

Quadwelt®

Das deutschsprachige Magazin der Quad- und ATV-Szene

NEU

Can-Am Maverick X3

UNTERWEGS

Island per ATV

TECHNIK

Besuch bei
Lazer Lamps

INFOS

Intermot 2016

SCHLAMMSCHLACHT

3 Mittelklasse-ATVs im Vergleich





**SPYDER
F3**



Trikes – immer wieder stoßen die Dreiräder zu unserer Szene dazu, da sich immer mehr Hersteller mit dieser Fahrzeugspezies beschäftigen und Modelle für jeden Zweck liefern. Cruisen oder sportlich unterwegs – was darf's sein? Unsere beiden Testkandidaten können beides. Echt lässig.

Zwei mal drei ist lässig



Das Auge fährt mit: Der Rewaco ist ein Eyecatcher.



Jetzt kannst du einpacken: 272 Kilo Gepäck nimmt das Trike auf.



Fett: Die Schlappen auf dem Rewaco sorgen für die gute Straßenlage.



Chopper-Gefühle: Die Bedienelemente am Lenker erinnern an Motorrädern gleichen Schlages.

Dreiräder – sind sie nicht irgendwie der Inbegriff der Mobilität? Normalerweise hat das allererste Fahrzeug in unserem Leben mit dem man sich unabhängig und ohne elterlichen Halt bewegen kann drei Räder. Damals wie heute sieht man die Jüngsten – egal ob Junge oder Mädchen – lässig auf Dreirädchen um die Wohnblocks und durch die Siedlungen kurven. Unweigerlich erinnert man sich allein bei dem Begriff Trike oder Dreirad an seine früheste Jugend oder hat seine Sprösslinge im zarten Alter vor Augen. Sowohl das Rewaco F1 GT wie auch der Can-Am Spyder haben das Zeug einem jene kindliche Lässigkeit und Unbeschwertheit wiederzugeben. Lässig alleine schon deshalb, weil die beiden Fahrzeuge nicht alltäglich sind und sozusagen von Natur aus cool. „Man muss schon ein Technikfeind sein, wenn man weder dem einen noch dem anderen dieser Trikes etwas abgewinnen kann“, sagt Wolfram Thiermann, Kfz-Meister und Trike-Fan angesichts unseres Test-Duos. Ihm ist es auch egal,

ob sich das einzelne Rad vorne in einer Gabel dreht oder hinten an einer Schwinge. Jedes Konzept hat seine Vorteile, wie auch die unterschiedlichen Antriebsarten und Aggregate.

Motoren von führenden Herstellern

Der 1.5 Liter, 4-Zylinder Reihenmotor von Mitsubishi bildet das Herzstück des Rewaco F1 GT. Unser Testfahrzeug ist mit einer fortschrittlichen 7-Gang-Automatik ausgestattet, welche souverän die Leistung auf die Straße bringt. Das sind immerhin stolze 140 PS mit Turbolader. Alternativ bietet die Manufaktur im Bergischen Lindlar die Automatikversion mit 110 PS ohne Turbo oder mit einem manuellen Schaltgetriebe, 1,6 Liter-4-Zyl. Reihenmotor und 140 bzw. 201 PS an. Letzterer wiederum mit Turbo. Doch was ist der Reiz am Automaten? Ganz einfach: Nicht schalten zu müssen – nur genießen. Dieser Antrieb ist ideal für

Cruiser und Tourenbegeisterte, die das perfekte Reiseerlebnis suchen. Also locker rumzuckeln und die Landschaft aufsaugen? Mitnichten. Mit dem optionalen Power-Shifter am Lenker wird auf Wunsch im "SP-Sport-Modus" aus dem zahmen Lamm ein rennfreudiger Wolf



Sitzplatz am Automat: So präsentiert sich Rewaco dem Fahrer.



Landstraßen: Je verwinkelter umso besser. Die Umgebung kann man genießen.

der zum Kurvenrübern einlädt. Der Motor ist dazu quer zur Fahrzeugachse als Mittelmotor in einem Gitterrohrrahmen eingebettet. Diese leichte und sehr verwindungssteife Rahmenkonstruktion ermöglicht es, den Fahrspaß dieses

leistungstarken Trikes zu genießen. Das sportlich abgestimmte Fahrwerk tut sein Übriges dazu, dass die Dynamik in der Spur bleibt und die standfeste Scheibenbremsanlage sind der Garant für die Sicherheit.

dem kanadischen Trike ein Dreizylinder-Reihenmotor, wassergekühlt mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung und elektronischer Drosselklappensteuerung. Leistungsmäßig liegt er mit 115 PS dennoch nahezu gleichauf. Muss das deutsche Fabrikat 615 Kilogramm stemmen, sind es beim Spyder rund 200 weniger. Damit dürfte das „Defizit“ ausgeglichen sein. Gemeinsam ist beiden Dreirädern die erwähnte Sportlichkeit. Die nimmt von Beiden der Spyder deut-

Rewaco F1 GT

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor, 4-Takt, flüssiggekühlt, **Hubraum:** 1.499 ccm, **Leistung:** 102 kW / 140 PS, **Kraftstoffversorgung:** Elektronische Einspritzung, **Startsystem:** elektrisch, **Getriebe:** Automatik, sieben Gänge, **Antrieb:** 2x3, Kardan, **Radaufhängung:** vorne Trapezlenkgabel mit Zentralfederelement, hinten Einzelradaufhängung, **Bremsen:** vorne 2 hydraulische Scheiben, hinten 2 hydraulische Scheiben, **Reifen:** vorne 185x55 ZR17, hinten 255x45-17, **Maße:** Länge 3.690 mm, Breite 1.880 mm, Höhe 1.060 mm, Radstand 2.565 mm, Bodenfreiheit 200 mm, **Gewicht:** 615 kg, **Zuladung:** 272 kg, **Tankinhalt:** 40 Liter, **Farbe:** nach Wahl, **Garantie:** 2 Jahre

Preis: ab 26.600,- Euro

rewaco Spezialfahrzeuge GmbH,
Schlosserstraße 24, 51789 Lindlar,
Tel. +49(0)2266/479999-0,
www.rewaco.com



Lässig: Mit dem Rewaco lässt es sich bestens cruisen.

Sportlich: Der Spyder zieht gut durch.



lich für sich in Anspruch. Mit diesem meistert man souverän kurvenreiche Straßen - auch mit kontrollierten Drifts - und bleibt dabei ganz entspannt. Das Schaltgetriebe funktioniert sequentiell und quasi auf Knopfdruck. Alternativ bietet Can-Am seine Spinne auch mit Halbaomatik an. Die sportlich abgestimmten FOX-Podium Gasdruck-Stoßdämpfer kennen wir aus dem Quadbereich. Sie sind mit einem Dämpfergehäuse aus eloxiertem Aluminium, sowie Vorspannungseinstellungen per Gewinde ausgerüstet. Zum Cruisen befindet sich ein Tempomat an Bord der Kanadierin.

Ein starker Auftritt

Der Spyder ist ein „Powercruiser“. Denn beide Disziplinen beherrscht er vorzüglich. Stadtverkehr und bummelige Ausfahrten spult man auf der bequemen Sitzbank locker ab, was dem Fahrzeug auch eine gute Alltagstauglichkeit besichert. Das tun auch die Stauffächer, al-

len voran der Kofferraum in der Front mit 44 Litern Fassungsvermögen. Das kann der Rewaco auch. Im Heck wartet ein üppiger Gepäckraum auf die Utensilien des Fahrers nebst Sozia / Sozias. Die Beiden sitzen etwas bequemer als auf dem Sportler Spyder. Zwar sind dessen Fußrasten für den Fahrer ergonomisch anzupassen, doch im Gegensatz zum Rewaco sitzt man doch eher wie auf einem Motorrad. Während man auf den Sitzmöbeln des Rewaco regelrecht über dem Asphalt thront. Die Vollautomatik ist auch einen Tick entspannter zu fahren, als die Halbaomatik des Mitbewerbers. Empfehlenswert ist der Rewaco daher auch für Fahrer mit Handicap. Den Wahlschalter auf „D“ und das Rewaco-Trike rollt an. Kontrollierbar entfaltet der Vierzylinder seine Leistung. Das Automatikgetriebe schaltet super sauber und ruckfrei. Am Kabel gezogen, zieht das Fahrzeug rasch hoch, wie beim Kickdown im PKW. Entsprechend moderater geht es bei behutsamen Gasgeben voran, das Getriebe dreht die Gänge

dann nicht so weit aus. Das tun sie aber umso mehr im Sport-Modus, wo sich tatsächlich einiges tut und auch dem sportlich orientierten Treiber der Fahrspaß ins Gesicht geschrieben steht.

Mit dem Spyder geht es gleich voran. Er

Can-Am Spyder F3-S
Motor: Dreizylinder-Reihenmotor, 4-Takt, flüssiggekühlt, **Hubraum:** 1330 ccm, **Leistung:** 86 kW / 115 PS, **Kraftstoffversorgung:** Elektronische Einspritzung, **Startsystem:** elektrisch, **Getriebe:** Halbaomatik, vier Gänge, **Antrieb:** 1x3 Heckantrieb, **Radaufhängung:** vorne doppelte A-Arms, hinten Schwinge, **Bremsen:** vorne 2 hydraulische Scheiben, hinten 1 hydraulische Scheibe, **Reifen:** vorne 165/55 R15, hinten 225/50 R15, **Maße:** Länge 2.642 mm, Breite 1.497 mm, Höhe 1.099 mm, Radstand 1.709 mm, Bodenfreiheit 115 mm, **Gewicht:** 408 kg, **Zuladung:** 199 kg, **Tankinhalt:** 27 Liter, **Farbe:** Schwarz-weiß-rot; Tarnoptik mantagrün **Garantie:** 2 Jahre

Preis: ab 20.399,- Euro

BRP Germany GmbH
 Itterpark 11, 40724 Hilden,
 Tel. +49(0)2103/960680,
www.brp.com



Unterhaltsam: Die Aufmachung des Cockpits ist bestechend.



Eine ganz eigene Philosophie: Das Fahrwerk und die Geometrie des Spyder polarisieren.



Die Qual der Wahl: Can-Am bietet den Spyder in aufregenden Farben.



Gepäckraum: Die Spinne schafft deutlich weniger Kram weg. 44 Liter dürfen es dennoch sein.

ist vollgestopft mit elektronischen Systemen, die den Fahrer direkt und indirekt unterstützen. Das VSS (Vehicle Stability System) umfasst dabei eine elektronische Stabilitäts- und Traktionskontrolle, sowie das ABS. Doch die arbeiten alle so unauffällig, dass der Spaß nicht auf der Strecke bleibt. Optisch gipfelt die ganze Elektronik im „multifunktionalen Informationscenter“, womit die Anzeigeninstrumente im Cockpit gemeint sind. Hier bleiben jedenfalls keine Wünsche offen,

die Anzeigemöglichkeiten haben schon Unterhaltungswert. Die Spinne zerrt am Antriebsriemen und geht ab Standgas ordentlich vorwärts. Kraftschlüssig schaltet das Getriebe. Gewöhnungsbedürftig ist alleine schon die Bremsung mit lediglich einem Fußbremshebel. Klar sind auch an dem Spyder drei Scheibenbremsen verbaut, jedoch fehlt dem sportlichen Fahrer das Gefühl, auch mit der Hand eingreifen zu können. Der Sicherheit tut dies keinen Abbruch, unser



Kurvenräuber: Mit dem Spyder geht es sportlicher durch die Lande.

Spyder stoppt zuverlässig und sicher über das integrale System. Über Zweifel erhaben ist auch das Bremssystem des Rewaco, der ebenfalls mit drei Scheiben zapackt.

Fahren mit drei Rädern

Anfängliche bedenken, betreffend Kurvenfahrten waren in beiden Fällen unbegründet. Selbst schnell gefahrene Kurven nimmt beispielsweise der Spyder völlig sicher. Man gewöhnt sich rasch an dieses Fahrzeugkonzept und hat sofort Spaß an diesem Gefährt. Der Spyder hat Power und zieht unglaublich ab. Der Anzug ist phänomenal und trotzdem bleibt das Fahrzeug jederzeit sicher beherrschbar. Auf der Autobahn läuft der Spyder aufgrund der schmalen Spur leider jeder Rille nach, aber dorthin gehört er ja auch nicht, sondern auf die kurvige Landstraße. Wobei er ein wenig mehr Nachhilfe in den Kurven braucht, als der lässige Rewaco. Der nimmt gerne etwas

Immer häufiger: Solide, tolle Dreiräder im Straßenbild.



Unterstützung zum Beispiel in schneller eingefahrenen Verteilerkreisen - das Trike schiebt in einer solchen oder ähnlichen Situation ein wenig über das Vorderrad, was aber beherrschbar bleibt. Im Vergleich ist der Rewaco ein Cruiser im besten Sinne. Sehr bequeme Sitzposition, liegt satt auf der Strasse und hat genügend Leistung. Auch genug, um es ab und an mal krachen zu lassen. Bemerkenswert ist, dass man sich selbst bei

sehr hohem Tempo noch absolut sicher fühlt, der Straßenlage sei Dank. Beide Trikes sind hochwertig verarbeitet, die Bedienung ist kinderleicht, Bremsen sind top.

Die Drei. Für einen Mathematiker ist diese Zahl die dritte, die einmalig ist, in der Trigonometrie ist das Dreieck die einfachste geometrische Form in der Ebene. Für uns ist die Drei eine echte Offenbarung, eine Erweiterung unseres

Erfahrungshorizontes. Spyder F3-S und Rewaco F-1 GT haben einen großen Anteil daran. Beides sind Fahrmaschinen der besonderen Art, jede mit ganz eigenen Vorteilen und erstaunlicherweise wenigen Nachteilen. Unser Fahrbericht kann nur ansatzweise den Spaß beschreiben, den wir bei unseren Testfahrten hatten. Wie damals, als man lässig mit dem „Puky-Dreirad“ um den Block kurvte. ■



Batmobil oder Trike: An diesen Anblick müssen sich Verkehrsteilnehmer gewöhnen. Die Trikes werden mehr.