
Fahrbericht Can-Am Spyder F3-S: Spaßgerät mit Sicherheitsfimmel

Von Jens Riedel, cen

Auch wenn er schon seit einigen Jahren auf dem Markt ist, so erntet der Can-Am Spyder doch immer noch erstaunte bis bewundernde Blicke. Für die einen ist das Dreirad ein Schneemobil auf Rädern, für die anderen ein Motorrad mit zwei Vorderrädern. Oder handelt es sich gar um ein überdimensioniertes Quad, dem ein Rad fehlt? So oder so, bleibt das Konzept ebenso ungewöhnlich wie überzeugend. Aus dem ursprünglichen Zwei- ist inzwischen ein Drei-Zylinder-Motor geworden, der aus einem faszinierenden ein noch faszinierenderes Fahrzeug macht.

Während früher gerätselt werden durfte, ob es sich nun um ein Auto oder ein Motorrad handelt, ist die Sache heute zwar nicht geklärt, aber zumindest einfacher: Es handelt sich beim Can-Am Spyder um ein Fahrzeug der Klasse L5e, das sind dreirädrige Kraftfahrzeuge mit symmetrisch angeordneten Rädern und einem Hubraum von über 50 Kubikzentimetern sowie einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h. In diesem Fall ist die Rede von 1,33 Litern Hubraum, bei denen 115 PS und 130 Newtonmeter Drehmoment auf ein Trockengewicht von 406 Kilogramm treffen. Die katapultieren den Can-Am Spyder F3-S in unter fünf Sekunden auf Tempo 100. Schnell ist der Spyder-Fahrer da, schneller als erlaubt, zumal die empfundene Geschwindigkeit gerne hinter dem realen Tempo zurückbleibt.

Der dumpf dröhnende Dreizylinder entfaltet seine Leistung recht homogen und nicht ganz so ungestüm wie der alte V2-Twin. Dennoch schiebt auch er ab 4500 Umdrehungen in der Minute mit vehementer Kraft voran. Der rote Bereich ist bei 7500 Umdrehungen in der Minute erreicht. Im Schiebetrieb unterhalb von 2500 Touren fällt das Antriebsaggregat von Rotax durch ein charakteristisches Blubbern auf.

Der nordamerikanischen Herkunft des Spaßgerätes ist das übertriebene Sicherheitsdenken geschuldet. Das Display im Cockpit begrüßt den Fahrer vor jedem Start auf Englisch mit der Bitte, die Hinweise hinter der linken Serviceklappe zu lesen und dies mit dem Mode-Knopf zu bestätigen. Zusätzlich liegt der Betriebsanleitung, die auch einige praktische Fahrübungen aufzeigt, noch eine DVD mit Warnungen bei, denn natürlich kann auch das von BRP in Anlehnung an die Fahrzeugarchitektur gerne zitierte „Y“-Konzept des Spyder die Gesetze der Fahrphysik nicht außer Kraft setzen. Die Krönung ist dann ein kleiner Fragenkatalog auf Seite 92 und 93, der das Wissen des Fahrers um die Eigenarten des Dreirads auf die Probe stellt. Beispiel: Ist der Can-Am Spyder Roadster so sicher wie ein Auto? (Antwort: Nein).

Am schnellsten kommen mit dem eigenwilligen Roadster wohl Motorradfahrer mit Beiwagenerfahrung zurecht, denn auch der Can-Am neigt sich in Kurven nicht wie die inzwischen eher bekannten Kraftroller mit Neigetechnik. Will heißen, wenn ein Richtungswechsel ansteht, sind kräftige Arme und eine Oberkörperbewegung zur gewünschten Seite gefragt. Hindernissen weicht der Can-Am Spyder nach kurzem Drücken oder Ziehen am Lenker aber zackiger als jedes Auto oder Motorrad aus und tröstet mit dieser faszinierenden Eigenschaft Motorradfahrer über die fehlende Schräglage hinweg.

Die Spurweite von 1,31 Meter könnte für unseren Geschmack ruhig noch etwas geringer ausfallen und sollte im Begegnungsverkehr keineswegs unterschätzt werden. Dafür nervt

das potente Dreirad aber nicht gleich bei jedem kleinsten Drift oder leicht gelupftem Vorderrad mit wild aufblinkenden Kontrollleuchten des VSS (Vehicle Stability System) genannten Stabilitäts- und Traktionssystems. So darf es in engen Kehren auch gerne einmal kurz über die Vorderräder schieben, ehe die Elektronik den Spyder wieder einfängt, oder beim beherzten Anfahren aus einer Querstraße, wenn auch schon einmal der Reifen quietschen. Dennoch gilt: Sicherer Motorrad fahren geht nicht. Auch wenn der F3 einen Lenker hat, verfügt er nicht über einen Bremshebel. Verzögert wird über das Fußpedal, das auf alle drei Scheiben wirkt.

Der S (= 10 PS mehr Leistung als das F3-Basismodell) bietet eine fast schon Cruiser-typische Sitzhaltung mit geradem Lenker und weit vorverlegten Fußrasten. Da passt der serienmäßige Tempomat gut ins Bild. Das sequenzielle Sechs-Gang-Getriebe erfordert manuelles Hochschalten, runter geht es im Zweifelsfall automatisch. Ein Rückwärtsgang ist bei fast einer halben Tonne Gewicht mit Fahrer zum Glück ebenfalls an Bord. Der erste Gang verlangt etwas Nachdruck, ansonsten genügt leichtes Antippen der Schaltwippe. Auch die Aktivierung der Parkbremse verlangt so gut wie keine Kraft. Der Spyder verfügt über einen Eco-Mode, der dem Motor spürbar Temperament raubt und bereits bei 3000 Touren zum Gangwechsel auffordert.

Der Fahrer sitzt fast schon auf dem Hinterrad. Fahrwerk und Antrieb sind von viel Plastik umgeben. Umso erstaunlicher ist es, dass der aufgeschraubte Instrument- und Windschildträger gusseisern ausgeführt ist. Ebenfalls erstaunlich: Trotz der Breite und Länge des Spyder bleibt im vorderen Staufach gerade einmal Platz für einen Integralhelm. Da sollte mehr drin sein. Und wo wir schon einmal dabei sind: Die hinteren Blinkerausleger hätte Konzernmutter BRP durchaus ein wenig netter gestalten können. Sie wirken fast schon wie eine Verlegenheitslösung. Nicht ganz ins Bild passen will auch, dass die Schaltereinheit bei vollem Lenkeinschlag zum Rangieren leicht den Tank touchiert. (ampnet/jri)

Daten Can-Am Spyder F3-S

Motor: R3, 1330 ccm, wassergekühlt
Leistung: 86 kW (115 PS) bei 7250 U/min
Max. Drehmoment: 130 Nm bei 5000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 198 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 4,9 Sek.
Getriebe: sechs Gänge (sequenziell)
Antrieb: Riemen
Tankinhalt: 27 Liter
Sitzhöhe: 675 mm
Gewicht: 408 kg (trocken)
Zuladung: 199 kg
Normverbrauch: 6,4 l/100 km
CO₂-Emissionen: 130 g/km
Bereifung: 165/55 R15 (v.) / 225/50 R15 (h.)
Preis: 20 599 Euro

Bilder zum Artikel



Can-Am Spyder F3-S.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Spyder F3-S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Can-Am Spyder F3-S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Can-Am Spyder F3-S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Can-Am Spyder F3-S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Can-Am Spyder F3-S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Can-Am Spyder F3-S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Can-Am Spyder F3-S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Can-Am Spyder F3-S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Can-Am Spyder F3-S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Can-Am Spyder F3-S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Can-Am Spyder F3-S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



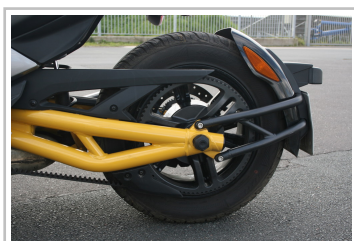
Can-Am Spyder F3-S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Can-Am Spyder F3-S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Can-Am Spyder F3-S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



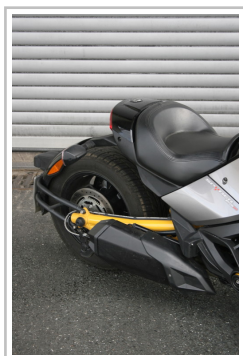
Can-Am Spyder F3-S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Can-Am Spyder F3-S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Can-Am Spyder F3-S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Can-Am Spyder F3-S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Can-Am Spyder F3-S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Can-Am Spyder F3-S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Can-Am Spyder F3-S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Can-Am Spyder F3-S: Vor jedem Start wird der Fahrer aufgefordert, die Sicherheitshinweise zu lesen und den Vorgang per Knopfdruck zu bestätigen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Can-Am Spyder F3-S: Sicherheitshinweise in der Serviceklappe.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel