



DAIRAI

Aki régebbi olvasója a magazinnak, annak nem ismeretlen Pál Zoli neve. Ő az, aki mindenféle dízel ketyerét beépít motorkerékpárokba. Tavaly már bemutattuk Zoli épülőfélben levő félig-meddig kész DaiRai (2012. júliusi szám) „agymenését”, ami mára „véres valóság” lett! Akkor ígéretet tettem neki, hogy a végeredményről is beszámolunk, hát íme!

Zoliról azt kell tudni, hogy elméje full műszaki vonalon mozog, így műszaki érdeklődésűek előnyben! A tavalyi cikket átültettem emberi nyelvre, most viszont eredeti formában kerül közlésre.

A DaiRai egy képzett név, a jármű hajtómű elemeinek gyártói nevéből lett létrehozva. A blokk Daihatsu gyártmány, míg a váltó és a szöghajtás orosz Uralból származott az építés kezdetén. (Daihatsu + Ural = DaiRai) Később, menet közben mind a váltó, mind a szöghajtás cserélve lett az utódállam ukrán gyártmányú Dnepr MT sorozat valamelyik tagjára. A név azonban megmaradt az eredetileg kitaláltak.

A váltó 4 sebességes, amelyek közül a 3. és a 4. fokozat fogaskerekeinek áttételi aránya változtatásra került az eredetinel nagyobb végsebességet lehetővé tévő motorerő többlet miatt. Valamint a szöghajtás tányér és kúpkeréke is a kereskedelemben kapható leghosszabb áttételű vál-

tozat. Az egymásnak idegen motor és a váltó illesztése a kuplungtarhang alatt történik.

A kuplunglamellák, a rugók és a lendkerék még Ural tartozék, de a komplexum az Ural lendkerék közepébe illesztett közdarabbal kapcsolódik a Daihatsu blokkhoz. Valamint a Daihatsu eredeti lendkereke tömegének megfelelő plusz súly van az Ural lendkerékre építve. A hátrahajtás céljából, a széles hátsókereket megkerülni képes kardántengelynek egy átalakított E34 BMW féltengelye lett beépítve. A folyamatos ferdeszögű üzem vállalhatóan tűnt, tekintve az eredeti és a jelenlegi igénybevétel közti egy nagyságrendi erőkülönbséget. (csupán a gumiharang állóképessége terén maradtak kérdések) »

A hátsó kerék agya a szöghajtáshoz illeszkedő Dnepré, amely egy Suzuki SX4 gépkocsi lemezfelniének kivágott középprész helyére került beültetésre. A 16 colos felnin a magas (ballonos) Dunlop D 427 gumi átmérője nagyjából egyezik az eredeti Dnepr kerékével.

A blokk hűtését egy sportmotorból származó radiátor végzi, amihez a zárt táglulási tartály egy tűzoltó palackból készült. A túlnyomás leeresztő szelepe így a tűzoltópalack eredetije maradt a szabályzási érték újrakalibrálásával. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a kis dízel hőtermelése bőven alul marad a közel 100 lóerős benzines sportmotorénak.

A DaiRai váza coll szabványú, minősített gázcsőből készült bölcsőváz. Azonban a motorblokk könnyebb ki-be szerelhetősége érdekében a váz bölcső része felül, a tank alatti szakaszban oldható. Ezáltal felfelé könnyedén fér ki a 105 kg-os motorblokk. A DaiRai emblémájává vált szimbólum alakja a váz ezen oldható részének kialakítása közben alakult ki. Az illeszkedő két vázrésznek olyan figuratív felületet kerestem, amely a stabil kötést biztosító, legalább 4 db csavart képes nagyjából egyenletes térközzel elhelyezni. Mivel az épülő motor dízel – gondoltam -, legyen az ezt kifejezni tudó „D” betű.

A forma annyira megtetszett, hogy később már tudatosan került elhelyezésre minden lehetséges helyen ugyanez, csak a pozíciója fordult 180 fokot. A hátsó lengővilla aszimmetrikus kialakítású, aminek oka a jobb oldalon többlétszélességet igénylő szöghajtás.

Alapvetően egy személyes üzemre tervezett a DaiRai,

de a feleségem joggal támasztott elvárásának megfelelni akarva, egy „kényszer megoldást” alkalmaztam az időszakos kétszemélyes üzem érdekében. Sajnos ez némi kompromisszumot követel az esztétikum terén. Ugyanis annak érdekében, hogy akár útközben szerszámok hiányában is átállítható legyen a motor kétszemélyessé, minden kelléket a motoron kell tartani, és kézzel oldható kötéssel. Ilyen feltételek közt adódott a megoldás, a háttámla hátrafelé lehajtható, a támla párnázata szárnyas anyák segítségével átfordítható. A háttámla két oldalán rugós sasszeggel rögzített lábtartók átszerelhetők alul, a vázra, helyükre meg felszerelhető az a krómozott fogantyú, amely alaphelyzetben a hátsó sárvédő tartó mellé van fogatva szintén rugós sasszeggel. Az így „kialakuló utas ülés” semmiképp se nevezhető komfortosnak, esetleg funkcionálisnak.

Az első futóműben átalakított Suzuki GS kereke, féktárcsája, féknyerge található, amelyek Kawasaki KLR 650 teleszkópok között dolgoznak. A villakiflik szintén egyedi gyártásúak a kormányal egyetemben. Hozzá kell tenni, az első futómű nem a saját műhelyemben épült össze. Kompletten vásároltam meg egy korábban épült, de azóta szétbontásra került motorkerékpárból. Mivel az a Suzuki GS 750 applikáció is hasonlóan nehéz motornak tűnt, feltételezhető volt, hogy a DaiRai-ban is jól fog teljesíteni az első futóműve. Ez később igazolódott is. A hátsó rugós tagok Harley Davidson elemek, amihez a megváltozott súlyterhelés miatt új spirálrugókat kellett gyártatni. Ezek a teleszkópok komfortosabb működést produkálnának a jelenleginél is laposabb szögben, de sajnos az további tengelytáv növekedést okozott volna, ami –tekintve a motor jelentős méretét- kerülendő volt. Az eredmény kompromisszumos.

A motorkerékpár elektromos felszereltsége csak a dízeleknél elengedhetetlen izzításban tér el egy hagyományosótól. A Daihatsu gyár a 12 voltos rendszerben »



7 voltos izzító gyertyákat használ előtét ellenálláson keresztül. Ez egy 30 másodperces relére van kötve, ami az indítómotor forgása alatt leáll. Ilyenkor viszont egy külön relé segítségével az ellenállást megkerülve direktben is megkapják a gyertyák a feszültséget, ami az indítómotor áramfelvétele miatt alacsonyabb a névleges értéknél. Viszont az indítózás előre láthatóan sem tarthat túl sokáig. Ennek köszönhetően a gyertyák nem károsodnak.

A dízel magasabb sűrítési viszonyai miatt kritikus kérdés volt, milyen akkumulátor képes az igényelt magasabb teljesítményt leadni. A gépkocsikban kellően sok hely áll rendelkezésre egy nagyobb méretű hagyományos akkumulátor számára. De a DaiRalon a térfogat kérdésén túl figyelembe kellett venni egy nagyobb akkumulátor tömegtöbbletét is. Amennyiben valamiért nem lehet a motorkerékpár hossztengely vonalában elhelyezni, akkor kérdés, máshol mekkora „oldalra elhúzó” hatást gyakorol az. A megoldást egy verseny és speciális célokra fejlesztett, folyékony elektrolitot nem tartalmazó savas-ólomakkumulátor adta. 14 Ah-s csupán de stabilan 230 amper tud leadni. Kis mérete miatt elfér a bal láb és a blokk között, ráadásul tömegével ő is hozzájárul a kizárólag jobb oldalon végigfutó hajtáslánc (váltó fogaskerekek, kardán, szögajtás) ballanszírozásában. Vele, és

a pár fokban balra megdöntött motorblokkal együtt, éppen beáll függőlegesnél a motor egyensúlyi állapota.

Végezetül az első tesztek motoros élményei, a tapasztalatok: Nos, ami elmesélhető: egyszerre férfias és spártai! A DaiRal-t tekintélyes súlyánál fogva kemény munka tologatni, vagy rajta ülve lábbal lökni. De ha lendületbe jön, utána nagyot változik a kép. Ha nem is alakul kezes báránnyá, de az izommunka megszűnhet. Kuplung ki, láb a lábtartóra, aztán csak ahogy a gázkar áll. Nincs emelkedő, nincs leejtő, a fordulat következetesen áll ott, ahova a beadagolt üzemanyag kényszeríti. Komolyabb kaptatón sem kell feltétlen visszkapcsolni, elegendő gázt adni. Kicsit több korommal, és mélyülő hanggal válaszolva tartja a tempót a DaiRal. Az embernek olyan érzete támad, mintha traktoron ülne. A futóműve a leggyengébb pontja. Az eleje lágyan ringat a puha rugóival, melyek egyébként felütni nem tudnak a hosszú rugóútnak köszönhetően. A motor hátsó része inkább nevezhető sportosnak. A kemény rugók, az intenzív lengéscsillapítás, feszes beállítást éreztetnek. Önmagában mindkét tulajdonság keresett beállítás szokott lenni, de így együtt a kettő némi diszsonancia érzetet sugalmaz. Előnyök közt sorolható viszont a megszokottnál is alacsonyabb súlypont. »

