

# Heißer Stuhl mit Wellness-Faktor



Fotos: Dirk W. Köster

Rewacos RF1-Serie gilt als Schritt in die Moderne der Dreiradtechnik. Im 14. Modelljahr ist die Baureihe für eine Überraschung gut. Mit dem Komfort-Paket soll das Trike sportlichen Fahrspaß und gediegene Langstecken-Tauglichkeit vereinen.

Es ist immer wieder unglaublich, wie die modernen Trikes abgehen. Die 200 PS des Ford-Motors liefern mächtig Schub«, erklärt mir der Fahrer einer R 1200 GS beim Kaffeestopp. Der Mann muss es wissen, besitzt er doch neben seinem Motorrad ein ähnliches Trike – mit genanntem Ford-Motor. Auch wenn er auf den Serpentinafängen des Alkenner Bergs Mühe hatte, mir zu folgen, muss ich den Kenner enttäuschen: Er hatte nicht 200, sondern gerade mal 140 PS vor sich. Allerdings mit innovativer Kraftübertragung: Statt über ein Schaltgetriebe gelangen die Pferdestärken über ein sieben-gängiges CVT-Getriebe an die fetten Hinterräder. Bevor dies mögliche Leserbrief-Schreiber wahrüttelt, weil jeder genau weiß, dass die Haupteigenschaft eines CVT-Getriebes eben dessen Stufenlosigkeit ist, ist es Zeit für eine Erklärung.

Wie bei jedem CVT-Getriebe verändert auch die in den Rewaco-Trikes eingebaute Schaltbox von Punch Powertrain die Übersetzung über seitlich verschiebbare Kegelscheibenpaare. Nach dem alten DAF-Prinzip läuft der Antriebsriemen bei auseinanderstehenden Scheiben auf kleinem Durchmesser. Rücken die Scheiben dichter zusammen, wandert der Riemen hoch und sorgt so für eine längere Übersetzung. Im Punch-Powertrain-Getriebe wirkt statt eines verschleißfreudigen Gummigewebes ein auf Schub beanspruchtes Metall-Gliederband. Auch damit würde eine stufenlose CVT-Regelung für einen gewissen Gummiband-Effekt sorgen, das sich ständig ändernde Übersetzungsverhältnis lässt Motoren träge erscheinen. Um dies zu verhindern, werden im Punch-Powertrain-Getriebe sieben Schalt-

stufen »simuliert«. Die Stellung der Kegelscheiben ist elektronisch vorgegeben und die entsprechende Position der Scheiben wird je nach »Gang« in Sekundenbruchteilen eingestellt. Statt Schlupf und jaulender Motor-Charakteristik schalten sich die Gänge exakt und schnell wie bei einem modernen Direktschaltgetriebe.

Wie genau geschaltet wird, entscheidet der Fahrer. Im »D«-Automatikmodus erledigt dies der Bordrechner, abhängig von Gasgriffstellung, Drehzahl und Leistungsbedarf. Was so gut funktioniert, dass das Getriebe immer dann schaltet, wenn es der Fahrer erwartet. Reißt man beherzt am Gas, drehen die Gänge weiter aus und das Getriebe schaltet später. »Cruisi« man mit wenig Zug am Kabel durch die Landschaft, schaltet das Getriebe früh hoch und sorgt so für ein relaxtes Drehzahlniveau. Verspürt der Triker Lust auf Sportlichkeit, legt er den Wählhebel auf SP und fährt im aggressiveren Modus: Die Gänge schalten später hoch, früher runter und drehen weiter aus. Wer die Schaltmomente komplett selbst bestimmen will – bitteschön, über den Drehring am linken Lenkergriff lassen sich alle sieben Gänge in der SP-Stellung ganz nach Gusto blitzschnell per Daumendreh wählen.

Für den nötigen Druck sorgt ein 1500-cm<sup>3</sup>-Mitsubishi-Vierzylinder, per Turbo und Ladeluftkühler auf 140 PS und 210 Nm Drehmoment aufgepumpt. Gemeinsam mit dem Getriebe liefert das Triebwerk agilen Schub, nach Popometer fühlt sich das Ergebnis nach deutlich mehr PS an. Der Turbolader bietet bei sportlicher Fahrweise einen besonderen Ohrenschaus: Bei jedem



Praktisch: Der klappbare Komfort-Vordersitz erleichtert neben freiem Zugang zur Bordelektrik den Aufstieg auf den Beifahrersitz erheblich.



**Stufenlose Stufung:** Das CVT-Getriebe schaltet blitzschnell durch sieben »virtuelle« Gänge, die Sport-Stufe erlaubt dem Fahrer eine manuelle Gangwahl. Der 1500er-Mitsubishi-Vierzylinder ist per Turbo und Ladeluftkühler auf 140 PS gedopt. Jede Menge Edelstahl und Chrom funkeln um die Wette, kleine Zusatzspiegel halten die Kotflügel im Blick. Der Kofferraum fasst tourentaugliche 180 Liter (v. l. o. n. r. u.).



## Fazit

Rewacos neuestes RF1 vereint Komfort und Agilität mit sportlichen Fahreigenschaften. Die Antriebseinheit liefert souveränen Schub und überlässt dem Fahrer die Wahl zwischen sportlicher Fahrweise und Genuss-Cruisen. Kein Wunder, dass Rewaco die Produktion komplett auf den Punch-Powertrain-Antrieb umgestellt hat. Das Komfort-Paket lohnt allein schon wegen des perfekt abstimmbaren Fahrwerks, der gewachsenen Beinfreiheit und der gestiegenen Kurvenwilligkeit.

Schaltvorgang entlässt das Wastegate des Laders nicht benötigten Überdruck in Freie, um dann mit neuem Druck für Vorschub zu sorgen. Ein akustischer Peitschenknall, fast so, als solle es den Letzten der PS-Gäule wachrütteln.

Zur Agilität trägt eine neue Lenkgeometrie bei: Der Rahmen ist um 6 cm verlängert, der Winkel der Gabel ist so geändert, dass der Radstand unverändert bleibt. Der dadurch steilere Gabelwinkel sorgt für weniger Nachlauf – mit der Folge leichtfüßiger Kurvengängigkeit. Obwohl die Fuhre agiler um Spitzkehren geht als die meisten Sportwagen, zeigt

sich der Geradeauslauf äußerst stabil. Bis hin zur Höchstgeschwindigkeit von knapp 180 km/h läuft das Trike wie auf Schienen.

Die 6 cm mehr Länge erhöhen den Fahrkomfort. Große Fahrer freuen sich über die gewonnene Bein- und Bauchfreiheit, kleinere Leute können sich das Bremspedal näher heransetzen. Das einzige Pedal betätigt die Servobremse aller drei Räder – auf Wunsch mit ABS. Die Testmaschine ist mit der kräftigen Bremsanlage der R-Edition ausgestattet. Die Bremswirkung ist überragend, Bremswege aus 100 km/h von etwas mehr als 30 m sind reali-

sierbar und liegen auf dem Niveau sehr guter Autos. Auch nach zehn Vollbremsungen zeigt die Bremsanlage keine Schwächen.

Die Testmaschine ist mit dem Komfort-Paket ausgestattet. Neben dem längeren Rahmen enthält die Combo ein einstellbares Spax-Gewindefahrwerk mit Öl-Gasdruck-Dämpfern, ein Einschlüssel-Schließsystem für Tank, Kofferraum und klappbaren Vordersitz. Weggeklappt bietet der Komfort-Sitz nicht nur guten Zugang zu elektrischen Bauteilen, erleichtert das Aufsteigen des Beifahrers auch erheblich.

*Dirk W. Köster*

## Technische Daten\* Rewaco RF1 LT-2 Tourback ATM Turbo 140 PS Komfort

**Motor:** Mitsubishi, Vierzylinder wassergekühlt, Einspritzer, Hubraum 1499 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 75 x 84,8 mm, 140 PS bei 6000/min, max. Drehmoment 210 Nm bei 3500/min

**Getriebe:** Siebengang-CVT-Automatik mit Rückwärtsgang, Schaltung automatisch oder manuell

**Fahrwerk:** Stahl-Schweißkonstruktion, vorn Trapez-Lenksgabel mit Zentralfederbein, hinten Einzelradaufhängung, Alu-Gussräder, Reifen vorn 200/50ZR 17, hinten 2 x 295/35 ZR 18, eine Scheibenbremse vorn, zwei Scheibenbremsen hinten, Feststellbremse, ABS optional  
**Maße und Gewichte:** Länge x Breite x Höhe: 3550 x 1880 x 1060 mm, Leergewicht: 615 bis 623 kg, Zuladung: 272 bis 280 kg  
**Tank:** 40 l

**Verbrauch:** 7 Liter auf 100 km, **V/Max:** 175 km/h

**Preis:** Basis RF1 LT-2 Tourback ATM Turbo 140 PS: 30.300 Euro, Testmaschine: 40.410 Euro

\* Herstellerangaben



**Spielwiese Moselhöhen:** Trotz der betont lässigen Sitzposition und des komfortablen Fahrwerks kann das Trike auch sportlich. In engen Kurven und Serpentine weiß das Fahrwerk zu begeistern, Spitzkehren meistert es sensationell.