

Premiumklasse für Automatikfans



BOOM MACHT DAS SCHALTEN ÜBERFLÜSSIG. WIR HABEN LANGE DARAUFGEWARTET, UND DAS ERGEBNIS IST MEHR ALS ÜBERZEUGEND.

Der Redaktionsschluss rückt immer näher, und der Winter nimmt kein Ende. Für die zweite Aprilwoche vereinbare ich einen Termin mit Boom für die Fahraufnahmen und eine Testfahrt. Der Wetterbericht bringt seit langem endlich ein paar Sonnenstunden. Als ich losfahre, sehe ich eine schwarze Front aus Westen kommen. Ich ziehe das schlechte Wetter förmlich hinter mir her. Hermann Böhm, einer der Firmeninhaber, erwartet mich schon. Das Trike ist blitzblank geputzt. Zweifelnd fragt er: Sollen wir wirklich fahren? Die ersten Tropfen klatschen aufs Visier. Ich will jetzt unbedingt ein paar Bilder in den Kasten kriegen, Ende der Woche geht das TM in Druck. Zwanzig Minuten später sind wir wieder zurück. „Soichnass“, wie der Schwabe sagt, und ordentlich dreckig. Die Bilder taugen nichts. Was jetzt? Wieder

wird die Wetterapp befragt. Morgen haben wir vielleicht noch eine Chance. Am nächsten Morgen schaue ich alle zehn Minuten aus dem Fenster. Am Nachmittag hat sich die Lage soweit stabilisiert, dass ich einen erneuten Ausfall wage. Diesmal bringe ich das gute Wetter mit. Hermann steht wieder bereit, und bald sind die Bilder im Kasten. Mir fällt ein Stein vom Herzen.

Ich setze Hermann in der Firma ab und mache mich

auf zur Testfahrt. Die 140 PS treiben das Trike ordentlich an. Es reagiert auf die kleinste Bewegung der Gashand. Das Automatikgetriebe schaltet beim Ruck am Gas sofort einen Gang zurück, und die Maschine prescht los. Ich segle über die gut ausgebaute Landstraße und lehne mich entspannt zurück. Die Sitzhaltung ist sehr bequem. Bei dem hohen Lenker war ich noch skeptisch. Schlafen einem da nicht die Hände ein, auf die Dauer? Tun sie nicht, habe ich festge-



Ein Blick über den Fahrerhelm. Gute Aussicht hier oben und der Rücksitz ist herrlich bequem.

stellt. Der Gasgriff lässt sich ohne große Kraftanstrengung drehen, das Trike liegt wie ein Brett auf der Straße. Lasse ich die Gashand ruhig, blubbert das Fighter-Trike sonor über den Asphalt. Aber wehe, ich drehe mal kurz dran. Gas und Bremse, mehr braucht keiner. Die Automatik macht ihren Job tadellos. Ich bin überzeugt, dass mit diesem Trike auch mehr Frauen Spaß am Fahren bekommen. Es fährt sich herrlich leicht, nur beim Wenden bemerkt man, dass es doch ein ausgewachsener Bolide ist. Mädels, traut euch, das ist nicht nur was für Männer.

Ganz neu ist das Automatikgetriebe für das Fighter-Trike nicht. Bis 2007 verbaute Boom in seinem Flaggschiff einen 120 PS-Fordmotor mit zwei Litern Hubraum. Ford änderte danach seine Produktpalette. Der neue Motor mit Automatikgetriebe war für den Trikehersteller aus Sontheim nicht mehr attraktiv. Auch war die Nachfrage nach Automatikgetrieben zu dieser Zeit nur sehr mäßig. Wir fragten Wolfgang Merkle, Chef von Boom Trikes, nach den Gründen für das Revival dieser Getriebeart: „Die Nachfrage ist in den letzten Jahren spürbar gestiegen. Dazu kam, dass uns Peugeot ein gutes Angebot für ihren im Firmenjargon EW10 genannten Motor gemacht hat. Sehr wichtig in diesem Zusammenhang war auch die Unterstützung von Peugeot im Bereich der elektronischen Motor- und Getriebesteuerung und des CAN-Bus-Systems (Anm. d. Red. s. auch Seite 18). Der Motor, der jetzt im neuen Fighter X11 verbaut wird, ist übrigens ein alter Bekannter aus dem Peugeot 307. Er wird bereits seit 2001 mit Automatikgetriebe hergestellt und kann nach dieser Zeit als ausgereift gelten.“

Nun ist die Adaption eines modernen Automotors in ein Trike nicht ganz so einfach wie zu Käferzeiten. Im Auto wird heutzutage eine große Menge an elektronischem Schnickschnack angesteuert. Airbag, elektrische Fensterheber, Klimaanlage, Schiebedach, elektrische Sitzheizung sind nur ein paar Beispiele. Die Signale werden über das CAN-Bus-System gesteuert und aus-

Schön sind die verchromten Auspuffrohre. Dieses Modell zeigt eine andere Lenkervariante als unser Testfahrzeug.



Die Ansicht von oben zeigt die beeindruckende Eleganz des Fighter X11. Klassisch sind die Kotflügel, rassig der Heckspoiler, und der Gepäckständer ermöglicht die Befestigung diverser Gepäckstücke, für alle, die mit mehr als Zahnbürste und Unterhose verreisen möchten.

gewertet. Fällt nur eines dieser Geräte aus oder sendet kein Signal, gibt das System eine Fehlermeldung aus oder geht in einen Notbetrieb. Ein Trike benötigt diese genannten Features nicht – was also tun? Einfach abklemmen und ignorieren scheidet aus. Boom Trikes hat in Kooperation mit Rewaco einen Spezialisten beauftragt, der, einfach erklärt, ein Gerät entwickelt hat, das diese fehlenden Komponenten simuliert. Ebenso muss-



Die Sitzposition des Fahrers ist relativ bodennah, hier noch betont durch den hohen Lenker. Das Fahrfeeling ist ausgesprochen sportlich, denn das Fighter-Trike liegt wie ein Brett auf der Straße und die Beschleunigung ist beeindruckend.

ten die geänderten Bedingungen wie Reifendurchmesser und Gewicht eingebracht werden.

Bei einem Motorradmotor würden sich diese Probleme so nicht ergeben, aber dort sind Automatikgetriebe eher eine Seltenheit. Im Rollersegment dagegen sieht es schon anders aus: Piaggio z. B. bietet diese Motoren und Getriebe an. In der Vergangenheit baute Boom das V1- und V2-Trike mit 500- und 850 m³-Motor mit Automatikgetriebe. Sie waren durchaus durchzugsstark, aber der Motor, gebaut für Scooter, hat sich im Trikebereich nicht durchgesetzt, deshalb wurden diese Modelle aus der Produktpalette genommen.

Das vollautomatische Viergang-Wandlergetriebe des Fighter-Trikes dürfte mit dem Gewicht von rund 850 kg dagegen keine Probleme bekommen. Es verfügt über eine manuelle Schaltgasse mit Tiptronic. Per Knopfdruck kann von Eco auf Sportschaltung gewechselt werden. Wer also dennoch der Meinung ist, dass er den richtigen Schaltzeitpunkt besser findet als die Automatik, bedient die besagte Tiptronic.

Unsere Recherchen zum Thema Automatikgetriebe haben ergeben, dass auch im Automobilbereich die Beliebtheit am selbstschaltenden Fahren mit rund 28 Prozent Marktanteil zunimmt. Bei Boom beträgt der Anteil erst etwa zehn Prozent. Merkle rechnet aber in den nächsten Jahren mit einer Zunahme auf bis zu 30 Prozent. Damit sind wir aber noch weit von den Amerikanern entfernt, die auf über 80 Prozent im Automobilbereich kommen.

Porsche macht da eine überraschende Ausnahme: diese Fahrer verzichten zu 84 Prozent auf die Handschaltung. Das beweist, dass Automatikgetriebe auch für sportliches Fahren taugen.

Für wen also ist der Fighter X11-2.0 A gedacht? Laut Merkle ist der typische Fahrer ein erfahrener Triker und in den meisten Fällen männlich. Die Käuferschaft wird klein, anspruchsvoll und exklusiv, ja sogar etwas elitär sein. Ein bisschen wie der Mercedes-S-Klasse- oder der BMW 7er-Fahrer.

Die Qualitäten sind, was die Spurstabilität und Kurvenlage sowie den Durchzug und das gesamte Fahrverhalten angeht,



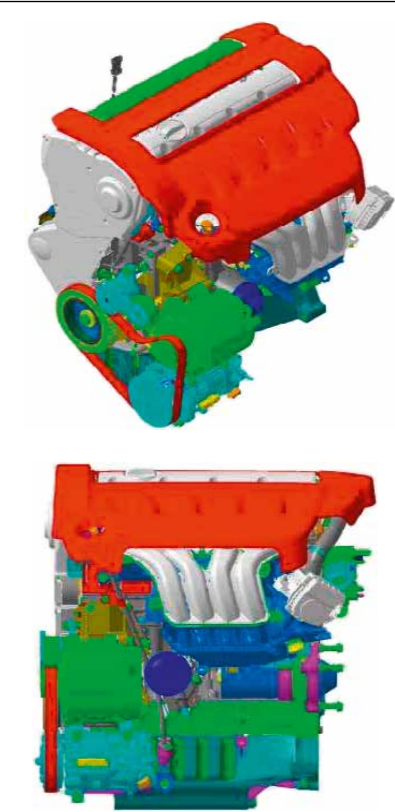
Bildquelle: Peugeot

Das AL4-Getriebe

Das 70 Kilogramm schwere Wandlergetriebe erledigt die Schaltarbeit beim neuen Fighter X11-2.0 A-Trike von Boom. Gesteuert wird es über eine elektronische Getriebesteuerung (TCU). Die Übersetzungsverhältnisse oder Gänge werden durch unterschiedliche Kombinationen von Planetengetrieben erreicht. Als Anfahrerelement dient ein Trilok-Wandler. Er sorgt für dafür, dass beim Anfahren eine hohe Antriebsdrehzahl mit geringem Drehmoment am Antrieb erzeugt wird. Der Wechsel von hohem Drehmoment bei niedriger Abtriebsdrehzahl zu niedrigem Drehmoment bei hoher Abtriebsdrehzahl erfolgt stufenlos und selbsttätig bei konstanter Motorleistung. Der Wandlerbereich liegt bei bis zu 1:3, das Abgangsdrehmoment erreicht das dreifache Eingangsdrehmoment. Der typische Nachteil eines Wandlergetriebes, der höhere Spritverbrauch, wird zu Großteil durch die optimierte elektronische Steuerung und den möglichen Eco-Wahlschalter ausgeglichen.

Quelle: Wikipedia

tadellos. 140 PS und ein Drehmoment von 200 Nm bei 4.000/min sorgen für ordentlich Vorschub. Darüber hinaus ist das Fahrwerk und die Ausstattung sehr komfortabel. Gediegen, aber sportlich, prädestiniert für längere Reisen, so könnte man den Boliden beschreiben. Der lange Radstand und der Mittelmotor sorgen für



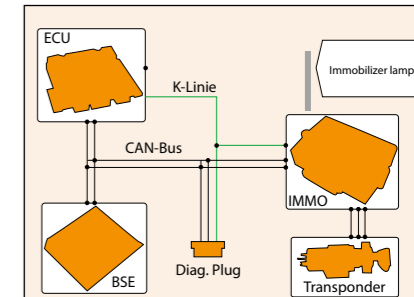
Bildquelle: Peugeot

Der EW 10A-Peugeotmotor

Der wassergekühlte Vier-Zylinder-Reihenmotor verfügt über einen geregelten Katalysator und leistet rund 140 PS bei 200 Nm bei 4.000/min. Die maximale Drehzahl liegt bei 6.500/min. Eine elektronische Einspritzanlage treibt laut Boom 6-9 Liter bleifreies Benzin oder E10 pro 100 Kilometer durch die Zylinderkammern. Damit erreicht das Trike eine Höchstgeschwindigkeit von rund 190 Stundenkilometern.

Spurstabilität. Das Topcase im Heck zeigt die Gratwanderung, die Boom mit dem Fighter gegangen ist. Einerseits sollte es mit der klassischen Aufteilung von Kotflügeln, halboffenem Heck und sichtbaren Auspuffkrümmern noch an das Design der ursprünglichen Trikes anknüpfen. Andererseits ist die Motor- und Rahmenteknik absolut up to date.

Der Fighter-Käufer verzichtet freiwillig auf den großen Heckkofferraum wie z. B. bei den Mustang-Modellen und wird dafür durch ein zweifellos attraktives Heck-



Elektronische Motor- und Getriebesteuerung/Trikeelektronik

Der Motor EW 10A wird ebenso wie das Getriebe AL4 durch ein eigenes Steuergerät gesteuert. Diese Steuergeräte wiederum kommunizieren miteinander und sind elektronisch mit dem CAN-Bus-System gekoppelt. Die Steuereinheit IMMO und der Transponder greifen in die für Automobile vorgegebene Signalkette ein und simulieren die Funktion der im Trike nicht benötigten Komponenten. Sie wurden speziell für die Adaption des Peugeotmotors und -getriebes auf den Fighter X11 entwickelt. Über eine Schnittstelle werden die solchermaßen gefilterten Signale an die Trike-Bordelektronik übermittelt.

design belohnt, welches sich wohlthuend vom Mustang, RF1 und ähnlichen absetzt.

Das Fighter-Trike ist – im Gegensatz zu New Highway, Mustang und Mustang Family, die alle drei den gleichen Rahmen haben – auf einem eigenen Rahmensystem aufgebaut.

Was hat Boom Trikes in den nächsten Jahren vor? Wolfgang Merkle verrät, dass keine grundlegenden Änderungen in der momentanen Modellpalette geplant sind. Beim Mustang, New Highway und Family können wir uns dafür aber auf neue Motorvarianten und Automatikmodelle freuen. Den Prototyp des New Highway konnten wir ja bereits probefahren. Wann es käuflich zu erwerben sein wird, steht zur Zeit noch nicht fest. Wir bleiben dran! ❖

yf

