

# Das Volks-Trike

Zurück zu den Wurzeln. Statt neue Runden im Kampf um die höchste Leistung einzuläuten, tritt Rewaco im RF1 ST mit nur 70 PS an. Kann so wenig Leistung denn Spaß machen, oder ist weniger sogar mehr? Wir waren mit dem RF1 ST auf Tour.



Die Leistungskurven deuten steil nach oben: 100, 140 und sogar 200 PS. Da erinnert sich so mancher Triker gern an die Zeit, als 35 oder 50 PS und 125 km/h Spitze zum großen Dreiradglück reichten. Diese Zielgruppe visiert Rewaco mit dem RF1 ST an. Leute, für die lässige Sitzhaltung und bequemes Gestühl ganz oben auf der Liste stehen. Sparsam soll das Trike sein und beim Kauf keine allzu großen Löcher in die Kasse reißen. Reichlich Platz fürs Gepäck ist ein Muss. Denn Triker reisen viel und gern. Oft mit dem rollenden Eigenheim am Haken. Da kommt es neben der Motorleistung auf gute Bremsen an.

Das RF1 ST entsteht auf Basis der bekannten Rewaco-RFLT-Serie. Da die mit bis zu 185 PS motorisiert ist, dürften die

70 PS des 1,1-Liter-Motors das Gitterrohr-Fahrgestell nicht mal ansatzweise in die Nähe seiner Grenzen bringen. Was für Solidität und lange Lebensdauer spricht.

Das mit 150/55R17 bereifte Vorderrad wird von der bewährten Rewaco-Trapezgabel mit hydraulisch gedämpftem Zentralfederbein geführt. Die Hinterräder stehen auf Walzen im Format 255/45 ZR 17, eine Einzelradaufhängung mit Bilstein-Gasdruckdämpfern verbindet sie mit dem Chassis.

Die Karosserie des RF1 ST besteht aus GfK-Material, das in Fahrzeugfarbe durchgefärbt ist und keiner Lackierung bedarf. Kratzer lassen sich so einfach herauspolieren, müssen unfallbeschädigte Teile ausgetauscht werden, erübrigt sich ebenfalls der Gang zum Lackie-

rer. Zur Wartung lässt sich die Karosserie hochklappen, und darunter kommt ein 1100 cm<sup>3</sup> großer Cherry-Vierzylinder zum Vorschein. Doch wer, um Himmels willen, ist Cherry? Die

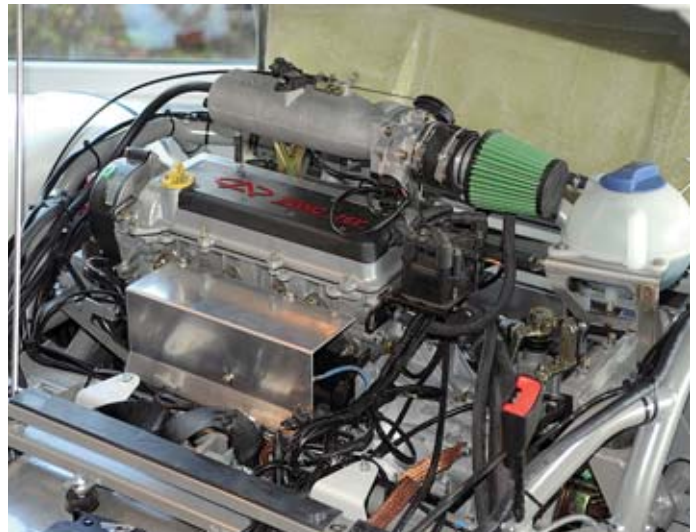
Antwort findet sich in einer ganzen Reihe asiatischer Kleinwagen und Spaßfahrzeuge. Das Triebwerk entsteht in großer Stückzahl als Lizenzbau eines bewährten japanischen Auto-



**Schicke Kurven:** Die Karosserie besteht aus etlichen separaten Teilen. Was im Schadensfall die Reparatur verbilligt. Der Kofferraum schluckt 165 Liter.



**Flotter Dreier:** In der ST-3-Variante bietet das Trike Fahrspaß für eine kleine Familie, die breite Bank kostet 590 Euro Aufpreis gegenüber dem Zweisitzer.



**Vertrauen in den Doppelnocker:** Rewaco gibt stolze fünf Jahre Garantie (bis 150.000 km) auf Rahmen, Motor und Antrieb.

triebwerks. Eine Konstruktion, die Technikfreaks überzeugt: Im Leichtmetall-Zylinderkopf rotieren zwei Nockenwellen, die 16 Ventile direkt betätigen. Die 70 PS Leistung verteilt ein Fünfganggetriebe über Gelenkwellen an die einzeln aufgehängten Räder.

Die Kraftstoffaufbereitung übernimmt eine Multipoint-Einspritzung, ein geregelter

Katalysator sorgt für die erforderliche Luftreinhaltung.

Die Sitzposition gefällt auf Anhieb, der Cherry hinter mir läuft nach dem Druck auf den Starter sofort rund. Beim ersten Beschleunigen eine Überraschung der angenehmen Art: Der Elfhunderter entwickelt aus niedrigen Drehzahlen ordentlich Schub und tönt dabei angenehm sonor. Beim Durchschalten überzeugt der Motor mit sattem Durchzug und beweist, dass er alles andere als eine nervöse Drehorgel ist.

In den langen Ortsdurchfahrten des Bergischen Landes säuselt das RF1 ST nahezu lautlos im Vierten durch die 50-km/h-Zonen. Darf es wieder schneller vorangehen, genügt ein Dreh am Gas zum Beschleunigen, der Schaltknüppel bleibt unbeberührt. Im Fünften zieht der Motor bei 50 km/h zwar noch

durch, nimmt aber nur zögerlich Fahrt auf. Mich lockt eine kurvige Landstraße. Die Schaltung ist leichtgängig, die Gänge lassen sich flott durchziehen – mit einer idealen Schaltdrehzahl um die 4000/min. Doch sehr häufig ist der Schalthebel

## Bei Tempo 120 gleitet man mit gemütlichen 3500 Umdrehungen im Fünften dahin

nicht zu betätigen, der Vierte zeigt sich als universelle Schaltstufe für den Landstraßenbetrieb. Nur an heftigen Steigungen und in engen Kurven will der 1100er fleißig geschaltet werden, die Gangabstufung passt gut zum Trike.

Eine Bergabstrecke mit langen Geraden und darauffolgenden Spitzkehren fordert die Bremsen. Ein Tritt aufs Fußpedal aktiviert sämtliche Scheiben und sorgt für ordentliche Verzögerung. Die Bremse ist stets gut dosierbar und wird auch nach mehreren forcierten Bremsungen aus Tempo 100 nicht müde.

Bei einem Abstecher auf eine kurvige Nebenstrecke muss das Fahrwerk zeigen, was es kann. Ganze Serien tiefer Schlaglöcher bringen die Federung nicht an ihre Grenzen, das Schluckvermögen der hinteren Bilstein-

Dämpfer ist gut, die Abstimmung komfortabel, aber nicht zu weich. In rasant gefahrenen Kurven folgt das Trike brav den Lenkbefehlen, eine Folge der vom großen RF1 übernommenen Lenkgeometrie. Es ist sehr passend, hier vom genüsslichen Kurvenrübern zu sprechen.

Zum Schluss rauf auf die Autobahn: Auf dem schnellen Asphaltband merkt man rasch, dass hier nur 70 Pferde mit momentan rund 680 Kilo (Leergewicht 563 Kilo) Gewicht kämpfen. Dreht man die Gänge bis zur Nenn Drehzahl von 5900/min aus, lässt sich die Tempo-100-Marke in gut neun Sekunden knacken. Als Höchstgeschwindigkeit zeigt das GPS 148 km/h an – im vierten Gang. Der Fünfte ist als eine Art Overdrive ausgelegt, was dem von

Trikern geliebten Fahrstil entgegenkommt. Bleibt der Fünfte an Steigungen drin, fällt die Tachonadel rasch auf rund 120 km/h ab, wer hier schneller sein will, muss eben runter in den Vierten.

Fazit: Rewacos kleinstes Trike macht Spaß. Auch wenn es häufig als Ersatz für die seligen Käfer-Trikes genannt wird, ist das nicht richtig: Das RF1 ST kann alles viel besser. Der 1100er-Motor ist auch auf langen Strecken ein idealer Antrieb für Genuss-Triker. Wer mit gut 140 km/h Spitze zufrieden ist, der sollte das ST einmal ausprobieren. Zur Belohnung liegt der Preis für den Zweisitzer unter 20.000 Euro und der Verbrauch bei konstant 90 km/h unter fünf Litern.

*D. W. Köster*

## Technische Daten

### Rewaco RF1 ST

#### Motor

Flüssigkeitsgekühlter DOHC-Vierzylinder-Viertaktmotor mit regeltem Katalysator; Leistung 51 kW (70 PS) bei 5900/min; Hubraum 1083 cm<sup>3</sup>; max. Drehmoment 90 Nm bei 3500/min; Fünfganggetriebe, Rückwärtsgang; Heckantrieb über Gelenkwellen

#### Fahrwerk

Trapezgabel mit 60 mm Hub am Federbein; Einzelradaufhängung hinten an Schräglenkern mit 85 mm Federweg, Bereifung vorn 150/55 R 17, hin-

ten 255/45ZR17; je Rad eine Scheibenbremse

#### Maße und Gewichte

Tankinhalt 40 l; Länge 3540 mm; Breite 1810 mm; Höhe 1060 mm; Anhängelast 280 Kilo ungebremst, 550 Kilo gebremst (mit Sondergenehmigung); Leergewicht 565 kg; zul. Gesamtgewicht 895 kg; Höchstgeschwindigkeit 145 km/h (Werksangabe)

#### Preise

Standard: 19.900 Euro / Zweisitzer RF1 ST-2; Testfahrzeug: 20.490 Euro Dreisitzer RF1 ST-3; Infos: [www.rewaco.de](http://www.rewaco.de)