

# TRIKE

## Magazin



**Im Sechserpack:  
FORD-V-6-TRIKE**



**EXKLUSIVER TESTBERICHT**

# Boom Fun 500 - Trike

**Fahrspaß für alle**

► **Specials:**

- Trike mit Gasantrieb
- EML-1800er Goldwing-Trike
- Trike in Australien

# Spaßmobil

*Es sieht aus wie ein Trike und dennoch ist es ganz anders:  
Das neue **Fun 500** der Firma Boom Trikes.  
Wir waren mit dem kleinen Flitzer unterwegs!*





*Das Fun 500 ist ein wunderschönes kleines Trike für Leute, die einfach Spaß haben wollen.*

**S**icher kennen Sie noch den Song aus den 80er Jahren „Ich will Spaß, ich geb Gas!“ Damals dröhnte er aus allen Lautsprechern. Heute bereichert der Ohrwurm die unsäglichen Nostalgie-shows der Privatsender. Eines ist aber unumstritten, der Text beschreibt ein Lebensgefühl. Das muss nicht zwangsläufig PS-Geprotze und Raserei als Grundlage haben. „Ich will Spaß, ich geb Gas“ beschreibt heute eher die neue Bescheidenheit, die eine moderne Käuferschicht anspricht. Deren Anspruch auf Fahrspaß und Fahrsicherheit kann nur mit einem Fahrzeug erfüllt werden, dessen Preis-Leistungsverhältnis genau in dieses Schema passt. Die Firma Boom hat mit dem Trike Fun 500 genau diese Gruppe potentieller Triker ins Visier genommen und zudem eine für die Vermietung sehr interessante Alternative geschaffen.

*Der Koffer nimmt das übliche Gepäck oder die Helme auf.*

Die Idee, ein Trike ausschließlich aus Neuteilen zu einem günstigen Preis zu entwickeln, ist nicht neu. Schon seit etwa 15 Jahren haben sich die Hersteller die

Zähne daran ausgebissen. Immer wieder neue Konzepte wurden entwickelt und verworfen. Das Hauptproblem war meistens der Antrieb. Ein Motorradmotor mit



*Das Piaggio-Aggregat treibt das Dreirad bis auf eine Höchstgeschwindigkeit von knapp 130 km/h. Das ist weitaus mehr als das übliche Triker-Genießer-Tempo.*

Schaltgetriebe ist in der Anschaffung teuer und erfordert vor allem eine kostenaufwändige Lösung für das Differential. Zudem haben die meisten kleinen Motoren eine für Trikes denkbar ungeeignete Leistungscharakteristik. Das Angebot an entsprechenden Automotoren ist zwar in den letzten 10 Jahren gestiegen. Jedoch darf man nicht vergessen, dass deren Gewicht mit beschleunigt werden muss und allein schon deswegen eine entsprechende Leistung vorhanden sein muss. Ein Teufelskreis?

Der Roller-Boom der letzten Jahre brachte neue Ansatzpunkte. Einen Roller

mit 500 Kubik und mehr haben heute alle renommierten Hersteller im Programm. Diese Motoren sind robust und werden in großen Stückzahlen hergestellt. Sie verfügen über ein Leistungspotential, das allemal ausreicht, um die Autobahnrichtgeschwindigkeit locker zu überschreiten. Zudem haben Sie ein Automatikgetriebe - eigentlich die ideale Motorisierung für ein kleines, handliches Trike!

Für die Firma Boom stellte sich daraufhin nur noch eine Frage: Welches Differential? Da der Fahrzeugmarkt keine entsprechenden Alternativen hergab, wurde ein eigenes Differential mit



*Üppig bemessen sind die Scheibenbremsen.*

Rückwärtsgang entwickelt. Das bildet nun zusammen mit dem Einzylinder-Viertaktmotor das Antriebsaggregat. Der Rahmen besteht aus einer dreiteiligen Verbundkonstruktion. Die Schräglenker werden auch in den Fighter-Modellen verwendet. Das Fun 500 erhält also hochmoderne Fahrwerkszutaten. Das Vorderrad wird von einer Motorradgabel geführt. Scheibenbremsanlage vorn und hinten sowie Verbundbremsystem sind selbstverständlich, ebenso die Aluminium-Verbundfelgen vorn und hinten.

Dem Triker, der vorwiegend ein Spaßmobil sucht, werden die technischen Ausführungen weniger wichtig sein. In den Sitz lümmeln, starten, losfahren. Außer Gas und Bremse gibt es nichts zu erklären - vielleicht noch der Hinweis auf den Rückwärtsgang - und das ist für Trike-Neulinge ein nicht zu verachtender Vorteil. Man muss sich nicht auf Schaltvorgänge konzentrieren sondern dem unbeschwertem Fahren auf drei Rädern hingeben. Das Motto „Ich will Spaß, ich geb Gas“ hat hier seine Bestimmung gefunden. Sofort fühlt man sich heimisch auf dem Trike. Enge Gassen oder schmale Straßen mit Gegenverkehr führen nicht zu einem Schweißausbruch sondern es bleibt bei völliger Gelassenheit. Immerhin beträgt die Gesamtbreite des Trikes nur ca. 1.360 Millimeter. Um sich das

*Die kleine Lampenverkleidung des Fighters spricht eine unmissverständliche Sprache und signalisiert den Herkunftsort Sontheim.*



Der Passagier sitzt zwar recht hoch, kann dafür aber uneingeschränkt einen Rundumblick genießen und sich den Fahrtwind um die Nase wehen lassen.

einmal vor Augen zu führen: Bei einem Fighter muss man immerhin eine Gesamtbreite von 1.950 Millimetern beachten, das sind rechts und links jeweils knappe 30 Zentimeter mehr. Der Modellname Fun 500 wird seiner Bedeutung gerecht.

Schon auf den ersten Metern wirkt das Trike überaus agil. Zugegeben, das traut man diesem Fahrzeug nicht zu. Kräftig beschleunigt der Motor. Durch die Variomatic steht immer das optimale Drehmoment zur Verfügung. Sicher kann man auf der Landstraße im Verkehr mitschwimmen, doch das würde dem überaus lebhaften Trike nicht gerecht. Sonntagsfahrer, wie sie in den Osterferien wieder in Massen unterwegs waren, werden das Trike trotzdem nur von hinten zu sehen bekommen.

Mal schnell zum Einkaufen fahren? Serienmäßig ist ein 46-Liter-Koffer für Gepäck und Utensilien. Den Besuch bei der Oma sollte man sich allerdings gut überlegen. Denn leicht könnte sie auf die Idee kommen, mit dem schnuckeligen Fahrzeug selbst ein paar Runden zu drehen und es anschließend nicht mehr hergeben. Die ältere Generation wird Gefallen am Fun 500 finden. Die einfache Bedienung, die überschaubaren Abmessungen und das sichere Fahrverhalten sind Argumente, denen sie sich nicht verschließen wird. Das degradiert das Trike aber bei weitem nicht als Stadtfahrzeug. Sind wir doch einmal ehrlich:

Wie viele PS nutzt man denn auf einer Urlaubsfahrt? Wie schnell fährt man denn im Urlaub, wenn der Weg das Ziel ist? Das Fun 500 wird diesen Anforderungen allemal gerecht. Und das Gepäck lässt sich im Koffer unterbringen und in wasserdichten Packsäcken zusätzlich auf dem Heckgepäckträger verstauen.

Je nach Fahrweise genehmigt sich der Motor bis zu 6 Liter Benzin. Bei 25 Litern Tankinhalt sind also Etappen bis zu 400 Kilometern machbar. Aber wer fährt schon so lange ohne Pause, wenn er nicht den Aufpreis für die Komfortsitze bezahlt hat. Das ist ein Punkt, der unserer kritischen Betrachtung nicht entging. Die Standardsitze sind einfach zu hart.



Die Felgen strahlen eine gewisse Noblesse aus.

Der Bremshebel ist für durchschnittlich gewachsene Menschen gut erreichbar. Die Dosierung der Bremse ist gut. Leider war die Bremskinematik bei unserem Prototyp nicht verstellbar. Die Sitzposition ist vorgegeben. Nicht jeder Fahrer ist zwischen 1,70 und 1,80 groß und wird die Position des Bremshebels als angenehm empfinden. Kleinere Personen werden gar den kompletten Hebelweg bis zum Blockieren nicht ausnutzen. Diesen Punkt hat nun Herr Merkle (Geschäftsführer und Entwickler in einer Person) von der Firma Boom in ihr Aufgabenheft übernommen und ab Serienfertigung wird der Bremshebel verstellbar sein, selbstverständlich ohne Aufpreis.

Im Januar wurde das Fun 500 ausgiebig auf marokkanischen Straßen getestet. Hier bemängelten die Fahrer noch eine schwergängige Lenkung. Durch Gabelbrücken mit größerem Versatz wurde der Nachlauf in Richtung Leichtgängigkeit reduziert. Das Fun 500 ist äußerst wendig und so mancher Fahrer eines „klassischen“ Trike würde sich auf einer Passstraße wundern, wie schnell man dieses Trike aus den Augen verlieren kann.

Der Fun mit dem Fun 500 beginnt bei 12.900 Euro (unser Testtrike). Als Sonderausstattung sind lieferbar die empfehlenswerten Komfortsitze, eine Fighter-Instrumenteneinheit, das Jetlightsystem

statt fest montierter Scheinwerfer, ein VA-Gepäckträger, Bilstein-Dämpferelemente und eine Hubmatic. Ein so komplett ausgestattetes Trike kostet derzeit 14.800 Euro.

Die Alltagstauglichkeit des Trikes ist unumstritten, ebenso der Fun-Faktor. Daran rütteln wir nicht. Nun, vielleicht sollte man damit noch schnell nach Sizilien auf einen Cappuccino fahren oder irgendeine andere verrückte Aktion anstellen, um auch die letzten Skeptiker zu überzeugen. ✕

Martin Fronitz

...und tschüss, wir kommen erst zurück, wenn das Wetter wieder schlechter wird.



## Fun 500, das etwas andere Trike

Während unserer Testfahrt mussten wir uns von Trikern Sprüche anhören wie zum Beispiel: „Ist das beim Waschen eingelaufen?“ Neue Konzepte werden immer erst mit Argwohn begutachtet. Im Laufe des Gesprächs waren dann aber folgende Aussagen zu hören: „Ich habe schon immer ein kleines Trike für meine Frau gesucht!“ oder „Könnte ich mir gut als Zweitfahrzeug für den Nahbereich vorstellen!“

Ohne Vorurteile begutachteten Passanten das Trike. Ihnen gefiel die schnuckelige Form. Den Preis fanden alle unsere Gesprächspartner akzeptabel. Einige dachten, dass das Trike nur mit dem Motorradführerschein zu fahren sei und deswegen sowieso nicht in Frage käme. Unser Hinweis, dass dafür der Pkw-Führerschein reiche, ließ sie doch in ernsthaftes Grübeln kommen. Ein positives Echo fand das Fun 500 bei den Vermietstationen. Die überschaubare Technik und ausreichende Leistung machen gerade das Fun 500 für Einsteiger und Wochenendfahrer zum idealen Begleiter. Die Vermieter freuen sich über den geringeren Investitionsbedarf und hoffen durch günstige Vermietpauschalen neue Kunden zu erreichen. Zudem ist die moderne Technik weniger wartungsintensiv als Trikes mit der alten Käferbefeuerung. Bleibt als Fazit: Das Fun 500 wird die Trike-Szene neu beleben.

Der Beginn der Serienfertigung ist für den Monat Mai geplant. Durch die große Resonanz im In- und Ausland muss man sich spuren, wenn man dieses Jahr noch den Fahrspaß mit dem Fun 500 erleben will.

Weitere Aussagen von Trikern und Personen, die wir mit dem Fun 500 bekannt machten und denen wir eine kurze Probefahrt ermöglichten.

- Gemütlich und ideal für die Stadt.
- Nicht schlecht, sehr wendig.
- Fahrwerk sehr gut, absolutes Spaßmobil.
- Der erste Eindruck, das Ding kippt um, täuscht!
- Soundmäßig nicht der Oberbit, dafür kann jeder Opa fahren.
- Handling gut, gute Straßenlage.
- Mit herkömmlichen Trikes nicht vergleichbar.
- Die stufenlose Automatik ist vorteilhaft, man merkt keinen Schaltvorgang.
- Die schmale Spur finde ich auf bei engen Straßen gut.
- Die gute Beschleunigung ist wohl auf ein geringes Gewicht zurück zu führen.

## Technische Daten

<b>Motor:</b>	1-Zylinder-Viertaktmotor, Hubraum 480 cm <sup>3</sup> , Leistung 29 kW (40 PS), Automatikgetriebe mit Rückwärtsgang.
<b>Rahmen:</b>	3-teiliger Rahmen geschraubt
<b>Vorderradführung:</b>	Teleskopgabel mit 41 mm Standrohren
<b>interachsenaufhängung:</b>	Schräglenkferfahrwerk mit einstellbaren Federbeinen
<b>Bremse:</b>	Verbundbremse über Fußbremshebel rechts betätigt, zwei Scheibenbremsen hinten, eine Scheibenbremse vorn
<b>Wendekreis:</b>	4,50 Meter
<b>Ausstattung:</b>	25-Liter-Stahlblechtank mit abschließbarem Tankdeckel

<b>Abmessungen:</b>	
<b>Radstand:</b>	2.120 mm
<b>Spurbreite:</b>	1.140 mm
<b>Nachlauf Vorderrad:</b>	75 mm
<b>Bereifung vorn:</b>	130/60 x 17
<b>Bereifung hinten:</b>	225/50 R 15
<b>Gesamtlänge:</b>	2.800 mm
<b>Gesamtbreite:</b>	1.390 mm
<b>Gesamthöhe:</b>	1.330 mm

<b>Gewichte:</b>	
<b>Leergewicht:</b>	360 kg
<b>Zul. Gesamtgewicht:</b>	550 kg
<b>Sitzplätze:</b>	2
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	etwa 125 km/h

<b>Preis:</b>	
<b>Fun II 500</b>	12.900 €

