

Portion Extraschub

Rewacos RF1-Modelle erfreuen sich seit 2005 steigender Beliebtheit. Aktuell sorgen Mitsubishi-Triebwerke mit hochmodernen CVT-Getrieben für Vorschub. Jetzt mit einer Extra-Portion Druck aus 177 PS.



bei allen Leistungsstufen der bewährte 1,5-Liter-Mitsubishi-Vierzylinder. Allen Varianten gemein ist die Kraftübertragung über ein mehrstufiges CVT-Getriebe aus dem Hause Punch-Powertrain. Die Schaltbox basiert auf den Genen der seligen Riemenautomatik der alten DAF-Automobile. Mit dem wesentlichen Unterschied, dass statt einem auf Zug beanspruchten Gummi-Keilriemen ein auf Druck belastetes Metall-Gliederband auf variablen Kegelscheiben läuft und so die Übersetzung bestimmt. Von der durch Fliehkraft und Unterdruck gesteuerten stufenlosen Regelung eines klassischen Riemen-CVT-Getriebes unterscheidet sich das Punch-Powertrain-Getriebe durch vorprogrammierte Kegelscheiben-Positionen, die als feste Gangstufen fungieren. Der berühmte »Gummiband-Effekt« entfällt also völlig, vielmehr lässt sich das moderne CVT in Sekundenbruchteilen schalten – gefühlt noch schneller als ein Doppelkupplungsgetriebe.

Auf der Proberunde bleibt der Wählhebel auf D stehen, das schnelle Schalten überlasse ich zunächst den elektronischen Helferlein. Im Gegensatz zur Siebengang-Konfiguration der kleineren Modelle haben die Techniker bei der 177-PS-Variante einen achten Gang einprogrammiert. Dieser ermöglicht es, die (abgeregelte) Spitzengeschwindigkeit von 182 km/h bei moderaten 5000 Umdrehungen zu erzielen. Durch Erhöhung des Ladedrucks von 0,45 auf 0,95 bar steigt die Leistung von 140 auf 177 PS bei gleichzeitiger Senkung der Nenndrehzahl von 6000 auf 5000 Umdrehungen. Das höchste Drehmoment von 246 Newtonmetern liegt ebenfalls in der Nähe der Nenndrehzahl an.

Schon in der Automatikstellung lässt sich das Trike ausgesprochen flott bewegen. Dabei folgt das Getriebe dem Impuls der Gashand: Wer den Hahn gefühlvoll aufzieht, erreicht frühes Hochschalten und

Drückt ordentlich: Das neue 177-PS-Turbo-Triebwerk schiebt das Trike bei nur 5000 Touren bis auf 182 km/h an.

Hoppla, was geht denn da? Aus etlichen Testfahrten weiß ich genau, wie flott so ein Rewaco RF1 geht. Schon die 140-PS-Version fühlt sich laut Popometer kräftiger an als frühere Versionen mit deutlich mehr PS. Der Grund dafür liegt im Achtganggetriebe, das durch clevere Abstimmung und blitzschnelle Schaltvorgänge den Eindruck gesteigerter Leistung suggeriert. Aber das hier toppt alles! Hinter dem Sitz drücken drei Dutzend zusätzliche Pferdestärken die Fuhrer so vehement nach vorn, dass man glaubt, hier würden deutlich mehr als 200 PS anschieben. Wobei der Schub nicht bei utopisch hohen Drehzahlen, sondern bei niedrigen 5000 Touren entsteht – mehr als beeindruckend.

Heute teste ich das neueste Rewaco-Trike RF1. Zu den bekannten Motorisierungen mit 110-PS-Saugmotor und 140-PS-Turbo-Triebwerk gesellt sich nun die neue 177 PS starke Variante. Basis-Triebwerk ist



Mit freundlicher Genehmigung der Zeitschrift TOURENFAHRER. Erschienen in der Ausgabe 02/2019. www.tourenfahrer.de

Technische Daten*

Motor: Mitsubishi-Vierzylinder, wassergekühlt, Einspritzer, Hubraum 1499 cm³, Bohrung x Hub 75 x 84,8 mm, Leistung 177 PS bei 5000/min, max. Drehmoment 247 Nm bei 5100/min
Getriebe: Achtgang-CVT-Automatik mit Rückwärtsgang, Schaltung automatisch oder manuell
Fahrwerk: Stahl-Schweißkonstruktion, vorn Trapezlenkgabel mit Zentralfederbein, hinten Einzelradaufhängung
Bremsen: Scheibenbremsen vorn / hinten, Feststellbremse
Reifen: vorn 200/50 ZR17, hinten 295/35 ZR18
Maße / Gewichte / Messwerte:
 Länge / Breite / Höhe: 3550 / 1880 / 1060 mm
 Leergewicht: von 615 bis 623 kg, Zuladung: 272 bis 280 kg
 Tank: 40 Liter, Verbrauch: 7 Liter auf 100 km, V/max: 182 km/h
Preis: Basis-RF1-ST2 mit 177 PS ab 29.900 Euro

* Hersteller-Angaben

gemütliche Cruising-Eigenschaften. Reißt man dagegen den Gasgriff sportlich auf, schaltet das Getriebe später und die Gänge drehen weiter aus.

In etwas mehr als fünf Sekunden schafft das Trike die 100 km/h-Marke, die Höchstgeschwindigkeit von Tacho 185 km/h wird bei 5000 Touren erreicht. Es ist kalt, also runter mit dem Tempo und rauf auf die Landstraße. Zum Kurvenrübern ist das RF1 wie geschaffen. Auf winkligen Straßen ist man sehr zügig unterwegs und braucht sich weder vor Sportwagen noch vor Motorrädern zu verstecken. Und das

bei absolut sicherem Fahrgefühl. Die Bremsen beißen vehement zu, das ABS greift lediglich bei feuchtem oder glattem Untergrund vorzeitig unterstützend ein.

Wer den Wählhebel auf die Sport-Stellung schiebt, kann die Gänge sehr komfortabel über den Power-Shifter-Drehring am linken Lenkergriff schalten. Und wer mag, kann die Gänge jetzt voll ausdrehen oder extrem früh schalten und dann mit wenig Drehzahl fast lautlos durch die Alleen säuseln. Die manuell geschalteten Gänge kommen in Millisekunden zum Kraftschluss, die Schalterei ist also eine wahre Freude. Beim Test-Trike unterstützt ein optionaler Tempomat gemütliches Cruisen, idealerweise in der Automatik-Stellung.

Fazit: Der neue 177-PS-Turbo-Vierzylinder im Rewaco RF1 überzeugt durch hohe Leistung aus niedrigen Drehzahlen. Die Bremsen und das Fahrwerk sind dem Leistungsplus mehr als gewachsen. Das jetzt achtgängige CVT-Getriebe sorgt für enormen Fahrspaß, wahlweise automatisch oder manuell geschaltet.

Dirk Köster

Der achte Gang ermöglicht 182 km/h Top-Speed bei moderaten 5000/min

1 Am linken Lenkerende sorgt der Tempomat für entspanntes Geschwindigkeits-Management. Der Power-Shifter-Ring ermöglicht blitzschnelles Schalten.

2 Der Vierzylinder gibt seine Leistung über das achtgängige CVT-Getriebe an die Hinterräder ab. Für Mehrleistung sorgt eine modifizierte Turbo-Abstimmung.

3 Am »Tankhebel« entscheidet der Fahrer über relaxtes automatisches oder sportliches Fahren mithilfe manueller Drehriehrschaltung.



Fotos: D. Köster



Neue Touring-Modelle

Längst stoßen Trikes in Geschwindigkeitsbereiche vor, in denen der Fahrtwind kräftig an der Besatzung zerrt. Bisher blieb da nur die Option: Gas wegnehmen und langsamer fahren. Für das Modelljahr 2019 kommt jetzt eine verkleidete Touren-Version auf den Markt. Die Lenkerverkleidung mit Windschutzscheibe ist im US-Stil gehalten, die Beine sind durch abnehmbare Seitenverkleidungen geschützt. Der zusätzliche Windschutz soll lange Strecken im oberen Geschwindigkeitsbereich erträglicher machen und zudem Platz für Komfort-Zubehör wie Lautsprecher und das Bedienteil des hochwertigen Entertainment-Systems bieten.

Im Touring-Paket sind neben Verkleidung und Sound-Anlage, Extras wie Komfort-Fahrwerk, ABS, Tempomat, Sitzheizung und die Hochleistungs-Bremsanlage »R-Edition« enthalten. Der klappbare Fahrersitz erleichtert das Aufsteigen des Beifahrers, der Komfort-Rahmen mit steilerem Gabelwinkel bietet mehr Platz für Fahrer und Beifahrer. Das Touring-Trike ist mit allen drei Motorvarianten zu haben, wobei das 110-PS-Modell in der ST2-Variante 34.900 Euro mit Volllausstattung kostet. Die 140-PS-Touring-Variante ist ab 37.300 zu haben, die 177-PS-Version fängt bei 39.400 Euro an.



Die neue Touring-Variante bietet ein Plus an Windschutz, effizientere Bremsen, ein Komfort-Fahrwerk und jede Menge Luxus-Features.