

# DKW 125 GS SPECIAL



● **DKW**, UN nome antico e prestigioso, un marchio incorporato nel potentissimo gruppo Sachs. Certo è che, se queste motociclette da fuoristrada hanno avuto un incremento tecnico eccezionale in questi ultimi anni, lo si deve proprio agli importatori italiani, che con continue esperienze per mezzo di una propria squadra corse, hanno permesso alla casa tedesca di approntare un modello validissimo e soprattutto, in costante evoluzione.

Il DKW GS Special viene prodotto nelle tre versioni 100, 125 e 175 che, attualmente, si differenziano solo nella parte motrice. Questi tre modelli sono quelli portati in competizioni nazionali ed europee dalla squadra ufficiale con ottimi risultati; in effetti stanno dimostrando inaspettate doti di solidità, oltre che di potenza.

Il modello da noi esaminato è il 125 cc. Esteticamente si presenta molto bene, il connubio fra azzurro del serbatoio, bianco del parafanghi e argento del telaio è veramente azzeccato; anche la linea è piuttosto filante. In stessa marmitta che, data la posizione, potrebbe essere antiestetica, è tutt'altro che appariscente. Un appunto lo facciamo all'eccessivo vuoto esistente fra la ruota e il parafango posteriore; anche se la ragione di ciò è evidente: si è voluto lasciare lo spazio necessario per poter montare un copertone di maggior dimensione. Il telaio è realizzato con leggeri tubi in acciaio; al cromolibdeno, con fazzoletti di rinforzo nei punti più « pericolosi ». Il sistema a doppia culla, con il baricentro piuttosto abbassato, contribuisce alla stabilità del motociclo.

Il forcellone posteriore oscilla su silent-block, e sui medesimi viene contemporaneamente montata la « scatoletta », sulla quale appoggia la parte posteriore del motore.

La qualità di una moto la si può anche giudicare dai componenti che adotta: la DKW sembra un carosello di marche famose-pneumatici Metzeler, comandi Magura, cerchi Akront, mozzi scomponibili Grinucca (la ruota posteriore può essere smontata mantenendo il gruppo freno-corona montato sul forcellone), ammortizzatori Marzocchi a gas, forcelle Ceriani da 35 mm, parafanghi Preston Petty (il posteriore con il fanalino incorporato) e così via dicendo.

Il sistema di aspirazione è ottenuto con la classica cassetta posta nella triangolazione posteriore del telaio, l'aria viene prelevata da una zona meno esposta ad eventuali spruzzi di fango od acqua; alla cartuccia del filtro vi si può accedere facilmente togliendo la tabella portamuneri sinistra.

Nel complesso piuttosto semplice e compatta la parte ciclistica, e tale semplicità si presta ottimamente alle normali opere di manutenzione fatte dal dilettante.

Sul motore non ci dilunghiamo, trattandosi dell'arcinoto Sachs, facciamo solo notare che dipendendo la DKW dalla Sachs medesima, è ovvio che è in grado di ottenere il meglio. Sembra sciocco, ma lo diciamo ugualmente, a noi piace molto la leva di avviamento, che con lo snodo posto alla base è decisamente poco ingombrante.

Alla prova pratica, l'assetto di questa 125 permette un ottimo sfruttamento della potenza erogata, e questo è quel che più conta. E lo dimostra il fatto che oggi la maggior parte degli studi è impronata non tanto sulla ricerca di maggiore potenza, ma sui migliori accorgimenti per sfruttarla (vedi l'interminabile e caotica diatriba sull'inclinazione e dimensionamento degli ammortizzatori).

Noi, sul modello provato, ci siamo sentiti perfettamente a nostro agio, siamo convinti

che non occorre il classico periodo di « adattamento », questo evidentemente per chi ama la guida alla « cecoslovacca » e cioè seduti o quasi sulla sella nelle curve a ripetizione, dove si richiede un rapido e continuo cambiamento di inclinazione.

Ci ha inoltre favorevolmente colpiti la totale assenza di fastidiosi (e preoccupanti) rumori all'atterraggio dopo un salto. Evidentemente forcella e ammortizzatori fanno il loro dovere, evidentemente la posizione particolarmente avanzata e poco inclinata di questi ultimi, è un'ottima soluzione su questo telaio.

Personalmente siamo soddisfatti della prova e non abbiamo rilevato difetti, evidentemente quando si provano macchine di un certo livello, studiate nei minimi particolari per resistere alle più massacranti competizioni, il difetto che si rileva non è altro che una questione di gusti dovuta all'abitudine ad un sistema di guida, piuttosto che ad un altro.

La DKW 125 GS Special è una macchina studiata, costruita e provata per le competizioni, ma è anche un mezzo per chi vuole garantirsi un fuoristrada turistico di un certo livello senza eccessive preoccupazioni per eventuali guasti o insufficienze tecniche (e magari ogni tanto partecipare a qualche competizione!).

Adriano Rosa ●





## la carta d'identità

Motore DKW tipo 1251/VD GS - alesaggio x corsa 54 x 54 - cilindrata 123,91 cc - potenza 20 cv - cilindro in lega di alluminio con camicia - cambio a 5 velocità con comando a pedale sinistro - frizione a dischi multipli in bagno d'olio - accensione Motoplat transistor 6 volta 35-5/18 W con bobina esterna - carburatore Bing 2/28 telajo a forcellone in tubi al cromo molibdeno - ammortizzatori Marzocchi a gas con serbatoio separato - parafranghi Preston Petty in plastica - leve e comandi Magura - capacità serbatoio litri 9 - forcella Cariani © 35, corsa mm 200 - mozzi GRIMECA HUD 1400 conici - catena a rulli 12,7 x 7,75 JWB5 - ruota anteriore cerchio Akron e copertura Metzeler 3.00 x 21 - ruota posteriore cerchio Akron e copertura Metzeler 3.75 x 18 - peso 82 kg - interasse 1370 mm - altezza manubrio 1100 mm - larghezza manubrio 830 mm - altezza minima da terra 300 mm - lunghezza 2070 mm - altezza sella 840 mm - prezzo di listino franco importatore IVA compresa lire 829.000.

Qui sopra,  
il motore  
il cilindro in lega  
d'alluminio  
con camicia.  
Notare il grosso  
filtro dell'aria  
e la leva  
della messa  
in moto  
con lo snodo  
alla base.  
Questo propulsore  
è alimentato  
da un carburatore  
Bing 2/28  
ed eroga una  
potenza di 20 cv.  
Il cambio è  
a sei marce.

Nella pagina  
a fianco,  
la DKW 125 GS  
monta  
gli ammortizzatori  
a gas  
della Marzocchi  
con serbatoio  
separato.  
Il mozzo  
Grimeca  
è scomponibile:  
sfilando la ruota  
esso e la corona  
rimangono  
montati  
sul forcellone.

### PRO

- Qualità delle parti staccate
- Ottimo sfruttamento della potenza

### CONTRO

- Vuoto tra parafrangente posteriore e ruota

