

Fahrbericht Rewaco RF-1: Selbstversuch mit einem Rad weniger

Von Mandy Schönberger

Wie reagiert der Körper eines passionierten Autofahrers auf die Amputation eines Rades? Die so genannten Trikes sind ein bisschen mehr als ein Motorrad, aber erheblich weniger als ein Pkw. Eindrücke aus einem Selbstversuch:

Kleine Jungs spielen mit kleinen Autos, große Jungs (und Mädchen) mit großen Autos. Oder mit Trikes. Das ist die Nische der Firma Rewaco, die sich der Herstellung solcher Spaßmobile verschrieben hat. Mit einigem Erfolg inzwischen, um die 400 der dreirädrigen Energiebündel werden jedes Jahr gefertigt. Für diesen Test wählten wir den Typ RF-1, der um einen 140-PS-Turbomotor von Mitsubishi herum gebaut ist.

Der erste Eindruck: Falsche Bescheidenheit kann man den Konstrukteuren nicht vorwerfen. Von allem, was normaler Weise ein „Bike“ ausmacht, ist am RF1 mehr als reichlich vorhanden. Das Vorderrad hat die Dimension, wie man es vom Antriebsrad einer Harley-Davidson erwarten würde, die fetten Walzen hinten vom Format 295/35 ZR 18 hat man so ähnlich zuletzt beim Treffen der Golf-Tuner am Wörthersee gesehen. Vier blankpolierte Scheinwerfer-Schüsseln vorne, dazu ein verchromtes Stahlbauwerk, aus dessen Materialmenge sich leicht vier Bullenfänger für ein SUV machen ließen. Nachdem ich Platz genommen habe, fühle ich mich wie ein Rodeo-Reiter vor dem nächsten Abwurf.

Die kurze Einweisung mahnt zum vorsichtigen Umgang mit dem Gasgriff. Nach ein paar Metern weiß ich, dass auch die Fußbremse auf der rechten Seite wohldosiert getreten werden sollte. Allzu heftiges Ein- führt zum unweigerlichen Aufsteigen. Ein wenig nackt fühle ich mich schon, denn im Auto fahre ich niemals, ohne den Gurt anzulegen. Das Trike hat so ein Rückhaltesystem nicht, weshalb man auf leichtes Gesäßlupfen bei hartem Bremsen gefasst sein sollte. Nach Aussagen des Herstellers, hat man sich zum Verzicht auf einen Beckengurt entschieden, da es „Situationen geben kann, wo es besser ist, wenn man das Fahrzeug verlassen kann“. Leuchtet ein, denn eine Knautschzone hat das Trike natürlich auch nicht.

Vorsichtig taste ich mich auf einem leeren Parkplatz an die Einlenkprozedur ran. Mein Dreirad ist hinten fast zwei Meter breit, vor mir sehe ich nur die schräge Gabel und das Vorderrad, die eigentlich durch eine Wohnzimmertür passen. Weit in die Kurve einfahren, lautet die Grundregel, dann holpert das Hinterrad nicht über den Randstein. Zum Glück hat das RF-1 ein siebengängiges Automatik Getriebe, was mich von der Verpflichtung entbindet, das Schalten nach Biker-Art mit dem Fuß zu erlernen. Fahrstufe mit dem Hebel auf der Tankattrappe einlegen - und los. Super einfach.

Natürlich hat das Trike auch einen Rückwärtsgang. Die Rückspiegel helfen beim Rangieren jedoch nicht, denn gibt die Gabel die Richtung vor, ist rückwärts allerhand zu sehen, nur nicht wohin man fährt. Also lieber vorwärts, und das mit Schmackes. Der Turbo pfeift ein fröhlich Lied, 210 Newtonmeter drücken. Außer dem Blick einiger Passanten, die gucken, als ziehe ein Alien dort seine Bahn, lastet der Fahrtwind auf Brust und Gesicht. Schon ab 40 km/h ist das enorm. Wissen die Autofahrer eigentlich, was für eine segensreiche Erfindung die Windschutzscheibe ist? Linderung würde ein Integralhelm verschaffen, aber wie uncool ist das denn? Der Jethelm passt perfekt zur Attitüde des ungestümen Reiters, der mannhaft den Elementen trotzt. Geht das Ding wirklich 175 Sachen? Will ich gar nicht wissen.

Achtzig sind ein wunderbares Tempo, um gemütlich die Landstraße entlang zu cruisen, den archaischen Kampf zwischen Mensch und Maschine nicht ausufern zu lassen, die Natur zu genießen und sich über ein Fahrvergnügen zu freuen, das weder Zweirad noch Fünfsitzer bieten können. Bei Landstraßentempo kommt man mit sechs bis sieben Litern je 100 Kilometer aus. Der steife Gitterrohrrahmen und die ausgewogene Fahrzeuggeometrie bürgen für präzisen Geradeauslauf und neutrales Kurvenverhalten. Piloten im XXL-Format können sich übrigens einen um zwölf Zentimeter verlängerten Rahmen bauen lassen. Um die Adrenalin-Ausschüttung unter Kontrolle zu halten, steige ich hin und wieder auf das schwere Bremspedal, zirpend quitiert die Zange auf der großen Scheibe den Befehl.

Hin und wieder holt mich ein schrilles Pfeifen aus den Träumen. Mal wieder vergessen, den Blinker zurück zu stellen. Aber da die Kontrollleuchte beim Fahren im Sonnenschein so gut wie unsichtbar ist, hilft diese Automatik ungemein, Irritationen bei anderen Verkehrsteilnehmern zu verhindern. Lässig ruhen meine Beine auf dem schweren Stahlgerüst, der Vierzylinder hinter mir schnalzt vergnügt. Allerdings scheinen die Kollegen auf zwei Rädern das feuerrote Spielmobil nicht so ganz ernst zu nehmen. Nur wenige erwidern den freundlichen Gruß, der unter „uns Bikern“ doch angeblich üblich ist.

Mein rechtes Handgelenk weiß die ungestüme Kraft des 1,5-Liter-Turbos inzwischen

sensibel zu portionieren. Ein kurzer Dreh, schon schießt das Gefährt nach vorn. Schließlich sind nur 630 Kilogramm plus Passagiere zu bewegen. Beim Überholen gilt das gleiche, wie beim Abbiegen: Lieber an die Breite eines Autos denken. Der Sozius wird in das Rückenpolster gepresst. Nicht, dass die Sessel eng oder zu schmal wären, aber trotzdem ist das Trike gut für Körperkontakt. Statt eines Griffbügels hinter dem Fahrersitz gibt es für den hinten Sitzenden nur die Schultern des Fahrers, um sich festzuhalten. Und das muss sein, denn die gewaltige Längsdynamik, die das Dreirad entfesselt, will abgefedert werden.

Anhalten, absteigen, lässig ein Eis essen, während das RF1 in der Nachmittagssonne funkelt. Der Platzbedarf des Gefährts steht dem einer Limousine in nichts nach und leider sind auf dieser Abstellfläche Parkscheine nötig. Hinter die Windschutzscheibe klemmen fällt aus naheliegenden Gründen aus. Aber der Hersteller denkt schon über eine Lösung des Problems nach. Andere sind bereits elegant gelöst. Durch die beiden abschließbaren Helmboxen zum Beispiel, die beiderseits des Sozius-Sitzes montiert sind. Zentralverriegelung ist etwas für Vergessliche, der Triker lässt seinen Schlüsselbund klimpern. Einer für die Zündung, einer für das Gabelschloss, dazu der Schlüssel für die Gepäckbox, die der schwere Spoiler verlässlich zufallen lässt. Sie ist groß genug, um eine komplette Party-Ausstattung vom Supermarkt auf die Veranda zu transportieren.

Fazit: Einen Heidenspaß hat es gemacht. Amputiert habe ich mich nicht gefühlt, viel mehr vervollständigt um eine ErFAHRung, die ich nicht missen möchte. Und obwohl vieles anders war, als bei vierrädrigen Fahrzeugen, ist eines genauso wie bei denen: Es gibt Sonderausstattung in Hülle und Fülle. Anhängerkupplung, LED-Rückleuchten, Navigationsgerät, Gegensprech- und/oder Musikanlage, Sitzheizung, Seitenaufprallschutz und, und, und. Das kann natürlich den Preis von 36 790 Euro, die für das Testfahrzeug zu entrichten wären, noch erhöhen. Nicht ganz billig, aber dafür bekommt man die Vergnügungssteuer erlassen. (ampnet/ms)

Daten Rewaco RF1 LT-2

Länge x Breite x Höhe (m): 3,56 x 1,87 x 1,06

Motor: R4-Benziner, 1499 ccm, Turbo, Multi-Point-Einspritzung

Leistung: 103 kW / 140 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 210 Nm bei 3500 U/min

Kraftübertragung: 7-Gang-Automatikgetriebe

Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,9 Sek.

Verbrauch (Herstellerangabe): 5,1 Liter/100 km

Tankinhalt: 40 Liter

Leergewicht / Zuladung: min. 622 kg / max. 273 kg

Räder / Reifen (v/h): 5 J x 17 / 200/50 ZR 17 / 11 J x 18 / 295/35 ZR 18

Preis Testfahrzeug: 36 790 Euro

Bilder zum Artikel



Rewaco RF1.



Rewaco RF1.



Rewaco RF1.



Rewaco RF1.



Rewaco RF1.



Rewaco RF1.



Rewaco RF1.
