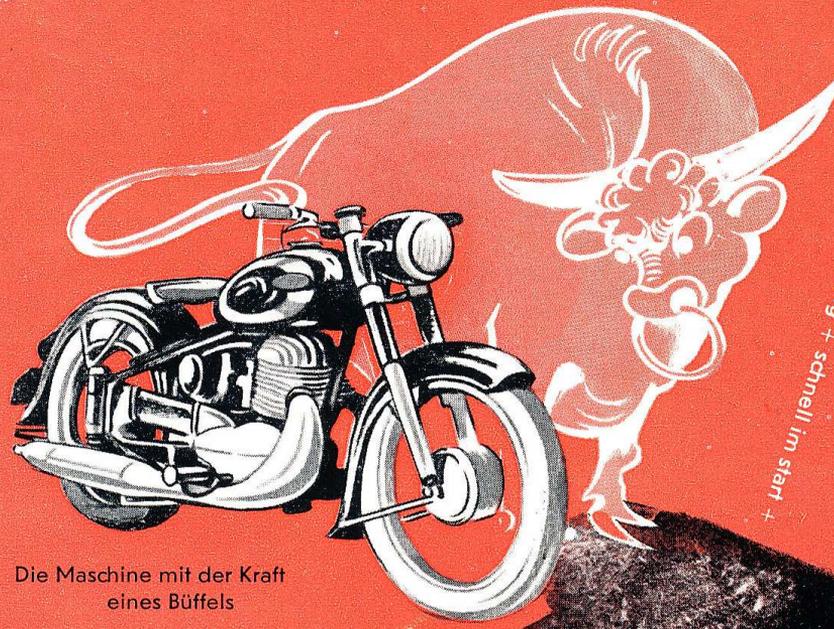


bullige kraft im flüsteren + 120 km/h + bergfreudig + schnell im start + doppelkolbenmotor + niedere drehzahlen +

geringer verschleiß + 120 km/h + bergfreudig + schnell im start +



Die Maschine mit der Kraft eines Büffels

TRIUMPH
Boss

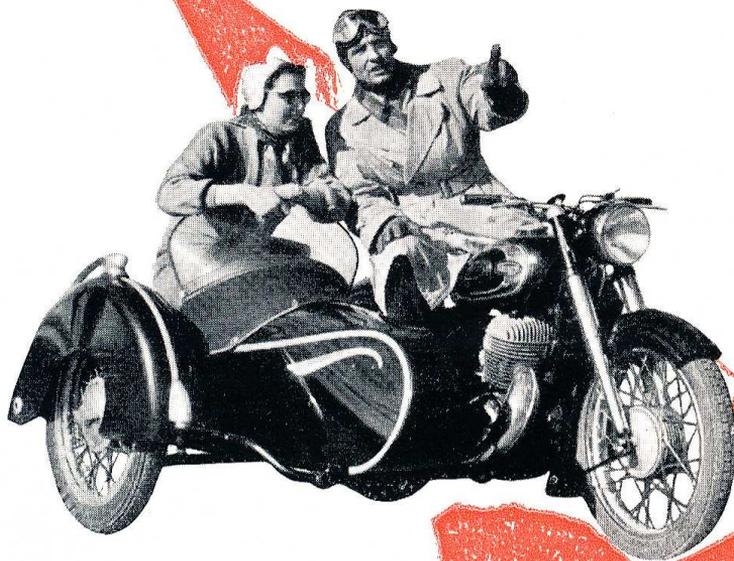
bergfreudig + schnell im start + doppelkolbenmotor + niedere drehzahlen +

+ sparsamer verbrauch + öldruckbremse

doppelkolbenmotor

bullige kraft im t

DIE TRIUMPH- BOSS



trägt ihren Namen
mit vollem Recht.
Nur wer sie selbst
gefahren hat, kann
volle Leistungsfähigkeit
beurteilen;
jeder andere würde sie
für einen Wunschraum
halten.
Der bewährte
TRIUMPH-Doppelkolben-
Zweitaktmotor
gibt auch der
TRIUMPH-Boss ihren
typischen Charakter.
Eine kultivierte
Maschine mit
bulliger Kraft.

Von der TRIUMPH-BOSS hatte man viel erwartet — sie hat mehr gegeben.

Das Jahr 1953 war ein denkwürdiges Jubiläumsjahr für die Firma TRIUMPH. 50 Jahre vorher begann man in diesem Hause mit dem Bau von Motorrädern. Die TRIUMPH-BOSS war das Jubiläumsgeschenk für besonders anspruchsvolle, bewährte und sportbegeisterte Motorradfahrer. Sie ist keine Maschine für jeden — auf die TRIUMPH-BOSS gehört schon ein ausgewachsenes Mannsbild. 50jährige Erfahrung, eine verpflichtende Tradition, verbunden mit fortschrittlichem Ideengut und reifem ingenieuren Können, sind die Grundlagen, aus denen heraus die BOSS entwickelt wurde. Sie ist das Paradestück eines halben Jahrhunderts großer Erfolge, reicher Erfahrungen und maßgeblicher Pionierarbeit im Motorraubbau.

Hat man es jemals erlebt,

daß ein neues Modell, schon bevor es in Serie ging, solche Erfolge erzielte, wie die TRIUMPH-BOSS? Wohl kaum! Gleich bei der Wintersternfahrt 1953, bei der Österreichischen Alpenfahrt 1953 und bei der Fahrt durch Bayerns Berge im Jahre 1953 kam die TRIUMPH-BOSS mit einem Goldsegen nach Hause. Obwohl sie bereits bei ihrem ersten Start sich als überlegene Konstruktion erwiesen hatte, war man bei TRIUMPH noch immer nicht zufrieden. Nach jedem schweren und doch erfolgreichen Wettbewerb wurden neue Erkenntnisse gewonnen, wurde die Maschine noch besser gemacht. Erst danach ging sie in Serie. Man darf es ruhig sagen: Die TRIUMPH-BOSS war schon berühmt, ehe sie richtig geboren war, berühmt durch handfeste Erfolge, durch Beweise ihrer bulligen Kraft und ihrer Zuverlässigkeit bei nationalen und internationalen Fahrten. Als sie auf dem Markt erschien, wußte man:

Die TRIUMPH-BOSS kennt keine Kinderkrankheiten.

Bleiben wir bei den Erfolgen:

Das Sportjahr 1954 begann ganz groß. Wir dürfen wohl schon jetzt mit Recht behaupten, daß dieses Jahr das Jahr der TRIUMPH-BOSS sein wird.

Eine kurze Bilanz:

1. Start 1954 bei der XI. ADAC-Wintersternfahrt: Der Klassensieg und die einzige Goldmedaille in der 350 ccm-Soloklasse sind unserem drahtigen Fahrer Dürschinger zu nehmen. — Leipold und Luthardt/Früh holen in der 350 ccm-Gespannklasse den Klassensieg und 2 Goldmedaillen. Als beste Fabrikmannschaft aller Klassen bringt die TRIUMPH-BOSS den goldenen Mannschaftspreis nach Hause.
2. Start 1954 bei der gefürchteten DMV-2-Tage-Fahrt: In einem Klassefeld von 20 Fahrern, alles Männer mit Namen und Rang im deutschen Motorradgeländesport, gibt es 15(!) Ausfälle. Die TRIUMPH-BOSS-Solo holt als absolut beste Maschine ihrer Klasse 2 von 3 großen Goldplaketten, mit dem eisenharten Strohe und dem elegant fahrenden Hartner im Sattel.

3. Start 1954 bei der 5. Nordbayerischen Zuverlässigkeitsfahrt: Wieder einmal gehören der TRIUMPH-BOSS-Solo, gefahren von Strohe und Hartner, der Klassensieg und die beiden einzigen Goldmedaillen ihrer Klasse. — Die beiden gestarteten TRIUMPH-BOSS-Gespanne mit Früh/Eyrich und Rieß/Guba holen unangefochten ebenfalls 2 Goldmedaillen. Eine TRIUMPH-BOSS-Mannschaft bringt zudem den goldenen Mannschaftspreis nach Hause und eine weitere TRIUMPH-BOSS hilft in einer gemischten Mannschaft noch einen goldenen Mannschaftspreis zu holen.

4. Start 1954 bei der 5. Westdeutschen Zuverlässigkeitsfahrt: 3 TRIUMPH-Boss am Start. Ergebnis: 3 Goldmedaillen, dazu die höchste Auszeichnung, den Siebengebirgspokal für die beste Mannschaft der Sonderklasse, und den Klassensieg bei den 350 ccm-Solomaschinen.

Kommen solche Erfolge von ungefähr? In 4 Fahrten 5 überlegene Klassensiege, 3 goldene Mannschaftspreise und 12 Goldmedaillen — das ist eine Bilanz, die für ein so junges Motorrad wohl einmalig sein dürfte. Daß die Konkurrenz in der 350 ccm-Klasse groß, hart und gewiß nicht schlecht war, beweist die Qualität der TRIUMPH-BOSS umso mehr.

Und was sagt der Fachmann zu der TRIUMPH-BOSS?

Carl Hertweck, der gewiß sehr kritische und überall als Koryphäe anerkannte Fachjournalist, Chefredakteur der Zeitschrift „DAS MOTORRAD“, schreibt u. a.:

„... man kann mit der BOSS so scharf fahren, daß es gelingt, damit Leute auf sehr viel stärkeren Maschinen, also auch auf 500ern, binnen längstens einer halben Stunde ‚in den Nerven zu ruinieren‘. Man braucht also nur durchschnittlich gut fahren zu können, dann gibt es kaum eine 500er, die man mit der BOSS nicht müde jagen könnte... Sehr maßgeblich an diesem Jagen-können muß also der Motor beteiligt sein, der unheimlich stur durchzieht.“

Und dann zu den Bremsen: „... Die Bremsen waren eine reine Freude — ... sie sind das, was wir wünschen: Fingerspitzenbremsen“.

In einem schon vorher veröffentlichten Bericht über die TRIUMPH-BOSS meint derselbe Fachmann: „Die TRIUMPH-BOSS ist ein Motorrad, von unbestechbarer Kultur und einem eigenartig erbarmungslosen Fahrcharakter.“ Dieser Satz trifft den Nagel auf den Kopf! Trotz ihrer bulligen Kraft ist die TRIUMPH-BOSS eine der zweifellos elegantesten Maschinen auf dem Markt. Man sitzt auf ihr wie auf einer 250er, hat die Kraft und die Reserve einer viel stärkeren Maschine zur Verfügung und last not least: die Kultur ihres Fahrgeräusches ist ein Genuß für sich.

So schreibt uns ein TRIUMPH-BOSS-Fahrer, Herr Paul Theisen aus Dortmund-Castrop:

„Ferner ist es mir ein Bedürfnis, Ihnen mitzuteilen, daß ich von der BOSS restlos begeistert bin. Es ist dieses nach dem Kriege nunmehr die 5. Gespannmaschine, welche ich besitze. Dabei erziele ich mit der BOSS Leistungen, die man einem kundigen Gespannfahrer nicht erzählen darf, da ich es selbst auch nicht für möglich gehalten hätte.

Ich täglich auf meiner Fahrt einen Höhenunterschied von ca. 350 Meter zu überwinden habe, überrascht mich besonders die ausgezeichnete Bergfreudigkeit. Eine solche Leistung hatte selbst meine letzte Maschine, ein 500er Königswellen-Modell, auch nicht annähernd.“

Und dann noch: die hydraulischen Bremsen. Die TRIUMPH-BOSS war das erste Motorrad seiner Klasse, das serienmäßig eine hydraulische Bremsanlage erhielt, die gleichzeitig den Anschluß der Seitenwagenradbremse ermöglicht. Es ist eine wahre Freude, wie schnell und leicht diese Maschine zum Stehen gebracht werden kann. Die Bremsen entsprechen der bulligen Kraft der TRIUMPH-BOSS.

Aus all dem Gesagten ergibt sich:

Die TRIUMPH-BOSS ist nichts für Benzinsauglinge.

Die TRIUMPH-BOSS braucht Männer mit Herz und Verstand.

Die TRIUMPH-BOSS ist kinderleicht zu fahren, doch wer mit ihr prassen will, sollte lieber die Finger davon lassen; diese Kraft des 350 ccm-Doppelkolbenmotors will sinnvoll beherrscht sein.

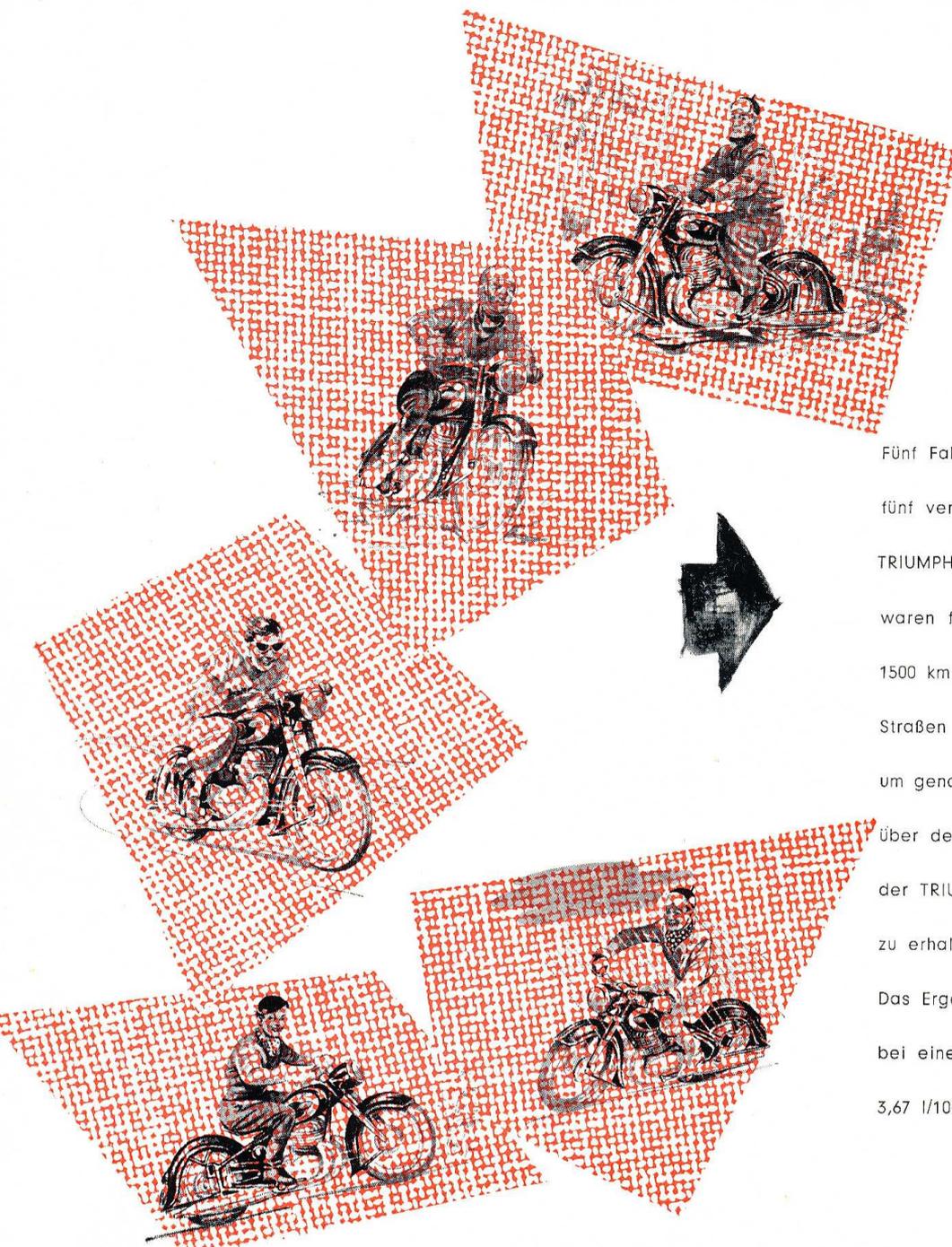
Die TRIUMPH-BOSS ist eine Maschine für Fahrer von Kultur, für Männer mit ritterlicher Haltung. Ihr flüsterndes Geräusch ist eine Freude für den Kenner.

Die TRIUMPH-BOSS liebt Berge, schnellen Start und zügiges Fahren.

Die wichtigsten technischen Daten:

350 ccm-Zweivergaser-Doppelkolben-Drosselmotor + Gleichstromspülung + 16 PS bei nur 3800 U/min* (niedere Drehzahlen bedeuten geringen Verschleiß!) + Spitzengeschwindigkeit: Solo aufrecht sitzend 120 km/h*, in gebückter Fahrerhaltung 128 km/h*; Seitenwagengeschwindigkeit 96 km/h* + Meßwerte: bei 60 km/h Reisedurchschnitt 3,67 l/100 km + Ideale Zerlegbarkeit des Motors bzw. Getriebes ohne Ausbau des Blockmotorgehäuses aus dem Fahrgestell + schallschluckende, birnenförmige Vorkammern + neuartiger geräumiger Ansaugeräuschkämpfer + Vierganggetriebe mit Ratschenfußschaltung und elektrischer Leerlaufanzeige + Sportlenker + Allradfederung + Leichtmetallvollnabenbremsen, hydraulische Bremsanlage.

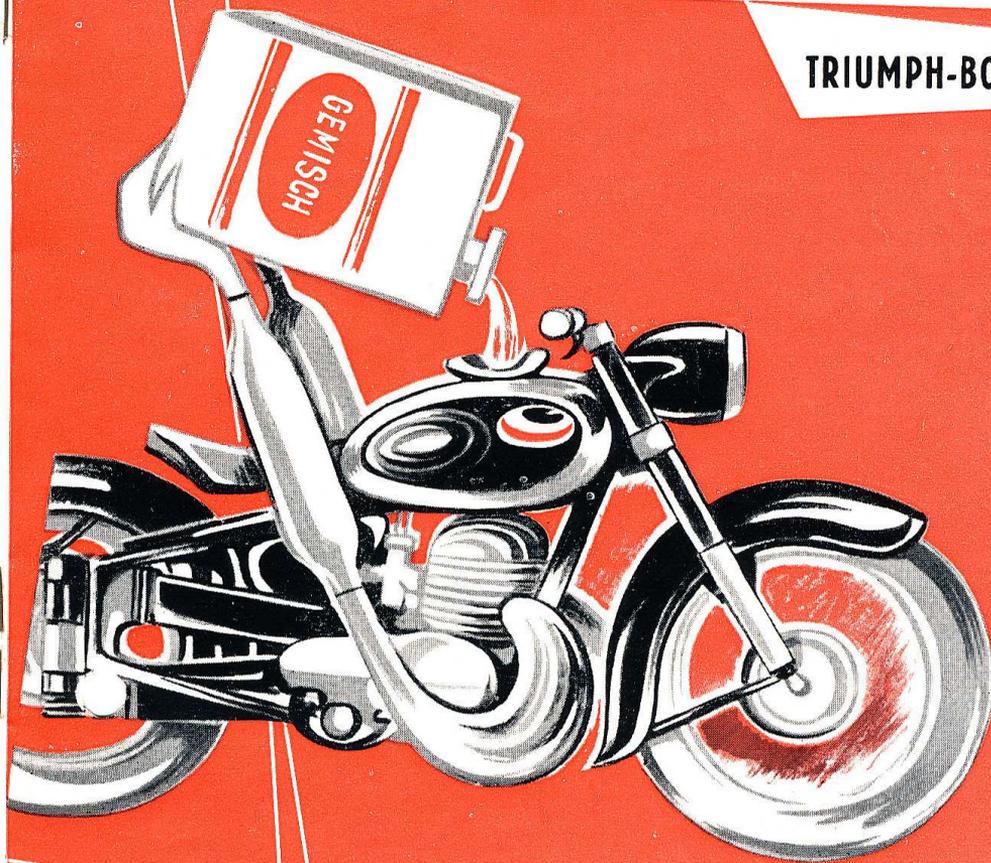
* Geprüft durch den vereidigten Sachverständigen des VFM

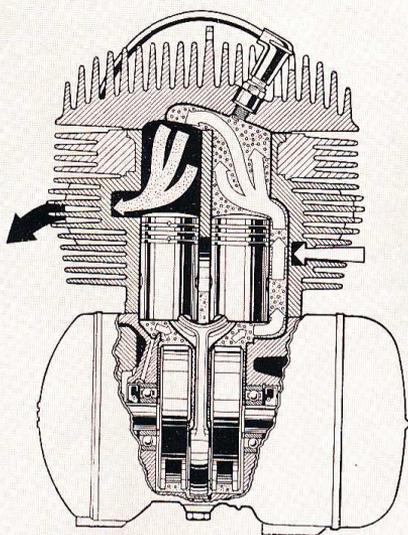


Fünf Fahrer mit
fünf verschiedenen
TRIUMPH-Boss-Maschinen
waren für Sie
1500 km auf unterschiedlichen
Straßen unterwegs,
um genaue Meßwerte
über den Verbrauch
der TRIUMPH-Boss
zu erhalten.
Das Ergebnis:
bei einem 60er-Schnitt
3,67 l/100 km.

UND WAS VERBRAUCHT DIE

TRIUMPH-BOSS?





Der TRIUMPH-Doppelkolben-Zweitaktmotor garantiert durch seine disziplinierte Gasführung eine scharfe Trennung von Frisch- und Restgasen und damit eine hohe Leistungsausbeute und geringen Verbrauch.

Die Frage nach dem Verbrauch wundert uns nicht.

Wir wollen Sie gerne aufklären! Als unsere Technische Leitung sich im Jahre 1952 entschloß, nach dem bestens bewährten Prinzip unserer BDG 250 die 350er-Maschine TRIUMPH-BOSS zu entwickeln, da war sie sich sehr wohl darüber klar gewesen, daß die Wirtschaftlichkeit des Zweitaktmotors in der Hubraumgröße von 350 ccm ihre Grenze hat. Die Erfahrungen, die wir vor dem Krieg mit unserem vieltausendfach bewährten S 350-Modell mit flachkolbengespültem Einzylinder-Einkolbenmotor gesammelt hatten, zeigten uns daneben eindeutig den Weg auf, der gegangen werden muß, wenn die Wirtschaftlichkeit eines so großen Einzylinders, d. h. der Spülwirkungsgrad desselben, noch verbessert werden soll.

Unsere Ingenieure haben daraufhin in tiefschürfenden langen Versuchsreihen die Bestätigung für die Richtigkeit dieses Gedankens erbracht, nämlich die, daß der beste Spülwirkungsgrad eines 350 ccm-Einzylinder-Zweitaktmotors allein mit dem disziplinierten Gasverlauf des Doppelkolbenmotors erreicht werden kann.

Sie haben weiter bei dieser Entwicklung erreicht, daß auch bei diesem großvolumigen Einzylinder eine einwandfreie, frischgassparende Spülung schon bei Drehzahlen vorhanden ist, wie man sie im Zweitaktmotorenbau bisher nicht kannte. Der durch die beiden kleinen Bohrungen unterteilte

Zylinderraum verhütet weitestgehend die bekanntlich kraftstoff-fressende Vermischung von Frisch- und Restgasen durch die Trennwand zwischen den Bohrungen, und so erklärt sich die bis heute beste Ausnützung des Kraftstoffes bzw. die verlustarme Umsetzung des einströmenden Frischgases in mechanische Arbeit bei unserer Doppelkolbenmaschine TRIUMPH-Boss. Bei einer bewußt gedrosselten Höchstleistung von 16 PS bei 3800 U/min. können wir den einmalig niederen spez. Verbrauch von 340 g/PS/Std. nachweisen, wohingegen Einkolbenzweitakter bekanntlich Verbräuche zwischen 400 bis 700 g/PS/Std. aufweisen (vergleiche rechts).

Über den Verbrauch meint der Fachmann C. Hertweck:

„... Solo ist bei einem 60er-Schnitt — der mit diesem Fahrwerk gut zu halten ist, mit weniger als 4 Litern hinzukommen. Womit wieder einmal bewiesen wäre, daß heutige Maschinen gleicher Fahrleistung fast genau auch gleich viel brauchen, der Verbrauch hängt nicht mehr von der Maschine ab, es sei denn, es wäre eine überalterte Konstruktion — sondern von der Transportleistung. Genau dasselbe brauchen die modernen Twins, wenn sie gleich viel leisten.“





Die von uns ermittelten Reiseverbräuche liegen ebenso günstig, weil die bullige Kraft der Maschine kaum zum Schalten zwingt, d. h. ein zügiges Fahren und damit ein Kraftstoffsparen ermöglicht.

Wir haben unsere Angaben selbst noch einmal kontrolliert, und zwar haben 5 verschiedene Fahrer auf 9 Fahrten mit zusammen 1500 km Weglänge auf Landstraßen in Bayern und Württemberg bei einem Reisedurchschnitt von 58 bis 60 km/Std.

3,67 l/100 km verbraucht. Wenn Sie diese Werte mit den Werten vergleichen, die aus dem Testbuch der Zeitschrift „Motorrundschau“ ohne Angabe des Fabrikates der Maschinen zusammengestellt sind, dann werden Sie zugeben

müssen, daß es sich bei der TRIUMPH-

BOSS um eine wirtschaftliche Zweitaktmaschine handelt, deren Eigenschaften

sich würdig in diejenigen der zu 100 000 bewährten übrigen TRIUMPH-Doppelkolben-Motorräder einreihen.

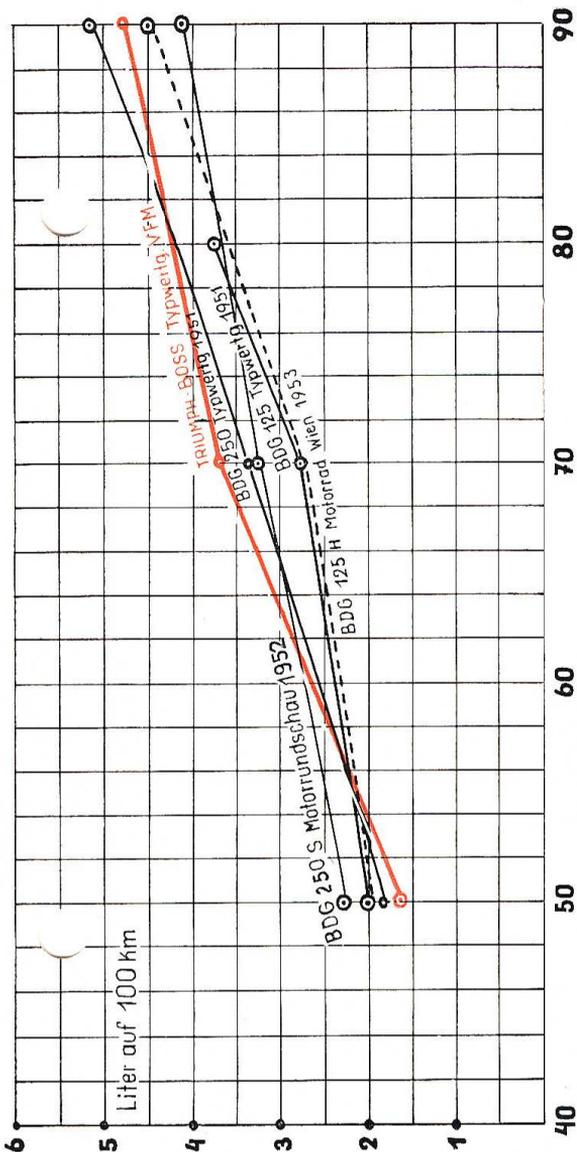
Haben Sie also keine Bedenken, daß die TRIUMPH-BOSS als Zweitakter großen Hubvolumens ein Benzinfresser sein müsse. Nein, die Entwicklung ist seit der Zeit, in der eine solche Beurteilung des großvolumigen Zweitakters ihre Berechtigung hatte, nicht stillgestanden.

Sie erzielen mit der bulligen Leistung der BOSS

★

Jeder Sprung eines Hürdenläufers ist mit einem plötzlichen Gasatreißen beim Motorrad zu vergleichen. Wer den Gasdrehgriff ruckartig-nervös betätigt, verschwendet mehr Kraftstoff als einer der ruhig und gleichmäßig wie ein Langstreckenläufer davonzieht.





mit wenig Gas erstaunlich gute Reisedurchschnitte, und darin liegt das Geheimnis des für ein leistungsstarkes 350er Zweitakt-Motorrad niedrig liegenden Verbrauchs. Sie wird, wie in der XI. ADAC-Winterfahrt, der DMV-2-Tage-Fahrt 1954, der 5. Nordbayerischen Zuverlässigkeitsfahrt und der 5. Westdeutschen Zuverlässigkeitsfahrt, wo sie ihre Stärke unter Beweis stellte, auch weiter von sich reden machen, die bullige TRIUMPH-BOSS.

Das sind die dem Testbuch der „Motorrundschau“ entnommenen Werte verschiedener Fabrikate:

| Typ | bei 50 km/std | 70 km/std | 90 km/std | bei Vollgas | Reiseverbrauch |
|-----------|---------------|-----------|-----------|-------------|---------------------------|
| 250 | 2,4 | 3,0 | 4,8 | 6,0 (108) | 4,3 über 60 km/h |
| 250 | 2,6 | 3,2 | 4,5 | 5,8 (98) | 4,7 wettb. mäß. Fahrweise |
| 250 (4 T) | 2,1 | 3,0 | 3,9 | 4,9 | 3,9 b/80 km/std |
| 250 | 2,3 | 2,9 | 4,3 | 5,9 (104) | 4,7-5,0 b/scharf. Fahrt |
| 250 S | 2,25 | 3,2 | 4,1 | 5,1 (103) | 4,4 b/80 km/std |
| 200 Gesp. | 3,7 | — | 5,3 | — | 4,9 b/55 bis 58 km/std |
| 200 Gesp. | 3,3 | — | — | 6,3 | 4,7 schnell |
| 250 Gesp. | 3,4 | 5,9 | — | 7,0 (78) | 5,1/5,5/5,8 b/60/65/67 |
| | + | + | + | + | |
| 350 Solo | 1,8 | 3,7 | 4,8 | 6,4 (120) | 3,67 b/58 bis 60 km/std* |
| 350 Solo | 1,9 | 3,2 | 4,0 | 5,4 | 4,1 b/schnell. Fahrt |

* Firmendurchschnittswert
+ Typwertungs-Werte

*

Die linke Skizze zeigt, daß der Verbrauch der TRIUMPH-BOSS durchaus im Rahmen der Verbrauchswerte unserer übrigen, als wirtschaftlich bekannten TRIUMPH-Modelle liegt.

*D*IE TRIUMPH-BOSS
HÄLT WAS SIE VERSPRICHT
FRAGT DIE
DIE SIE SCHON FAHREN

