

Krauser Domani

# TÄÄLLÄ TÄNÄÄN!

■ INGRESSI ei ole katkelma Orson Wellesin Marsilaisten ryökkäys -radiokuunnelman uudesta painoksesta vaan arkinen tilanne, kun poikkeaa päiväkahville tienvierren kuppilaan uudella 2-paikkaisella Krauser Domani -kolmipyöräisellä. Matalan linakkaan lasikuitukatteen alta paljastuu rekisteriötteen mukaan kuitenkin sangen arkinen ajoneuvo - sivuvaunullinen moottoripyörä, joka on rakenteeltaan tosin enemmän sukua autolle.

Krauser Domani on mm. moottoripyöräisen sivu- ja telineaukkujen suunnittelijana/valmistajana omaisuutensa luoteen Mike Krauserin unelmien ulos. Miehen mielessä kyti vuosia haave omasta, kokonaisuudessaan saksalaista alkuperää olevasta sivuvaunullisesta moottoripyörästä. Kaupan olleet perinteiset, norsumaiset ja kömpelösti käyttäytyvät yhdistelmät eivät kuitenkaan innostaneet Krauseria. Asiaan tuli vauhtia, kun BMW pari vuotta sitten esitteli uuden K 100 -malliston, moottoripyöräisen voimanlähde ja siirtopaketti eli BMW Compact Drive oli Mike Krauserin mielestä kuin luotu kolmipyöräiseen.

## Tuumasta toimeen

Krauser on jo vuosia tukenut sveitsiläisen Rolf Blandin toimintaa sivuvaunullisten RR-ajon MM-sarjassa, asiantunteva koeajuri löytyi siis "talosta". Samalla avulla kuin kolmipyöräisen suunnittelu lankesi luonnostaan Blandin kilpailun tekijälle, sveitsiläiselle Louis Christenille.

BMW K 100 -koneen ja voimansiirron ympärille tehtävän kolmipyöräisen lähtökohdaksi otettiin tämän vuosikymmenen sivuvaunullisten RR-ajon MM-tuovioita hallinnut LCR- (Louis Christen Racing) valmistinen kilpalaite.

Runkorakenteissa sovellettiin siis kilpailukokemuksia. Krauser Domanin perusrungon muodosta koneen takaa poikittain kulkeva peltipalkki, johon on kiinnitetty lisäksi kiinnitetty takapyörän ja sivuvaunupyörän ripustukset sekä matkustajan istuin. Painon vähentämiseksi kone on vakaana kantava rakenne. Ohjaukseen on tuettu koneen etuosan tukevilla kotelolevyillä ja etupään apurakenne on puolestaan kiinnitetty yhdessä etujou-



ALAN BRIDGER, teksti  
SUOMEN KUVAPALVELU/MOTOR PRESSE, kuvat

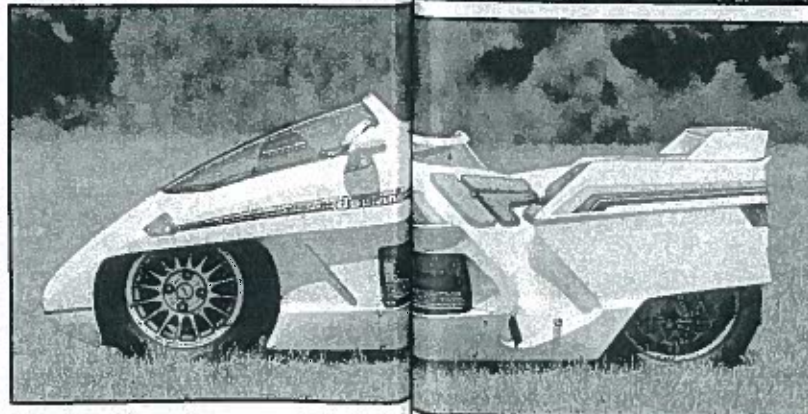
**Tienvierren kahvilan parkkipaikalla avokattorhulluautossa istunut pariskunta oli niellä hampurilaisensa väärään kurkkuun ja muut paikalla olleet katselivat muuten vain oudoksuen matalaa, sulavalinjaista ajoneuvoa. Se liikkui lähes äänettömästi ja kääntyi kevyen näköisesti pysäköintiruutuun. Ajoneuvosta nousi esiin kaksi nahkapukuihin ja kokokypäriin sonnustautunutta, moottoripyörällijää muistuttavaa hahmoa...**

situksen vaimentimen ja pyöräripustuksen kanssa sivuvaunun putkikehikkoon. Lopputuloksena on kevyt ja samalla joka suuntaan erittäin tukeva runkorakenne.

Akseliväliä on noin 1800 mm, kun kilpailiteissa vastaava mita on noin 2250 mm. Krauser Domanin akseliväli on kuitenkin tuntuvasti pidempi kuin tavannaississa moottoripyörissä. Pitkä

akseliväli rauhoittaa kolmipyöräisen käytöstä ja on yhdessä matalan painopisteen kanssa mannaa ajo-ominaisuuksille.

Loppujen lopuksi pitkästä LCR-kilparungosta kopioitiin sellaisenaan vain taka- ja sivuvaunupyörän ripustus sekä jarrujärjestelmä. Ohjausrakenne muistuttaa suuresti määrin kilpapyörän ohjausta, mutta on rakenteeltaan yksinkertaisempi.

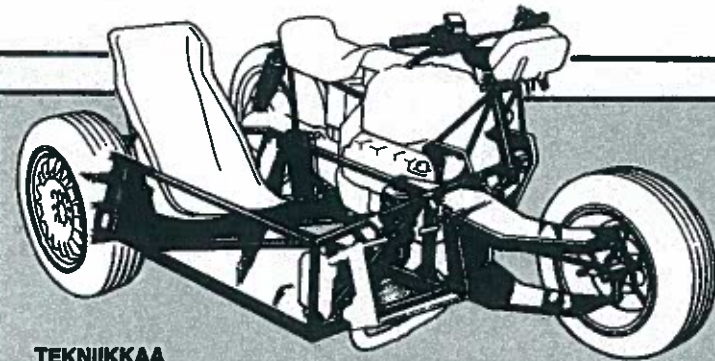


Liikennekäytössä ei valmistajan mukaan tarvita niin monipuolisia ohjauksen säätöjä kuin kilpajoukossa.

## Automaisuuksia

LCR-tyyppinen nivelöity ohjaus ja etupyörän erillisripustus tekevät ohjauksesta tavanomaiseen sivuvaunulliseen verrattuna nopean ja kevyen. Nivelöity ohjaus kun ei käännä etupyörää syrjälle käännöksissä kuten tavalli-

**RIISUTTUNA**, pelkistetynä pilirroksena saa selkeimmän kuvan kotelo- ja putkirakenteisesta rungosta sekä erikoisesta ohjauksesta. Kokonaisuus on kevyt ja kuitenkin riittävän tukeva joka suuntaan.



## TEKNIKKAA

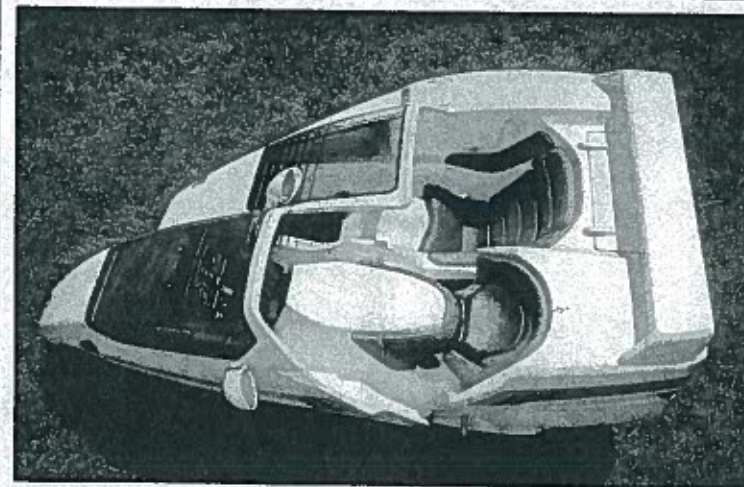
**Moottori:** 4-sylinterinen, nestejäähdytteinen, 4-tahtinen, pitkäntäinen rivikone, DOHC, 1 imu- ja 1 pakoventtili/sylinteri, 67 x 70 mm, 987 cm<sup>3</sup>, teho 66 kW (90 hv) 8000 r/min, vääntö 86 Nm 6000 r/min, elektroninen polttoainejärjestelmä, elektroninen sytytysjärjestelmä, vaihteet 5 kpl, kuiva yksilevykytkin, kardaaniksi, sähkökäynnistys

**Runko:** avonainen peltikotelo- ja putkirunko, moottori kantavana rakenteena, pyörän erillisripustus, takana ja sivulla kolmiotuet ja kierrejousin varustetut iskunvaimentimet, etupäässä keinuhaarukkaripustus ja kierrejousella varustettu vaimennin, nivelöity ohjaus, jousto edessä ja takana 60 mm, sivuvaunussa 30 mm, hydraulinen levyjarru kaikissa pyörissä, integroitu jarrujärjestelmä (jalkajarru ohjaa kaikkia pyöriä), käsijarru vaikuttaa vain etupyörään

**Renkaat:** etu- ja sivuvaunu 195/80 x 14, takana 205/50 x 15

**Mitat:** kokonaispaino noin 300 kg, akseliväli noin 1800 mm, pituus noin 2200 mm

**Hinta valmistusmaassa (L-Saksa):** noin 35 000 DM (noin 80 000 mk)  
**Valmistaja:** Michael Krauser, Hörmannsberger Strasse 18, D-8905 Mering, Bundesrepublik Deutschland



**SIVUKUVASSA** näkyy kuinka matala, BMW K 100 -moottorin ja voimansiirron ympärille rakennettu kolmipyöräinen on, korkeutta on noin 850 mm. Katteen kyljestä piikottava voimanlähteen sylinteri paljastaa miksi moottori on niin matala kuin on.

**YLHÄÄLTÄ** katsottuna kaksipaikkainen Krauser Domani tuo mieleen Rolf Bland/Kenny Arthur-parin kaudella -78 RR-ajon sivuvaunuluokan maailmanmestaruuteen kildättäneen kolmipyöräisen. Matkustajalla on todella runsaasti jalkatilaa ja takaosassa on suurehko tavaratila.

nen moottoripyörän ohjaus. Renkaan pito on näin kaarteissa huomattavasti parempi.

Taka- ja sivuvaunupyörän ripustukset ovat kuin missä tahansa autossa, kolmiotukivarret ja kierrejousin varustetut iskunvaimentimet. Edessä ja takana on joustoa noin 60 mm ja sivuvaunun pyörässä vain 30 mm. Tästä seuraa luonnollisesti, että jousitus on joka nurkassa hyvin

jämäkkä.

Kolmipyöräisen käytöksen kannalta olennainen sivuvaunupyörän auraus ja kallistuksen säätö ovat samantyyppiset kuin kilpailiteissa, näin ajuri voi nopeasti säätää sivuvaunupyörän omalle ajotyylilleen ja kuormitukselle sopivaksi.

Koska BMW Compact Drive -voimansiirto on toteutettu kardaaniksi, ei takapäässä

tarvita ketjuvedon vaatimaa säätövaraa, jolloin rakenteet voidaan tehdä yksinkertaisemmin.

Painojakautuman tasoittamiseksi 30 litran polttoainesäiliö on sijoitettu sivuvaunuun. Näin ei ilman toista matkustajaa liikuttaessa pulkkaan tarvitse laittaa sementtisäkkiä tai vastaavaa lisäpainoa rauhoittamaan tyhjän kylkisen käytöstä. Perinteinen moottoripyörä-sivuvaunuyhdis-

telmä on ilman toista matkustajaa yleensä hylätty etenkin sivuvaunun puolelle kääntäessä ellei vaunussa ole lisäpainoa. Tätä ongelmaa ei ole Krauser Domanin kuljettajalla, vaikka matkustaja jäisikin kotiin.

## Maantienuolijainen

Eteenpäinmenosta vastaava BMW K 100, nelisylinterinen, nestejäähdytteinen, pitkäntäinen rivikone kehittää parhaimmillaan 66 kW (90 hv) 8000 r/min, mikä riittää kildättämään Krauser-kolmipyöräistä yli 180 km/h huippunopeudella.

BMW K 100 -moottoripyörälle luvataan yli 200 km/h huippunopeus, mutta vaikka vaihteiston ja voimansiirron välitys on sama, niin Krauser Domanin pienempi 15-tuumainen takapyörä lyhentää välitystä tuon parikymmentä km/h. Toisaalta on myös niin, että sen minkä Krauser Domani häviää suorilla, se ottaa korkoi-neen takaisin mutkissa. Ajotun-tuma on paljolti samanlainen kuin pitkän LCR-kilpurin ohjaimissa tai FK-auton ratissa. Mutkat voi ajaa molempiin suuntiin ilman hapuilua, leveät renkaat, jäämäkkä jousitus, matala painopiste ja kevyt ohjaus tekevät kaarekäytöksestä kovin auto-maisen.

Vauhdin hillintää varten on kaikissa pyörissä hydrauliset levyjarrut, joita käytetään kilpapyöräisen tavoin jalkajarrulla. Perinteinen käsijarru käyttää vain toista etulevyn puristinta.

Kuljettaja ei istu, vaan on puolittain polvillaan, kuten RR-sivuvaunullisessakin. Ajoasento on rento ja mukava pitkälläkin taipaleella. Matkustaja istuu kuin isommassa autossa, jalkatila on reilusti ja takaosassa on suurehko, noin 100 litran vetoinen tavaratila. Mukaan mahtuu siis luottokortin ja hammasharjan lisäksi reilusti matkavarusteita.

Toistaiseksi ei kuitenkaan liene "vaaraa", että Krauser Domani -kolmipyöräisiä alkaisi olla sankoin joukoin Keski-Euroopan mutkaisilla maanteillä. Alustavissa hinta-arvioissa on väitetyt sellaista lukemaa kuin 35 000 DM eli noin 80 000 meikämärkkä. Jos nyt joku kuitenkin on kiinnostunut, niin valmistajan osoite on tekniikkaruudun viimeisellä rivillä, sarjavalmistuksen pyörähtää käyntiin kesällä -86.