



# Ne tič ne miš

Ali pa morda oboje? Odvisno od pričakovanj uporabnika tegale trikolesnega stvora z druge strani velike luže.

besedilo: Matevž Hribar • foto: Aleš Pavličič, Nejc Lušina, Matevž Hribar

► Bom odkrit takoj na začetku: tole ni vozilo s seznama tistih petih, ki bi si jih želel v garaži. Tudi če ga podaljšam na deset, verjetno izpade. Zakaj? Prvič zato, ker se ne nagiba, in drugič, ker je preširok, da bi z njim izkoristil prednosti motocikla. Običajno testna vozila s krmilom, torej motocikle in skuterje, parkiram pred vhodom v pisarno, s temle pa sem moral zapeljati v garažo, ker je za debelino palca preširoka, da bi šel mimo stebrička.

Po drugi strani pa sem slišal za nekega dobro preskrbljenega študenta, ki si lasti avtomobil s štirimi krogli na motorni maski in črko S na zadnjih vratih, ki je bil po enodnevnih preizkušnji Spyderja (sicer različice RS, in ne RT, ampak to ne igra pomembne vloge) čisto paf. A? Razmišljam in predvidevam, da motocikla, takega na dveh kolesih, ne mara, ker se mu zdi nevaren, ker se lahko prevrne, ker je pred semaforjem treba stopiti na tla, ker ... Ja,

motocikel ima lahko v očeh avtomobilista veliko lastnosti, ki odbijajo. Vsak ima svoj prav.

Je Spyder varen? Varnostnih blazin nima, varnostne kletke prav tako ne, je pa opremljen s sistemom VSS (Vehicle Stability System), pod katerega okrilje spadajo protiblokirni sistem (ABS), sistem proti zdrsu pogonskega kolesa (Traction Control - TCS) in SCS, stabilizacijski sistem. Prej tudi sam nisem verjel, ampak Spyderja se zares ne da prevrniti. No, verjetno obstaja način (upam staviti, da se prekucne, če pri 150 na uro zasuka krmilo do skrajnosti), ampak med izvajanjem na pogled zdravju precej škodljivih metod mi sprednjega notranjega kolesa ni uspelo dvigniti več kot za ped. Preprosto je elektronika pametnejša in ne dovoli vožnje po dveh kolesih ter odpravlja zadnjega, kar pa je pravzaprav škoda. Vsaj en gumbek bi si omislili, da bi si lahko (morda le do hitrosti 60 km/h) privoščil driftersko odpe-

ljan zavoj ... Ampak si kar predstavljam, da se potem naravnost sploh ne bi več znal peljati. Pri polnem plinu se zadnje kolo sicer zavrti v prazno, a le, če je krmilo poravnano, v nasprotnem primeru pa elektronika odvzame plin in po potrebi tudi zavre katero od koles, da Pajek ostane trdno na tleh. Ja, Spyder je varen, a ta elektronska varnost preveč posega v prvinskost vožnje motornega vozila s krmilom.

Je Spyder udoben? Samo pogledajte dvojni sedež, podoben tistemu na najudobnejšem potovalnem motociklu, Hondi Gold Wing. Odlično opravlja svoje delo, še posebno za sopotnika. Ta si lahko, tako kot voznik, vklpodi tudi ogrevanje ročic ali poveča glasnost glasbe. Potem je tu zajetna, elektronsko nastavljava zaščita pred vetrom, ki v zgornjem položaju izdatno štiti pred vetrom in žuželkami. Pravzaprav je dobro zaščiteno celotno telo, le nad gležnji malo popiha. Je pa zanimivo,

Na odprte kovčke vas bo opozoril napis na LCD-zaslону.



da ta gmota ustvari tako vrtenčenje zraka, da voznika pri večjih hitrostih veter tišči rahlo naprej. Res, to so potrdile tudi dežne kaplje, ki so na avtocesti pri 130 kilometrih na uro armaturno ploščo napadale od zadaj. Še ena pripomba z zadnjega sedeža: izpuh na desni greje v nogo. Vzmetenje je nastavlji-vo, tako da lahko kar med vožnjo izberemo, kako trdo naj se sunki s ceste prenašajo na zadnjico, je pa v poglavju udobja nujno omeniti, da Spyder po cesti pobira tri sledi.

Zakaj je to pomembno? Pomislite - motocikel ubira eno, avtomobil dve, trikotlo pa tri in možnost, da obvozite luknjo na cesti, je tako v primerjavi z motociklom trikrat manjša.

“Še ena pripomba z zadnjega sedeža: izpuh na desni greje v nogo.”

Je Spyder zabaven? Če ste avtomobilist, ki ga mika veter v laseh (okrog čelade, no), in se bojite motocikla, potem se vam bo vožnja v foteljastem sedežu brez pločevine okrog telesa zdela zabavna, a kaj, ko se ta amerikanec v zavoju ne nagiba. Na motociklu centrifugalno silo kompenziramo z

nagibanjem, tako da nas ta sila pritisne v sedež, Spyder pa ostaja v ovinku pokonci, zato voznika želi potegniti v radialni smeri, sili pa mora kljubovati z mišicami na rokah in nogah. Zato (hitra) vožnja po ovinka-

sti cesti ni pretirano zabavna, celo naporna je. Čeprav je lahko ta žival, postavljena na široke gume, v zavoju kar spodobno hitra. Moči je dovolj za največjo hitrost 170 kilometrov na uro (na avtocesti je presenetljivo stabilen in



Za dolivanje goriva je treba dvigniti sedež.



Analogna števec sta klasična in pregledna, na digitalnem pa lahko izbiramo med prikazom informacij o hitrosti, vrtiljih, izbrani radijski frekvenci in trenutni prestavi.



Ker je širok dobra dva metra, vožnja mimo kolone odpade.



Po hitrih zasukih krmila se notranje kolo dvigne, hip zatem pa elektronika že postavi zadevo na trdna tla.



Predal pred voznikom je uporaben, a se ne zaklepa in se rahlo segreva.



Gumbi za vklop ročne zavore, odpiranje sprednjega prtljajnika ter nastavljanje trdote vzmetenja in ogrevanja ročic.



Skupno je na Spyderju za 155 litrov prtljajnega prostora.

miren!) in prav prijetno je tempomat nastaviti na kakih 140 km/h in spremljati začudene izraze soudeležencev v prometu. Ima pa tempomat to slabost, da grobo prekinja, kar lahko voznik v skrajnem primeru občuti kot sunek sopotnikove čelade v njegovo. Zvok je hud, saj ima enak Rotaxov motor kot Aprilia RSV 1000, zanimivo pa je, kako lepo so ga zgladili v primerjavi z bolj športnim Spyderjem RS. Priporočamo le izbiro robotiziranega menjalnika, saj taki luksuzni ladji pristaja bolj kot klasični (motoristični) nožni menjalnik. Jap, Spyder je zabaven – a ne v primerjavi z motociklom.

Je Spyder poceni? Uf, to pa res ne. Brezstrešna Mazda MX5 z 1,8-litrskim motorjem stane 19.790, udobni BMW R1200RT 16.750, trikolesni Piaggio MP3 400 pa 6.654 evrov. Res pa je, da do neke mere Spyder RT združuje lastnosti vseh teh treh vozil, zato bo vseč le ozki skupini gospodov, ki jih gospodarska kriza ne skrbi preveč. Njim se verjetno niti poraba med 9 in 13 litri neosvinčenega ne bo zdela prevelika, pa še izpita za motocikel ne bo treba opravljati, saj je trikolesnik vozen z B-kategorijo. ◀◀



Stikala za glasnost in izbira postaje ter izklop smernikov dajejo slabo povratno informacijo.

### Can Am Spyder RT Freedom S

Cena testnega vozila: 25.790 EUR

#### TEHNIČNI PODATKI

Motor: dvovaljni, štiritačni, tekočinsko hlajeni, 998 cm<sup>3</sup>, elektronski vzbujnik goriva, štiri ventili na valji.  
 Največja moč: 71 kW (100 KM) pri 7.500/min.  
 Največji navor: 104 Nm pri 5.500/min.  
 Prenos moči: petstopenjski menjalnik, jermen.  
 Okvir: jeklen cevni.  
 Zavore: spredaj dva koluta Ø 250 mm, štiribatna zavorna čeljust, zadaj kolut Ø 250 mm, enobratna zavorna čeljust, upravljanje z desnim stopalom.  
 Vzmetenje: spredaj dvojna A-roka, dva nastavljiva plinska blažilnika, 151 mm giba, zadaj enojna nihajna roka, enojni blažilnik, 145 mm giba.  
 Gume: spredaj 165/65-14, zadaj 225/50-15.  
 Višina sedeža od tal: 750 mm.  
 Posoda za gorivo: 24,5 l.  
 Medosna razdalja: 1.773 mm.  
 Teža: 425 kg (suha)  
 Zastopnik: SKI&SEA, d. o. o., Ločica ob Savinji 49 b, Polzela, 03/492 00 40, www.ski-sea.si.

#### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ močan, uglajen motor
- ▲ udobje
- ▲ vetrna zaščita
- ▲ prtljajni prostor
- ▲ bogata oprema
- ▲ impresiven videz
- ▲ dobro delujoča varnostna elektronika

- ▼ slabo čutna stikala na krmilu
- ▼ sevanje toplote od izpuha
- ▼ poraba goriva
- ▼ miganje kazalca za količino goriva
- ▼ grobo prekinjanje tempomata
- ▼ predal pred voznikom se segreva in ne zaklepa
- ▼ cena