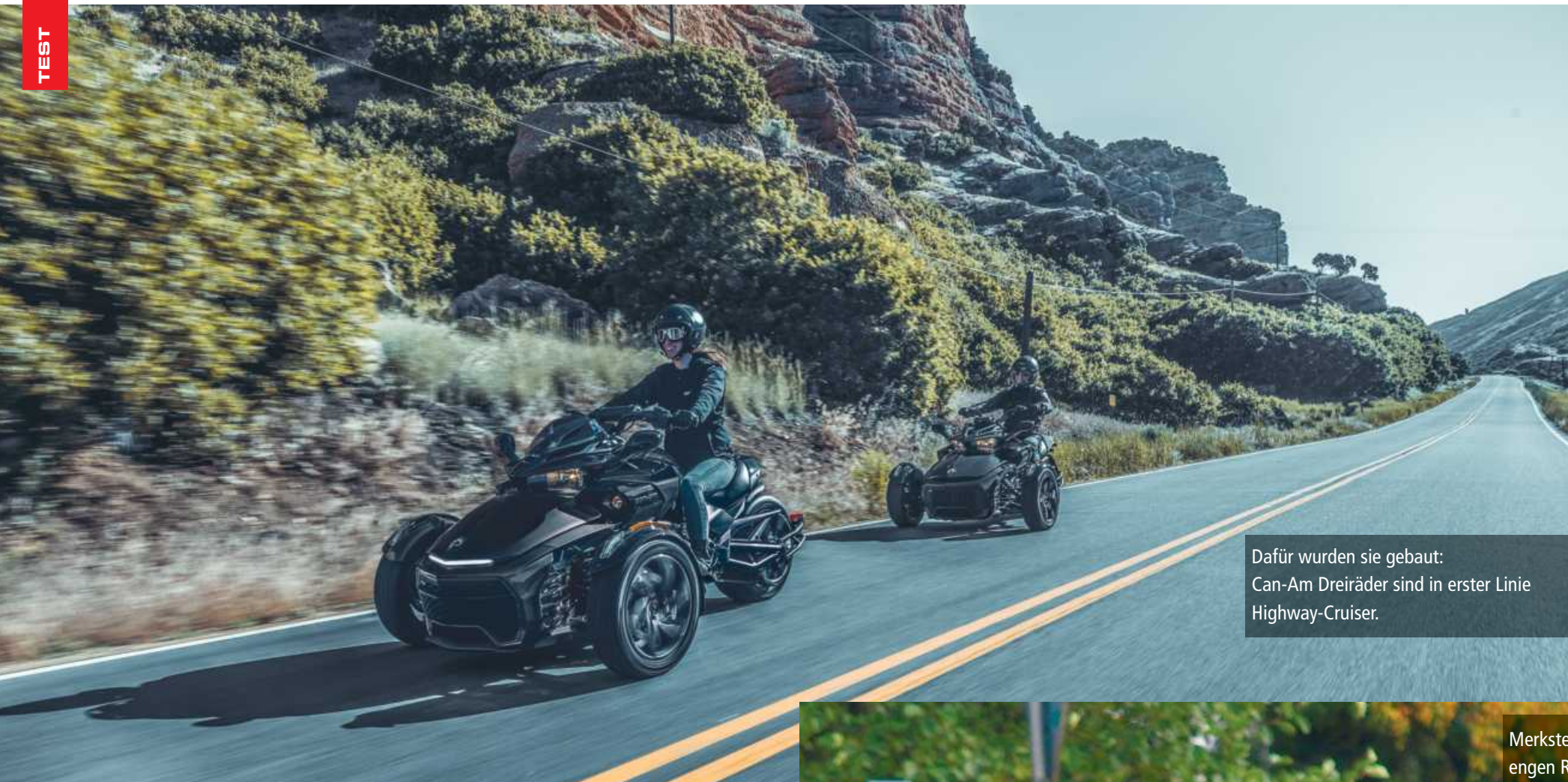




Sportlicher cruisen

Die Konstrukteure der Spyder- und Ryker-Modelle von Can-Am hatten vor allem die endlosen Highways Nordamerikas im Kopf, als sie diese nahezu perfekten Cruiser entwickelten. Für kurvenreiche Touren im Herzen Europas müsste die Federung an deren Vorderachsen allerdings deutlich straffer sein. Es lässt sich jedoch hierzulande viel zusätzlicher Fahrspaß generieren.



Dafür wurden sie gebaut: Can-Am Dreiräder sind in erster Linie Highway-Cruiser.

Als bezahlbares, Spaß machendes Fahrzeug konzipiert, ist der Can-Am Ryker die perfekte Wahl für alle, die sich nach Abenteuern sehnen und den Spaß am offenen Fahren auf der Straße entdecken wollen. Das Trike ist eine gu-

te Ergänzung zum Schwestermodell Spyder, welches schon eine sehr große Fangemeinde hat. Das Rückgrat beider Dreiräder ist das charakteristische Design mit Y-Rahmen. Spyder und Ryker verfügen über ein ausgereiftes Fahr-



JSS greift ein: Beim Spyder bietet sich der Stabi an. Aber auch die FOX-Dämpfer bieten Potential zur Anpassung.



Merkste' was? Deutlich mehr Kontrolle des Spydere in engen Radien. Nachsteuern? Nö - nicht notwendig!

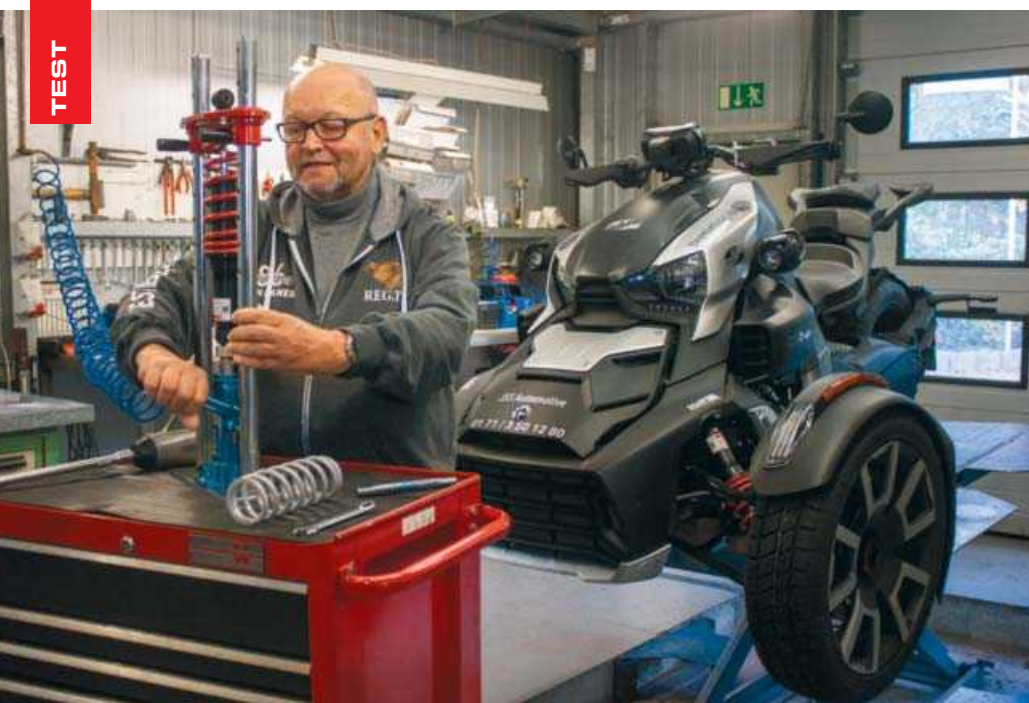


Hier kommt der Vorteil zur Geltung: Im Kurveneingang werden die progressiven Enden der Feder am kurvenäußeren Dämpfer voll belastet.

» DIE DREIRÄDER MUTIEREN ZU KURVENRÄUBERN «

zeugstabilisierungssystem, das gemeinsam mit Bosch entwickelt wurde und sowohl eine Traktions- sowie eine Stabilitätskontrolle und ein Antiblockiersystem aufweist. Das Resultat sind präzises Handling und gute Stabilität. Zusammen mit dem tief liegenden Schwerpunkt und der charakteristischen Fahrposition erhält der Fahrer eine gute Kontrolle, sodass er das Gefühl von Freiheit beim Cruisen in vollen Zügen genießen kann. Der Can-Am Ryker ist seinerseits wohl das am leichtesten zu fahrende motorisierte Dreirad, das jemals gebaut wurde. Mit seinem Automatikgetriebe entfällt das Schalten für den Fahrer – die ultimative Definition von Twist and Go. Ebenfalls mit einem tiefen Schwerpunkt ausgestattet, zeichnet sich das Trike durch eine herausragende Reaktionsfreudigkeit aus, was dem Fahrer einen unmittelbaren Kontakt mit der Straße vermittelt.

Soweit – so gut. Vieles haben die Entwickler bei Can-Am bedacht und auch mittels Modellpflege weiter verbessert.



Das geht schnell: Binnen 30 Minuten ist das Federungs-Kit montiert.

Ryker und Spyder sind jeweils mit allem ausgestattet, was gut und auch sicher ist. Leider zählt jedoch die eindeutig zu weiche Abstimmung der vorderen Rad- aufhängung nicht dazu. Da ist als erstes die Wankneigung bei Kurvenfahrt zu nennen, durch die den Serien-Modellen

ein leicht schwammiges Fahrgefühl zu eigen ist. In kritischen Situationen, wie zum Beispiel Ausweichmanövern oder bei sportlicher Fahrweise, schlagen die Stoßdämpfer - besonders beim Ryker - bis auf die Gummipuffer durch. Fahren im Grenzbereich! Was auf dem Highway

» SICHERHEIT UND FAHRSPASS VERBESSERT «



Ryker: Das Trike soll vielen Menschen ein großartiges On-Road-Erlebnis bieten.

oder der Autobahn kaum ins Gewicht fällt, trübt aber auf der Landstraße die Fahrfreude deutlich.

Die Grenzen verschieben

Die Tendenz ins Wanken zu geraten, ist typisch für Dreiräder die vorne zweispurig unterwegs sind. Bauartbedingt nimmt die Vorderachse die gesamte Last des Fahrzeugs auf, was sich insbesondere in Kurven bemerkbar macht. Die Hinterachse – einspurig – kann nur wenig zur Stabilität beisteuern. Zwar verfügt ein Spyder über einen Stabilisator vorne, der grundsätzlich etwas Ruhe in die Fuhre bringt, für dynamischere oder kurvenintensive Fahrweise jedoch zu schwach ausgelegt wurde. JSS Automotive aus dem sauerländischen Herscheid kann helfen: 18 Millimeter – statt serienmäßig 14 – im Durchmesser und mit Stellringen ausgerüstet, liefert der Trike- und Quad-Spezialist einen Stabi zum Nachrüsten. Die Stellringe verhindern ein seitliches Verschieben besser, als die materialschwächende Quetschung der Originale. Abmessungen, Lagerung und Anlenkung wurden optimiert, zusätzlich ist das Nachrüstteil in zwei Positionen verstellbar, um den Spyder noch besser auf die Wünsche des Fahrers anzupassen. Je nach Modell sind serienmäßig einstellbare Dämpfer montiert, die leicht dem neuen Set-up angepasst werden können. Oder man greift gleich zu den Nachrüstfedern von H&R. Das tat JSS beim Ryker.

Denn dem Ryker rückte Jürgen Schröder mit seinem Team ebenfalls zu Leibe – besser zu Fahrwerke. Sie legten Hand an die Stoßdämpfer und verpassten diesen Spezialfedern mit einer deutlich höheren Federrate. Im oberen und unteren Windungsbereich sind die „Tuningteile“ progressiv gewickelt. Ausser für den Standart-Ryker, die linear gewickelt wurden. Trotz des dickeren Durchmessers des Stahls und der härteren Legie-

rung, sprechen sie ebenso komfortabel an wie originale Federn. Im Kurveneingang werden die progressiven Enden der Feder am kurvenäußeren Dämpfer voll belastet, bis sie komplett aufeinander liegen. Dabei spielt die von H&R und JSS entwickelte Feder ihre Vorteile aus: Die Wankneigung wird durch die erhöhte Stützkraft am Dämpfer enorm verringert.

Wankst Du noch oder fährst Du schon?

Wir haben uns beide Dreiräder vorgenommen. Jürgen Schröder hält nämlich einen umgerüsteten Ryker für Probefahrten bereit, um nicht nur uns, sondern auch potentielle Kundschaft von seinen Nachrüstsets zu überzeugen. Zusätzlich stand uns ein Spyder F3 zur Verfügung. Und bereits vor der Haustür in Herscheid geht's los: Typische Mittelgebirgslandschaft mit richtig schönen Landstraßen, schwungvoller Trassenführung und Serpentina. So, wie die Fans



Zertifizierung: Seit 2005 lässt sich JSS vom TÜV Nord überprüfen. Hier wird die Federkennlinie ermittelt.

von Straßentouren es lieben. Wir fuhren die Strecke mit beiden Modellen und konnten jeweils aufkommende Boden-

wellen und Schlaglöcher nahezu ignorieren. Das Stabilitätsprogramm des Spyders etwa, erkennt die stabilere

ALL INCLUSIVE

7-Gang / 8-Gang
Automatikgetriebe

Antiblockier-
system

Ein-Schlüssel-
System

CruiseControl
(Tempomat)

Akustisches
Entertainment

Innovative triking

Touring

Die Touring Modelle enthalten bereits viele Highlights serienmäßig. Mehr unter: [rewaco.com](https://www.rewaco.com)



Mit dem Segen des TÜV: Bei günstigen 298,- Euro geht's los, inklusive Teilegutachten. 334,- Euro kostet der Stabi für verschiedene Spyder-Varianten. Verschiedene Farben sind möglich.

Fahrposition und greift deshalb erst viel später ein. Ein Durchschlagen der Dämpfer ist bei beiden Testfahrzeugen nicht mehr zu verzeichnen. Ebenso wurde der Seitenneigung der Beiden wirkungsvoll entgegengewirkt. Schnelle Lastwechsel und Seitenwind trüben die Fahrt erheblich weniger als noch zuvor. Die Touren-tauglichkeit bleibt voll erhalten und sowohl der Spyder, als auch der Ryker wirken nicht zu hart abgestimmt.

In Kurven kann der eingeschlagene Radius stabiler beibehalten werden. Das Kurvenfahren wird dynamischer und macht deutlich mehr Spaß. Noch wichtiger ist aber, dass sie auch deutlich sicherer ist. Ein Nachsteuern ist jetzt komplett überflüssig. Bei den Testfahrten versuchten wir die Trikes aus der Ruhe zu bringen: Mit (zu) viel Schwung in den Kreisverkehr. Schnell lässt sich die Fuhre einbremsen und dabei auf Kurs halten. Beinahe lässig steuerten wir die Ausfahrt an. Weiter gehts. Kurvenräubern auf engen Sträßchen. Aneinanderge-reiht bringen die Serpentinauch Bi-

ker ins Schwitzen. Gelassen können wir mit unseren Can-Ams die Sache angehen, ohne dass sich die Fahrzeuge jeweils aufschaukelten. Der Spyder ist hier



Im Detail: JSS arbeitet eng mit dem Fahrwerksspezialisten H&R zusammen.

noch einen kleinen „Tick“ besser, als das kleinere Schwestermodell. Ein überzeugendes Ergebnis. Schaukeln ist ab jetzt passé. ■

» HÖCHSTE QUALITÄT - MADE IN GERMANY «



Bernd Linster, Spyder-Kenner: "Sinnvolles Tuning! Mehr Sicherheit und Fahrspaß bei voll erhaltenem Komfort und Tourentauglichkeit."