

# Faun Kraka

Ein ungewöhnlicher „Kraftkarren“

Nicolas Straussler erfand in London den Lipsoid-Reifen, ließ ihn bei Metzeler bauen und glaubte so das Ei des Kolumbus für Geländefahrzeuge gefunden zu haben. Der ungewöhnliche Faun Kraka war damit ausgerüstet.

Durch den extrem niedrigen Reifendruck bis herunter zu 0,5 atü und eine enorme Breite hat der Lipsoid-Reifen eine relativ große Reifenaufstandsfläche, was bei weicher Bodenbeschaffenheit viele Vorteile bietet. Darüber hinaus sitzt er so fest auf der Felge, daß bis zu 50 Kilometer ohne Luft gefahren werden kann. Wahrscheinlich hatte Nicolas Straussler damit den ersten Niederquerschnitts-Breitreifen der Welt geschaffen.

1958 entwickelte er bei WMD (Waggon + Maschinenbau Donauwörth) ein kleines, dreirädriges Geländefahrzeug mit vier (!) Sitzplätzen nebeneinander, das später bei der belgischen Firma FN (Fabrique Nationale) in Seric ging. Dort wurde sogar versuchsweise der FN-Motor durch einen NSU-Wankelmotor ersetzt.

1962 kam die Zweiradunion (ein Zusammenschluß von Victoria, Express und der DKW-Motorradabteilung) mit einer Weiterentwicklung, dem vierrädrigen Kraka (Kraftkarren), heraus. Bald darauf wurde dessen Produktion von der Spezial-Lkw-Firma Faun übernommen. Nicht zum Selbstzweck: Es war vorgesehen, den Kraka als leichtes Transportfahrzeug für die Fallschirmjäger der Bundeswehr, aber auch für zivile Zwecke einzusetzen. Zunächst wurde ein 400-ccm-Goggomob



Das ganze Fahrzeug muß den Bewegungen der Hinterachse folgen.

il-Motor verwendet — später ein 700-ccm-BMW-Motor, auch Versionen mit Citroen-Motor hat es gegeben.

Der Entwurf fand so großes Interesse, daß er bei der durch Hubschrauber und viele



Für den Geländeeinsatz prädestiniert: der skurrile Faun Kraka.



Mit dem Komfort eines Rodeopferdes: Im Gelände kommen zu den normalen Stößen von unten noch plötzliche Rollbewegungen. Die Federung ist überaus straff ausgelegt.



Der Fahrer sitzt zentral auf einem Muldensattel. Zwei weitere Passagiere finden Platz auf der Ladefläche.

Motorrad-Grand-Prix-Siege berühmten italienischen Firma MV Agusta in Lizenz gebaut wurde. Als letzte Version kam sogar ein Mini-Panzerspähwagen auf der Basis des Kraka heraus.

Der Kraka gehört sicher zu den skurrilsten Fahrzeugen der Nachkriegszeit. Schon die breiten Reifen geben ihm ein unverwechselbares Aussehen.



# KURIOSITÄT

Er muß wahrscheinlich eines der letzten Autos mit Kettenantrieb für die Hinterräder gewesen sein. Dieses Prinzip war um die Jahrhundertwende weit verbreitet gewesen, weil es die ungefederten Massen des Fahrzeugs verringert und so die Federung verbessert.

Praktisch merkt man davon beim Kraka nichts: Er ist so gut wie ungefedert. Im Gelände kommen zu den normalen Stößen von unten auch noch eigenartige plötzliche Rollbewegungen, weil die Vorderachse um einen Punkt drehbar gelagert ist, und so das ganze Fahrzeug den Bewegungen der Hinterachse folgen muß. Für das niedrige Gewicht von 610 kg ist die Zuladung von 1000 kg und die Anhängelast mit 720 kg enorm. Vielleicht ist genau dies auch eine



Kein angenehmes Gefühl für die zwei Hinterbänker: frei unter dem Wagen hängende Fußrasten.



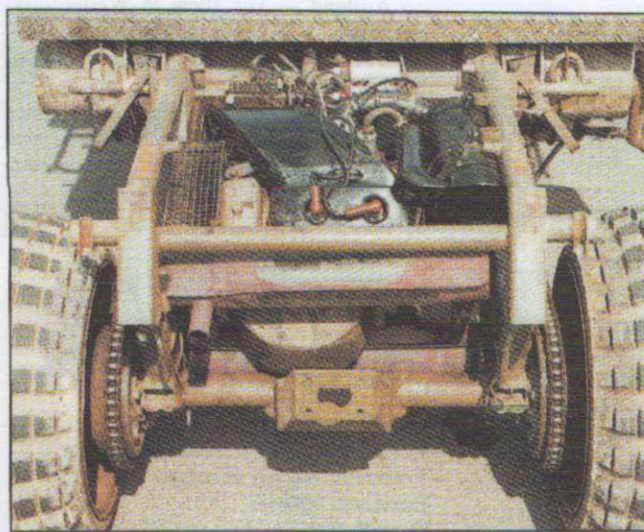
Der Faun Kraka war wahrscheinlich eines der letzten Autos mit kettengetriebenen Hinterrädern.

triftige Erklärung für die überaus harte Federung.

Der Fahrer sitzt zentral auf einem Muldensattel. Für zwei Passagiere ist auf der Ladefläche durch herausklappbare Sitzpolster gesorgt. Die Füße müssen allerdings auf frei unter dem Wagen hängenden Rasten abgestellt werden. Im Gelände ist das sicher kein sehr angenehmer Gedanke. Dafür gibt es hinter dem Fahrersattel zwei Handgriffe, an denen sich die Passagiere festklammern



Raum dafür wäre auch in der kleinsten Hütte: Der in jeder Weise ungewöhnliche Faun Kraka läßt sich platzsparend auf 64 Prozent seiner Grundfläche zusammenklappen.



Kompaktbauweise: Blick auf die Antriebseinheit.

können, um aus dem Fahrzeug nicht herausgeschleudert zu werden.

Ein besonderer Clou ist die Möglichkeit, den Kraka platzsparend auf 64 Prozent seiner Grundfläche zusammenzuklappen. Die eigenartige Vorderachse, ungewohnt: eine Unzahl von Gelenken in der indirekten Lenkung, deren Spiel sich addiert, erschweren es sehr — und dies selbst bei der niedrigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h —, einen geraden Kurs zu halten. Natürlich ist auch das Schaltschema, so wie alles andere an diesem Fahrzeug, ungewohnt: Erster, dritter und Rückwärts-Gang liegen links, zweiter und vierter Gang rechts.

Spätere Versionen mit BMW-Motor waren kultivierter. Sie hatten Windschutzscheibe, Rückenlehnen für die Beifahrer, Werkzeugkästen in den Vorderkotflügeln und bessere Radabdeckungen, aber sie waren

auch um fast 50 Prozent schwerer und damit weniger für ihren eigentlichen Verwendungszweck geeignet.

Wenn Sie ein Fahrzeug suchen sollten, bei dem der Wetterschutz eines Motorrads, der Komfort eines Rodeopferds, die Geschwindigkeit eines Fahrrads, die Geräuschentwicklung einer Kreissäge und der Reifenquerschnitt eines Formel-1-Rennwagens miteinander verbunden sind: Genau dies hier dürfte Ihr Traumwagen sein.

Sollten Sie dann — wider Erwarten — nicht genügend Verwendung für ihn haben, schadet dies überhaupt nichts: Der Kraka läßt sich ja allemal platzsparend zusammenklappen und in einer Ecke der Garage unterbringen.

Reinhard Lintelmann