



## Motorrad-News Nr. 2-2008

### TECHNIK Gespanne: Beiwagen-Konzepte

Für gewöhnlich bestehen Beiwagen aus einem Fahrwerk und einer damit verschraubten Karosserie. Doch es geht auch ohne schwere Rohrgerüste – mit Stahlblech oder Kunststoffen.



Im Automobilbau gelten selbsttragende Karosserien schon lange als Standard. Bereits der legendäre Lancia Lambda von 1922 verzichtete auf einen tragenden Unterbau. Diese Bauweise ergab sich einfach aus der Notwendigkeit, Gewicht einzusparen und damit weniger PS und weniger Kraftstoff für adäquate Fahrleistungen zu benötigen. Bei den Seitenwagen für Motorräder herrschen dagegen heute Stahlrohr-Chassis mit auf-

oder eingeschraubten „Gondeln“ aus Kunststoff oder Blech vor.

Dabei gibt es eine Vielfalt von technischen Ausführungen. So kann der Rahmen in Unterflur- oder Gitterbauweise ausgeführt sein. Nostalgische Boote werden oft auch von einem umlaufenden Rohr getragen. Radführungen gibt es als Schub- und Zugschwingen ebenso wie als Quer- oder Schräglenkerschwingen. Bei klassischen Beiwagen mit Starrachse ist die Karosserie federnd auf-

hängt. Als Werkstoff für die tragenden Teile wird hauptsächlich Stahlrohr verwendet. Die Bootskörper bestehen meist aus glasfaserverstärktem Kunststoff, ABS oder im Retro-Segment gelegentlich aus Stahlblech.

Zwar bietet die Trennung von Chassis und Aufbau viele Möglichkeiten, doch kostet sie Gewicht. Dem wird der Gespannkundige entgegenhalten, dass Beiwagen ohnehin Masse mitbringen müssen, da-

mit in Rechtskurven (beim rechts montierten Boot) nicht ständig das dritte Rad in der Luft schwebt.

Kein wirklich überzeugendes Argument, befand bereits in den 70er Jahren Fritz Heigl und machte sich daran, eine selbsttragende Stahlblechkarosserie zu entwerfen. Vorstöße in diese Richtung gab es zwar schon früher, unter anderem von BMW. Doch dürfte der Bayer der Erste gewesen sein, der solch ein Vorhaben konsequent in der Serie



## Motorrad-News Nr. 2-2008



**Info**

**GESPANNE**

Die Zeitschrift für Gespannfahrer  
Zum Kennenlernen des Fachmagazins  
für Dreiradfans gibt es ein älteres Heft  
kostenlos bei MOTORRAD-GESPANNE,  
Tel.: 06298/928884  
[www.motorrad-gespanne.de](http://www.motorrad-gespanne.de)



Fotos: Axel Koenigsbeck

**Inniger Verbund:** Beim Favorit sind die Beiwagenanschlüsse in der Kunststoffkarosse verankert



**Variabel:** Der Favorit 531 GP erlaubt verschiedene Heckvarianten



**Sicher:** Integrierte Drehteile nehmen die Schwingenachse auf

# RUS

umsetzte. Sein Hauptargument: Mit Passagier ist das Gesamtgewicht vergleichsweise niedrig, bei Leerfahrten kann man für stabilere Kurvenlage nach Bedarf Ballast zupacken.

Doch hat ein Kleinserienhersteller bei weitem nicht die Möglichkeiten einer Karosseriefabrik. Während sich dort aufgrund hoher Stückzahlen Bearbeitungsmaschinen rechnen, muss Heigl seine Bleche quasi per Hand in Form dengen. Dreidimensional gewölbte Kontu-

ren sind daher nicht mit vertretbarem Aufwand realisierbar, entsprechend bieder fällt zwangsläufig das Design aus.

Doch obwohl dem Tüftler weder Blechpressen noch eine große Entwicklungsabteilung zur Verfügung steht, ist es ihm gelungen, in die Struktur seiner Karosserien genügend Eigenstabilität zu bringen. Verstärkungsprofile reichen, um Radaufhängung und maschinenseitige Anschluss-Streben tragfähig im Blechkorpus zu lagern. Für den Hersteller Novacom ist

### Von der Stahlkarosse bis zum Hochleistungs-Verbundstoff – bei Booten herrscht konstruktive Vielfalt

Stahlblech dagegen ein Fremdwort. Inhaber Albert Bruns ist auf Kunststoffe spezialisiert. Unter dem Markennamen Seby Poly bietet der Diplomingenieur Verkleidungen, Sitzbänke oder Heckumbauten an. Daneben entwickelte er das Sportmotorrad Bilbo mit einem komplett aus Carbon hergestellten Chassis.

Zu seinem Seitenwagen Favorit 531 GP inspirierte den Aachener der gleichnamige, zwischen 1933 und 1938 in Berlin aktive Beiwagenbauer. Jedoch trägt das Novacom-

Boot nicht das damalige Einrohrchassis, sondern ein integriertes Fahrgestell aus Hochleistungs-Verbundwerkstoff. Dabei ist der Favorit aus einzelnen Modulen kombiniert, was unterschiedliche Heckvarianten ebenso wie eine Version für den linksseitigen Anbau möglich macht. Um die Kräfte flächig in den Bootskörper einzuleiten, sind die beiden Anschlussrohre und die 20er Schwingenachse aufwändig in Drehteilen gelagert. Zwangsläufig liegt der Preis für den 55 Kilo leichten 531 GP daher auf dem Niveau vergleichbarer herkömmlicher Seitenwagen.

**Axel Koenigsbeck**

**Info**

**Derzeit bietet Heigl vier Beiwagenmodelle** in Stahlblech an. Der zierliche „Chip“, auch mit Pickup-Heck lieferbar, taugt mit 50 Kilo Leergewicht und 54 Zentimeter Sitzbreite für kleine Motorräder und Scooter. Mit einer 65 Zentimeter breiten Bank ist der 80 Kilo leichte Facet schon deutlich geräumiger. Auch diese luftige Gondel gibt es als Pickup. Als ausgewachsener Tourer mit 76 Zentimeter Sitzbreite, 200 Litern Heckvolumen und Textilverdeck taugt der Karat ebenso für größere Zugmaschinen wie der 95 Kilo wiegende Zweiplätzer Prismo (86 Zentimeter/285 Liter/Stoffdach). Preise Chip 2160 Euro, Facet 3150 Euro, Karat 5245 Euro, Prismo 7350 Euro.

Die Auswahl bei Novacom beschränkt sich derzeit noch auf den Einziger Favorit 531 GP mit Rund- oder Spitzheck und 50 Zentimeter Sitzbreite. Auf Grund der manuellen Fertigung können allerdings Kundenwünsche berücksichtigt werden. Eine separate Gepäckraumklappe gibt es für die Rundheckversion gegen Aufpreis, beim Spitzheck ist sie Standard. In herkömmlicher GFK-Bauweise kann der Favorit auch auf passende Rohrfahrgestelle aufgeschraubt werden. Preis ab 3900 Euro. Hersteller: Heigl, Osterseeon 17, 85614 Kirchseeon, 08092/853139, [www.heigl-fritz.de](http://www.heigl-fritz.de); Novacom, Dresdener Str. 12, 52068 Aachen, 0241/5684520, [www.favorit-sidecars.de](http://www.favorit-sidecars.de).

**Aktuelle Gespanninfos gibt es auf [www.gespann-news.de](http://www.gespann-news.de)**



**Heigl's Bleche:** Verstärkungsprofile reichen der Karosserie, um die Anschlüsse und Radaufhängung zu tragen

