

Wer keine inneren Werte habe, sei ein schlechter Charakter, heißt es im Volksmund. Daß diese Weisheit nicht immer zutreffend ist, beweist die Reimo-Suzuki GSX 1100. Das Dreigestirn Wolfgang und Winfried Reinhardt und Ex-Weltmeister Horst Owsie schneiden dem Flaggschiff von

Suzuki, der GSX 1100, ein neues, blaues Kleid. Trotzdem wartet das Motorrad mit erstaunlichen Qualitäten gegenüber dem Serienpedant auf: Es ist schneller, handlicher und sicherlich auch schöner als die Basis-GSX.

„Bei einem Hubraum von 1100 Kubikzentimetern und

einer Leistung von guten 100 PS mit den daraus resultierenden enormen Fahrleistungen ist ein zusätzliches Tuning des Motors wenig sinnvoll. Wir haben versucht, die GSX durch Gewichtsreduzierung, bessere Aerodynamik und eine entsprechenden Sitzposition sportlich zu optimieren. Da-

bei werden die Sonderwünsche der Kunden individuell berücksichtigt“, erklärt Winfried Reinhardt das Entstehen der Reimo-Suzuki.

Der Fahrereindruck des in den Suzuki-Werks-Rennfarben lackierten Motorrads bestätigt die These vom sportlich verbesserten Big Bike. >

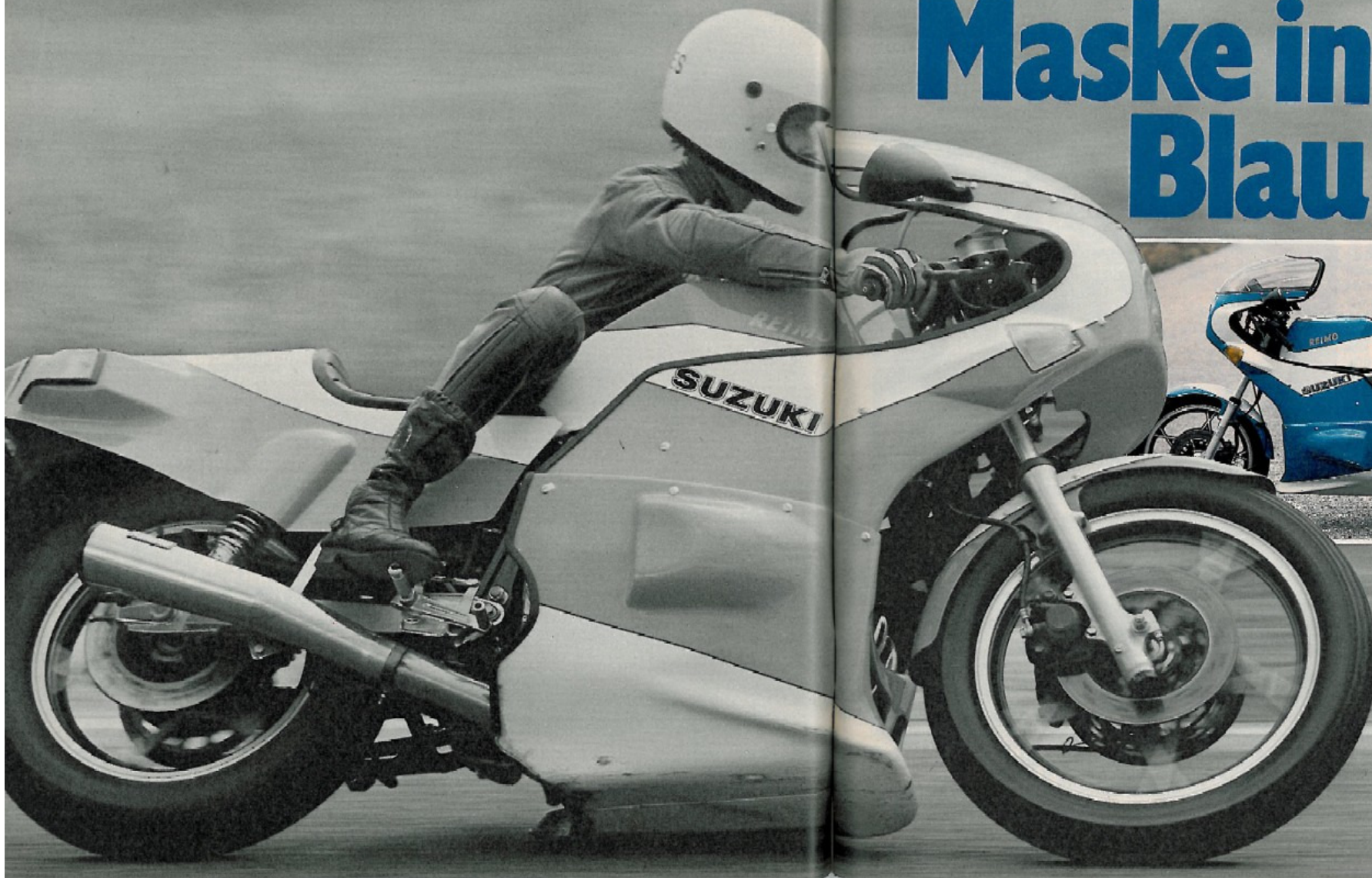
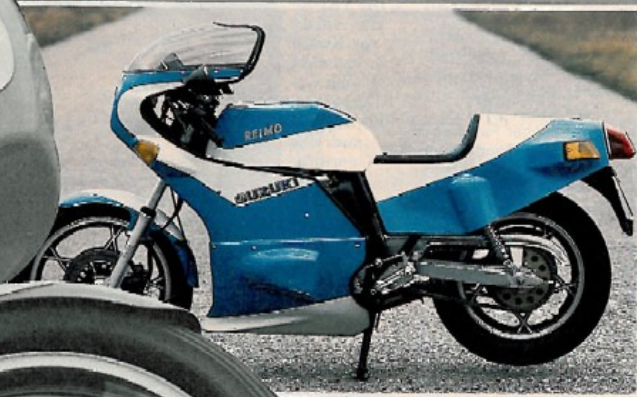
TECHNIK UND TEST

Test Reimo-Suzuki GSX 1100

Mit windschnittiger Verkleidung ist die Reimo-Suzuki GSX 1100 schneller als manches aufwendig getunte Superbike. Unter der blauweißen Hülle verbirgt sich trotzdem Großserien-Technik.



Maske in Blau



TECHNIK UND TEST

Test Reimo-Suzuki GSX 1100

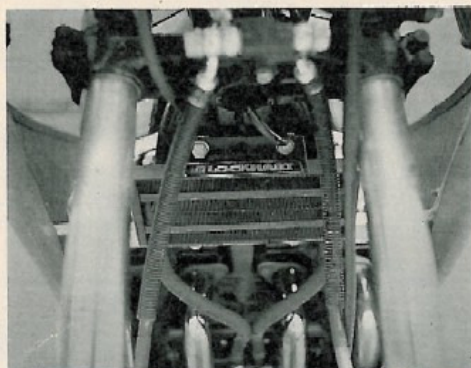
Leichter als die normale GSX läßt sich der blau-weiße Renner um die Kurven schwenken. Zwar bringt sie nur zehn Kilogramm weniger Gewicht auf die Waage als das 266 Kilogramm schwere Basismodell, aber das macht sich bereits bemerkbar. Sicherlich trägt zu dieser vergleichsweise guten Handlichkeit des 1,1 Liter-Brummers auch die tiefe Sitzposition mit der daraus resultierenden günstigeren Schwerpunktflage des Piloten bei.

Was die Fahrstabilität anbelangt, zeigt sich die Reimo ohnehin von ihrer Schokoladenseite. Schon die Serien-GSX 1100 ist im Moment eines der besten Big Bikes. Doch im Vergleich dazu läßt sich das Ludwigs-hafener Produkt noch problemloser bewegen.

Bei sehr forscher Fahrweise ist ein leichtes Pendeln um die Längsachse festzustellen. Freilich wird es dabei nie unbehaglich. Nach einigen Kilometern auf der Hökersitzbank der Reimo wurden die Tester unsicher. Wurde am Fahrwerk tatsächlich nichts geändert? Winfried Reinhardt klärt auf: „Na ja, wir haben das Originalgestell schon etwas genauer eingestellt und abgestimmt.“

Zügelloser Vorwärtsdrang

Genau eingestellt scheint auch der Motor der Reimo zu sein. Angesichts der Fahrleistungen, die das Motorrad in Hockenheim an den Tag legt, gehen den Testern die Augen über. In 3,5 Sekunden stürzt der Renner auf 100 km/h, und in 13 Sekunden zeigt die Nadel des Tachometers

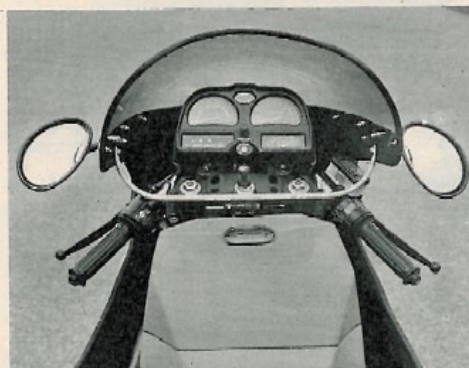
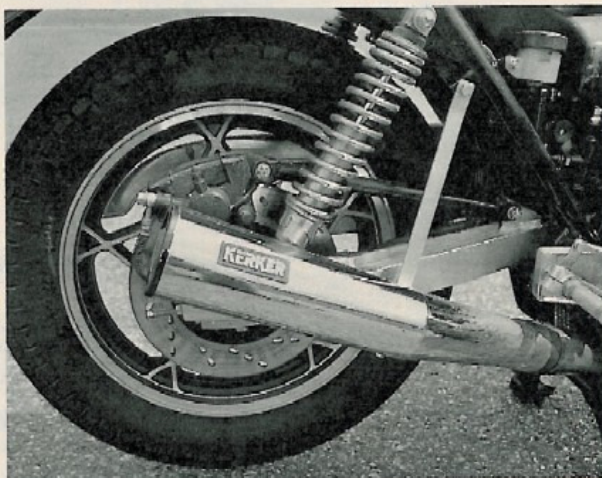


Notwendig: Der Ölkühler dämpft den Wärmehaushalt

200 Stundenkilometer an. Bei der Höchstgeschwindigkeitsmessung registrierte der unbestechliche Lichtstrahl 238 Stundenkilometer. Damit ist die Reimo eine der schnellsten Maschinen, die von MOTORRAD jemals gemessen worden ist.

Diese Meßergebnisse bestätigen den subjektiven Fahrereindruck der Test-Crew. Der Pilot braucht schon kräftige Armmuskeln, um beim Beschleunigen nicht nach hinten zu rutschen. Überholvorgänge auf der Autobahn sind mit der Reimo eine Sekunden-Angelegenheit. Ein

Kernig:
Die Vier-
eins-Anlage
von Kerker
bringt nicht
nur Gewichts-
ersparnis,
sondern
auch eine
sportliche
Geräusch-
kulis



Übersichtlich: das serienmäßige Instrumentarium

Dreh am Gasgriff, und die Maschine setzt selbst bei Tempo 180 noch ungestörten Vorwärtsdrang frei.

Die aerodynamische Verkleidung kommt dem Reimo-Bändiger gerade bei langen, schnellen Fahrten zugute. In geduckter Rennhaltung ist er vom lästigen Winddruck befreit. Abgesehen von der unbequemen Sitzposition lassen sich derart auch längere Strecken mit hohem Tempo bewältigen.

Ist die Reimo also ein optisch aufbereitetes Sportge-
Fot.: Schwab

PLAYER'S PROFILE

NAME: Margret F.
ALTER: 34 Jahre
BERUF: Textildesignerin
HOBBY: Reisen
ins Blaue der Welt
LIEBLINGSBUCH: „Der Mann
ohne Eigenschaften“
von Robert Musil
LIEBLINGSMUSIK:
Modern Jazz
und Hector Berlioz
LIEBLINGSBESCHÄFTIGUNG:
in den größten
Kaufhäusern der Welt
stöbern
ABNEIGUNG: Schlangestehen,
unfreundliche Leute
SCHWACHE: Unpünktlichkeit
TRAUM: Flügel haben
CIGARETTE: John Player
King Size. Die Rote.



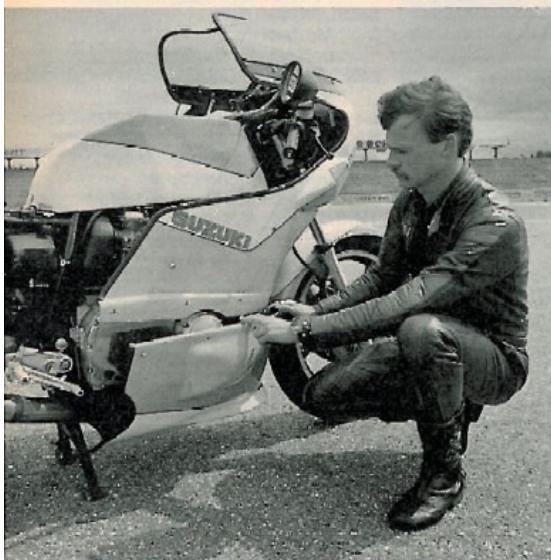
Leicht mit Profil. Die Rote.

Der Bundesgesundheitsminister: Rauchen gefährdet Ihre Gesundheit. Der Rauch einer Zigarette dieser Marke enthält 0,5 mg Nikotin und 10 mg Kondensat (Teer). (Durchschnittswerte nach DIN).

TECHNIK UND TEST

Test Reimo-Suzuki GSX 1100

rät für den Autobahneinsatz? Bestimmt nicht. Die vorzügliche Handlichkeit verwandelt auch Landstraßen in einen Tummelplatz für den Suzuki-Piloten. Aufeinanderfolgende, großzügige Kurvenkombinationen lassen sich mit etwas Gewichtsverlagerung spielend leicht nehmen. Selbst Schräglagenfahrten durch Bodenwellen steckt das Motorrad, sanft am Gas gehalten, sauber weg.



Praktisch: Das Unterteil der Verkleidung ist abnehmbar

Dabei verliert der Fahrer nie das Gefühl für den Kontakt zur Fahrbahn. Die Sitzbank, die um fünf Zentimeter niedriger liegt als bei der Serien-GSX, gibt dabei die Reaktionen des Hinterrads gnadenlos an das Hinterteil des Fahrers weiter. Die strammen Federbeine verstärken diese Härte noch.

Harten körperlichen Einsatz verlangt die Reimo aber erst

In engen Kurven auf Straßen zweiter und dritter Ordnung. Bei niedrigen Geschwindigkeiten in engen Kurvenradien wollen die 249 Kilogramm bewegte Masse schon zur Schräglage gezwungen werden. Mit den Stiefeln auf der zurückversetzten Menant-Fußrastenanlage spürt der Pilot schon sehr frühzeitig die Straßenoberfläche unter seinen Füßen.

Reimo-Suzuki und Konkurrenten: Fahrleistungen

Kriterium/Modelle	Reimo-Suzuki GSX 1100	Suzuki GSX 1100 Katana	Huber-Bimota KB 1	Egit-Honda 1100
Beschleunigung				
0-40 km/h s	1,3	1,1	1,5	1,2
0-60 km/h s	2,0	1,9	2,2	1,9
0-80 km/h s	2,6	2,6	2,8	2,7
0-100 km/h s	3,5	3,6	3,5	3,4
0-120 km/h s	4,6	4,7	4,8	4,7
0-140 km/h s	5,9	6,2	5,8	6,2
0-160 km/h s	7,5	8,0	8,0	8,2
0-180 km/h s	9,9	10,4	9,8	10,5
0-200 km/h s	13,0	14,8	13,5	15,3
0-400 m s	11,5	11,6	11,5	11,6
0-1000 m s	21,9	22,1	21,9	22,2
Höchstgeschwindigkeit				
solo liegend km/h	236	220	236	233
bei Drehzahl 1/min	8710	8870	8420	8000
Test/Hoft	17/1981	18/1981	4/1980	3/1981

Und das ist gut so. Denn das Unterteil der Verkleidung setzt kurze Zeit später vehement auf, und die Maschine gerät aus der Spur. Schuld an dieser Unart ist der sehr breit ausgelegte Spoileranstrich. Leider haben hier die Reimo-Techniker günstige Aerodynamik und optische Gesichtspunkte vor eine funktionsfähige Sportlichkeit gestellt.

Wie Winfried Reinhard versichert, sollen die nächsten Maschinen mit einer geänderten Verkleidung gebaut werden.

Die kompromißlose Aerodynamik bringt der Reimo zusätzlich den Nachteil der Seitenempfindlichkeit. In der Seitenwindanlage auf dem BMW-Versuchsgelände in Ismaning bei München zeigte es sich deutlich: Die Verkleidung und die große Seitenfläche des Höckers bieten dem Wind genügend Angriffsflächen.

Zwar ist die Reimo kein Tourer, aber die Reichweite bis zur Tankreserve liegt bei mageren 120 Kilometern. Manchmal reicht's nicht mal dafür. Der Tanknefüllstutzen reicht so tief in das Innere des Alu-Behälters, daß ein voller Tank nur geduldenen Naturen vergönnt ist. Zu leicht schwappt der teure Saft über.

Bei genauerem Hinsehen ist der Reimo sofort anzumerken, daß sie von Praktikern gebaut wurde. So ist das voluminöse Höckerteil mit dem Original-Sitzbankschloß gesichert und kann abgenommen werden. Dadurch ergibt sich ein freier Zugang zu wichtigen Teilen der Bordelektrik. Dazu gibt's im Hohlraum Platz für die Regenkombi samt Zahnbürste.

Durchdachte Details

Die Kabelverbindungen, die normalerweise im Scheinwerfergehäuse liegen, hängen bei der Reimo nicht lose in der Verkleidung, sondern sind in einem kleinen Aluminiumkästchen untergebracht. Selbst die Aufnahme für den Serienlenker an der oberen Gabelbrücke wurde abgetrennt, und die Befestigungsschrauben der Rückspiegel sind gleichzeitig Anhebel für eine Verkleidungshalterung.

Probleme gibt es jedoch beim Abstellen des fünf Zentner schweren Renners. Da ein Griff zum Aufbocken fehlt und der Ausleger des Hauptständers der Sportlichkeit zum Opfer gefallen ist, gibt's nur eine Möglichkeit: einen kräftigen Ruck

an der Fußraste und einen Zug am Stummelenker. So gelingt es, die Maschine sicher zu parken.

Aber an den gesunden Wärmehaushalt des Vierzylinder-Aggregats haben die Reimo-Leute gedacht. Da die Antriebseinheit wegen der Verkleidung thermisch stärker belastet wird, dämpft ein Lockhardt-Ölkühler zu starke Hitzeentwicklung des Suzuki-Motors. Ein zusätzlicher Thermostat fördert die schnelle Erwärmung auf Betriebstemperatur.

Ansprechende Geräuschkulisse

Den sportlichen Eindruck der Reimo verstärkt die Vier-in-eins-Auspuffanlage von Kerker durch ihren Sound. Das nicht zu laute, aber kernige Aufheulen läßt die Leistungsreserven erahnen, die im Vierzylinder-Aggregat stecken.

Im unteren Drehzahlbereich, bis 3000 Umdrehungen, läuft der Motor rauher als bei der normalen GSX. Dafür spendiert die Vier-in-eins-Anlage im mittleren Bereich mehr Füllung und beschneidet die

Leistungskurve bei höheren Drehzahlen.

Wer die Problemlösung eines Serienmotors schätzt und trotzdem enorme Fahrleistungen neben einem sportlichen Erscheinungsbild wünscht, für den ist die Reimo-Suzuki der richtige Kauf. Das Motorrad wird derzeit nur komplett umgerüstet

und inklusive TÜV-Abnahme angeboten. Die wesentlichen Unterschiede zum Serienmodell ergeben sich aus der Verkleidung, samt Aluminium-Tank und Höckerbank sowie zurückversetzter Fußrastenanlage. Vier-in-eins-Auspuffanlage und ein Ölkühler. Gegen zu hohe Drehzahlen im letzten Gang ist ein um drei Zähne

kleineres hinteres Kettenritzel montiert.

Reimo läßt sich den größten Fahrspaß der GSX 1100 aber auch bezahlen. 16 000 Mark kostet der Renner; das sind immerhin über 4000 Mark mehr, als der Kunde für die normale GSX investieren muß.

Hennes Fischer



Hervorragende Aerodynamik: Die Serien-GSX liegt unter Polyester-Teilen verborgen

Reimo-Suzuki GSX 1100: Technische Daten und Meßwerte

Motor und Antrieb Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor mit Kerker-Vier-in-eins-Auspuffanlage, d.h. je vier Ventile, Schlepphebel, Bohrung x Hub: 72 x 66 mm, Hubraum 1075 cm³, Verdichtung 9,5; Nennleistung 74 kW (100 PS) bei 8700/min, max. Drehmoment 85 Nm (8,7 mkg) bei 6500/min, vier Mikuni-Vergaser, Ø 34 mm. Kontaktlose Transistorzündung, klauengeschaltete Fünfganggetriebe mit E-Start, Gangstufen: 2,50/1,78/1,38/1,125/0,96; Primär-/Sekundärübersetzung: 1,78/2,60 (39/15). Sekundärtrieb über O-Ring-Kette.	hinten 4.50 V 17 Bridgestone, Abrollumfang 2,02 m. Doppel-/Scheibenbremse vorn/hinten, Ø 280 mm.	100-120 km/h 2,2/2,7 s 120-140 km/h 2,5/3,1 s 140-160 km/h 2,3/3,5 s 160-180 km/h 2,8/3,7 s
Abmessungen/Gewichte Länge 2245 mm, Sitzhöhe 760 mm, Lenkerbreite 620 mm, nutzbare Sitzbanklänge 280 mm, Wendekreis 6670 mm, Gewicht vollgetankt 249 kg, davon 122/127 kg vorn/hinten (49,0/51,0%), zulässiges Gesamtgewicht 440 kg, Tankinhalt 21 Liter.		Höchstgeschwindigkeit solo liegend 236 km/h bei 8710/min (Temperatur 19 Grad, kein Wind)
Beschleunigung siehe Kasten Fahrleistungen		Verbrauch: Superbenzin Landstraße, Schnitt 70 km/h 6,5 Liter/100 km Autobahn, Schnitt 150 km/h 6,7 Liter/100 km Testverbrauch 6,6 Liter/100 km
Fahrwerk Doppelschleifen-Rohrrahmen, Federweg vorn/hinten 160/108 mm, Radstand 1520 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad, Nachlauf 103 mm, Bereifung vorn 3.50 V 19,	Durchzugsvermögen im 4./5. Gang 60-80 km/h 2,0/3,2 s 80-100 km/h 1,9/2,4 s	Preis: 16 000 Mark
		Hersteller: Reimo-Suzuki, Bleichstraße 56, 6700 Ludwigshafen.