

---

## Fahrbericht Can-Am Spyder F3 S: Von Schnee- bis Batmobil

Von Dennis Gauert, cen

Wenn ein Rad fehlt oder eines dazu kommt, kann sich alles ändern. Was klingt wie eine alte chinesische Weisheit, ist das Konzept eines 400 Kilogramm schweren Kanadiers - des Can-Am Spyder. Der rollt nämlich vorne auf zwei Rädern und hinten auf einem. In der Wahlheimat der Schneemobile war die Übertragung des Konzepts auf den Teer wohl nur eine Frage der Zeit. Das verschafft dem Spyder F3 S ein einzigartiges Fahrgefühl und dem Besitzer die Erlaubnis mit dem Führerschein der Klasse B zu fahren.

Drei Räder werden mehr gesehen als zwei. Wo auch immer dieses Freizeitmobil lauert, sind die neugierigen Blicke nicht weit. Jeder will mal schnüffeln wenn der Sonderling auf dem Supermarktparkplatz steht. Da entwickeln sich auch in Corona-Zeiten Benzingespräche als wären sie von der Toilettenrolle gezogen. Eine kulturelle Trennung findet scheinbar nur zwischen Mehrspurer- und Einspurerfahrern statt; die wollen nämlich nicht grüßen. Aber hinschauen geht.

Für 22.199 Euro (Preis noch mit 19 MwSt.) erhält der Aussätzige also die Zugehörigkeit zu einer neuen Spezies mit 130 Newtonmeter Drehmoment und einen niedrigen Schwerpunkt auf breiter Spur. Hinter der Vorderachse liegt ein 1,3-Liter-Rotax-Dreizylinder mit 115 PS, der die Kraft per Sechs-Gang-Halbbautomatik mittels Keilriemen auf die Hinterachse überträgt. Das Dreirad wird von verstellbaren Fox-Podium-Federbeinen vorne und einem Sachs-Federbein hinten in der Spur gehalten. Mit an Bord sind Tempomat, LED-Scheinwerfer und ein Digital-Kombiinstrument. Optional ist das Polster für den Sozius, der sich dann links und rechts in die Haltegriffe klammern kann und Fußrasten in Übergröße spendiert bekommt. Über den hohen Preis für den Sonderling tröstet der hervorragende Werterhalt hinweg.

Wer ihn nicht kennt, braucht Hilfe

Um den Spyder F3 S zu starten sind einschlägige Vorkenntnisse erforderlich. Ohne Druck auf die Mode-Taste am linken Griff passiert hier gar nichts. Standardmäßig fährt das schnelle Trapez in einem Eco-Modus, beim Durchschalten folgt Eco Off („Normal“ wäre der geläufigere Ausdruck) und anschließend der für den F3 S exklusive Sportmodus, vor dem uns der Drakenburger Can-Am-Vertriebspartner Scholly bei der Übergabe warnte. Wären wir keine Automobilredaktion, wäre eine halbstündige Einweisung in einem Industriegebiet erfolgt, um sicher zu gehen, dass der Spyder nicht nach wenigen Minuten in einem Kirchturm steckt.

Den Anlass geben auch die Fahrleistungen. Wer sich unter dem linken Griff gekonnt durchs Getriebe klickt, erreicht Tempo 100 km/h in 4,8 Sekunden. Das entspricht etwa den Fahrleistungen einer Honda CBR 500 R oder eines Ford Focus RS. Aus Sicht des Fahrers der CBR 500 R ist das wie gemütliches Cabriofahren, dem RS-Fahrer hingegen fällt nach wenigen Metern die Baseballmütze vom Kopf. Nur sprichwörtlich, denn auch auf dem Can-Am gilt natürlich die Helmpflicht.

Fans haben meist die Klasse B

185 km/h, die wir mit dem Spyder F3-S laut Tacho erreichen konnten, werden aus beiden

---

Perspektiven anders wahrgenommen. Sicherlich am stärksten aus der des Beobachters. Da wundert es nicht, dass sich insbesondere Autofahrer für einen Can-Am Spyder oder Ryker als Freizeitvergnügen interessieren – immerhin 90 Prozent. Die restlichen zehn Prozent sind möglicherweise Schneemobilliebhaber aus nördlichen Ländern, die in den Süden ausgewandert sind.

Vergnügen kann der Spyder F3-S aufgrund seiner Einzigartigkeit für jeden bieten. Mit einer für Personen ab 1,70 Meter bequemen Arbeitsposition verheißt er sowohl Komfort wie auch Zielgruppenbewusstsein. Der Grund ist der breite Lenker, der bis zum Volleinschlag von kleineren Personen nur durch leichtes Strecken erreicht werden kann. Frauen sollten den Spyder vor dem Kauf daher ausgiebig Probefahren und sich herantasten.

Erst einmal losgefahren lässt sich der dreirädrige Tiefflieger intuitiv bedienen. Autofahrer müssen sich an den linksseitigen Blinkerknopf und die Fußbremse gewöhnen und sollten vor allem Ruhe bewahren. Dadurch, dass sich der Spyder generell nicht in die Kurve legt, ist Kraft in den Muskeln gefordert wenn es zügig um die Ecke gehen soll. Ähnlich fühlen sich Fahrer von Motorrädern mit Beiwagen, erreichen aber ein ganz anderes Fahrverhalten mit höherem Grenzbereich.

### Einzigartige Fahreindrücke

Auf dem Can-Am fühlt es sich zeitweise an wie im Allradfahrzeug, obwohl der Schub von hinten kommt. Das liegt daran, dass die Vorderachse durch die Spurweite und die Gewichtsverteilung umso mehr zur Führungssachse wird. Der Blick auf die Reifendimensionen erklärt es ebenfalls: Zwei 165er vorne und ein 225er hinten. Und der fährt genau dort, wo die Zweispurer auf der Landstraße den Staub hinpusten. So präpariert können dem Spaßgerät bei Bedarf kleine Tänze entlockt werden, bei denen die Elektronik den Schlupf charmant in Vortrieb umwandelt.

Wer auf der Straße ein übersteuerndes Fahrverhalten vermutet, liegt (fast) falsch. Stattdessen bewegt sich die Hinterachse durch den kurzen Radstand und die zentrale Position eher unmerklich mit - außer das Dreirad mit den grimmigen Augen wird aus der Kurve beschleunigt. Um es nicht ins Extreme laufen zu lassen haben die Kanadier eine Lenkung mit Ackermann-Winkel eingebaut, die im Einschlag begrenzt ist. Diese gut gemeinte Maßnahme hat aber auch Konsequenzen auf den Wendekreis, der mit fast zehn Metern dem eines Kleinwagens gleicht.

Dem Fahrspaß muss das nicht im Wege stehen: Mit 3,46 Kilogramm pro PS durch die Landschaft zu fliegen ist aus der Autofahrer-Perspektive ein Ritt auf der Kanonenkugel. Der Rotax-Motor blubbert schon bei niedrigen Drehzahlen und bietet jederzeit abrufbereites Drehmoment. Ab 4000 Touren folgt ein Turbo-ähnlicher Schub der Extraklasse, der sich bis 7500 U/min nicht mehr aufhalten lässt. Dazu haut die Halbautomatik sequentiell Drehmoment in den Antrieb, dass es nur so gewittert. Der Eindruck verschiebt sich im Sportmodus nochmals um eine Dimension und lässt die Reifen vorne gefühlt abheben. Dabei garantiert eine Traktionskontrolle gleichmäßigen Schub von hinten.

### Für den Spaß braucht es kein Renntempo

Der Fahrer erlebt also eine ungewohnte Intensität mit Suchtpotential. Und der Spaß geht schon früh los: Zwischen 50 und 140 km/h macht der Spyder F3-S am meisten Spaß. Und er bedarf in schnelleren Passagen kundiger und vor allem kräftiger Hand. Abschüssige Fahrbahnränder sind nicht sein Revier, obgleich das Fahrwerk mit doppelten Dreieckslenkern an der Vorderachse und einer Schwinge an der Hinterachse sowohl

---

komfortabel wie auch straff Bodenwellen ausgleicht. Festes Vertrauen bieten auch die Bremsen und das Bremsverhalten insgesamt. Bei einer Gefahrenbremsung aus Tempo 80 km/h verzögert der Mehrspurer rasch und behält seine Richtung stur bei.

Analoges gilt für das Verhalten in Kurven. Hier ist der Spyder gut aufgehoben, wenn man als Fahrer einige Eigenheiten beachtet - besonders dann, wenn man den Sportmodus verwendet. Hier wird das Ansprechverhalten zum Handwerkszeug. Will heißen: Wer sein rechtes Handgelenk richtig auf die Fahrsituation abstimmt, früh bremst und sich voll in die Kurve legt, kann viel Spaß haben. Wer unsensibel ist oder zu spät bremst, muss mit Körperkraft korrigieren. Wenn es brenzlig wird, werden Fahrmanöver an der Haftungsgrenze elektronisch eingebremst - durch ein Versetzen über die Vorderachse.

Fazit: Er ist schwer, er ist groß aber er hat gute Manieren. Er kostet viel, hält seinen Wert aber überdurchschnittlich gut. Genau das macht den Spyder zum Spaßmobil für diejenigen, die etwas ganz Neues erleben wollen. Das Schneemobil-artige Fahrverhalten bringt zwischen die Klasse der Zwei- und Vierräder. Dabei fordert der F3-S einen vorausschauenden Reiter und liefert im Gegenzug ein Stück Gotham City auf Rädern. Beim Anflug jedenfalls mag sich mancher Passant fragen: "Ist es ein Vogel, ist es ein Flugzeug?". Nein, es ist ein Can-Am. (ampnet/deg)

---

## Bilder zum Artikel



Can-Am Spyder F3 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Can-Am Spyder F3 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Can-Am Spyder F3 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Can-Am Spyder F3 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Can-Am Spyder F3 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Can-Am Spyder F3 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Can-Am Spyder F3 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



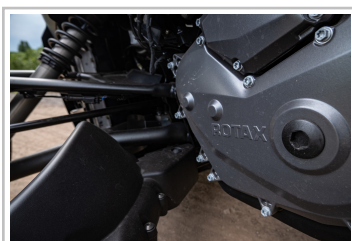
Can-Am Spyder F3 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Can-Am Spyder F3 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Can-Am Spyder F3 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Can-Am Spyder F3 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Can-Am Spyder F3 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert