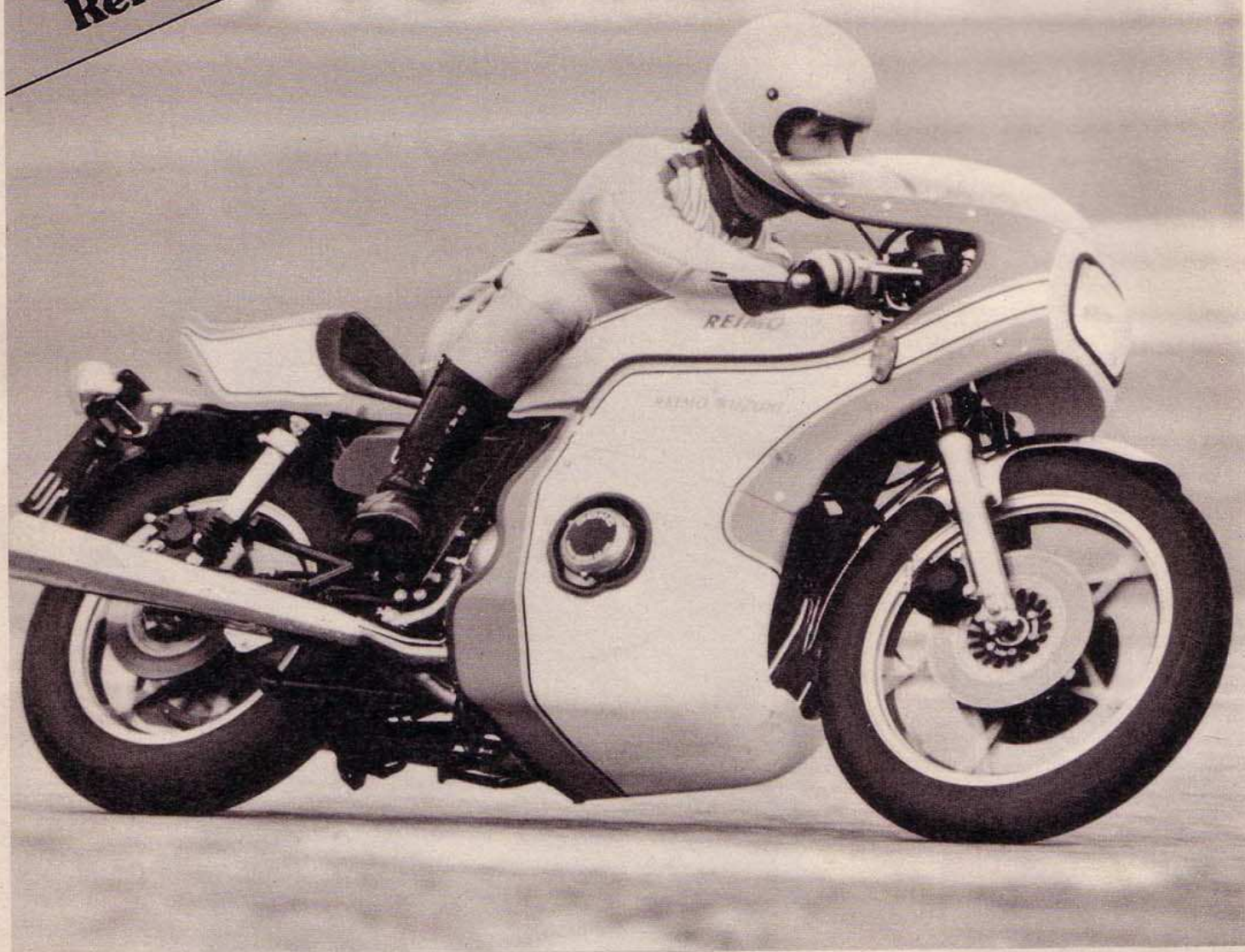


Reimo-Suzuki



## TECHNIK UND TEST

### Test Reimo-Suzuki GS 1000

# Maßanfertigung

**Auf der Basis einer Suzuki GS 1000 schneidert Reimo ein dynamisches Einmann-Motorrad.**

Der Kunde kann mit relativ bescheidenem Aufwand seine 1000er mit unseren Anbauteilen individuell umbauen. Zum Preis von 11 000 Mark gibt es aber auch das komplette Motor-

rad", legt der für kaufmännische Belange zuständige Wolfgang Reinhard das Angebot dar.

Verantwortlich für die Reimo-Suzuki ist das Dreigestirn Winfried Reinhard, 35 und erfolgreicher Ex-Rennfahrer, Wolfgang Reinhard, 36, und Horst Owesle, 40, ein ehemaliger Gespannweltmeister.

Von der Suzuki RG 500-Rennmaschine stammt die dreifach teilbare Vollverkleidung. Ein Fiat-H4-Scheinwerfer erlaubt Weitsicht. Höckersitzbank, 22 Liter-Stahlblechtank und zurückverlegte Fußrastenanlage stammen dagegen aus eigener Fertigung. Tommaselli-Stummellenker sorgen für die richtige Armhaltung. Das serienmäßige Kettenschutzblech ersetzt nun ein 1400 Gramm leichter und 350 cm<sup>3</sup>-SAE 90-Öl fassender Kettenkasten aus Elektron.

Der komplette Reimo-Umbau wird vom TÜV abgenommen. Weitere Änderun-

gen werden im Vergleich zur Serien-Suzuki GS 1000 nicht vorgenommen.

So behält auch der Reihenvierzylinder-Viertaktmotor seine ursprüngliche Leistung von 90 PS.

„Änderungen am Fahrwerk? Nicht nötig. Bei guter Wartung kennt schon eine serienmäßige GS 1000 keine Fahrwerksprobleme“, erklärt Winfried Reinhard. Eine Erfahrung, die MOTORRAD auch schon gemacht hat und bestätigen kann.

Hinter der angepaßten Rennverkleidung sitzt der Fahrer ▶



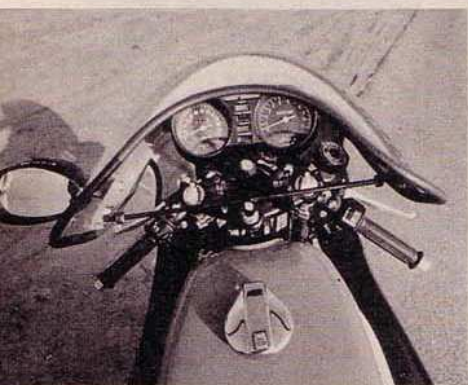
## TECHNIK UND TEST

### Test Reimo-Suzuki GS 1000

auf einem breiten Einmann-Höcker.

Ein kleinerer Fahrer hat's nicht leicht bei dieser Sitzposition: Die Arme reichen nur knapp an den Lenker. Die höhergelegten Fußrasten sind zwar um zehn Zentimeter zurückverlegt, könnten aber noch mal um die gleiche Länge weiter hinten liegen. Dieses Sitzproblem hatte allerdings nur der MOTORRAD-Tester, denn für den Kunden werden Fußrasten und Sitzbank individuell zurechtgerückt und maßgeschneidert.

Die Tommaselli-Lenkerstummel tragen zusätzlich zum fast rennähnlichen Kauern bei. Beim Rangieren treten – bedingt durch einen ver-



Die Instrumentenkonsole wurde tiefer gesetzt

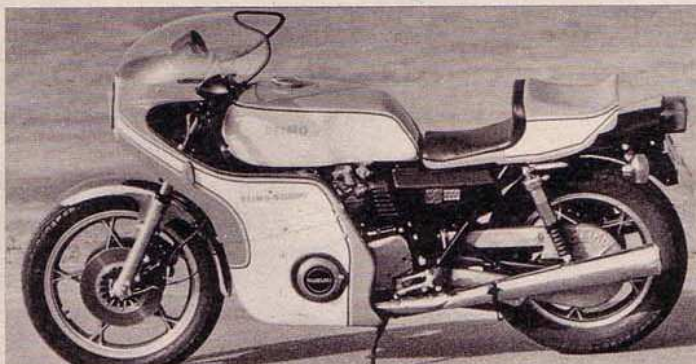
ringerten Lenkeinschlag – einige Probleme auf. Aber selbst Schlangenfahren im dichten Stadtverkehr artet nicht zum Streß aus.

Doch das Stadtgewimmel ist nicht das Revier der Reimo-Suzuki. Ihre Vorzüge offenbart sie eher auf Schnellstraßen oder Autobahnen.

Langgezogene Kurven bringen weder Fahrwerk noch Fahrer aus der Ruhe. Damit dieses vorbildliche Fahrverhalten gewahrt bleibt, muß besonders der Hinterradreifen ständiger und strenger

### Reimo-Suzuki GS 1000: Anbauteile

Vollverkleidung mit H4-Scheinwerfer, Halterung und Montage	(Mark) 1000,—
Ölbalkenkasten inkl. Montage	750,—
22 Liter-Stahlblechtank ohne Lackierung	490,—
Lackierung für Tank	ab 100,—
DID-Kette für Ölbalkenkasten, ohne O-Ringe	120,—
Kettenritzelatz für Ölbalkenkasten	81,20
Höckersitzbank, abschließbar, ohne Lackierung	385,—
Lackierung der Höckersitzbank	ab 80,—
Zurückverlegte Fußrastenanlage	235,—
Tommaselli-Stummel Lenker	75,—
Gesamtsumme mit TÜV-Eintragung	3376,20



Die Rennverkleidung bestimmt die Optik der Reimo

### Reimo-Suzuki GS 1000: Technische Daten und Meßwerte

<b>Motor</b> Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor. Bohrung x Hub: 70 mm x 64,8 mm, Hubraum 997 cm³, Verdichtung 9,2. Nennleistung 66 kW (90 PS) bei 8200/min. Vier Mikuni-Vergaser, Ø 28 mm. Kontaktgesteuerte Batterie/Spulenzündung 12 V.		0—120 km/h . . . . . 5,6 s 0—140 km/h . . . . . 7,6 s 0—160 km/h . . . . . 9,9 s 0—180 km/h . . . . . 13,6 s 0—200 km/h . . . . . 23,4 s 0—400 m . . . . . 12,4 s 0—1000 m . . . . . 23,6 s
<b>Fahrwerk</b> Doppelschleifenrohrrahmen. Hydr. gedämpfte und luftunterstützte Teleskopgabel vorn, Federweg 160 mm. Hydr. gedämpfte und luftunterstützte Federbeine hinten, Federweg 95 mm. Bereifung vorn 3.50 V 19, hinten 4.50 V 17. Doppel-/Einfachscheibenbremse vorn/hinten, Ø 275 mm. Radstand 1505 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad, Nachlauf 116 mm.		<b>Durchzugsvermögen</b> im 3./4./5. Gang (7,03/5,71/4,89) 40—60 km/h . . . 1,8/2,3/— s 60—80 km/h . . . 1,2/2,0/2,5 s 80—100 km/h . . . 1,5/2,0/2,2 s 100—120 km/h . . . 1,5/2,0/2,8 s 120—140 km/h . . . 1,5/1,7/2,5 s 140—160 km/h . . . 2,3/2,5/3,0 s 160—180 km/h . . . —/2,8/3,5 s
<b>Abmessungen/Gewichte</b> Sitzhöhe 750 mm, Lenkerbreite 620 mm, Gewicht vollgetankt 262 kg, Tankinhalt 22 Liter.		<b>Höchstgeschwindigkeit</b> solo liegend . . . 220 km/h bei 8880/min (Temperatur 0 Grad, kein Wind)
<b>Beschleunigung</b> Schaltdrehzahl 9500/min 0—40 km/h . . . . . 1,4 s 0—60 km/h . . . . . 2,1 s 0—80 km/h . . . . . 2,9 s 0—100 km/h . . . . . 4,4 s		<b>Kupplungshandkraft</b> Kraft . . . . . 80 N
<b>Preis:</b> ca. 11 000 Mark (3376 Mark als Umrüst-Kit)		<b>Verbrauch:</b> Superbenzin Testverbrauch 7,5 Liter/100 km
<b>Hersteller:</b> Reimo-Suzuki, Bleichstraße 56, 6700 Ludwigshafen.		

Verschleißkontrolle unterzogen werden. Unter drei Millimetern Profiltiefe sollten die IRC-Originalreifen nur noch Garagenwände zieren.

Wie bei der serienmäßigen GS 1000 bleibt die Abstimmung der Feder- und Dämpferelemente: ein bar Luftdruck für die luftunterstützte Telegabel und zwei bar hinten in die Dämpferbeine.

Vor den Fahrleistungsmessungen wurde die Reimo-Suzuki bei der Endübersetzung einen Zahn (43 statt 42) kürzer als die Serie überetzt. Nach der Leistungskurve auf dem Egli-Rollenprüfstand gibt der GS 1000-Motor seine maximale Leistung erst bei 9200/min ab. Nach Werksangabe sollte dies schon 1000/min früher passieren. Mit genau 220 km/h wurde die Reimo in der Lichtschranke gemessen: zehn mehr als die Serien-Suzie.

Mit Benzin geht sie recht sparsam um. Im Schnitt liefern nur 7,5 Liter pro 100 Kilometer durch die Vergaserbatterie.

Abstriche am Fahrkomfort sind freilich hinzunehmen. Motorvibrationen sind in den Lenkerenden nur allzu deutlich spürbar. Ebenso vermag die niedrige (750 mm Sitzhöhe), aber dürrtigg gepolsterte Höckersitzbank Fahrbahnstöße nicht zu mindern.

„Die O-Ring-Ketten werden zusehends verschleißfester. Der Umbau auf einen geschlossenen Kettenkasten bringt fast keine Vorteile mehr“, meint Wolfgang Reinhard zum angebauten Ölkettenkasten (etwa 950 Mark mit Kette und Ritzel).

Der finanzielle Aufwand für den Umbau auf eine Reimo-Suzuki GS 1000 reduziert sich dann sogar auf 2425 Mark. Eine preiswerte Lösung für den, der's lieber solo hat.

Reinhard Gutzelt