

Zeitschrift: Landtechnik Schweiz
Herausgeber: Landtechnik Schweiz
Band: 36 (1974)
Heft: 2

Rubrik: Kraka : ein neues vielseitiges Mehrzweck-Fahrzeug

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

gestell mit Zahnstangengewinde ausgerüstet. Er erreicht die einmalige effektive Abwurfhöhe von max. 11 m.

Beide Geräte lassen sich zu einer kompl. DLG-geprüften «Diadem-Ballenbahn» erweitern und aus-

bauen und sind bei Bedarf über die Schlepperzapfwelle antreibbar.

Bei Förderwinkeln über 50° werden Druck- und seitliche Führungsschienen montiert, um die Ballen einwandfrei zu führen.

Kraka – ein neues vielseitiges Mehrzweck-Fahrzeug

Überall dort, wo Fahrzeuge gleicher Leistungen eine Nummer zu gross, zu aufwendig oder zu kompliziert sind, bietet sich ein neues Fahrzeug, der Kraka (Kraftkarren), an. Er hat insbesondere bei der deutschen Wehrmacht eine langjährige Erprobungszeit hinter sich gebracht, in der er seine Leistungsfähigkeit bewiesen hat.

Es handelt sich um ein leichtes Transportmittel mit voller Geländegängigkeit für die Landwirtschaft, das Forstwesen, die Jagdbetreuung, für Gartenbau, Baumschulen, sowie auch für die Bauwirtschaft, das Strassenwesen, für Kommunalbehörden, Untertagebau, Flughäfen, Industrie und Werkstatt. Der Kraka ist unabhängig von Wegen, ein idealer Jagdwagen, Zugmittel für Lastenanhänger, Träger von Schädlingsbekämpfungsgeräten, als Versorgungsfahrzeug für Futterplätze, es kann Bodenbearbeitungsgeräte, Grossflächenrasenmäher und Erntemaschinen ziehen und Saat- und Düngerstreuer, Unkrautspritzanlagen und dgl. tragen. Schier unerschöpflich sind die Verwendungsmöglichkeiten.

Hervorzuheben ist seine eigenwillige Konstruktion. Man hat sich an das Prinzip der Dreiradfahrzeuge angelehnt; denn Voraussetzung für die Geländegängigkeit ist die gleichmässige Auflage der Triebräder, ohne dabei einen Allradantrieb heranzuziehen, der das Eigengewicht eines Fahrzeugs beträchtlich erhöht. Wir wissen, dass ein Dreibeinschema nicht wackelt, solange sich der Schwerpunkt innerhalb des Aufstandsdreiecks befindet. Aus diesem Grunde hat man beim Kraka eine mit zwei Rädern bestückte Vorderachse pendelnd aufgehängt. Gleichmässige Raddrücke, Verwindungsfreiheit und Standeigenschaften wie beim Dreirad werden dabei solange erreicht, wie die Vorderachse pendeln kann. Da auf beiden Seiten der Pendelausschlag begrenzt ist, wird



die Standfestigkeit auf die eines Vierrad-Fahrzeugs bei Erreichen der Begrenzung erweitert.

Um ein Einsinken im Gelände weitgehend auszuschalten und die Geländegängigkeit auf ein Höchstmass heraufzusetzen, wählt man sogenannte Lypsoïd-Reifen, deren Bodenbelastung nur etwa 0,8 kg/cm² beträgt. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass dadurch auch ein Waten (500 mm) im Wasser ermöglicht wird, was sich insbesondere im Jagdwesen von Nutzen erweist.

In einem Schwingrahmen liegen Motor und Achsantrieb. Durch einen aus einem Rohr bestehenden Kraftstoffbehälter werden beide Rahmentteile miteinander verbunden. Besonders einfach ist die Befestigung der Ladefläche mit auf der Oberseite des Schwingrahmens angeordneten Schnellverschlüssen. Dadurch ist das unter ihr liegende gesamte Antriebsaggregat leicht zugänglich. Im übrigen können normale Wartungsarbeiten ohne Abnehmen der Ladefläche vorgenommen werden.

Der Fahrer ist gehalten, im Gelände den Untergrund unmittelbar vor den Rädern laufend zu beobachten. Aus diesem Grunde wurde auch die offene Aus-

führung des Fahrzeugs gewählt. Auf der vorderen Fläche ist der Fahrersitz angeordnet, während die Beifahrersitze in Klappen eingelassen sind.

Einfach und übersichtlich ist der technische Aufbau des Fahrzeugs, obwohl es eine Geschwindigkeit von über 50 km/h entwickelt. Bemerkenswert in diesem Zusammenhang ist, dass der Kraka ohne Spezialwerkzeug in weniger als einer Stunde in 5 Baugruppen zerlegt werden kann. Erwähnenswert wäre zudem, dass das Fahrzeug deshalb nur wenig Abstellplatz benötigt, weil es auf $\frac{2}{3}$ seiner Grösse eingeklappt werden kann.

Technische Daten: 2750 mm lang; 1510 mm breit; 1200 mm einschl. Spiegel) hoch; 1895 x 1410 x 755 mm

grosse Ladefläche; 2047 mm Radstand; 1138 mm Spurweite; 250 mm Bodenfreiheit; ca. 600 kg Leergewicht (ohne Fahrer); 1610 kg zulässiges Gesamtgewicht; BMW-Viertakt-2-Zylinder-Boxermotor mit Luftkühlung durch Radialgebläse auf der Kurbelwelle, 78 mm Zylinderbohrung; 73 mm Hub und 697 ccm Hubraum; 26 PS Dauerleistung bei 5000 U/min; Vollsynchronisiertes Wechsel- und Ausgleichgetriebe mit Achsantrieb; 4 Gänge mit Geschwindigkeiten von 12 bis 53 km/h vorwärts und 13 km/h rückwärts; 12 Volt Batterie, 12 V/130 W Lichtmaschine; Kraftstoffbehälter mit 24,5 Liter Inhalt.

(Hersteller: Faun-Werke, D-8560 Lauf a. d. Pegnitz, Postfach 8) NF

Praktische Winke

Motor abkühlen lassen

Nach dem Traktoreinsatz soll der Motor, der voll belastet war, vor dem Abstellen noch einige Minuten unbelastet weiterlaufen, weil beim Abstellen Kühlung und Schmierung abrupt aufhören. Dadurch staut sich die Kolbenwärme an den ungekühlten Zylinderflächen und das Schmieröl brennt fest. Ausserdem verlieren auch die Kolbenringe ihre Federung. Wird nun ein Traktormotor der mit Vollast läuft, «in die Knie gezwungen» und anschliessend wieder in Gang gesetzt, reissen die Kolben bei ihrem ersten Hub dann die verbrannte Oelkruste ab. Dies ergibt einen anormalen Zylinderverschleiss. Die beste Abkühlung für einen heissen Motor bleibt deshalb der Leerlauf mit voller Drehzahl, bei der Kühlung und Schmierung auf hohen Touren weiterarbeiten. K.F.

Felgenmuttern öfters säubern

von Ing. Kuno Fischer

Soll beim Traktor ein Reifen- bzw. Radwechsel vorgenommen werden, so kann es vorkommen, dass die Rad- bzw. Felgenmuttern eingerostet sind und selbst bei grösstem Kraftaufwand sich nicht lösen. Um dies zu vermeiden, sind bei der wöchentlichen gründlichen Traktorreinigung im bäuerlichen Betrieb auch die Radmuttern der Vorder- und Hinterräder zu berücksichtigen. Sie sind von Zeit zu Zeit loszuschrauben und gründlich zu säubern. Dabei sind auch die

Stiftschrauben an den Achsen, die zur Befestigung der Radscheiben dienen, leicht einzuölen. Dann braucht man nicht zu fürchten, dass die Radmuttern allmählich einrosten und beim Reifen- bzw. Radwechsel nicht lösbar sind.

Bei dieser Gelegenheit ist auch der Luftdruck der Reifen zu überprüfen und die Abnutzung der Profile und Stollen zu beobachten. Es muss immer wieder darauf hingewiesen werden, dass die richtige Einhaltung des Luftdruckes beim Traktor- und Anhängerreifen der wichtigste Faktor in der Reifenpflege ist. Daher müssen die Luftreifen regelmässig überprüft werden, um eine Herabminderung der Lebensdauer zu vermeiden. Falscher Luftdruck vermindert nicht nur die Zugleistung des Traktors, sondern beeinträchtigt auch die Lebensdauer der Reifen. An der Art der Abnutzung der Bereifung kann man Fehler an Rädern, Fahrwerk oder Ueberlastung feststellen.

Bei ungleichmässigem, verstärktem Verschleiss liegt ein Fehler im Radlauf vor. In Verbindung mit kinematisch unrichtigem Ablauf des Reifens (z. B. Schräglauf durch zu grosse Vorspur, verbogene Achsen und Unstimmigkeit im Sturz) wird eine besonders stark einseitige stufige Abnutzung der Reifen erzeugt.

Auch auf Reifenschäden durch äussere Einwirkung achten. Nagelverletzungen, Schnittverletzungen, Beschädigungen des Seitengummis durch Bordkanten-Scheuerung, Laufflächenschäden usw. sind solche.