

---

## Fahrbericht Can-Am Spyder ST: Mischling

Von Jens Riedel

Dreiräder gehören immer noch zu den Fahrzeugen, die im Straßenverkehr große Aufmerksamkeit wecken. Neben Motorrädern mit Beiwagen, Trikes und Zweispur-Rollern gehört auch der Can-Am Spyder dazu. Das bemerkenswerte Gefährt aus Kanada ist und bleibt aber eine Ausnahmeerscheinung. Das gilt sowohl für die Häufigkeit, in der es im Straßenverkehr anzutreffen ist, als auch für das Konzept. Der Versuch, das Dreirad von BRP (Bombardier Recreational Products = Bombardier Freizeitprodukte) irgendwo zwischen Motorrad und Auto einzuordnen, gelingt nur schwer. Am ehesten trifft noch der Entwicklungsansatz: Der Can-Am Spyder ist eine Art Schneemobil für den Asphalt. Längst hat sich rund um das Dreirad – BRP spricht gerne vom „Y“-Konzept – dennoch eine eingefleischte Fan-Gemeinde gebildet.

Dem puristischen Roadster RS und dem luxuriösen Tourer RT wird nun als dritte Variante der ST (Sport Touring) zur Seite gestellt, der eine Mischung aus den beiden bisherigen Modellen ist und sich auch preislich dazwischen positioniert. Herausgekommen ist aber weit mehr als nur eine Kreuzung, denn Can-Am hat in den Komfortdetails nicht einfach nur den RT kopiert, sondern eigenständige Designlösungen umgesetzt. Das gilt zum Beispiel für die Frontgestaltung, aber auch für die Sitzbank, die sich so weder beim RS noch beim RT findet.

Zudem wurde zum Modelljahr 2013 die komplette Baureihe überarbeitet. Das betrifft vor allem die Vorderradaufhängung, die neu konzipiert und noch stabiler ausgelegt wurde. Das wirkt sich unter anderem auf eine sicherere Spurführung aus. So ist es deutlich schwerer geworden, bei Richtungsänderung das kurveninnere Rad zum kurzfristigen Aufsteigen zu bewegen. Landstraßen minderer Qualität bringen das kanadische Dreirad ebenfalls nicht aus der Ruhe. Sie werden glattgebügelt, ohne dass große Lenkkorrekturen nötig wären. Ebenfalls eine Bestnote gibt es für das Bremsverhalten. Trotz des für Motorradfahrer ungewohnten Systems mit nur einem Pedal und ohne Handgriff greifen die – neuen – Brembo-Bremsen nicht nur vertrauenerweckend zu. Der Spyder zeigt sich auch bei starker Verzögerung absolut spurstabil. Neu sind zudem Niederquerschnittsreifen. Deren hinten montierte Exemplar lässt sich beim Ampelstart auch schon mal zum Quietschen bringen, denn die Traktionskontrolle greift erst ab 50 km/h und nur in Kurven.

Die 74 kW / 100 PS und 108 Newtonmeter Drehmoment sorgen bei einem Trockengewicht von rund 390 Kilogramm für potenten Vortrieb. Ab 3000 Umdrehungen darf getrost geschaltet werden. Muss an aber nicht, denn der drehfreudige Rotax-V2 entwickelt jenseits der 4500 Touren ein kaum zu bremsendes Temperament und läuft unter fast schon kreissägenhaften Klängen mühelos in den roten Bereich jenseits der 9000 Umdrehungen, ohne dass ihn ein Begrenzer aufhält. In hart eingelenkten Kurven driftet das Hinterrad schon einmal gerne über den Asphalt. Bevor es zu bunt wird, fängt die Stabilitätskontrolle den Spyder aber wieder unmissverständlich ein. So verleitet auch der ST zu einem eher forschen Ritt über den Asphalt und sorgt dabei aber gegenüber dem RS für spürbar mehr Komfort. Eine geänderte Position der Fußrasten und ein breiterer Lenker sorgen für eine aufrechtere Sitzhaltung. Ungewohnt ist die tiefe Position der Rückspiegel, mit denen man unter den Achseln hindurch nach hinten schaut. Die Sicht ist aber hervorragend.

Nicht ganz zum gehobenen Anspruch und zu einem Basispreis von immerhin 19 499 Euro passt, dass die Touringscheibe sich nur manuell in der Höhe verstellen lässt. Das wirkt wenig elegant, zumal keinerlei Griff vorhanden ist und einfach am Plexiglas gezogen oder

gedrückt werden muss. Andererseits: Wer einmal die für ihn passende Position gefunden hat, der muss sie eigentlich nie mehr wieder verstellen. Ihre eigentliche Aufgabe, den wirksamen Windschutz, erledigt die Scheibe jedenfalls hervorragend. Ohnehin ist der Fahrer gut vor Witterungseinflüssen geschützt. So finden sich beispielsweise im freien Raum zwischen Rückspiegel und Frontverkleidung eine durchsichtige Abdeckung, wie man sie auch vom RT kennt und die den Luftstrom auf die Oberschenkel unterbindet. Ein weiterer Abweiser hinter den Kotflügeln hält die Füße trocken. Mit zwei Paketen und Zusatzausstattung wie Navigationsgerät, Radio und Seitenkoffern kann der Sport Tourer noch weiter Richtung Reise aufgerüstet werden. Ein 44 Liter fassendes Gepäckabteil im Bug bringt jeder Spyder ja schon von Hause aus mit sich.

Als zweispuriges Fahrzeug darf der Spyder auch mit dem Autoführerschein gefahren werden. Ein Helm bleibt aber Pflicht. Wer keinerlei Zwei- oder Dreiraderfahrung hat, der sollte zunächst mit ein paar Übungen den Umgang mit dem Spyder trainieren. Die Bedienungsanleitung hält hier auch gleich ein paar Tipps parat. Gespannfahrer dürften am schnellsten mit dem Dreirad zurechtkommen. Für sie sind Richtungswechsel mit Zieh- oder Druckbewegungen am Lenker und Körperneigung durch Hineinlegen in die Kurve sowie unterstützende Gaseingriffe nichts Ungewöhnliches – und machen auch beim Spyder ST einen Großteil des besonderen Fahrvergnügens aus. Untrainiert, aber beherzt fahrende Can-Am-Piloten spüren bei so viel Einsatz schon nach den ersten 50 Kilometern ein leichtes Ziehen in den Schultern vom aktiven Druck auf die Lenkung.

Neben der Fünf-Gang-Fußschaltung bietet BRP auch eine sequenzielle Halbautomatik an, die per Daumen und Finger am Lenker betätigt wird und bei Bedarf auch mit Zwischengas selbsttätig herunterschaltet. Sie verlangt allerdings manchmal nach etwas kräftigem Druck. Can-Am-typisch ist auch das Vorhandensein eines Rückwärtsgangs, bei dessen Einlegen über einen separaten Schalter automatisch die Warnblinkanlage aktiviert wird. Wie alle Spyder-Modelle darf auch der ST mit Anhänger gefahren werden. Dafür ist im Motormapping ein spezielles, über den Bordcomputer zu aktivierendes Programm hinterlegt, dass der Kurbelwelle für den Zugbetrieb etwas mehr Drehzahl gönnt.

Zwar kann auch der Can-Am natürlich die Gesetze der Physik nicht aushebeln. Darauf weist auch die Bedienungsanleitung gerne immer wieder hin. Dennoch ist der Can-Am Spyder das wohl sicherste Fahrzeug auf drei Rädern. Dafür sorgt das Zusammenspiel aus dynamischer Servolenkung, Traktions- und Stabilitätskontrolle sowie ABS und automatischem Bremskraftausgleich zwischen den einzelnen Rädern. Und für Aufmerksamkeit sorgt das Gefährt immer noch – nicht nur beim Ampelstart. (ampnet/jri)

#### Daten Can-Am Spyder ST

Länge x Breite x Höhe: 2,68 m x 1,51 m x 1,33 m  
Motor: 60-Grad-V2, 998 ccm  
Max. Leistung: 71 kW / 100 PS bei 7500 U/min  
Max. Drehmoment: 108 Nm bei 5000 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h  
Leergewicht/Zuladung: 392 kg / 200 kg  
Bereifung: 165/55R15 (vorne), 225/50R15 (hinten)  
Basispreis: 19 499 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Can-Am Spyder ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Can-Am Spyder ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Can-Am Spyder ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Can-Am Spyder ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Can-Am Spyder ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Can-Am Spyder ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Spyder ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net



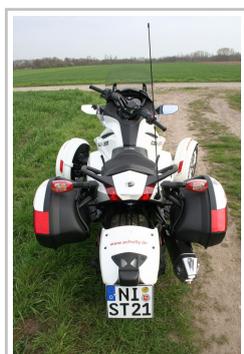
Can-Am Spyder ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Spyder ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Spyder ST: Mit Koffern ist das „Y“-Konzept nicht mehr ganz so deutlich zu sehen.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Spyder ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Spyder ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Spyder ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Spyder ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Spyder ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Spyder ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Spyder ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Spyder ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Spyder ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Can-Am Spyder ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Spyder ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Spyder ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Spyder ST: Für den Anhängerbetrieb ist ein spezielles Motormapping hinterlegt.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Typisch Can-Am Spyder: Hinter dem Cockpit steckt eine ausziehbare Sicherheitsanweisung.

Foto: Auto-Medienportal.Net