



Fotos: Dirk W. Köster, Tili Kohlmey

dem schwächeren Boxer erreicht er exakt die gleiche Zeit. Ein Beweis dafür, dass Motorleistung auf unserem Kurs zweitrangig ist.

Gleiches gilt für die Trikes: Harald Schmitz scheucht zuerst das schnelle RF1 mit 115 Ford-PS um den Kurs und anschließend das FX5 mit dem viel schwächeren Käfer-Motor. Beide Fahrzeuge in einer erstaunlich guten Zeit: 1:03,8. Unglaublich, hält doch jeder die Trikes für die eher gemütlischen Vertreter des Vergleichs.

Zeit für die schnellen Gespanne: Lackdesigner Martin Bereiter jagt das RUKO-K 1200 R-Gespann in sportlichster Gangart um den Kurs. Das sieht schnell aus, die Stoppuhren sagen allerdings etwas anderes aus: Die Quads haben rund vier Sekunden Vorsprung, und sogar die Trikes rennen eine Sekunde schneller um den Kurs als die Gespanne. Bei absolut unspektakulärer Gangart. Das hat niemand gedacht. Das ändert sich auch nicht, als Martin auf die Kawasaki wechselt: Minus zwei Zehntelsekunden, beide Gespanne sind also fast gleich schnell.

Kreisbahn

Auf zur Kreisbahn: Hier sind zunächst zwei Runden auf der trockenen Außenbahn zu absolvieren, anschließend geht es für weitere zwei Runden auf die bewässerte innere Kreis-

bahn. Auf der trockenen Bahn zieht der Carver beeindruckend schnell seine Runden, auf der nassen Gleitfläche ist dagegen eine zurückhaltende Gangart angesagt. Das Ergebnis: 1 min 22 Sekunden.

Wesentlich schneller ist da Josef Fischer mit dem Arrow unterwegs: Mit 1 min 6,9 sek zeigt das gestreckte Dreirad beste Kurvenqualitäten. Besonders im glitschigen Innenkreis überzeugt der Arrow mit guter Radführung und sicherer Spurhaltung. Die Sicherheitsreserven des Arrow bei einer plötzlichen Veränderung der Fahrbahngriffigkeit sind enorm.

Schnellster im Kreis war Martin Bereiter mit dem BMW-Gespann: 1 min 3,6 sek lautet der Bestwert. Das bestätigt den alten Gespannfah-



Josef Fischer, TRIKE-Tec: »Die Fahrzeuge haben bewiesen, dass sie Spaß machen. Darum geht es schließlich!«

Ähnlich gut beherrschbar zeigt sich der Quadster: Walter Grüter kämpft sich in 1 min 5,2 Sekunden um die

Kreisbahn, dabei werden im nassen Bereich der Strecke Nachteile der breiten Reifen erkennbar.

Beim Wechsel von der trockenen Bahn auf die nasse Kreisbahn lässt der Triker Vorsicht walten: Beide Trikes schwächeln beim Übergang auf die glatte Fläche. 1 min 10 sek braucht das RF1, das Trike mit VW-Motor ist sogar geringfügig schneller. Das schmale, in Kurven schräg laufende Vorderrad verliert bei Nässe schneller die Haftung und ver-

Die Trikes sorgen für Staunen: Die Fahrleistungen überraschen alle

remythos von den absolut sicheren Glätte-Fahreigenschaften asymmetrischer Dreiräder. Wie nah sich Martin dabei an den Grenzbereich wagt, zeigt er kurze Zeit später mit der Kawa: Ein »Dreher« versaut die Zeit völlig, beweist aber eindrucksvoll, dass selbst ausbrechende Gespanne von einem Könnern recht einfach wieder eingefangen werden können.

Tag der Wahrheit

Wie ist es wirklich um die Fahrsicherheit und die Fahrdynamik bestellt? Wie sicher sind die Konzepte? Und nicht zuletzt: Was macht wie viel Spaß? Fragen, die nur ein direkter Vergleich beantworten kann. Der TOURENFAHRER hat Gespanne, Trikes und Quads gegeneinander antreten lassen – und das Ergebnis erstaunt. Skepsis allenthalben aufgrund der Verschiedenartigkeit der unterschiedlichen Fahrzeugkonzepte. Skepsis und auch ein klein wenig Vorurteile. Können wir wirklich ein Sport-Quad gegen ein bequemes Touren-Trike oder einen Dreirad-Roadster gegen ein üppig motorisiertes Gespann antreten lassen? Klare Antwort: Können wir! Als ideales Terrain für unseren Vergleich bietet sich das Fahrleistungszentrum des ADAC in Weilerswist an, dessen Kreisbahnen, Gleitflächen und Messeinrichtungen eine Vergleichbarkeit der Konzepte ermöglichen. Die unterschiedlichen Motorleistungen sollen durch die verschiedenen Test-

Gespanne, Quads und Trikes, dazu zwei dreirädrige »Fahrmaschinen«: Konzepte, wie sie verschiedener nicht sein können. Gerade deshalb unterziehen wir sie einem Vergleichstest. Wir wollen wissen, wie es um Fahrdynamik, Sicherheit und Fahrspaß steht. Die Ergebnisse unseres großen Vergleichs überraschten nicht nur uns.

kriterien und ein entsprechendes Abstecken der Sektionen weitgehend kompensiert werden. Vier Testparcours muss jeder Teilnehmer bewältigen.

Am »Tag der Wahrheit« stehen uns folgende Fahrzeuge zur Verfügung: Carver One und TRIKEtec Arrow vertreten die Fraktion der dreirädrigen »Fahrmaschinen«. Rewaco ist mit zwei Trikes angetreten, dem traditionell VW-motorisierten FX5 und dem RF1 mit modernem Ford-Motor. Aus der Schweiz ist Walter Grüter mit seinem GG-Quad und dem brandneuen GG-Quadster gekommen. Martin Bereiter hat sich dem Test mit zwei Supersport-Gespannen der Firma RUKO gestellt.

Handlingkurs

Der Parcours besteht aus Kurven verschiedenster Radien, zusätzlich wird ein

Vollkreis integriert. Gefahren werden vier Runden, im fliegenden Start und durchfahrenem Ziel werden die beiden mittleren Runden gewertet.

Bernd Stüdemann im Carver legt die Zeit vor. Da macht schon das Zuschauen Spaß, bei

jedem Kurvenwechsel legt sich der Carver wie ein Solomotorrad in die Kurve. Allerdings belasten die Schräglagenwechsel das Zeitkonto. Bei 1:13 Minuten stoppen die Uhren, mal sehen, was die anderen Kandidaten können.



Auf der letzten Rille: Walter Grüter brennt mit dem Quadster die Bestzeit des Handlingkurses in den Asphalt. Ein Ergebnis des gleichmäßigen Kurvenverhaltens und des tiefen Schwerpunkts.



Martin Bereiter, RUKO: »Ganz ehrlich, ich hatte Vorurteile gegen Trikes. Doch die Fahreigenschaften haben das Gegenteil bewiesen. In Sachen Sportlichkeit ist das GG-Quad jetzt mein Favorit.«

Josef Fischer von TRIKEtec zeigt mit dem Arrow ein durchaus sportliches Kurvenverhalten, allerdings kosten die automatisierten Schaltvorgänge Zeit. So ist der Arrow schließlich zwei Sekunden länger als der Carver unterwegs. Der nächste Starter ist der heimliche Favorit für den Handlingkurs: Die Wendigkeit von Walter Grüters Quads ist schon von vorherigen Tests bekannt. Grüter heizt den Quadster auf der letzten Rille um den Kurs, die Zeit von 1:00:09 soll erwartungsgemäß auch die Bestzeit dieses Vergleichs sein. Präzise auch Grüters zweite Fahrt: Mit



Mythos bestätigt: Wechselnde Griffigkeit der Fahrbahn kann einem Gespann wenig anhaben. Der Fahrer »erfühlt« den Grip und kann feinfühlig reagieren. Deshalb sind Gespanne perfekte Wintersportler.



Bernd Stüdemann, Carver One:
»Ja, von der Bewegung her hat das Carver-Fahren etwas vom Fliegen. Es gibt in Kurven keine Querkräfte, die betragen immer null G – wie beim Motorrad.«

langt deshalb nach besonderem Gefühl im Lenker.

Ausweichtest

Einer der berühmtesten Tests überhaupt ist der Elchtest. Was damals einen Stern ins Wanken brachte, müssen jetzt unsere Testkandidaten über sich ergehen lassen. Allerdings werden die Messmethoden und die Fahrgasse den Testkandidaten angepasst. Die Regeln: Eine Ausweichgasse wird mit möglichst hoher Geschwindigkeit angefahren. Dann versetzt die Strecke um drei Meter, und anschließend wird wieder auf



Achtung Elch! Beim Ausweichtest verliert der Carver beim Schräglagenwechsel etliche Sekundenbruchteile. Das elegante Schwenken kostet eben Zeit.

RUKO BMW K 1200 R

Das Konzept

Das RUKO-Gespann mit dem bärenstarken BMW-K 1200 R-Vierzylinder ist eines der heißesten Dreiräder auf dem Markt. Die Achsschenkel lenkung sorgt für sportliche Handlichkeit, das Fahrwerk liegt betont tief. Die Sitzposition ist sportlich-bequem und langstreckentauglich. Die enorme Bremsleistung ist der Motorleistung mehr als gewachsen. Der Beiwagen bietet für große Touren jede Menge Platz, durch die

klappbare Haube lässt sich das Boot leicht entern.

Das Fahren

Das RUKO-Gespann hängt spontan am Gas und folgt willig kleinsten Lenkbefehlen. Dabei begeistert der gewaltige Schub des Vierlings. Bei plötzlicher Glätte zeigen sich die außerordentlichen Fähigkeiten des Gespannkonzepts. Die Stoppuhr offenbart Nachteile beim raschen Kurvenwechsel: Hier muss sich der Fahrer blitzschnell auf das völlig unterschiedliche Fahrverhalten in Rechts- und Linkskurven einstellen. Das kostet Zeit.

Technische Daten

Motor: 4-Zylinder-Reihe
Hubraum/Leistung: 1157 cm³/167 PS
Gewicht fahrfertig: 480 kg
Preis Grundausstattung: Umbau ab 24.000 € Testfzg. 52.000 €
Hersteller: www.ruko-fahrzeugtechnik.de

RUKO Kawa SP 12 R

Das Konzept

Prinzipiell im Aufbau identisch mit dem K 1200 R-Gespann, besitzt die RUKO-Kawasaki SP 12 R noch mal elf PS mehr – bei geringerem Gewicht. Als Beiwagen wurde ein modifizierter EML Speed verwendet, er verbindet genügend Platz mit sportlichem Styling.

Das Fahren

Das RUKO-Ninja-Gespann fährt sich noch eine Spur knackiger als das K 1200 R-Gespann. Reichlich Dampf in allen Lebenslagen ist vorhanden, der Hersteller sagt: »Geht wie die Sau«. Dem ist nichts hinzuzufügen. Beim Test verhielt sich das Ninja-Gespann wie die Ruko-BMW. Wesentliche Unterschiede waren erwartungsgemäß nicht feststellbar. Und noch eines eint beide Gespanne: Wer das Gespannfahren beherrscht, erntet beim schnellen Spiel mit der Physik jede Menge Fahrspaß.

Technische Daten

Motor: 4-Zylinder-Reihe
Hubraum/Leistung: 1199 cm³/178 PS
Gewicht fahrfertig: 450 kg
Preis Grundausstattung: Kompl. 38.000 €
Hersteller: www.ruko-fahrzeugtechnik.de



Gespanntreiber: Martin Bereiter ließ sich seine Traum-BMW bei RUKO exakt nach seinen Wünschen bauen.

- Sportliches Fahrvergnügen
- Exakte Lenkbarkeit
- Gutes Fahrverhalten bei Nässe
- Guter Geradeauslauf
- ➖ Gespanntypische Trägheit bei Kurvenwechseln
- ➖ Gespanne brauchen viel Eingewöhnung

Gesamtkunstwerk: Designer Bereiter hat der schnellen RUKO-Kawa seinen ganz speziellen Stil »auflackiert«.



die alte Spur gewechselt. Dabei darf die Bremse nicht betätigt werden. Gewertet wird die Zeit zwischen der Einfahrt in den Parcours und der Ausfahrt.

Jeder Teilnehmer hat drei Versuche, der schnellste gilt. Wir fahren zwei Durchgänge, nass und trocken. Wer einen Pylonen umfährt oder bremst, ist aus der Wertung. Der Carver schwenkt in 5,8 Sekunden durch die Gasse, nass wird der Test in 6,4 Sekunden absolviert. Schneller ist der Arrow mit 5,5 Sekunden bzw. 5,8 Sekunden bei Nässe. Viel Sicherheit zeigt der GG Quadster, der die Schikane in nur 4,8

Sekunden umschiff. Noch mal 0,2 Sekunden schneller ist Walter Grüter mit dem Boxer, bei Nässe sind die beiden GG-Quads nicht langsamer.

Sensationell schlagen sich wieder einmal die Trikes: Harald Schmitz zirkelt das schnelle RF1 in exakt der gleichen Geschwindigkeit um die Pylonen wie Walter Grüter seine Quads. Bei Nässe sind die Trikes rund eine halbe Sekunde langsamer, beweisen jedoch ein hohes Sicherheitspotenzial. Die Gespanne zeigen sich beim plötzlichen Spurwechsel unterlegen: Sechs Sekunden bei Trockenheit und kaum

mehr bei Nässe zeigen hier einen Nachteil der Asymmetrie. Schließlich muss der Fahrer beim Richtungswechsel jedes Mal seine Fahrtechnik wechseln.

Slalomtest

Mit Spannung erwartet wird der Slalomtest. Es wird ein u-förmiger Slalomkurs abgesteckt, anschließend ist ein schneller Halbkreis zu fahren. Die Pylonen stehen beim Test im 16-Meter-Abstand. Der Carver schwenkt bei Trockenheit in 43,8 Sekunden um die Pylonen, bei Nässe sind es 51,8 Sekunden. Der Arrow braucht bei



Harald Schmitz, Rewaco:
»Die Fahrzeuge fahren sich alle sehr gut. Mich haben besonders die GG-Quads begeistert. Bisher war ich der Meinung, dass Quads nicht auf die Straße gehören. Bei diesen Quads passt aber einfach alles!«

Rewaco RF 1

Das Konzept

Das Rewaco RF 1 ist ein Touren-Trike klassischer Bauart. Das Vorderrad läuft in einer soliden Trapezgabel, die sich gegen ein zentrales Federbein abstützt. Die Hinterräder sind einzeln aufgehängt. Für den Antrieb ist ein 1,6 Liter großer Vierzylinder aus dem Ford Regal zuständig. Die Kraft wird über ein Fünfgang-Schaltgetriebe an die Hinterräder geleitet.

Tourenfahrer werden sich über die bequemen Sitze und den großen Kofferraum freuen. Für angemessene Verzögerung sorgen Scheibenbremsen an allen drei Rädern.

Das Fahren

Die Ergebnisse des Fahrtests haben alle Beteiligten überrascht. Das RF 1 absolvierte viele Disziplinen in sehr guter Zeit. Die Bestzeit beim Ausweichtest, gleichauf mit dem Quadster, hätte kein Nicht-Triker erwartet. Und dass das RF 1 beim Trocken-Slalom nur knapp langsamer als die Sport-Quads aus der Schweiz waren, kann als kleine Sensation gewertet werden. Beim Nass-Slalom waren die Trikes

Technische Daten

Motor: 4-Zylinder-Reihe
Hubraum/Leistung: 1596 cm³/115 PS
Gewicht fahrfertig: 590 kg
Preis Grundausstattung: 23.140 €
Hersteller: www.rewaco.de

Rewaco FX 5

Das Konzept

Mit dem VW-Boxer im Heck stellt das FX 5 von Rewaco klassischen Trike-Bau dar. Fahrwerksmäßig ist es mit Einzelradaufhängung voll auf der Höhe. Das FX 5 kommt dem Wunsch vieler Triker nach einem preiswerten Dreirad mit klassi-

schem Antrieb entgegen.

Das Fahren

Das FX 5 verstärkte das allgemeine Staunen über die Fahreigenschaften der Trikes nochmals. Denn obwohl der Einspitz-Boxer mit 54 PS über weniger als die Hälfte der Pferdestärken verfügt, rannte es durch etliche Messstationen beinahe so schnell wie das kräftige RF 1. Was das enorme Potenzial bestätigt, das heutige Trike-Fahrwerke bieten.

Technische Daten

Motor: 4-Zylinder-Boxer
Hubraum/Leistung: 1585 cm³/54 PS
Gewicht fahrfertig: 475 kg
Preis Grundausstattung: 17.857 €
Hersteller: www.rewaco.de



Trike-Guru: Rewaco-Gründer Harald Schmitz mit dem RF1 mit 115 PS starkem Ford-Vierzylinder.

etwas langsamer als die Quads, aber immer noch schneller als der Rest der Dreiradfakultät. Im Nachteil war der Triker auf der Kreisbahn: Beim Übergang von Trocken

auf Nass verlangt das Vorderrad nach Gefühl und Vorsicht.

- Sichere Fahreigenschaften
- Gute Sitzposition
- Handliches Fahrwerk
- Fahren leicht zu erlernen
- ➖ Schwächen bei Kurvenfahrt auf nasser Straße

Traditionsboxer: Rewaco-Pressesprecher Boris Brüggemann mit dem Trike-Klassiker FX 5.



Was taugen die Konzepte

Dreirädrige Fahrmaschinen

Auch wenn Carver und Arrow grundverschieden gebaut sind, bieten sie ähnliche Vorteile. Beide offerieren eine bequeme und ungewöhnliche Sitzposition und einen perfekten Geradeauslauf. Den Kurvenspaß genießt der Carver-Fahrer auf eine ganz eigene Art, ohne dabei an die Zeiten des Arrow heranzureichen. Dazu kann der Arrow-Fahrer bei Nässe auf die hervorragenden Seitenführungskräfte seines Fahrzeugs vertrauen. Die aktive Sicherheit der Dreiräder beim Fahren begeistert, die passive Sicherheit bietet ein gutes Gefühl. Denn



beide Fahrzeuge besitzen einen Sicherheitsrahmen, ein Gurtsystem und einen Überrollschutz. Die Konzepte beider Fahrmaschinen ermöglichen hohe Reisegeschwindigkeiten auf langen Strecken. Und noch eines haben beide Dreiräder gemein: Sie garantieren gewaltigen Fahrspaß und eine Exklusivität, die regelmäßig Menschentrauben anlockt.

Gespanne

Wer einmal ein Gespann gefahren hat, erliegt der Faszination des asymmetrischen Dreirads. Das je nach Kurvenrichtung völlig verschiedene Fahrverhalten hat einen sportlichen Reiz. Doch gerade dieses Spiel mit der Physik bringt deutliche Nachteile bei schnellen Kurvenwechseln. Die dauernde Umstellung der Fahrtechnik kostet Zeit, und die addiert sich auf der Stoppuhr. Genau diese

physikalischen Besonderheiten sorgen aber auf glattem Untergrund für enorme Sicherheit und Beherrschbarkeit: Kaum ein Fahrzeug ist bei Nässe und Glätte besser zu fahren als ein Gespann. Doch bis man den Dreh raus hat, dauert es. Ein gründlicher Gespannkurs ist nur der Anfang des Erfahrungssammelns. Wer dann über die nötige Erfahrung verfügt, wird den Gespannbazillus nie mehr los.



Trikes

Die Trikes haben eindrucksvoll bewiesen, dass sie keine Schaumobile für die Promenade, sondern ernst zu nehmende Fahrzeuge sind. Besonders die erreichbaren Geschwindigkeiten auf dem Handlingkurs und beim Slalom hätte niemand für möglich gehalten. So wie dreibeinige Stühle nicht kippen, liegen die Trikes satt auf der Straße. Wer die choppermäßige Sitzposition mag, findet im Trike »sein«

Fahrzeug. Trike-Fahren bedeutet aber nicht nur gemächliches Cruisen, sondern auch gern mal kerniges Kurvenrübern. Wer einmal ein Trike ausprobieren möchte, hat es einfach. Das Fahren geht nach kurzer Einweisung leicht von der Hand, und es existiert ein flächendeckendes Netz von Vermietstationen. Wetten, dass nach einem Probetag niemand mehr von lahmen und kippligen Karren redet!



Quads

Das Fahrverhalten der schnellen GG-Quads hat viel vom Gespann. Der Lenker, der Gasgriff und der Knieschluss erinnern an ein Motorrad. Beim Quad gibt es keinen Unterschied zwischen rechts- und linksrum, das spart Sekunden. Wenn es zu schnell wird, lupft das innere Hinterrad an und dreht durch. Ein spätes Warnzeichen bei Geschwin-

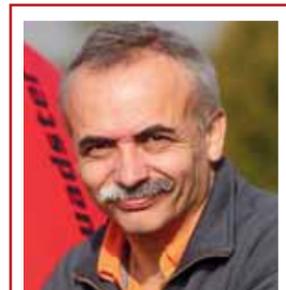
digkeiten, die erst durch das Differenzial möglich sind. Andere Quads haben den Ausgleich nicht und sind in schnellen Kurven zuweilen kritisch. Wer nur einen Hauch von Motorsportsgeist im Blut hat, wird vom schnellen GG-Straßen-Quad auf Anhieb infiziert. Die Harmonie von Motor, Fahrwerk und Bremsen weckt pure Fahrfreude.



Riesenslalom: Das Rewaco RF1 zeigt erstaunliche Wedelfähigkeiten bei Trockenheit und Nässe.

Trockenheit 45 Sekunden, wieder verhindern die Schaltpausen des automatisierten Getriebes eine bessere Zeit. Dafür beweist die Zeit von 46,8 Sekunden bei Nässe, dass der Arrow bei schlechten Witterungsverhältnissen viel Sicherheit bietet.

Die Bestzeit legt wieder Walter Grüter hin: Den Trockenlalom durchfährt er mit dem Quadster in 36,8 Sekunden, bei Nässe sind es 0,4 Sekunden mehr. Eine richtig gute Zeit schafft Harald Schmitz mit dem RF1-Trike. 38,6 Sekunden bei Trockenheit und 41,4 bei



Walter Grüter, GG-Quadster: »Nachdem ich alle Fahrzeuge gefahren habe, musste ich meine Meinung komplett korrigieren. Besonders die Trikes haben mich überrascht!«

GG-Quad

Das Konzept

Das GG-Quad besteht aus einem soliden Stahlrohrrahmen. Die Räder werden rundum von doppelten Aluminium-Querlenkern samt Federbeinen geführt. Für Vortrieb sorgt ein 1150er-BMW-Boxer-Triebwerk. Die Leistung wird über ein Differenzialgetriebe an die Hinterräder übertragen.

Bedienungselemente und Sitzpo-

sition entsprechen denen eines sportlichen BMW-Motorrads, gebremst wird über groß dimensionierte Scheibenbremsen.

Das Fahren

Die Handlichkeit und die Leistungsfähigkeit des GG-Quads sind hervorragend. Flotte Kurvenwechsel sind kein Problem, allerdings sind die Lenkkräfte etwas hoch. Der Preis, um am Lenker ein optimales Gefühl für die Straße zu haben.

Im Grenzbereich drifft das GG-Quad gut beherrschbar. Durch das hintere Ausgleichsgetriebe wird die Kurvenwilligkeit gegenüber anderen Quads stark verbessert.

Technische Daten

Motor:	2-Zylinder-Boxer
Hubraum/Leistung:	1130 cm ³ /95 PS
Gewicht fahrfertig:	375 kg
Preis Grundausstattung:	31.159 €
Hersteller:	www.gg-technik.ch

GG-Quadster

Das Konzept

Mit dem Quadster hat Walter Grüter das stärkste Straßen-Quad des Markts auf die Räder gestellt. Fahrwerksmäßig nahe am bekannten GG-Quad, bringen hier satte 167 BMW-PS enormen Schub. Die sportliche Sitzposition passt zum Konzept, die straffe Federung sorgt für guten Bodenkontakt. Die Verarbeitung begeistert mit jeder Menge geästetem Aluminium und sauberen Details.

Technische Daten

Motor:	4-Zylinder-Reihe
Hubraum/Leistung:	1157 cm ³ /167 PS
Gewicht fahrfertig:	380 kg
Preis Grundausstattung:	40.000 €
Hersteller:	www.gg-technik.ch

Das Fahren

Der Quadster hängt am Gasgriff wie kein anderes Quad. Kurven aller Art lassen sich sauber und sportlich durchfahren, die zum Drift passende Leistung ist ordentlich dosierbar. Egal ob Slalom, Kreisbahn oder Spurwechsel, der Quadster bleibt beherrschbar und brennt enorme Zeiten in den Asphalt. Ein vernünftiges Fahrtraining vorausgesetzt. Wenn es nach den reinen Zeiten geht, hat der Quadster bei unserem Test die Nase vorn. Und beschert dazu noch jede Menge ungefilterten Fahrspaß.



Die Bremsleistung ist hervorragend. Trotz der Sitzposition hat das Fahren nichts mit dem Bewegen eines Zweirads gemein und muss gründlich erlernt werden.

Schweizer Preisboxer: Christopher Salzmann vom GG-Händler Wüdo mit dem GG-Quad. 95 PS aus 1130 cm³ sorgen für reichlich Schub.

- ⊕ Sportlich-sicheres Fahrwerk
- ⊕ Edle Verarbeitung
- ⊕ Kräftige Motorisierung
- ⊕ Hohe Kurvengeschwindigkeiten
- ⊕ Guter Geradeauslauf
- ⊖ Hohe Lenkkräfte

Rekord-Quad: Walter Grüter hat mit dem 167 PS starken Quadster das stärkste Quad aller Zeiten auf die Räder gestellt.



Nässe. Das schwächere FX5-VW-Trike schafft die Runde in 41,6 Sekunden bei Trockenheit und ist bei Nässe 41,2 Sekunden schnell. Der Grund für die schnellere Zeit in der Nassrunde ist ein kleiner Fahrfehler in der Trockenrunde.

Was sich schon beim Spurwechseltest andeutet, bestätigt der Slalomtest: Die Gespanne

sind hier, wieder wegen der völlig unterschiedlichen Fahrdynamik in den verschiedenen Kurvenrichtungen, schnellen symmetrischen Konzepten leicht unterlegen. Mit der BMW schafft Martin Bereiter bei Trockenheit 42,5 Sekunden, bei Nässe 43,1 Sekunden.

Mit der Kawasaki ist er tendenziell etwas schneller,

kommt aber wegen eines Patzers bei Trockenheit nur auf 43 Sekunden. Bei Nässe jagt er die Kawa in 41,8 Sekunden durch den Kurs. Der geringe Unterschied zwischen Nass und Trocken beweist wieder einmal die guten Fahreigenschaften der Gespanne bei widrigen Fahrbahnverhältnissen.

Dirk W. Köster

FAZIT

Unser Test hat bewiesen, was die einzelnen Konzepte können. Dabei erwiesen sich alle Testkandidaten als enorm fahrsicher. Der Spaßfaktor ist bei allen Fahrzeugen groß, schließlich entscheidet der persönliche Geschmack über die Wahl des Fahrzeugs.

Carver One

Das Konzept

Der Carver besteht aus einem hinteren »Fahrschemel« und einer vorderen, schwenkbar angeordneten Kabine. Mittels eines ausgeklügelten hydraulischen Systems schwenkt die Kabine in Kurven wie ein Motorrad in Schräglage. Dabei sind Kurvenlagen bis 45 Grad problemlos fahrbar, ein akustisches Signal warnt vor dem Grenzbereich.

- + Motorradmäßiges, agiles Fahren
- + Hohe Sicherheit durch Gurte und Sicherheitszelle
- + Sehr guter Geradeauslauf, gutmütig in langgezogenen Kurven
- Wenig Vorderradführung in nassen Kurven
- Kurvenwechsel brauchen Zeit

reich. Bei Lenkwinkeln bis zu sechs Grad lenken auch die beiden Hinterräder mit.

Zwei Personen finden im Carver hintereinander bequem Platz, die Sitzposition stimmt auch auf langen Strecken. Der Wetterschutz ist perfekt, das Dach lässt sich komplett öffnen.

Das Fahren

Der Carver gefiel mit motorradmäßigen Schräglagen, deren Wechsel aber Zeit kosten. Seine Domäne sind schnelle Landstraßenkurven, rasche Kurvenwechsel brauchen eben länger. Auf der nassen Gleitfläche driftet der Carver über das Vorderrad weg.

Ein Paradies für den Carver ist die Autobahn: Hier kann man mit dem agilen Fahrzeug richtig hohe



Ist Fliegen schöner? Bernd Stüdemann präsentiert den Carver gern auf dem Flugplatz.

Schnitte fahren, man sitzt bequem und ist vor den Unbilden des Wetters geschützt. Das Carver-Fahren muss erlernt werden, nach einer halben Stunde fühlt man sich zu Hause.

Technische Daten

Motor: 4 Zylinder-Reihe
Hubraum/Leistung: 659 cm ³ /68 PS
Gewicht fahrfertig: 643 kg
Preis Grundausstattung: 39.150 €
Hersteller: www.Carver-One.de

TRIKE-Tec Arrow

Das Konzept

Der Arrow besteht aus einem hinteren Fahrschemel mit Dreizylinder-Turbomotor, wie er auch in den TRIKE-Tec-Trikes verbaut wird. Geschaltet wird über ein automatisiertes Sechsganggetriebe. Ein solider Gitterrohrrahmen bietet zwei Passagieren in bequemen Schalenitzen Platz. Das Vorder-

- + Perfekter Geradeauslauf
- + Gut arbeitendes ABS und Traktionskontrolle
- + Gute Sitzposition
- + Hohe Sicherheit durch Sicherheitszelle, Gurte und Überrollbügel
- Schaltphasen des automatisierten Getriebes

rad wird an einer Achsschenkel lenkung geführt, gelenkt wird mittels eines Autolenkrades.

Der Arrow wird mittels dreier Scheibenbremsen verzögert, beim Bremsen helfen ein ABS und ein Bremsassistent. Der TRIKE-Tec Arrow verfügt über die elektronische Traktionskontrolle eTSP.

Das Fahren

Der Arrow von TRIKE-Tec konnte mit perfektem Geradeauslauf und einem sicheren Kurvenverhalten glänzen. Die Handlichkeit des Arrow ist gut, er bleibt auch auf feuchten und glatten Flächen beherrschbar. Das Traktionssystem verhindert ein Durchdrehen der Räder, das Bremssystem arbeitet perfekt. Die Sitzposition im Arrow ist wirklich bequem, auch lange



Dreirad-Roadster: Josef Fischer legte bei der Konstruktion des Arrow Wert auf Komfort und Sicherheit.

Strecken sind unproblematisch. Die im Test gemessenen Zeiten wurden durch die automatisierten Schaltvorgänge unnötig verlängert. Der Arrow verlangt nur nach einer kurzen Eingewöhnungsphase.

Technische Daten

Motor: 3-Zylinder-Reihe
Hubraum/Leistung: 698 cm ³ /82 PS
Gewicht fahrfertig: 500 kg
Preis Grundausstattung: 29.886 €
Hersteller: www.triketec.de