SQUADRA REGOLARITA

[illegible] CS

Die letzten Wettbewerbe Der Toskanischen Meisterschaft Alles 1° Plätze.

[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible] cc MG

[illegible]

[illegible]
[illegible]
Via Giuseppe Manfredi, 1 - 50136 Firenze (Italia)

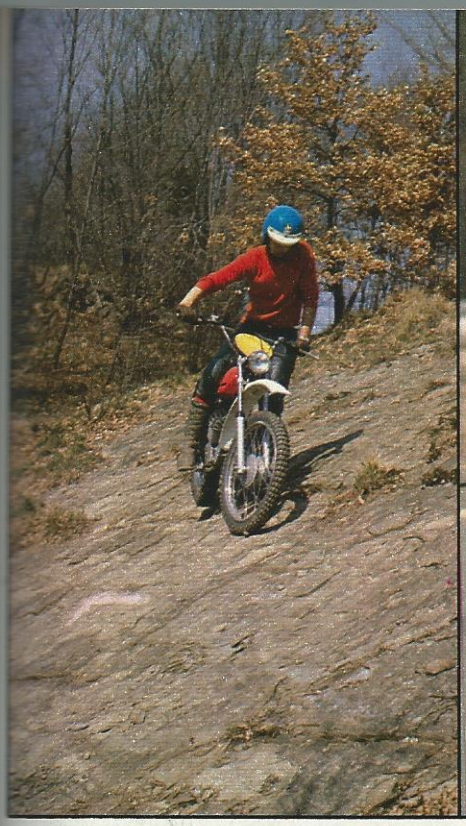
TECHNISCHE DATEN - SPECIFICATION - DATI TECNICI

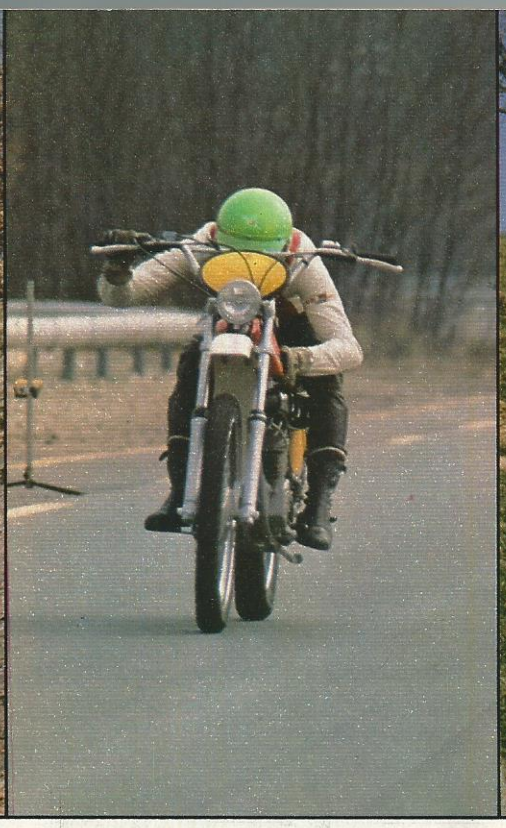
	50 GS	50 MC	125 GS	125 MC
Motor SACHS engine, type SACHS motore SACHS	1 Zyl. - 2 Takt single - twostroke monocyl. - 2 tempi	»	»	»
Hubraum piston displacement cilindrata	50 cm³ » »	»	123 cm³ 123 cm³ 123 cm³	» » »
Hub/Bohrung bore x stroke alesaggio	38 x 44 mm 38 x 44 mm 38 x 44 mm	»	54 x 54 mm 54 x 54 mm 54 x 54 mm	» » »
Leistung power potenza	PS 7,2/9000 RPM HP 7,2/9000 RPM HP 7,2/9000 RPM	PS 8,5/10500 RPM HP 8,5/10500 RPM HP 8,5/10500 RPM	PS 17/8000 RPM HP 17/8000 RPM HP 17/8000 RPM	PS 22/9500 RPM HP 22/9500 RPM HP 22/9500 RPM
Verdichtung compressionratio compressione	1:8 1:8 1:8	1:10 1:10 1:10	1:10,5 1:10,5 1:10,5	1:11,5 1:11,5 1:11,5
Zylinder cylinder cilindro	Leichmetall - Breitwand - Zylinder mit Hartchrom Laufbahn Radial Light metal with crome sleeve in lega leggera con canna al cromo		Canna ghisa Canna ghisa Canna ghisa	Canna ghisa Canna ghisa Canna ghisa
Vergaser carburator carburatore	Bing 19 mm Bing 19 mm Bing 19 mm	Dell'Orto UB 24/S Dell'Orto UB 24/S Dell'Orto UB 24/S	Bing 26 mm Bing 26 mm Bing 26 mm	Dell'Orto VHB 27/S Dell'Orto VHB 27/S Dell'Orto VHB 27/S
Getriebe gearbox cambio	5 - Gang - Ziehkeil - Getriebe, Fußschaltung 5 speed, kick 5 marce a pedale		»	»
Kupplung clutch frizione	Mehrscheiben - Ölbadkupplung multi-di sc. oil-wet a dischi multipli in bagno d'olio		»	»
Primärübersetzung primary drive trasmissione primaria	Stirnräder 1: 3,21 gear 1: 3,21 ingranaggio 1: 3,21	»	1: 2,1 1: 2,1 1: 2,1	»
Sekundärübersetzung final drive trasmissione secondaria	14/55-62 Rollenkette 1/2" x 5/16" 14/55-62 chaine 1/2" x 5/16" 14/55 a catena 1/2" x 5/16"		»	»
Lichtmaschine lighting system impianto elettrico	Bosch - Schwung - Lichtmagnetzünder 6 V Bosch 6 V flywheel magneto a volano magnete Bosch 6 V		»	»
Kerze sparking plug candela	260 W Bosch N 57 R Champion 260 W Bosch N 57 R Champion 260 W Bosch N 57 R Champion		260 W 260 W 260 W	»
Rahmen frame telaio	Doppelrohrrahmen in Stahl Gewicht 12,5 kg. cradle in steel tubes welded at high - resistence weight 12,5 kg. doppia culla continua in tubi di acciaio trafilato ad alta resistenza peso kg. 12,5		Gew. 13,5 kg. weight 13,5 kg. peso 13,5 kg.	»
Federung vorn suspension front. sospensione anteriore	Teleskgabel Ceriani hydraulisch gedämpf telescopic fork Ceriani - hydr. system forcella telescopica Ceriani con ammortizzamento idraulico		»	»

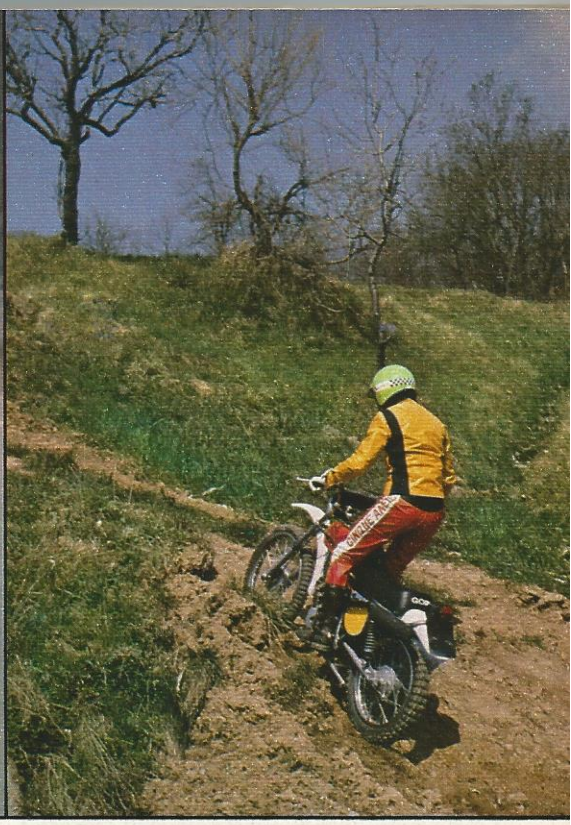
[illegible] – [illegible] – [illegible]

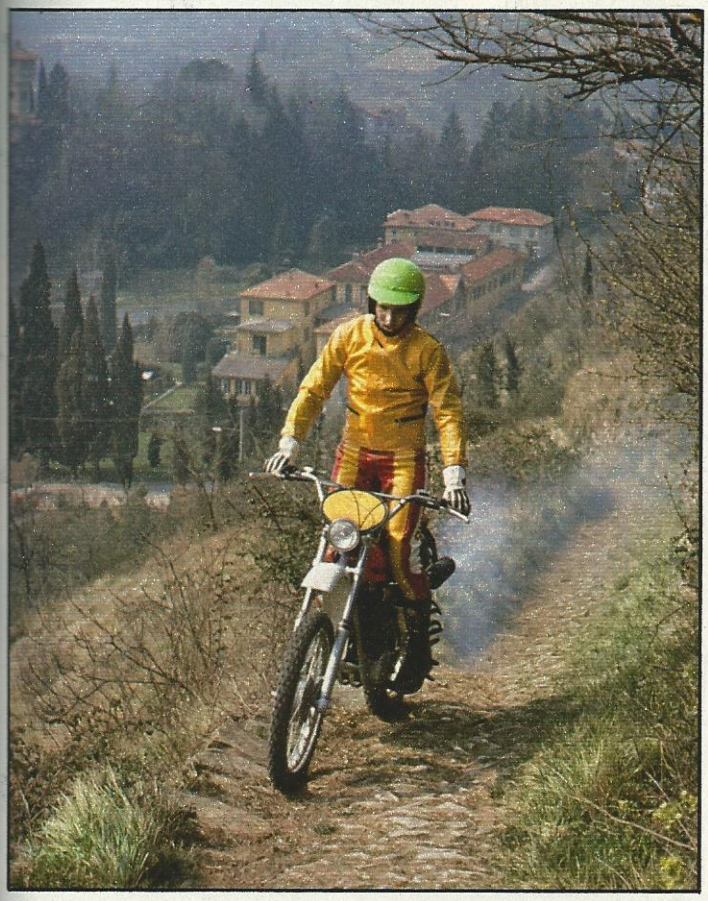
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

PROVA MOTOCICLISMO







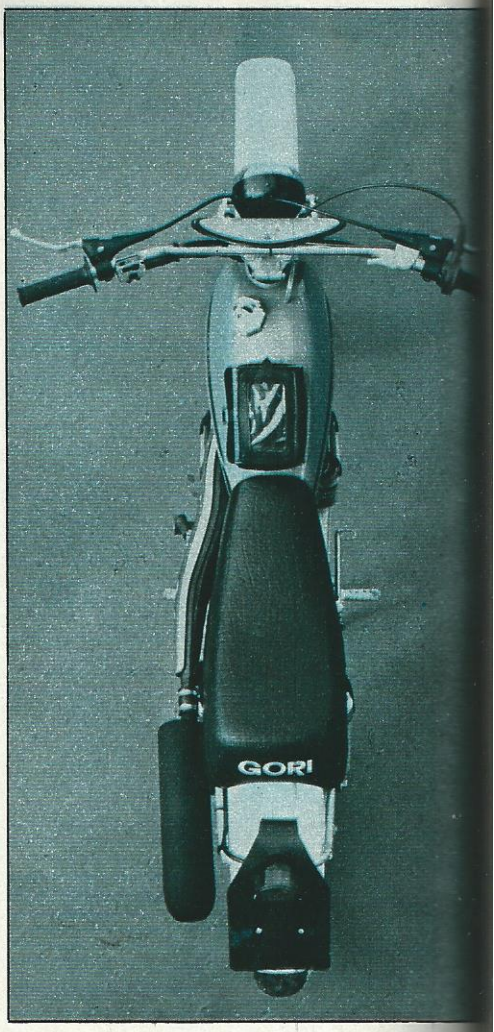


Alcune immagini delle nostre prove, svoltesi in Brianza, nei dintorni di Mondonico e San Genesio. La Gori Scrambler si é disimpegnata bene nei salti, sugli sterrati e nelle salite.

Prezzo concorrenziale e buon rendimento questi i pregi della

Gori Scrambler 125

Questo nuovo modello della Casa fiorentina specializzata in realizzazioni fuoristradistiche é dotato del motore Sachs 6 DGS, di un buon telaio e di sospensione Ceriani. E' così in grado di offrire notevoli prestazioni nonostante il suo prezzo assai contenuto.



La Gori Scrambler presenta, nel complesso, una bella linea e riusciti accoppiamenti cromatici. Rimarchevole il tiro del motore che vanta pure l'accensione elettronica e il cambio a sei marce.

★ Con la sua nuova Scrambler 125 la Gori ha voluto creare un modello di cui il mercato italiano é praticamente sguarnito e cioé un modello che pur avvicinandosi ai livelli delle migliori 125 da fuoristrada se ne distanzi notevolmente nel prezzo.

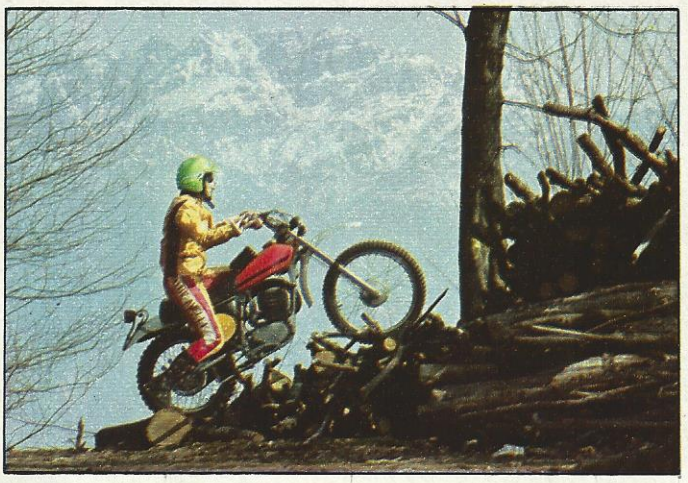
Infatti le migliori 125 da fuoristrada oggigiorno vengono a costare sul milione mentre la Gori Scrambler, pur vantando un'ottima « composizione », soprattutto per quanto riguarda le parti fondamentali, non supera le 650 mila lire IVA compresa.

Questa nuova realizzazione della Casa fiorentina si presenta bene. Il telaio é lo stesso delle affermate consorelle da cross e regolarità; il motore é il conosciutissimo Sachs 6 DGS; le sospensioni sono Ceriani. Ottimi la sella, i comandi, i parafanghi; molto attraente il complesso di scarico. Qualche riserva per il serbatoio, i mozzi-freno, il forcellone ed i pneumatici ma per 650.000 lire non si può ovviamente pretendere il meglio di tutto.

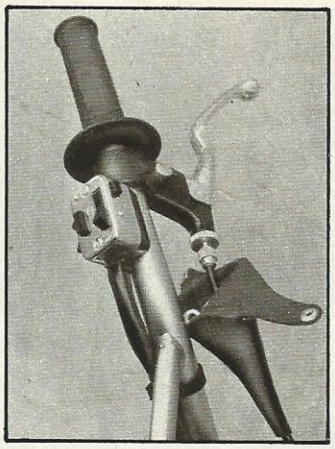
Ottima in complesso la posizione di guida e ben messi tutti i comandi.

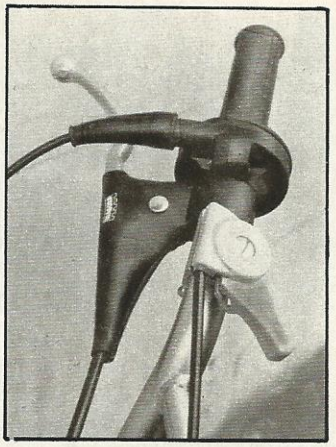
L'avviamento del motore é sempre facilissimo però con la candela in dotazione (una Bosch 290 a punta interna) bisogna stare attenti a non lasciar troppo inserito lo starter per le partenze da freddo; così facendo, infatti, la candela si « bagna » presto e non c'é più verso di rimetterla in efficienza. E' quindi meglio impiegare una 280 a punta esterna, che si comporta bene anche nelle più severe condizioni d'uso e che non risente affatto di un eventuale inserimento prolungato dello starter.

Una delle migliori doti di questo motore é il forte tiro ai bassi e medi



La rimarchevole snellezza viene leggermente disturbata dal silenziatore cilindrico terminale che tuttavia piace molto essendo uguale a quelli di certe famose moto da competizione L'angolo di sterzo non é dei più generosi. Il serbatoio é un pò troppo stretto nella zona delle ginocchia. La camera di espansione è provvista di una bella ed efficiente schermatura però si avverte la sua sporgenza nella guida in piedi.





I pratici e robusti comandi Magura con la nuova levetta in plastica per lo starter.

Il robusto portatarga di gomma. I parafanghi di plastica flessibile sono montati elasticamente.

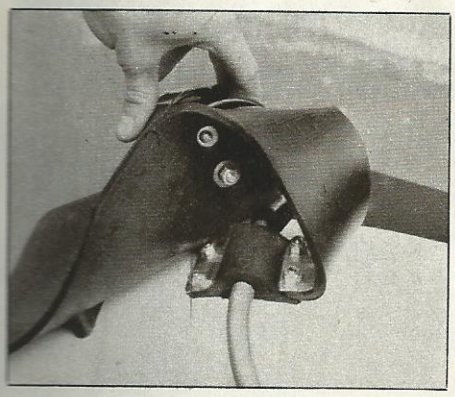
Il tappo ad apertura rapida che tiene bene col pieno, lo sfiatatoio del serbatoio col tubetto che termina sotto la culla del telaio, il grosso cannotto di sterzo con guarnizione protettiva superiore, gli attacchi anteriori elastici per il serbatoio e i puntoni gommati per il fondo corsa dello sterzo.

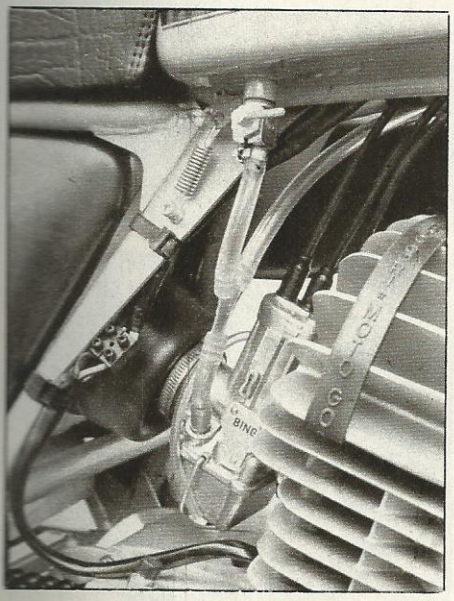
regimi, notevolmente superiore a quanto sperimentato su precedenti modelli; unitamente al cambio a sei marce, esso facilita la guida sul brutto anche ai meno esperti. Limitata la fumosità di scarico; non altrettanto il rumore; avvertibili le vibrazioni soprattutto nell'uso stradale.

I rapporti finali di trasmissione sono più da regolarità che da scrambler: in meno di trecento metri la Gori 125 raggiunge infatti la sua velocità massima pur partendo da fermo in seconda (vedi grafico di pagina 150). Da sottolineare che questa nuova moto fiorentina ha ottenuto il miglior risultato sui quattrocento metri da fermo fra tutte le 125 da strada e da fuoristrada sinora provate dalla nostra rivista!

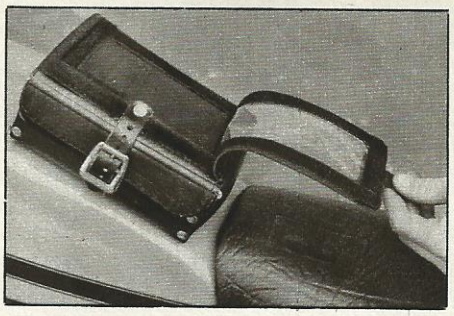
Nell'impiego fuoristradistico la stabilità e la frenatura sono soddisfacenti; in particolare nelle curve sugli sterrati l'avantreno non mostra alcuna tendenza a « prender sotto » mentre nei salti non si avverte alcun squilibrio. Nell'uso stradale, d'altro canto, la forcella accusa qualche oscillazione, il freno anteriore risulta un pò lungo e i pneumatici (che non sono più in produzione) offrono scarsa tenuta.

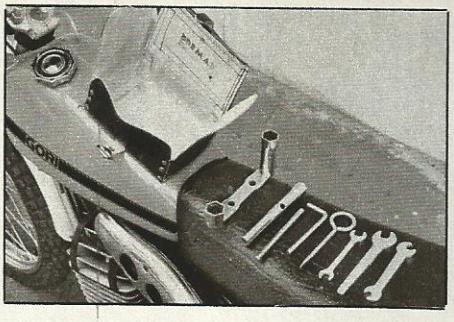
Prove: **Vanni Borletti e Riccardo Selicorni**
Rilevamenti e grafici: **Walter Presa**
Coordinamento e foto: **Carlo Perelli**



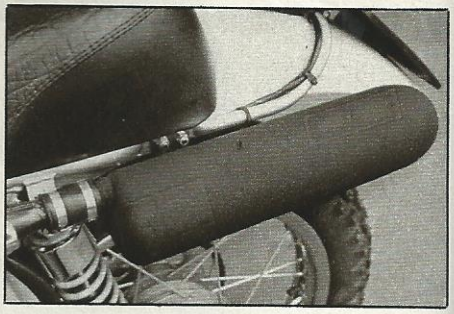


Il serbatoio é dotato di due comodi rubinetti e viene fissato posteriormente mediante due mollette a sgancio rapido. Notare anche gli allacciamenti del circuito elettrico e le fascette di gomma per smorzare le vibrazioni delle alette della testa.

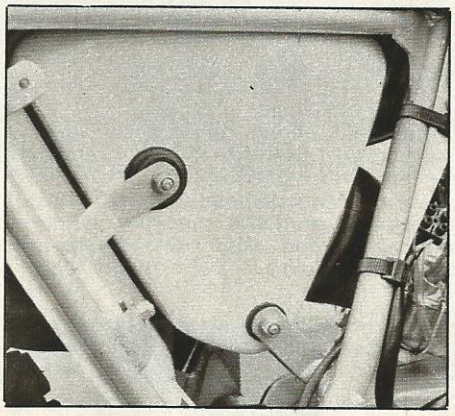


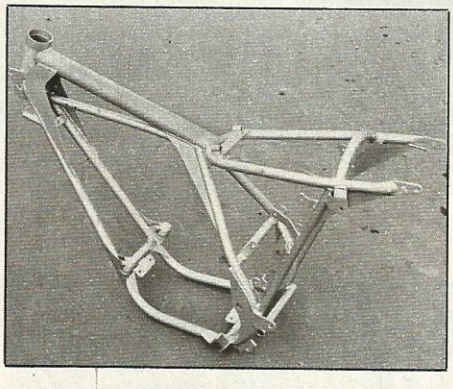


La borsetta col trasparente ad azione rapida e la discreta dotazione attrezzi. Manca qualsiasi istruzione per l'uso. La borsetta da un pò fastidio nella guida avanzata.

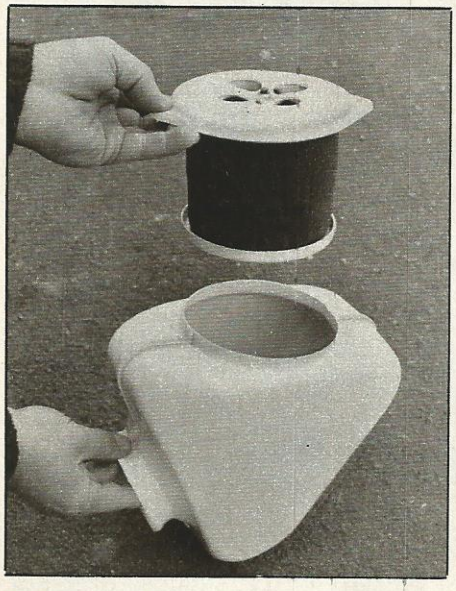


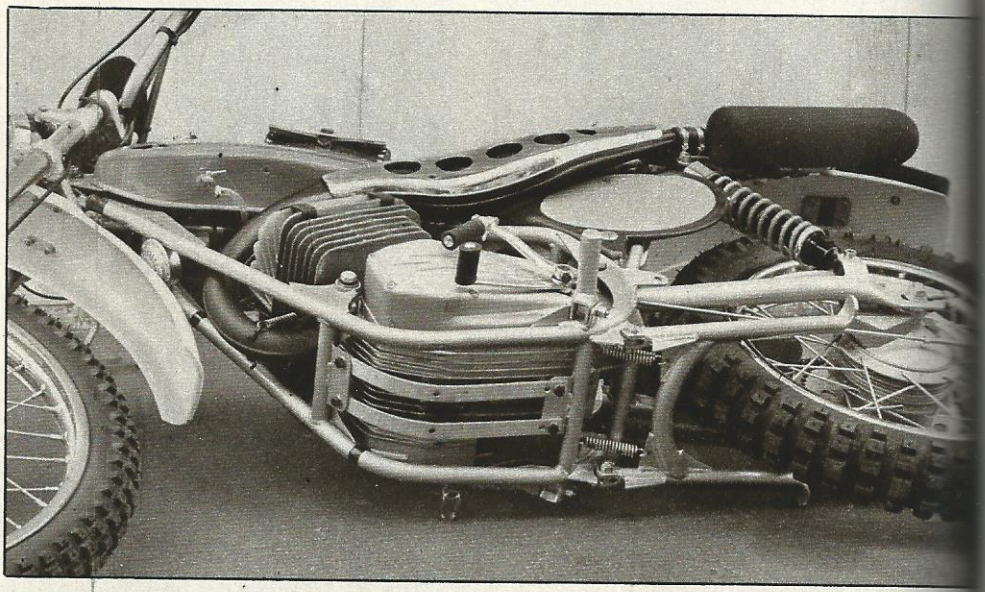
Il silenziatore é verniciato d'un bel nero raggrinzante: da freddo é molto comodo per sollevare la moto sul cavalletto ma quando é caldo non si riesce a trovare un altro appiglio altrettanto comodo per compiere questa operazione. La fascetta di congiunzione tra camera di espansione e silenziatore non accusa trafilaggi.





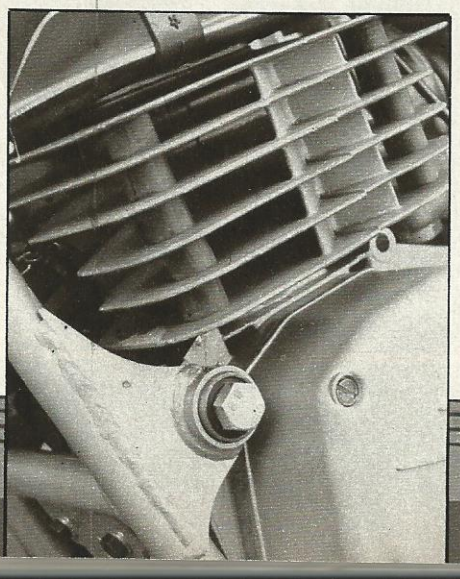
Il telaio é caratterizzato da un trave superiore tubolare di notevole diametro e da estesi elementi di rinforzo nelle zone dietro il cannotto di sterzo e nelle vicinanze degli attacchi superiori degli ammortizzatori. Il sottocarter viene protetto efficacemente da due strisce di piattina metallica.

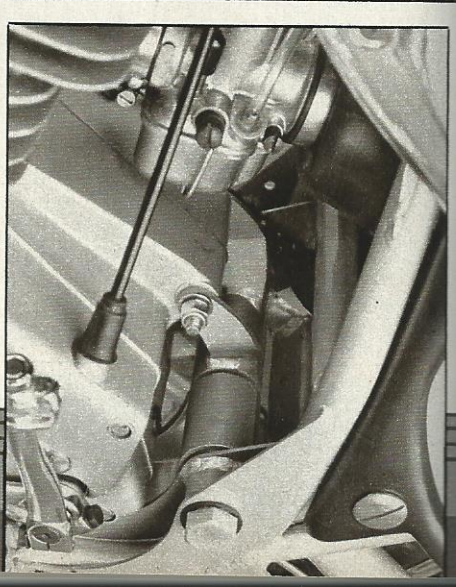


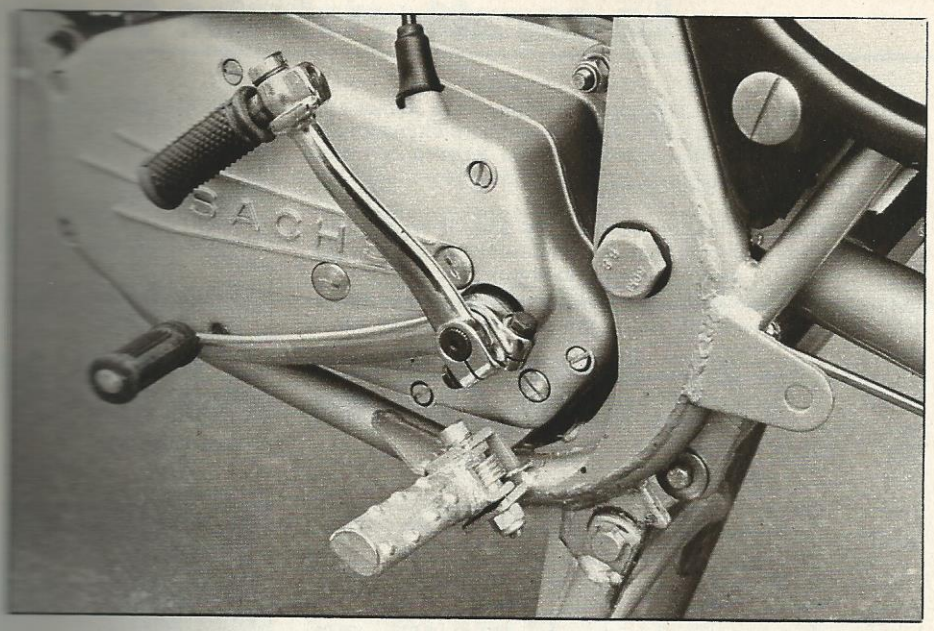


Anche l'ampia cassetta di aspirazione é in plastica, con montaggio elastico. L'aria giunge al filtro in spugna sintetica attraverso i fori superiori, che vengono a trovarsi sotto la sella, in posizione molto riparata. La cassetta di aspirazione viene protetta a sua volta da fiancatine di plastica.

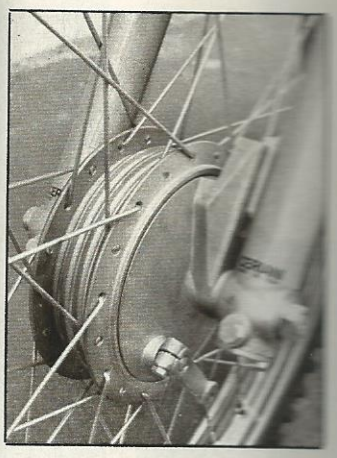
Gli attacchi del motore. Nonostante l'impiego di boccole elastiche sul davanti, si avvertono forti vibrazioni soprattutto nella zona delle pedane. Notare i tamponi di gomma e il raccordo a V tra le alette del cilindro, sempre allo scopo di smorzare le vibrazioni e le risonanze.

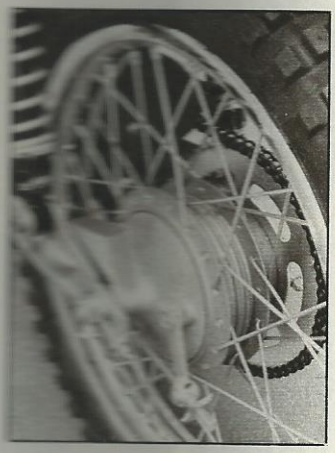


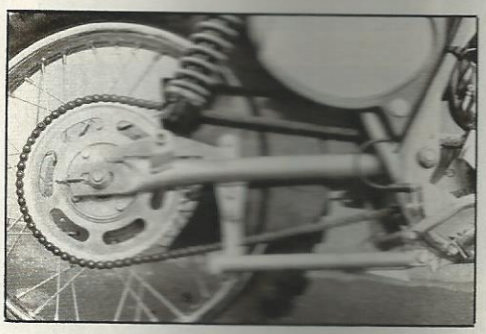




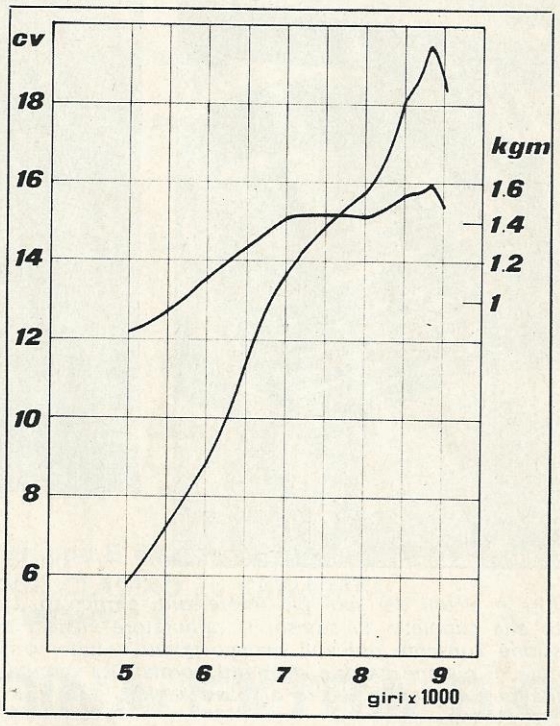
Le leve del cambio e del freno posteriore si comandano entrambe perfettamente. Avremmo invece preferito che la leva della messa in moto fosse un pò più lunga per disporre di un miglior braccio di forza. Notare il cavo della frizione al suo ingresso nel carter e i doppi rinforzi per la corretta di attacco del perno del forcellone. Il cambio va trattato con le dovute cautele per evitare sregolazioni del selettore.







Avantreno e retrotreno. I mozzi a tamburo centrale sono da 136 x 30 mm; quello posteriore non é scomponibile. La forcella é una Ceriani da 32 mm con escursione di 180 mm. Gli ammortizzatori sono pure Ceriani, regolabili su tre posizioni. Il comando del freno posteriore avviene attraverso una bacchetta metallica provvista di un comodo pomello a vite di regolazione. Il cavalletto resta opportunamente rialzato durante la marcia. Il carter per la catena é in lamiera. I pneumatici sono dei Pirelli MT 07 da 2.50-21 ant. e 3.50-18 post.



La Sachs costruisce attualmente due soli tipi di 125, il DGS (come quello montato sulla Gori) e il GS, che sono praticamente uguali e presentano quindi le stesse curve di potenza e di coppia. L'unica differenza tra questi due motori risiede nel selettore del cambio, che nel GS é doppio per una maggior durezza nell'innesto delle marce durante l'impiego agonistico.

Le caratteristiche tecniche

MOTORE: Sachs 6 DGS monocilindrico due tempi; cilindro in lega leggera con canna in ghisa, distribuzione a tre luci con pistone piatto, testa in lega leggera con alettatura radiale. Alesaggio e corsa mm. 54 x 54 = 123,6 cc. Compressione 11,5.

ACCENSIONE: elettronica Motoplat 6V 35-5/18 W con centralina esterna; anticipo mm. 2,4 prima del P.M.S.; candela Bosch 290 R 16; distanza tra gli elettrodi mm. 0,5.

ALIMENTAZIONE: a caduta, miscela a supercarburante al 5% d'olio 2T; capacità del serbatoio litri 8 di cui 1,5 di riserva.

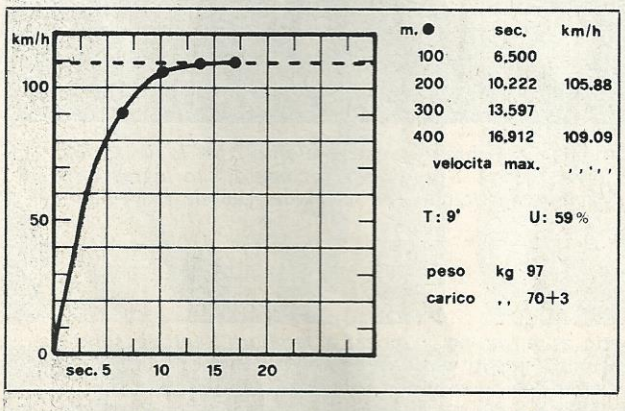
CARBURATORE: Bing a vaschetta centrale; diffusore da 28 mm., getto max. 140, getto minimo 35, valvola gas 4, spillo conico alla seconda tacca, polverizzatore 276, filtro aria in spugna sintetica.

LUBRIFICAZIONE: motore con miscela al 5% di olio 2T; cambio, frizione e trasmissione primaria 600 cc. di olio SAE 40.

TRASMISSIONE: primaria ad ingranaggi, con denti elicoidali, sul lato sinistro, rapporto 2,10 (Z 31/65); secondaria a catena, sul lato destro, rapporto 4,142 (Z 14/58).

CAMBIO: in blocco a sei rapporti, comando a mezzo pedale a leva singola sul lato sinistro; rapporti interni 4,60 in prima, 2,93 in seconda, 2,16 in terza, 1,71 in quarta, 1,43 in quinta, e 1,24 in sesta.

DIMENSIONI e PESO: lunghezza mm. 1.999; interasse mm. 1.360; larghezza manubrio mm. 800; altezza mm. 1.160; altezza sella mm. 780.

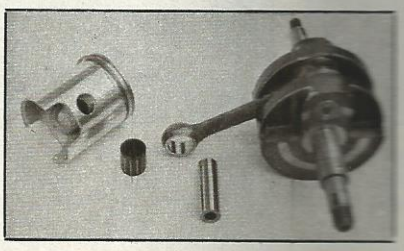


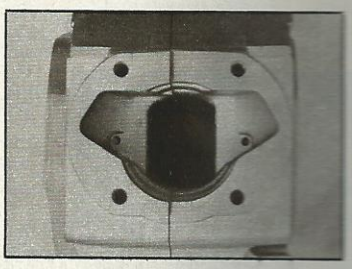
m. ●	sec.	km/h
100	6.500	
200	10.222	105.88
300	13.597	
400	16.912	109.09
velocita max.		,,.,,

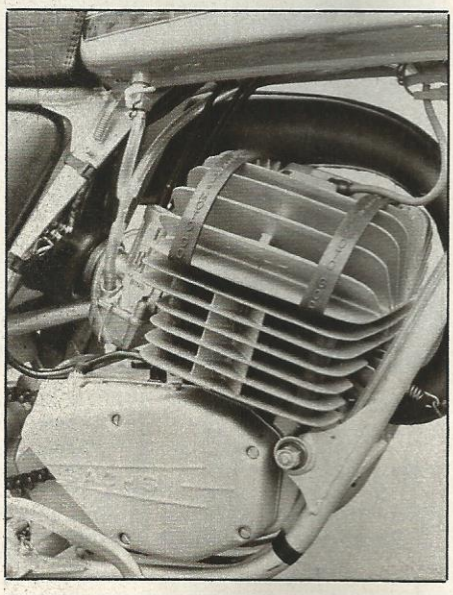
T: 9° U: 59%

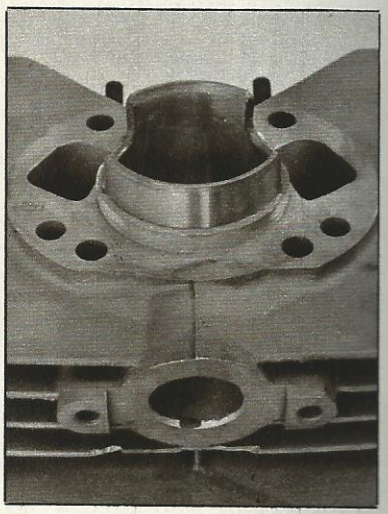
peso kg 97
carico ,, 70+3

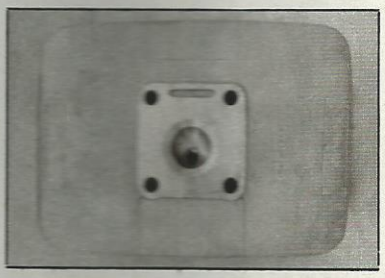
Le prestazioni velocistiche della Gori Scrambler 125 rilevate dalla nostra rivista durante le prove alla pista Pirelli di Vizzola Ticino.

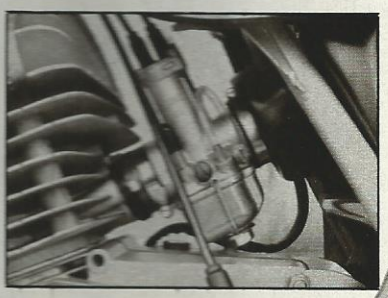












Il motore e alcuni dei suoi più interessanti particolari. La testa reca la candela in posizione eccentrica rispetto alla cupoletta di squish. Il carburatore viene montato elasticamente mentre il condotto di ammissione consente notevoli maggiorazioni a tutto vantaggio delle eventuali operazioni di truccatura. Il pistone ha due segmenti normali. La camera di manovella é parzialmente chiusa alla sommità per migliorare il tiro ai bassi regimi.

MOTOCICLISMO

Il ciclomotore "signore" delle strade?

♠ Prove: BMW R90S 900-Hercules Wankel W2000

1975
MAGGIO
anno 61
LIRE 800

Gori Scrambler 125 ♠ Inchiesta sull'industria tedesca ♠♠♠♠ Come deve essere fatto un casco ♠♠♠ Straripa lo sport a tutti i livelli