

Pressepräsentation Polaris Slingshot: Dreirädrige Zville mit GM-Power

Von Jens Riedel

Andere Länder, andere Sitten: Seit einem Jahr wird in den USA der Polaris Slingshot angeboten. Das erfolgreiche Dreirad mit den zwei Sitzen und dem Lenkrad wird dort als Motorrad eingestuft und muss mit Helm gefahren werden. In Deutschland gilt das ungewöhnliche Modell als Mehrspurfahrzeug der Kategorie L5e, gesellt sich damit beispielsweise zwar auch zu den dreirädrigen Kraftrollern, ist jedoch von der Helmpflicht befreit - denn der gesunde europäische Menschenverstand sieht im Slingshot eher ein Auto, dem halt nur das vierte Rad hinten fehlt. Gleichwohl ist er keines, wie der Hersteller betont, denn sonst wäre er ja nicht L5e-eingestuft. Zudem fehlen Airbags und die Erfüllung bestimmter Sicherheitsstandards, die an einen Pkw gestellt werden.

Wir wissen nicht, ob Polaris sich geärgert hat, sein Modell nicht Y nennen zu können, weil Bombardier den Buchstaben bereits als Konzeptbezeichnung für sein Dreirad-Motorrad Can-Am Spyder in Beschlag genommen hat - falls ja, dann haben die Amerikaner aus der Not aber mehr als eine Tugend gemacht. Slingshot heißt übersetzt nichts anderes als Zville. Und das trifft es eigentlich ganz gut. Für das neue Modell hat der Hersteller sogar ein eigenes Emblem geschaffen, das sich auf der Motorhaube und auch am Zündschlüssel findet: Man kann die stilisierte Zville dabei natürlich auch als Y interpretieren.

Der Polaris Slingshot schaut mit seinen vier Scheinwerfern und dem betonten Frontspoiler schon recht angriffslustig in die Autowelt. Mit der über 1,97 Meter breiten Spur vorne haben die Konstrukteure den zulässigen Höchstwert fast ausgeschöpft. Dahinter verjüngt sich das 3,80 Meter lange Fahrzeug nach und nach bis am Ende nur noch der breite 20-Zoll-Hinterreifen übrigbleibt. Trotz der kompakten Maße übertrifft der Radstand mit 2,67 Metern zahlreiche deutlich größere Autos. Die breite Spur und der lange Radstand kommen der Straßenlage zugute und lassen vergessen, dass hinten nur

ein Rad seine Runden dreht. Es ist zwei Zoll größer als die vordere Bestückung und wird in einer Einarmschwing geführt. Die Kraftübertragung erfolgt über einen mit Kohlefaser verstärkten Zahnriemen, was den Wartungsaufwand stark in Grenzen hält.

Während in Amerika auch eine Basisversion angeboten wird, liefert Polaris den Slingshot hierzulande nur als SL aus. Das steht für Super Luxus, wobei der sich vor allem im 4,3-Zoll-Display für die Rückfahrkamera und das Infotainment sowie Alufelgen und Perleffektlackierung manifestiert. Eine Heizung beispielsweise gibt es auch im SL nicht. Wirklich vermisst haben wir sie selbst bei etwa zehn Grad Celsius Außentemperatur nicht. Es wird dann – eine warme Jacke vorausgesetzt – zwar etwas frisch an den Beinen, aber nicht kalt. Die Verkleidung leitet den Fahrtwind recht gut unmittelbar am offen liegenden Rahmen vorbei.

Trotz des Status als dreirädriges Auto empfiehlt Polaris einen Helm, und auch die Journalisten der Pressefahrt in den französischen Alpen setzten ihn nach einer Zwischenetappe ohne wieder auf. Schaden kann es nicht, das Fahrvergnügen wird jedenfalls nicht geschmälert, und bei einem Sportfahrzeug darf natürlich auch gerne einer getragen werden, ohne dass man sich komisch vorkommen muss. An der kleinen Scheibe scheitert die Frage der Kopfbedeckung jedenfalls nicht, die den Wind erstaunlich gut von den neuralgischen Gesichtsstellen fernhält (sofern man nicht zu den größeren Menschen im Lande gehört). So kann also getrost auch ohne Helm (wer denn dann will) oder mit offenem oder halb geöffnetem Visier gefahren werden.

Unter der mächtigen Motorhaube steckt ein 2,4-Vierzylinder von Generals Motors. Er lässt 129 kW / 173 PS auf nicht einmal 790 Kilogramm Fahrzeuggewicht los. Das reicht für eine Beschleunigung von null auf 100 km/h in 5,7 Sekunden und für 220 km/h Spitzengeschwindigkeit. Letztere braucht im Slingshot vermutlich niemand, denn sein Revier sind enge und kurvige Landstraßen. Hier spielt auch die elektrisch unterstützte Lenkung ihre Stärken aus. Sie ist unerwartet leichtgängig, dennoch präzise und mit guter Rückmeldung. An die Bremsen hat man sich schnell gewohnt. Auch wenn die ohne Kraftverstärker arbeiten, packen sie ordentlich zu und geben mit ihrem linearen Druckaufbau stets ein gutes Feedback. ABS ist natürlich auch an Bord, und die Stabilitätskontrolle ist erfreulich sportlich ausgelegt, so dass sich die rollende Zwillie auch immer wieder zu dem einen oder anderen gut kontrollierbaren Drift überreden lässt.

Während der Auspuff kurz vor der Stirnwand an der Beifahrerseite endet und einen kernigen, aber nicht aufdringlichen Klang von sich gibt, der irgendwo zwischen Auto und Motorrad schwebt, heult hinten immer wieder der Antriebsstrang zwischendurch auf. Das wird aber nicht als unangenehm empfunden, sondern ganz einfach dem Konzept

zugeschrieben.

Etwas unerwartet für ein amerikanisches Fahrzeug ist die manuelle Schaltung. Das Fünfgang-Getriebe ist eine der großen Stärken des Slingshot. Es ist leichtgängig und wechselt präzise die Fahrstufen. Mit den auffällig kurzen Wegen und der sehr enggassigen Führung fühlt sich die Schaltung fast schon wie ein sequentielles Getriebe an. Selten haben wir ein Auto erlebt, bei dem wir so gerne die Hand zum Mitteltunnel führten. Die Griff ergonomie des perfekt positionierten Schalthebels ist dennoch etwas verbesserungswürdig. Er lässt sich besser von der Seite her fassen als von oben. Optimierungsspielraum bieten auch noch die extrem störrische Rückspiegelverstellung und das oftmals stark blendende Display der Rückfahrkamera.

Das Lenkrad ist mitsamt den beiden Rundinstrumenten in der Höhe verstellbar. In der Mittelkonsole ist noch Platz für zwei Cupholder, die ausreichend weit hinten liegen, um nicht beim Schalten zu stören. Auf der Beifahrerseite findet sich ein ausreichend großes Handschuhfach mit einer zweiten Steckdose und einem USB-Anschluss. Hinter den Sitzen liegen zwei größere abschließbare Staufächer, in der sich zum Beispiel der Helm, eine Regen hose und eine kleine Fototasche gleichzeitig unterbringen lassen. Fürs Parken offeriert Polaris noch drei verschiedene Persennings zum Abdecken. Es geht aber auch ohne, denn wie für alle Fahrzeuge des Herstellers gilt auch hier die Hochdruckreiniger-Tauglichkeit. So sind die Sitzbezüge abwaschbar und im Fußraum finden sich auf jeder Seite auch zwei Wasser-Ablauflöcher.

Ihnen ist ein Porsche 911 Cabrio zu teuer, ein Mazda MX-5 zu gewöhnlich und ein Caterham Seven zu old fashioned? Dann ist der Polaris Slingshot vielleicht genau das Richtige. Sein Aufmerksamkeitswert liegt zudem viel höher als beispielsweise bei einem Ferrari – und das bei allen Altersschichten, wie wir auf unserer Testfahrt aller Orten feststellen konnten. Und höllisch viel Spaß macht er obendrein auch noch. Viel mehr kann man für 29 990 Euro kaum verlangen. (ampnet/jri)

Daten Polaris Slingshot

Länge x Breite x Höhe (m): 4,54 x 1,82 x 1,43

Radstand (m): 2,67

Motor: R4-Benziner, 2384 ccm

Leistung: 129 kW / 173 PS bei 6400 U/min

Max. Drehmoment: 227 Nm bei 4700 U/min

Höchstgeschwindigkeit: ca. 220 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,7 Sek.

Trockengewicht: 764 kg

Tankinhalt: 37 Liter

Bereifung: 225/45 R18 (vorne), 255/35 R20 (hinten)

Preis: 29 990 Euro

Bilder zum Artikel



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



Polaris Slingshot.



In Amerika gilt der Polaris Slingshot als Motorrad.
