

# 185 PS!

## Wer braucht die schon?



Diese fast schon philosophische Frage stellt sich Dieter Edel und findet überraschende Antworten.

**W**ir schreiben Ende Mai 2007. Ich bin schwer mit den letzten Vorbereitungen für meine geführte Dolomitentour im Juni beschäftigt, als das Telefon klingelt. Am anderen Ende ist Harald Schmitz von Rewaco Trikes.

„Haben sie schon ein Trike, mit dem sie die Tour fahren?“ fragt er.

Ich musste laut lachen. Natürlich habe ich ein Trike! Immerhin kann ich mir aus einem Vermietpool von 12 Fahrzeugen mein Wunschtrike auswählen.

„Dann ist unser neuer Prototyp für Sie sicher uninteressant?“

„Wie, welcher Prototyp?“ erkundigte ich mich.

Nun war Herr Schmitz hörbar am schmunzeln.

„Na unser RF1 mit dem neuen Turbomotor!“



Dieter Edel mit seiner Fahrmaschine. Das RF1-Turbo hat ihm ein breites Grinsen ins Gesicht gebräst.

Ich erklärte ihm, dass mir die Tour mit einem Prototyp zu riskant sei. Es wäre nicht unbedingt sinnvoll, wenn der Tourguide aufgrund unausgereifter Technik liegen bliebe, das Risiko sei einfach zu groß!

Wie es der Zufall wollte, sahen wir uns zwei Wochen später beim Triketreffen im Hotel Hirsch wieder. Nun stand ich also mit meinem RF1 auf dem Hotelparkplatz direkt neben dem neuen Turbo. Die beiden sahen eigentlich bis auf die Farbe genau gleich aus. Klar, ein paar Instrumente hatte das Turbo mehr. Sie dienen der Überwachung des Ladedrucks während der Testfahrten. Natürlich wollte ich das Neue sofort Probe fahren. Das Wetter war leider nicht ideal. Petrus schüttete reichlich Wasser vom Himmel. Ich ließ es zunächst sehr langsam angehen, merkte aber sofort, dass hier reichlich Power zur Verfügung stand, die nur darauf wartete, abgerufen zu werden.

Abends in der Kellerbar plauderten wir dann wieder über meine anstehende Dolomitentour und das passende Fahrzeug. Herr Schmitz versicherte mir, dass das RF1-Turbo bisher noch keinerlei Probleme machte. Es ist mittlerweile sehr ausgereift und nur die Turbotechnik wurde neu integriert.

Nach ein paar Pils waren meine letzten Bedenken schließlich beseitigt und ich machte den Deal. Ich bekomme das RF1-Turbo gestellt und er im Gegenzug nach den 2.300 gefahrenen Kilometer meine Erfahrungen von mir.

Pünktlich, zwei Tage vor der Tour, wurde das Turbo geliefert. Am Montagmorgen ging es dann, wie geplant, auf die lang ersehnte Tour Richtung Süden. Noch bremste ich etwas, um die 14 Fahrzeuge zusammen zu halten. Die Gruppe musste sich erst aufeinander einspielen. Jetzt ging es über das Timmelsjoch nach Italien und den Jaufenpass in Richtung Dolomiten. So langsam begannen meine beiden Hintermänner, Gerhard auf seinem RF1 und Kalli mit seinem Boom Fighter, mich ein wenig zu stupsen. Ein kurzer Blick in den Rückspiegel zu meiner Sozia genügte. Sie setzt ein breites Grinsen auf, klopf mir auf



digem Schub nach vorne. Man merkt deutlich die 230 Newtonmeter Drehmoment. Die 335er Walzen des Turbos beißen regelrecht in den Asphalt. Die nächste Kurve fliegt auf mich zu! Kurzes Antippen des Bremspedals und die neu verbaute Vier Kolbenbremsanlage verzögert das RF1 mit derselben gigantischen Dynamik. Eher beiläufig nimmt man die beiden Lastwagen voraus wahr. Ein kurzer Kick auf das Gas genügt und Schluss ist mit Gemütlichkeit.

**Fazit:** Das Leben schreit nach Turbo. Ich habe zwar vom Turbo ein neues Fahrgefühl erwartet, nicht aber so eine extreme Steigerung. Beschleunigungswerte wie beim Motorrad, eine

die Schulter und sagte: „Nun zeig schon, was das Teil kann.“ Das ließ ich mir nicht zwei Mal sagen! Nicht die Endgeschwindigkeit, sondern der Anzug aus den Kurven machte mächtigen Spaß. Gemütlich im zweiten Gang um die Spitzkehre, Gas hahn aufreißen und ohne Schalten warten bis die Drehzahl von 3.200 U/min anliegt. Hier setzt der Turbo mit brachialer Kraft ein, wie ich es bisher nur vom sportlichen Motorradfahren kannte. Die 185 Pferde treiben die Maschine bei einem Eigengewicht von 595 Kilogramm mit unbän-

Hier sieht man das Herzstück, den Turbolader! Er sitzt am Auspuffkrümmer direkt im Abgasstrom.



### Urteil

- + Fast unbegrenzte Kraft, phantastische Fahrdynamik, hohes Suchtpotenzial, kein einziger Defekt am Prototyp auf meiner 2.300 Kilometer-Tour!
- Teurer in der Anschaffung und im Unterhalt!

Auch hier Technik vom Feinsten. Am linken oberen Bildrand kann man den Ladeluftkühler erkennen.



## Technische Daten

### RF 1 GTR Turbo

4 Zylinder-Reihenmotor

1.600 ccm mit Abgasturboaufladung

Leistung: 136 KW (185 PS) bei 6.200 U/pm

Max. Drehmoment: 240 Nm bei 3.800 U/pm

Max. Ladedruck:..... 0,85 bar

Verdichtung: .....8,2:1

### RF 1 GT Turbo

4 Zylinder-Reihenmotor

1.600 ccm mit Abgasturboaufladung

Leistung: 100 KW (136 PS) bei 6.400 U/pm

Max. Drehmoment: 190 Nm bei 3.600 U/pm

Max. Ladedruck:..... 0,35 bar

Verdichtung: .....10,5:1

### Info:

Die RF1 Turbo-Serie mit 136 PS und 185 PS ist seit März 2008 lieferbar.



Ebenfalls auf der Messe erstmals vorgestellt, ein brandneuer Lenker für das Turbo. Er wird passend im Bi-Color Design angeboten und die Oberseite besteht aus lackiertem Metall. Die Optik ist individuell und das Handling sehr komfortabel. Natürlich kann er gegen Aufpreis auch bei allen anderen Rewaco Trikes nachgerüstet werden.

Bremsverzögerung wie im Porsche Carrera und ein Spritverbrauch günstiger als ein 1200er Käfer.

Mein Urteil steht fest: Ich brauche diese Spaßmaschine. Die ewig gleiche Debatte über den Sinn oder Unsinn eines hochmotorisierten Trikes sollte man sich wenigstens hier ersparen. Viel zu viel Kraft? Nicht mehr alltagstauglich? Was soll das? Zum einen ganz lässig cruisen und im nächsten Moment, in gefühlten Millisekunden, ein Motorrad im Sprint stehen lassen? Wer kann das schon mit seinem Trike machen? Es ist ein Genuss, wie lässig man mit dem RF1-Turbo unterwegs sein kann. Ich werde mit diesem Trike nicht unbedingt schneller fahren, aber Spaßfaktor und Fahrfeeling sind gigantisch. Wünschen würde ich mir nur noch ein bisschen mehr Technik in Form von ABS und einer Traktionskontrolle. Großer Rewaco-Häuptling, die erste Auslieferung des Serienturbos geht zu mir! ✖

<be free on three>

\*af/dieter edel



Die RF1-Turbo-Serie mit GT (136 PS) und GTR (185 PS) ist bereits seit März 2008 lieferbar. Ebenso das brandneue LPG „Bi-Fuel“ Trike, das den Kunden ab April zur Verfügung steht. Der Aufpreis hierfür liegt bei 1.190,- Euro. Die Mehrkosten rechnen sich schon ab 20.000 Kilometer Fahrleistung. Die Lieferzeiten betragen etwa vier bis sechs Wochen. Weitere Infos, mehr Details, Fotos und einen ausführlichen Testbericht werden wir in der nächsten Ausgabe nachliefern.

Auf der Motorradmesse in Dortmund im März 2008 wurde erstmals eine absolute Weltneuheit im Trikesektor vorgestellt! Die Firma Rewaco präsentierte ihr LPG „Bi-Fuel“ Trike. Es kann sowohl mit Benzin als auch mit Autogas betrieben werden. Wir bleiben dran und werden demnächst ausführlich darüber berichten.