

Verdammt dicke Dinger

EIN FAHRBERICHT ÜBER ZWEI HUBRA UMSTROTZENDE BIKE-CONVERSIONS





Immerhin, rund 40 Zentimeter weniger Baubreite als bei einem konventionellen Trike. Das ist bei der Einfahrt in einen historischen Klosterhof vielleicht nicht ausschlaggebend, wohl aber bei der Suche nach einem Parkplatz in der Innenstadt.



Beim Thema Spritverbrauch ist unser Nachbar an der Tankstelle eindeutig im Nachteil. Die von uns getesteten Conversions haben sich zwischen 6,3 und 7,5 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer gegönnt.



Wunderschöne Linienführung: Die verchromten Endrohre der Auspuffanlage sind bei der Victory perfekt in die Karosserie integriert.



Der lang ersehnte Sommer ist endlich da. Im Redaktionshof glänzen zwei funkelneue Conversion-Trikes von Rewaco in der Sonne. Zwei fette chromglänzende V2-Motoren mit schier unglaublichen Hubräumen von 1.700 und 1.800 Kubikzentimetern versprechen wahre Drehmomentwogen. Extrem cooles Fahrgefühl ist angesagt. Geschwindigkeit spielt keine Rolle. Wir nehmen Platz in den komfortablen Sitzmulden, starten in die pralle Sommerlandschaft und genießen das tiefe Ballern der V2 unter uns.

Schon nach wenigen Metern definiert sich für mich der Begriff Bike-Conversion. Ich sitze auf einem Motorrad. Alles vor mir ist Motorrad, alles unter mir ist Motorrad. Und gehört damit eigentlich zur Gattung der einspurigen Fahrzeuge. Wäre da nicht die knapp eineinhalb Meter breite Hinterachse, ausgestattet mit fetten Niederquerschnittsreifen. Diese Achse macht mein ungewöhnliches Testfahrzeug erst zum Trike.

Eingewöhnungszeit? Niente! Mit der linken Hand ziehe ich die Kupplung, mit dem linken Fuß trete ich auf den Schalthebel. Der erste Gang ist drin. Eine halbe Tonne bewegt sich weitaus spritziger als vermutet. Die 255er Schläppen sorgen für erstklassige Traktion, und auf Antrieb fühle ich mich zu Hause. Die Wendigkeit ist absolut verblüffend, wieselflink scheuchen wir unsere Testaspiranten durch die engen Kurven unserer Hausstrecke. Überholvorgänge werden zum Kinderspiel. Der Unterschied zu einem konventionellen Trike ist immens. Auch bei forcierter Ge-

schwindigkeit reicht die Bremskraft locker aus. Die Stopper verlangen nach kräftiger Betätigung, sind aber infolge der Integralbremsfunktion narrensicher. Ein Tritt auf das rechte Pedal aktiviert die Scheibenbremsen aller drei Räder, mit dem Handhebel rechts wird nur die vordere Bremse aktiviert. Als durchaus empfehlenswerte Alternative zur serienmäßigen Starrachse bietet Rewaco

im Sinne des Fahrkomforts ein hydro-pneumatisches Aktiv-Fahrwerk CTAF mit Einzelradaufhängung und stufenlos regulierbarer Luftfederung an. Es verbindet die Vorteile einer Starrachse mit denen einer Einzelradaufhängung. Mit dem „CTAF“ lässt sich ein erheblich höherer Fahrkomfort erzielen als bei den konventionellen Achskonstruktionen. Ein prima Lösung – je nach Beladungszustand und Fahrweise kann man das Fahrwerk seines

Liebblings auf seine eigenen Bedürfnisse anpassen.

Die Victory erinnert mit ihrer schrillen Optik an ein getuntetes US-Muscle-Car aus den sechzigern – ohne Make-up, ohne Schnickschnack. Ein echter Power-Cruiser. Sie strahlt Exklusivität aus. Beim Fahren hat sie gegenüber der Suzuki Intruder einen wesentlich schärferen, sportlicheren Anspruch. Spontan am Gas hängend, schickt der agile Öl-Luft-gekühlte 50-Grad-V2-Motor mit seinen 1.731 Kubik seine 90 PS auf die fetten Hinterräder. Vehement prescht die Victory voran. „6-speed-overdrive“ steht auf der verchromten Abdeckung der Kurbelwelle. Diese sechs Gänge ohne ein lautes Klackern aus dem Hinterstübchen zu schalten, bedarf allerdings etwas an Übung.

Die Suzuki Intruder scheint auf den ersten Blick die souveränere der beiden Maschinen zu sein. Gediegene Bi-Color-Lackierung, Windschild, viel Chrom, irgendwie gemütlicher. Rein optisch wirkt sie breiter als die Victory – tatsächlich sind es nur 15 Millimeter.

Aus den Tiefen des Drehzahlkellers drückt der 1800-Kubik-Motor seine 105 Pferdestärken auf den Asphalt. Souverän,



Felix im Rückwärtsgang bergauf aus der Parklücke...



... bei der Intruder ganz einfach. Aktivieren mit der Handbremse, danach Schalter am rechten Seitendeckel drücken, und der kleine Elektromotor schiebt die ganze Fuhrer souverän vom Platz.



... bei der Victory nicht ganz so easy. Mit der rechten Hand wird am linken Lenkerende die Kupplung bedient, mit der linken Hand am Hebel (siehe Bild oben) ziehen, bis der mechanische Rückwärtsgang deutlich hörbar einrastet.



Das Kommandozentrum der Intruder:
Alles (japanisch) perfekt!



Victory: Offensichtlich ein Elektronikfehler:
Die digitale Ganganzeige stimmt nicht mit dem tatsächlich eingelegten Gang überein.



Victory: Bei normaler Fußstellung lässt sich die Bremse leider nur mit der Stiefelspitze erreichen (trotz Schuhgröße 44).



Intruder: Wichtigster Testpunkt bestanden. Eine Bierkiste passt in den Kofferraum. Beim Victory empfiehlt sich ein Six-Pack.



Der Victory-V2 von seiner Sonnenseite. Ein echtes Schmuckstück.



Intruder: Hier passt alles.

Mit den Augen einer Frau



Auch TM-Redakteurin Yvonne Faber war mit den beiden Rewaco-Conversion-Trikes unterwegs. Hier sind ihre persönlichen Eindrücke.

Mein erster Kandidat ist das Victory-Trike, das Rewaco-Chef Harald Schmitz als Einsteiger-Trike für Frauen anpreist. Die Linienführung ist elegant und modern. Die Form der Rücklichter nehmen das Design des Motors auf. Hier hat sich Rewaco wirklich Mühe gegeben. Beim Fahren fällt mir das laut einrastende Getriebe auf. Die Dosierung der Kupplung ist für meinen Begriff gewöhnungsbedürftig. Meine Sozia rumpelt beim Schalten öfter gegen meinen Helm. Das Hochschalten gelingt mir besser, und die Durchzugskraft des Motors finde ich mehr als ausreichend. Was mich irritiert, ist die nicht

ganz synchrone Ganganzeige. Hier muss Rewaco noch nacharbeiten.

Was mich als Frau natürlich interessiert: Wie alltagstauglich ist das Trike? Topcase und Kofferraum sind sehr elegant in das Gesamterscheinungsbild integriert. Ins Topcase passen mein Helm samt Handschuhen und Nierengurt gut rein, allerdings bedarf es etwas Gefummel, um dem Bügel zwischen den Scharnieren beim Schließen des Deckels auszuweichen. Zudem bleibt die Klappe nicht von selbst offen.

Der Kofferraum bietet Platz für eine größere Handtasche. Schon ein Wochenendtrip würde hier zum logistischen Problem. Mein zweiter Kandidat ist das Suzuki-Intruder-Trike. Gegenüber dem Victory ist es ein echter Brummer. Der breite Tank, die Trittbretter, das Bremspedal und die Schaltwippe lassen mich an eine große Harley denken. Der Sound ist durchaus beeindruckend, und man kann sehr entspannt durch die Landschaft blubbern, aber auch aus niedriger Drehzahl hoch beschleunigen.

Meine Testfahrt führt mich durch die grünen Hügel des Allgäus. Die Bremse zeigt deutlich mehr Wirkung als beim Victory. Das mag an der zweiten Bremscheibe

vorn, aber auch am ergonomisch günstigeren Bremspedal liegen. Die Gänge rasten mit einem sanften Klacken ein, und die Kupplung lässt sich gefühlvoller betätigen als beim Victory. Bei der Alltags-tauglichkeit hat das Intruder-Trike eindeutig die Nase vorn. Selbst der Transport einer Sprudelkiste ist problemlos möglich. Im Topcase stört kein Bügel das Schließen des Deckels.

Auf der Rückfahrt treibe ich das Intruder mit 160 km/h über die Autobahn. Es scheint sich geradezu auf der Fahrbahn festzusaugen. Geradeauslauf tadellos. Die hohe Frontscheibe schützt vor dem Winddruck. Soweit wäre alles bestens, wenn nicht die Verwirbelungen hinter der Scheibe ab 120 km/h stark zunehmen würden.

Mein Fazit: Bei dem Victory überzeugt mich die Wendigkeit. Sehr gelungen finde ich die ausgefeilte optische Linienführung. Das Chassis überzeugt durch seine hochwertige und stabile Verarbeitung. Die Schaltung gibt sich etwas ruppig, und die Kupplung dürfte leichtgängiger sein. Das Intruder-Trike setzt mehr auf klassisches Design, ist aber ebenso schön durchgestaltet und homogen in der Linienführung. Im Fahrverhalten gibt es sich gutmütiger und stabiler. Auch meine Sozia fühlte sich hier sicherer. Das Intruder ist mein eindeutiger Favorit.



Technische Daten

Suzuki Intruder CT 1800 S

Wassergekühlter V2-Zylinder-Viertaktmotor
Leistung kW (PS).....77 (105)
Leistung U/min.....5.200
Hubraum ccm.....1.783
Drehmoment Nm (kpm).....155
Bohrung/Hub mm.....112,090,5
5-Gang-Schaltgetriebe mit Rückwärtsgang
Antrieb:.....Kardan

Fahrwerk:

Vorderachse mit Teleskopgabel Ø 49 mm
Hinterachse mit Starrachse oder optional mit CTAF-Aktiv-Fahrwerk

Bremssystem:

vorne / hinten Scheibenbremse
Bereifung vorne.....150/80-16
Bereifung hinten.....255/45-17

Höchstgeschwindigkeit:.....162 km/h
Kraftstoff.....Super bleifrei
Tankinhalt.....19 Liter
Verbrauch.....6,6 ltr/100 km

Maße und Gewichte:

Fahrzeugbreite.....1.480 mm
Fahrzeuglänge.....2.870 mm
Fahrzeughöhe.....1.220 mm
Leergewicht kg.....506
Zul. Gesamtgewicht kg.....725
Ausstattung bei dem von TM getesteten Fahrzeug:

Topcase mit Rückenlehne
Armreling für Topcase in Edelstahl poliert
Doppelscheinwerfer
CTAF (Hydropneumatisches Aktiv-Fahrwerk)
Bi-Colour beinhaltet eine zweifarbig abgesetzte Lackierung der Karosserie
Beinschutzbügel
Windschild

Komplettpreis.....34.500,00 EUR



Victory Vegas 8 Ball CT 1700 V

Luft-Öl/gekühlter V2-Zylinder-Viertaktmotor
Leistung kW (PS).....66 (90)
Leistung U/min.....4.900
Hubraum ccm.....1.731
Drehmoment Nm (kpm).....140
Bohrung/Hub mm.....112,090,5
6-Gang-Schaltgetriebe mit Rückwärtsgang
Antrieb:.....Zahnriemen

Fahrwerk:

Vorderachse mit Teleskopgabel Ø 43 mm
Hinterachse mit Starrachse oder optional mit CTAF-Aktiv-Fahrwerk

Bremssystem:

vorne / hinten Scheibenbremse
Bereifung vorne.....200/50-17
Bereifung hinten.....255/40-17

Höchstgeschwindigkeit:...165 km/h
Kraftstoff.....Super bleifrei
Tankinhalt.....19 Liter
Verbrauch.....6,6 ltr/100 km

Maße und Gewichte:

Fahrzeugbreite.....1.465 mm
Fahrzeuglänge.....2.620 mm
Fahrzeughöhe.....1.210 mm
Leergewicht kg.....425
Zul. Gesamtgewicht kg.....680
Ausstattung bei dem von TM getesteten Fahrzeug:

Topcase mit Rückenlehne
CTAF (Hydropneumatisches Aktiv-Fahrwerk)
Beinschutzbügel

Komplettpreis.....31.470,00 EUR



unaufgeregt und mit angenehm sonorem Sound aus den beiden Einzelschalldämpfern. Das Getriebe – japanisch perfekt – verfügt über fünf Gänge. Ist die Maschine einmal in Schwung, kann extrem relaxed und schaltfaul gefahren werden.

Bei beiden Maschinen ist der Sitzkomfort sehr hoch, und wer auf dem Thron hinter dem Fahrer Platz nehmen darf, genießt – die Arme lässig auf der bequem gepolsterten Lehne abgelegt – die vorbeiziehende Landschaft.



Resümee: Oberklasse-Bike-Conversions wie die beiden von uns getesteten Rewaco Intruder und Rewaco-Victory machen einen Heidenspaß. Neugierige Blicke – ob Autofahrer oder Fußgänger – sind garantiert und sorgen immer wieder für interessante Gespräche. Die unbestreitbare Nähe zum Motorrad macht diese Trikes zu einer echten Bereicherung der Szene. ❖

Text: Uli Rau · Bilder: Yvonne Faber



Vergleichstest? Für Luis ist die Sache schon entschieden. Erst noch ein paar Jahre Dreirad und dann das Intruder-Trike.