

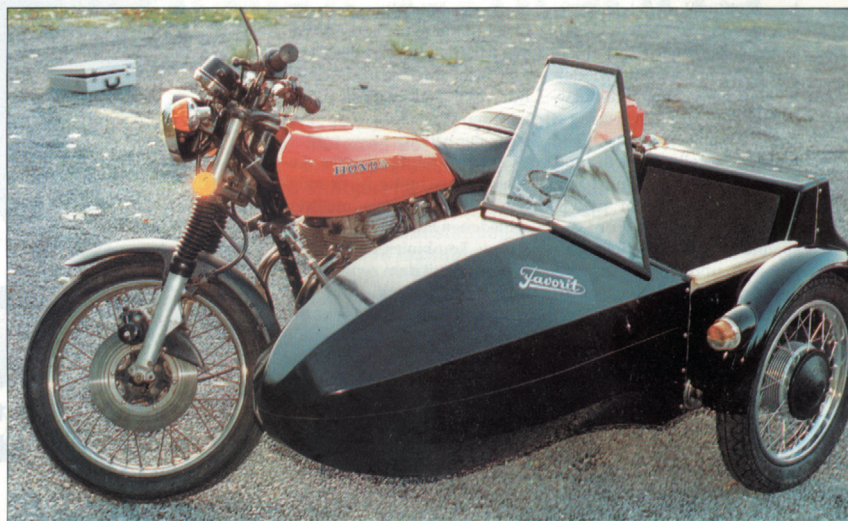


## Motorrad-Gespanne Nr. 21 1/93

Nur wo Chiquita draufsteht, ist auch Chiquita drin. Nicht immer kann man so leicht vom Äußeren auf die inneren Werte schließen.

Der neue Motorradbeiwagen „FAVORIT 531 GP“, dessen Prototyp kürzlich erstmals von der Firma FVT Faserverbundtechnik GmbH in Aachen der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, sieht den Kreationen aus den 30er und 50er Jahren zum Verwechseln ähnlich, glänzt aber im Inneren durch absolut innovative Fahrwerkstechnik.

Das Design greift bewußt die Formgebung aus der Zeit auf, als Beiwagenboote noch aus Holz, Aluminium oder Stahlblech gefertigt und stets auf einem mehr oder weniger massiven Stahlrohrrahmen montiert wurden. Heute werden die Bootskörper meist aus GfK gefertigt, aber immer noch mit



TECHNIK: BEIWAGEN OHNE FAHRGESTELL

Ein Beiwagen ohne Fahrgestell

# FAVORIT 531 GP



schweren Stahlrahmen kombiniert.

Der Bootskörper des „FAVORIT 531 GP“ ist vollständig selbsttragend aus Faserverbundwerkstoffen in Modulbauweise aufgebaut.

Doch zunächst die Geschichte, wie es zum „FAVORIT 531 GP“ kam. Schon seit mehr als zehn Jahren spukte die Idee eines selbsttragenden Beiwagens aus Verbundwerkstoff im Kopf von herum. Immer wieder wurden Entwürfe gemacht, Modelle gebaut und wieder verworfen. Hierbei entstanden

Da diese Technik des Fahrwerksbaus noch nicht geschützt ist, hat uns die Firma FVT leider keine anderen Bilder, bzw. Detailaufnahmen überlassen.

die unterschiedlichsten Ideen für Formgebung und Detaillösungen, so daß letztlich nur noch ein Initialkick zur Verwirklichung des Projektes fehlte.

Der kam im Frühjahr diesen Jahres in Form eines schönen Artikels über den halb selbsttragenden Garrard-Grand-Prix Beiwagen in der „Classic Bike“. Die wunderschöne Formgebung und die für die damalige Zeit innovative Fahrwerksgestaltung gaben die Richtung vor. Der MOTORRAD-GESPANNE-Artikel über Favorit-Beiwagen tat ein Übriges dazu.

Als dann noch im Juni-Heft von M-G der „Bollermann“ und ein leichtes Morini-Gespann vorgestellt wurden, war klar, wie das alljährlich auftretende



## Motorrad-Gespanne Nr. 21 1/93

Sommerloch in dem kleinen Unternehmen gestopft werden konnte. Mitte Juni fiel der Startschuß.

Zunächst hieß das Papierkrieg: Zeichnungen für Modelle, Formen, Drehteile usw. Schnell entwickelte sich eine gewisse Eigendynamik: Teile wurden bestellt, Modelle und Formen gebaut. Es ging zügig voran, und trotzdem platzte der Termin für das Euro-Gespanntreffen. Zu viele Teile fehlten noch, und ein Dummy auf dem Anhänger wäre sicher kein glänzender Beitrag gewesen. Etlliche Nachtschichten sollten dann noch nötig sein, bis zwei Wochen später endlich der erste fahrbereite Prototyp bei der Einweihung des neuen Technologiezentrums Aachen der Öffentlichkeit vorgestellt werden konnte.

Vieles an diesem Prototyp ist noch provisorisch: Scheibe samt Befestigung, Sitz und Kofferraum. Die ersten Fahrerlebnisse machten klar, daß noch einige Änderungen notwendig sind. Vor allem muß ein richtiges Gespannmotorrad her, die provisorisch angebaute Honda CJ 250 T ist nicht der wahre Jakob. Sie hat sich eben nicht gewehrt, als man den Hilfsrahmen anpaßte.

Das Beiwagenkonzept zeigt gleich bei den ersten Proberunden, wo der Hase lang läuft. Durch den nicht vorhandenen Rahmen kann das nur knapp 50 Kilogramm schwere Boot sehr tief angebaut werden. Um den Schwerpunkt günstig zu beeinflussen, ist der Einbau von Tank und Batterie in den Beiwagen vorgesehen. So wird es möglich, leichte, aber leistungsfähige Gespanne mit geringer Leistung aufzubauen. Der Beiwagen selbst ist auch für leistungsstarke Zugmaschinen geeignet.

Der Seitenwagen ist in Modulbauweise aufgebaut, d.h. das Boot besteht im Wesentlichen aus drei Teilen. Das Mittelstück ist die eigentlich tragende Konstruktion. Es besteht aus der Bodenplatte und den Seitenwänden im Sitzbereich und

wird durch die Rückenlehne verstärkt. Es hat eine Außenbreite von 531 Millimetern und bietet damit eine Sitzbreite von 495 Millimetern. An der CJ ergibt sich eine Spurbreite von nur 103 Zentimetern. Wenn man möchte könnte man noch schmaler bauen.

Durch standardisierte Anschlußquerschnitte ist es möglich, dieses Chassis mit verschiedenen Front- und Heckteilen zu kombinieren. Der Prototyp setzt mit dem zeppelinförmigen Frontstück und dem Spitzheck voll auf Klassik. Andere Varianten sind aber schon in Planung.

Die Radführung übernimmt ein einfacher Längslenker aus Rechteckrohr, der für die Serie durch ein Bauteil aus Faserverbundwerkstoff ersetzt werden soll. Der Prototyp läuft auf einem Velorex-Rad mit einer 20er Achse. Die Bremse ist noch nicht angeschlossen. Der Velorex-Kotflügel wird für die Serie durch ein eleganteres Teil aus GFK ersetzt. Ebenso muß der Velorex-Stoßdämpfer einem Koni weichen. Durch die vollsymmetrische Ausführung kann der Beiwagen wahlweise links oder rechts angebaut werden. Der Anschluß erfolgt über vier Flachbolzen bzw. Gabelköpfe.

Die Serienfertigung der hochbelastbaren Faserverbundbauteile erfolgt im Resin-Transfer-Moulding (RTM) Verfahren. Dieses Verfahren, auch als Harzinjektion bekannt, zeichnet sich durch absolute Reproduktionsgenauigkeit aus und erlaubt eine hervorragende Qualitätskontrolle.

Der „FAVORIT 531 GP“ geht im Frühjahr nächsten Jahres in Serie. Bis dahin wird auch der TÜV seinen Segen gegeben haben. Im Sommer soll dann schon der nächste Typ „531 LD“ vorgestellt werden, auf den man jetzt schon gespannt sein darf, weil hier besonders auf Aspekte der passiven Sicherheit eingegangen wird. Und das Design? —

Abwarten! □

MOTORRAD  
GESPANNE