

TRIKE



Magazin



Im Test:

Rewaco HS4i-Chopper

Produkt-Test:

Outdoorstiefel fürs Trike

► **Specials:**

► **Rebell von WK**

► **Tipps für den Winter**

► **Reifenübersicht**

Sieg auf der ganzen Linie!

Das HS4i Chopper GT



Bisher dachte ich immer mein Favorit bei Rewaco ist das HS6 Harley!

Das trifft sicher für den „Nicht-Käfer-Bereich“ immer noch zu. Obwohl ich nicht der ausgesprochene Boxer-Fetischist bin, muss ich hier noch einmal neu nachdenken.

Wir kannten es bis dato nur von der Messe in Dortmund und hatten bisher keine Gelegenheit, es zu testen. Ende Juli nehmen wir endlich unser Testfahrzeug in Empfang und ich bin schon sehr neugierig auf das neue HS4 mit dem kleinen „i“ im Familiennamen. Die erste Auffälligkeit nach dem Starten des Motors ist der fast käferuntypische Sound. Die 1.800 Kubik klingen sehr sonor an den Endtöpfen. Erst ein paar Gasstöße später ist dann der VW-Käfer nicht mehr zu verleugnen. Es gibt sie also noch die guten Dinge und Rewaco kann hier alle Boxer-Fans beruhigen. Wie uns Harald Schmitz versicherte, werden die Lindlarer diesen Antrieb noch solange im Angebot behalten, wie es sinnvoll erscheint! Der klassische Urvater aller Trikeantriebe wird den Boxer-Puristen also noch einige Zeit erhalten bleiben. Rewaco kann seinen Kunden eine Planungssicher-

heit von mindestens fünf Jahren garantieren. Dies gilt darüber hinaus natürlich auch für alle Ersatzteile.

So, jetzt gehts aber ab auf die Piste. Beim Einlegen des ersten Gangs stelle ich fest: Hoppla, die Schaltung wurde geändert! Sie befindet sich zwar immer noch rewacotypisch vorne in der Mitte, aber die Schaltwege sind etwas kürzer und der Schalthebel lässt sich präziser bewegen. Endlich muss auch nicht mehr „gerührt“ werden, um zufällig den „Rückwärtigen“ zu erwischen. Bei vielen Trikes anderer Hersteller ist das Einlegen des Rückwärtsganges oft nur Zufall. Die Entsperrung erfolgt jetzt mittels eines Schiebers am Schalthebel, dieser wird leicht nach oben gezogen und ebenso leicht lässt sich der R-Gang nach links unten einlegen. An der Tankattrappe musste dafür extra eine größere Aussparung geschaffen werden, die meiner Meinung nach sehr dekorativ aussieht. Von hier aus ein Lob an die neue Schaltung, der R-Gang geht jetzt spielend und ungerührt nach hinten los.

Die ersten Kilometer mit dem HS4i Chopper GT überzeugen mich bereits, trotz des Dauerregens auf der Autobahn. Die neu entwickelte „Multipoint“ Einspritzung aus dem Hause Rewaco würde ich jetzt schon als gelungenen Wurf bezeichnen. Keinerlei Vergleich mehr mit der Doppelvergaser-Fraktion. Dieser Motor besitzt eine völlig neue Charakte-



So sehen Cruiserbilder von unterwegs aus, bequem, entspannt und zufrieden durch die Gegend gleiten!



Wie wir es von der „Limited Edition“ von Rewaco bereits kennen, wurde auch unser HS4i mit künstlerischem „Pinstriping“ von „Maze“ Mathias Wagner verziert.



ristik. Hier muss man ein neues Kapitel aufschlagen. Die fast 70 Pferdchen entfalten ihre Leistung überraschend weich und mit zunehmender Drehzahl – aber spürbar und kraftvoll. Das gesamte Drehzahlband ist deutlich breiter geworden. Gerade deswegen hält sich die Lautstärke des 1800ters in Grenzen und irgend welche Vibrationen sind praktisch Fehlanzeige. Mir kommt es so vor, als werde ich wie an einem Gummiband bis zur Höchstgeschwindigkeit nach vorne gezogen. Wie hat das Rewaco technisch auf die Reihe

gebracht? Wir haben natürlich in Lindlar nachgefragt.

Ein Eckpfeiler dafür ist die neue Einspritzung. Eine Drosselklappe versorgt alle vier Zylinder mit Frischluft, die Kraftstoffinspritzung erfolgt aber über ein Einspritzventil, das sich an jedem einzelnen Zylinder befindet. Diese Technik erzeugt beeindruckende Laufeigenschaften. Der Motor hängt unglaublich sensibel und agil am Gas! Er überträgt jeden kleinen Dreh am Gasgriff direkt, und der Schub kommt prompt. Keine Löcher mehr und kein He-

rumdümpeln im Drehzahlkeller. Deutlich am Instrument zu sehen sind auch die niedrigeren Drehzahlen auf der Autobahn bei richtig Power. Bei Vollanschlag, bleibt das Anzeigergerät am Geschwindigkeitsmesser knapp unterhalb der Marke 170 stehen. Wenn die Tachonadel genau 100 Stundenkilometer anzeigt, steht der Zeiger am Drehzahlmesser exakt bei 2.500 Umdrehungen. Auf Nachfrage wurde uns bestätigt, dass das Getriebe angepasst werden konnte, um Drehzahl zu senken. Den beim Käfer-Getriebe nicht vorhande-



Viel polierter Edelstahl ist im Erscheinungsbild des HS4i nicht mehr weg zu denken.



nen fünften Gang vermisst man bei dieser Abstimmung kaum mehr. Das geht aber seltsamerweise nicht zu Lasten des Drehmoments, wie man meinen könnte, denn das steht in allen Fahrbereichen nach wie vor ausreichend zur Verfügung. Man kann ganz locker und entspannt in der höchsten Fahrstufe bei 1.500 Umdrehungen schon kräftig losspurten. Da kommt selbst bei mir Freude auf. Hätte mir das der Rewaco-Chef vorher persönlich erzählt, ich hätte es ihm ungefährenerweise nicht geglaubt.

Ein Fels in der Brandung ist das Fahrwerk und das im wahrsten Sinne des Wortes. Hier wurde noch einmal deutlich in Richtung Ausgewogenheit zugelegt! Die eigens dafür konstruierte Einzelradaufhängung ersetzt die antiquierte Pendelachse. Dieses Fahrwerk mit den Stabilisatoren kann so gut wie nichts aus der Ruhe bringen. Das HS4i liegt wie ein Brett auf der Unterlage und ist kaum von der eingeschlagenen Richtung ab zu bringen. Man muss es regelrecht strikt dazu auffordern oder provozieren. Selbst dann zeigt es sich immer noch von seiner gutmütigen Seite und macht wenig Anstalten sich flegel-

Serienausstattung

Fahrwerk mit einstellbaren Bilstein-Gasdruckdämpfern, Scheibenbremse vorne und hinten, gelochte Bremsscheibe vorne, Brems- und Kupplungspedal sind verstellbar, elektrische Kraftstoffpumpe, Sportsitze in schwarz/schwarz, Karosserie aus GFK mit Lackierung aus der Rewaco Farbpalette, Sportline-Gabel einstellbar, wahlweise Topcase, Speedcase oder Ledergepäcktaschen mit Ledergepäckrolle, Beifahrerreling mit Armpolstern, wahlweise Sportline- oder Hochauspuffanlage mit geregelterm 3 Wege-Katalysator, Haupt- und Zusatzscheinwerfer in Klarglas, Bremskraftverstärker, ausschließliche Verwendung von fabrikneuen Motoren, leichter und verwindungssteifer Gitterrohrrahmen, kunststoffbeschichtet in Silber-Metallic, ausgewogene Fahrzeuggeometrie mit präzisiertem Kurvenverhalten und spurneutralem Geradeauslauf, Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) in verschiedenen Farben, Sitzbezug in witterungsbeständigem Kunstleder. Alle Anbauteile, wie Lenker, Gabel, Seitenaufprallschutz, Beifahrerreling und Motorschutzbügel sind aus rostfreiem Edelstahl gefertigt.



Das hier gezeigte Topcase gehört zur Sonderausstattung. An unserem Testfahrzeug befand sich noch das Vorgängermodell.

haft zu benehmen oder gar einem Richtungswechsel vorlaut zu widersprechen. Schuld daran sind einmal mehr konstruktive Veränderungen am Gitterrohrrahmen. Der Tank ist jetzt deutlich Richtung Fahrzeugmitte gewandert. Dadurch hat sich der Schwerpunkt des Trikes verlagert und liegt so noch zentraler. Außerdem kommt hier noch ein wichtiger Aspekt zum Tragen, die Achslastverteilung. Sie hat sich durch die baulichen Modifizierungen zusätzlich verbessert und es wird mehr Druck auf das Vorderrad erreicht. Leider ist jetzt mein geliebtes Übersteuern, bei deutlich überhöhten Querschleunigungen, so gut wie nicht mehr vorhanden. Es fährt sich in jeder Situation wie ein Musterschüler. Ungehorsam ist bei normaler Fahrt nicht zu spüren.

Ein zusätzlicher Baustein im Puzzle sind die Bilstein-Gasdruckstoßdämpfer. Sie schlucken fast alle Unebenheiten ohne Murren weg. Auch die bewährte Sport-

line-Gabel, mit dem 200er Vorderrad, ist ein Garant für ruhigen Geradeauslauf und vor allem ein sicherer Funfaktor in schnellen Kurven. Als Fahrer kann man sich bequem zurücklehnen und ihr entspannt übers Cockpit bei der Federarbeit zusehen.

Im Duett zwischen Vorder- und Hinterrad reichen die 285er Schlappen an der Hinterachse voll und ganz aus! Dekorative Alufelgen verleihen den Niederquerschnitt-Pneus eine satte Optik.

Das äußere Erscheinungsbild haben die Lindlarer ebenfalls ausgefeilt. Als erstes sticht die neue Tankattrappe ins Auge. Sie ist an die Optik des RF1 angepasst, läuft nach unten schlanker zu und man kann so beim Kuppeln und Bremsen die Oberschenkel enger anlegen.

Als nächstes fallen die anders gestylten Kotflügel auf. Hier hat man die vorher runden Kanten leicht abgeschrägt. Die neuen Rücklichter sind zwar immer

noch rund, aber jetzt in glatter Klarglasoptik. Sie fügen sich so formschön in die Heckansicht ein. Die Frontansicht hat sich ebenfalls verändert. Sechs Lampen, bestückt mit viermal Fern- und zweimal Abblendlicht, erhellen selbst dunkelste Ecken und sorgen auch bei Nacht für den vollen Durchblick!

Auch das Topcase wurde der überarbeiteten Optik angeglichen. Die Oberseite ist deutlich flacher geworden und der Deckel wurde am Rand leicht abgeschrägt. Das Volumen ist aber in etwa gleich geblieben. Somit macht dieses Topcase die Retouchierungen im Aussehen des gesamten Fahrzeuges perfekt. ✖

☞ ☒ <be free on three>
*af



Fazit HS4i

Zunächst muss man die Multipoint-Einspritzanlage an erster Stelle nennen. Sie bringt die fantastischen Fahrleistungen und verhilft dem antiquierten Boxer noch einmal zu einem Höhenflug! Rewaco hat es geschafft eine kultivierte Einspritzung zu konzipieren, die eine sehr weiche Leistungsentfaltung hat. Die Kraft wird aber trotzdem spontan in druckvollen Schub umgesetzt und das bei deutlich reduziertem Benzindurst. 7,68 Liter Testverbrauch auf einhundert Kilometer sind dafür mehr als angemessen. Auf der Landstraße, bei sehr gemütlicher Fahrweise, sind durchaus Werte von 6-6,5 Liter möglich. Sie machen dieses Aggregat, im Zeichen sehr hoher Spritpreise, ganz sicher wieder interessant!

Das neue Fahrwerk tut sein Übriges dazu. Es ist derart ausgewogen, dass es sich durch nichts aus der Spur bringen lässt. Ein großes Plus nicht nur für jeden Einsteiger. Die angepasste Getriebeübersetzung könnte nicht besser zu diesem Motor passen. Weniger Drehzahl und viel Drehmoment im unteren Bereich sind Garantien für schaltfaulen Cruiserspaß. Die überarbeiteten GfK-Teile mit Tank, Kotflügeln und Topcase heben es deutlich vom Vorgänger ab und bieten für Fans zusätzliche Kaufanreize.

Die Redaktion hat etwa 3.000 Testkilometer, ohne besondere Vorkommnisse, damit abgespult. Das HS4i lief wie ein Uhrwerk. Von meiner Seite gibt es eigentlich nur wenige Ansätze zur Kritik. Es sind eher Anregungen für eine künftige Modellpflege. Ich hätte mir einen Kurzhubgasgriff gewünscht, weil der Weg bis Vollgas mit kräftig Nachgreifen verbunden ist! Meine Sozia gab zu Bedenken, ob man nicht die Rückenlehne am Topcase doppelt so dick aufpolstern könnte, um die Schultern hier wirklich bequem anlehnen zu können? Optimal wäre, wenn das neu gestylte Topcase noch zwei Helme aufnehmen könnte!

Mein Tipp, Probefahrt machen, sich überzeugen lassen. Boxerfans werden begeistert sein!

Das Heck mit der Optik des Boxers ist nach wie vor ein Hingucker.



Technische Daten HS4i Chopper GT

Motordaten 1.8 Ltr:

Motor luftgekühlter 4-Zylinder Boxermotor mit Multi-Point-Einspritzsystem und geregelterm 3 Wege-Katalysator (G-Kat)
Hubraum cm³: 1.775
Max. Leistung: 50 KW (68 PS)
bei 4.250 U/Min
Max. Drehmoment: . 121 Nm/3.000 U/Min
Abgasreinigungssystem G-Kat, Lambda-sonde, kontaktlose Zündung

Kraftübertragung:

Getriebearbeit 4-Gang-Schaltgetriebe, Rückwärtsgang, Heckantrieb, Mechanische Trockenkupplung

Bereifung:

vorne: 150/60 ZR17
(optional 180/55 ZR17 oder 200/50 ZR17)
hinten: 295/50 R15
(optional 285/35 ZR18 oder 335/30 ZR18)
Rad vorne: 4,25Jx17 Felge
(optional 5Jx17 oder 5,5Jx17)
Räder hinten: 10Jx15 Felge
(optional 11Jx18 oder 12Jx18)

Fahrleistung / Verbrauch:

Höchstgeschwindigkeit km/h: 142
Beschleunigung 0-100/sek: 9,2
Durchschnittsverbrauch l/100 km: .. 7,5-11
Kraftstoff: Super bleifrei
CO Emission g/km: 1,453

Maße/Gewicht/Volumen:

Fahrzeugbreite/mm: 1.810 mit 295/50
R15/1940 mit 335/30 ZR18
Fahrzeuglänge/mm: 3.260/3.360
mit Hochauspuff
Fahrzeughöhe/mm: 1.100/1.290
mit Hochauspuff
Leergewicht/kg: 475
Max. Zuladung/kg: 275
Tankinhalt/Ltr.: 42
Sitzplätze: 2, (1 vorne, 1 hinten)
Anhängelast/kg: 400 ungebremst

Basispreis 1.8 Ltr: ab 17.700 Euro