

„Black Line Edition“

PÜNKTLICH ZUM 25-JÄHRIGEN
FIRMEN-JUBILÄUM STELLEN DIE
LINDLARER TRIKEBAUER EIN OP-
TISCHES SAHNESTÜCKCHEN VOR:
DIE SEHR GELUNGENE
BLACK LINE EDITION.



Die Black Line Edition ist eine logische Weiterführung der innovativen Entwicklungsstrategie von Rewaco. Um immer wieder etwas Neues bringen zu können, bedarf es Ideen und Konzepte. In diesem Fall hat man nicht nur an neuen Details gearbeitet, sondern vor allem an einem passenden und farblich abgestimmten Erscheinungsbild. Die Black Line Edition gibt es in den Modellvarianten RF1 GT Tourback und als RF1 LT-2. Dafür werden auch interessante und außergewöhnliche Farben angeboten. Die Karosserie kann in Estrorilblau, Soulred, Lavaorange und Lichtgrün bestellt werden. Alle Farben bestechen durch ihre Auffälligkeit.

Auf den ersten Blick sieht unser Testfahrzeug so gar nicht aus wie ein uns bekanntes Trike aus dem Hause Rewaco. Es erscheint in Estrorilblau mit vielen passenden schwarz abgesetzten Akzenten. Diese stechen natürlich sofort ins Auge. Sieht man genauer hin, bemerkt man schnell, dass Rewaco beim Black Line einige Facelifts vorgenommen hat. So bekam das Vorderrad einen neuen Kotflügel, der mir persönlich sehr gut gefällt, aber das ist Geschmackssache. Was ebenfalls passt wie die Faust aufs Auge, sind die

neuen Lampen in schickem Mattschwarz. Sie zeichnen ein gelungenes Bild an der Front. Zwei LED-Tagfahrlichter komplettieren diese Optik. Auch im Cockpit hat sich etwas getan. Die bekannten Rundinstrumente wurden mit digitalen Anzeigen bestückt. Auch hier ist man jetzt technisch auf der Höhe der Zeit.

Was man bei Rewaco so noch nicht gesehen hat, ist die Gabel in Mattschwarz. Das ist nicht nur ungewöhnlich, sondern passt perfekt in das Black-Line-Konzept dieser Modellreihe. Hier wird mit einer Kombination zwischen Lackierung und Pulverbeschichtung gearbeitet. Teile wie Seitenaufprallschutz und Gabel sind pulverbeschichtet. Der Seitenaufprallschutz bekam sogar eine Schutzfolie. Andere Teile wie Lenker und Lampengehäuse sind lackiert. Den Style-Lenker kennt man ja bereits von anderen Modellen. In Mattschwarz wertet er das gesamte Erscheinungsbild an der Vorderachse optisch auf. Auch der Beinschutzbügel in Mattschwarz unterstreicht das Black-Line-Outfit, sowie auch die Stern-Speichenfelgen auf der Vorder- und Hinterachse. Rewaco hat den beiden formschönen Sportsitzen noch einen gestickten Schriftzug spendiert. Der schwar-

ze Spoiler und die beiden breiten Doppelstreifen runden das Heck perfekt ab.

Nach dem Druck auf den Starter bohrt sich sofort der sportliche Sound ins Ohr. Im Standgas brabbeln der Ford-Motor dumpf vor sich hin. Jeder Gasstoß erinnert an einen Sportwagen. Mit zunehmender Drehzahl wird der sonore Klang an den beiden Mittelrohren immer deutlicher.

Bei der ersten Sitzprobe kommt sofort Rennfeeling auf. Der sportliche Schalen-sitz mit viel Seitenhalt macht Lust auf schnelle Kurven und eine knackige Testrunde.

Jetzt wird's sehr sportlich. Die Gene und die technischen Daten sind nicht von schlechten Eltern. Die ersten Meter mit dem Turbo lassen sofort erkennen, was der Pilot zu erwarten hat. Und dass man es hier mit einem echten Powerboliden zu tun hat, ist eine klare Ansage. Wenn diese 200 Pferde mit ihren 250 Newtonmetern loslegen, schießt enorm viel Adrenalin in den roten Körpersaft des Piloten. Von Null auf die Hunderter-Marke fliegt das Trike in unglaublichen 4,5 Sekunden. Gefühlt passiert das noch schneller.

Der erste Gang katapultiert das Trike turboschnell in den Begrenzer. Gang zwei

Mut zur Farbe zeigt Rewaco mit seiner Black Line Edition und macht unsere Welt damit gleich ein bisschen bunter.





Viele werden diese beiden Rohre nur von hinten sehen. Der Sound, der hier entsteht, ist nichts für schwache Ohren.



Dieser Bremsattel kann kräftig zubeißen. Er verzögert aus allen Geschwindigkeiten auf den Punkt.



Auch am Vorderrad geht es beim Bremsen ordentlich zur Sache. Die Bremskraftverteilung ist optimal geregelt und verhindert so vorzeitiges Blockieren.



Alles Notwendige wird dem Piloten hier auf einen Blick angezeigt, und hier sind digitale Details verbaut.



Hier ist, wie man es vom RF1 kennt, alles an seinem Platz, was der Pilot braucht.



Dieser große Kofferraum hat auf jeden Fall Platz für einen kleinen Urlaub zu zweit. Er ist abschließbar und auch bei höheren Geschwindigkeiten wasserdicht.

knackt schon fast die Hundert. Vor allem Gang drei und vier sind meine Lieblinge und schütten ebenfalls mächtig viel Adrenalin aus. Der Dritte endet etwa bei 140 km/h. Der Vierte zieht immer noch enorm flott durch. Die letzte Gangstufe endet schließlich bei Tempo 200. Hier regelt sinnvollerweise die Elektronik ab und beendet abrupt den Geschwindigkeitsrausch. Es macht tierisch Spaß, diesen Flug zu erleben, aber auf längeren Strecken sind höhere Geschwindigkeiten eher unangenehm. Das Drehmoment und die Beschleunigung sind hier der Kick. Der Bereich bis 140 Stundenkilometer ist als

Reisegeschwindigkeit sehr angenehm. Es geht natürlich jederzeit schneller.

Allerdings muss man dabei unbedingt ein Auge auf die Tachonadel haben. Man fährt praktisch immer im kritischen Geschwindigkeitsbereich, der einen sehr schnell zum Fußgänger degradieren kann.

Ermöglicht werden diese Fahrleistungen von einem außergewöhnlichen Triebwerk. Wie üblicherweise bei Rewaco Trikes, sitzt auch hier ein Ford-Zetec-Motor vor der Hinterachse. Er lebt von 1,6 Litern Hubraum und vier Ventilen pro Zylinder, also ein 16V. Dazu kommt ein Turbolader. Der presst mittels Turbinen-

schaufelrad komprimierte Frischluft in die Zylinder. Diese „Pressluft“ läuft über einen Ladeluftkühler und wird so immer frisch gehalten. Kalte Luft, vermischt mit Sprit, verbrennt optimaler als warme Ansaugluft. Angetrieben wird der Turbolader von den Abgasen, daher sitzt er auch im Abgasbereich des Motors.

Harald Schmitz und seine Jungs verpassten schon ihren ersten Fahrzeugen Gitterrohrrahmen, wie man sie auch aus dem Rennsport kennt. Das sind Stahlrohre, die in Form eines Gitters miteinander verschweißt werden. So ein Rahmen ist sehr leicht und dabei äußerst verwin-

dungssteif. Das wiederum begünstigt natürlich das Fahrverhalten und prägt den sportlichen Gesamtauftritt. Denn was würde es nützen, 200 PS in einem Dreirad zu verschwenden, die man nicht bändigen kann, weil das Fahrwerk versagt? Aber hier ist die Performance Rewaco-typisch und über jeden Zweifel erhaben! Das Vorderrad liegt satt auf der Straße und lässt sich problemlos auch durch schnelle Kurven zirkeln. Dazu gehört nahtlos das gute Ansprechverhalten der Vordergabel. Sie reagiert sehr sensibel auf alle Unebenheiten und bügelt sie platt. Das Zentralfederbein ist einstellbar und kann so in-

dividuell härter oder weicher geschraubt werden. Das ist kinderleicht über ein Gewinde und einen Einstellring zu bewerkstelligen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt, der viel aktive Fahrsicherheit vermittelt, ist die Hinterachse. Die beiden Einzelradauf-

hängungen werden von verstellbaren Bilstein-Gasdruck-Stoßdämpfern gefedert. In diesem Zusammenhang darf man natürlich die Bremsen nicht vergessen. Sie beißen brutal in die Scheiben und verzögern auf den Punkt, ohne die Räder frühzeitig zu blockieren. Die Bremsattel

Das Zentralfederbein an den beiden Wippen zwischen den Gabelholmen kann individuell eingestellt werden und sorgt so für präzises Ansprechverhalten.





leisten vorbildliche Arbeit, und der Kraftsatz am Pedal hält sich dabei in normalen Grenzen.

Diese Abstimmung von Vorder- und Hinterachse ist durch kaum ein Fahrmanöver aus der Spur zu bringen. Kleine Rutscher mit leichtem Quietschen machen viel Spaß. Wir haben schnell gemerkt, im kritischen Bereich muss man nur einen Tick Gas wegnahmen, und das Trike pendelt sich wieder ein. Das liegt nicht zuletzt am sehr tiefen Schwerpunkt, der rein physikalisch irgendwo hinter dem Fahrersitz weit unten liegen dürfte.

Unverzichtbar und nicht mehr wegzudenken aus allen Modellreihen, ist der Stauraum. Nicht nur für uns, mit unseren großen Fototaschen auf Testfahrten sehr nützlich, sondern vor allem wichtig für reiselustige Triker. Kein lästiges Verzurren von Taschen, für die eigentlich kein Platz ist. Man könnte zwar noch über ein Topcase nachdenken, aber der serienmäßige Kofferraum ist normalerweise ausreichend. Der große Kofferraum befindet sich hinter dem Motor, ist absperrbar und natürlich auch bei höheren Geschwindigkeiten wasserdicht. Er fasst etwa 150 Liter. Hier passt fast alles hinein, denn Triker sind ja findig beim Packen. Die Heckklappe wird mittels Haltestange nach oben gestellt, und so kann bequem ein- oder ausgeladen werden. ❖

<be free on three>
*af/rewaco



Auch das Heck bietet eine ansprechende Optik und wirkt wie aus einem Guss. Das Design spiegelt in jedem Detail Sportlichkeit wider.



Der gute geformte Schalensitz mit seinem dicken Rückenpolster bringt dem Piloten in jeder Situation sicheren Seitenhalt. Das ist vor allem in schnellen Kurven notwendig.



Die Rückleuchten prägen die Performance am Heck. Sie werden auch als LED-Leuchten angeboten.



Die Lampen schaffen nicht nur den Durchblick im Dunkeln, sie prägen auch maßgeblich das Aussehen der Front. Jetzt auch mit LED-Tagfahrlicht.

FAZIT:

Unser Black Line Turbo hat bei mir großen Eindruck hinterlassen. Das Wetter war zwar nicht das beste, aber nass werden gehört bei unseren Tests offensichtlich dazu. Beim Besuch an der Zapfsäule errechnete ich einen Durchschnittsverbrauch von 9,3 Litern. Bei etwas gedämpfter Fahrweise, unter peinlicher Einhaltung aller Geschwindigkeitsregeln, ergaben sich sogar nur 8,8 Liter Super-Treibstoff. Aber wer will mit diesem Trike schon gedämpft unterwegs sein? Je nach Fahrweise reichten mir die 40 Liter Tankinhalt für einen Aktionsradius von zirka 430 Kilometern. Obwohl natürlich auch eine Cruiser-Gangart machbar ist. Gemütliches Dahingleiten bringt genauso viel Spaß wie gnadenloses Durchbeschleunigen der fünf Gänge. Das Trike hat in allen Drehzahlbereichen genügend Power. Diese Fahrmaschine ist eine regelrechte Adrenalinschleuder. Die Beschleunigung und das sagenhafte Drehmoment hatten mich zu jeder Zeit voll im Griff. Dieses Geschoss hat Suchtpotenzial. Wer es einmal gefahren hat, wird diesen Eindruck nie vergessen. Begeistert hat mich auch der sportliche Sound dieser Fahrmaschine. Einziger kleiner Wermutstropfen ist nach wie vor der sehr groß geratene Wendekreis. Daran muss man sich erst gewöhnen. Rückwärts rangieren wird hier schnell zur Arbeit, denn die Lenkkräfte sind dabei relativ groß. Alles in allem hat es Rewaco wieder einmal geschafft, noch einen oben drauf zu setzen. Wer eine ausgefallene Optik sucht, viel Power braucht und überall flott unterwegs sein will, der ist beim RF-1 GT Turbo angekommen. Dafür gibt es kaum eine Alternative, und ich persönlich würde keine Kompromisse eingehen!

RF1-GT-TESTFAHRZEUG:

Der Motor ist ein alter Bekannter. Es ist ein Vierzylinder-Reihenmotor mit Multipoint-Einspritzsystem und Turbolader, wie wir ihn vom RF1 bereits kennen. Er besitzt 1600 cm³ Hubraum und leistet bei 6150 U/min 148 kW. Das sind satte 200 Pferde. Damit wird das Trike von null auf die Hunderter-Marke in 4,5 Sekunden kaputt. Allerdings wird der Geschwindigkeitsrausch bei 200 km/h elektronisch abgeriegelt. Das maximale Drehmoment bei 3800 U/min liegt bei 250 Nm, und das ist schon sehr beachtlich. Der Antrieb besitzt eine übliche mechanische Trockenkupplung und ein Fünfgang-Schaltgetriebe mit Rückwärtsgang. Unser Testfahrzeug schlägt mit knapp 38.000 Euro im Geldbeutel ein. Allerdings gibt es dafür sehr viele schöne und nützliche Ausstattungen.

AUSSTATTUNG:

Integrierter, wasserdichter und absperrbarer Kofferraum, Kotflügel vorne und Instrumententafel im Design 2016, Sportline-Gabel mit 70 mm-Standrohren in mattschwarz und Bilstein-Gasdruckdämpfer, Scheinwerferhalter aus Edelstahl in mattschwarz, Heckdiffusor in schwarz matt, Turbohutzen rechts und links in schwarz matt (nur bei GT), Alufelgen „Star“ vorne 5x17, Bereifung 200/50/17 in schwarz matt, Bereifung hinten, Alufelgen „Star“ mit Bereifung 335/30/18 ebenfalls in schwarz matt, Haupt- und Zusatzscheinwerfer in H3/H4, Gehäuse schwarz matt, Kupplungs- und Bremspedal mit Schnellverstellung, Roadsterbügel am Heck in schwarz matt, Klarglasblinker in schwarz matt, Seitenaufprallschutz in schwarz matt mit Schutzfolie, HiSpec-Sportbremsanlage, LED-Rückleuchten in Klarglas mit Chromblende, Schalensitze mit „Blackline“ Stick, H+R-Stabilisator für die Hinterachse, LED-Tagfahrlicht, Navigationsvorbereitung mit 12V-Steckdose.