
Fahrbericht Can-Am Ryker 600: Quertreiber für Einsteiger

Von Jens Riedel, cen

Hinter dem Can-Am Spyder steckt – etwas vereinfacht gesagt – die Idee, ein Snowmobil auf Rädern zu bauen. Das Dreirad-Konzept des kanadischen Bombardier-Konzerns hat auch hierzulande seit Jahren eine feste Fan-Gemeinde. Die soll nun weiter wachsen, denn viele potenzielle Interessenten dürfte der Preis von rund 19 000 Euro für das Einstiegsmodell abgeschreckt haben. Das neue Modell Ryker drückt die Summe nun um gut die Hälfte und auf unter 10 000 Euro. Das sind Regionen, in denen sich auch Motorräder der oberen Mittelklasse tummeln.

Der neue Threewheeler heißt nicht ohne Grund nicht Spyder Junior oder Small Spyder, denn die Unterschiede sind doch etwas größer als es der erste Anschein suggeriert. Der Ryker ist deutlich kompakter und auf das Wesentliche reduziert. Dennoch darf natürlich auch er das „Y“ im Namen tragen, mit dem BRP (Bombardier Recreational Products = Bombardier Freizeitprodukte) das Dreirad-Layout symbolisiert. Weiterer großer Unterschied ist der Motor. Statt des mächtigen 1,33-Liter-Dreizylinders mit 105 PS (78 kW) kommt im kleineren Can-Am ein 600-Kubik-Zweizylinder zum Einsatz. Das Rotax-Aggregat steckt üblicherweise in den Schneemobilen der Kanadier und mobilisiert im Ryker 50 PS (37 kW), die per Kardanwelle an das dicke Hinterrad geschickt werden. Alternativ steht ein 900-Kubik-Antrieb mit 82 PS (61 kW) zur Wahl, doch dann steigt der Preis in den Bereich von mindestens 12 500 Euro (was gegenüber dem Spyder immer noch eine deutliche Ersparnis ist).

Die kleine Spyder-Ausgabe reißt mit 50 PS und 50 Newtonmetern Drehmoment bei 270 Kilogramm Trockengewicht keine Bäume aus und muss sich mit 11,5 Sekunden für den Sprint von null auf 100 km/h zufrieden geben. Aber für den ambitionierten Dreiradspaß reicht die Leistung allemal. Vor allem ist der Ryker wegen seiner Kompaktheit deutlich agiler und beim engagierten Einsatz einfacher zu bändigen als das größere Modell. Das CVT-Getriebe überzeugt und wechselt die stufenlose Übersetzung mit ungewöhnlich kleinen Drehzahlsprüngen, was zu einem deutlich harmonischeren Fahrverhalten führt als man es von einigen japanischen Autos mit dieser Automatik her kennt. Die Gasannahme ist allerdings etwas ruppig, die Umsetzung der Lenkbefehle erfolgt dafür umso präziser.

Im Stadtverkehr begeistert das ungewöhnliche Gefährt dank des breiten Lenkers durch flinke Spurwechsel. Die Höchstgeschwindigkeit ist für die Landstraße allemal ausreichend und erlaubt auch den Abstecher auf die Autobahn. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit auf dem Tacho dreht der Motor zwischen 6000 und 6500 Touren. Da ist dann aber auch in Sachen Geschwindigkeit das Ende der Fahnenstange erreicht. Unser Testverbrauch bewegte sich zwischen sieben und 8,5 Litern je 100 Kilometer.

Am schnellsten kommen Fahrer mit Motorradgespann-Erfahrung mit dem Ryker zurecht. Sie sind den Körpereinsatz und das Auf- bzw. Zudrehen des Gashahns bei Kurvenfahrten bereits gewohnt. Allen anderen hilft im Zweifelsfall auch das Handbuch ein wenig weiter, denn dort hat BRP auf sieben Seiten (!) einige Fahrübungen für das Trainieren auf einem leeren Parkplatz zusammengetragen und illustriert. Das empfiehlt sich vor allem für Pkw-Fahrern, die sich einmal den Spaß des Zwitterwesens aus Auto und Motorrad gönnen wollen, denn dank der breiten vorderen Spurweite bedarf es keines Zweiradführerscheins.

Grundsätzlich verlassen können sich aber Routiniers und Novizen gleichermaßen auf das Stabilitätssystem VSS, das ABS, Traktionskontrolle und Anti-Schlupfregelung so miteinander vernetzt, dass der kleine Quertreiber sicher auf der Straße und in der Spur bleibt. Droht zum Beispiel eines der beiden Vorderräder abzuheben, wird der Ryker sofort

wieder eingebremst. Natürlich gelten auch hier weiterhin alle Gesetze der Physik und in der Innenseite der rechten Serviceklappe findet sich auch an diesem Fahrzeug die bei Can-Am obligatorische „Safety Card“. Mit einem weit vorne angebrachten Hebel lässt sich auch ein Rückwärtsgang einlegen, der automatisch auch den Warnblinker aktiviert. Was zu Anfang nur mit weit ausgestrecktem Arm gelingt, funktioniert nach etwas Übung dann irgendwann auch mit der Fußspitze. Eine Parkbremse mit schönem Plastikhebel ist ebenfalls linksseitig an Bord.

Der Ryker wartet mit einigen ungewöhnlichen Eigenheiten auf. Dazu gehört der „Zündschlüssel“, der als Teil einer Art Kugelgelenk seitlich auf einen runden Plastikkopf aufgesteckt wird, und der „Tankdeckel“, der zum Öffnen wie ein Schieber nach hinten gezogen wird. Absolut lobenswert ist die – äußerst einfach konstruierte – Verstellmöglichkeit der Fußrasten. Sie lassen sich nach dem Hochklappen bis zu 22 Zentimeter weit verschieben. Auch der Lenker ist zwecks individueller Ergonomieanpassung vierstufig um jeweils anderthalb Zentimeter in der Horizontalen verschiebbar.

Das sind kleine und unerwartete Lösungen, die man angesichts des Preises nicht unbedingt erwartet. Dem kompakten Konzept ist leider das Bugfach des Spyder zum Opfer gefallen. Der Ryker kann ab Werk leider nicht mit mehr als einem sieben Liter großen Handschufach in der Frontabdeckung aufwarten, das zudem noch ein wenig zerklüftet ist. Gleichwohl gibt es natürlich jede Menge Zubehör – darunter auch einen Soziussitz für den Einsitzer (rund 350 Euro extra).

Die Idee eines kleineren Spyder ist lobenswert und überzeugend umgesetzt. Der Preis geht im Motorradvergleich absolut in Ordnung. Leistungshungrige mögen zumindest beim 600er ein paar PS vermissen, doch für die Fahrfreude sind sie nicht nötig. Und um sie zu erleben, ist es auch völlig egal, ob der Can-Am Ryker nun eher ein Motorrad oder ein Auto ist. Für uns ist er schlicht ein puristischer Roadster– und diese Fahrzeuggattung gibt es ja ebenso mit zwei wie mit vier Rädern. Hier sind es eben drei. (ampnet/jri)

Daten Can-Am Ryker 600 ACE

Motor: R2, 600 ccm, flüssigkeitsgekühlt
Leistung: 37 kW / 50 PS bei 7300 U/min
Max. Drehmoment: 50 Nm bei 6000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: ca. 140 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 11,5 Sek
Getriebe: CVT m. Rückwärtsgang
Antrieb: Kardan
Tankinhalt: 20 Liter
Sitzhöhe: 600 mm
Gewicht: 270 kg (fahrbereit)
Testverbrauch: 7,0–8,5 l/100 km
Zuladung: k.A.
Bereifung: 145/60 R 16 (vorne), 205/45 R 16 (hinten)
Preis: 9799 Euro

Bilder zum Artikel



Can-Am Ryker 600.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Ryker 600.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Ryker 600.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Ryker 600.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Ryker 600.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Ryker 600.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Ryker 600.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Ryker 600.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Ryker 600.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Ryker 600.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Ryker 600.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Ryker 600: Unorthodoxer Tankdeckel

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Ryker 600: Staufach.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Ryker 600.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Ryker 600.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Ryker 600: Sicherheitszündschlüssel.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Can-Am Ryker 600: Safety Card.

Foto: Auto-Medienportal.Net