



**S**echs Gänge, elf PS. Diese, vor allem für geländebegeisterte Kleinkraft-Aspiranten interessanten Daten stehen unter der Spalte Gori im MOTORRAD-Markt. Und das alles wird für 3790 Mark angeboten.

Die Maschine, die mit solchen Zahlen aufwartet, heißt Gori GS 50 und wird von Peter Heuser aus Troisdorf bei Köln importiert. Gebaut wird sie von einem professionellen Kunstmaler namens Juan Carlos Gori aus Florenz, dessen Kleinbetrieb jährlich rund 2000 Maschinen absetzt.

„Den Gori-Import habe ich nur übernommen, weil meine Kunden gleichzeitig vom Sachs-Kundendienst profitieren können“ begründet Heuser das mit nervtöten-



Gori GS 50

den Schwierigkeiten verbundene Importeur-Gewerbe. „Bis ich die GS 50 durch den TÜV hatte, bin ich fast verrückt geworden. Schauen Sie doch nur den Ketten-schutz an, den ich speziell für diese Maschine basteln mußte.“

Die Bastelarbeit der Kettenabdeckung macht einen ordentlichen Eindruck, wie überhaupt die gesamte Verarbeitung der kleinen Italie-



Talent auf der Gori: Heusers Fahrer Klaus Westermann

nerin. Saubere Schweißnähte und sinnvoll verlegte Bowdenzüge runden das Bild ab.

Bewährt ist auch das Triebwerk der Gori, das Fichtel & Sachs beisteuert. Äußerlich sieht der Betrachter kaum, welche Leistung im Verbrennungsraum des Sachs-Zylinders mobilisiert wird.

Spätestens beim Antreten wird aber klar, daß hier für diesen Hubraum ungeahnte Kräfte schlummern. Das trockene Leerlaufgeräusch steigert sich beim Gasgeben zu zweitakttypisch hochtourigem Gekreische.

Alles oder nichts, heißt im Fahrbetrieb die Devise für den Gori-Fahrer. Er muß dem kleinen Zweitakter höchste Drehzahlen abverlangen, um vorwärts zu kommen. Das plötzliche Einsetzen der Leistung und das blitzschnelle Hochdrehen des Motors verlangt häufiges Kuppeln und Schalten.

Schalten ohne Auskuppeln nimmt der Ziehkeil des Sechsganggetriebes hin und wieder übel – der Gang springt heraus. Außerdem wird dadurch der Schaltmechanismus übermäßig beansprucht und zeigt schnellen Verschleiß. Importeur Heuser kennt das Problem. „Mittlerweile wechsele ich einen defekten Ziehkeil innerhalb einer Stunde.“

Begeistern kann die Gori bei schneller Geländefahrt in den oberen Gängen. Sie liegen dicht beisammen und lassen die mangelnde Elastizität des Motors vergessen.

Spielerisch läßt sich die Gori GS 50 um Ecken driften und über Sprunghügel scheuchen. Die vordere Marzocchi-Teleskopgabel dämpft her-

Fotos: Schwab, Falk (1)

# Kleiner Kraftmeier

**Ein vor Kraft strotzendes Kleinkraft für schnellen Geländeeinsatz ist die Gori GS 50. Für eine 50er leistet das Maschinchen Erstaunliches.**

## TECHNIK UND TEST

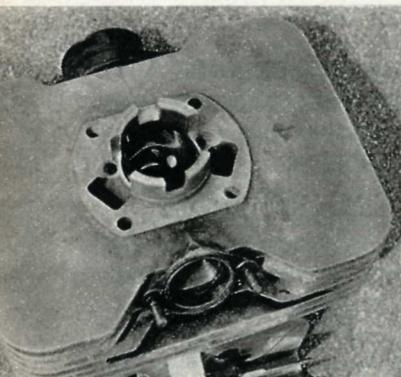
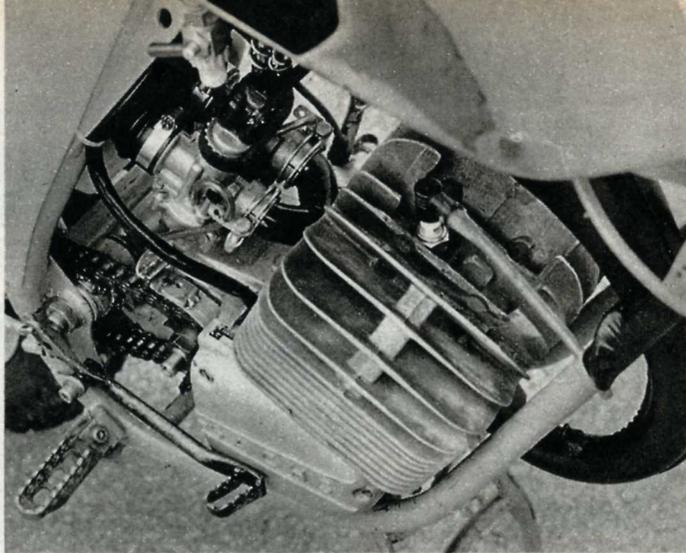
### Test Gori GS 50

vorragend und verdaut auch versehentliche Landungen auf dem Vorderrad anstandslos. Von den Abmessungen her (Standrohrdurchmesser 35 Millimeter, Federweg 220 Millimeter) würde sie auch gut zu einer stärkeren Maschine passen.

Obwohl unter Geländefahrern das Thema Bremsen eh



**Oben: Großer 32er-Vergaser am GP-Motor. Bild rechts: Zwei 22er-Vergaser auf siamesischem Ansaugstutzen. Zuerst öffnet der linke, der rechte folgt nach halber Strecke**



**Zylinder des GP-Motors**



**Kolben mit Zusatzkanal**

eine untergeordnete Rolle spielt, verfügt die Gori doch über recht ordentliche Verzögerungsorgane. Doch verlangen die Grimeca-Halbnabenbremsen nach deftigem Zugriff.

Die Sitzbank gehört zu den komfortableren Unterlagen für durchgebeutelte Hinter- teile. Ein Manko: Die Gori ist nur für Solofahrten zugelassen.

Aber so richtig Spaß macht die Italienerin ohnehin nur im Gelände. Und da fährt kaum einer mit Sozia. Oder?

*Frank-Albert Jllg*

## Heusers schnelle Motoren

Gori-Importeur Heuser, früher selbst aktiver Geländefahrer und inzwischen zum etwas gemächlicheren Trialsport übergewechselt, scheute weder Kosten noch Arbeit, um dem Sachs-Motor der Gori noch zusätzlich Leistung zu verpassen.

In monatelanger Bastelarbeit sowie unzähligen Testläufen auf seinem eigenen Prüfstand gelang es dem 45jährigen, dem Sachs-Aggregat drei PS mehr zu entlocken.

Sein GP-Motor leistet 14,4 PS bei 11 500/min. Zwei zusätzliche Überströmkanäle im Zylinder, ein dritter im Kolben und schließlich ein 32er Bing-Vergaser liefern den begehrten Kraftzuwachs. Ein- und Auslaßkanal selbst wurden lediglich ein wenig ausgeweitet.

Das Leistungsband dieses GP-Motors wurde somit noch spitzer als jenes des Serienpendants. Viel Erfahrung und Gefühl verlangt die Fahrt mit dem GP-Motor. Auf der Straße ist er praktisch nicht zu fahren, dem Ungeübten droht er sogar abzusaufen.

Die internationale Geländeszene weist außerdem noch eine weitere Variante auf, die ebenfalls in Heusers Hexenküche in der Kölner Straße in Troisdorf geboren wurde: Eine Gori mit zwei Vergasern.

Auf einem siamesischen Ansaugstutzen sitzen zwei 22 Millimeter-Vergaser, die nacheinander betätigt werden. Zunächst öffnet nur der linke Vergaser, der rechte folgt etwas später.

Laut Heuser ermöglicht

diese Koppelung ein breites Drehzahlband. „Ab etwa 6000/min legt der Motor dermaßen zu, daß man kaum glauben kann, ein Schnapsglas-Triebwerk unter sich zu haben.“

Die Leistung des Zweivergaser-Motors gibt er mit 15,6 PS bei 11 000/min an. Die kleineren Vergaserquerschnitte verhindern das typische Absaufen. Der Zylinder, im Sandgußverfahren gefertigt, weist sechs Überströmkanäle auf, die Laufbahn wurde bei Mahle Nikasil-beschichtet.

Obwohl Heuser lieber aus luftgekühlten Aggregaten Leistung zaubert, wird er wegen der verschärften Geräuschbestimmungen Auswege finden müssen. Seine Entwicklung von wassergekühlten Moto Cross-Motoren läuft dazu schon.

## Gori GS 50: Technische Daten

### Motor

Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzgesteuert. Bohrung x Hub 40 mm x 39,7 mm, Gesamthubraum 49 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 12,5, Nennleistung 8,5 kW (11 PS) bei 10 000/min, max. Drehmoment 5,7 Nm (0,58 mkp) bei 8000/min. Ein Bing-Vergaser 22 mm  $\phi$ . Fußgeschaltetes Sechsganggetriebe, kontaktlose Motoplat-Zündanlage.

### Fahrwerk

Doppelschleifen-Rohrrahmen. Vorn hydraulisch gedämpfte Marzocchi-Teleskopgabel, Federweg 220 mm, hinten hydraulisch gedämpfte Marzocchi-Federbeine, fünffach verstellbar, Federweg 215 mm. Vorn und hinten Grimeca-Halbnabenbremse 160 mm  $\phi$ . Bereifung vorn 2.50 x 21, hinten 100/90 x 18, Metzeler Six Days.

### Abmessungen/Gewichte

Länge 2100 mm, Lenkerbreite 860 mm, Sitzhöhe 850 mm, Bodenfreiheit 290 mm, Radstand 1360 mm. Gewicht vollgetankt 82 kg Tankinhalt 8 Liter, Reserve 1,2 Liter.

**Verbrauch:** 4,8 Liter/100 km

**Preis:** 3790 Mark

**Importeur:** Peter Heuser, Kölner Straße 81, 5210 Troisdorf.