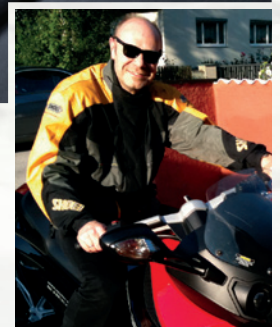




Im Experten-Test: der Can-Am™ Spyder® Roadster



Thomas Zankl,
experten-netzwerk GmbH

Y-Reisen mal anders, oder "Wie man Freunde gewinnt!"

Sind Sie zurückhaltend und kein Freund des Rampenlichts? Dann sollten Sie gleich weiterblättern!

Denn als Fahrer eines Can-Am™ Spyder® Roadster darf man nicht schüchtern oder gar kontaktscheu sein. Schließlich werden Sie bei nahezu jedem Halt von anderen interessierten Verkehrsteilnehmern angesprochen. In der Regel laufen diese Meinungsäußerungen sehr fröhlich ab, signalisieren wohlmeinende Zurufe und nach oben gerichtete Daumen doch eine ausgesprochene Sympathie für dieses potente Spielzeug.

O.K., es gab auch eine eher kritische Bemerkung während des einwöchigen Tests der Sportvariante RS: „Was ist das denn? Das geht ja gar nicht! Das kombiniert ja die Nachteile von Motorrad und Cabrio: Bei Regen wird man nass und man braucht einen richtigen Parkplatz.“ Doch interessanterweise war dies die wirklich einzige Negativaussage dieser Art!

Aber was ist denn nun eigentlich ein Can-Am™ Spyder® Roadster? Dieses Dreirad für Erwachsene passt nicht so wirklich in die gängigen Schubladen. Nicht so lässig wie ein Trike, nicht so grazil wie ein Motorrad, nicht so vierschrötig wie ein Quad – und schon gar nicht so alltäglich wie ein Auto. Zum Fahren eines Spyder reicht zwar der PKW-Führerschein, aber Helm ist Pflicht und Schutzkleidung natürlich absolut empfehlenswert. Ganz eindeutig, dass der kanadische Bombardier-Konzern mit seinem Schneemobil auf Rädern – diese Gene stecken nämlich im Spyder und ein bisschen sieht er auch danach aus – in Richtung motorradbegeisterter Autofahrer zielt. Verbindet der Roadster doch eine zweiradmäßige Sitzposition inklusive dem zugehörigen Basisfeeling samt Bedienung mit der Kippsicherheit eines Mehrspurfahrzeugs. Doch genug nun der Äpfel-mit-Birnen-Vergleicherei, rein ins Vergnügen!

Vor dem Spaß steht die Sicherheit

Tja, einfach nur den Schlüssel drehen und den Startknopf drücken, das wäre ja geradezu unamerikanisch. So aber fordert einen das gut ablesbare Display vor jedem Start auf, die Sicherheitshinweise zu lesen, die auf einer kleinen herausziehbaren Plastiktafel unter dem Instrumentenschirm zu finden sind. Falls man aber doch nicht vergessen hat, dass man zum Beispiel die Kontrolle über das Fahrzeug verlieren und sich überschlagen kann, wenn man „die Grenzen des Fahrzeugs“ überschreitet, dann kann man auch gleich den Mode-Knopf „M“ drücken. Damit wird bestätigt, dass alle Hinweise gelesen und verstanden wurden und selbstverständlich beachtet werden. Nichtsdestotrotz ist sehr lobenswert wie BRP das Thema Sicherheit angeht. Der Can-Am™ Spyder® hat so ziemlich alles an Bord, was den täglichen Einsatz sicherer macht. So punktet das mit Bosch entwickelte Fahrzeugstabilisie-



runssystem, VSS (Vehicle Stability System) genannt, mit drei wichtigen Hauptsystemen: Das Stabilitätskontrollsystem SCS, vergleichbar mit einem ESP-System, hilft dem Fahrer, bei Ausweichmanövern die Kontrolle zu behalten und verhindert ein Umkippen in engen Kurven. Die Traktionskontrolle TCS sorgt für eine optimale Hinterradtraktion, damit das Fahrzeug nicht ausbricht. Und schließlich das ABS, das auch das Einlenken beim Bremsen ermöglicht. Aber natürlich ist das noch nicht alles an Technik! Die dynamische Lenkhilfe greift als elektronisch geregelte Servounterstützung bei Schritttempo voll und in engen Kurven stark ein und zieht sich bei steigendem Tempo dezent zurück. Und der Rückwärtsgang hilft, die knapp 340 kg schwere Fuhre mühelos zu rangieren.

Das Y – mehr als nur ein Buchstabe

Bekanntermaßen steht im Fahrzeugsektor das X als Kennzeichnung für viele Allradmodelle. Die Kanadier haben im Alphabet einen Buchstaben dahinter gewählt und sprechen in ihrer Werbung vom Y-Faktor, um den speziellen Dreiradcharakter des Spyder® RS hervorzuheben. Ein Schelm, wer dabei zum Chromosomen-Paar mit dem Y Verbindungen schafft und die Vokabel Männerspielzeug im Kopf hat. Aber die Zutaten des Spyder® machen ihn genau dazu! Der 998 ccm große V2 von Rotax – in ähnlicher Form von Aprilia bei RSV Mille und Co. eingesetzt – beschleunigt mit 106 PS bei 8.500 Umdrehungen von 0 auf 100 in unter fünf Sekunden! Die Vmax liegt bei elektronisch abgeregelter 190 km/h und das maximale Drehmoment bei 104 NM bei 6.250 Umdrehungen. Bei einem Trockengewicht von 316 Kg verspricht der Vortrieb also richtig spaßig zu werden. Soviel zur Theorie – rauf auf die Straße.

Ich geb Gas – ich will Spaß!

Flach und breit steht der Can-Am™ Spyder® da, wie zum Sprung geduckt. Schon im Stand versprüht er das Image eines gierigen Asphaltfressers. Also Schlüssel auf Startposition, Feststellbremse per Fuß lösen, Mode-Knopf „M“ drücken und mit kurzem Daumendruck den VTwin zum Leben erwecken. Das satte Bollern aus dem Auspufftrakt und das dumpfe „Klock“ beim Einlegen der ersten Stufe des Fünfganggetriebes versprechen schon jetzt eine hör- und fühlbare Soundkulisse, die immer wieder begeistern wird. Und dann geht es los – eigentlich ganz unspektakulär. Denn der dreifreudige Rotax-Motor aus Österreich liefert eine optimale Kraftentfaltung über den gesamten Drehzahlbereich. Damit erlaubt er schaltfaules Fahren ohne Ruckeln und Stottern, aber eben auch ganz entspanntes Anfahren ohne das kapriziöse Verhalten manch eines überzüchteten Hochleistungssportlers. Die ersten paar Meter sind, bedingt durch die sensibel ansprechende Servolenkung, noch ein klein wenig unrund, denn die beiden Schläppen vorn reagieren auf aller kleinste Bewegungen am breiten Lenker. Der liegt aber prima in der Hand und alles ist da, wo man es erwartet. Sehr schnell bekommt man die Fuhre in den Griff und wird zusehends mutiger. Die Sitzposition ist sehr bequem, die Sicht in den Spiegeln ist gut und der Windschutz ganz passabel. Da sind auch Geschwindigkeiten um die 150 km/h auf Dauer kein Problem.

Für versierte Biker mag die fehlende Kurvenneigung des Spyder® anfangs etwas gewöhnungsbedürftig sein, doch schon nach wenigen Kilometern hat man den Trick mit der Gewichtsverlagerung beim Durchfahren von schnellen Kurven raus. Die damit möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind hoch, der Spaßfaktor noch höher. Und dreht man dann auf der folgenden Geraden das Gas

richtig auf, gibt es kein Halten mehr. Der Druck aus dem Drehzahlkeller ist beachtlich und grollend geht die Mühle ab wie die viel zitierte Katze von Herrn Schmidt. Bevor man sich aber unfreiwillig in eine Situation begibt, ausprobieren zu müssen, ob drei vorgesehene Bremscheiben ausreichen, um die Katze auch wieder sicher einzufangen, sollte man verinnerlicht haben, dass der Can-Am™ Spyder® ausschließlich per Fußpedal gebremst wird. Sonst greift die rechte Hand fatalerweise ins Leere. Aber der Notanker funktioniert gut, ein beherzter Tritt hebt einen fast aus dem Sattel. Apropos Sattel: Auch der Beifahrer findet ein komfortables Plätzchen vor. Leicht erhöht und mit Haltegriffen, die nicht nur so heißen. Und im Bug-Staufach mit 44 Liter Volumen kann einiges gut untergebracht werden. Vielleicht nicht das ganz große Urlaubsgepäck – dafür bietet BRP den RT, aber sehr wohl Dinge des täglichen Lebens – vom kleinen Einkauf bis zur Akten- oder Notebooktasche.

Fazit



Can-Am™ Spyder® RS

SPYDER™

Was ist der Can-Am™ Spyder® denn nun? Rational betrachtet: bequem, schnell, relativ sicher, aber auch mit praktischen Einschränkungen. Emotional gesehen: ein – man verzeihe die Wortwahl – geiles und unvergleichliches Spaßgefährt. Kein Auto, kein Quad, kein Motorrad und auch kein Trike. Der Can-Am™ Spyder® RS ist eine Klasse für sich. Hat seinen eigenen Reiz und lässt sich in keine Schublade stecken. Das RS steht für übrigens Roadster Sport und das ist nicht nur ein Typenschild, das steht für Fahrspaß pur. Dieser beginnt bei ca. 18.000 Euro für die getestete RS-Version mit dem manuellen Getriebe. Für die Version mit sequenziellem Getriebe – geschaltet wird hier mittels einer kleinen Wippe unterhalb des Blinkers – muss man mindestens 19.500 Euro lockermachen. Und die ebenfalls faszinierende Touren-Version RT bewegt sich zwischen 20.000 und 27.000 Euro. Sicher, ein stolzer Kurs, aber für den gebotenen Spaß und die aufwändige Technik auch wieder akzeptabel. Braucht man einen Spyder®? Genauso wenig oder auch genauso viel wie ein Motorrad, ein Quad, ein Trike oder ein Cabrio!



Can-Am™ Spyder® RT

