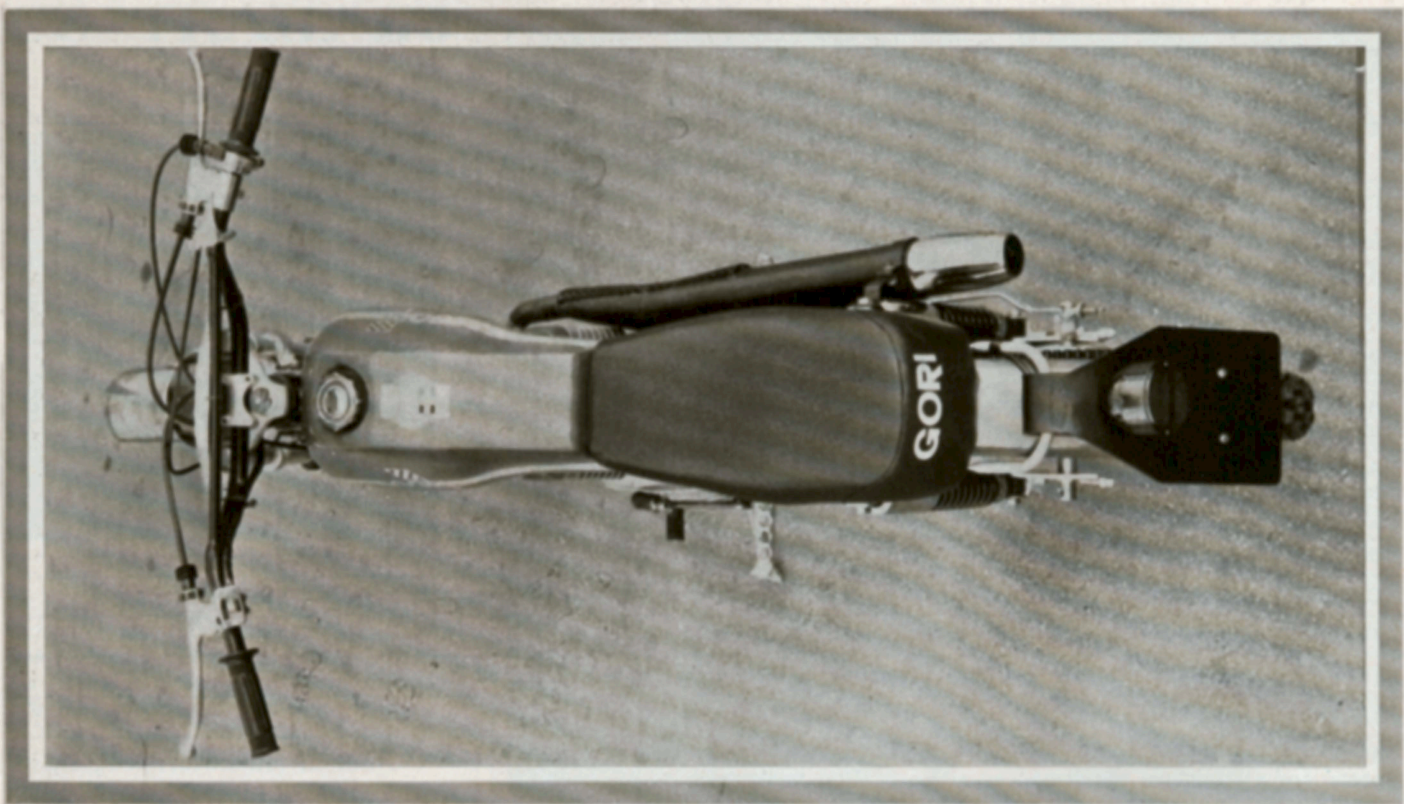




Vista dall'alto, la Gori «GS» 50 pone in evidenza l'ampio manubrio e il comodo sellone, che ben si raccorda alle fiancate del serbatoio.

GORI "GS" 50

*Questa bella realizzazione artigianale fiorentina
si avvale del robusto motore Sachs due tempi cinque marce
e di ottime parti complementari nazionali e straniere.
Può così vantare brillanti doti in fatto di tenuta, frenata e prestazioni.
E' destinata all'impiego agonistico
e viene allestita anche in una versione particolarmente potenziata.*

Da alcuni mesi, dopo quasi un anno di duri e positivi collaudi, hanno avuto inizio le consegne della nuova Gori «GS 50», una interessante motoleggerissima destinata all'impiego sportivo nel settore regolaristico.

La Gori di Firenze non è certo un imponente complesso industriale ma è ugualmente assai nota agli appassionati italiani ed esteri proprio per la sua produzione altamente specia-

lizzata nel campo delle moto da fuori-strada.

La versione definitiva della Gori «GS 50» fu presentata al Motosalone milanese dello scorso novembre suscitando notevole interesse fra i più giovani cultori del fuori-strada, alcuni dei quali però si rammaricarono del fatto che pur essendo una 50 necessitasse, per guidarla, della patente di guida per moto che viene rilasciata solo a sedici anni compiuti.

Giancarlo Gori, titolare della Casa fiorentina, è stato infatti uno dei primi costruttori nazionali a voler regolarizzare la posizione dei suoi «50» nei confronti del Codice della Strada: non più ciclomotori ma vere e proprie motoleggere e come tali soggette a regolare targatura, obbligo d'assicurazione, impianto d'illuminazione a tre luci con tanto di fanalino dello stop e la necessaria patente di guida per il conducente.

NON TEME I GUADI

La Gori «GS» 50 ha l'impianto elettrico ben impermeabilizzato e il carburatore particolarmente protetto. Si possono così affrontare guadi anche profondi senza tema di arresti.



GORI "GS" 50

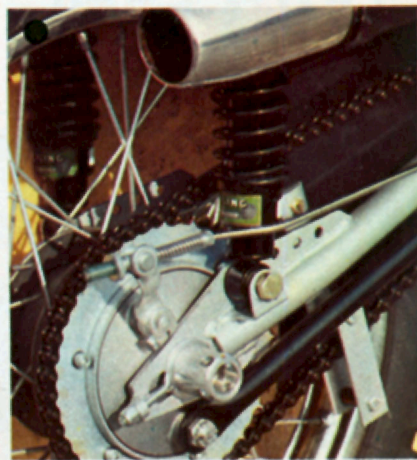


PROVATA NEL FANGO

Grazie alle sue doti di « impermeabilità », di tiro e di tenuta, la Gori « GS » 50 se la cava bene anche nel fango, come abbiamo potuto constatare nel corso delle nostre prove svoltesi dopo un lungo periodo di pioggia che aveva reso il terreno particolarmente pesante.

Nelle altre foto, alcuni particolari della macchina fiorentina, quali il mozzo posteriore scomponibile, gli ammortizzatori inglesi Girling, il terminale del tubo di scarico smontabile, il serbatoio in fibra di vetro dalla linea piuttosto spigolosa ma funzionale, e la testa radiale con ponticelli fra un'aletta e l'altra per evitare risonanze e rotture.





GORI "GS" 50



ECCO IL COSTRUTTORE

Giancarlo Gori (seduto sulla moto) è passato, sempre con successo, dalle elaborazioni scooteristiche alle realizzazioni fuori-stradistiche. Coadiuvato dal padre, che ha sempre operato nel nostro ambiente ed ha pure svolto una certa attività sportiva, Giancarlo Gori (ottimo pittore dilettante) ha saputo far apprezzare la sua produzione sportiva anche all'estero. Nelle altre foto, il modello « GS » (dal tedesco Gelände Sport, ovvero fuoristrada agonistico) oggetto della nostra prova.



Ecco pertanto una 50 di cui si possono apertamente dichiarare i valori di potenza e velocità; la Gori «GS 50» sviluppa infatti 7,2 CV a 9.000 giri/1' e con i rapporti di serie (14/48) raggiunge una velocità massima di oltre 80 kmh.

Per l'impiego agonistico un po' pesante è preferibile sostituire il pignone originale della trasmissione finale con uno da 13 denti: la velocità massima in quinta scenderà a 75 kmh, ma in compenso si avranno accelerazioni più vivaci e maggior tiro nei settori più impegnativi.

Il telaio è un classico doppio culla continua chiusa con triangolature centrali di rinforzo realizzato dal noto specialista bolognese Verlicchi; le sospensioni sono naturalmente idro-telescopiche e consistono anteriormente in una forcella con steli da 30 mm Ceriani o Marzocchi (secondo disponibilità) e posteriormente nei raffinati ammortizzatori Girling registrabili su tre posizioni di carico.

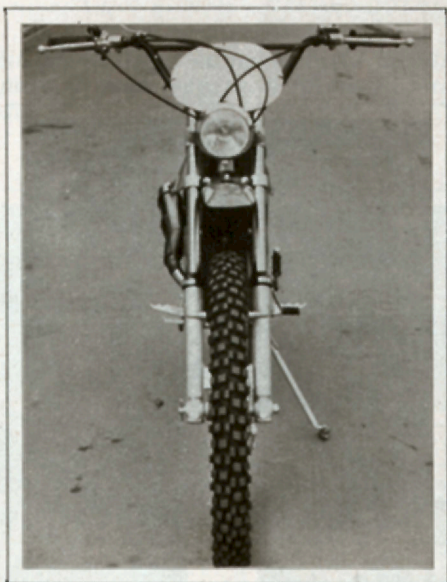
Efficiente l'impianto di frenatura, degno di una moto di ben maggiore cilindrata e costituito anteriormente da un mozzo centrale da 135 mm in lega leggera e posteriormente da un mozzo scomponibile misto, cioè con la parte centrale in acciaio e quella laterale del freno vero e proprio in alluminio.

L'organo propulsore è costituito da un motore Sachs due tempi cinque marce caratterizzato da una estesa alettatura del gruppo cilindro-testa che assicura un buon smaltimento del calore anche nelle più gravose condizioni d'uso.

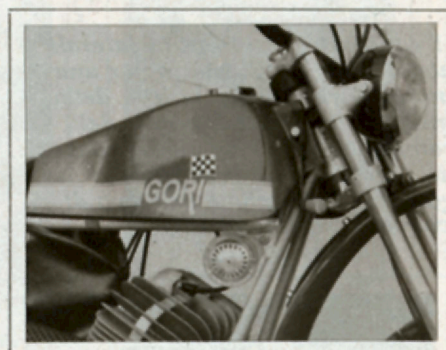
Anche a freddo l'avviamento del motore risulta abbastanza facile specie utilizzando il comodo manettino dell'arricchitore posto sul lato destro dell'ampio manubrio rialzato; il comando del cambio, come consuetudine della scuola tedesca, si trova sulla sinistra con la prima verso il basso.

In sella ci si ritrova subito a proprio agio grazie alla giusta disposizione dei comandi e all'ottimo assetto fisico: ne consegue un buon controllo del mezzo già di per sé stesso ben bilanciato con una azzeccata disposizione dei pesi; il comportamento sui salti è neutro, come giustamente si confà ad una moto di derivazione crossistica, e non è quindi necessario ricorrere, nella maggior parte dei casi, a correzioni di sorta.

In curva, accentuando l'inclinazione laterale del mezzo, si avverte facilmente che il retrotreno inizia a derapare: nulla di preoccupante! Ba-



In queste viste di fronte e da tergo sono messi in evidenza i grossi pneumatici artigliati e la forcella Ceriani a steli lunghi; unici elementi un po' troppo sporgenti risultano, come del resto nella stragrande maggioranza di moto da fuoristrada, la marmitta di scarico rialzata lateralmente sul lato destro e le pedane poggiapiedi.



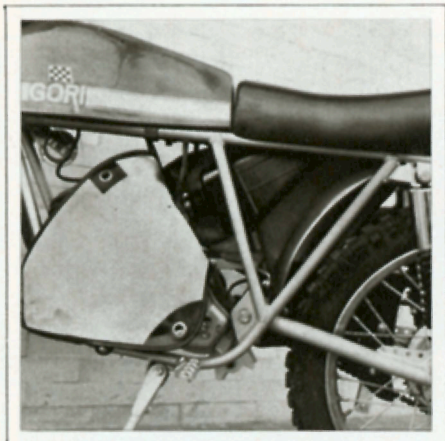
Il piccolo faro non presenta nessuna protezione (la Gori ha però in realizzazione dei coprifaro imbottiti tipo «rally») ed è ancorato agli steli della forcella mediante supporti in alluminio; notare il canotto di sterzo di grosso diametro con rulli conici.



Belle e funzionali le leve Verlicchi con attacchi a bracciale, comodo registro manuale per la tensione dei cavi, sfera di sicurezza regolamentare e utile soffiato in gomma. Si vede anche il manettino dell'aria in posizione facilmente raggiungibile.

Il portatarga in gomma svolge anche una benefica azione paraspruzzi; notare la parte terminale della marmitta cromata

GORI "GS" 50



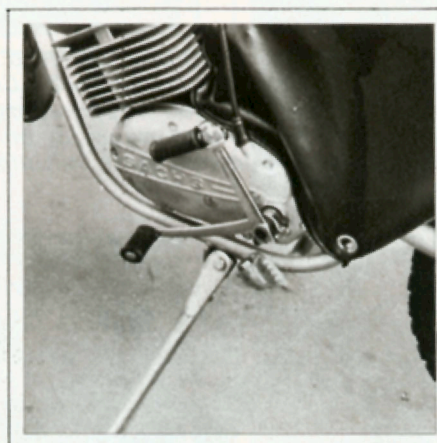
La protezione centrale in similpelle è facilmente amovibile onde poter accedere al carburatore e al filtro a cartuccia originale Sachs; notare pure la robusta e lineare estetica della parte centrale del telaio.

Il cavalletto a stampella laterale non è certo il più adatto per una moto da regolarità; la leva della messa in moto ed il pedale del cambio agiscono su alberi coassiali; da notare anche il cappuccio di gomma a protezione del cavo di comando della frizione.



La marmitta di scarico rialzata sul lato destro è provvista di griglia antiscottature e pur sporgendo un po' troppo non è di eccessivo impedimento alla gamba per via dei suoi coni dal diametro abbastanza contenuto; notare anche il pedale del freno posteriore provvisto di zigrinature.

Il mozzo posteriore è un Grimeca scomponibile da 125 mm; l'ancoraggio semiparallelo al braccio del forcellone. Notare il comando del freno a bacchetta metallica, la cruna e il carter di protezione per la catena.

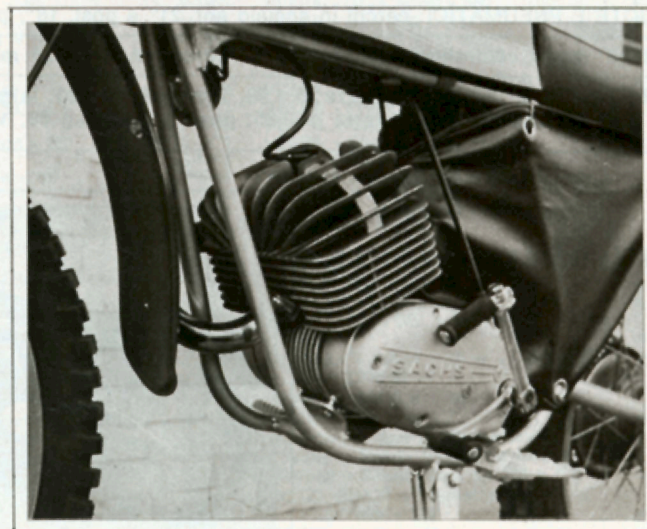
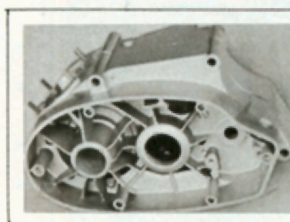
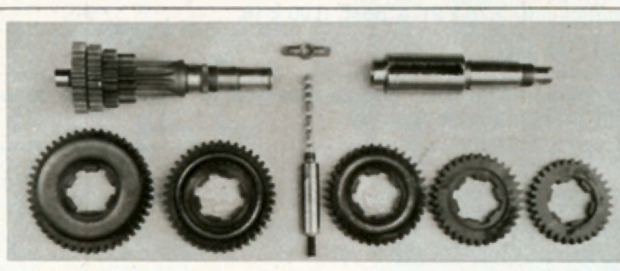
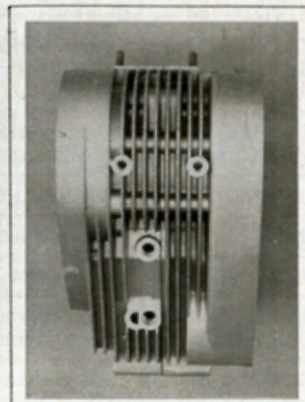
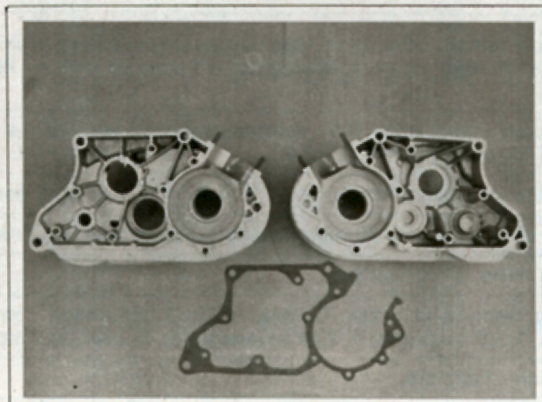
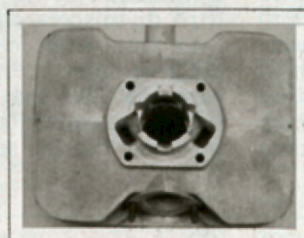
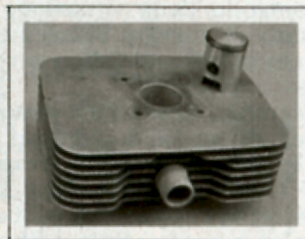
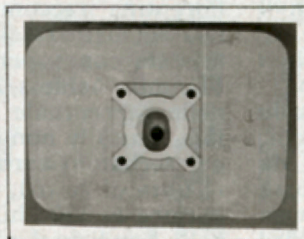
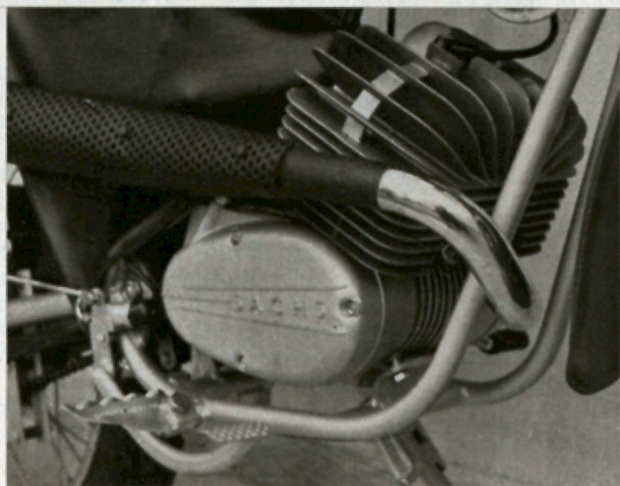


Gli ammortizzatori Girling a molle scoperte e bicchieri superiori di protezione; notare i robusti doppi attacchi sia nella parte superiore al telaio che in quella inferiore sul forcellone oscillante.



Una moto da regolarità che si rispetti deve avere il mozzo posteriore scomponibile onde facilitare il lavoro di sostituzione della camera d'aria in caso di foratura. Il cavalletto centrale è stato utilizzato solo per esigenze fotografiche.

Il motore ed alcune delle sue parti più interessanti come la testa ad alettatura unita da ponticelli, il cilindro in lega leggera, la biella pure in lega leggera, il robusto carter ben alettato inferiormente e il complesso del cambio con innesto a chiavella scorrevole.



GORI "GS" 50

sta infatti insistere con la manopola del gas e accennare ad un leggero controsterzo per avere subito il pieno controllo della situazione con il risultato di curvare velocemente ottenendo al tempo stesso un ottimo effetto... scenico.

Il cambio, per i non iniziati alla tecnica di guida dei motori Sachs, non è certo fra i più semplici da usare nell'impiego sportivo; la corsa del selettore infatti è abbastanza lunga ed è necessario accompagnare con il piede la leva fino all'avvenuto innesto della marcia; è perciò sconsigliabile in questo caso la manovra, comune a molti « smanettoni », di innestare la marcia con un colpo secco, motore in pieno tiro e senza frizionare: così facendo c'è la sicu-

rezza di sfollare nove volte su dieci.

Nonostante il rapporto di compressione abbastanza contenuto, la Casa fiorentina raccomanda, in caso di uso agonistico del mezzo, di fare la miscela con supercarburante e olio Fluomix Ashless/2T della Fluidine nella percentuale del 5%; l'autonomia, causata dalla non eccessiva capienza del serbatoio carburante (realizzato in fibra di vetro), risulta di poco superiore ai 150 chilometri in quanto nelle condizioni più critiche di funzionamento il motore « brucia » un litro di miscela ogni 25 km.

La Gori « GS 50 » viene a costare, nella versione da noi descritta e provata, 380.000 lire franco fabbrica; verso settembre sarà pure disponibile, col Sachs sei marce.

Con un supplemento di un centinaio di migliaia di lire, la Moto Gori è in grado di fornire una versione particolarmente « preparata »: mediante l'adozione di accensione elettronica, carburatore Dell'Orto da 22 mm, filtro aria maggiorato, nuovo diagramma di distribuzione, si ottiene infatti una potenza di quasi 9 CV a 10.400 giri.

Con una struttura di base molto simile a quella del « GS 50 » è poi in fase di allestimento un modello scrambler, dotato di motore F. Morini « Turbo-Radiale » a cinque marce (omologato come ciclomotore) che dovrebbe venir commercializzato molto presto ad un prezzo aggirantesi sulle 270.000 f.f.

Michele Verrini

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE: Sachs monocilindrico due tempi, cilindro in lega leggera con canna cromata, inclinato in avanti di 15° sulla verticale, distribuzione a tre luci, testa in lega leggera alesaggio e corse 38 x 44 = 49,87 cc, rapporto di compressione 8:1; potenza CV 7,2 a 9000 giri/1'.

ACCENSIONE: volano magnete Bosch con bobina A.T. esterna, anticipo accensione mm 3 prima P.M.S., candela grado termico 260 scala Bosch, distanza fra gli elettrodi mm 0,5/0,6.

ALIMENTAZIONE: a caduta, miscela di supercarburante al 5% di olio; capacità serbatoio lt. 6 di cui 2 di riserva.

LUBRIFICAZIONE: motore miscela al 5% di olio Fluidine; cambio e trasmissione primaria lt. 0,700 di olio SAE 30.

CARBURATORE: Bing 19 mm con filtro a cartuccia.

CAMBIO: in cascata con ingranaggi sempre in presa. Cinque rapporti comandati con pedale a leva singola sulla sinistra con la prima in basso. Rapporti interni: 1/4,6 in prima; 1/2,73 in seconda; 1/1,947 in terza; 1/1,5 in quarta; 1/1,33 in quinta.

TELAIO: a doppia culla chiusa in tubi d'acciaio.

SOSPENSIONI: forcella teleidraulica e forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici registrabili su 3 posizioni di carico.

RUOTE E PNEUMATICI: cerchi in acciaio ant. 21" e post. 18", pneumatici ant. 2,75 x 21 e post. 3,00 x 18.

FRENI: mozzi centrali in lega leggera su cuscinetti. Ant. 135 mm, post. 125 mm.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza m 1,89; interasse m 1,23; larghezza manubrio m 0,83; altezza massima m 1,10; altezza sella m 0,80; altezza minima da terra m 0,25; peso a vuoto kg 69; velocità massima oltre kmh 80.

