

Trudes breite Hüften

In den USA sind »Converted Trikes« gerade im Vormarsch. Besonders »Golden-Age-Biker« schwören auf die Sicherheit des dritten Rades. Mit dem CT 800 auf Suzuki-Intruder-Basis bereichert Rewaco diesen Markt.

Fotos: Dirk W. Köster



Betont lässig: Mit den 53 PS des Suzuki-Twins lässt es sich genüsslich cruisen. Die Spitze liegt bei 140 km/h.

Kommt mal rüber, es gibt was ganz Neues!« Rewaco-Chef Harald Schmitz ruft zu einer exklusiven Probefahrt. Kaum hat er die letzten Verkleidungsteile angepasst, stehen wir schon auf der Matte. Schwarz glänzend wartet Rewacos erstes »Converted Trike« in der Januarsonne auf unseren ersten Fahreindruck.

Die Sitzposition stimmt: locker-lässig, wie wir es von Suzukis Intrudern gewohnt sind.

Bis hin zum Schwingenlager ist alles Suzuki, dahinter beginnt Rewacos Trike-Know-how. Der komplette Hinterbau ist aus solidem Vierkantrrohr geschweißt, die Räder sind in Starrachs-anordnung am schwingend aufgehängten Heckteil gelagert. Die Antriebskraft wird per Kardanwelle zur Hinterachse geleitet und über ein kompaktes Differenzial aus dem Automobilbau an die Räder verteilt.

Das Kunststoffkleid des Rewaco-Heckteils passt optisch sauber zum Suzuki-Vorderbau, nichts wirkt gestückelt oder gar improvisiert. Wie aus einem Guss zeigen sich auch die Fahreigenschaften des CT 800: Die Lenkkräfte sind angenehm niedrig, die Spurtreue ist gut. Das straffe Handling ist eine direkte Folge des starren Hinterbaus, ein einseitiges Wegtauchen wie bei einer Einzelradaufhängung kann es konstruk-

tiv nicht geben. Moderne Einzelradaufhängungen reagieren bei Motorrad-Trikes gerade in schnellen Kurven recht sensibel und müssen durch Stabilisatoren und straffe Abstimmung im Zaum gehalten werden. Da nimmt man die höheren ungefederten Massen des CT 800 und den Nachteil der etwas unkomfortableren Federung auf sehr schlechten Straßenabschnitten gern in Kauf.

Rundum verzögern Scheibenbremsen, die beim Vorserienmodell noch getrennt (Handhebel vorn, Fußpedal hinten) betätigt werden. In der Ende März anlaufenden Serie werden die Bremsen Trike-üblich über ein Integral-Bremssystem durch den Fußhebel aktiviert.

Zur tourentauglichen Sitzposition gehört ein langstreckentauglicher Gepäckraum. Der serienmäßige hintere Koffer fasst rund 75 Liter, rechtzeitig zur Reisesaison wird es zusätzliche Staumöglichkeiten durch ein speziell geformtes Topcase geben.

Der 53 PS starke V-Twin treibt das Trike bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h voran. Als Zielgruppe sieht Harald Schmitz in erster Linie Motorradfreunde, die die Sicherheit des dritten Rades suchen, sich aber bisher mit der typischen Trike-Optik und -Sitzposition nicht anfreunden konnten. Weitere Kundschaft dürfte sich aus Leuten rekrutieren, die zwar Motorrad fahren wollen, sich aber scheuen, den entsprechenden Führerschein zu machen. Ein Kundenkreis, zu dem zunehmend auch Frauen gehören. Wie jedes Trike wird das CT 800 mit dem normalen Autoführerschein gefahren.

Für 18.990 Euro wird das CT 800 rechtzeitig zur neuen Saison bei den Rewaco-Händlern zu haben sein, die zweifarbig lackierte C-Variante kostet 400 Euro Aufpreis. Für ein »Converted Trike« ein fairer Kurs, so viel kostet bei manchen anderen Anbietern alleine der Umbausatz.



Wie aus einem Guss: Optisch passt der CT 800-Umbau sauber zum unveränderten Intruder-Vorderteil. Das Gepäckfach fasst 75 Liter (oben links). Solide geschweißt: Das Rahmenheck in Starrachs-Bauweise wird vom Suzuki-Schwingenlager aufgenommen. Das Differenzial-Getriebe stammt aus dem Autobau (oben rechts).