



REWACO RF1 ST-2

Malgré les difficultés rencontrées lors des trajets quotidiens, beaucoup trouvent encore du plaisir à passer du temps sur la route. Simplement pour se distraire, comme le font souvent les motards lorsque le temps est propice. Qu'il est bon d'arpenter nos jolies routes de campagne vallonnées, caressé par le souffle du vent. Un réel plaisir que l'on se doit de partager. Entre amis, parfois en famille, ou simplement en amoureux. Mais la moto, ou le deux-roues en général, ne fait pas l'unanimité. En particulier chez le passager non initié, qui doit dès lors s'en remettre à son «pilote». Si, parfois, la confiance envers ce dernier n'est pas totale, c'est surtout les risques encourus vis-à-vis des autres qui effraient. Au point que certains finissent par renoncer à profiter de ces bons moments. Regrettable, n'est-ce pas!

A ces inséparables du guidon, le fabricant allemand Rewaco propose son Trike RF1. Une drôle de machine qui marie les

organes d'une moto avec ceux de la voiture. Une solution hybride qui procure à la fois le plaisir de l'un et la stabilité rassurante de l'autre. Dès lors que toutes les conditions sont requises, il n'y a plus de raison de se priver! D'autant que ces machines ne sont plus l'œuvre de bricoleurs fous, mais bien de véritables constructeurs, comme il en existe dans le monde de l'auto ou de la moto.

TECHNIQUE

Curieux mélange de *cyclautomobile*, le Trike associe l'architecture de fourche avant d'une moto avec ce qui s'apparente à l'essieu arrière d'une voiture, à roues indépendantes. Dans les deux cas de figure, l'amortissement est confié à des amortisseurs à gaz. La disposition des commandes est aussi un mélange des genres. On reconnaît facilement le guidon d'une moto, habillé de la poignée de gaz du côté droit. Pour le reste, tout est disposé comme dans une voiture : embrayage au pied gauche, freins avant et arrière combinés au pied droit, levier de vitesse au centre et même un disgracieux levier de frein à main le long du profil gauche. A l'arrière,

on trouve un véritable coffre d'environ 200 l. Plutôt pas mal, même si le système de fermeture à clef peut être critiqué. Pour son apparente fragilité d'abord et parce qu'il peut être verrouillé sans la clef, que l'on peut donc facilement oublier dans le coffre, par conséquent devenu inaccessible!

Autrefois bricolés à partir d'un moteur de Cox, le célèbre boxer à 4 cylindres refroidi par air monté en porte-à-faux arrière, comme dans le modèle emblématique, les Trike de Rewaco reprennent aujourd'hui des groupes motopropulseurs Ford. Le 1.6 atmosphérique de 115 ch, pour ce qui nous concerne, lequel est logiquement secondé par la boîte manuelle à 5 rapports de la Focus. Nettement moins *sexy* par la sonorité, il se veut en revanche plus «propre» afin de devancer l'arrivée d'éventuelles nouvelles normes antipollution.

Depuis notre essai au printemps, la palette de moteurs a même encore évolué. Il s'agit toujours d'un 1.6 atmosphérique d'origine Ford, mais à double calage variable des arbres à cames d'admission et d'échappement. Il existe en 125 et 140 ch, chapeauté par une



La passion a ses raisons que la raison de l'autre ne tolère point! Il faut, dès lors, proposer une alternative. Pour les motards dont le partenaire est frileux vis-à-vis des deux-roues, il existe le trike. Une solution parfois choisie simplement par raison.

LES CHIFFRES

Prix de base	23.848 €
Conso moyenne de l'essai	8,9 l/100 km
Conso mixte normalisée	7,5 l/100 km
CO ₂	169 g/km
0-100 km/h	9,1 s
1000 m départ arrêté	33,6 s

LES QUALITÉS

- Rassurant pour les frileux du 2-roues
- Facilité de prise en main
- Sobriété et linéarité du 1.6 atmosphérique
- Comportement routier sain et rassurant
- Look aussi intrigant que ravageur
- Accessible avec le permis B

LES DÉFAUTS

- Maniabilité lors des manœuvres
- Encombrement général sur la route
- Aérodynamique désavantageuse
- Sonorité du moteur pas en accord avec le style
- Tarif exorbitant compte tenu de l'usage
- Fermeture du coffre fragile et peu pratique

PAR JULIEN MATAGNE ET JANET BAILEY | PHOTOS SÉBASTIEN MAUROY

variante turbocompressée délivrant la bagatelle de 201 ch! Décoiffant sans aucun doute! Mais notre version d'essai suffit amplement à un usage en bon père de famille. Elle offre la puissance suffisante pour assurer des accélérations franches lors des dépassements et reste relativement frugale.

SUR LA ROUTE

La prise en main d'un tel engin nécessite certaines précautions. Si une voiture traditionnelle impose logiquement de rouler au centre de sa bande de circulation, cela ne vaut pas pour un motard expérimenté, à qui l'on a toujours appris à circuler aux deux tiers de la chaussée pour apercevoir au plus tôt les véhicules susceptibles de venir de la droite aux carrefours. Il faut donc faire un véritable travail sur soi pour oublier tous ses réflexes. Il faut aussi tenir compte de l'encombrement du train arrière, particulièrement dans les endroits étriqués, typiquement les zones de travaux, où cela se joue parfois à quelques poignées de centimètres.





FORD Adieu le boxer VW en porte-à-faux; c'est un 4 cylindres Ford qui officie désormais, ici en version *atmo* de 115 ch.



ISOLATION Les vibrations se répercutent dans les pieds du fait d'absence de matériaux isolants sur les commandes.



200 L Avec 200 litres de volume utile, le coffre peut largement englober les équipements nécessaires à une escapade.

TECHNIQUE

REWACO	RF1 ST-2
MOTEUR	
Type	4 cylindres en ligne
Carburant	essence 95/98
Cylindrée (cm ³)	1596
Puissance (ch/kW à tr/min)	115/85 à 6800
Couple (Nm à tr/min)	145 à 3200
Dépollution	catalyseur à 3 voies
NORMES	
Conso urbaine/extra/mixte (l/100 km)	– (5,8 à 90 km/h et 7,5 à 120 km/h)
Emissions de CO ₂ (g/km)	169
Dépollution	Euro 5
TRANSMISSION	
Aux roues	arrière
Boîte de vitesses	manuelle, 5 rapports
Régime sur le rapport supérieur	en 5°
à 70/90/120 km/h (tr/min)	2000/2500/3400
CHÂSSIS	
Suspension AV	fourche de guidage en trapèze avec amortisseur à gaz Bilstein
Suspension AR	roues indépendantes avec amortisseurs à gaz Bilstein
Freins AV (ø/épaisseur en mm)	disques ventilés (230/N.C.)
Freins AR (ø/épaisseur en mm)	disques ventilés (250/N.C.)
Direction	fourche de guidage
Assistance	–
ø de braquage murs/trottoirs (m)	N.C.

PERFORMANCES

REWACO	RF1 ST-2
FACTEURS DE PERFORMANCES	
Puissance spécifique (ch/l)	72,1
Couple spécifique (Nm/l)	90,8
Aérodynamique (Cx/SCx)	N.C.
Rapport poids/puissance (kg/ch)	4,91
Répartition du poids AV/AR (%)	N.C.
Pneus véhicule de l'essai AV/AR	180/55 R 17 - 395/35 R 18
NOS MESURES	
Vitesse maxi	
absolue (km/h)	174 à 5500 tr/min en 5°
sur les intermédiaires (km/h)	57/92/136/154
Accélération (s)	
0-60 km/h	3,7
0-100 km/h	9,1
0-160 km/h	–
0-200 km/h	–
400 m départ arrêté (vitesse)	16,9 (123 km/h)
1000 m départ arrêté (vitesse)	33,6 (138 km/h)
Reprises (s)	
30-60 km/h en 2°/3°/4°	2,6/4,4/6,9
60-90 km/h en 4°/5°/6°	8,6/12,4/–
90-120 km/h en 4°/5°/6°	11,8/13,0/–
400 m à 40 km/h en 4°/5°/6°	18,8/21,0/–
1000 m à 40 km/h en 4°/5°/6°	36,0/40,9/–
Consommation lors de l'essai	
mini/maxi/moyenne (l/100 km)	7,5/11,5/8,9
autonomie (km)	± 450

Malgré sa configuration à 3 roues qui laisse présager une meilleure stabilité qu'un cyclomoteur, on s'imagine que l'engin pourrait se cabrer ou venir à basculer. Heureusement, le long empattement combiné à la position centrale arrière du moteur et non plus en porte-à-faux, comme feu le boxer de la *Cox*, empêche cela. Même poussé dans ses derniers retranchements, le Trike se met à sous-virer lorsqu'il atteint ses limites. Comme une voiture, en somme. L'engin se montre même étonnamment dynamique dans ses mises en appui.

Cela reste vrai pour autant que l'on puisse garder les deux mains sur le guidon. Plus le virage est serré, plus il faut donner de l'amplitude dans le guidon, plus il faut avoir le bras long... Dans les cas les plus critiques, il faut se détacher du dossier. C'est particulièrement vrai lorsqu'on tourne à gauche, avec la poignée de gaz qui s'écarte fortement du poste de conduite. On peut éventuellement envisager de placer l'engin au freinage grâce aux puissants freins qui agissent majoritairement sur le train arrière, où la masse et la surface de gomme au sol sont les plus importantes.

Une autre manœuvre délicate à effectuer au début de la prise en main, c'est la phase de freinage, quand il faut rétrograder en même temps. Les jambes sont alors en suspension, tandis qu'il ne reste qu'une main au guidon. Avec le temps, on apprend à se détendre et à placer le petit coup de gaz qui fait bien, entre les changements de rapport. Une fois le tout emmagasiné, on peut dire que cela devient presque facile. Ce qui ne passera jamais, en revanche, ce sont les vibrations et à-coups que l'on prend dans les talons, les pieds étant posés sur les grandes grilles rigides. On suppose qu'il y aurait moyen de les munir d'une semelle matelassée à l'endroit où repose le pied, mais cela aurait l'air disgracieux. Or, ici, le style a souvent plus d'importance que le reste.

Bras et jambes écartés, la prise au vent est évidemment importante. Cela reste néanmoins supportable jusqu'à la vitesse légale sur l'autoroute. Au-delà, les remous de vent dans la nuque auront tendance à fatiguer. Mais rouler vite n'est pas la vocation d'un tel engin, avec lequel on se plait mieux à *cruiser père* avec sa passagère, laquelle trône telle une princesse au-dessus de vos épaules.

BUDGET

Le plaisir partagé a visiblement un coût... 23.848 € à deux et 24.357 € à trois (car le siège arrière peut être remplacé par une banquette). C'est 4 fois le prix d'un roads-

ter *midsize* moto d'entrée de gamme! Sans compter qu'il existe un large éventail d'accessoires aidant à une personnalisation extrême. On est donc plus proche du tarif d'une berline moyenne que d'une moto. D'ailleurs, la conduite s'en approche et le permis B suffit, du fait d'un écartement des roues (arrière en l'occurrence) supérieur à 47 cm. Une législation qui «favorise» la vente de Trike. Ce qui n'est pas de trop, compte tenu du faible nombre de revendeurs en Belgique. Soit 4 ou 5 concessionnaires de toutes les marques présentes dans le royaume.

Permis voiture donc, mais avec la fiscalité d'une moto... Allez comprendre, c'est la Belgique! D'ailleurs, le Trike est également considéré comme tel pour ce qui est du stationnement. Malgré son encombrement puisqu'il occupe l'entièreté d'une place de parking pour voiture, il est exempt de paiement, du fait qu'il est difficile d'y appo-



BOÎTE 5 La boîte de vitesses manuelle est issue du monde de la voiture. C'est celle d'une Ford Focus.



FREIN À MAIN Le levier de frein à main évoque lui aussi le monde de la voiture. Peu intégré, il est ici assez disgracieux.



L'AVIS DE LA PASSAGÈRE

L'avant d'une moto, l'arrière d'une voiture: un concept aussi intrigant que ravaueur qui fait manifestement des adeptes chez la gent féminine; à commencer par la passagère de service! «Pas vraiment adepte de la moto pour les défauts qu'on lui connaît, le Trike me rassure dès les premiers mètres par sa stabilité présumée, inhérente à sa conception de trois-roues. Avec lui, la crainte de perdre l'équilibre en virage ou sous la pluie disparaît complètement. Sans compter que l'on est véritablement choyée sur le spacieux coussin matelassé et ceint de gros accoudoirs. De quoi trôner sur son *biker* pour savourer les plaisirs de la route au grand air. Ce qui autorise aussi à gesticuler sans perturber l'équilibre de la machine. Ici, vous ne jouez pas les «sacs de sable» que trimballe le pilote d'un deux-roues.» Bref, si la moto est un obstacle à la pratique commune chez certains couples, cette machine hermaphrodite se révèle être une alternative intéressante qui saura rassurer le passager. De quoi assurer la paix des ménages!

ser un ticket de parking sans risquer de le voir s'envoler.

Parlons pneus, parlons bien! Un pneu de moto à l'avant, un train de voiture à l'arrière, mais plutôt sportif, avec des tailles pouvant aller jusqu'à 235/45 R 18. Le budget pneus est donc à envisager en conséquence...!

NOTRE VERDICT

Les détracteurs du Trike auront sans aucun doute des mots plein la bouche au moment de faire son procès. Certes, il n'a pas la compacité, la maniabilité ou encore la vitesse qu'offre un deux-roues. Mais toujours est-il qu'il a le don de rassurer le passager, en même temps qu'il dégage ce sentiment de liberté que l'on éprouve à moto. Il est aussi très facile à appréhender et il attire la sympathie des plus jeunes. On pourra néanmoins lui reprocher son tarif peu avenant. Hormis cela, on a toutes les raisons de lui succomber. ■

Infos : Croix Blanche S.A.,
59, Chaussée d'Arlon - B-6600 Bastogne
00(32)61 21 34 01 - www.croixblanche.be

DIMENSIONS & POIDS

REWACO	RF1 ST-2
Longueur/largeur/hauteur (mm)	3540/1810/1060
Empattement/Voies AV/AR (mm)	N.C.
Largeur intérieure AV/AR (mm)	-
Garde au toit AV/AR (mm)	-
Espace aux jambes AR min/max (mm)	-
Volume du coffre (l)	200
Poids en ordre de marche (kg)	565
Poids total autorisé (kg)	895
Attelage freiné/non freiné (kg)	450/280
Capacité carburant (l)	40

BUDGET

REWACO	RF1 ST-2
Prix de base (€)	23.848 (ST-2 pour 2x1 personne)
Prix de base voiture de l'essai (€)	23.848 (ST-2 pour 2x1 personne)
Coût total des options présentes (€)	2.014

TAXES & ASSURANCES (€)

Taxe de mise en circulation	495
Taxe de mise en circulation (Flandre)	N.C.
Taxe de circulation annuelle	53,72
Prime annuelle d'assurance RC	N.C.
Bonus/malus Région wallonne	-
Avantage Toute Nature mensuel	-

GARANTIE

Pièces et main-d'œuvre	2 ans
Défaut de peinture/corrosion	-
Garantie de mobilité	-

ENTRETIEN

Rythme	7.500 km ou tous les ans
Nombre de points de service	5



HYBRIDE | Engin hybride par excellence, le Trike est surtout à l'aise sur les grands axes.