



Wenn's um Schnee- und Wasserschlitten, Quads, kleine Sportboote oder Außenbordmotoren geht, ist der kanadische Freizeitkonzern Bombardier Recreational Products sattelfest und in vielen dieser Bereiche Markt- und Technologieführer. 2007 (eigentlich zur völligen Unzeit, denn die berühmte Krise klopft bald an) betritt BRP neues Terrain und stellt den sportlichen Can-Am Spyder RS vor – ein futuristisches, hochtechnisches Dreirad direkt von Outer Space. Vorbei sind endgültig die archaischen Zeiten, in denen ein optisch wirksames Trike zwei fette Hinterreifen, eine Chopper-Gabel, einen Apehanger-Lenker und zu allem Überfluss einen Volkswagen-Boxermotor haben muss – mit dem Ypsilon-Konzept (zwei Räder vorne), 1000-Kubik-V2 aus dem oberösterreichischen Rotax-Werk und Fahrwerkselektronik neuester Generation stellt der Spyder die Dreiradszene auf den Kopf. Natürlich sofort Unkenrufe, die üblichen Spielverderber schalten sich ein: „Wer braucht das“, „Jet Ski für

Spyder-Erfolg: Bis jetzt wurden 30.000 Exemplare gebaut!

die Straße“, „Spielzeug für Besserverdiener“ ... Die Frage nach dem Bedarf ist mittlerweile eindeutig geklärt – der Can-Am Spyder ist vom Start weg ein sensationeller Erfolg: Bis jetzt wurden an die 30.000 Exemplare verkauft. Der Großteil fährt natürlich in Nordamerika, aber auch über ganz Europa verteilt existiert die Fangemeinde: Bei der „Spyder Homecoming Celebration“ im Mai 2010 trafen in der Rotax-Zentrale in Gunskirchen 500 Can-Am-Fahrer auf mehr als 300 Fahrzeugen zusammen. Seit 2010 gibt es die zusätzlichen Modelle RT und RT-S, die besonderen Schwerpunkt auf gepflegtes, luxuriöses Touring legen. Mit „Schwerpunkt“ sind wir auch schon voll im Thema: Der Reise-Spyder kommt trocken mit 421 Kilo; er ist ein geballtes Hi-tech-Paket; der Kaufpreis von (je nach Version) 24.469 bis 30.869 Euro

SPASS HOCH 3

Noch vor fünf Jahren hätten wir uns diese Fahrzeuggattung nicht einmal träumen lassen





ist keineswegs ein Betrag, der auf der Straße herumspaziert. Doch Achtung, nur zur Relation: Der klassische Inbegriff des Open-air-Luxustourings, die Honda Gold Wing, ist nicht gerade um Eckhäuser leichter – und billiger ist sie erst recht nicht. Das dritte Rad des Can-Am Spyder ist somit in Wahrheit einigermaßen wohlfeil.

Vielleicht kommen wir hier auch schon einem der Geheimnisse des Spyder-Verkaufserfolgs auf die Spur. Bombardier reklamiert, den Spyder „an den Grenzen der Realität entwickelt“ zu haben. Der metaphysische Aspekt dabei ist, dass das Fahrgefühl eindeutig von der sagenhaften Freiheit des Motorradfahrens umweht ist. Und gleichzeitig gibt's den handfesten Nutzen, dass das Sicherheitsnetz des Spyder-Fahrwerks so dicht gewoben ist wie in den modernsten Vierrad-Limousinen: Kürzel wie

Der Fahrwerkscomputer fährt im Hintergrund mit

VSS, ABS, TCS, SCS, DPS bezeichnen Stabilitätsprogramme und elektronische Helferlein sonder Zahl – durch einen Fahrfehler wird man den BRP Spyder nie und nimmer von der Straße werfen können. Auch nicht durch Übermut – jede Provokation wird weggesteckt: kein übersteuerndes, slidendes Heck durch zuviel Gas; kein gelupftes Vorderrad wegen zu hoher Kurvengeschwindigkeit oder falscher Gewichtsverlagerung; sticht man zu schnell in enge Radien, nimmt der Spyder unspektakulär das Tempo raus und bleibt beflissen in der vorgesehenen Spur.

Das klingt jetzt so, als ob der Spyder vielleicht ein bisschen ein Spaßverderber wäre. Weit gefehlt. Die Regelelektronik, die gemeinsam mit Bosch entwickelt wurde, funktioniert ganz einfach ausgereift, geschmeidig und lässt auch bei hohen Kurvengeschwindigkeiten souveränes Fahrgefühl aufkommen. Der Spyder beherrscht die Psychologie der Fahrfreude meisterlich, die Situation scheint jederzeit im Griff. Natürlich



kann man ihn ganz einfach nach althergebrachter Manier zielstrebig in den Straßengraben lenken – da gehört dann schon eine tüchtige Portion fahrerische Dummheit dazu. Mit den 100 PS des V2-Motors (das Triebwerk wurde von Rotax ursprünglich für ein Aprilia-Superbike entwickelt) lässt sich so einiges anfangen – Überholvorgänge gelingen fast motorradähnlich schmerzlos, von null auf 100 vergehen 5,5 Sekunden.

B-Führerschein genügt, ein Motorradhelm muss allerdings auf den Kopf. Zu den weiteren Besonderheiten der zwittrigen Existenz gehört, dass man in Kurzparkzonen ohne Gebühr parken darf, dass auf der Autobahn allerdings eine kostspielige Auto-Vignette verlangt wird. Obwohl die Bedienungsabläufe schlüssig sind, bringt es das umfangreiche Technikpaket des Spyder RT-S doch mit sich, dass eine sorgfältige Einführung in die Bedienung eine gute halbe Stunde dauert. Dafür dauert dann die Gewöhnung an das sequenzielle Hochschalten über die linke Lenkerarmatur nur sehr kurz – und dass das Fünfganggetriebe beim Langsamerwerden automatisch die passende Fahrstufe für zügiges darauffolgendes Beschleunigen findet, ist eine der vielen praktischen, praxis-

gerechten elektronischen Dreingaben beim Spyder.

Kommt man vom Motorrad, wird man möglicherweise bei der ersten Schreckbremsung mit der rechten Hand ins Leere greifen. Die integrale Betätigung aller drei Schreibungsbremsen über den Fußbremshebel funktioniert jedoch sonst nahe an der Perfektion: Anfänglich ist relativ hoher Druck am Bremspedal notwendig – kurz vor dem Erreichen des ABS-Regelbereichs fühlt man sich aber wie von einer Riesenfaust gestoppt, sicher und spurstabil. Der Geradeauslauf ist bei allen Geschwindigkeiten sehr gut, wobei auf den allerersten Kilometern die mehr als direkte Servolen-

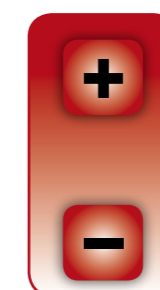


- (1) Jedenfalls ist er schmaler als ein Auto – auch kleine Nebenwege machen Spaß
 (2) Eine Hybrid-Version des Spyder ist bereits in Entwicklung: Mit 600-Kubik-Benzinmotor und 20-kW-Elektromotor (27,2 PS) soll die gleiche Performance geschafft werden wie beim großen V2 – bei 50 Prozent Treibstoffverbrauch und Halbierung der Emissionen
 (3) Und das ist nur ein Teil aller Knöpfe und Schalter
 (4) und (5) Mit tiefen Stauräumen vorne und hinten sowie zusätzlichen Seitenkoffern muss beim Gepäck nicht gespart werden
 (6) iPod/iPhone können vom Cockpit aus gesteuert werden, das zentrale Display zeigt Interpret/Titel oder Playlist

kung etwas anspruchsvoll erscheint – aber auch hier genügt höchstens eine halbe Tankfüllung und die Linie verlangt der Lenker einen Input wie beim Motorrad-Gespinnfahren, das ist gleichzeitig auch der größte Unterschied zur einspurigen Fortbewegung. Weil man die Vorderräder gut im Blick hat, geben die eineinhalb Meter Gesamtbreite kein Rätsel auf, Straßenbegrenzungen oder Randsteine lassen sich präzise anpeilen. Wahrscheinlich der größte Unterschied zum Motorradfahren: Während beim Einspurigen ein Beifahrer dem Fahrspaß eher abträglich ist, wirkt er sich beim Spyder auf die Fahrdynamik nicht negativ aus – somit ist das Dreirad ein recht kommunikatives, geselliges Vehikel ...

Mit 155 Litern Gepäckraum in insgesamt fünf Fächern ist der Can-Am-Tourer ein kleines Hotelzimmer samt allem Komfort. Pilot und Sozios haben je eine Seitenta-

sche und eines der großen Fächer (vorne oder hinten) zur Verfügung, für unpassendes Schuhwerk oder mangelhaften Dresscode beim Dinner gibt's auf Spyder-Reisen also keine Ausrede. Zur fülligen Serienausstattung gehören – auszugswiese – neben beheizbaren Lenkergriffen auch beheizbare Haltegriffe für den Beifahrer, ein mächtiges (auch vom Beifahrer bedienbares) Soundsystem mit iPod- beziehungsweise iPhone-Anbindung, Tempomat und die hohe, über einen großen Bereich elektrisch einstellbare Tourenscheibe. Für das Garmin-Navi Zumo 660 gibt's eine extra für den RT passende zentrale Halterung. Brandneu für 2011 ist das zusätzliche Modell RT Limited: strahlende perlweiße Lackierung, Navigation serienmäßig, genau in die Koffer passende Reisetaschen und andere Freundlichkeiten machen das Spyder-Erlebnis noch praller. So satt und zufrieden sind wir noch nie im Sattel gesessen. ☺



- + hoher Fahrspaß, unmittelbares Fahrgefühl
- + toller Wetterschutz, enorme Reisetauglichkeit
- + Fahrwerks-Assistenten auf hohem Niveau
- + gute Verarbeitung
- + angesichts der Technik plausibler Preis

- Treibstoffverbrauch könnte zurückhaltender sein

moto mobil roadster-daten	
MOTOR	2-Zyl.-4-Takt V 90°, DOHC, 8 Ventile, EFI
HUBRAUM	998 ccm
LEISTUNG	74 kW (100 PS) bei 7500/min
DREHMOMENT	104 Nm bei 5500/min
GETRIEBE	autom. Kupplung, sequenz. 5-Gang, Retourgang
FAHRWERK	Stahlrahmen „Surrounding Spar Technology“
AUFHÄNGUNG vo/hi	Dreieckslenker/Zweiarmschwinge
RADSTAND/RADSPUR vo	1708 mm/1384 mm
FEDERWEG vo/hi	151/145 mm
BEREIFUNG vo/hi	165/65-14, 225/50-15
BREMSEN vo/hi	2 x Scheibe 250 mm/Scheibe 250 mm, ABS
SITZHÖHE	772 mm
TANKINHALT	25 l
TROCKENGEWICHT	421 kg
SPITZE	ca. 165 km/h
TESTVERBRAUCH	9,2 l/100 km
PREIS	€ 30.869,-
VERTRIEB/INFO	www.can-am.at; www.brp.com/de-DE