LUXUSKLASSE Textil-Laminat-Kombis im Härtetest

August 2017

Reportagen • Test • Technik

4 191122 705907 08

Deutschland 5,90 €
Österreich 6,80 € • B/L 6,95 € • NL 7,10 € • Italien 7,95 € • Spanien 7,95 € • Schweiz 11,60 sfr • Slowenien 7,95 € • Finnland 8,85 €

MOTORRAD REISEN

TOUREN-FAHRER

www.tourenfahrer.de ®

Mit dem Smartphone navigieren – geht das?

KTM 1290 Super Adventure R

Radikal und tourentauglich!

Honda CB 1100 RS
»Road Styling« im Touren-Test

Retro-Satteltaschen
Reisebegleiter im Vintage-Look

Liparische Inseln / Italien
Wunderschön und urgewaltig

Reisen: Sauerland, Oberbayerische Seen, Dolomiten +++ **Fahrbericht:** Suzuki V-Strom 1000/XT ABS +++ **Mehrspur:** Rewaco E-Trike +++

Initial-Zündung

Wenn die Kanzlerin den Verkauf von E-Fahrzeugen ankurbeln will, sollte sie wohl ihre Strategie ändern. Power-Fahrvergnügen statt schnöder Öko-Argumente – eine Probefahrt auf Rewacos Elektro-Trike jedenfalls kann selbst hartnäckige Zweifler von der elektrischen (Dreirad)-Mobilität überzeugen.

Mit so 'm Staubsauger hätte icke keenen Spaß. Der hat ja keen Klang. Wie viel PS hatter denn?« Als ich die Frage des Berliner Trikers mit 70 kW beantworte, beginnen seine Denkfalten schwer zu arbeiten. »Um die 100 PS«, errechnet er schließlich. Woran er sicher keine Freude hätte, schüttelt sein Trike im Fighter-Outfit doch ratzfatz satte 200 Pferdchen aus dem Ärmel. Mit den Worten »Und dann findest du keine Steckdose« beendet er das Gespräch und verabschiedet sich mit kräftigem Auspuff-Sound in Richtung Sonnenuntergang.

Nach einer Viertelstunde fahre ich weiter, sehe nach ein paar Kilometern den Mann an einem Aussichtspunkt stehen und fahre vorbei. Es dauert nicht lange, bis das mattschwarze Dreirad meinen Spiegel ausfüllt. Er überholt zügig, lässt sich zurückfallen und überholt erneut. Ein paar Mal hintereinander. Eigentlich will ich genussvoll mit 70, 80 km/h die Mosel entlanggleiten. Doch der Mann will's wissen: Da die Strecke frei ist, warte ich, bis sich der Fighter wieder im Spiegel breitmacht, und drehe am Quirl. Jedes Grad Drehgriffwinkel wird ad hoc in Newtonmeter umgesetzt, das Gerät schiebt voran wie eine E-Lok ohne Anhang. Wie vom Flitzebogen abgeschossen drückt mich das Trike in den Sitz und der Rückspiegel ist im Nullkommanix sauber.

So fühlt sich das an, wenn ein Jet den Piloten in die Polster drückt

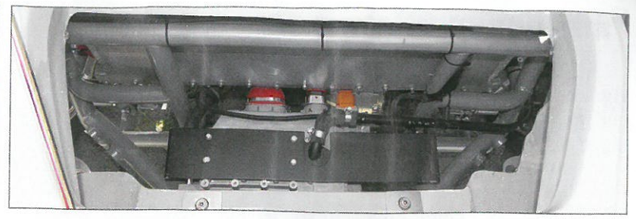
Zurück auf »Trödelgas« überholt der flotte Fighter und bittet mich winkend rechts ran. »Unfassbar, det hab' icke noch nie erlebt, dette jeht ja ab wie ne Rakete.«

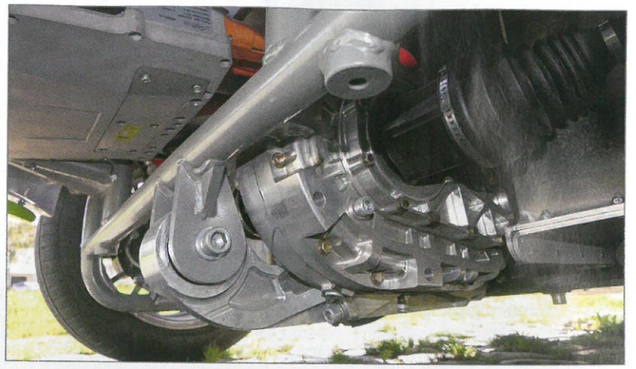
Stimmt – und deshalb ist jetzt Zeit für eine Erklärung: Das Trike ist das erste Vorserienmodell des kommenden Rewaco-Elektro-Trikes. Beinahe so, wie es ab Ende 2018 bei den Händlern stehen wird. Mit faszinierenden Daten für Leistung und Reichweite: 70 kW Leistung stehen 45 kWh Batteriekapazität gegenüber. Damit liegt das Trike leistungs- und kapazitätsmäßig auf dem Niveau des Renault Zoe, der unter Elektro-Enthusiasten als fortschrittliches Elektroauto gilt.

Dem E-Triker stehen also stolze 45 kWh zur Verfügung. wie gierig der Permanent-Magnet-Motor daran saugt, sollen die Testfahrten zeigen. Der Start ist so einfach wie gewöhnungsbedürftig: Nach dem Drehen des Zündschlüssels leuchten drei Richtungstasten auf der Tankattrappe rot, dann drückt man wie beim Benziner den Starterknopf. Die

Fahrspaß statt Sound: Der E-Antrieb ermöglicht atemberaubende Beschleunigung – ganz ohne Motorgeräusch.

Fotos: Dirk Köster





Neue Werte: Das Kombi-Instrument gibt neben der Geschwindigkeit Auskunft über Ladezustand, Stromfluss und Ankerdrehzahl. Dank geschickt verteilter Stromspeicher bleibt noch reichlich Gepäckraum. Der Permanent-Magnet-Motor ist »eingängig« 10,56:1 untersetzt.

Neutral-Taste meldet Betriebsbereitschaft, der Elektrosatz ist »scharf«, der Druck auf »D« aktiviert den Fahrmodus. Ohne jedes Geräusch. Welche Kräfte unter dem Kunststoff-Kleid lauern, überrascht beim Dreh am Gasgriff. Machtvoll schiebt der Elektromotor die Fuhre nach vorn, Tempo 100 liegt bei handgestoppten 4,5 Sekunden an. Längst zeichnet sich ein zufriedenes Grinsen auf dem Fahrergesicht ab – unglaublich, welchen Spaß die geballte Ladung Strom unter dem Sitz bereiten kann. Alles fast geräuschfrei und ohne Zugunterbrechung. So fühlt sich das an, wenn ein Jet den Piloten ins Polster drückt. Ein Verbrenner könnte so etwas nur mit einer gut abgestimmten, stufenlosen CVT-Automatik, würde dann weit mehr Leistung benötigen und müsste immer exakt auf der Drehzahl des höchsten Drehmoments laufen.

Der vehemente Schub hält bis etwa 120 km/h an, dann sinkt die Beschleunigungsrate ab. Sämtliche Fahrwerte sind Einstellungssache, die Erfahrung der Programmierer entscheidet am Ende über Reichweite und Performance. So ist das Trike bei 145 km/h abgeregelt, deutlich mehr wäre machbar, wirtschaftlich aber nicht sinnvoll. Ohnehin liegt das Durchschnittstempo der meisten Genuss-Triker weit darunter.

Ein großer Spaß ist der Abbau der Beschleunigung: Die montierte Sport-Bremsanlage kommt nur selten zum Einsatz. Bevor die Bremszangen die Scheiben packen, übernimmt die Energierückgewinnung die Verzögerung. Bis zu 64 Ampere schickt die »Motorbremse« zurück in die Akkus, beim bloßen Gaswegnehmen sind es bis zu 15 Ampere. Genug, um auf langen Gefällen die Batterieanzeige um das eine oder andere halbe Prozent zu Gunsten der Reichweite ansteigen zu lassen.

Womit wir beim Reizthema Reichweite sind: Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt der elektrische Verbrauch überproportional an. Werksangaben sind Schall und Rauch, auf den Praxismix kommt es an. Ich fahre drei verschiedene Rundkurse in drei verschiedenen Fahrstilen: Die erste Runde ist 150 km lang, beinhaltet 30 km Autobahn und führt ansonsten über schnelle Strecken in der Eifel. Mit etlichem Auf und Ab,

Nah an der Serie: Dirk Köster konnte das Trike in der Ausführung fahren, in der es Ende 2018 in Produktion geht. Von außen ist der innovative Antrieb nicht erkennbar, der Unterschied liegt unter der Karosse.

einigen 120-km/h-Abschnitten und rasantem Herausbeschleunigen aus Kurven. Ohne Rücksicht auf den Verbrauch. Am Ende liegt der Schnitt bei respektablen 88 km/h, das Batterie-Management zeigt 46 Prozent Restverbrauch an. Macht 13,8 kWh Verbrauch auf 100 km bei circa 290 Kilometern errechneter Reichweite.

Der nächste Kurs führt von Cochem an der Mosel auf kürzestem Weg durch die bergige Eifel bis kurz vor Aachen und über Eupen, durch das Hohe Venn über Prüm zurück an die Mosel. In zügigem, gesetzestreuem Tempo, also nie über 100 km/h. Am Ende stehen 313 Kilometer auf der Anzeige, in den Akkus schlummern noch 20 Prozent Restenergie. Womit theoretisch 375 Kilometer Reichweite drin wären. Theoretisch, denn bevor die Anzeige auf »null« steht, muss eine Ladestation erreicht sein. Macht bei 62 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit einen Verbrauch von 11,8 kWh auf 100 km.

Jetzt ein Test, wie wenig Verbrauch möglich ist. Ich fahre von Koblenz nach Trier entlang der Mosel und wieder zurück mit maximal 80 km/h. Eine

Sportlicher Rücken: Gut, dass das Heck elegant gestylt wurde. Andere Verkehrsteilnehmer werden das rasante Elektro-Trike meist aus der Verfolger-Perspektive sehen.

Mit »Schongas« wird der 500-km-Reichweitentraum zur Realität

Strecke ohne nennenswerte Steigungen. Sanft beschleunigt und unter konsequentem Einsatz der Energierückgewinnung beim Bremsen. Abends stehen 365 km auf dem Tacho, die Akkus besitzen noch 28 Prozent Restinhalt. Was für theoretische 143 weitere Kilometer reicht, der 500-km-Reichweitentraum ist um acht Kilometer überschritten. Macht 8,85 kWh pro 100 km.

In Sachen Fahrspaß und Reichweite kann Rewacos Elektro-Trike überzeugen, doch was kostet der Spaß? Rewaco rechnet mit einem Aufpreis von rund 8000 Euro gegenüber einem Benziner-Trike. Damit dürfte die Basisversion um die 33.000 Euro liegen.

Lädt man das Trike an der heimischen Steckdose auf und rechnet für die Kilowattstunde je nach Anbieter etwa 27 Cent, kostet ein voller »Tank« von 45 kWh dann gerade einmal zwölf Euro. Was – wie auf unseren Testfahrten ermittelt – für 250 bis 500 km genügt. Ein billiges Vergnügen. Zu Hause am Kraftstrom füllten sich unsere halb vollen Akkus in knapp zwei Stunden und an 220-Volt-Lichtstrom dauerte das »Aufstromen« eines 40-Prozent-Akkus rund 14 Stunden.

An den öffentlichen Ladestationen ergeben sich viele Möglichkeiten. Um die Elektro-Mobilität anzukurbeln, gibt es mancherorts Ladesäulen, an denen die Ladung gratis ist. Für lau wird jedoch immer seltener, idealerweise schließt man mit einem Fahrzeug-Stromanbieter einen Vertrag ab. Eine Kundenkarte oder Handy-App schaltet die Säule frei, abgerechnet wird nach Verbrauch oder immer häufiger nach Ladezeit. Letzteres, weil viele Elektro-Fahrer das eingesteckte Kabel als »Gratisparkschein« nutzen und nach dem Laden ihr Fahrzeug nicht entfernen. Wenn Zeit Geld kostet, blockiert niemand unnötig lange die Säule. Wie lang die öffentliche Ladung dauert, kommt darauf an, wie viel Strom zur Verfügung steht und wie viel der Akku aufnehmen kann. Die Preise fürs Laden schwanken, pro Stunde verlangen die Anbieter zwischen vier und elf Euro.

»An einer kräftigen Ladesäule nehmen unsere Akkus circa 20 kWh Ladung pro Stunde auf, zwei Stunden Ladung sind technisch möglich«, sagt Rewaco-Chef Harald Schmitz. »Derzeit sind wir dabei, für unsere Kunden günstige Konditionen bei Strombetreibern auszuhandeln. Wir möchten den Trikern eine maßgeschneiderte Lade-Infrastruktur an die Hand geben.«

Ein Elektro-Antrieb macht einen Heidenspaß, ist aber nicht zwangsläufig ökologisch. Es kommt drauf an, wie der Strom erzeugt wird. Die anvisierte Million E-Fahrzeuge dürften unser Stromnetz so arg strapazieren, dass der Ruf nach neuen Großkraftwerken auf Dauer wohl nicht ausbliebe.

Kein Wort über das Fahrwerk? Kaum nötig, das 900 kg schwere E-Trike entspricht im Aufbau dem Rewaco RF 1 und überzeugt wie dieses mit sauberen Fahreigenschaften. Dafür mit genialem Beschleunigungs-Feeling und Geräuschfreiheit. Tatsächlich habe ich den Ottomotor-Sound nach der ersten langsamen Fahrt durch den Wald fast schon vergessen. Die Geräusche der Waldbewohner konnte ich auf einem Benziner hingegen noch nie genießen. *Dirk W. Köster*

Technische Daten

Motor: Punch-Powertrain-geschalteter Vier-Phasen-Reluktanzmotor, flüssigkeitsgekühlt, Leistung 70 kW, Drehmoment 250 Nm, Ankerdrehzahl bis 12000/min
Antrieb: Punch-Powertrain, Stirnrad-Untersetzung 10,56:1, ins Gehäuse integriertes Differenzial mit Antriebswellen zu den Rädern
Batterie: 350 Volt Nennspannung, 45 kWh Akku-Kapazität
Maße: Länge 3560 mm, Breite 1870 mm
Bereifung: vorn 200/50-ZR 17, hinten 335/30-ZR 18
Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit abgeregelt 145 km/h, Reichweite (Messungen nach Bordinstrument) 280 bis 508 km auf verschiedenen Testrunden
Preis: ab ca. 33.000 Euro

Bezugsnachweis

Die Adresse des Herstellers finden Sie im Internet unter:
www.tourenfahrer.de