


# Weder Fisch noch Vogel

**TEST: Can-Am Spyder RT Limited** Schubladiesieren lässt sich der Can-Am Spyder RT Limited höchst ungerne. Und wenn schon, dann soll es bitte schön ein geheimnisvoller versteckter Schrein sein.





**R**ad ab? Das frage ich mich beim ersten Blick auf den Spyder. Oder ist da gar eines zu viel dran? Und falls ja, warum heisst es dann DER Can-Am Spyder? Motorräder sind nämlich immer weiblich, zum Beispiel DIE Norton Commando. Also doch eher ein Cabriolet? Aber wieso gibt es dann kein Steuerrad und keine Türen? Und welchen Führerschein benötige ich dafür?

Der Gedanke drängt sich auf: Der Spyder ist ein Freak. Einordnen lässt er sich zunächst nur schwer, er ist die Gestalt gewordene Eigenständigkeit.

#### **Autoführerschein gilt!**

Als ich den Showroom bei der Friedli Fahrzeuge AG in Wohlenschwil betrete, stehen da lauter Freaks. Urplötzlich ist der Spyder RT Limited kein Aussenseiter mehr, sondern ganz einfach das

luxuriöseste Touringmodell in der Can-Am-Palette. Zücken kann ich den Autoführerschein oder denjenigen für schwere Töff. Beides berechtigt zur Fahrt mit ihm. Kurz darauf sitze ich auf dem Spyder und entführe ihn für ein paar Tage in meinen Alltag und auf kleine Ausflüge. Ob ihm jetzt ein Rad fehlt oder eines zu viel dran ist, habe ich mich aufgehört zu fragen. Da sind drei Räder, komm gefälligst damit klar, du Weichei!

Gleich zu Beginn fordert er meine Motorik. Es gilt nämlich, automatisierte Abläufe sowohl vom Auto als auch vom Motorrad miteinander zu verbinden und teilweise auch umzutrainieren. Abstehen wie auf dem Töff ist schon mal gar nicht. Geschaltet wird halbautomatisch mit Daumen und Zeigefinger per Wippe unter dem linken Lenkergriff. Der töffähn-

liche Lenker verlangt aber gänzlich andere Lenkimpulse als beim Motorrad. Dafür darf ich via Drehgriff wie gewohnt Gas geben, jedoch glänzt der so wichtige Handbremshebel auf der rechten Seite durch Abwesenheit. Das Bremspedal am rechten Fuss wirkt wie beim Auto auf alle Räder. Ach ja, und natürlich gibt es keine Schräglagen, dafür Querschleunigungen, welche beim Töff fehlen.





1. 2.  
3.



4. 5. 6.



**1. Das Navi läuft via Smartphone über die Anzeige: Kommandostand mit grossem, übersichtlichem LCD-Display, vielen Knöpfen und Soundanlage.**

**2. Das Zündschloss ist mit vier Funktionen belegt: Die anderen Knöpfe steuern den Wellnessbereich des Fahrers.**

**3. Selbstverständlich ist ein Tempomat an Bord: Die Griffheizung reicht von warm bis «Schnellgarung».**

**4. Die linke Armatur ist etwas überladen: Am wichtigsten ist die gut erreichbare Schaltwippe unter dem Griff.**

**5. Bequem: Der gebotene Komfort für zwei Personen ist gigantisch und sucht im Motorradbereich seinesgleichen.**

**6. Der 26,5-Liter-Tank wird unter dem Fahrersitz befüllt, während der Sozius beim Tanken weiter-schlafen kann.**

**Can-Am Spyder RT Limited**  
R3-Motor, 1330 ccm, 4 Ventile/  
Zylinder, 85,8 kW (115 PS)  
bei 7250/min, 130,1 Nm bei  
5000/min, Sechsgangge-  
triebe halbautomatisch mit  
Rückwärtsgang, Reifen v,  
h. 165/55 R 15, 225/50 R 15,  
Gewicht trocken 464 kg,  
Sitzhöhe 755 mm, Tank-  
inhalt 26,5 l, Verbrauch ca.  
6,3 l/100 km  
**Preis ab 34 250 Franken**  
[www.powersports.ch](http://www.powersports.ch)

Die Angewöhnung dauert etwas länger als bei jedem anderen Testfahrzeug, aber noch am selben Tag sind die Bewegungsabläufe adaptiert. Und dann kommt er, der Fahrspass. Ja genau, der Spyder macht Spass. Nicht nur mir, auch manchem Passanten und insbesondere Kindern, welche ständig staunen und winken.

### Wendig und spurtstark

Der Reihendreizylinder hat mit den fahrbereit rund 500 Kilogramm leichtes Spiel. Abseits von Autobahnen ist man in Sachen Leistung stets «bi de Lüüt». Die halbautomatische Schal-tung flutscht bestens, auch bei zahl-reicher werdenden Zwischenspurts. Positiv überrascht bin ich von der Wendigkeit des Spydere. Die Servolen-king ist direkt wie bei einem Gokart.

In Verbindung mit dem hervorragenden Grip an der Vorderachse steche ich immer zügiger und mit breiter werdendem Grinsen in die Kurven. Bis es dem Can-Am zu bunt wird und er die elektronischen Helferlein seines ESP losschickt, damit ich keinen Salto fabriziere. Über Bremsengriffe an den hervorragend verzögernden Brembo-Beissern bleiben alle Räder stets am Boden. Das macht Sinn für einen Tourer, da es noch deutlich sportlichere Can-Am gibt.

### Abrahams Schoss

Was die Tourentauglichkeit und den Wetterschutz angeht, toppt der Spyder hingegen zumindest jedes andere Motorrad. Beide Sitzposi-tionen sind maximal komfortabel und mit Sitz- und Griffheizung versehen.

**Brav,**  
freaky

**Das Dreiradkonzept hat seine Reize, die man am besten unvoreingenommen selbst ausprobiert.**

Auch über mangelnden Stauraum kann man sich nicht beklagen. Das elek-trisch verstellbare Windschild sorgt für fast komplette Windstille und entsprechend auch vor bissiger Kälte. Gefroren habe ich auch bei bissigen fünf Grad Aussentempera-tur auch auf der Autobahn nämlich nie. Das taghell leuchtende LED-Licht rundet das Wohlfühlpaket ab. Wahr-lich, so geht behütet.

Text: Lucas Rüdin

### Fazit:

**» Der Can-Am Spyder bewegt sich abseits ausgetretener Pfade. Spass macht es trotzdem oder gerade deswegen. Auch das Gefühl, ihm Winter draussen zu sitzen, ohne zu frieren, ist unschlagbar.**





Der Fahrspass ist mit der ultra-  
direkten Lenkung und dem Grip  
an der Vorderachse garantiert.



1. 2.



**1.** Bei zügiger Kurvenfahrt hilft es, sich wegen der Fliehkräfte in die Kurve zu neigen. Das ESP verhindert wirkungsvoll einen Überschlag.  
**2.** Offener Kniewinkel, verstellbare Scheibe, Servolenkung, Griff- und Sitzheizung: bequemstes Reisen.



Spannende Technik: Die sorgfältige und gefällige Konstruktion des Spyders ist gut sichtbar und erfreut das technikaffine Auge. Nur der Motor versteckt sich, ist dank des Zubehörauspuffs von Akrapovic aber gut hörbar.



Reisetauglich: Total 177 Liter Stauraum bieten Frontkofferraum, Seitenkoffer und das abnehmbare Topcase. Passgenaue Innentaschen gibt es für vorne und die Seiten.