



Den Automatikwählhebel entdeckt man erst, wenn man genauer hinsieht. Er sitzt stylisch inmitten einer Edelstahlplatte und ist einfach zu bedienen.



also jetzt per Hand, nur ohne kuppeln zu müssen. Das hat den Vorteil, dass man sich den Schaltpunkt selbst festlegen kann. Wählt man ihn aber zu lange und die Drehzahl ist zu hoch, schaltet das Getriebe trotzdem in den nächsten Gang. Das verhindert ein Überdrehen des Motors.

Worauf man unbedingt achten sollte ist, dass man im Stand immer den Fuß auf dem Bremspedal haben muss. Wenn man nämlich von „P“ auf „R“ oder „D“ schaltet, rollt das Trike schon leicht an, setzt sich in Bewegung und das ist anfangs etwas gewöhnungsbedürftig. Das liegt am Wandlergetriebe und ist auch beim Pkw so.

Wichtig! Vor dem Anlassen und dem Abstellen des Motors, muss der Wählhebel auf Position „P“ stehen. Also Schlüssel ins Schloss, Zündung an und den Startknopf drücken. Sofort höre ich ein sonores, dumpfes Brabbeln am Auspuff. Die sportlichen Gene des Mustangs sind erwacht. Ein paar Gasstöße später ist klar, wer hier den Ton angibt. Spätestens jetzt bin ich sehr gespannt, was auf mich zukommt? Also ab in den Sattel und dem Wildpferd die Sporen geben. Der Mustang nimmt

das Gas sehr direkt an und schon bei geringer Drehzahl baut sich schnell Geschwindigkeit auf. Ganz schön flott, wenn ich den Tacho beobachte. Die Schaltung arbeitet die Gänge automatisch durch. Bei steigender Drehzahl wird der Sound zunehmend knackiger. Ohne Schalten, ohne Hand weg vom Lenker und ohne zu kuppeln. Daran muss sich der Automatik Ein- oder Umsteiger erst gewöhnen. Zweifelsfrei steht aber fest, alles fühlt sich sehr entspannt und komfortabel an. Ich lehne mich zurück und genieße die Landschaft und das gefühlte Drehmoment, das mir bei dem schlechten Wetter eh besser gefällt. So könnte ich stundenlang cruisen. Bequem im Sitz lümmeln, Füße ausgestreckt am Beinschutzbügel und der Rest läuft automatisch. So sieht der „normale“ Fahrbetrieb bei Stellung „D“ aus. Es geht aber auch noch ganz anders.

Jetzt will ich die sportliche Variante unbedingt ausprobieren. Ich drücke den Knopf „Sport“ rechts neben dem Knopf „Start“. Er leuchtet rot. Schon auf den ersten Metern, fräst sich das ganz breite Grinsen in mein Gesicht. Das ist die Peitsche für den Mustang und das im wahren Sinne des Wortes. Die Schaltpunkte

Schalten oder schalten lassen?

DAS IST HIER DIE FRAGE! JEDER SO, WIE ER ES GERNE MÖCHTE! ES WAR LÄNGST ÜBERFÄLLIG, DASS EIN FRISCHER WIND DURCH DIE TRIKEWELT WEHT, WAS AUTOMATIK ANGEHT. UND HIER BLÄST ER!

Was für schaltfaule Triker gilt, ist für andere eine Bedingung! Wer eine körperliche Einschränkung hat und nicht per Hand schalten kann, braucht ein Automatikgetriebe. Das ist aber nur die eine Variante. Trikevermietungen haben lange genau darauf warten müssen, um ihren Mietkunden exakt das anbieten zu können. Vor allem aber für Dreiradneulinge kann es nichts Besseres geben. Man muss nicht auf mehrere Dinge gleichzeitig achten, sondern kann sich rein auf das Fahren konzentrieren.

Unser Testfahrzeug ist ein Boom Mustang 2,0 Liter „Ultimate“ mit dem Peugeot Automatik Getriebe. Optisch ist er

nur am Wählhebel und dem fehlenden Kupplungspedal auf der linken Seite zu erkennen. Somit kann der linke Fuß ganz entspannt am Beinschutzbügel in Ruheposition gehen. Der Fahrstufenknopf sitzt Boom untypisch in der Mitte der Tankattrappe. Eingerahmt ist er von einem Edelstahlblech, auf dem unten die einzelnen Fahrstufen, in Form eines kleinen Diagramms, angegeben sind. Ganz oben ist „P“, heißt Parken und ist quasi die Getriebe Handbremse, wenn man das Fahrzeug abgestellt hat. Außerdem muss man sich daran gewöhnen, nur wenn „P“ eingelegt ist, lässt sich der Motor starten! Aber das hat man schnell verinnerlicht! „R“ steht

für den Rückwärtsgang. Man merkt das schnell, wenn man ihn einlegt, bewegt sich das Trike leicht nach hinten. Das ist auch bei „D“ zu spüren. „N“ heißt neutral, also der Leerlauf im Getriebe. Der Motor läuft auf Standgas. Die Stufe „D“ bedeutet Dauerfahrbetrieb. Das ist die normale Fahrstufe. Der Fahrer überlässt hier alle Schaltvorgänge dem Automatikgetriebe. Bewegt man den Wählhebel von Stellung „D“ nach links, befindet man sich im manuellen Bereich. Das Symbol zeigt ein „+“ und ein „-“ an. Damit wird das Getriebe mit der sogenannten Tiptronik geschaltet. Das Plus für Hochschalten und das Minus für Zurückschalten. Man schaltet



Unser Wildpferd brachte in jeder Situation Fahrspaß, egal ob im wilden Galopp oder im entspannten Trab. Man hat immer alles im Griff.



Wenn man dem Mustang die Sporen gibt und er richtig lossprintet, dann wirbelt er mächtig Staub auf.



An diesem Heck wird der Sound gemacht und der ist nicht von schlechten Eltern. Die gekröpften Rohre und der Mittelendtopf machen ihn deutlich hörbar.

Die Schuhgröße auf der Hinterachse sieht mit den mattschwarzen Speichenfelgen echt Klasse aus.

Dieser Lufteinlass und sein Zwilling auf der anderen Seite, dienen zu Belüftung von Kühler und dem Motorraum.

Die beiden Lufthutzen oben aus der Karosse, ziehen die warme Luft von Kühler und Motor aus der gedeckelten Karosserie. Sie sorgen so für eine Luftzirkulation.

verschieben sich nach hinten und der Motor erlaubt höhere Drehzahlen. Das geht sowohl auf Stellung „D“ und natürlich auch im Tiptronikmodus. Gerade hier ist der Spaßfaktor für mich kaum mehr zu toppen. Das Drehmoment beim Kickdown drückt mich spürbar in den Sitz. Er schaltet kurz einen Gang zurück und trabt mit seinen ganzen Pferdestärken los. Es sind zwar „nur“ 140 am Werk, aber wenn die losgelassen werden, staubt es ordentlich. Er wird kurz zum Rennpferd, bis er dann bei 180 km/h, seine Spitzengeschwindigkeit erreicht hat. Der Durst nach Supertreibstoff, bei relativ durchwachsender Fahrweise, liegt bei gut neun Litern. Wie man weiß, braucht Automatik einen Tick mehr Sprit.

Dazu braucht man natürlich ein Fahrwerk, das diesem sportlichen Antrieb auch gerecht wird. Und das bekommt man beim Mustang. Große Gewindedämpfer sorgen auf der Hinterachse für individuelle Einstellungsmöglichkeiten. Entweder sportlich hart oder eben komfortabel weich. Bodenwellen werden einfach weggebügelt. Dafür sorgen nicht nur die Länge des Mustangs, sondern auch der tiefe

Schwerpunkt. Das macht sich vor allem bei flotterer Gangart bemerkbar. Kaum Über- oder Untersteuer in schnellen Kurven. Natürlich ist dafür maßgeblich die Boom eigene Aluminium-Einzelradaufhängung mit verantwortlich. Lässt man ihn spurtstark los galoppieren, muss er auch schnell verzögert werden können. Die drei Scheibenbremsen beißen spürbar und effektiv in den Asphalt. Man muss sich nur daran gewöhnen, dass der Mustang beim Bremsen hinten tief in die Dämpfer taucht und vorne, bedingt durch die

Schwinggabel, leicht ansteigt. Könnte man das durch eine veränderte Bremskraftverteilung von der Vorder- zur Hinterachse verbessern? Könnte heißen, vorne ein bisschen weniger, dafür hinten etwas mehr? Ansonsten sind die Bremsen über jeden Zweifel erhaben.

Bei aller Automatik, sollten wir den Rest des Fahrzeugs nicht aus den Augen verlieren. Wenn man sich unser Wildpferd von vorne betrachtet, sticht einem geballter Edelstahl ins Auge. Die boomtypische Schwinggabel mit ihren dicken



Der Mustang beweist von hinten klare Linien und bleibt auch hier seinem Outfit treu.



An der Front fallen besonders die großen Hauptscheinwerfer auf.

Holmen und den massiven Gabelbrücken. Dazu die beiden mächtigen Scheinwerfer an der Front und die Armaturen. Links Tacho, rechts der Drehzahlmesser und dazwischen untereinander Benzin- und Wassertemperaturanzeige. Alles natürlich elektronisch gesteuert und sehr stylish. Auch der Lenker glänzt mit Edelstahl und passt zum Rest an der Vorderachse. Hier habe ich nur ein Problem, er ist relativ breit und meine Arme sind bei Volleinschlag zu kurz. Doch das sollte sich jedoch individuell für jeden Fahrer regeln lassen? Natürlich passt auch der 200er Gummi auf der mattschwarzen Spei-

chenfelge, samt gelochter Brems Scheibe, perfekt ins Erscheinungsbild. Das Hinterachsschuhwerk mit den 295ziger Pneus kommt als Pendant ebenfalls gut über. Was die Optik des Mustangs maßgeblich prägt, ist der bullige Beinschutzbügel. Dieser Seitenaufprallschutz ist wichtig und trägt maßgeblich zur aktiven Sicherheit des Piloten bei. Er ist so konstruiert, dass man beim Auf- und Absteigen nicht auf oder in den Bügel steigen muss. Gut gelöst. Links und rechts hinten, sind Fußauflagen für den Beifahrer montiert. Der Fahrersitz sieht nicht nur richtig bequem aus, er ist es auch. Dick aufgepolstert, wie

Technik

Motor:	2,0 Liter Reihenmotor, Vierzylinder mit geregelter Katalysator
Leistung:	140 PS / 103 KW
Drehmoment:	200 Nm bei 4000 U/min
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 190 km/h
Kraftstoffverbr.:	ca. 6-9 Ltr./100 km
Kraftstoff:	Super bleifrei 95 ROZ oder E10
Rahmen:	zweiteiliger Rohrprofilrahmen, Stahl verschraubt
Karosserie:	alterungsbeständiges GFK
Leergewicht:	ca. 680 kg
Zul. Gesamtgewicht:	1000 kg
Mögliche Zuladung:	ca. 320 kg
Mögliche Anhängelast:	312 kg / 550 kg (national)
Getriebe:	4-Gang Automatik / 1 Rückwärtsgang
Abmessungen je nach Ausstattung:	
Länge:	ca. 3370 – 3470 mm
Breite:	ca. 1780 – 1875 mm
Höhe:	ca. 1350 mm
Sitzplätze:	2 / Family 3
Serviceintervall:	alle 10.000 km
Gewährleistung:	2 Jahre

Die Preise fangen in der „Basic“ Version bei 29.900 Euro an, „Thunderbird“ Ausstattung 34.900 Euro und „Ultimate“ 45.900 Euro.

die Rückenlehne auch und mit passendem Sitzwinkel. Er zeigt sich auf längeren Touren relativ ermüdungsfrei. Für mich persönlich könnten die kleinen Sitzwan- gen etwas höher sein, um den Seitenhalt in Kurven zusätzlich zu verbessern. Viel Lob bekam der Soziusplatz. Den durften natürlich vor allem die Ladies testen. Hier wurde die Sitzposition und die Armleh- ne für sehr angenehm empfunden. Die Damen bemängelten nur, dass das Kopf- polster etwas dicker, höher bzw. näher am Kopf sein müsste. Anmerkung der Damen, bitte darüber nachdenken Firma Boom.

Selbst der Tankdeckel passt zum Outfit. Audi TT lässt grüßen. Nur für die Entrie- gelung brauche ich eine Gebr auchsan- weisung. Der Schlitz für das Hebelchen sitzt nämlich unten im Lufteinlass. Das sollte man wissen. Ich musste mich dazu auf den Boden legen, um ihn zu entde- cken. Apropos Lufteinlass. Oben auf der Karosse, hinter der Beifahrerkopfstütze befinden sich zwei Lufthutzen. Sie die- nen zur Entlüftung des Motorraumes und unterstreichen den sportlichen Charakter zusätzlich. Genau dazwischen sitzt das Schloss für die Entriegelung der Karosse. Wie man das kennt, kann hier das ge- samte Vorderteil, mittels Hubmatik, nach oben geklappt werden. Egal ob Kunden- dienst oder Wartungsarbeiten, alles wird



Wo der Mustang „Ultimate“ auftaucht, wird es natürlich neugierig bestaunt. Den Automatik Wählhe- bel bemerkt man erst auf den zweiten Blick.



Die Hubmatik ist mechanisch eine geschickte Einrichtung. Das Fahrzeug ist von zwei Seiten für Wartungsarbeiten problemlos zugänglich.

so kinderleicht zugänglich. Dahinter ist ein Gepäckständer angebracht, auf dem man eine Rolle oder auch ein Topcase befestigen kann. Wenn man den 250 Li- ter großen, wasserdichten und abschließ- baren Kofferraum noch mit einrechnet, reicht das locker für eine Urlaubstour. Betrachtet man das Heck, fällt zunächst wieder viel edler rostfreier Stahl auf. Und hier spielt die Musik. Eine Doppelrohr- auspuffanlage sorgt für den sportlichen Sound am Endtopf. Und dieser ist konzertreif und wirklich äußerst hörenswert. Selbst unter dem Helm noch unverkenn- bar. Der schwarze Spoiler am Ende des Hecks rundet die Optik gelungen nach hinten ab. Obwohl ich persönlich nicht so viel Wert auf die Farbe lege, fand ich das Rot unseres Testfahrzeuges einfach geil.

Fazit: Dr. Jekyll (Achim) und Mr. Hyde (Peter) die beiden Testpiloten.

Leider mussten wir einen Großteil unserer Testfahrten bei Regen und Kälte machen. Trotzdem sind wir mit unserem Ergebnis sehr zufrieden. Der Mustang ist geschaf- fen für entspanntes Cruisen in tollen Landschaften. Selbst Peter und ich, konn- ten uns mal vom Kurvenräuber zum Kap- itän der Landstraße durchkämpfen. Und das will schon was heißen. Wir hatten nur selten das Bedürfnis unser Wildpferd zu Höchstleistungen zu treiben. Flottes Antraben, danach die Zügel locker las- sen und es gemütlich dahinrollen lassen. Cruis- und Funfaktor, Daumen hoch.

Das ist aber nur die eine Hälfte und die eine Wahrheit über die beiden Seelen die- ses Trikes. Dr. Jekyll und Mr. Hyde in einer Person ist da ein passender Vergleich. Es geht nämlich auch komplett anders. Auf die harte Tour. Es war sehr beeindruckend, wie sich hier der Kickdown, also der Voll- dreh am Gasgriff, anfühlt. Das Getriebe schaltet flott und schiebt die Gänge un- auffällig nacheinander. Gib't du ihm die

Sporen, spurtet er flott los und macht dich süchtig auf Drehmoment und Speed. Klar ist hier das Fahrwerk gefragt, das alles in der Spur hält. In jeder Fahrsituation lässt es kaum Wünsche offen. Leichtes Quiet- schen am Vorderrad in schnellen Kurven, wenn man es übertreibt. Aber immer be- herrschbar und im grünen Bereich. Dafür ist vor allem der tiefe Schwerpunkt mit verantwortlich. Der Vorderbau ist richtig tief und lässt das Trike nur durch seinen hintern Aufbau höher erscheinen. Das wirkt sich aber auf das Fahrverhalten in keinster Weise aus.

Beim Steuergerät handelt es sich um das Originalsteuergerät von Peugeot. Es ist auf dem Leistungsprüfstand von Boom optimiert worden. Die Drehmoment und Leistungskurven wurden angehoben. Die Optimierung war eine aufwändige Ab- stimmungsarbeit, die unter anderem auch das geänderte Abgassystem berücksichti- gt. Und genau das hat sich gelohnt!

Der große Kofferraum verdient von un-

serer Seite ein dickes Lob. Abschließbar, wasserdicht und mit ausreichender Größe für Jacken, Helme und Taschen. Wir emp- fanden den Spritverbrauch einen Tick zu hoch. Im Mixbetrieb errechneten wir ei- nen Wert von etwa 9,5 Litern. Im schwe- reren Peugeot Pkw wäre das eventuell angebracht, aber im deutlich leichteren Trike erscheint das recht satt? Die beiden Außenspiegel störten uns etwas. Unserer Meinung nach, passen sie optisch nicht zum sonst stimmigen und gelungenen Outfit. Weniger hoch und etwas stylischer würde uns besser gefallen. Vielleicht findet sich ja eine andere Variante. Das Edelstahloutfit des Mustangs macht ihn nicht nur zum Hingucker, sondern auch zu einem sehr werthaltigen Fahrzeug. Für Behinderte, Anfänger oder Umsteiger ein optimales Trike mit viel Potenzial. Auf je- den Fall eine Probefahrt machen. ❖

<be free on three>
*af/p.paulus