



CRUISEN OHNE ZU WANKEN

Die Tendenz ins übermäßige Wanken zu geraten, ist typisch für Dreiräder die vorne zweispurig ausgeführt sind. So wie der Spyder von Can-Am. Bauartbedingt nimmt die Vorderachse allein die gesamten Lastwechsel des Fahrzeugs auf, was sich insbesondere in Kurven bemerkbar macht. Wir machten uns auf die Suche nach mehr Fahrstabilität.

Text: Ralf Wilke

Fotos: Roland Alpers, Ralf Wilke, QRT-Parts



▲ Die Testkandidaten: Links der QRT-Spyder mit Stabilisatoren und progressiven Federn, mittig Original und rechts mit Nachrüst-Federbeinen und Stabilisatoren.

Die Hinterachse – beim Spyder ein-
spurig – kann nur wenig zur Stabi-
lilität beisteuern. Zwar verfügt jeder
Spyder über einen Stabilisator vorne,
der grundsätzlich etwas Ruhe in die
Fuhre bringt, für dynamischere oder
kurvenintensivere Fahrten jedoch zu
schwach ausgelegt wurde. Und so eiert
man oft geradezu, insbesondere mit
dem großen „Ausflugsdämpfer“, dem
Spyder RT. Der verfügt zwar über ein
ausgereiftes, elektronisches Fahr-
zeugstabilisierungssystem, das gemein-
sam mit Bosch entwickelt wurde und
sowohl eine Traktions- sowie eine
Stabilitätskontrolle und ein Antilock-
brake-System aufweist, aber der
Wankneigung nichts Wirksames ent-
gegenzusetzen kann.

Was beim Cruisen den Komfort bringt,
ist auf kurvenreichen Strecken ein
Stabilitätskiller: ein weich abgestimm-
tes Fahrwerk. Bei den Top-Modellen
ist hinten gar ein luftunterstütztes
Federbein verbaut, welches sich elek-
tronisch einer Mehrbelastung des
Hecks anpasst, etwa durch Gepäck und
/ oder einen Passagier. Aber eben
weiter komfortabel bleiben soll, so die
grundsätzliche Einstellung. Bekannt-
ermaßen entlastet ein Fahrzeug mit
Heckantrieb beim Beschleunigen
seine Frontpartie. So buchstäblich
„aufgestellt“ wird ein Herausbeschleu-
nigen aus einer Kurve zum Balance-
akt. Eine entlastete Front zusammen
mit der weichen Dämpferabstimmung
sind der Fahrsicherheit und Kurvendi-
namik nicht mehr förderlich. Merk-

bar auch beim Spyder, der dann vorne
ins Wanken gerät. Ursprünglich wohl
für die Highways in Nordamerika ent-
wickelt, zeigt die Spyder-Federung an
den kurvenreichen Straßen Deutschlands
und Europas einen deutlichen Bedarf
an strafferer Performance.

Das Flaggschiff ohne Finne

Die Wankneigung bei Kurvenfahrt ist
stark ausgeprägt und kostet Fahr-
freude. Insbesondere, wenn man mit
dem RT vollgepackt auf Reisen ist. Was
kann man tun? Dieser Frage wollen wir
mit drei verschiedenen Fahrwerks-
Setups auf den Grund gehen. Dazu
stellten wir drei Spyder RT nebenein-
ander. Einer – auf den Fotos der wei-
ße – ist komplett serienmäßig aus-
gestattet. Das zweite Fahrzeug von
Quadwelt-Leser Ralf Virnich – erken-
nbar am Airbrushmotiv – weist an
den Querlenkern jeweils Stoßdämpfer
aus dem Zubehör auf. Bernd Linster,
Fahrwerksspezialist aus dem Bergischen
Land, hat seinen JSS-Spyder mit Stabi-
lisator, verstärkten Koppelstangen und
härteren Federn von H&R ausgerüstet.



▲ Original RT: Gebaut für die Highways Nordamerikas, wo es viel geradeaus geht.



▲ Softie: Die Einstellung der Seriedämpfer ist sehr weich und auf absoluten Komfort ausgelegt.



▲ Der macht sich dünn: Die originalen Stabilisatoren messen nur 14 Millimeter im Durchmesser.



▲ Das hat er schon immer so gemacht: Der originale Spyder neigt zum Einknicken in den Kurven.

wickelte Feder ihre Vorteile aus: Die
Wankneigung wird durch die erhöhte
Stützkraft am Dämpfer enorm ver-
ringert.

Schaukelstuhl adé

Auf einer Freifläche „wedeln“ wir die
drei Spyder wie die Skiläufer. Es ist
schwierig, den originalen RT bei ener-
gisch angefahrenen Radien ruhig zu
halten. Ein einmal eingeschlagener
Kurvenradius einer schnell gefahrenen
Kurve kann kaum ohne Lenkkorrektur
beibehalten werden. Ralf hat an
seinem Spyder einen Dämpfersatz von
Wilbers verbaut. Wenngleich sein
Nachrüstfahrwerk noch auf komfortabel
getrimmt

Er erklärt: „Der Stabilisator des Spyder
ist 14, bei älteren Modellen nur 13
Millimeter dick. Unser Nachrüstmodell
hat dagegen 18 Millimeter Durchmes-
ser. Ob das zu Lasten des Komforts
geht, wollen wir ausprobieren, müssen
aber vorausschicken, dass die Stoß-
dämpfer der blauen JSS-Vergleichs-
Spyder ja auch zusätzlich mit Federn
ausgerüstet sind, die im oberen und
unteren Windungsbereich progressiv
gewickelt wurden. Damit arbeiten sie
im Gegensatz zur linearen Original-
Feder mit einer deutlich erhöhten
Federrate ohne Komforteinbußen. Im
Kurveneingang werden die progressiven
Enden der Feder am kurvenäußeren
Dämpfer voll belastet, bis sie komplett
aufeinander liegen. Dann spielt die neu ent-



▲ Quadwelt-Leser Ralf Virnich: Hat in Wilbers-Stoßdämpfer und ebenfalls in einen Stabilisator investiert.



▲ Sein Setup: Wilbers-Dämpfer mit Stabilisatoren.



▲ Hilft gegen gefühlte Vibrationen: Die Gewichte beruhigen die Lenkerenden für Fahrer, die das möchten.

wurde, kippt der Spyder kaum noch in die Kurve. Der H&R Stabilisator wirkt auch in seiner RT wahre Wunder. Super fahrs stabil der Dritte. Das Zusammenspiel aus Federn, Stabilisator und Koppelstangen bringen das gewünschte Fahrerlebnis einer sportlichen und vor allem sicheren Fahrt auf der RT. Was sich beim Cruisen in keiner Weise nachteilig zeigt, spielt im Slalomkurs viele Vorteile aus. Das Fahrzeug ist kaum aus der Ruhe zu bringen und lässt sich präzise lenken. Der minimale Komfortverlust beim Herausbeschleunigen ist nicht spürbar und die gewonnene Sicherheit wiegt dies mehr als auf.

Also tauchen wir ein in eine typische Mittelgebirgslandschaft mit richtig schönen Landstraßen, schwungvoller Trassenführung und Serpentin. So, wie die Fans von Straßentouren es lieben. Wir fahren die Strecke mit den drei Modellen und konnten aufkommende Bodenwellen und Schlaglöcher nahezu mit den umgerüsteten Fahrzeugen so



▲ Schon besser: Ralf's Fahrzeug liegt ruhiger und wankt kaum noch. Seine Dämpfung ist weich eingestellt.

gut wie ignorieren. Das Stabilitätsprogramm des Spyders erkennt die ruhigere Fahrposition und greift deshalb erst viel später ein. Ein Durchschlagen der Dämpfer ist bei bei-

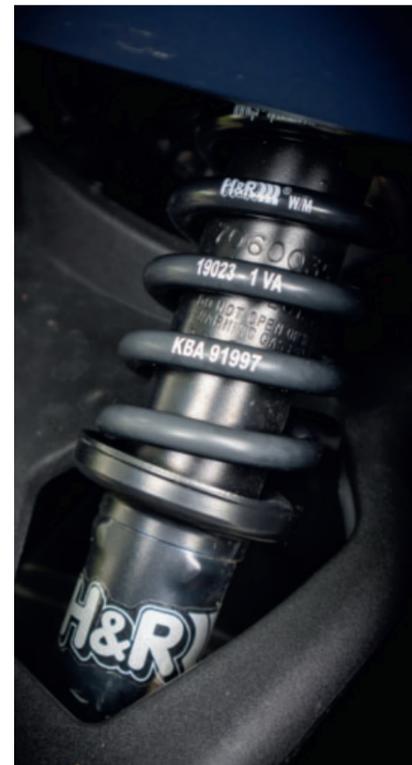
den Testfahrzeugen nicht mehr zu verzeichnen. Der originale Spyder hat es in diesen Situationen schwerer. Der neigt sich viel mehr seitlich als die umgerüsteten Mitbewerber. Schnelle Lastwechsel und Seitenwind trüben deren Fahrt erheblich weniger als noch zuvor.

Tourentauglichkeit bleibt erhalten

Wir testen noch einige Kurven, die wir in unterschiedlichen Tempos ansteuern und einlenken. In kritischen Situationen, wie zum Beispiel Ausweichmanövern oder bei sportlicher Fahrweise, schlagen die Stoßdämpfer



▲ Volles Programm: H&R Federpaket, verstärkte Koppelstangen und Sabilisator am JSS-Spyder.



▲ Das bringt was: Seriendämpfer mit progressiven Federn von H&R. ▼



des Serien-Spyders oft bis auf die Gummipuffer durch. Fahren im Grenzbereich! Wir konnten diese Grenzen mit den umgerüsteten Fahrzeugen deutlich verschieben. Bei den Testfahrten versuchten wir die Trikes aus der Ruhe zu bringen: Mit (zu) viel Schwung in die Biegung, hurtig in den Kreisverkehr. Schnell lässt sich die Fahrt einbremsen und so auf Kurs halten. Kurvenrübern auf engen Sträßchen in den Serpentin der Eifel. Gelassen können wir mit



▲ Ein dicker Hund: Einstellbare Stabilisatoren mit 18 Millimeter Durchmesser.

unseren getunten Can-Ams die Sache angehen, ohne dass sich die Fahrzeuge jeweils aufschaukelten.

Das Vertrauen in unsere beiden gepimpten Trikes wächst zusehends. Es stellt sich die Frage, warum nicht gleich alle Spyder serienmäßig mit einem sportlicheren Fahrwerk in unseren Breitengraden ausgeliefert werden. Das liebe Geld natürlich! Zwar kostet ein Set Wilbers-Federbeine rund 1.200 Euro. Ein dickerer, 18mm Stabilisator mit Koppelstangen und Federpaket von H&R, jedoch als komplette Lösung im Set, nur 739 Euro! „Allein der dickere Stabi bringt schon enorm viel“, ergänzt Bernd, der als Anbieter – www.QRT-Parts.de – keine Retourenabteilung braucht. Einmal probiert und für

immer drin. Der TÜV findet auch nichts dran auszusetzen, denn es wird für alle Bauteile eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) des Kraftfahrt-Bundesamtes mitgeliefert.

So gesehen

Wankst Du noch oder cruist Du schon? Wer rund 34.000 Euro für einen RT parat hat, der sollte sich die vergleichsweise günstige Fahrwerksrüstung gönnen. Investiert in die Sicherheit bei gleichbleibendem Komfort. Das sollte keine Frage mehr sein. ■



▲ Deutlich sichtbar: Bernd's Spyder bleibt auch in der Kurve stabil und kontrollierbar.