

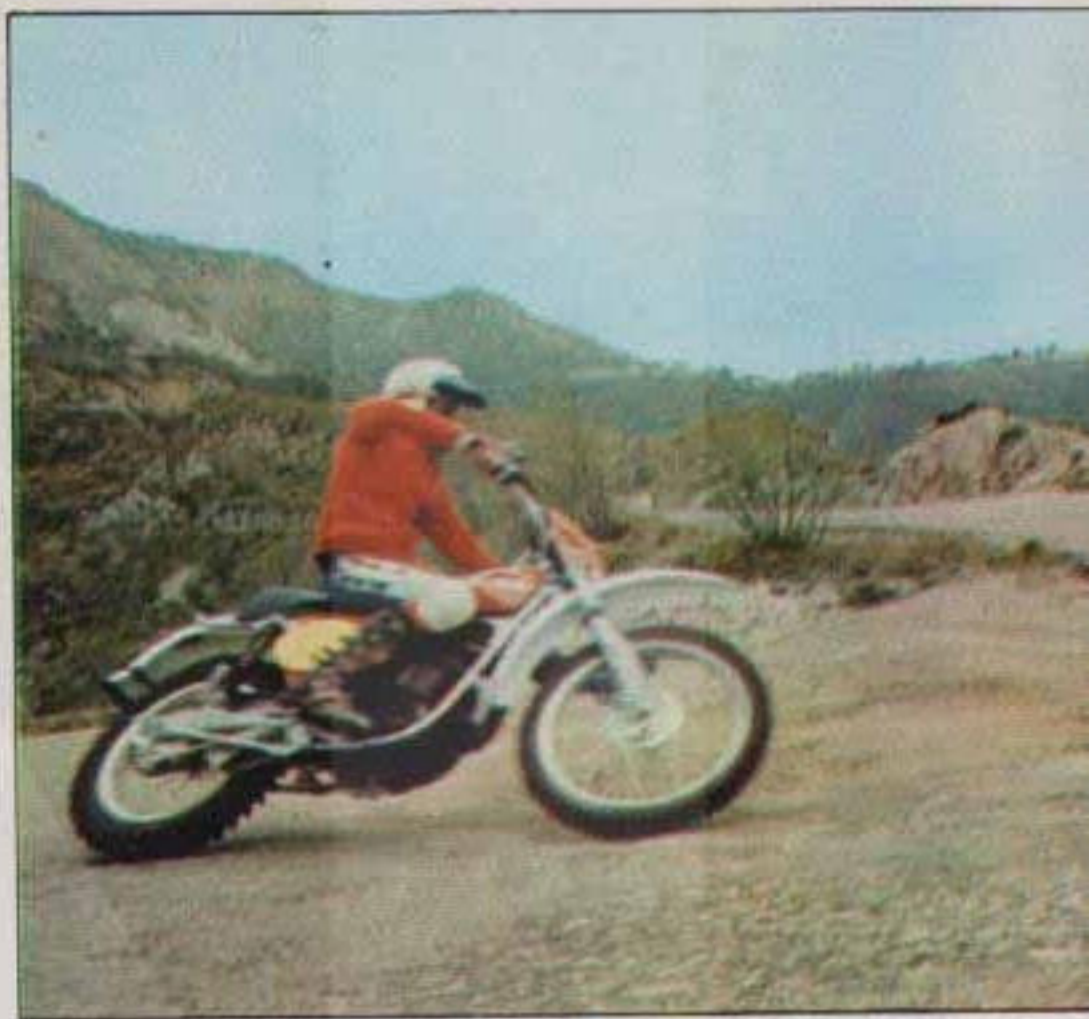


Costruita
dai tedeschi
messa a punto dagli
italiani la
**DKW GS
7V 125**

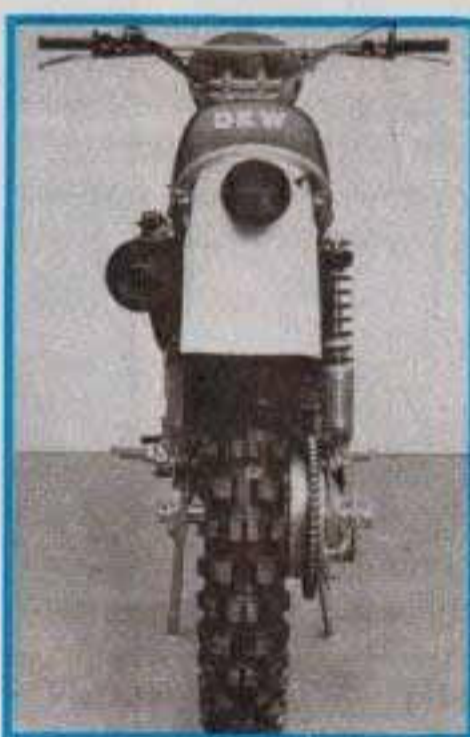
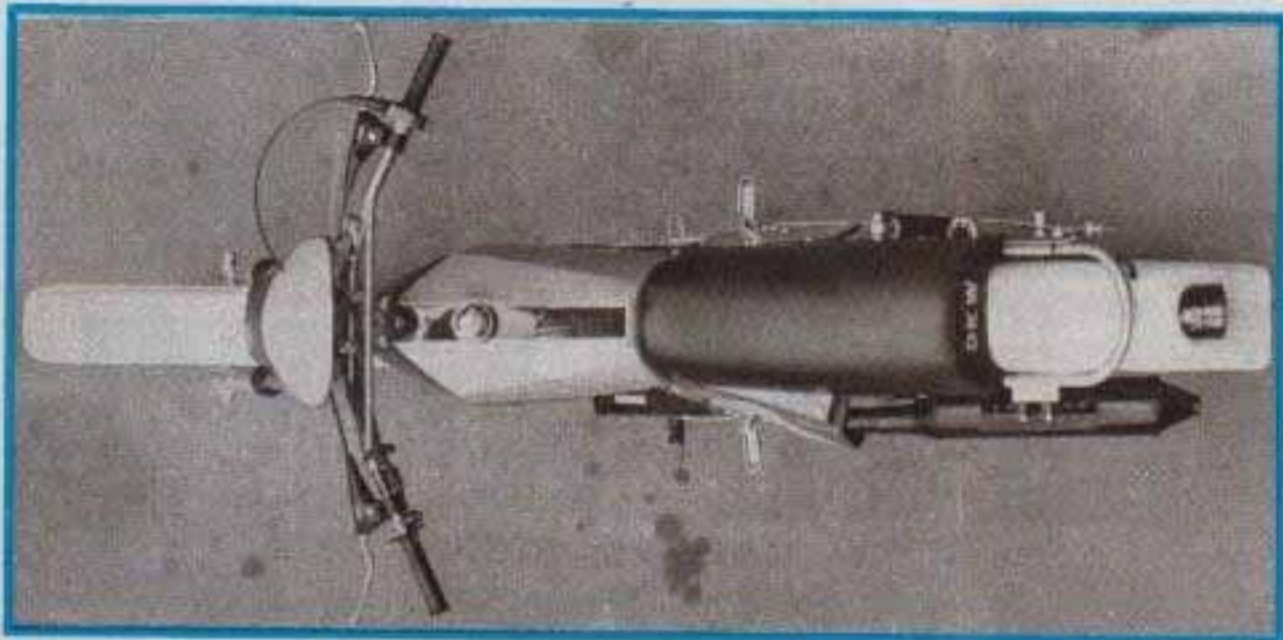


La DKW della nostra prova colta in varie situazioni tipiche del fuoristrada impegnativo. Essa ha dimostrato in particolare doti di solidità e di tenuta sul veloce. Importata dall'ex campione regolarista Tullio Masserini di Bergamo, la DKW GS sette marce costa attualmente 1.495.000 lire I.I. IVA compresa. Nella foto sopra il nostro Riccardo Selicorni con Renzo Chiesa e Nozzi Gaetano dell'importatrice Playmotor durante le prove alla pista Pirelli. Il quarto del gruppo è Roberto Picozzi.





Soprattutto per quanto riguarda la parte ciclistica l'elevato livello tecnico-funzionale di questa moto è stato raggiunto attraverso le brillanti esperienze agonistiche dei regolaristi italiani. Il motore è il Sachs sette marce. Ottimo il comportamento di questa moto soprattutto sui percorsi veloci.



In alto, la caratteristica linea della motoleggera tedesca da fuori strada

coll'originale serbatoio uguale a quello delle moto ufficiali da regolarità. Sotto, la sporgenza del coperchio sinistro del carter, l'originale segomatura del serbatoio e le generose dimensioni del silenziatore sono gli elementi di maggior spicco nelle tre classiche viste di fronte, dall'alto e da tergo. Il manubrio, con le estremità rivolte leggermente all'indietro per migliorare la posizione di guida, reca gli ottimi comandi Magura. Il serbatoio da 9,5 litri ha un solo rubinetto, sul lato destro. Robusti ed efficienti i parafanghi in plastica flessibile. Lunga ed avvolgente la sella, perfettamente raccordata al serbatoio. Nessun intralcio alla guida da parte del tubo di scarico.

☆ All'insegna della più completa specializzazione, da qualche tempo gli impegni produttivi della DKW sono rivolti esclusivamente al fuoristrada, una dura pratica sportiva ove la casa tedesca ha raccolto non pochi successi.

Ora la DKW partecipa ufficialmente alle competizioni regolaristiche con alcuni brillanti piloti italiani quali Andreini, Bettoni, Gualdi e Perego, inquadrati nel team dell'importatore Tullio Masserini, egli stesso ex campione fuoristradista.

Da questa collaborazione agonistica italo-tedesca sono venute ovviamente molte indicazioni per il miglioramento dell'attuale produzione di serie. In particolare gli italiani hanno dato un validissimo apporto al perfezionamento della parte ciclistica.

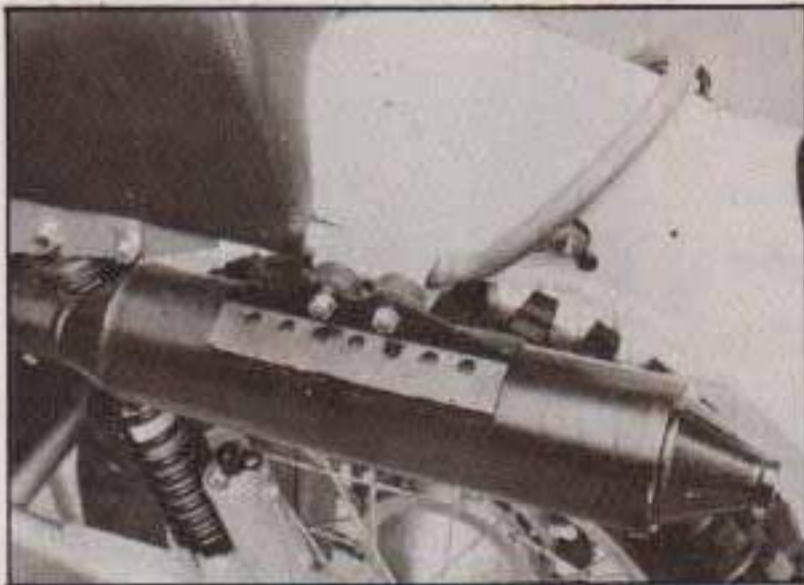
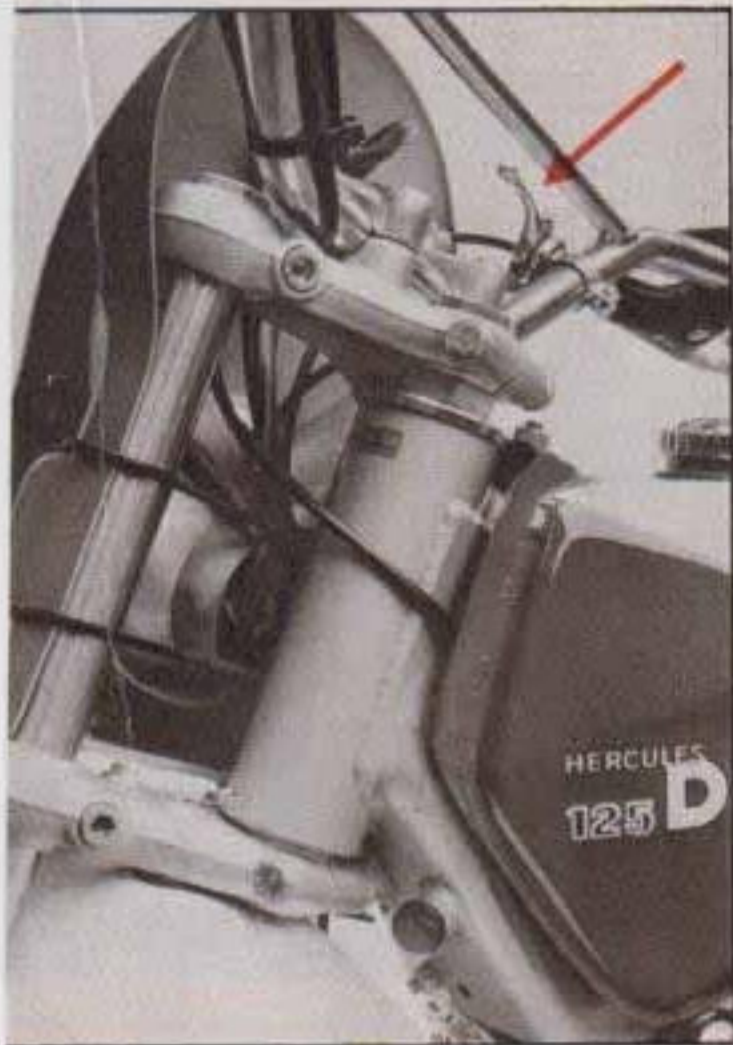
Per quanto riguarda il motore, la DKW gode naturalmente di una posizione di privilegio, facendo parte del gruppo Sachs ed usufruendo quindi di una più attenta assistenza tecnica da parte della casa-madre.

La GS 125 7 di cui ci occupiamo in queste note rappresenta quindi uno dei migliori esempi di macchine a livello agonistico oggi offerte sul pur ampio mercato delle 125 da regolarità.

Infatti questa moto, grazie anche all'adozione delle migliori parti complementari oggi disponibili sul mercato europeo, si dimostra stabile (specialmente sul veloce), neutra nei salti, ben controllabile nelle derapate, sulle salite e lungo le discese più accidentate. Inoltre la DKW GS 7 è solida, ben rifinita, esteticamente piacevole comoda per la guida anche ai piloti di media statura.

Quanto sopra è merito preciso della parte ciclistica, veramente di alto livello. Invece il propulsore, pur vantando ottime doti, nel complesso merita un voto leggermente inferiore. Infatti è facile da avviare in ogni condizione, regge bene agli sforzi, tiene perfettamente nel reparto frizione e cambio ma lamenta un certo vuoto a medio regime e questo smorza l'allungo. Inoltre l'innesto delle sette marce non è quel che si dice un burro. Ne consegue la necessità di una condotta « spezzettata », nervosa, con frequenti cambiate, che su certi percorsi può far perder tempo e piacere di guida.



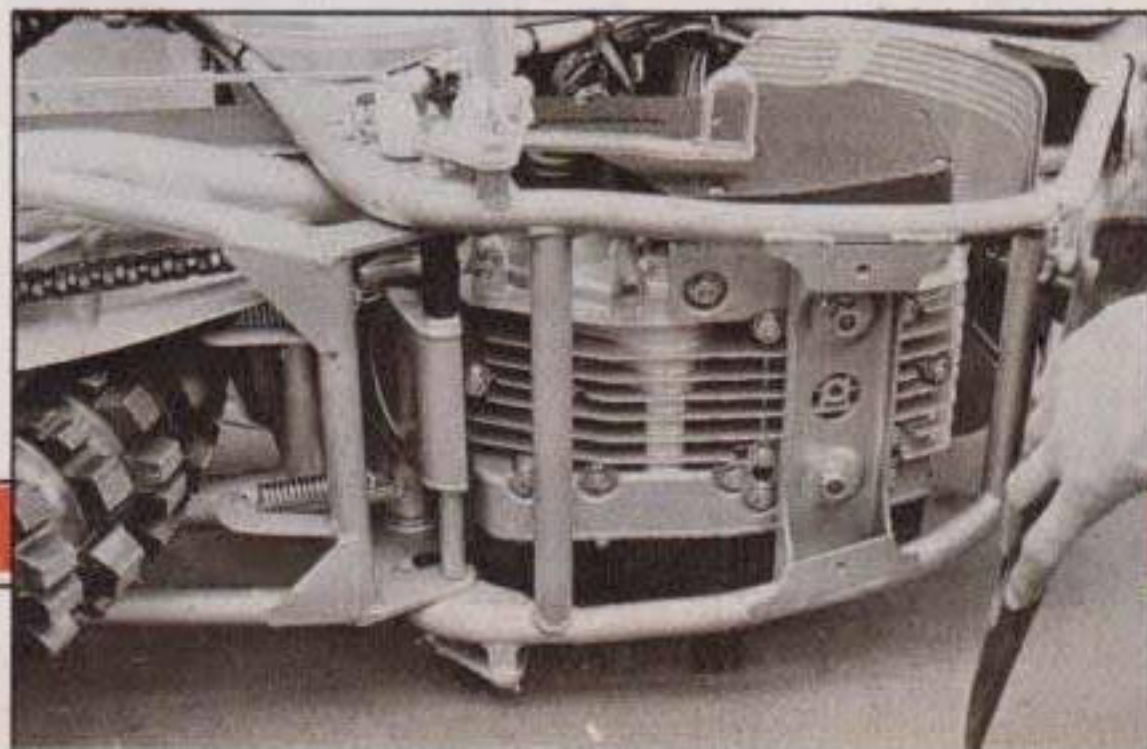
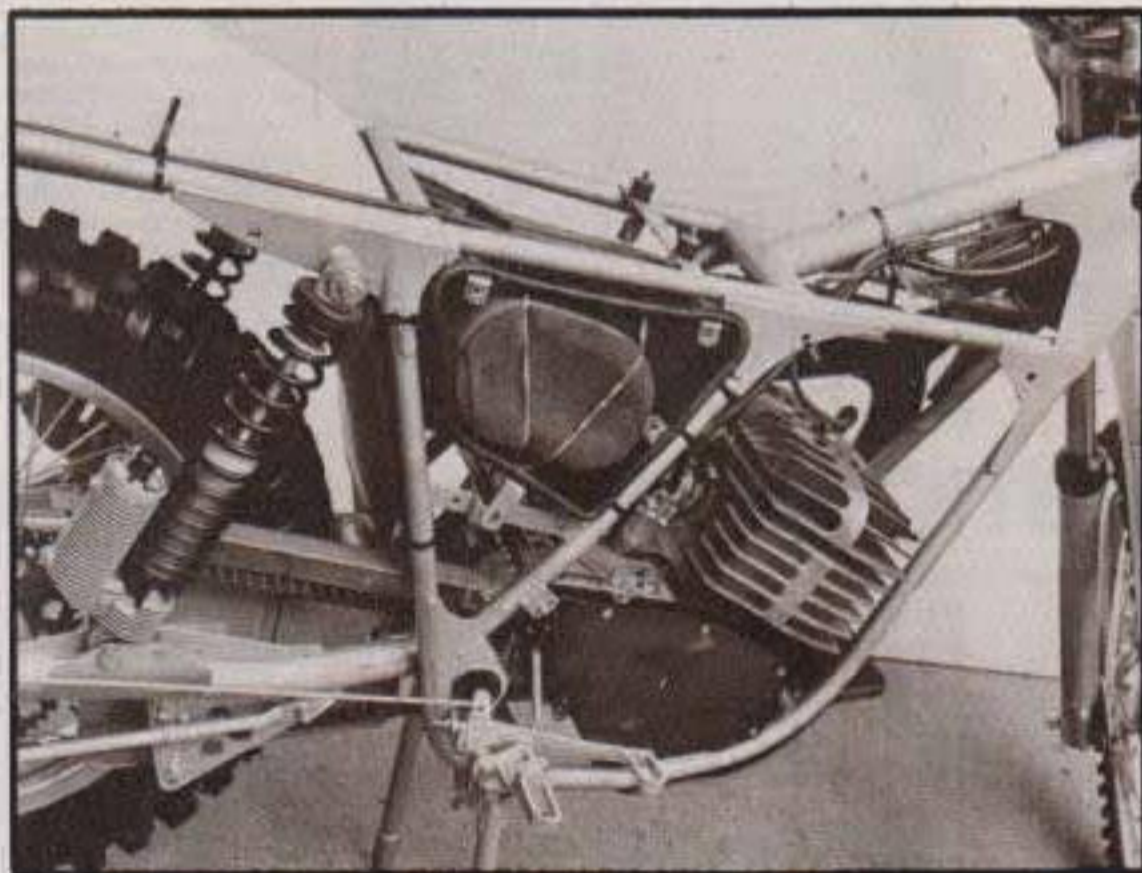


Efficiente e ben fissato, anche se un po' vulnerabile, il voluminoso silenziatore.



Il telaio al cromo-molibdeno-vanadio con ampie piastre di rinforzo e congiunzioni. La cassetta d'aspirazione non è molto ampia per lasciar posto sia all'espansione sia alla batteria, quest'ultima montata di serie per garantire un buon funzionamento di fanaleria e claxon. Ben riparata la presa d'aria. Ottimo l'andamento dell'espansione.

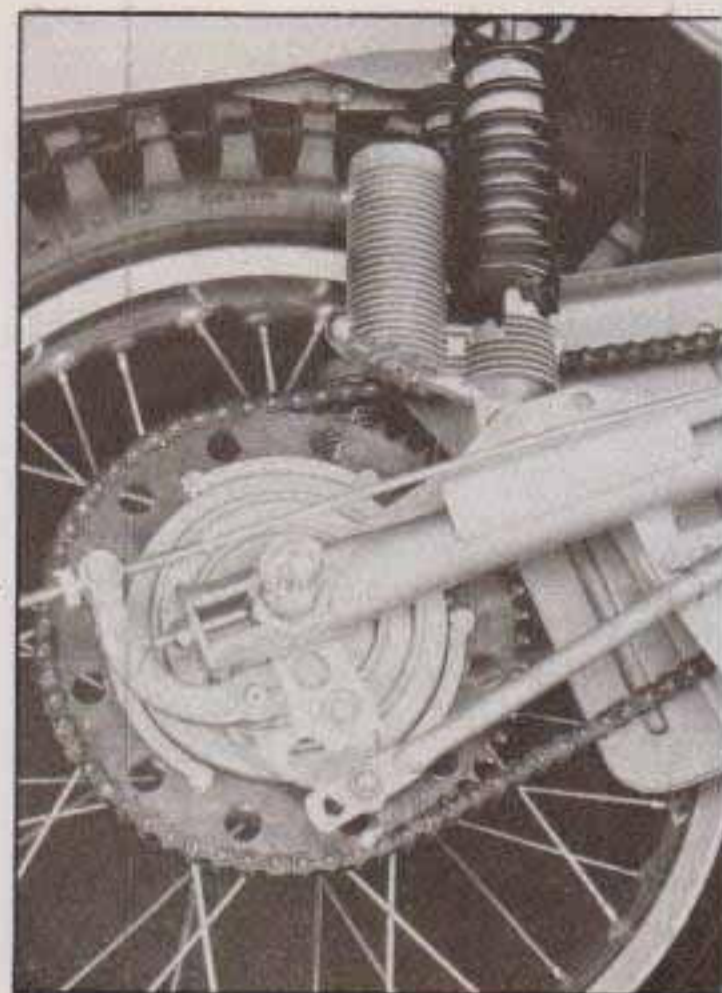
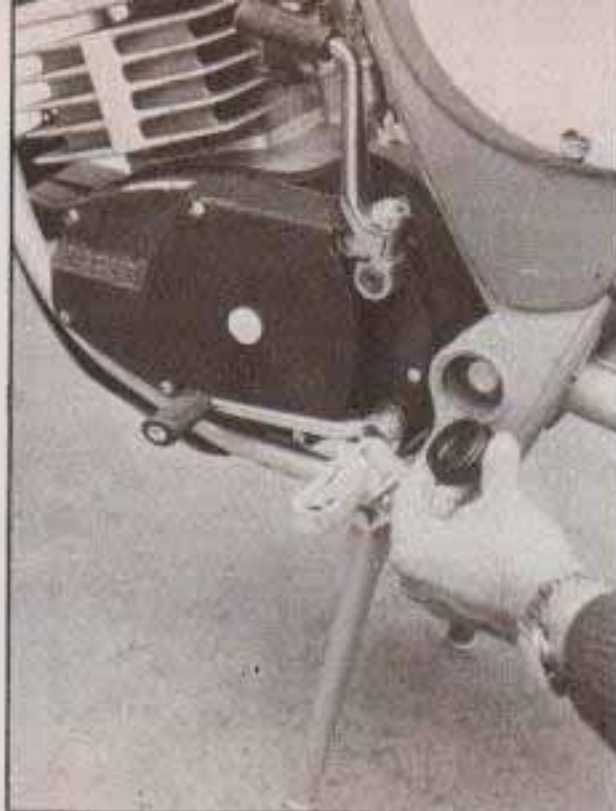
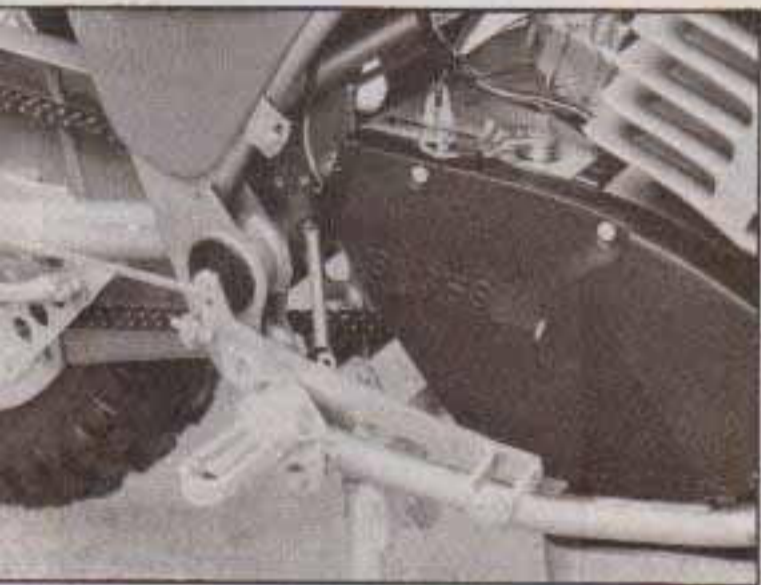
Il canotto di sterzo è inclinato di 31° ed è fissato al telaio mediante ampie piastre ben saldate. Lo sterzo lavora su cuscinetti a sfere che offrono maggior scioltezza di guida e più facile manutenzione. Indicato dalla freccia, il manettino dell'aria che non serve soltanto per le partenze da fermo ma anche per eventuali correzioni di carburazione.



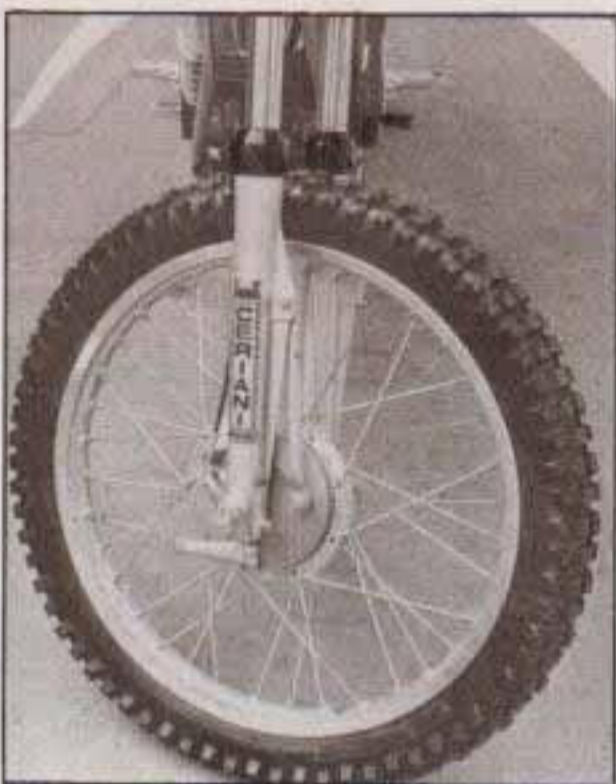
Sollevando la schermatura di plastica a protezione del sottocarter, si nota il robusto attacco inferiore del motore. Molto robusti anche l'attacco posteriore e il cavalletto.

DKWGS 7V 125

Sicure le pedane zigriate, che consentono un'ottima presa in ogni condizione. Ben dimensionati e posizionati le leve del freno e del cambio, facilmente raggiungibili anche giudando in posizione rialzata. Un po' rialzata la pedivella d'avviamento. Il perno del forcellone lavora su gabbia a rulli, ispezionabili dopo aver tolto i tappi laterali di gomma. Visibili anche la leva della frizione sul carter e il comando dello stop.



Elementi di prima qualità all'avantreno: forcella Cariani con steli da 35 mm e corsa di 220 mm, gomma Metzeler Moto Cross 3.00-21, cerchio Akront bollino verde, mozzo conico Grimeca da 140 mm con flangia rinforzata. Non molto eleganti l'astina di ancoraggio e la presa del contachilometri chiuse da un tappo a vite.



Alla sua uscita dal cilindro il tubo di scarico viene fissato con due bulloni e due mollette. Il motore, massiccio ed aggressivo, ha l'alettatura ampiamente raccordata per motivi di raffreddamento e silenziosità. Il carburatore è montato elasticamente, così come il complesso di scarico: anche questo facilita la « respirazione » del motore. Sul fascicolo scorso abbiamo pubblicato estese indicazioni riccamente illustrate per la truccatura di questo motore, mentre l'anatomia tecnica è comparsa nel fascicolo di giugno 1976.

LE CARATTERISTICHE TECNICHE

● **Motore:** Sachs 1252/7A monocilindrico due tempi a quattro travasi; testa e cilindro in alluminio, canna in ghisa; alesaggio e corsa mm 54 x 54 = cc. 123,67; potenza CV 24 a 9400 giri; rapporto di compressione 1 : 12

● **Accensione:** elettronica Motoplat con voltino generatore 6V 35 W sulla sinistra; anticipo accensione da 0,7 a 1,2 mm prima del PMS; candela Marelli CWP 10 L o Bosch 310 S2S distanza tra gli elettrodi mm 0,6.

● **Alimentazione:** miscela di super carburante al 2,5% di olio speciale.

● **Lubrificazione:** motore con miscela al 2,5% di olio speciale; cambio frizione e trasmissione primaria con kg 0,700 di olio SAE 80.

● **Carburatore:** Bing a vaschetta centrale tipo 84/32/1001; diffusore 32 mm, getto

massimo 140, getto minimo 45, spillo conico alla seconda tacca, vite aria aperta di 1 giro, polverizzatore 273, filtro in spugna sintetica.

● **Cambio:** in blocco a sette rapporti ad innesti frontali valori interni: 3,17 in prima, 2,18 in seconda, 1,64 in terza, 2,9 in quarta, 1,11 in quinta 0,966 in sesta, 0,834 in settima

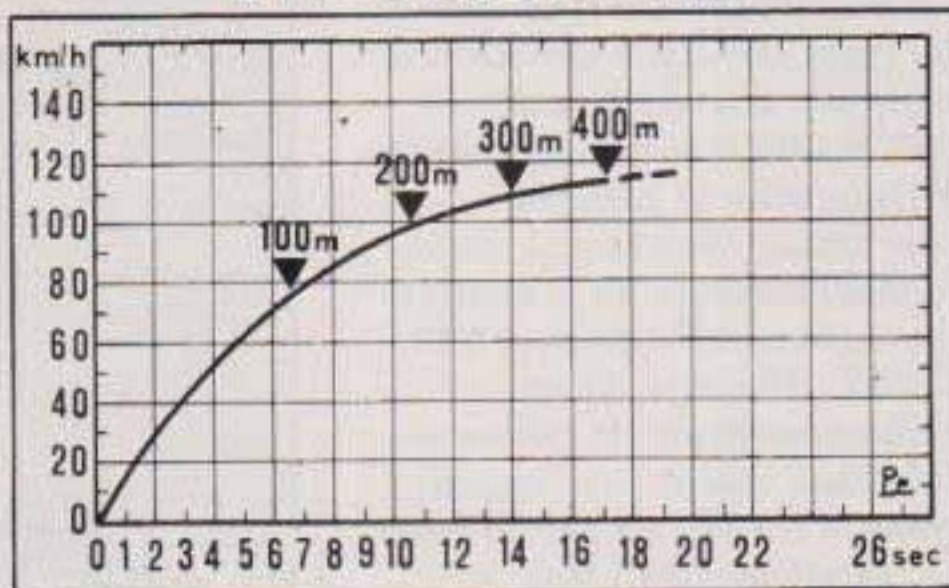
● **Trasmissione:** primaria ad ingranaggi elicoidali, rapporto 3,045 (denti 23/73); secondaria a catena 1/2 x 5/16 rapporto 4,14 (pignone da 14 denti e corona da 58); rapporti totali di trasmissione: 40 in prima, 27,51 in seconda, 20,69 in terza, 16,27 in quarta, 14 in quinta, 12,19 in sesta, 10,52 in settima.

● **Dimensioni:** lunghezza mm 2100, interasse mm 1420, larghezza manubrio mm 800, altezza massima mm 1190, altezza sella mm 820, altezza pedane mm 320, altezza minima mm 230.



LE PRESTAZIONI VELOCISTICHE

Il tubetto di plastica sull'astina di ancoraggio del freno posteriore serve da appoggio soffice per la gamba destra del cavalletto. Generosamente dimensionati carter e cruna per la catena. Gli ammortizzatori Marzocchi a gas, regolabili su cinque posizioni, hanno due punti di attacco sia al piede s'è alla testa. Anche al retrotreno, pneumatico Metzeler (Motocross Enduro 4.00-18), cerchio Akront a scarico rapido di fango e mozzo conico Grimeca da 140 mm. Il cavalletto ha due molle di richiamo e tiene bene bilanciata la moto.



metri	secondi	kmh
100	6,668	
200	10,611	98,900
300	14,052	
400	17,260	113,200

prove di accelerazione sui 400 metri con partenza da fermo alla pista Pirelli. I migliori risultati sono stati conseguiti partendo in seconda. La velocità massima da noi raggiunta è stata di 114,640 kmh. Altri dati delle nostre prove: peso della moto a secco 104 kg, carico 80 kg (conduttore 75, carburante 5).

Il grafico e i dati riportati sopra sono il condensato delle nostre

Prove: Martino Brizio e Riccardo Selicorni
Grafici: Pierngiorgo Padoan
Foto: Walter Arosio e Carlo Perelli
Coordinamento: Carlo Perelli

Le fuoristrada da 125 a confronto nei dati essenziali

Per offrire una rapida panoramica del settore, in questa tabella abbiamo riportato i principali dati di tutte le 125 da fuoristrada da noi provate e attualmente in vendita in Italia. I prezzi sono quelli rilevati al momento di andare in stampa.

Marca e modello	potenza dichiarata a giri	200 metri da fermo	velocità di uscita c	400 metri da fermo	velocità di uscita e	velocità max	peso kg.	prezzo f.f. o f.i. IVA compresa	Prova sul fascicolo
Ancillotti-Scarab	22-9500	10,05	-105,880	16,36	-119,250	119,250	97,5	1.437.084	1-1976
Aspes-RGC	21-9800	10,578	-101,120	17,332	-109,760	110,430	104	1.330.000	5-1977
Beta-GS	19-8750	10,775	-96,26	17,713	-109,76	111,27	93	1.070.000	10-1975
DKW GS 7V	24-9400	10,611	-98,900	17,260	-113,200	114,640	104	1.495.000	9-1977
Ducati Regolarità	21,8-9000	10,71	-100,000	17,34	-116,13	119,20	109	1.060.200	11-1975
Elmecca-Gilera Regolarità	23-10.000	10,666	-102,857	17,315	-112,500	113,712	104	1.476.300	9-1976
Fantic-Caballero RC	22-9500	11,142	-96,774	17,926	-112,500	112,500	100	1.191.642	8-1976
Gilera GR1	16,5-7300	11,560	-90,450	18,958	-102,270	105,260	96	862.980	9-1977
Gori-Regolarità	22-9200	10,421	-105,880	17,058	-110,090	110,090	105	1.390.800	12-1976
Laverda-Regolarità	16,935-117,640	10,401	-101,690	16,935	-117,640	117,640	96	1.308.720	7-1977
Mondial-Regolarità	19-8900	11,011	-95,744	18,055	-106,508	106,508	100	1.300.000	3-1976
Mazzilli-7V	22-9000	10,293	-101,123	16,942	-110,429	110,429	100	1.425.000	5-1976
Ossa-Enduro Phantom	17,5-9300	10,58	-98,36	17,43	-109,75	111,13	91	1.098.000	12-1975
Puch-Rotax Frigerio	23-9000	10,223	-107,140	16,625	-111,800	111,800	95	1.539.000	1-1977
SWM Regolarità 6 marce	19-8800	10,463	-102,270	17,186	-109,090	109,090	101	1.265.000	8-1977
SWM Regolarità 7 marce	22-9000	10,678	-100,550	17,438	-107,840	112,560	102	1.160.000	8-1977
TGM-R	23,4-10.000	10,632	-99,450	17,317	-115,380	118,420	105	1.390.000	6-1977
Zündapp-GS	21-8500	10,679	-98,901	17,588	-107,142	108,433	92	1.322.400	4-1976

DKWGS 7V 125