



La **DKW** è tornata in Italia  
con una gagliarda **125** da  
**regolarità**

PROVA SU STRADA  
MOTOCICLISMO

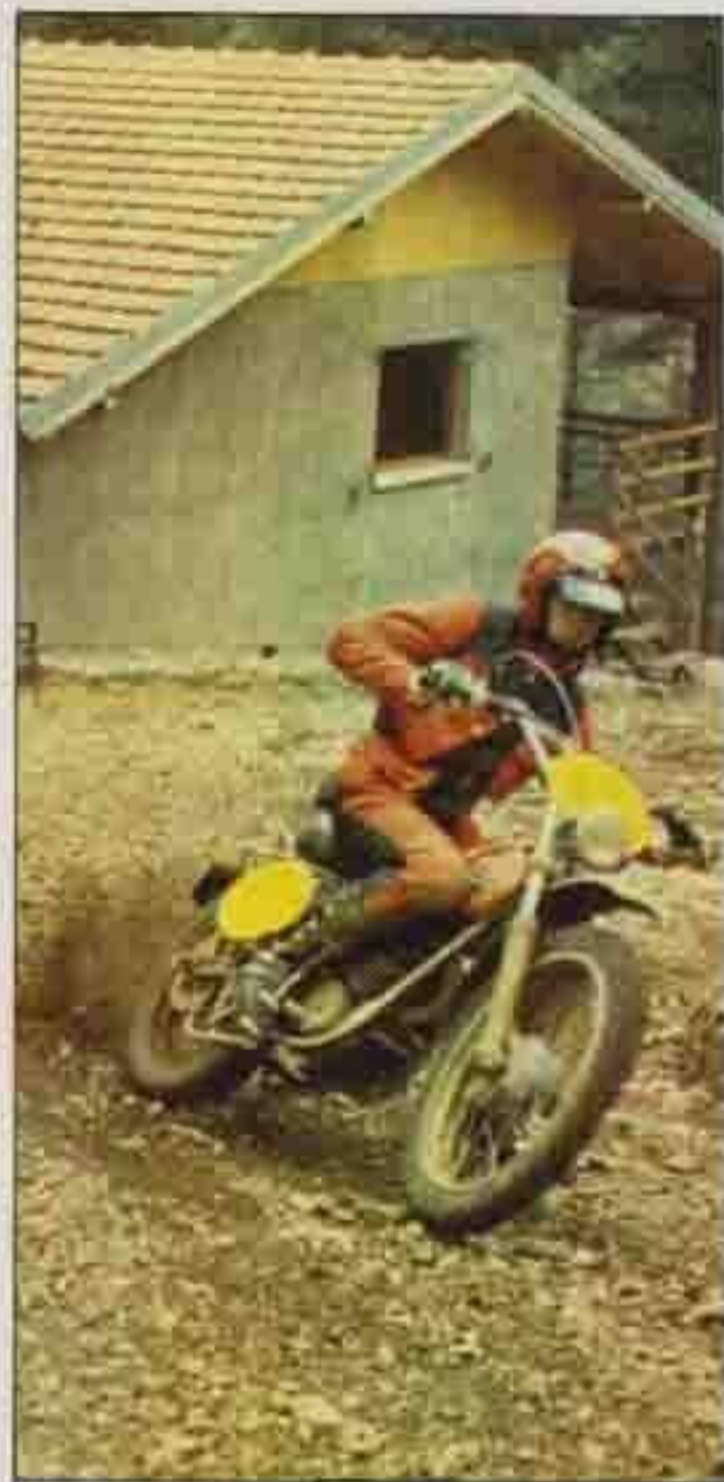




*Le molte prove si sono svolte nella zona di Abbiate Giussate (VA), dove recentemente si è disputata una massiccia prova del Trofeo F.M.I. di regolarità, e si sono concluse come al solito sul vellutato asfalto della pista Pirelli a Vizzola Ticino. La macchina tedesca ha dimostrato una grinta notevole, sia pure a scapito dell'elasticità di 100. In altre parole, va poco bene per i 100 tranquilli!*

**E UNA MACCHINA BEN IMPOSTATA E PROVVISTA DEL MOTORE SACHS DUE TEMPI SEI MARCE ACCENSIONE ELETTRONICA NELLA SUA VERSIONE PIÙ POTENTE. È ROBUSTA E DOTATA DI BUONE PRESTAZIONI COMPLESSIVE. SI PRESTA QUINDI AD UN SODDISFACENTE IMPIEGO AGONISTICO.**





La linea della DKW « GS Special » è stata positivamente « italianizzata » grazie all'apporto stilistico dell'importatore italiano. Sopra, un altro momento della nostra prova, con la macchina tedesca che dimostra una notevole saldezza di sterzo.

★ La sigla DKW significa in tedesco « Des Knaben Wunsch », cioè « desiderio del ragazzo ».

Benché risalga al 1907 (anno di fondazione di questa famosa Casa), essa è ancora attualissima. Chi è infatti quel ragazzo del giorno d'oggi che non desidera sgroppare a cavalcioni di una delle belle moto da fuori-strada costruite dalla DKW?

Da vari anni la DKW era confinata nel limbo delle marche inattive in seguito alla crisi che aveva travagliato tutta l'industria motociclistica europea agli inizi degli anni sessanta.

A riportare in luce questa vecchia e gloriosa sigla hanno provveduto in patria (cioè in Germania) i dirigenti della Sachs ed in Italia l'estroso Tullio Masserini.

Infatti i dirigenti della grande fabbrica di motori hanno deciso cinque anni fa di incorporare la DKW nel loro gruppo, dandole nuova linfa e rimettendola presto in condizioni operative. Dal canto suo Tullio Masserini, ex campione regolarista e titolare a Bergamo di una delle maggiori concessionarie auto-moto dell'Italia settentrionale, si è assicurato due anni fa i di-

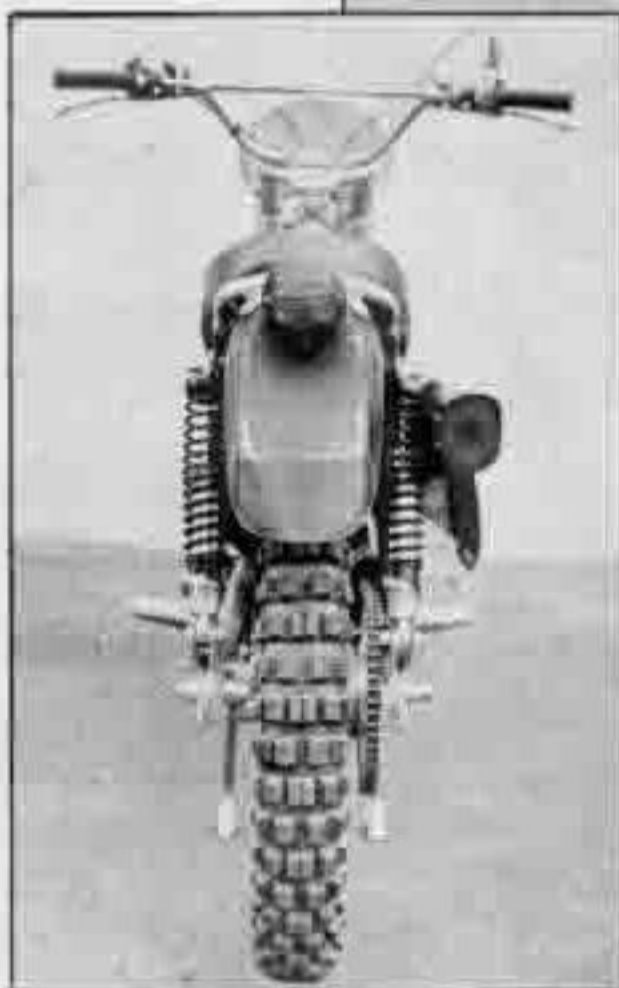
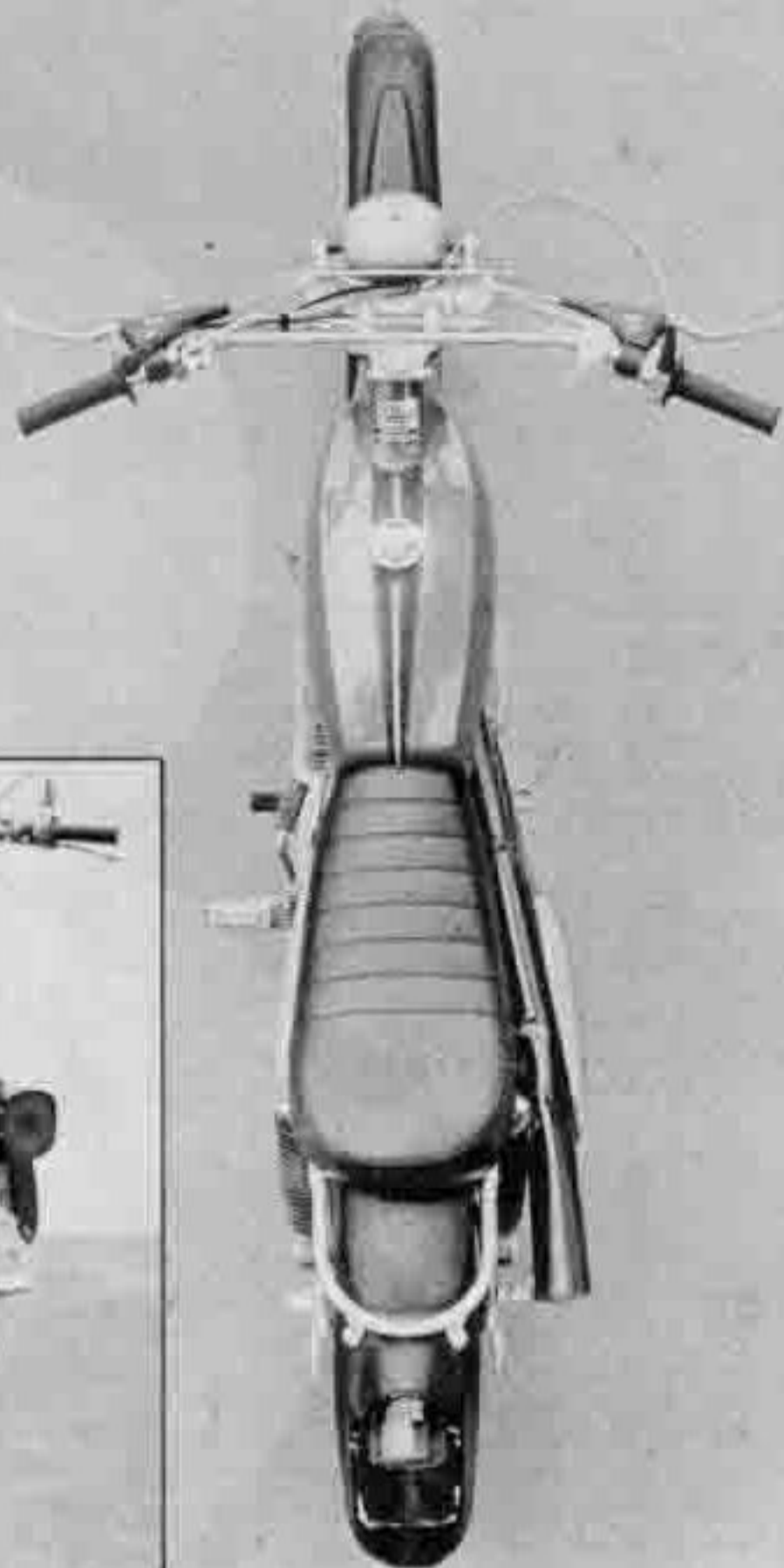
ritti di importazione delle DKW in Italia.

Da rilevare che Masserini ha presto varato una forte squadra corse che partecipa alle più impegnative manifestazioni regolaristiche col duplice scopo di migliorare il prodotto e di farlo sempre più conoscere.

Si può ben dire, pertanto, che la « GS Special » oggetto di queste note è frutto dell'attività sportiva intrapresa da Masserini & C. Infatti il motore è il collaudatissimo Sachs nella sua versione più potente mentre il telaio e praticamente tutta la parte « cicli-



*In questi due particolari della zona del canotto di sterzo si possono notare le robuste piastre in lega leggera della forcella Ceriani, l'antifurto a bloccasterzo, il piccolo faro ancorato elasticamente con pratici fissaggi ed i funzionali attacchi del disco portanumero.*



stica » sono stati recentemente rifatti « ex novo » proprio sulla scorta delle indicazioni avanzate da Masserini in base all'esperienza raccolta con le gare.

Seppure un po' massiccia, questa nuova DKW rivela fin dal primo colpo d'occhio le sue doti di robustezza e di funzionalità.

I vari comandi si trovano nella giusta posizione e vengono perciò raggiunti e azionati con la massima naturalezza. L'unico appunto va fatto alle pedane dotate di un insufficiente piano d'appoggio, troppo sporgenti e sprovviste di molle di ritorno. Inoltre,

*La robusta forcella, il pneumatico anteriore di grossa sezione, le sporgenti pedane, l'ampio manubrio rialzato, il grosso serbatoio e gli ammortizzatori a molle scoperte sono alcuni degli elementi caratteristici evidenziati dalle usuali viste di fronte, dall'alto e da tergo.*

data la loro conformazione, se si solleva il piede mentre si è in marcia, tendono a chiudersi per effetto delle vibrazioni.

Nulla da eccepire invece per quanto concerne la posizione di guida che

risulta naturale sia stando seduti sia stando rialzati sulle pedane. La sella è ampia e accogliente, un po' troppo largo invece il serbatoio nella sua parte posteriore.

La marmitta di scarico dà poco fastidio alla gamba del pilota ed inoltre è protetta da un'estesa e funzionale « grata » antiscottature che incorpora anche il disco portanumero laterale.

C'è piuttosto da segnalare l'ingombro laterale causato dalla batteria e relativo supporto sulla destra. Chi vuole utilizzare il mezzo agonisticamente o chi vuole comunque sentirsi più « li-

bero» dovrà quindi eliminare questo armamentario (peraltro richiesto dalle vigenti norme del nostro Codice Stradale) e montare un portatarga già disponibile e più aderente alla sagoma del veicolo.

La tenuta di strada, vuoi per l'appropriata disposizione dei pesi vuoi per l'ottimo lavoro espletato dalle sospensioni, è veramente soddisfacente anche su percorsi di particolare impegno. Solo nei salti può capitare qualche volta di dover operare leggere correzioni per alzare, seppur di poco, l'avantreno. In compenso però, anche nelle curve sullo sterrato affrontate velocemente, l'avantreno non tende mai a « scappar via ».

I freni, marcati Sachs ma costruiti in Italia dalla Campagnolo, offrono sufficienti garanzie sia per quanto riguarda la resistenza all'affaticamento sia per quanto riguarda l'impermeabilità. Cosa poi importantissima, in special modo per la guida fuoristradistica, non sono « brutali » e difficilmente quindi si arriva al bloccaggio delle ruote. Il mozzo posteriore è scomponibile, con corona quindi che rimane solidale al braccio del forcellone; il sistema adottato non è però dei più pratici e l'eventuale operazione di smontaggio della ruota richiede un po' di tempo.

Il motore Sachs « GS » (di cui finalmente siamo riusciti ad ottenere le curve caratteristiche) ha dei bei cavalli ma per farli trottare tutti assieme bisogna andare a cercarli piuttosto « in alto ». Parte abbastanza facilmente da freddo e da caldo ma, come già segnalato, ha la frizione che si « gonfia » sotto sforzo e il cambio comandato a chiavella scorrevole che alle volte non fa il suo dovere.

Ottime le prestazioni, come si vede dal grafico di pagina 118; piuttosto notevole il consumo, che si aggira fra i 12 e i 25 km/litro di miscela con la « super ». Notevole la fumosità.

La DKW «GS Special» 125 viene a costare 716.000 lire IVA compresa, quotazione ancora abbastanza interessante date le sue caratteristiche e le sue prestazioni.

★



*I comandi manuali Magura sono provvisti di funzionali protezioni contro le infiltrazioni d'acqua e di fango, l'unico loro neo consiste nell'impossibilità di procedere ad una rapida registrazione della tensione dei cavi del freno e della frizione durante la marcia: i relativi registri sono infatti « nascosti » dai copri-leve in similpelle. Il comando del gas, ad apertura rapida, è provvisto di registro per indurre o allentare la rotazione della manopola. Sul braccio destro del manubrio è piazzato il pratico manettino dello starter mentre su quello sinistro trova posto, oltre ai vari comandi dell'impianto elettrico, il sempre utile bottone di massa provvisto di cappuccio di gomma.*

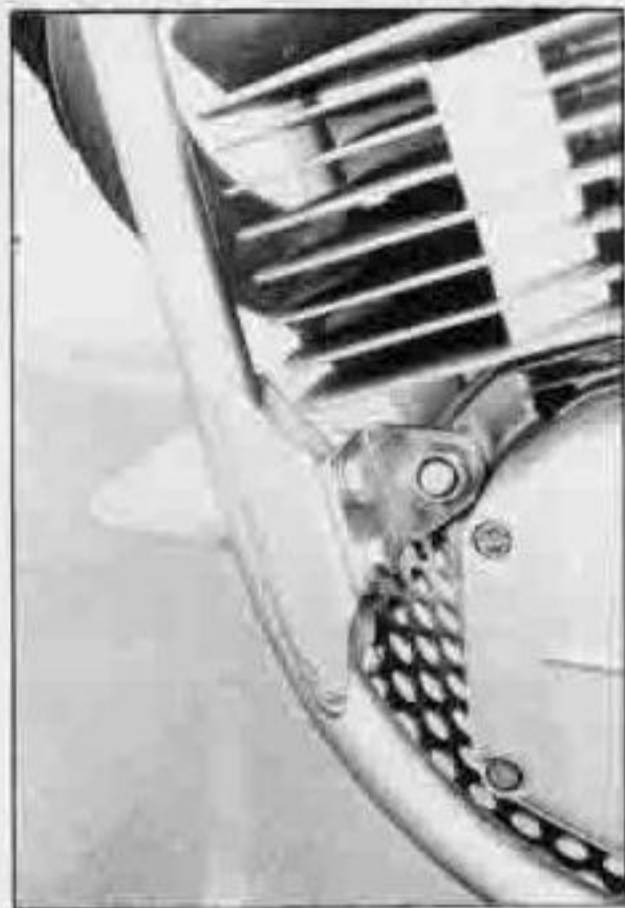


*Tolte le fiancatine laterali, che assolvono anche alla funzione di dischi porta-numero, si accede — in alto — alla cassetta contenente la cartuccia del filtro d'aspirazione e, a destra, alla batteria col supporto montato su silent-block.*





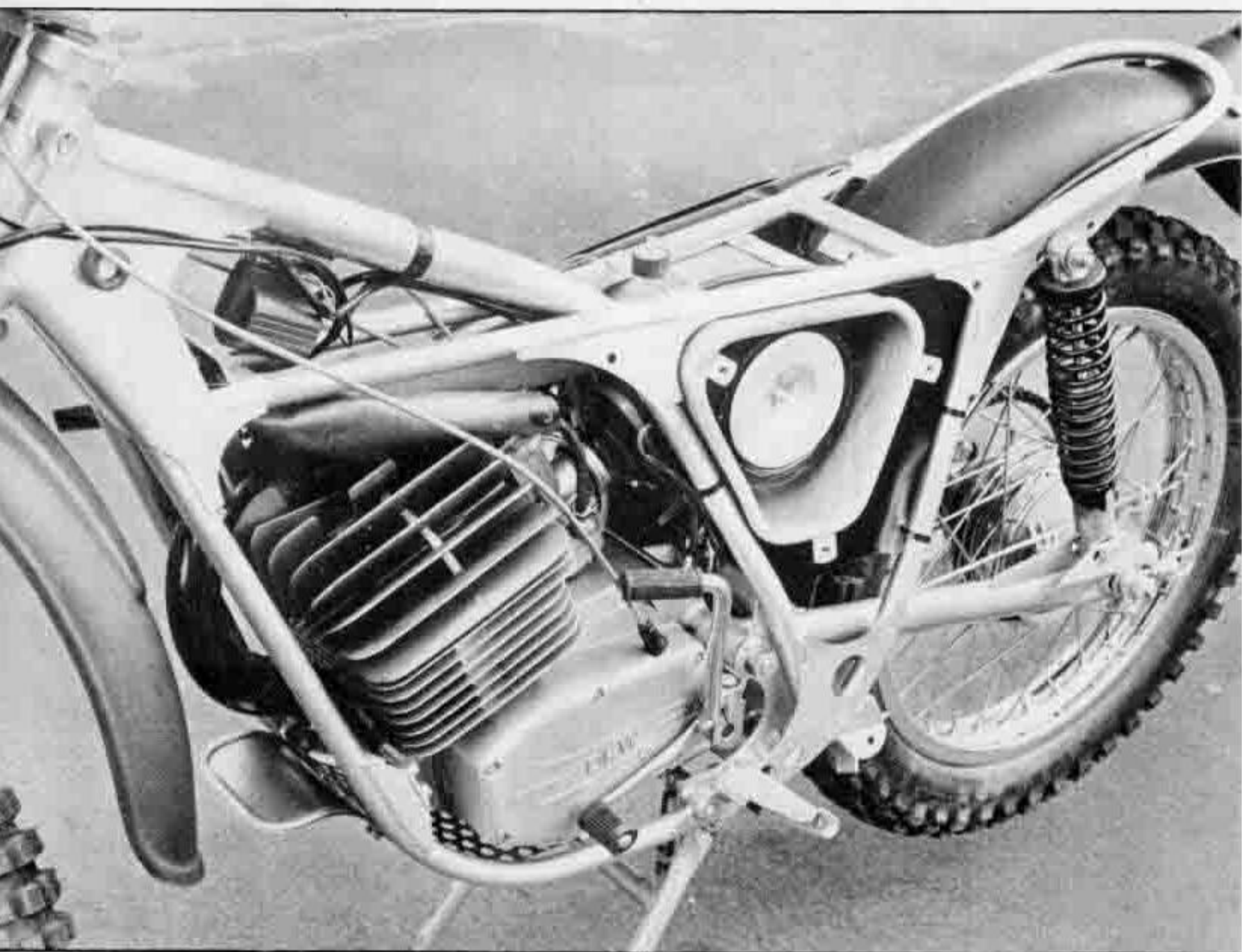
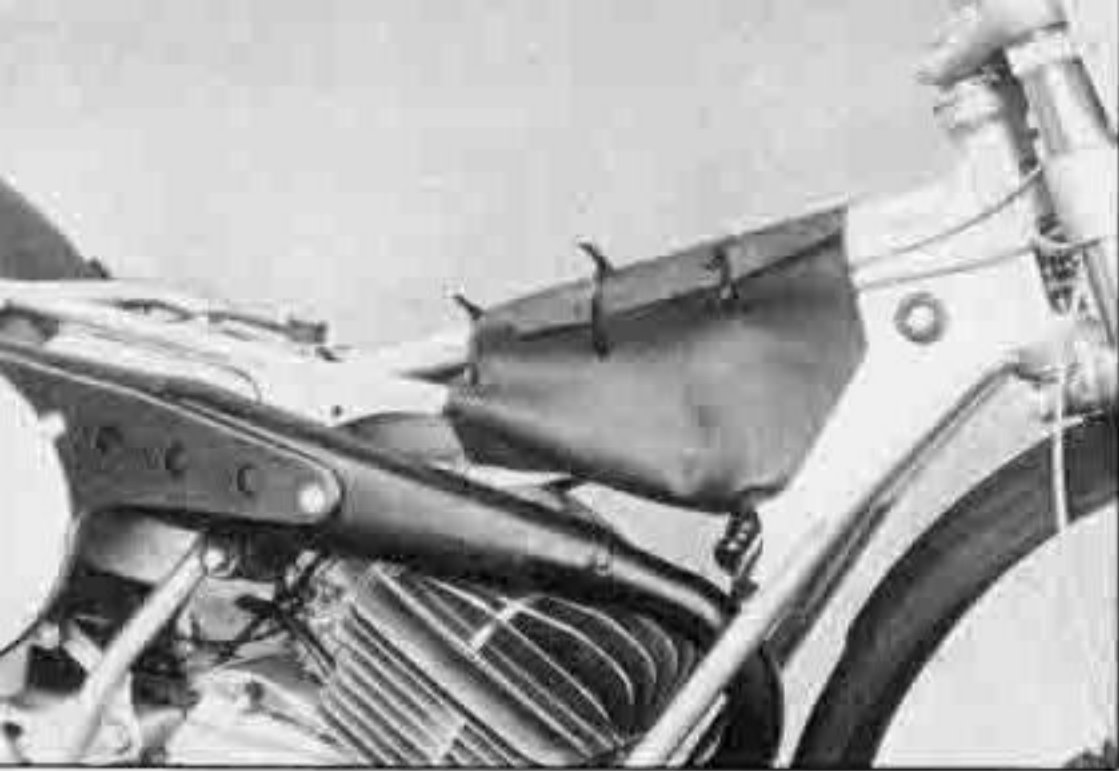
Il serbatoio è dotato di un solo rubinetto (posto sul lato sinistro in posizione facilmente raggiungibile) ma in compenso le due « fiancate » sono fra loro collegate da un tubetto di gomma nella parte anteriore. Il carburatore Bing è provvisto di comoda astina per il « cicchetto » e di vite dell'aria facilmente ruotabile a mano; notare anche, nella parte superiore, i cappucci in gomma posti a protezione dei cavi del gas e dello starter.

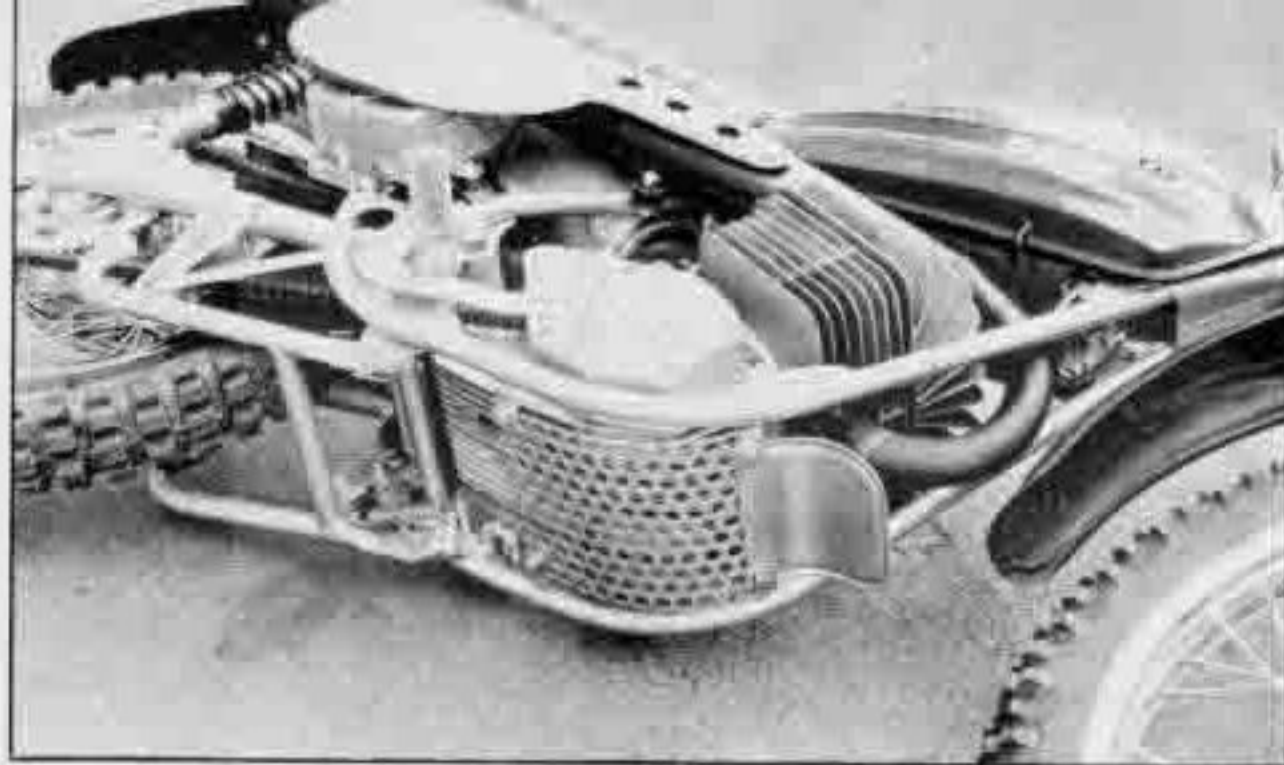


Piuttosto macchinosi, anche se robusti, gli attacchi anteriori del motore costituiti da « quadrette » imbullonate a scatolette saldate ai tubi del telaio.



Non si può certo dire che le pedane siano un parlento di funzionalità in quanto non presentano un sufficiente piano d'appoggio e sono inoltre sprovviste di molle di ritorno. Ben sagomato invece il pedale del freno; il pedale del cambio è quello originale che equipaggia tutti i motori Sachs mentre quello della messa in moto, snodato, è realizzato dalla stessa DKW per consentire una più ampia escursione senza « toccare » nel telaio: la battuta di fine corsa è infatti costituita dal supporto della pedana.

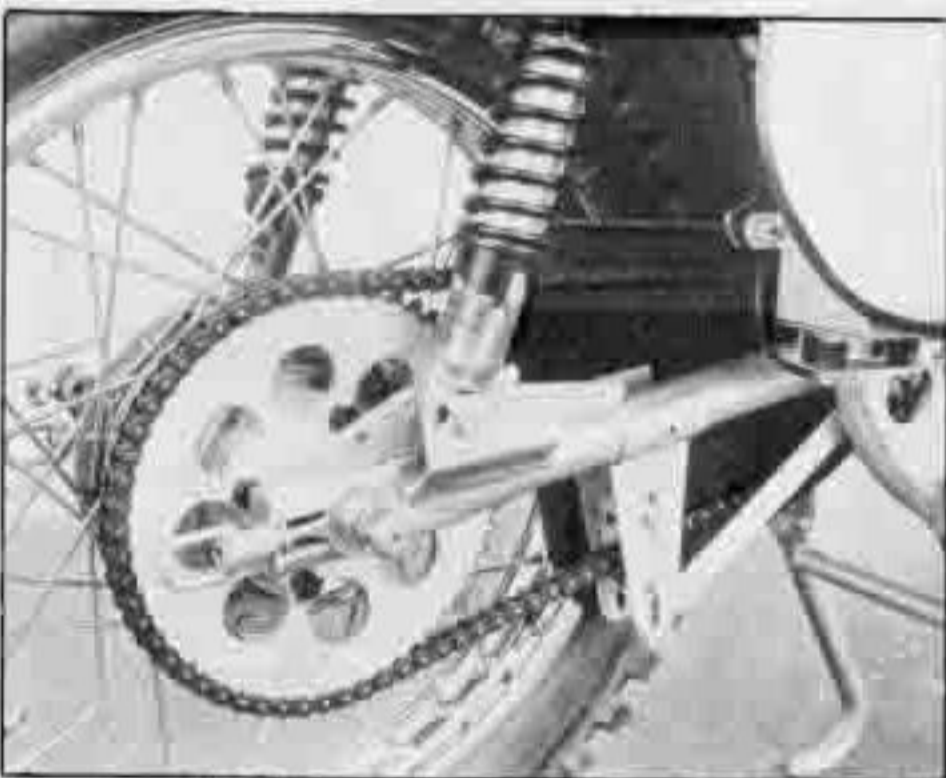




Il telaio è un massiccio doppio culla continua in tubi provvisto di triangolature centrali d'irrigidimento e di estesi fazzoletti in lamiera posti a rinforzo dei punti « strategici ». La zona sotto il serbatoio, ove è sistemata la centralina esterna dell'impianto elettronico d'accensione e la presa d'aria del filtro, è protetta contro le eventuali infiltrazioni d'acqua e di fango da un esteso « lenzuolo » di gomma. Notare inoltre la conformazione del complesso di scarico rialzato lateralmente, l'ancoraggio su gomma del serbatoio, la griglia metallica (con deflettore anteriore per impedire che la ruota proietti fango sul cilindro) posta a protezione del sotto-carter motore e il robusto cavalletto centrale che in posizione di riposo rimane però un po' troppo « esposto ».

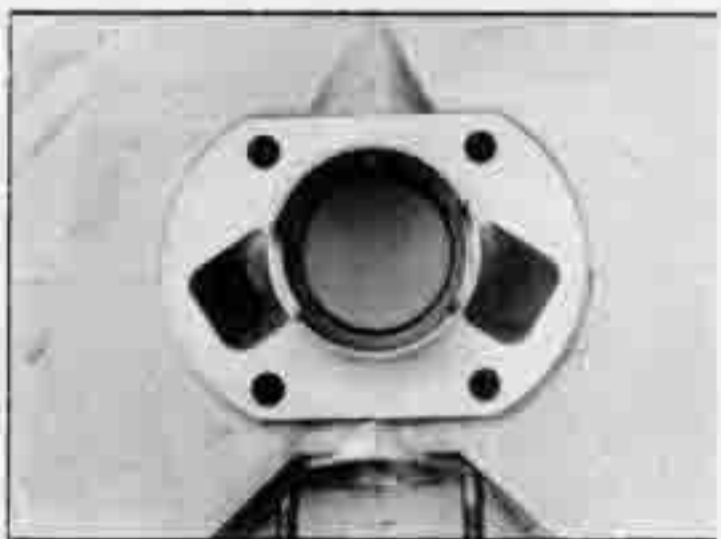
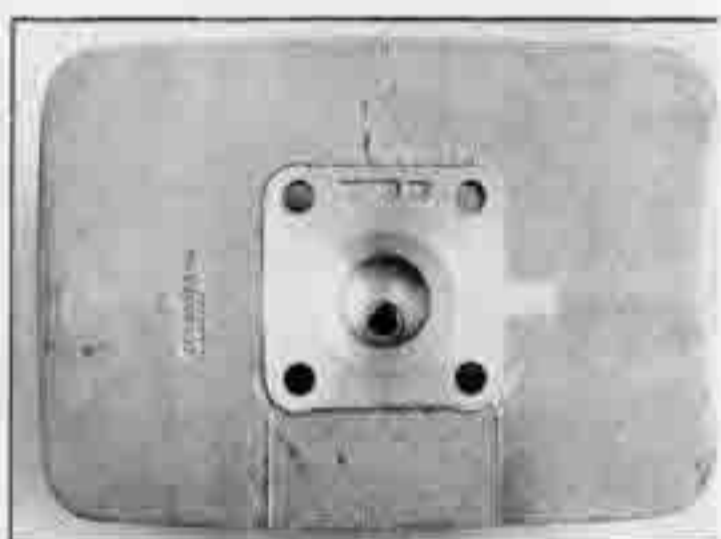
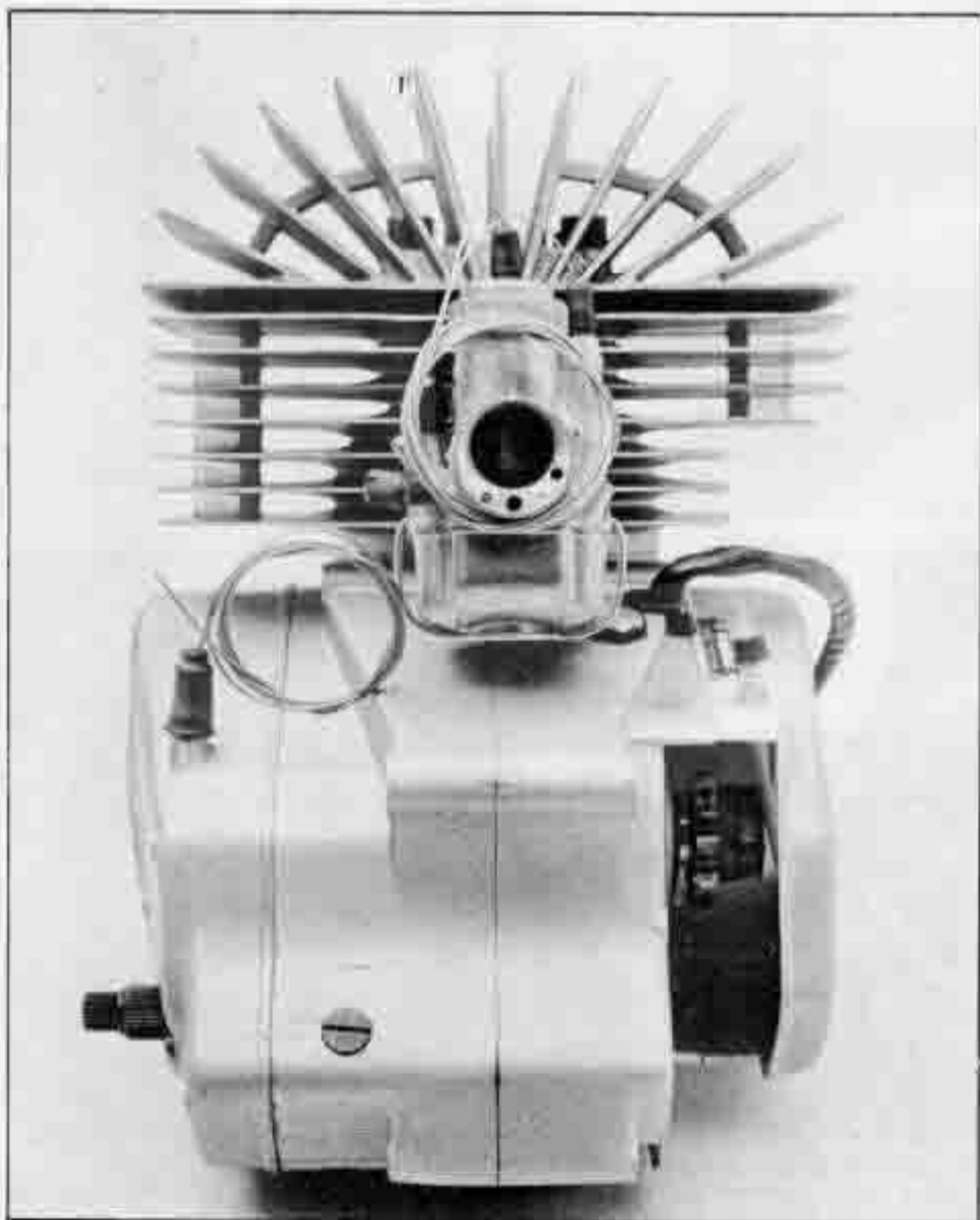
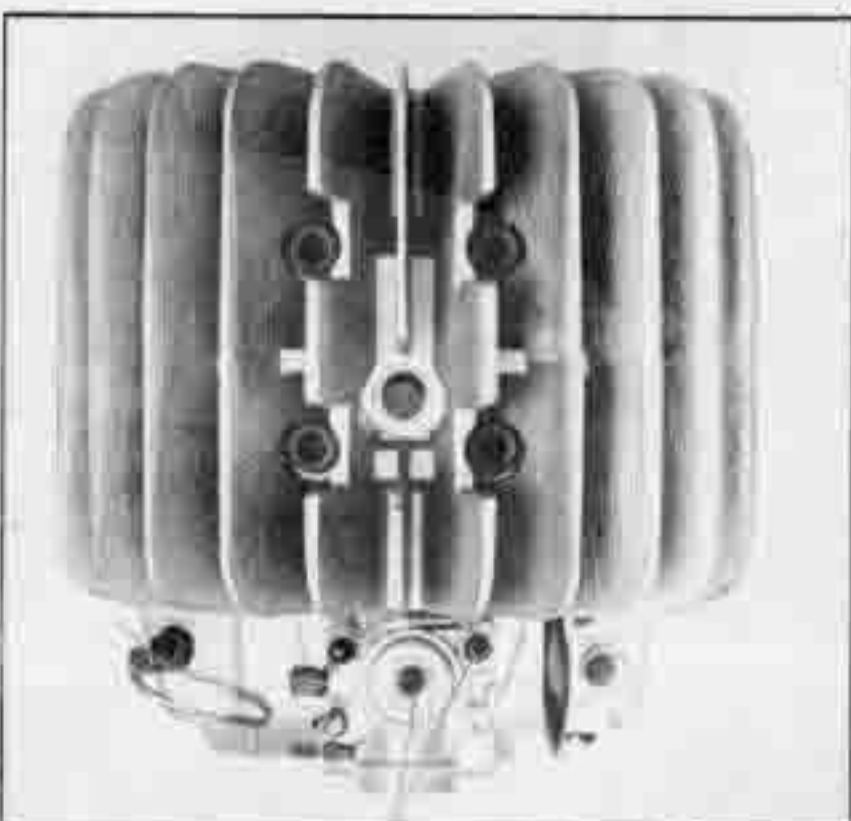
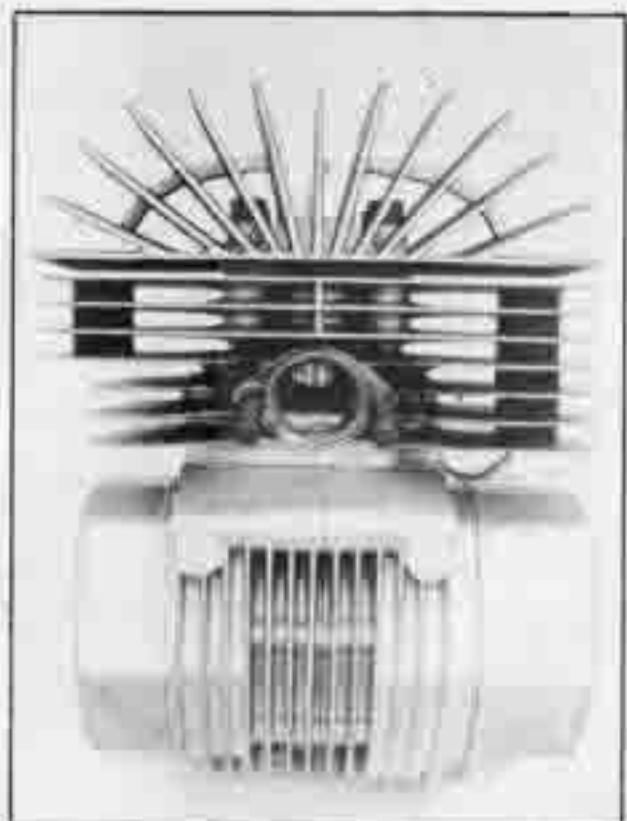


I mozzi dei freni hanno le flange d'acciaio, notare anche la notevole inclinazione dei raggi.

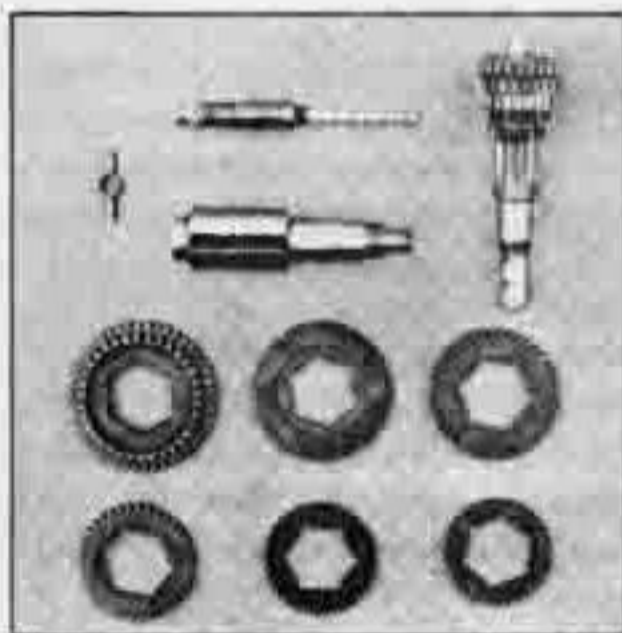
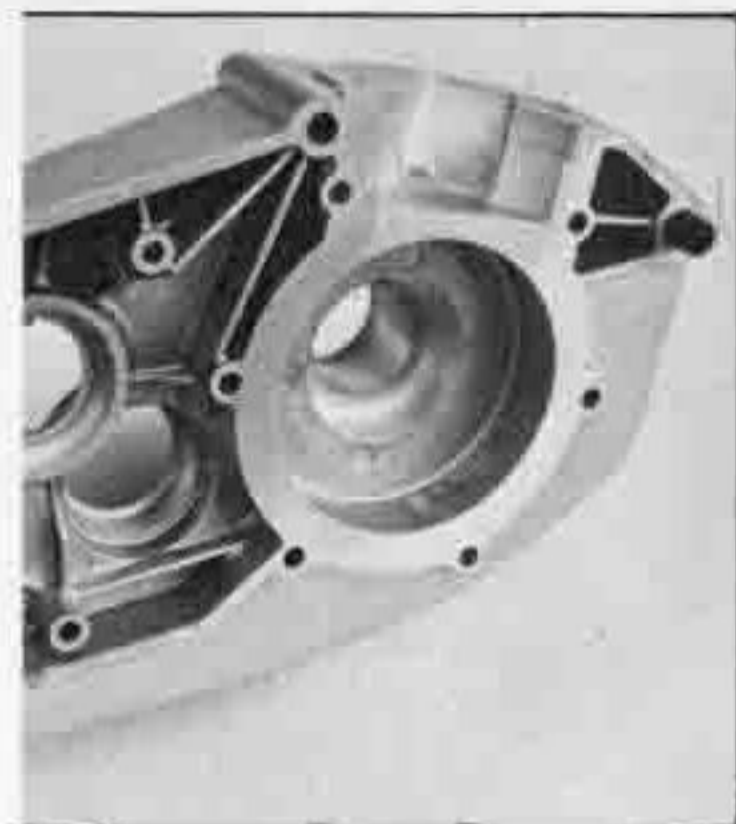


Notare il pomello di registro posto all'estremità della bacchetta metallica di comando del freno. I due pratici registri per regolare la tensione della catena, gli attacchi scatolati degli ammortizzatori predisposti per variarne su tre differenti posizioni l'inclinazione e il carter posto a protezione della catena provvisto di robusta cruna di guida.

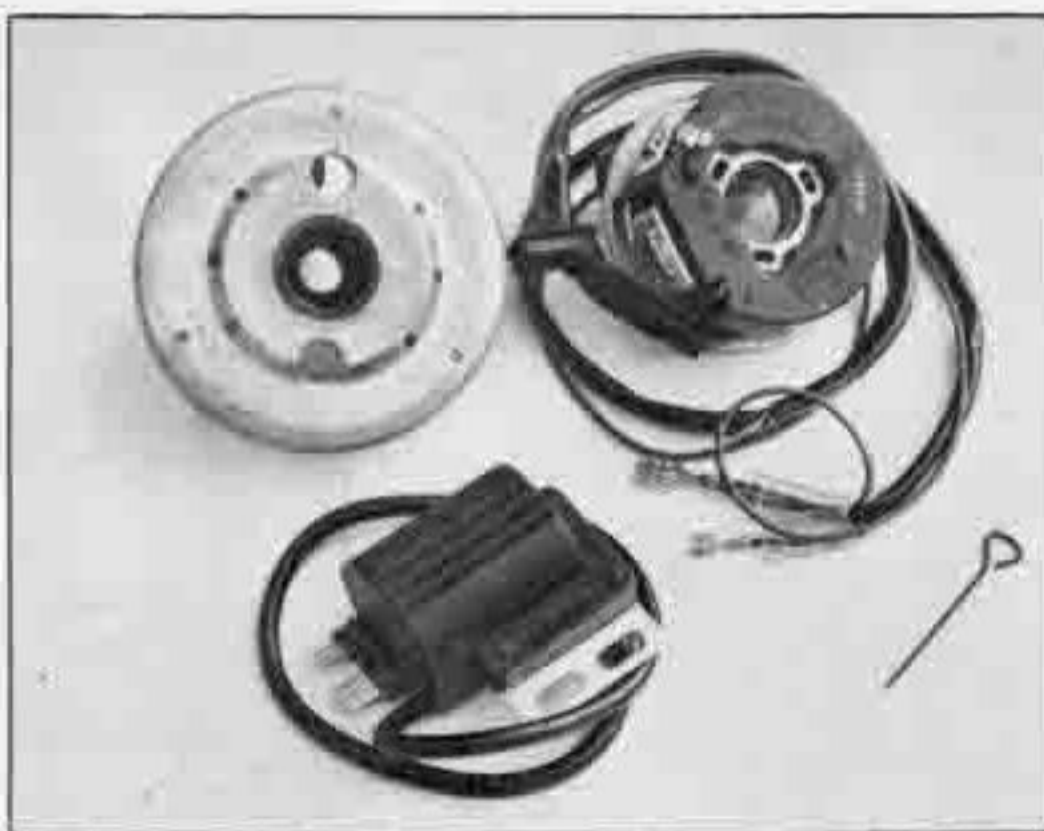
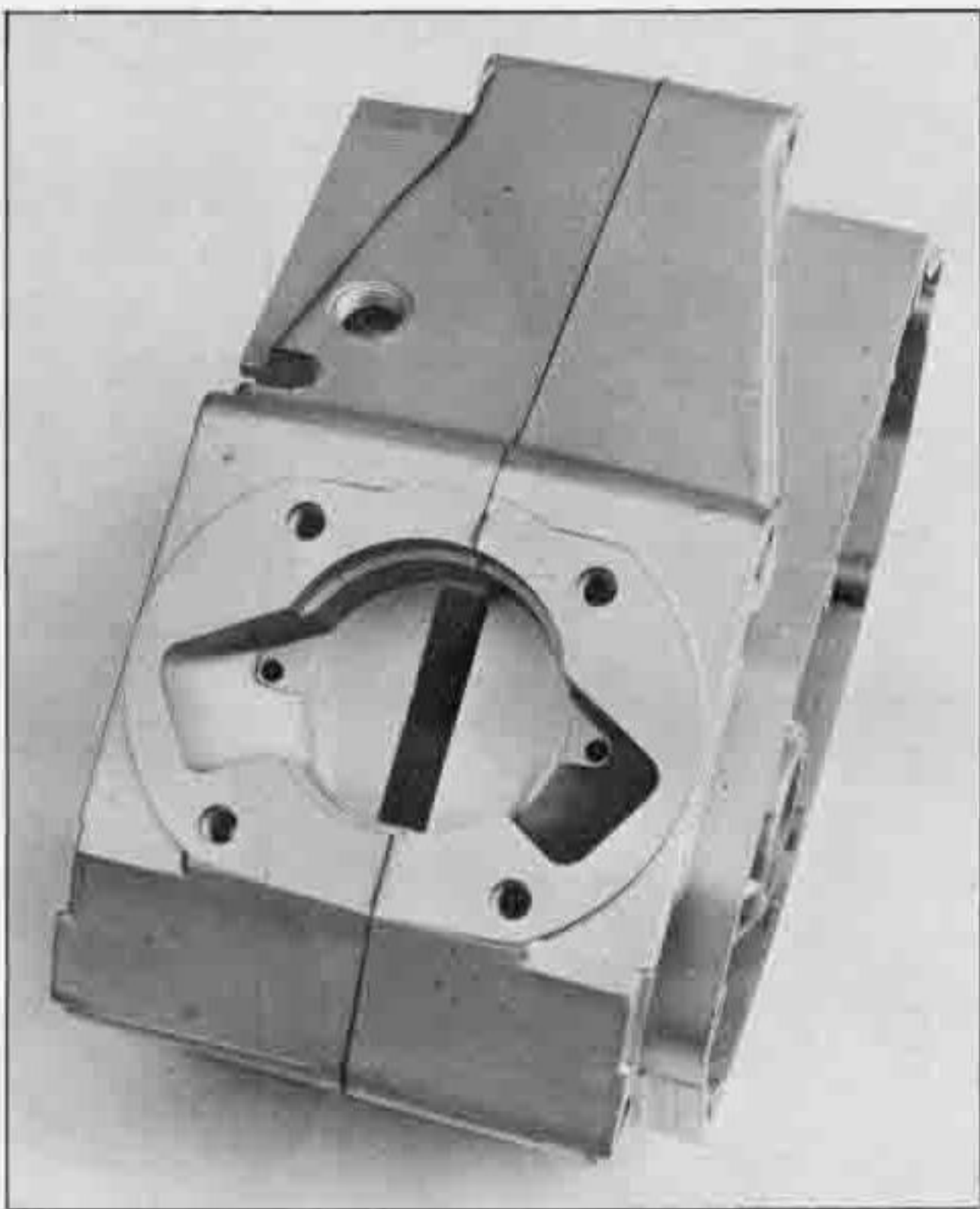




*Alcune viste del motore e delle sue parti più importanti. La camera di scoppio è a calotta centrale con candela disposta eccentricamente. L'alettatura del cilindro è innalzata sulla destra per lasciare posto al complesso di scarico. La camera di manivella è parzialmente chiusa alla*



sommità per migliorare la prermissione  
del gas. L'impianto di ai...une  
elettronica è provvisto di una spinetta per  
controllare più agevolmente l'angolo di  
anticipo. L'innesto delle marce avviene  
tramite una chiavella scorrevole.



# Le caratteristiche tecniche

**MOTORE:** Sachs, monocilindrico a due tempi; cilindro in lega leggera con canna in ghisa riportata, distribuzione a tre luci, testa in lega leggera con alettatura radiale. Alesaggio e corsa mm 54 x 54 = 123,6 cc. rapporto di compressione 11,5 : 1, potenza max 19,5 CV a 8800 giri/1'.

**ACCENSIONE:** elettronica Motoplat 6 V 35-5/18 W con centralina esterna; anticipo mm 2,8 prima del P.M.S., candela Bosch 290 T16 (o Marelli W11 N), distanza fra gli elettrodi mm 0,6/0,7.

**ALIMENTAZIONE:** a caduta, miscela di supercarburante al 5% d'olio 2T, capacità del serbatoio litri 8 di cui 1,5 di riserva.

**CARBURATORE:** Bing a vaschetta centrale; diffusore Ø 28 mm, getto max 140, getto min 45, valvola gas 4, spillo conico alla 2ª tacca, polve-

rizzatore 276; filtro aria a cartuccia di carta.

**LUBRIFICAZIONE:** motore con miscela al 5% d'olio 2T; cambio, frizione e trasmissione primaria 600 cc d'olio SAE 40.

**TRASMISSIONI:** primaria ad ingranaggi, con denti elicoidali, sul lato sinistro, rapporto 2,10 (Z31/65); secondaria a catena, sul lato destro, rapporto 4 (Z14/56).

**TELAIO:** a doppia culla continua in tubi d'acciaio al cromo-molibdeno.

**CAMBIO:** in blocco a sei rapporti, comando a mezzo pedale a leva singola sul lato sinistro con l'innesto della prima verso il basso e quelli delle altre marce in senso opposto; rapporti interni 4,60 in prima, 2,93 in seconda, 2,16 in terza, 1,71 in quarta,

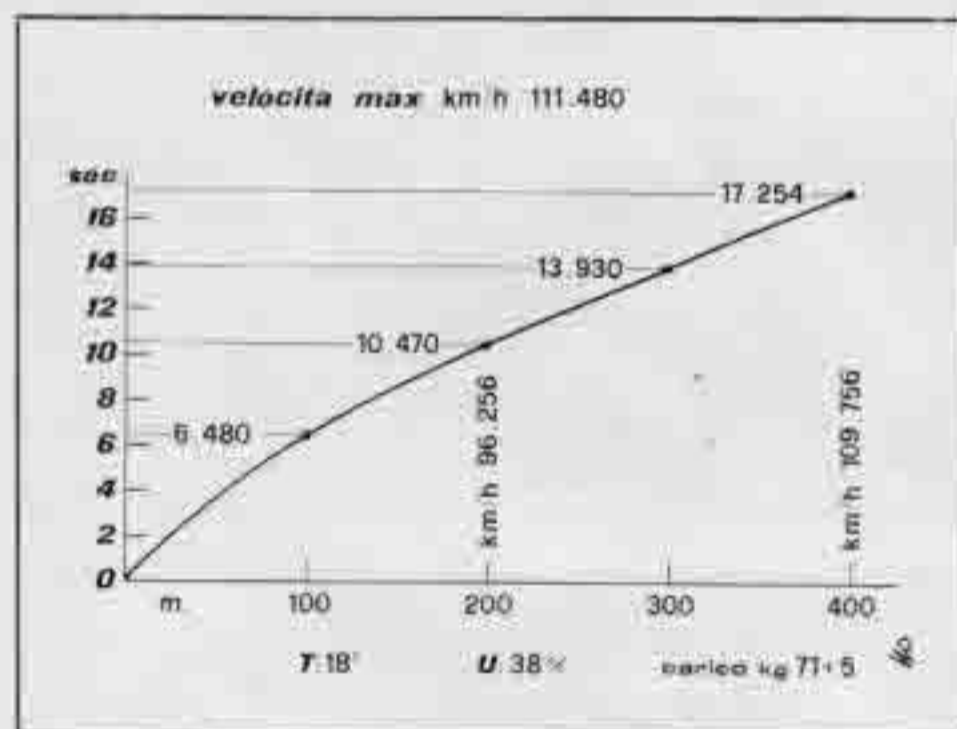
1,43 in quinta e 1,24 in sesta.

**SOSPENSIONI:** forcella anteriore teleidraulica Ceriani a lunga escursione con steli da 35 mm; forcellone oscillante posteriore con ammortizzatori teleidraulici Marzocchi a molle esterne regolabili su tre posizioni di carico.

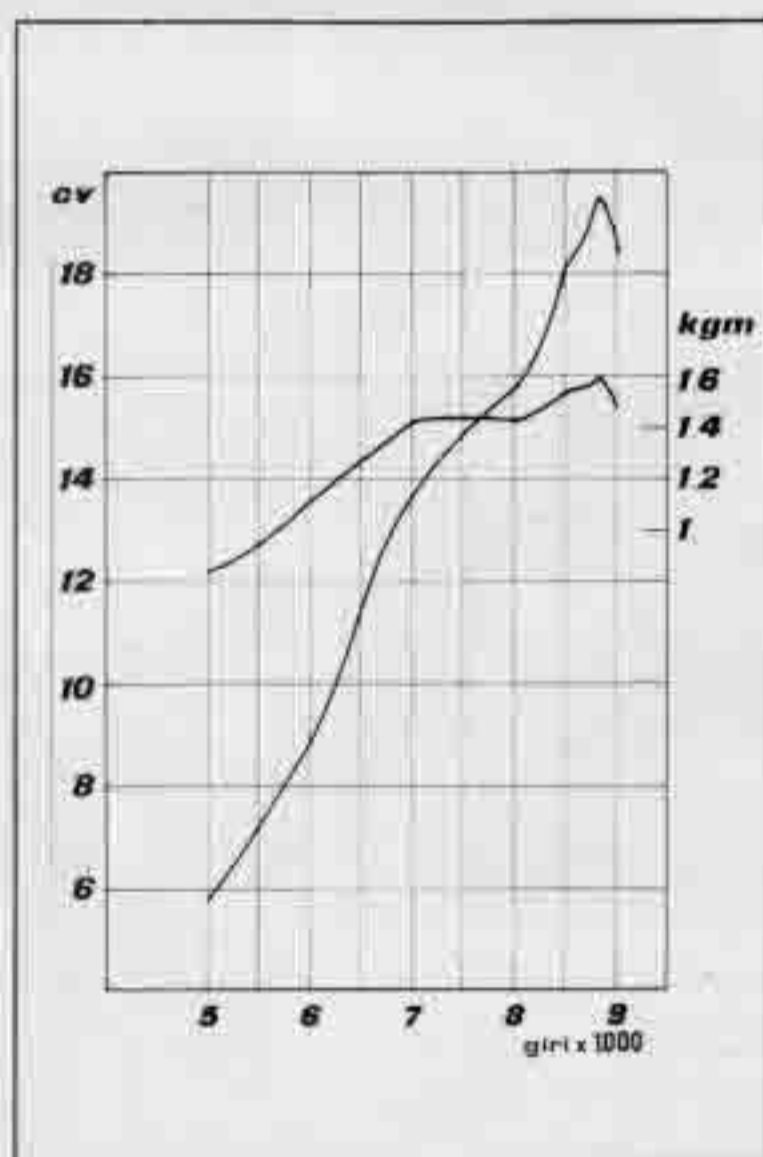
**RUOTE E PNEUMATICI:** cerchi in acciaio; pneumatici artigliati Metzeler nelle misure di 3,00 x 21 ant. e 3,50 x 18 post.

**FRENI:** in lega leggera a tamburo centrale; Ø 150 mm sia ant. che post.

**DIMENSIONI E PESO:** lunghezza max m 2,04; interasse m 1,39; larghezza manubrio m 0,60; altezza max (manubrio) m 1,17; altezza sella m 0,79; altezza pedane m 0,31; altezza minima da terra m 0,26; peso a secco kg 92.



Le prestazioni velocistiche rilevate dalla nostra rivista sulla pista Pirelli di Vizzola Ticino.



Le curve caratteristiche del motore Sachs « GS » denunciate dalla Casa costruttrice.