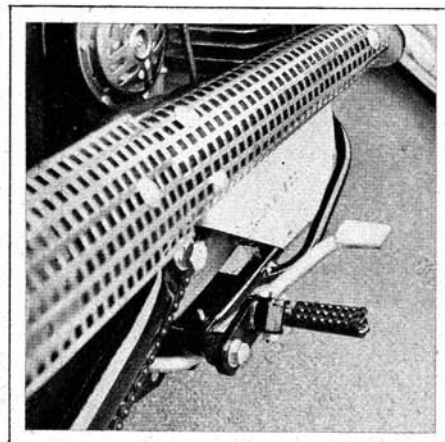
Piuttosto posticcia la sistemazione della batteria, protetta da una massiccia fiancatina metallica montata elasticamente. Quasi tutti gli utenti per motivi di leggerezza ed estetica, provvedono però all'eliminazione della batteria.



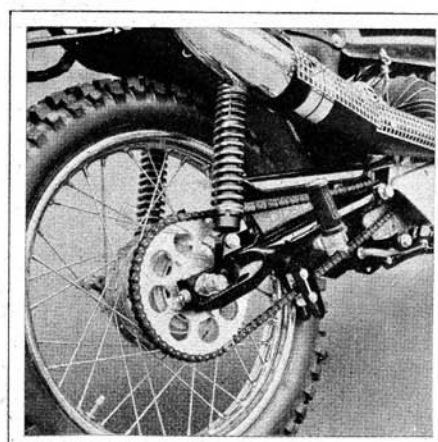
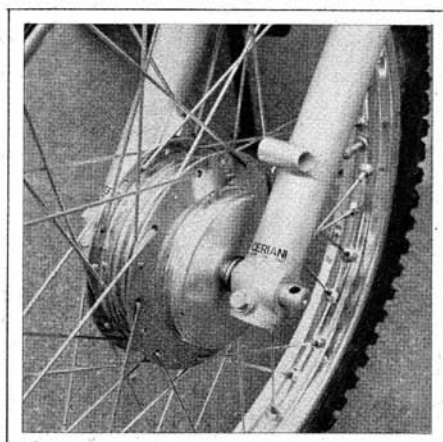
Il filtro d'aria a cartuccia di carta, ben protetto nel suo alloggiamento sotto la sella.

Il telaio è costituito essenzialmente da un grosso trave tubolare che dal canotto di sterzo scende sino al perno del forcellone posteriore. Esso viene completato da due tubi di minor diametro che partendo anch'essi dal canotto di sterzo scendono a formare la doppia culla continua.

HERCULES
"K-GS" 100-125



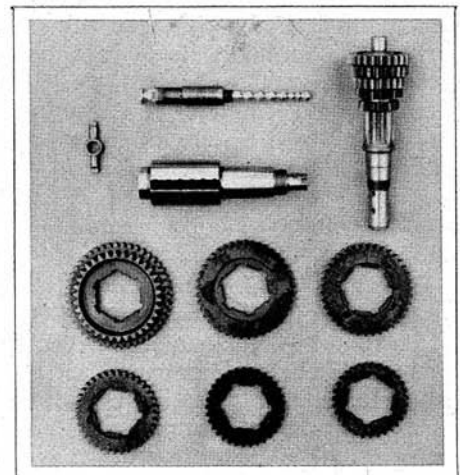
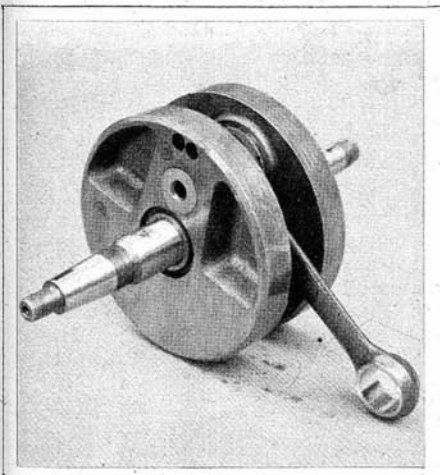
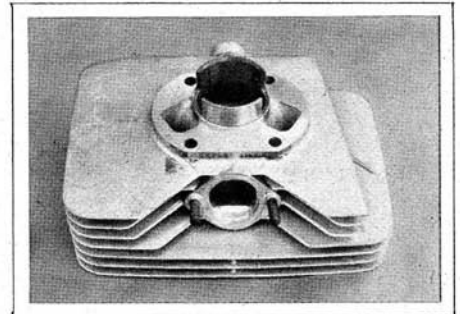
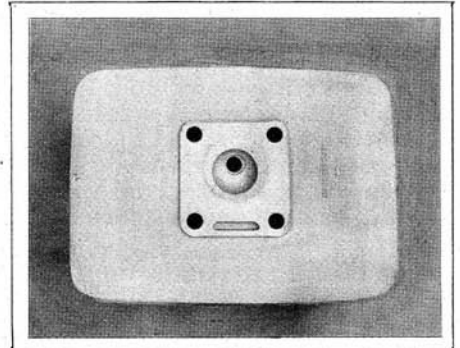
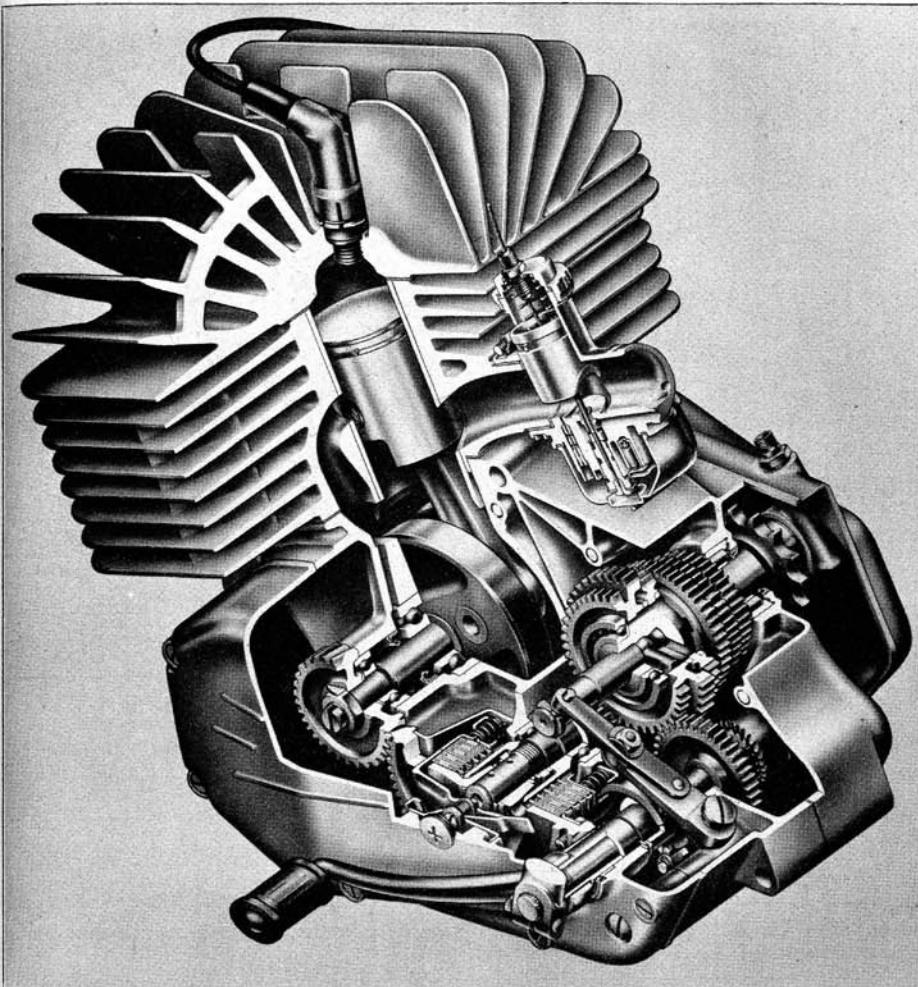
Ben sistemati e robusti i comandi a pedale. Indicata dalla freccia la vite di regolazione per la leva del freno posteriore. Si vede anche la catenella che richiamata da una molletta fa tornare in posizione le pedane dopo gli urti contro gli ostacoli. La prima si innesta premendo verso il basso. Manca il cavalletto centrale, sostituito da una stampella che come si vede resta abbastanza sollevata in posizione di riposo. Pressoché inutile la fornitura delle pedane per il passeggero.



All'avantreno c'è ora una Ceriani con gli steli da 32 mm mentre il mozzo è intercambiabile col posteriore. Si possono così scambiare le due ruote, che essendo di diametro differente consentono di allungare i rapporti per le prove di accelerazione.

Il robusto forcellone (rinforzato nella zona del perno), i nuovi ammortizzatori Boge regolabili con un attrezzo fornito in dotazione, il cater per la catena e la cruna con cursore in nylon sono gli elementi di maggior spicco al retrotreno.





Un bello « spaccato », ed alcuni interessanti particolari « sciolti » come la testa con camera di scoppio a duplice nicchia e candela eccentrica, il cilindro in lega leggera con camicia in ghisa e canali di travaso largamente dimensionati, l'imbiellaggio, il pistone con rigatura nella zona dei segmenti per migliorarne la lubrificazione e il cambio a sei marce con innesto a crociera scorrevole.

HERCULES "K-GS" 100-125

accoppiarli alla marmitta competizione, leggermente più rumorosa di quella standard, la quale determina d'altra parte un andamento lievemente più favorevole della curva di coppia. L'avviamento è sempre prontissimo da freddo e da caldo, grazie anche al fatto che la relativa leva fa compiere ad ogni pedalata parecchi giri, sia pure con un certo sforzo muscolare; contenute le vibrazioni e la rumorosità, ma non così il consumo che oscilla fra i 12 ed i 15 km/litro a seconda del grado di « smanettamento » e delle difficoltà da superare. Da tener presente che specialmente in caso di impiego pesante è necessario far la miscela con la super ed olii speciali per due tempi, quindi il portafoglio ne risente assai.

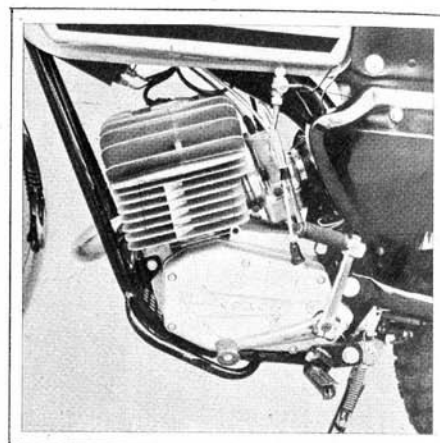
Un'altra caratteristica funzionale di questo motore è il breve momento di « vuoto » che si avverte in prossimità del regime massimo; dopodiché si riprende quota con vigore, sino a raggiungere e superare i 120 kmh, che sono un bell'andare per una moto da fuoristrada.

Frizione e cambio, di cui abbiamo detto tante volte in occasione di prove equipaggiate coi Sachs, svolgono bene il loro compito anche se il sistema di selezione delle marce non è dei più funzionali e robusti.

Per quanto riguarda il motore di 100, diremo che è anch'esso molto potente ma assai meno elastico del suo confratello e che per essere sfruttato a fondo richiede veramente un buon manico. Inoltre equipaggiandolo con candele per impiego pesante (290-310) nelle lunghe discese col gas chiuso, queste tendono a bagnarsi. Come consumo è sui 15 km/litro, come velocità « spinge » a circa 115 kmh.

Ed ora possiamo concludere affermando che queste Hercules « K-GS » ad un motore eccezionale non accoppiano una parte ciclistica di altrettanto livello per cui, impiegate in gara, stentano a mantenersi all'altezza delle più valide e recenti realizzazioni fuoristradistiche. Anche per le loro doti di robustezza rientrano comunque nella ristrettissima cerchia delle migliori.

Alberto di Luca



Due viste esterne del motore.

CARATTERISTICHE TECNICHE

(fra parentesi i dati relativi al modello 100 cc)

MOTORE: Sachs monocilindrico a due tempi, distribuzione classica a tre serie di luci e pistone piatto, cilindro in lega leggera con canna in ghisa, testa in lega leggera, alesaggio e corsa 54 x 54 = 123 cc (48 x 54 = 97 cc), rapporto di compressione 10:1 (11:1), potenza massima 18,5 CV DIN a 8000 giri/1' (15,5 CV DIN a 8500 giri).

ACCENSIONE: elettronica, candela 280 ÷ 310 scala Bosch, distanza fra gli elettrodi 0,4 mm.

ALIMENTAZIONE: a caduta, miscela di supercarburante al 4% di olio, capacità del serbatoio l. 12 di cui l. 2 di riserva.

LUBRIFICAZIONE: miscela di supercarburante al 4%; kg 0,600 di olio SAE 40 per trasmissione primaria, frizione e cambio.

CARBURATORE: Bing Ø 28 mm (Bing Ø 27 mm) getto max 135 (130) filtro dell'aria a cartuccia di carta.

CAMBIO: in blocco a sei rapporti, comandato da pedale a leva singola sulla sinistra; rapporti interni 4,60 in prima; 2,93 in seconda; 2,16 in terza; 1,71 in quarta; 1,43 in quinta; 1,24 in sesta.

TRASMISSIONI: primaria ad ingranaggi elicoidali rapporto 2,10 (denti 31-65), secondaria a catena, rapporto 3,8 (pignone uscita cambio da 13 denti, corona posteriore da 50 denti). Per il modello di 100 il rapporto è quattro avendo il pignone uscita cambio sempre da 13 denti ma la corona posteriore da 52 denti. Rapporti totali di trasmissione, 36,34 in prima, 23,14 in seconda, 17,06 in terza, 13,5 in quarta, 11,29 in quinta e 9,79 in sesta (per il 100 questi valori sono rispettivamente di 38,64 - 24,61 - 18,14 - 14,36 - 12,01 - 9,79).

FRIZIONE: a dischi multipli in bagno d'olio.

RUOTE E PNEUMATICI: cerchi in acciaio rinforzati; pneumatici 3.00 x 21 ant. e 3.50 x 18 post., pressioni di gonfiaggio 1,2 atm. ant. e 1,4 atm. post.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza m 2,05; interasse m 1,330; larghezza manubrio m 0,810; altezza sella m 0,840; altezza min. da terra m 0,270. Peso kg 100 circa.