

Feldjäger

Mit der Gori RG 50 kommt eine Maschine auf den deutschen Markt, die im Geländesport Stimmung ins Feld bringen kann. MOTORRAD fuhr die Serienversion des Sportgeräts.

Juan Carlos Gori, 37, professioneller Kunstmaler und passionierter Motorradfahrer aus Florenz, hat sein Hobby zum Beruf erhoben. Anstatt Porträts und Landschaften auf die Leinwand zu bringen, bringt er heute Motorräder unters Volk. Rund 1500 Exemplare stößt sein 20 Mann starker Kleinbetrieb jährlich aus und jedes einzelne davon trägt seinen Namen: Gori.

Den Löwenanteil der Produktion des florierenden und soliden Unternehmens nahm bislang der heimische Markt auf; nun sollen die kleinen Geländegänger auch ins Ausland gehen. Für Deutschland übernimmt das Troisdorfer Zweiradhaus P. Heuser den Import. Es half den italienischen Marktneulingen auch über die TÜV-Hürden.

Große Schwierigkeiten gab es dabei allerdings nicht zu überwinden, denn die Gori RG 50 basiert weitgehend auf Bewährtem und Erprobtem. So wird der geschlossene Doppelrohrrahmen aus Chrommolybdänstahl von dem Bologneser Zulieferer Verlicchi produziert, der sich bereits erfolgreich mit dem Rahmenbau der Ducati 900 SS befaßte.

Auch die anderen Fahrwerkselemente stammen von

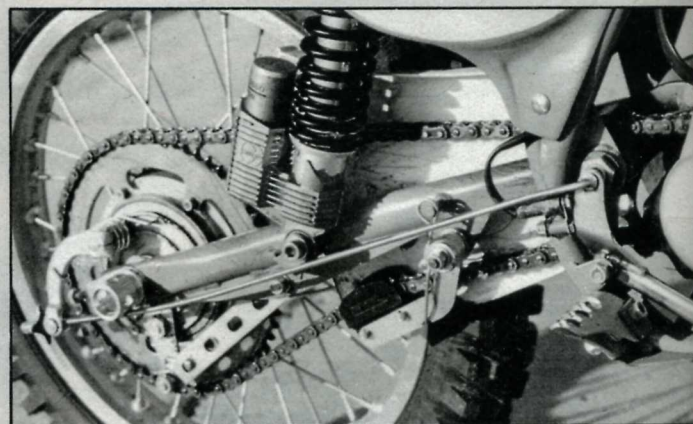
renommierten Herstellern. Die vordere Magnesiumgabel mit 210 mm Federweg liefert Marzocchi und die hinteren Öl-Gas-Dämpferelemente (220 mm) steuert Corte Crosso bei. Die Räder rekrutierte Gori bei Akron und für Lenker und Armaturen griff er tief in die Tasche: Magura sollte es hier sein, gut und teuer, wie man weiß.

Der Motor der Gori RG 50, das bewährte Sachs-Triebwerk in Wettbewerbsversion mit Sechs-Gang-Getriebe, wurde noch einmal einer gründlichen Leistungskur unterzogen. Zum besseren Einatmen mußte der Naßluftfilter einem widerstandärmeren, großzügig dimensionierten Schaumstoffgebilde weichen und im Abgasstrakt sitzt bei Gori eine Renntüte mit Nachschalldämpfer, die so ausschaut, als wäre sie bei Zündapp entliehen.

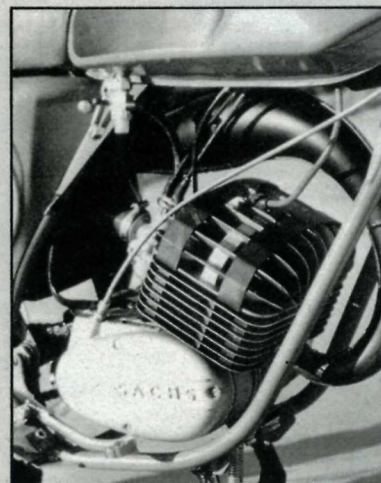
Dank dieser recht sportlichen Auslegung gibt der auf 12,5 verdichtete 50er-Treibsatz mit drei Überströmkanälen jetzt 8,5 kW (11,5 PS) an der dreifach wälzgelagerten Kurbelwelle ab und am Hinterrad bleiben davon noch immer respektable 6,25 kW (8,5 PS) übrig.

Die enorme Leistungsentfaltung geht allerdings auf Kosten der Elastizität. Acht kräftige Pferde sind am Metzeler bereiften 3.00-18 Hinterrad nämlich nur bei 10 000/min angetreten, bereits kurz darunter muß der Gori-Reiter deutlichen Leistungsabfall registrieren. 9000/min entsprechen nur noch 4,5 kW oder 6,2 PS und noch einen tausender Schritt tiefer stehen bloß bescheidene 3,75 kW (5,1 PS) zur Verfügung.

Flott voran geht es mit der Gori nur dann, wenn das Sachsgetriebe häufig genug geschaltet wird. Die sechs Fahrstufen, die zur Auswahl stehen, liegen im Bereich der Gänge zwei bis sechs

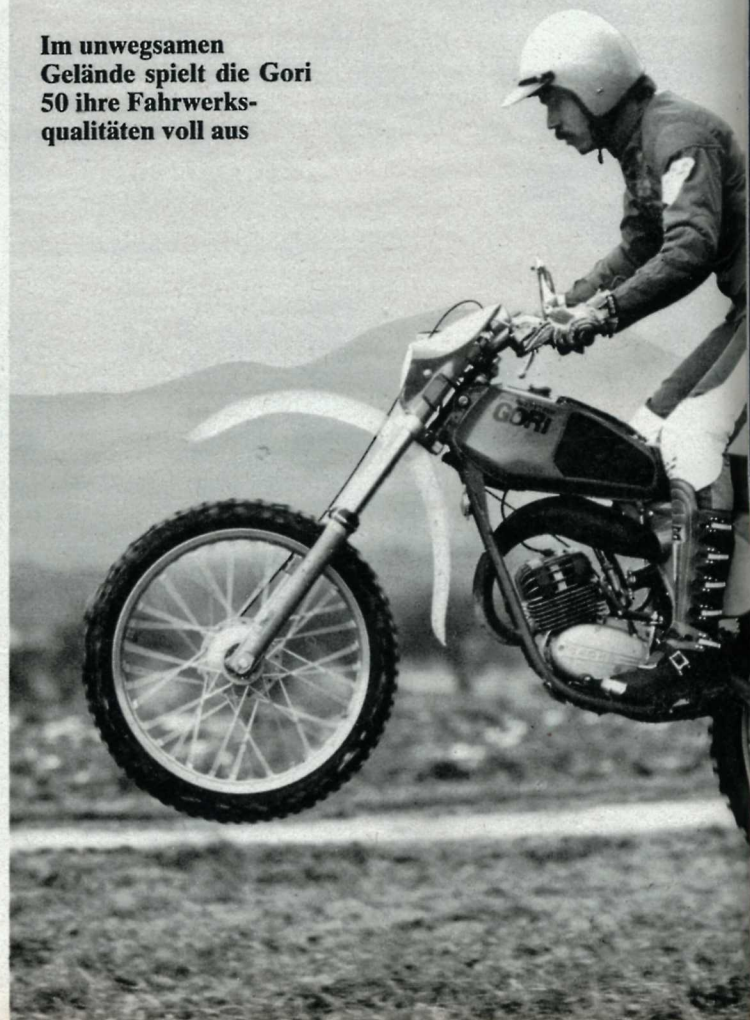


△ Öl-Gas-Dämpferelemente mit Ausgleichsbehälter am Hinterrad (oben)



◁ Der Sachs-Motor wurde von den Gori-Technikern zur Leistungssteigerung überarbeitet

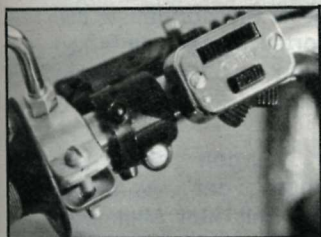
Im unwegsamen Gelände spielt die Gori 50 ihre Fahrwerksqualitäten voll aus



Technische Daten

Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Sachs-Zweitaktmotor, schlichtgesteuert. Bohrung x Hub: 40 mm x 39,7 mm; Verdichtung 12,5; Hubraum 49 cm³; Nennleistung 8,46 kW (11,5 PS) bei 10 000/min. Sechsgang Ziekelgetriebe, $i_{\text{prim}} = 3,21$ Gangstufen: 4,09/2,8/2,11/1,71/1,43/1,24; $i_{\text{sec}} = 4,142$. Doppelrohrrahmen. Vorn hydraulisch gedämpfte Marzocchi-Teleskopgabel mit Magnesium Tauchrohren, Federweg 210 mm, hinten hydraulisch gedämpfte Gasdruck-Federbeine, Federweg 220 mm. Bereifung: vorn 2.50-19; hinten 3.00-18; Metzeler Cross Preis: 3590 Mark

Importeur: P. Heuser, Kölnerstr. 83, 5210 Troisdorf.



Magura-Armaturen

ziemlich eng beieinander, allein zwischen dem ersten (1:4,09) und dem zweiten (1:2,80) klafft eine merkwürdige Lücke.

Die aber ist nicht zu vermeiden, solange der Motor nur mit einem 6-Gang-Aggregat gepaart ist.

Erst eine siebener Stufung, die bei dem gegebenen Einbauraum jedoch auf Kosten der Zahnradbreite ginge, würde den jetzt zum Anfahren und für extreme Steigungen stark übersetzten ersten Gang den anderen Stufen wieder annähern.

Wird die Maschine beherzt durchs Gelände getrieben, gibt es in der Praxis keine Schwierigkeiten mit den Schaltstufen. Die 82 kg schwere Gori spielt dann mit hochtourig jaulendem Motor auf Off-Road-Pisten selbst höchsten Schwierigkeitsgrades ihre Fahrwerksqualitäten voll aus.

Nachteilig zu vermerken bleibt allein die Tatsache, daß die Marzocchi-Gabel etwas hart anspricht, was sich aber nach einigen hundert Geländekilometern legen kann.

Etwas unglücklich ist auch die Lagerung der Hinterradschwinge. Die sicher teuren Silentblocks, die mit viel Eigenelastizität diese Aufgabe übernehmen, sollten gegen schlichte Bronzebuchsen mit Fettfüllung und Schmiernippel ausgetauscht werden – dann wäre am Gori-Fahrwerk nichts mehr zu beanstanden.

Insgesamt hinterläßt diese Gelände-Fünfter einen positiven Eindruck. Sie ist ein Sportgerät, mit dem man sich am Wochenende gern abseits asphaltierter Wege bewegt und das als Italo-Produkt in der Bundesrepublik einen nicht zu verkennenden Vorzug genießt: den Sachs-Kundendienst.

Helmut Kokoschinski

Fotos: Schwab

Der
San Francisco-
Dreh



Endlich Fargo!
Ein heller Feinschnitt
zum Selberdrehen!

leicht · aromatisch · amerikanisch



Alles, was Sie über Fargo wissen müssen, steht auf der Rückseite der Packung. Auf amerikanisch.