

# TRIXYFORMER

Das Ziel war, mit einem besonders hohen Sicherheitsstandard die Nase vorne zu haben und - durch gezielte Weiterentwicklung bei Rahmen, Zelle und Antrieb - den professionellen Einsatz zu ermöglichen, wie zum Beispiel mit TrixyEye, der Tragschrauberplattform für spezielle Kamera- und Überwachungssysteme und den dafür entwickelten hauseigenen Motor auf Rotaxbasis mit 154 PS. Mittlerweile konnte Trixy Aviation 120 Tragschrauber an Endnutzer verkaufen sowie eine Produktionslizenz an ein ausländisches Unternehmen. Wer nun aber denkt, dass Rainer Farrag, der 62jährige Inhaber des Unternehmens, der übrigens seit 25 Jahren Maschinen für die Kunststoffindustrie entwickelt und auf drei Kontinenten Verkaufsniederlassungen betreibt, nun zufrieden die Beine hochlegt, der irrt gewaltig.

## FLIEGENDES MOTORRAD

„Mein Jugendtraum war schon immer, ein fliegendes Motorrad zu bauen“, erzählt er. Er wollte aber nicht auf bereits vorhandene Konzepte mit anklappbaren Rotoren aufspringen, sondern einen völlig anderen Weg gehen. Bereits 2012, nur ein Jahr nach der Präsentation des Trixy Sport G4-2R, zeigte Trixy Aviation in Friedrichshafen das Modell TrixyZero, einen offenen Tragschrauber in üblicher Tandemanordnung, aber ausgestattet mit Sattel, Lenker und Pedalen wie ein Motorrad. 35 Stunden flog dieses Gerät mit vorläufiger Verkehrszulassung als Erprobungsträger für diverse hauseigene Systeme und schuf damit die Grundlagen für die Realisierung von Farrags Jugendtraum.

## IN DREI MONATEN ZUR VVZ

„Ich stelle mir ein Luftfahrzeug vor, bei dem die fliegerische Komponente von der Straßenkomponente leicht getrennt werden kann“, erklärte er Anfang 2014 seinem 25-köpfigen Arbeitsteam. Die hatten bereits den Ideenreichtum ihres Chefs ausführlich kennengelernt und waren deshalb nicht sonderlich erstaunt über das neue Projekt „TrixyFormer“. In der unfassbar kurzen Zeit von nur drei Monaten wurde dem Prototypen die Vorläufige Verkehrs-Zulassung (VVZ) erteilt.

## VIERZYLINDER-BOXER MIT 130 PS DAUERLEISTUNG

Mein Testobjekt mit der Kennung D-MBTR steht am slowenischen Flugplatz LJSK, dem Standort von Trixy Aviation, bereits vor der Halle. Aus der Ferne sieht er wie ein offener Tandemtragschrauber aus, bei dem die Steuerelemente außerhalb liegen. Näher betrachtet fällt der Lenker mit den beiden Bremshebeln für die hydraulischen Scheibenbremsen, Blinker, Lichtschalter und dem großen Display in der Mitte auf. Vom restlichen Motorrad ist kaum etwas zu sehen, denn das Hinterrad liegt mittig unter dem hinteren Sitz und wird vom Hauptfahrwerk und Tank der Tragschraubereinheit verdeckt. Die Antriebseinheit, ein wassergekühlter Vierzylinder Boxermotor mit 130 PS Dauerleistung, das 8,60 Meter messende Rotorsystem aus Luftfahrtaluminium und das Leitwerk aus Karbonwerkstoff sind bekannte Komponenten der Trixy-Tragschrauberentwicklung.

## ANGENEHME BUGRAD-FEDERUNG

Ich nehme also vorne Platz und stelle eine erstaunlich bequeme, leicht nach hinten geneigte Sitzposition fest, von der aus der Lenker, aber auch alle fliegerischen Steuerorgane wie Steuerknüppel, Seitenruderpedale und Gashebel gut erreichbar sind. Im großen Zentralsdisplay können u.a. Flugbetriebsanzeigen und Luftfahrkarten dargestellt werden, im Straßenmodus dient es hauptsächlich als Navi und Tacho. Links außerhalb liegt noch ein weiteres Panel für Funkgeräte, Schalter und Sicherungen. Der Werkspilot Dr. Michael Ullrich erklärt mir jetzt alle wichtigen Punkte des Luftfahrzeuges und dann geht es los. Ich stelle fest, dass das Lenken des Vorderrades über die relativ hoch liegenden Pedale präzise und ohne großen Kraftaufwand möglich ist. Der Lenker bewegt sich beim Rollen zwar immer mit, wird aber nicht gebraucht, da ich die linke Hand am Kombihebel für Gas und Bremse und die rechte am Steuerknüppel habe. Vorrätieren, Anrollen und Abheben sind kaum anders als bei den reinrassigen Trixy's, jedoch nehme ich positiv zur Kenntnis, wie angenehm ein gefedertes Bugrad ist.

