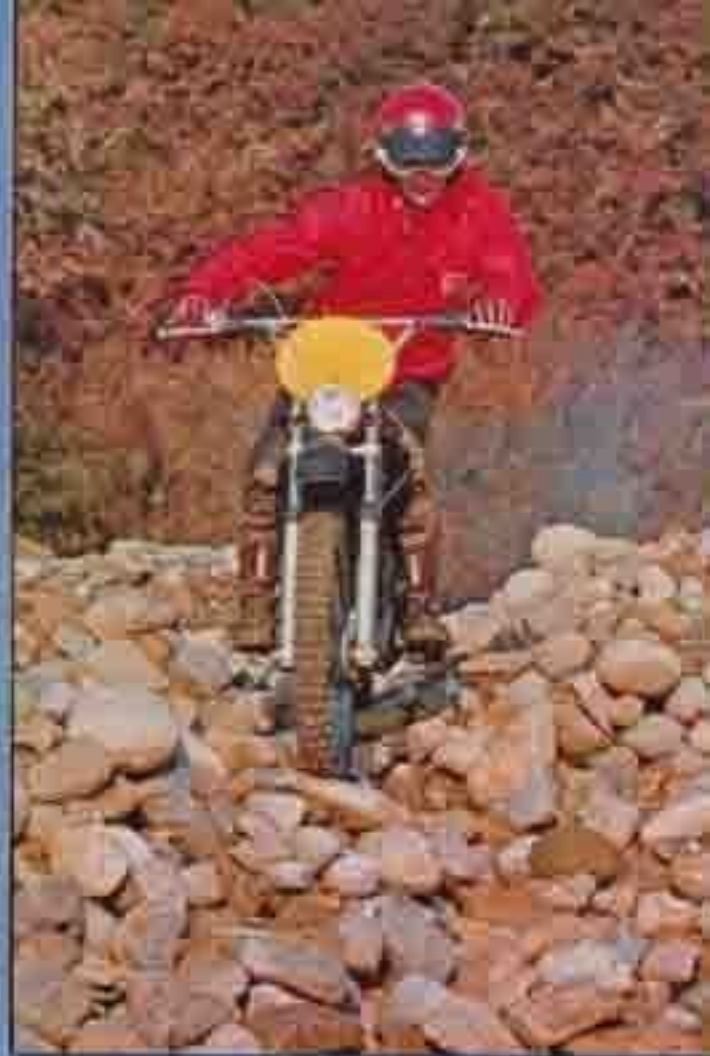
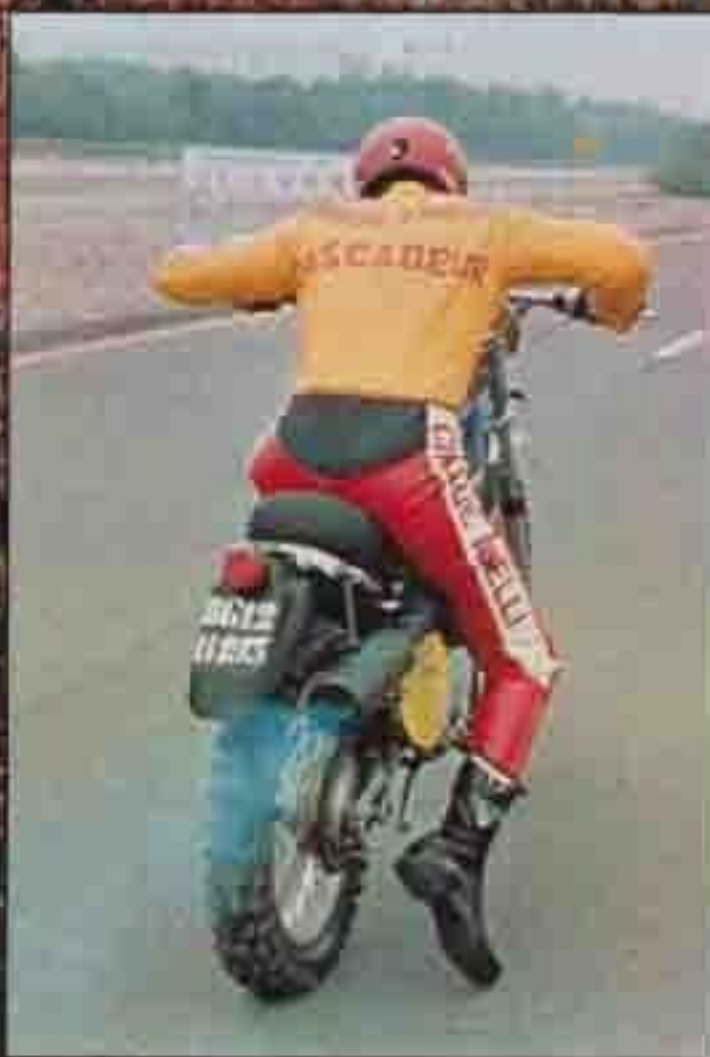




A fianco un bel violo  
con la fuoristrada tedesca  
che nel corso della  
nostra prova ha  
dimostrato buone doti  
di tenuta e resistenza.  
La DKW "GS" è una  
delle pochissime 175 da  
regolarità offerte sul  
mercato italiano.



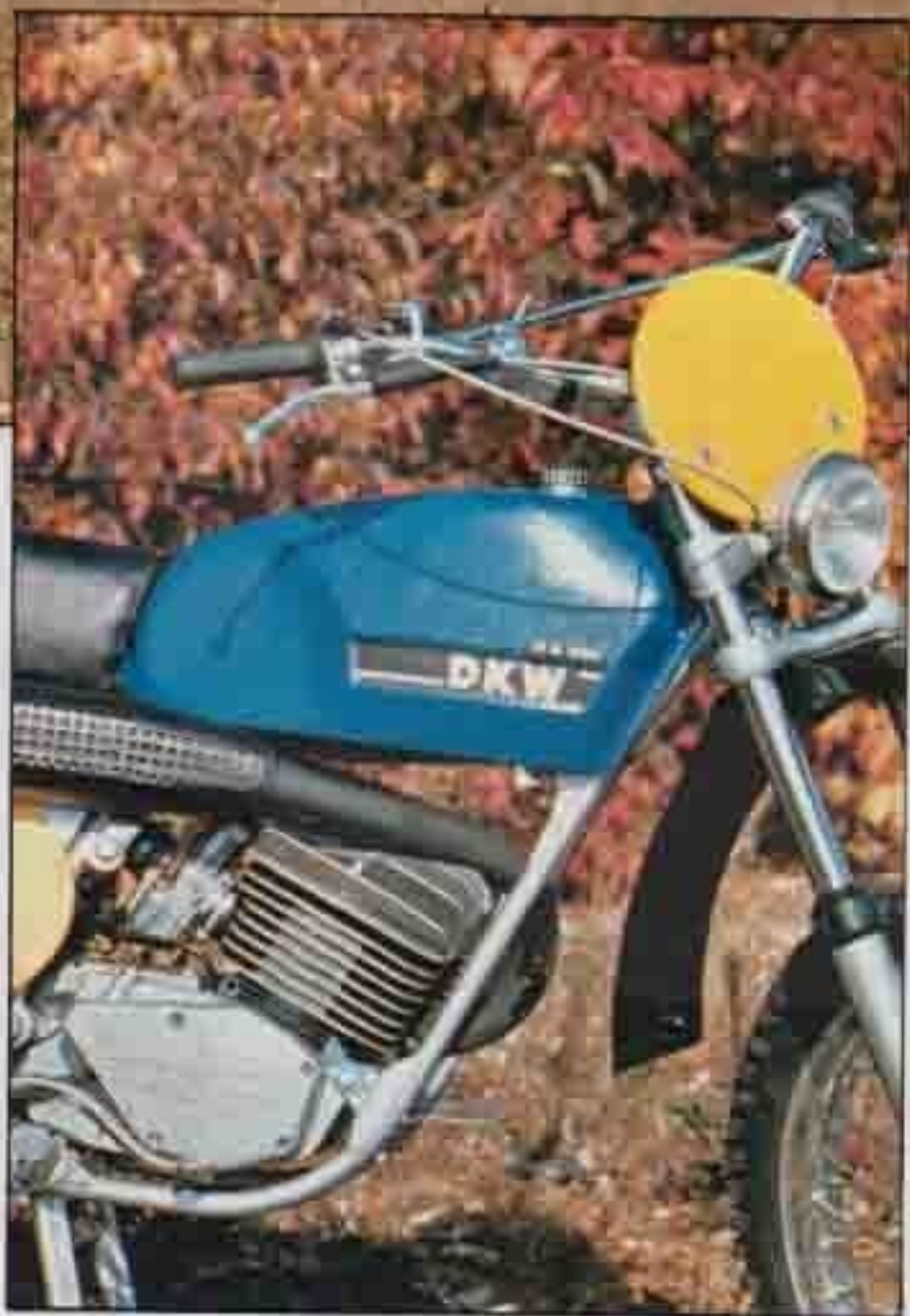
Meglio la stabilità del  
motore nella  
**DKW "GS"**  
**175**  
da regolarità



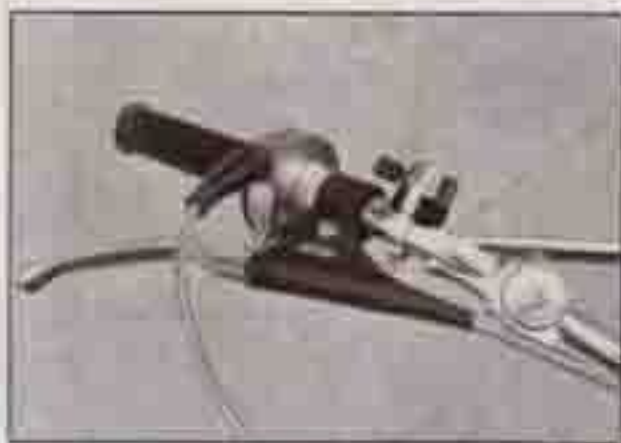


Questa nuova macchina da competizione vanta ottime doti di tenuta e di maneggevolezza in quasi tutte le condizioni. Il motore tuttavia lamenta qualche inconveniente funzionale al cambio e alla frizione soprattutto nelle più severe esigenze dettate dalle competizioni. Interessante il prezzo.





*Altre immagini della nostra prova. La DKW tiene bene nei salti e nei controsterzi. Qui sopra, uno scorcio della moto tedesca, realizzata in collaborazione tecnico-estetica con l'importatore italiano Masserini.*



*I robusti e funzionali comandi Magut. Non mancano gli ingressatori per i rivi.*

*La snellezza funzionale del profilo viene sensibilmente offuscata dalla camera di espansione e relativi silenziatore. Il serbatoio reca i fori per l'attacco della borsetta portaferrì. Il sellino è ampio, comodo e lunghissimo.*

★ La DKW si è ripresentata sul nostro mercato solo da pochi anni per interessamento dell'ex campione di regolarità Tullio Masserini di Bergamo.

Le origini di questa Casa tedesca, famosa per la sua produzione d'intertempistica, risalgono tuttavia ai primi anni del secolo.

Da vari anni la DKW fa parte del gruppo Sachs. Essa è stata così la prima a disporre del nuovo motore Sachs 175 col quale ha allestito l'anno scorso un modello da fuoristrada agonistico. Tale modello, costruito in una preserie di cinquanta esemplari, è stato elaborato in collaborazione con Masserini, ha preso parte con buoni risultati ad alcune importanti competizioni. Sei Giorni compresa, ed è stato chiamato « GS », cioè Gelände Sport ovvero regolarità in tedesco.

Dopo la preserie di cui abbiamo detto, la macchina è ora in normale produzione con le seguenti migliorie: mozzi conici, forcella Ceriani da 200 mm di escursione, ammortizzatori a gas Ceriani, parafranghi americani Pre-

ston-Petty, cerchi Akron ed un serbatoio di maggiore capacità.

Pur trattandosi di una macchina da regolarità, per le quali il giudizio estetico è, a nostro parere, secondario rispetto alle altre caratteristiche, la DKW 175 presenta nel complesso una linea abbastanza filante e piacevole.

La posizione di guida si rivela ben studiata anche per quanto riguarda la disposizione e la funzionalità di tutti i comandi. Tuttavia nella guida in piedi la notevole sporgenza della camera di espansione, risulta di notevole impaccio e contribuisce anche ad appesantire la linea.

Durante la nostra prova, avvenuta sui più svariati tipi di terreno, siamo rimasti favorevolmente impressionati dalla tenuta di strada e stabilità del mezzo.

Così ad esempio sulle mulattiere a fondo molto sconnesso, sia in salita che in discesa, la moto conserva bene la traiettoria impostagli, superando agevolmente gli ostacoli più impegnativi; in curva manifesta sempre una

buona tenuta di strada, permettendo una facile guida in controstereo, che si rivela particolarmente redditizia sullo sterrato.

Queste positive caratteristiche sono il frutto di una indovinata impostazione del telaio e della ripartizione dei pesi e soprattutto di una accurata messa a punto di forcella ed ammortizzatori che, assorbendo generosamente ogni sorta di asperità, rendono più facile il perfetto controllo del mezzo.

La maneggevolezza è subordinata al fatto che l'interasse del telaio è un po' lungo. Tuttavia essa risulta sufficiente e tale da potersi agevolmente districare anche su percorsi tortuosi.

Il nuovo motore, denominato ufficialmente 1751/6A, è derivato dal ben noto 100-125. Tuttavia esso presenta alcune notevoli varianti, come il cilindro a quattro travasi (anziché due) e la camera di scoppio a calotta di squish centrale (anziché disassata); cambiano anche la campana della frizione e relativi dischi (maggiormente dimensionati); la coppia ingranaggi della

trasmissione primaria (di maggior ampiezza e diversa rapportatura), il gruppo cambio (di maggior robustezza e coi rapporti più lunghi) oltre naturalmente al carburatore (da 32 mm anziché da 28 mm).

Questo nuovo propulsore, dotato anch'esso dell'accensione elettronica spagnola Motoplat, parte facilmente da caldo e da freddo. Essendo alimentato con miscela di super al 5%, accusa una certa fumosità anche utilizzando gli olii speciali per due tempi. Consuma dai 10 ai 20 km/litro a seconda delle condizioni di utilizzazione. Non accusa fastidiose vibrazioni.

È molto potente agli alti regimi, possiede un discreto tiro in basso ma non

soddisfa pienamente ai medi regimi.

Per spremerlo a fondo, come richiesto dalle competizioni, occorre perciò trattarlo energicamente, ricorrendo spesso al cambio e alla frizione.

Siamo venuti così a toccare i punti dolenti di questo motore. Infatti il cambio è piuttosto impreciso negli innesti e perciò causa di sfollate. La frizione tende invece a gonfiarsi nell'uso più esasperato. Bisogna quindi cercare di aver la mano e il piede leggeri.

La macchina della nostra prova, reduce dalla Sei Giorni, era rapportata col 14-54, cioè un valore piuttosto ridotto, per gare impegnative. Il rapporto standard è infatti il 14-50 col

quale si raggiungono i 120 kmh; sono tuttavia disponibili anche i pignoni di uscita-cambio da 13 e 15 denti nonché le corone per la ruota motrice con dentatura da 50 a 60.

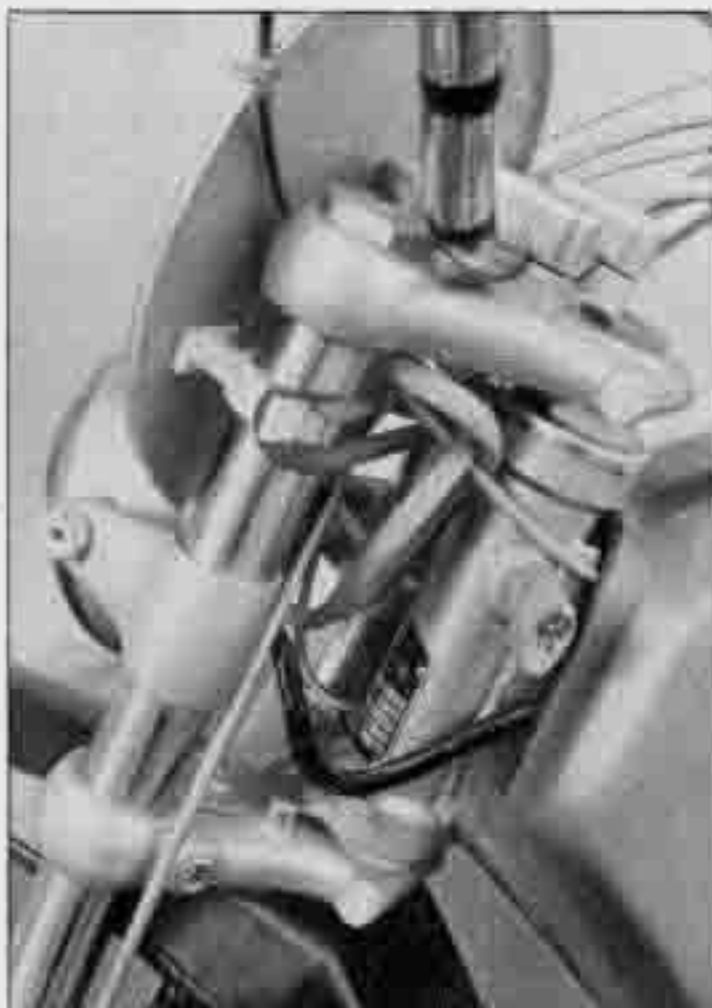
I mozzi conici assicurano una soddisfacente gradualità di frenata ed una discreta impermeabilità.

Concludiamo segnalando il prezzo abbastanza interessante di 950.000 lire IVA compresa.

Prove: **Alessandro Cola e Mario Rossi**  
Rilevamenti e grafici: **Walter Presa**  
Coordinamento e foto: **Carlo Perelli**



*I parafanghi in plastica flessibile e il fanale montato elasticamente.*



*Un po' debole il fondo-corsa dello sterzo. Notare l'antifurto e il sistema di fissaggio per la targa anteriore.*



*Serbatoio, parafanghi e complesso di scarico sono montati elasticamente. Il «coperchio» del silenziatore è facilmente smontabile per disinquinare l'interno.*



*Particolare del telaio  
e della tela gommata  
che protegge la bobina  
e il grosso tubo  
della presa d'aria.*



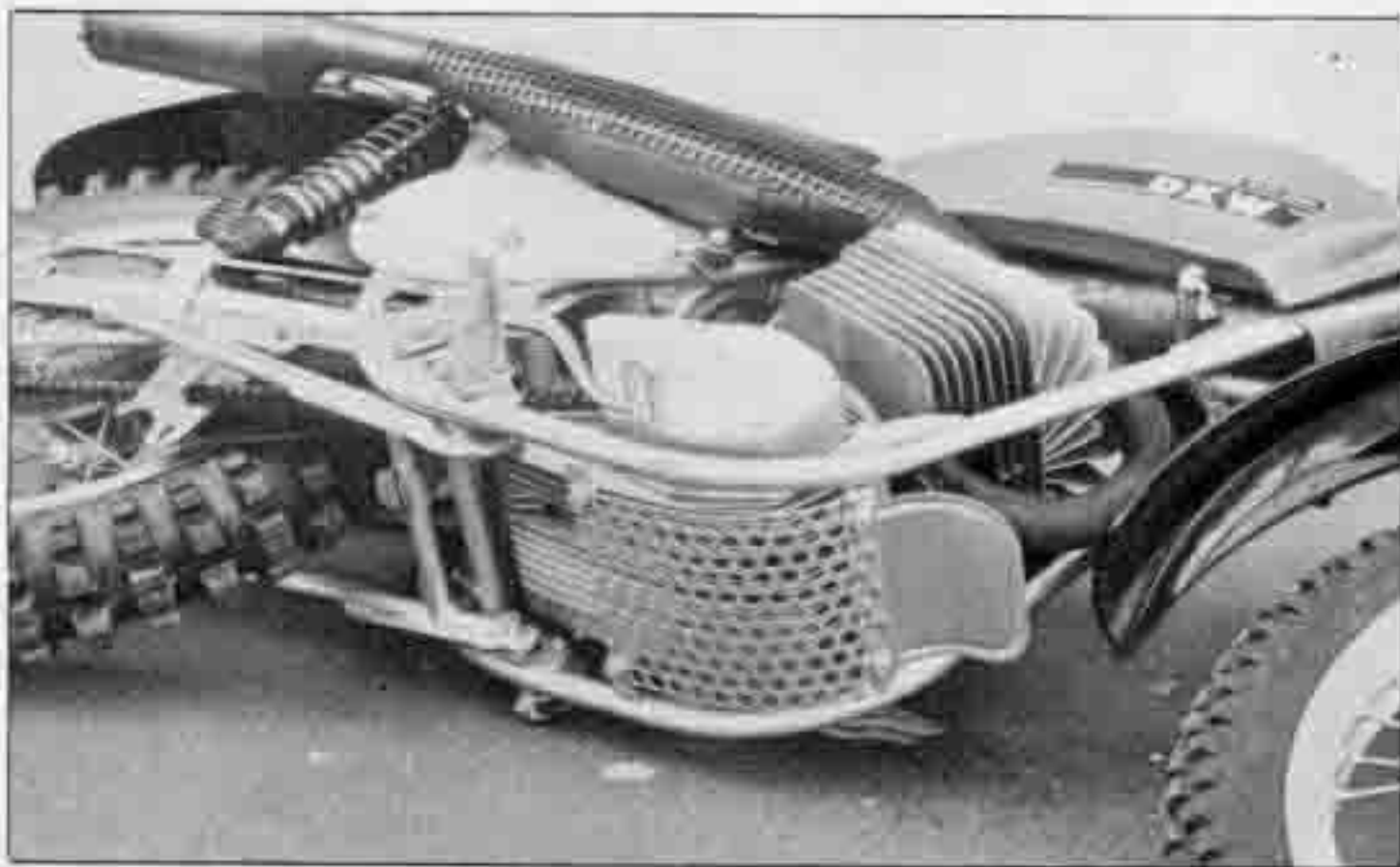
*La cassetta di aspirazione  
di amirra, col coperchio a  
tenuta stagna e il filtro d'aria  
a cartuccia di carta: entrambi  
facilmente smontabili.  
Notare il loro per l'ingresso  
dell'aria e la tela gommata  
di protezione davanti  
al pneumatico.*

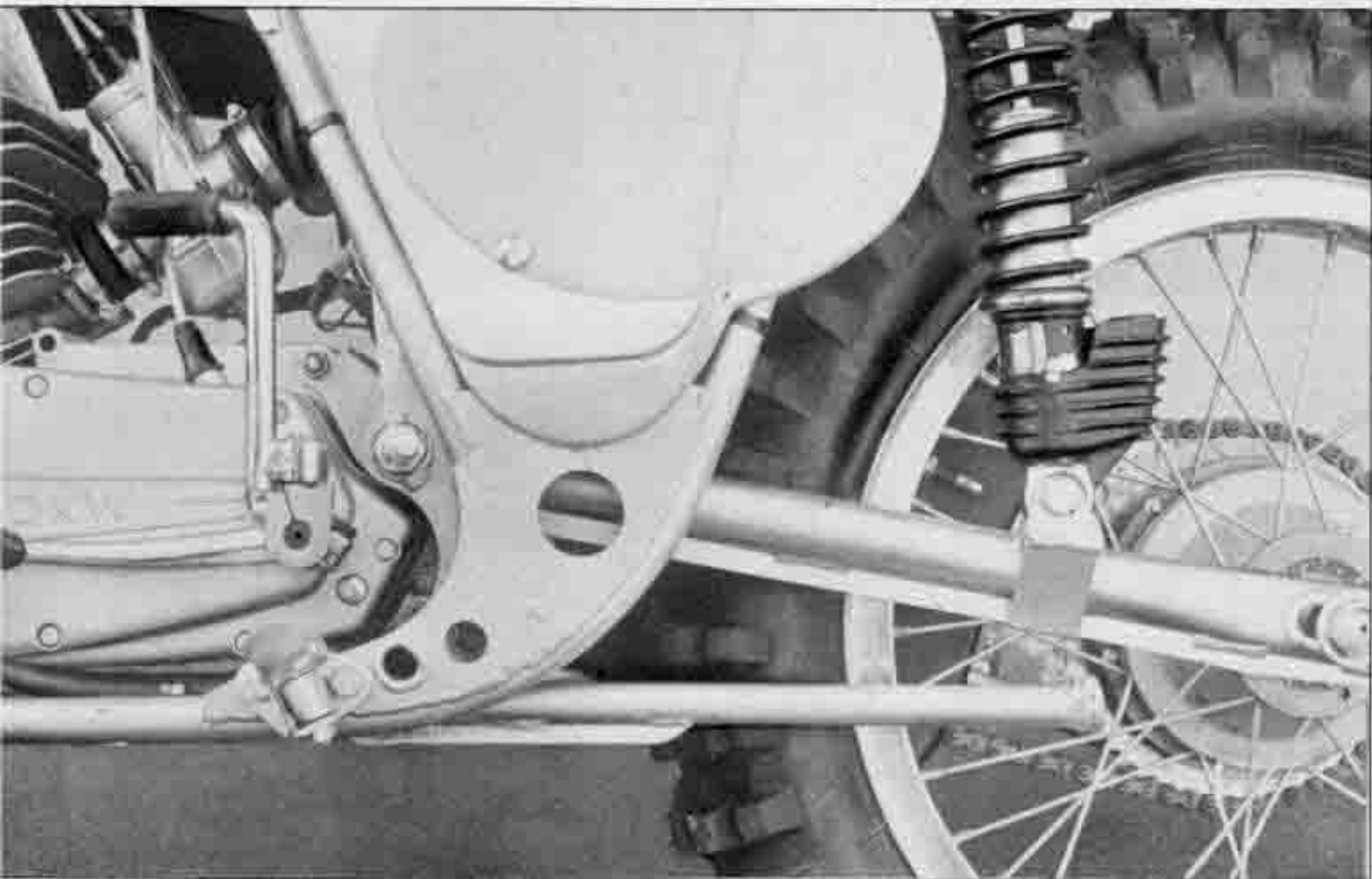


Dettaglio degli attacchi scatolati anteriori del motore al telaio.

Particolare del carburatore montato verticalmente col tubetto di sfogo per la vaschetta centrale a smontaggio rapido. Notare il rubinetto con tubo di collegamento tra le due fiancate del serbatoio. Il cavo della frizione che penetra nel carter e il foro di attacco al telaio dietro il cilindro che resta inutilizzato.

La culla del telaio e la molla a collarina per evitare sbalzi del cavalletto durante la marcia sugli ostacoli.





L'attacco inferiore degli ammortizzatori sul forcellone è molto spostato in avanti per assicurare una maggior escursione molleggiante ed una maggior aderenza del retrotreno nelle buche e nei salteri. Questa soluzione comporta però una fatica supplementare sia al forcellone come agli ammortizzatori. I tecnici della DKW hanno fatto allora ricorso agli ammortizzatori a gas delle Ceriani ed hanno rinforzato il forcellone applicandovi sotto un'asta. Notare la perfetta sistemazione del cavalletto in posizione di riposo nonché l'elegante e robusta scatoletta del telaio nella zona del perno del forcellone.



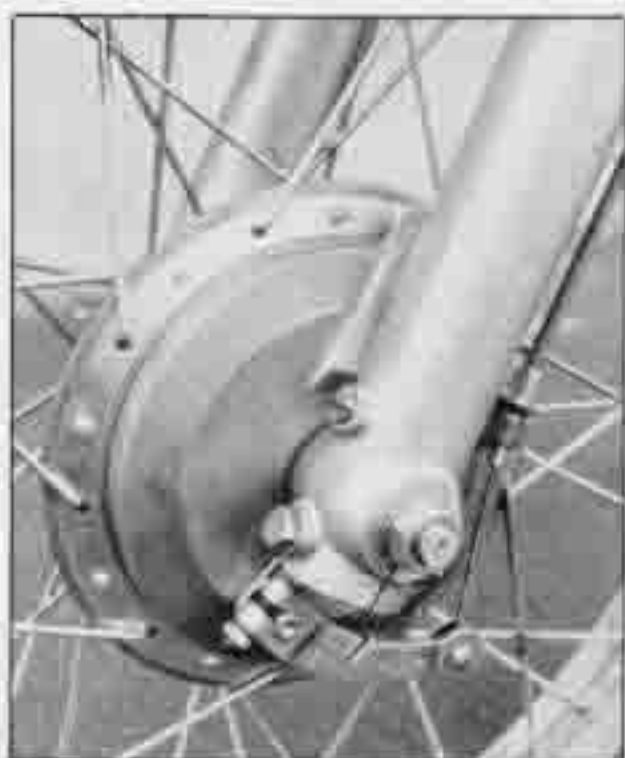
Ottimi i comandi a pedale. La leva del freno passa sopra la pedana e risulta così meno vulnerabile agli urti. I poggianodi sono dotati di molle di ritorno, sono molto robusti ed offrono una buona presa. Le leve della messa in moto e del cambio sono pure robuste e abbastanza riparate.



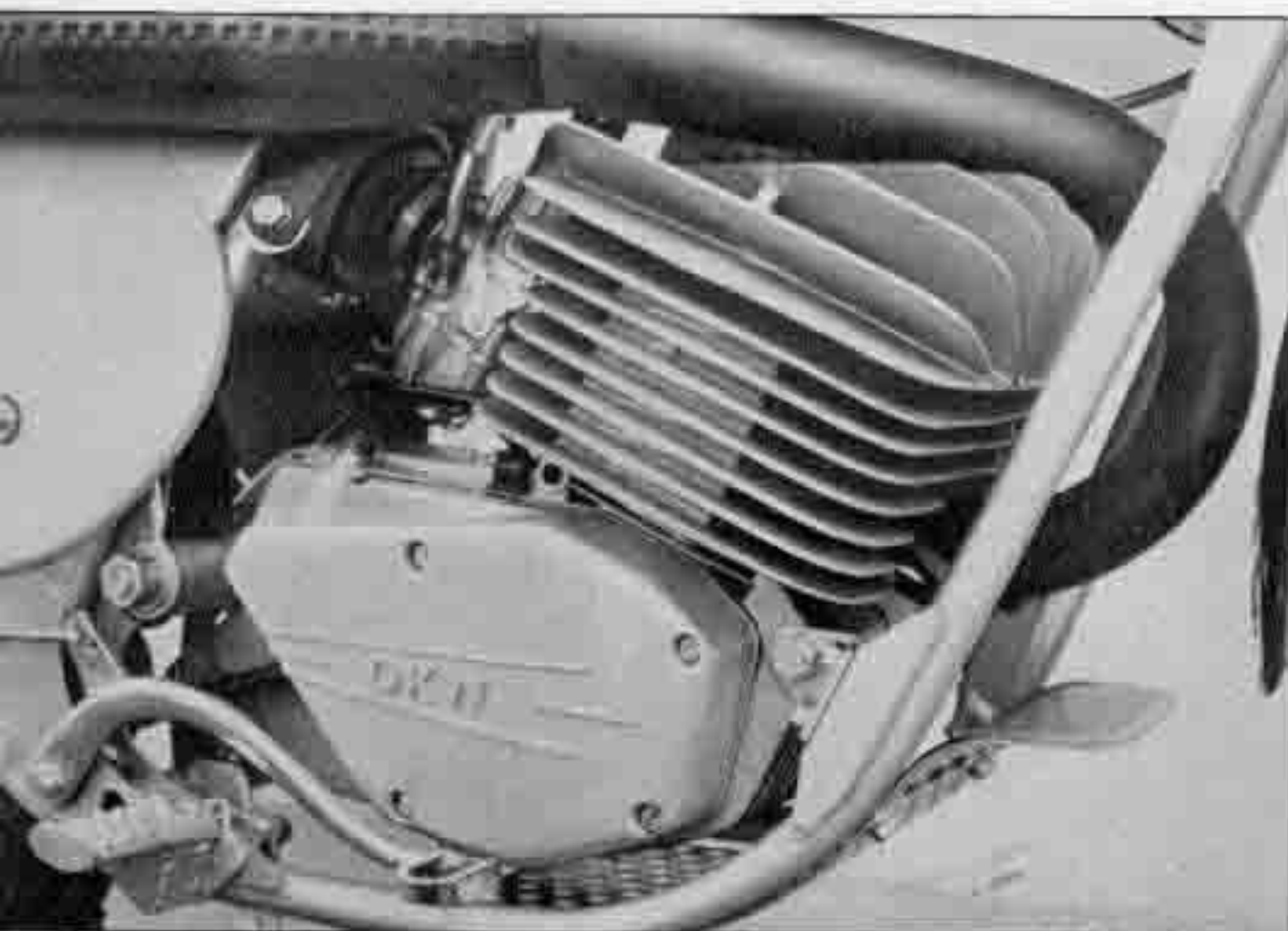
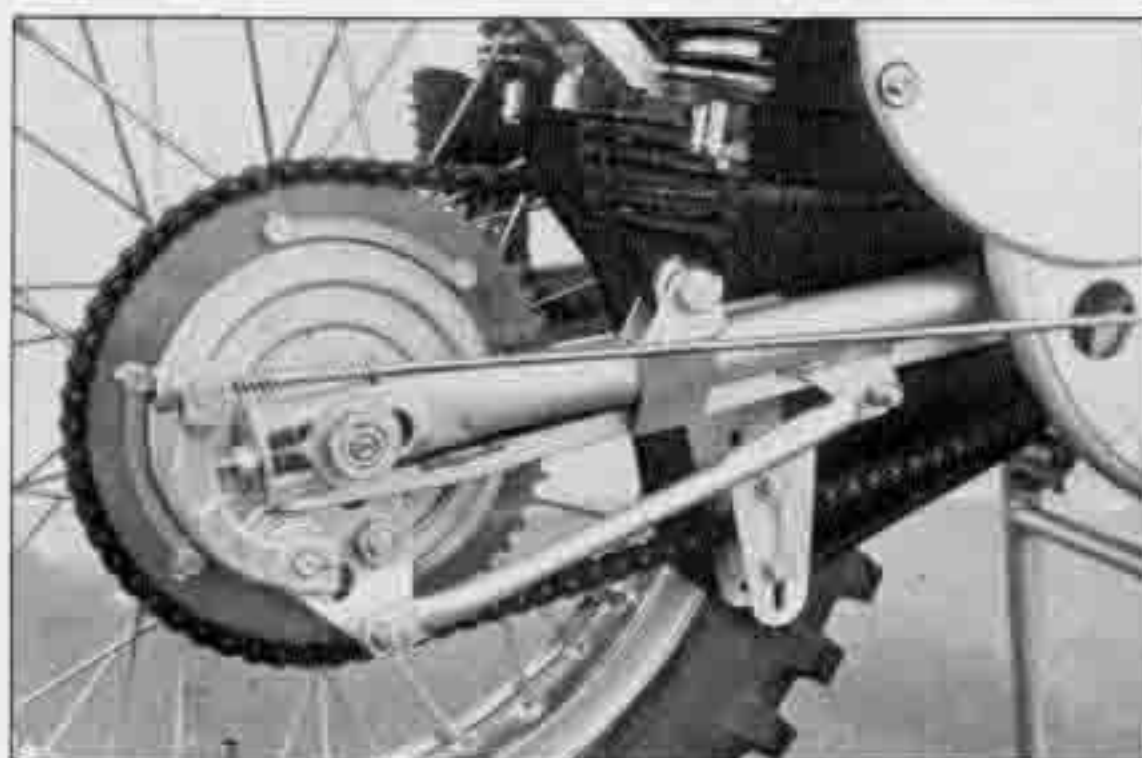




*Il tipico sistema di innesto dei cambi Sachs a Chiavella scorrevole è stato mantenuto anche per il 175.*



*Il mozzo conico anteriore con flangia di rinforzo in acciaio.*



*Il blocco motore-cambio, con l'allettatura della testa parzialmente asportata per lasciar posto alla camera di espansione.*



*Da porre in rilievo al retrotreno il comando del freno a mezzo astina metallica con leva spriganasce rivolta verso l'alto (e quindi meno vulnerabile), l'ancoraggio del piatto portaceppi mediante un asta tubolare (per assicurare maggiori doti di resistenza), gli attacchi scatolati per gli ammortizzatori e la cruna per la catena con guida regolabile in nylon.*

# Le caratteristiche tecniche

**MOTORE:** monocilindrico due tempi, cilindro in lega leggera con camicia in ghisa e quattro travasi, testa in lega leggera con alettature radiali, alesaggio mm 60, corsa mm. 61 - 173 cc, rapporto compressi 111,5, potenza CV 24,5 a 8000 giri.

**ACCENSIONE:** elettronica Motoblet 6 volte 35-3/16 W, anticipo 3 mm prima del PMS; candele Bosch 290 R 16 o Marelli CW11N, distanza elettrodi 0,5 mm.

**ALIMENTAZIONE:** a caduta, miscela di superadditivante al 5% di olio 2T; serbatoio di 9,5 litri di cui 1,5 di riserva.

**LUBRIFICAZIONE:** motore miscela 5% olio 2T, cambio, frizione, trasmissione primaria: kg 0,600 olio SAE 40.

**CARBURAZIONE:** Bing da 22 mm a vaschetta centrale; getto max 145 min 45; polverizzatore 2,76; spillo conico

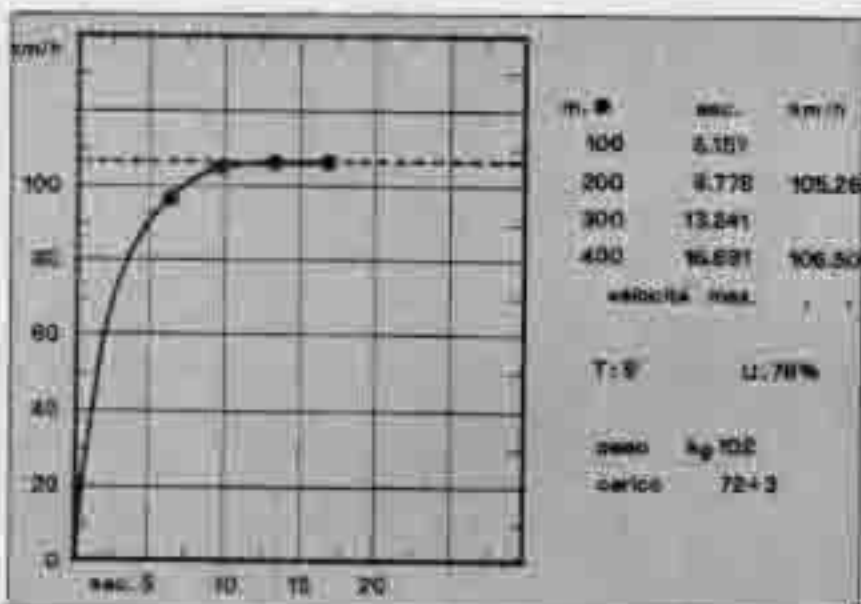
alla seconda tacca; vite aria aperta giri 1,3; filtro a cartuccia aria di carta.

**CAMBIO:** in blocco a sei rapporti con ingranaggi sempre in presa ed innesti mediante chiavella scorrevole; rapporti interni: 4,6 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 sul lato sinistro rapporto 2,10 (denti 31/65); secondarie a catena su lato destro pignone 14 denti, corona 50 denti.

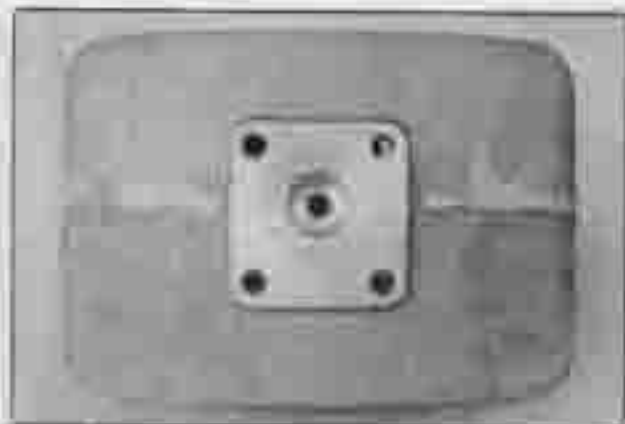
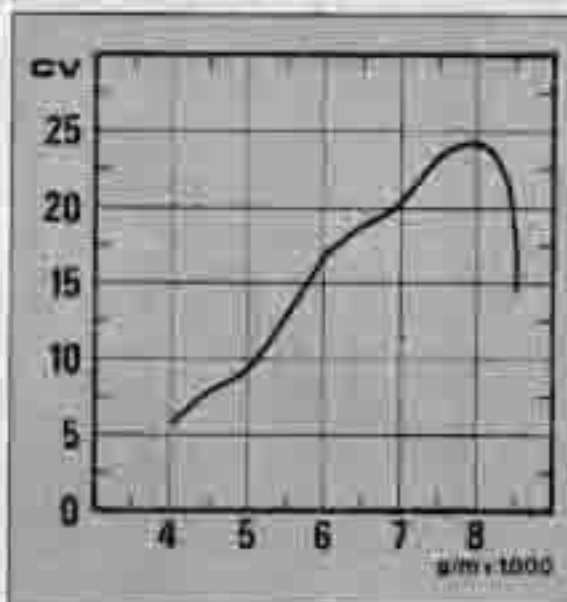
**RUOTE E PNEUMATICI:** cerchi Akron in lega leggera pneumatici Metzeler 300 x 21 ant. e 400 x 18 post.

**DIMENSIONI E PESO:** lunghezza mm 2100, interasse mm 1390, larghezza manubrio mm 880, altezza max m 1,10, altezza sella m 0,85, altezza pedane m 0,24, altezza min da terra m 0,23.

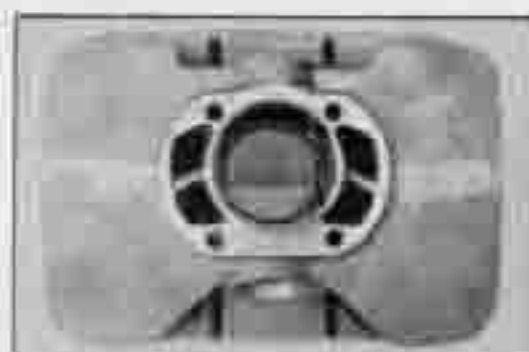


La curva di potenza del motore Sachs 175 ritascata dalla Casa costruttrice.

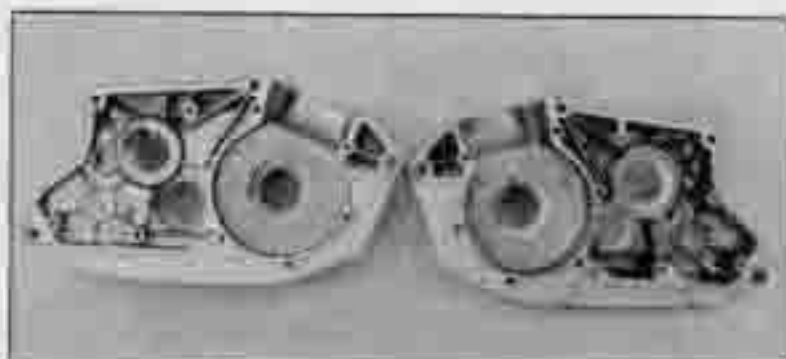
Le prestazioni velocistiche della D&W - GS - 175 rilevate alla pista Pirelli di Vizzola Ticino.



La testa con l'ampio alettatura e la camera di scoppio con la micchia e la candela centrale.



Il cilindro a quattro travasi con la camicia in ghisa che va ad incassarsi direttamente nel carter. Il segmento di lamina è ad L. Le ampie luci di scarico e di travaso sono prive di traversini.



I carter sono pressofusi, con ampi imbocchi per i canali di travaso e bralini per convogliare i residui oleosi verso i cuscinetti di banco.