
Fahrbericht Polaris Slingshot: Auto, Motorrad oder beides?

Von Jens Riedel, cen

Dass ein motorisierter Roller drei Räder hat, ist mittlerweile nichts Ungewöhnliches mehr, und auch den dreirädrigen Can-Am Spyder mit Lenker und Zweiradsitzbank darf man getrost noch als Motorrad ansehen – aber ein Threewheeler mit zwei nebeneinander angeordneten Sitzen, einem Autolenker, Drei-Punkt-Gurten und einer klassischen Handschaltung? Und doch stuft der Gesetzgeber den Polaris Slingshot in dieselbe Fahrzeugklasse (L5e) wie den besagten Spyder und den Piaggio MP3 ein.

Einige Gemeinsamkeiten mit einem Motorrad sind über das einzelne und von einem Riemen angetriebene Hinterrad hinaus durchaus vorhanden. So gibt es auch beim Polaris nur ein hinteres Nummernschild und ebenfalls keinen Airbag sowie viel Wind um die Nase. Hinter der kleinen Einzelscheibe lässt es sich bis etwa 110 km/h auch ohne Helm und Brille recht gut aushalten. Bis in diese Temporegion hält auch das serienmäßige Radio des Frischluftroadsters einigermaßen mit. Auch wenn wegen der hinteren Überrollbügel und des Sicherheitsgurtes in Deutschland für den Slingshot keine Helmpflicht besteht (man erinnere sich an den BMW-Roller C 1), so nützt der Kopfschutz sicher mehr als das er schadet.

Egal, wie man dieses Gefährt betrachtet, es fällt erst einmal auf. Niedrig und breit duckt sich der Slingshot auf dem Asphalt, vorne schindet die mächtige und flache Motorhaube Eindruck, hinten die breite Walze in Form eines 20-Zoll-Reifens der Dimension 255/35. Fahrer und Beifahrer sitzen kniehoch über dem Asphalt und in der tiefsten Einstiegsposition liegt der statt einer Tür offene Rahmen in etwa auf Höhe der Oberschenkel.

Am meisten Spaß bringt der Slingshot – ganz wie ein Motorrad – auf engen und kurvigen Landstraßen, wenn er mit seiner zackigen Lenkung und unmittelbaren Feedback ums Eck driftet. Auch bei hohem Tempo liegt die Steinschleuder (engl. = Slingshot) spurstabil auf der Straße, wobei das mit der Geschwindigkeit ein wenig relativ ist. Auch wenn 129 kW / 173 PS aus den 2,4 Litern Hubraum eines bewährten Auto-Vierzylinders von General Motors auf knapp 800 Kilogramm Gewicht treffen, so ist bei 220 km/h Schluss – und auch die erreicht der Polaris nur um vierten statt fünften Gang.

Doch auf Topspeed ist dieses Spaßgerät ohnehin nicht ausgerichtet, bei dem sich die Geschwindigkeit wegen der extrem niedrigen Sitzposition sowieso um zehn oder 20 km/h höher anfühlt als sie tatsächlich ist. Hier geht es in erster Linie um Beschleunigung. Den Standardspurt absolviert das Dreirad aus den USA, wo es ein Motor-Tricycle ist und mit Helm gefahren werden muss, dann auch in 5,7 Sekunden. Im dritten Gang darf es gerne bis 6500 Touren und Tempo 150 gehen. Im vierten Gang stehen bei 5000 Umdrehungen in der Minute 180 km/h auf dem Tacho. Umgekehrt beweist auch der Slingshot, dass Hubraum durch nichts zu ersetzen ist. Wer mit 170 Sachen über die Autobahn fegt, der hat in der fünften und letzten Getriebeübersetzung den Zeiger des Drehzahlmessers gerade einmal auf 3500 Umdrehungen pro Minute (U/min) stehen.

Begleitet wird der Vorwärtsdrang von einem leichten Jaulen des Zahnriemens am Hinterrad. Das Geräusch erinnert ein wenig an eine S-Bahn, die Fahrt aufnimmt. 150 km/h bei 3000 U/min sind gut zu fahrendes Autobahntempo mit dem Zweisitzer. Beim Verzögern sollte man sich allerdings des fehlenden Bremskraftverstärkers bewusst sein. Die Federung ist bretthart, lediglich die Polsterung der wegen der Witterung gummierten Sitze fängt die Stöße ein wenig ab.

Formidabel präsentiert sich die Schaltung. Enger und knackiger geht es kaum durch die Gassen – das ist schon verdammt nah an einem sequentiellen Getriebe. Leider kann da die Ergonomie des Schaltknaufts nicht ganz mithalten. Etwas Gewöhnung verlangt auch das „km/h“-Zeichen im runden Tachometer. Es leuchtet blau und irritiert dadurch zunächst. Polaris schenkt sich nämlich eine doppelte Ziffernskala und wechselt beim Umschalten auf die Meilen-Anzeige lediglich die Trägheit die Tachonadel.

Zwei Cupholder in der Mittelkonsole, ein USB-Anschluss und ein Handschuhfach sowie die beiden mehr als helmtaugliche Staufächer hinter den Sitzen sorgen ebenso wie die Rückfahrkamera für ein wenig Komfort. Ansonsten geht es eher ein wenig rustikal zu, denn die Fahrgastzelle muss der Witterung trotzen. Alles ist wasserresistent ausgeführt und gegen allzu viel Regen helfen zwei Abflüsse pro Seite im Fahrzeugboden.

Bei einem Preis von 30 000 Euro dürften die etwas hakeligen und schlichten Schlösser für die beiden Fächer hinter den wasserfesten Sitzen ruhig etwas weniger billig ausfallen. Auch das schlechte Bild der Rückfahrkamera trübt den Gesamteindruck.

Je nach Betrachter ist der Polaris Slingshot entweder das luftigste Auto oder das autoähnlichste Motorrad. Für uns bleibt es ein Frischluft-Spaßgerät, das (fast) genauso viel Fahrfreude vermittelt wie ein Krafrad, aber sich wie ein Sportwagen anfühlt.
(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.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Polaris Slingshot.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Polaris Slingshot.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Polaris Slingshot.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Polaris Slingshot.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Polaris Slingshot.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Polaris Slingshot.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Polaris Slingshot.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Polaris Slingshot.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Polaris Slingshot.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Polaris Slingshot.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Polaris Slingshot.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Polaris Slingshot.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Polaris Slingshot.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Polaris Slingshot.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Polaris Slingshot.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Polaris Slingshot.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Polaris Slingshot.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Polaris Slingshot.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Polaris Slingshot.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Polaris Slingshot.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Polaris Slingshot.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Polaris Slingshot.

Foto: Auto-Medienportal.Net
