

Christoph Dimter – Jakobsäcker 5 – 71 287 Weissach
5.3.2012

Liebe BMW-Entwickler,

dass Sie mir trotz hartnäckigen Schweigens inzwischen richtig an's Herz gewachsen sind, haben Sie ja sicher schon bemerkt – unter anderem natürlich auch wegen der unglaublichen K 1600 GT/GTL, deren zahlreiche, sehr eindrucksvollen Pluspunkte ebenso wie die einigen wenigen Nachteile ich ausgiebig beschrieben habe...

Nachdem ich zu der Ihnen im letzten Jahr „lose mitgeteilten Idee“ einer verschiebbaren Soziusbank wie zu allen weiteren Schreiben keine oder (nach sanftem Druck ganz oben) nur eine sichtlich mühsam verfasste und wenig aussagekräftige Antwort erhalten habe, möchte ich Ihnen diese Idee jetzt nochmals „offiziell“ und vor allem weitgehend aufbereitet zukommen lassen:

Aus den folgenden Seiten können Sie ersehen, dass der Schritt dieser sicherlich wertvollen Idee zum einen relativ einfach konzeptionell und konstruktiv umzusetzen ist, zum anderen auch heute noch ein Alleinstellungsmerkmal bedeutet und zum dritten patentseitig, soweit ich dies beurteilen kann, nicht mehr beachtet werden muß – schade eigentlich:

Ich war fest davon überzeugt, dass meine, obwohl naheliegende und einfache Idee, nicht patentiert ist, da meines Wissens kein Motorrad weltweit mit einer verschiebbaren Soziusbank ausgerüstet ist.

Ich war deshalb auch etwas irritiert, als ich das vorliegende, mehr als 20 Jahre alte Honda-Patent (siehe unten) bei meiner Patentrecherche im Stuttgarter Haus der Wirtschaft entdeckt habe...

Die zusammengestellten Vorteile einer solchen Bauart sind im Hause BMW sicherlich hinreichend bekannt, ebenso wie die deutlichen und fahrdynamisch schwerwiegenden Nachteile der heutigen Bauart.

Vielleicht kann dieses Papier für Sie ja Anstoß sein, sich über dieses Thema (gemeinsam mit den Kraftübertragungsthemen) nochmal intensiv Gedanken zu machen, bevor ein Wettbewerber dies tut...

Ich habe mit einer nach meinen Maßen umgebauten GTL-Bank vorläufig alle weiter unten erwähnten Probleme beseitigt...

Damit grüße ich Sie ganz herzlich aus Weissach

Christoph Dimter

Zweiteilige Motorradsitzbank – Soziusbank zur Fahrerbank verschiebbar

Ein Großteil der Sitzbänke moderner Motorräder ist aus verschiedenen Gründen heute zweiteilig ausgeführt.

Dabei liegt die Fahrerbank immer deutlich tiefer als die Soziusbank, die, um unter anderem dem Sozius einen komfortablen Kniewinkel zu bieten, ihrerseits immer „höher wächst“.

Dadurch entsteht zwischen Fahrerbank und Soziusbank eine bis zu 12 cm hohe Stufe (z.B BMW K 1600 GT).



Um jetzt Fahrern von 160cm bis 200cm Größe eine akzeptable Sitzposition anbieten zu können, wandert diese Stufe (für den 2m-Mann) zwangsläufig sehr weit nach hinten.

Bei entspannt normal sitzendem 180cm Fahrer entsteht zwischen Sitzbankstufe und Fahrer bereits ein offener Spalt von ca. 6–8 cm:



Da die Soziusbank ebenfalls sowohl für Leicht- als auch für Schwergewichte ausgelegt ist, befindet sich die Soziussitzmitte, die durch eine Vertiefung im Sitz entsteht, für Leichtgewichte gleichermaßen um etwa 8–10 cm zu weit hinten.

Das heißt, bei einem Fahrer von etwa 180cm Größe und z.B. einer Sozia mit 60kg bei 160cm Größe befindet sich die Beifahrerin mit einem Sitzabstand von ca.16–18 cm zu weit in Richtung Fahrzeugheck sitzend.

GTL- Sitzbank Serie
cede-Umbau



GTL-Sitzbank-



Diese unglückliche Sitzposition bedeutet für den Fahrer eine im Fahrbetrieb ununterbrochen fühlbar schlechte Schwerpunktsverschiebung zum Heck hin, verbunden mit einem **deutlich schwerfälligeren Fahrverhalten** bei erhöhter Lenk- und Schräglagenarbeit.

Die Sozia hat dabei mit erhöhten Luftverwirbelungen und dem u.a. für das Sicherheitsgefühl wichtigen, aber komplett fehlenden Fahrerkontakt zu kämpfen.

Die einfache Idee zu dieser Erfindung ist die Ausführung der hinteren Sitzbank in verschiebbarer Form:

Da diese in den meisten Fällen breiter als die Fahrerbank ausgeführt ist, soll sie jetzt über eine Aussparung stufenlos verschiebbar über die Fahrersitzbank geschoben werden. Ein einfaches Verschieben der Soziusbank über die Fahrerbank ist ebenso machbar...

Die hierfür erforderliche Schiene soll dabei ebenfalls stufenlos um einige

Grad gekippt werden können, um ein Tendenz des "zum Fahrer hin Rutschens", soweit gewünscht, zu ermöglichen.



Eine solche Sitzbankkonstellation erfüllt damit mehrere Forderungen sowohl an das sportlich orientierte als auch das tourenmäßige Fahren mit Sozius:

- Der für die Fahrdynamik und Fahrsicherheit enorm wichtige Schwerpunkt wandert über den deutlich weiter vorn sitzenden Sozius zur Fahrzeugmitte hin.
- Der Fahrer ist nach Einstellung durch die „am Hintern“ gefühlte Stufe „satt im Fahrzeug integriert“.
- Der Sozius sitzt in sicherer „Tuchführung“ zum Fahrer.
- Der Sozius ist durch den leicht gekippten Sitz auch beim Beschleunigen zum Fahrer hin orientiert.

- Lästige Fahrwindverwirbelungen bei höheren Geschwindigkeiten im Soziusbereich werden reduziert.

Beispiele für heute am Markt befindliche Motorräder (außer der BMW K 1600 GT/GTL), deren Sitzbankkonstellation sich für ein Verschieben der Soziusbank geradezu anbietet:

Yamaha FJR 1300:



Aprilia Mana:



Ducati Multistrada:



5. März 2012:

Nach Patentrecherche im Haus der Wirtschaft in Stuttgart im Februar 2012 gefunden:

Ein Honda-Patent aus dem Jahr 1986, dessen 20 Jahresfrist in 2006 abgelaufen ist:

[illegible]