

DSF midi 50cc

Rivelazione del test day 2009 è stata sicuramente l'Olandese DSF. Onore al merito a Martin Van Dulmen e al suo collaboratore che per mettere a disposizione la moto ai piloti presenti si sono sobbarcati un così lungo viaggio. La moto si presenta bene, e nonostante la sua giovane età, circa due anni dalla sua prima creazione, non ha nulla che invidiare alle sorelle di nazionalità Italiana, nemmeno per le scelte tecniche che adotta.

Il telaio è a traliccio in tubi di acciaio saldati ed imbullonati. Una piastra in alluminio fresata dal pieno funge da congiunzione fra telaio anteriore, telaietto reggisella e forcellone posteriore. Il forcellone posteriore ha una conformazione abbastanza singolare, con l'attacco ruota in alluminio ricavato dal pieno a cui si imbullonano le due braccia in tubo di acciaio. Due traversini di irrigidimento conferiscono maggiore stabilità a tutto il complesso. La forcella anteriore è in alluminio con

tubi di diametro da 28 mm anodizzati oro. Le piastre forcella alleggerite e i piedini sono rigorosamente in alluminio ricavato dal pieno. In alluminio ricavato dal pieno sono anche i cerchi anodizzati nero con mozzo scomponibile, le piastre reggipedana e i supporti delle pinze freno. Sicuramente interessanti i sistemi adottati per rendere la



moto adattabile al pilota e per migliorare il setup della moto in base ai vari tipi di circuito. Sono infatti disponibili diverse misure di telaietto reggisella e di forcellone posteriore, in modo che semplicemente sostituendo questi pezzi si ricavano moto di misure diverse: dalla configurazione mini a midi. Per quanto riguarda il setup, l'adozione di apposite bussole con foro decentrato consente sia di variare l'inclinazione del canotto di sterzo in maniera rapida che l'interasse della moto agendo sull'attacco del forcellone posteriore. Particolare attenzione è stata posta ai

componenti montati, dal freno anteriore formula con pinza ad attacco radiale e disco flottante all'ammortizzatore di sterzo regolabile. Al posteriore era presente un classico freno a filo. La moto era motorizzata con un 50 BZM standard non preparato, con carter neri, scarico interamente BZM, carburatore da 18 PHBG e radiatore piccolo. Le carene sono in vetroresina con uno stile del tutto personale con linee morbide e non spigolose. Di serie la mezza carena con ampio cupolino. Lo stile ed il design delle carene non è del tutto attuale rispetto alle linee a cui ci hanno abituato i costruttori italiani.



DSF midi in pillole:

- Telaio in tubi di acciaio saldati e imbullonati attraverso una piastra di congiunzione centrale in alluminio ricavata dal pieno;
- possibilità di variare l'inclinazione del canotto di sterzo e l'interasse della moto attraverso semplici boccole con fori decentrati;
- possibilità di cambiare le dimensioni della moto sostituendo la parte centrale del forcellone posteriore ed il telaietto reggisella;
- forcella anteriore con steli da 28 mm in alluminio anodizzati oro;
- Impianto frenante anteriore idraulico Formula con pinze ad attacco radiale e disco flottante autoventilato;



Giro in pista

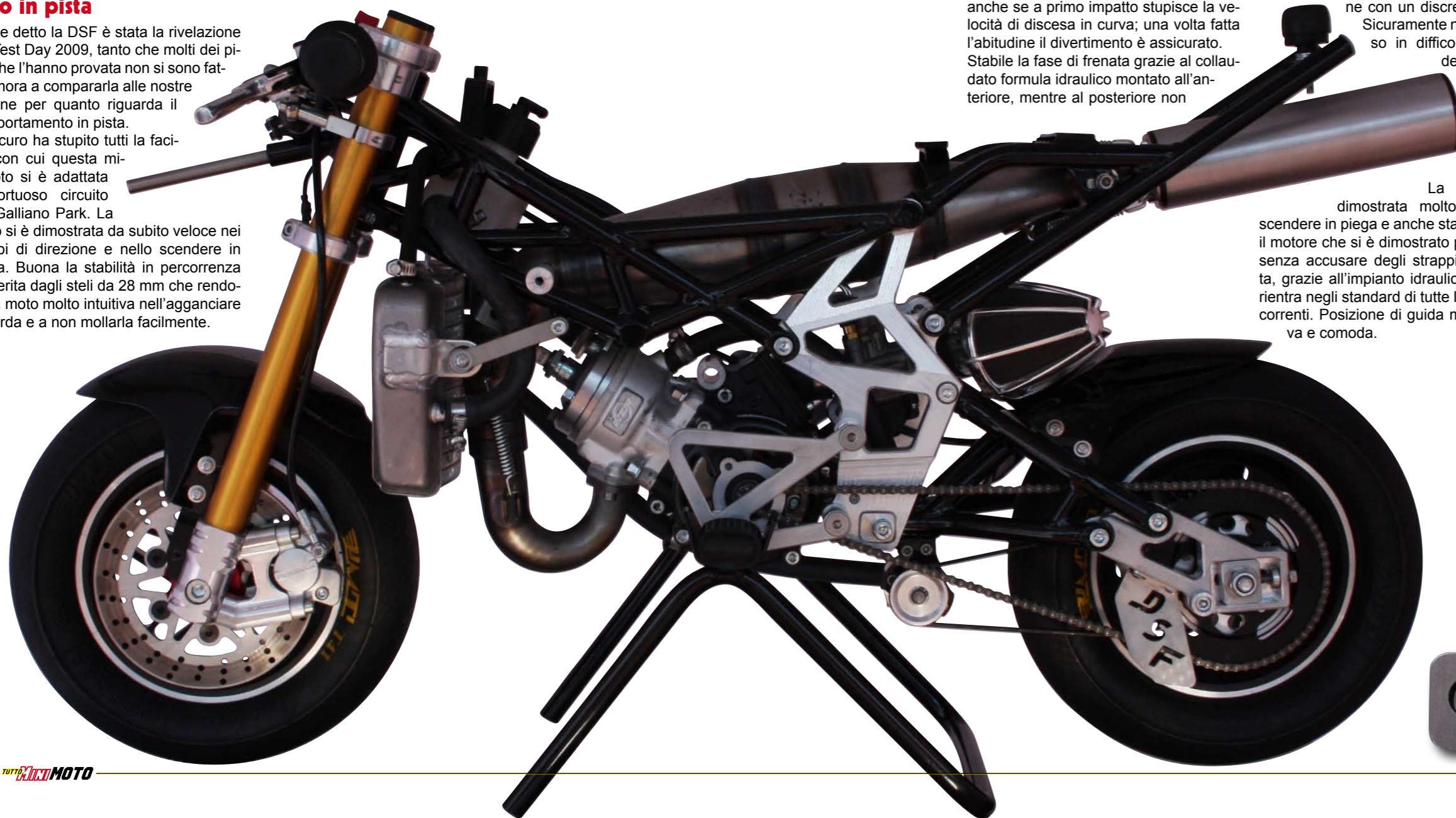
Come detto la DSF è stata la rivelazione del Test Day 2009, tanto che molti dei piloti che l'hanno provata non si sono fatti remora a compararla alle nostre Italiane per quanto riguarda il comportamento in pista. Di sicuro ha stupito tutti la facilità con cui questa minimoto si è adattata al tortuoso circuito del Galliano Park. La moto si è dimostrata da subito veloce nei cambi di direzione e nello scendere in piega. Buona la stabilità in percorrenza conferita dagli steli da 28 mm che rendono la moto molto intuitiva nell'agganciare la corda e a non mollarla facilmente.

Ottimo e ben bilanciata la trazione al posteriore che non da segni di cedimento nemmeno nelle uscite di curva più veloci.

La moto da un buon feeling già da subito, anche se a primo impatto stupisce la velocità di discesa in curva; una volta fatta l'abitudine il divertimento è assicurato. Stabile la fase di frenata grazie al collaudato formula idraulico montato all'anteriore, mentre al posteriore non

si fa sentire la mancanza di un'altra pinza idraulica.

Non ha stupito particolarmente il motore giacché era uno standard non preparato; molto regolare nell'erogazione con un discreto allungo. Sicuramente non ha messo in difficoltà il telaio della DSF.



La moto si è dimostrata molto veloce a scendere in piega e anche stabile, buono il motore che si è dimostrato progressivo senza accusare degli strappi. La frenata, grazie all'impianto idraulico Formula, rientra negli standard di tutte le altre concorrenti. Posizione di guida molto intuitiva e comoda.

Condizioni di prova:

Meteo: sereno
Temperatura Aria: 5°
Umidità: assente
Vento: assente
Tester: Fabio Porreca
 Mattonella

Regolazioni Moto:

Modello: Midi 50 cc
Cilindrata: 50cc
Potenza dichiarata: n.d.
Rapporti: 6-65
Frizione: BZM due masse
Carburatore: PHBG 18 mm.
Pressione gomma ant: 1,2 atm
Pressione gomme post: 1,3 atm

I pareri espressi in questa prova sono del tutto personali, pertanto soggettivi. Ogni qual volta effettueremo dei test cercheremo di essere obiettivi e imparziali nel rispetto di tutti.

