



Favorit

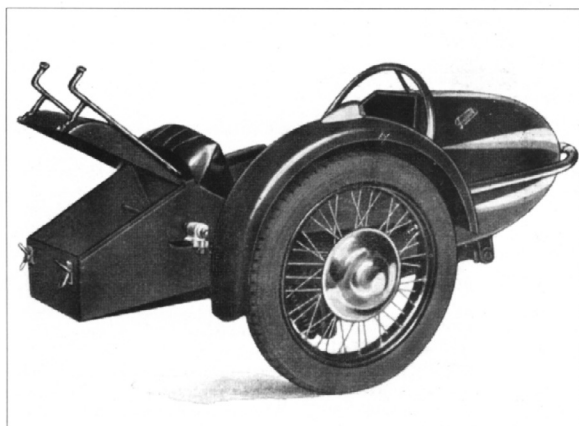
Beiwagen · Sidecars

Motorrad-Gespanne Nr. 18 1/93



SEITENWAGENBAU · BERLIN

In den 30er Jahren gab es in der Metropole Berlin eine ganze Reihe von Beiwagen-Herstellern. Die Bootsform war bei den meisten Firmen gleich. Markant waren oft die Fahrgestelle, und nur bei Favorit gab es das sogenannte Einrohrchassis.



„Das Chassis ist ein verwindungsfreies Einrohrchassis aus bestem kaltgezogenem Präzisionsstahlrohr mit Muffenlötung und für allerschwerste Be-

Original-Prospekttext:
Favorit Schwingrad-Seitenwagen
Type TSG inkl. Ausrüstung mit
außerordentlich großem ver-
schließbarem Gepäckraum, vercr.
Stoßstange, Windschutzscheibe,
Positionslampe, Fußteppich,
Rennbügel, Elastik-Federpolste-
rung, Bereifung 26 x 3,5 Zoll,
vercr. Radzierkappe, Staubdecke
anbaufertig sowie prima 3-Farben-
Autolackierung.

anspruchung geeignet. So wurde das Fahrgestell im Firmenprospekt aus dem Jahre 1933 angepriesen.

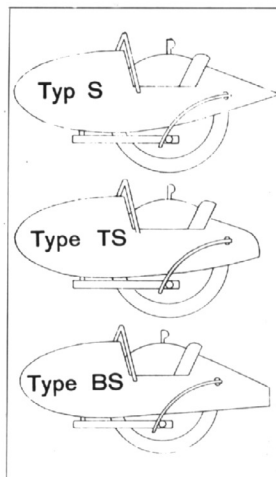
Ein Einrohrchassis an sich war nicht neu. Johann Wimmer von der Firma Royal in München schwor ebenfalls auf ein Einrohrchassis, jedoch lag bei ihm das Hauptrohr auf der rechten Seite des Beiwagens, um kurze Anschlüsse zu gewährleisten.

Das Favorit-Einrohrchassis war hingegen ein echtes Zentralrohrchassis. Das Hauptträger-Rohr lag genau mittig unter dem Boot. Ein Querrohr, über eine Gußmuffe mit dem Zentralrohr hartverlötet, nahm links den hinteren unteren Beiwagenanschluß auf, rechts die Radführung, die bereits ein gefedertes Beiwagenrad aufwies.

Den vorderen unteren Anschluß bildete ebenfalls ein Querrohr. Gleichzeitig war an diesem Querrohr über eine Rohrschelle die Strebe für den vorderen oberen Anschluß befestigt. Die hintere Strebe führte zu einer Klemmschelle am Zentralrohr.

Für den Komfort des Passagiers hatte die Firma alles nur

1932er Sonderzubehör-Preise:
Windschutzscheibe mit Schurz
RM 15,-; Positionslampe
verchromt RM 7,50; Staubdecke
RM 15,-; Rennbügel RM 10,-



T

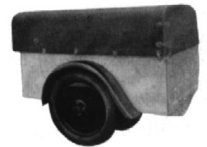


Favorit

Beiwagen · Sidecars

Motorrad-Gespanne Nr. 18 1/93

Type ND
Anhängen mit aufklappbarem und verschließbarem Deckel, Deckelstütze und Gallerie. 1,50 m lang x 1 m breit x 0,50 m hoch, mit oder ohne ausklappbarer Rückwand. Bodenhöhe Unterkante Kasten ca. 320 mm



Type P Plananhänger
1,50 lang x 1,00 breit x 0,50 m hoch. Planhöhe ca. 30 cm, mit ausklappbarer Rückwand. Bodenhöhe: Unterkante Kasten ca. 320 mm.



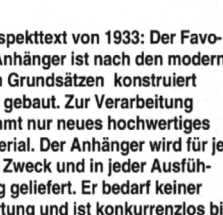
Type N Offener Kasten
mit ausklappbarer Rückwand 1,50 lang x 1,00 breit x 0,50 m hoch. Bodenhöhe: Unterkante Kasten ca. 320 mm.



Type SPr offener Kastenanhänger
mit ca. 0,50 m hohen Spritzel. 1,50 lang x 1,00 breit x 0,50 hoch, mit ausklappbarer Pritzwand. Bodenhöhe: Unterkante Kasten ca. 320 mm.

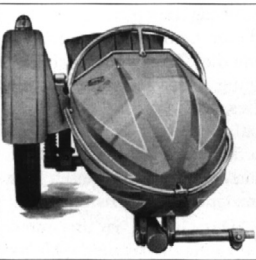


Type K geschlossener
2-türiger Anhänger 1,50 lang x 1,00 hoch x 0,50 breit. Höhe Unterkante Kasten ca. 320 mm



Prospekttext von 1933: Der Favorit-Anhängen ist nach den modernsten Grundsätzen konstruiert und gebaut. Zur Verarbeitung kommt nur neues hochwertiges Material. Der Anhänger wird für jeden Zweck und in jeder Ausführung geliefert. Er bedarf keiner Wartung und ist konkurrenzlos billig in der Anschaffung und im Gebrauch. Der Favorit-Anhängen beeinträchtigt nicht das Fahren und die Organe des Zugwagens. Auch ersetzt er die unpraktischen Kombinations-Karosserien. Die Zentralrohrkonstruktion läßt erst gar kei-

Favorit Zentralrohr-Chassis



Der Favorit Sport 350 von vorne gesehen.

Erdenkliche getan. Das Boot war vorn auf einer starken Vierteil elliptik-Blattfeder befestigt und hing hinten in zwei Blattfederpaketen, die vom Querrohr schräg nach hinten führten.

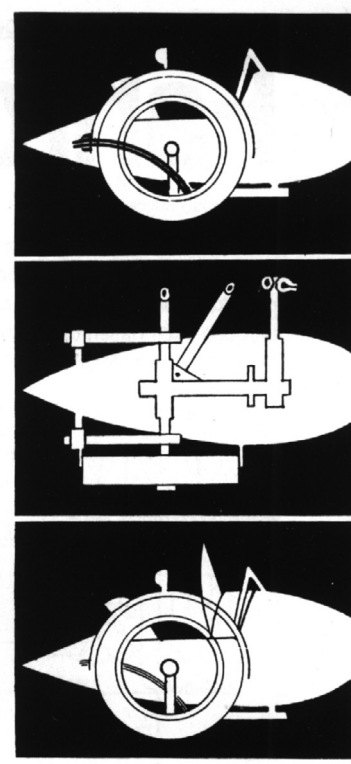
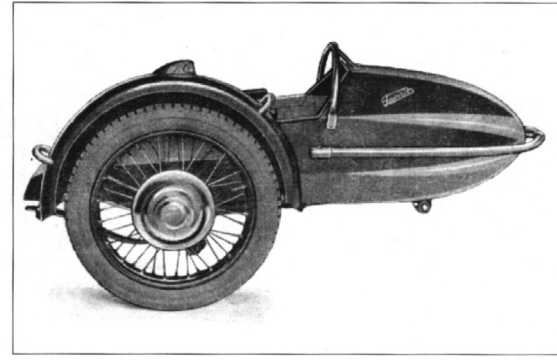
Um den Federweg der jeweiligen Bootsbelastung anpassen zu können, waren die hinteren Blattfederpakete in zwei verdrehbaren Klemmschellen am hinteren Querrohr gelagert. Beim Transport einer schweren Person wurden also die Klemmschellen verdreht und

damit das Heck des Bootes angehoben. Eine sehr progressive Federrate der Blattfederpakete muß vorausgesetzt werden, da sonst bei harten Fahrbahnstößen das Boot gegen das Zentralrohr geknallt wäre.

Das System der Beiwagenradfederung nannte man Kipphebelschwinge. Die Radachse war vor, die Feder hinter dem Drehpunkt angebracht.

1933 bot Favorit für das Einrohrchassis vier verschiedene Boote an. Die Typen BS und SB - beide mit Bugatti-Heck - unterschieden sich nur in der Ausstattung. Die Boote der Modelle TS und Type Sport 350 hatten eine andere Heckform. Der Kotflügel war mit dem Boot verschraubt oder, wie es damals hieß, „mitschwingend mit der Karosserie verbunden...“ Diese

Favorit Sport 200 mit starrer Achse und Vierpunktanschluß. Laut Prospekttext: „Der richtige Seitenwagen für jedermann!“



Bauweise sollte auch das gefürchtete Abreißen des Kotflügels verhindern. Vibrationsbrüche im Bereich der Aufnahme bei starr mit dem Chassis verschraubten Kotflügeln waren damals keine Seltenheit.

Als Zubehör konnte man zum Preis von 14 Reichsmark eine verchromte Gepäckbrücke erwerben. Ein Wetterverdeck wurde nicht angeboten.

Zwischen 36 und 42 Kilogramm wog so ein fahrfertiger Favorit-Beiwagen. Angepriesen wurde er für alle Motorradmodelle von 200 bis 1200 cm³. Die Firma war überzeugt von der Konstruktion und deren Eignung auch für starke Maschinen. Immerhin gewährte sie auf das Fahrgestell eine dreijährige Garantie.

Mitte der 30er Jahre suchte sich die Firma ein neues Fabrikgebäude und erweiterte das Angebot um Autoanhänger. Die Kriegswirren setzten der Beiwagen- und Anhängerproduktion ein Ende.

MF □