

World of Bike

Das Branchenmagazin für den Motorrad- und Scooterhändler für Deutschland – Österreich – Schweiz

Unterwegs auf drei Rädern

Dreiräder als lukrative Nischen für den Fachhandel



motorrad2000.de
Gebrauchte jetzt einstellen!

AUSSERDEM IN DIESEM HEFT:



ZBR HOHL



HUSQVARNA



KÖSTER



CASTROL



MOTOWELL



rewaco CT800S Bike Conversion: **Wendig und willig!**

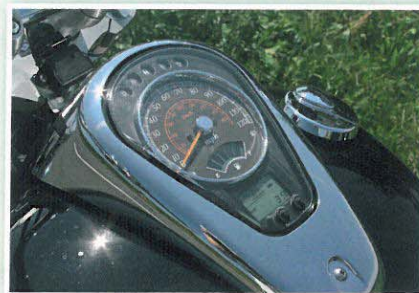
Die neue 800er von rewaco basiert auf dem bekannten Chopper von Suzuki. Sie kommt mit der neuesten Fahrwerkstechnologie von rewaco im Oktober auf den Markt.

Optisch kann man die CT800S zurecht als gelungen bezeichnen, ist sie doch von der Fahrzeugfront bis zur Fahrzeugmitte nahezu unverändert und erst dann beginnt der dreirädrige Aufbau mit den breiten Backen, mit der Einzelradaufhängung, den Blattfedern, der unter dem Fahrzeugheck verlegten Auspuffanlage und dem Topcase mit Beifahrerarmlehnen. Der Clou ist das brandneue, zum Patent angemeldete Hydropneumatische Active Fahrwerk CTAF, das für die Dämpfung der Einzelradaufhängung zuständig ist (siehe Kasten).

Auch an einen Kofferraum, der ein Gepäckstück oder zwei Jethelme fasst, hat man gedacht. Zudem setzen Alufelgen und eine gut gemachte Lackierung das Trike richtig in Szene, so dass einem immer und überall Gesichter mit offenem Mund und staunenden Blicken folgen, ein echtes Showtrike eben. Von der Bedienung her ist die 800er aber ein Motorrad, die gleiche Instrumentierung, die gleichen Armaturen und auch die Schaltung und die Bremsen sind identisch, so dass je-

der, der ein Motorrad bedienen kann, auch sofort und ohne Probleme dieses Fahrzeug zu fahren in der Lage ist. Darum den Motor gestartet, den Gang eingelegt und losgefahren. Etwas komisch fühlt es sich für einen Trike-Neuling auf den ersten Metern schon an, sei es, dass man die Füße auf die Straße setzen möchte oder man versucht Schräglage zu fahren. Dabei schiebt das Trike in der Kurve über das Vorderrad zum Kurvenrand und man muss schon am Lenker entsprechend drücken, um die perfekte Kurvenlinie zu finden, was dank der ausgeklügelten Fahrwerkstechnik auch ungeübten Fahrern schnell gelingt.

Auf gerader Strecke bereitet es keinerlei Probleme, das Fahrzeug bei jeglicher Geschwindigkeit in der Spur zu halten. Allerdings muss man sich bei höheren Geschwindigkeiten mangels Windschild mit dem Gegenwind auseinandersetzen – wie beim zweirädrigen Pendant. Beim Überholen mit der CT800S sollte man ausreichend Sicht nach vorne haben, denn die Motorisierung ist mit 53 PS in



Die Instrumentierung ist eines echten Cruisers würdig.



Auch der Beifahrer ist beim CT800S bequem untergebracht.

Technische Daten

MOTOR

Antrieb	V2-Viertakt
Hubraum	805 ccm
Getriebe	5-Gang Schaltgetriebe
Ventile p. Zylinder	4
Leistung	39 kW / 53 PS bei 6.000 U/min
Top-Speed	145 km/h
Drehmoment	69 Nm / 4.000 U/min
Abgasnorm	Euro 3

FAHRWERK

Rahmen	Stahlrohrrahmen
Gabel	Teleskopgabel 41 mm
Hinterachse	Starachse mit Differential
Bremsen	Integralbremsanlage mit Scheibenbremse
Reifengröße	130/19-16 vorne, 205/55-16 hinten

MASSE UND GEWICHTE

Leergewicht	380 kg
Max. Zuladung	200 kg
Fahrzeugbreite	1.350 mm
Fahrzeuglänge	2.600 mm
Tankinhalt	20 l
Verbrauch Ø	8 l
ca. Reichweite	250 km

AUSSTATTUNG

Service	6.000 km
Farben	schwarz, Sonderlackierung nach Wunsch möglich
Zubehör	Alufelgen, Windschild, Doppelscheinwerfer, u.v.m.
Preis	19.600 €



Anbetracht des hohen Eigengewichts nicht besonders üppig. Doch für die schnelle Hatz auf der Autobahn ist die CT800S sowieso nicht gedacht. Vielmehr ist die Landstraße ihr Revier und das Cruisen ihr Plaisir. Die Höchstgeschwindigkeit, die wir auf unserer Testfahrt mit maximal 145 Sachen erreicht haben, ist daher vollkommen ok.

Fazit: Mit der CT800S bietet rewaco einen Suzuki-Umbau als Trike an, das nicht nur optisch in der ersten Liga mitspielt, sondern dank der Bedienelemente und der Ergonomie Motorradfeeling aufkommen lässt. Auch technisch liegt die CT800S auf der Höhe der Zeit.

Das Hydropneumatische Active Fahrwerk CTAF

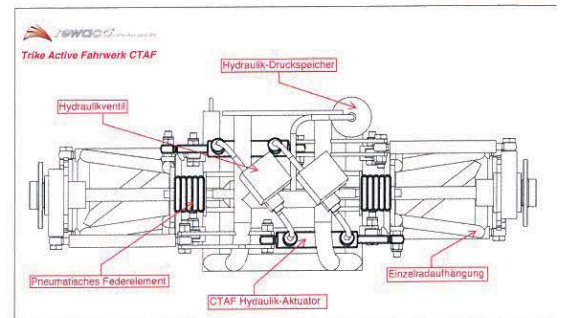
Ab Oktober 2011 werden nachfolgende CT-Modelle mit der CTAF angeboten: CT800S, CT1800S, CT2300T und CT1800Victory. Das CTAF funktioniert folgendermaßen: Beide Ventile zwischen Druckspeicher und dem CTAF Hydraulik-Aktuator sind beim Ein- und Ausfedern der Aufhängung offen. Die Dämpfung der Einzelrad-Aufhängung erfolgt durch die Hydropneumatischen Federelemente (Pneumatisches-Federelement mit CTAF Aktuator).

Bei Kurvenfahrt und der damit verbundenen Querschleunigung (Fahrzeug dreht um die Längsachse) wird das Kurveninnenrad entlastet und das Kurvenaußenrad wird belastet.

Um die damit verbundene Neigung des Fahrzeugs zur Kurvenaußenseite zu vermeiden, wird das Ventil zum Hydraulik-Druckspeicher gesperrt. Das Hydraulikvolumen des Hydraulikzylinders des Kurvenaußenrads kann nicht mehr in den Hydraulik-Druckspeicher strömen. Durch den erhöhten Druck im Hydraulik-Aktuator des Kurvenaußenrads wird der Hydraulik-Aktuator des Innenrads mit Druck beaufschlagt.

Durch die erhöhte Radlast am Kurvenaußenrad wird im Verhältnis der Kolbenflächen zueinander der Zylinder am Kurveninnenrad ohne Berücksichtigung der Verluste im Verhältnis der Kolbenflächen zueinander eingefahren.

Unter Berücksichtigung der Verluste und verringerte Radlast des Kurveninnenrades wird das Rollen um die Fahrzeugachse



(Neigung zur Kurvenaußenseite) hundertprozentig verhindert und tendenziell ein Neigen des Fahrzeugs in die Kurve erreicht. Die Aktivierung des Active Fahrwerk CTAF erfolgt über einen Lenkwinkelsensor, der ein Signal an die ECU überträgt und das Active Fachwerk steuert.



Ein Topcase und ein hinterer Koffer bieten Stauraum für Helme und mehr.