

Das MOTORRAD

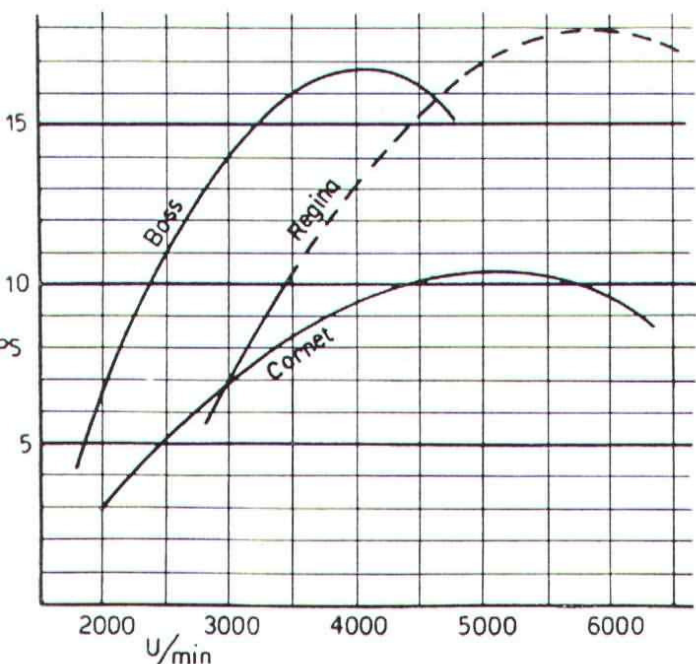
testet



Als wir von der Boss das erste Testexemplar bekamen, war uns durchaus nicht wohl in unserer Haut. Schließlich ist doch nun einmal unverkennbar die Tendenz da, von den 350ern fahrleistungsmäßig die 500er ablösen zu lassen, so wie heutzutage die 250er leistungsmäßig die bisherige 350er abgelöst hat. Man erwartet also heute von einer 350er eine Leistung von wenigstens 20, tunlichst aber 22 PS. Und nun kommen da die Triumph-Leute kaltblütig an und stellen eine 350er mit 16 PS vor — wird schon eine hübsch lahme Krücke sein, dachten wir alle. Es war aber ein typischer Fall von Denkste, wie sich gleich noch heraus stellen wird.

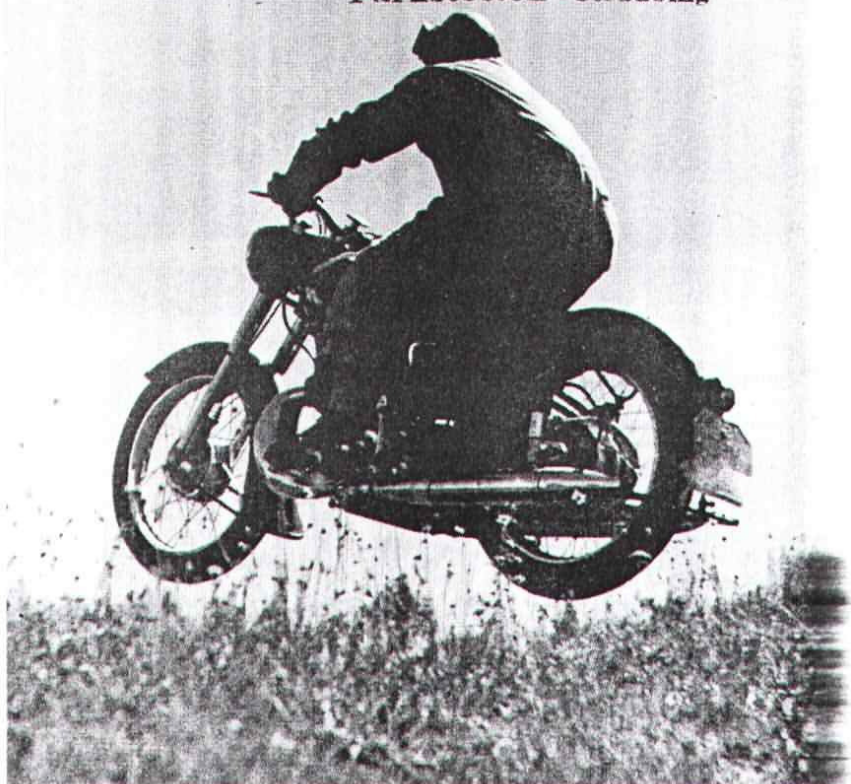
Dieser Erwägung gegenüber stand ein völlig entgegengesetzter Gedankengang: Seit Jahr und Tag macht man doch der Industrie den Vorwurf, daß sie ihre Maschinen immer höher kitzle, immer höhere Leistungen aus kleinen Zylinderinhalten heraushole, daß die Maschinen damit viel zu hochtourig und viel zu empfindlich und wer weiß was noch alles würden. In diese Kerbe hackten nun die Triumph-Leute, sie gingen von der Erwägung aus, daß die landläufigen 12-13 PS einer herkömmlichen 250er für den Gespannbetrieb zwar durchaus erfreulich seien, bei besetztem Gespann aber gar nicht immer wunschlos glücklich machen. Man hätte also reichlich oft Verwendung für ein paar PS mehr, ohne daß man über sofort bereit wäre, deswegen zu einem 500er- oder 600er-Gespann überzugehen und auch dessen Kosten sinngemäß mit in Kauf zu nehmen. Man sagte sich bei Triumph ganz klar, daß 100 ccm mehr zu den vorhandenen 250 ccm gerade diese Leistung geben würden, die das normale 250er-Gespann mit ebenso normalen 12-13 PS vermissen läßt, daß aber diese 100 ccm nur einen wesentlich geringeren Mehraufwand darstellen, als man ihn selbst beim Übergang auf eine wesentlich größere Maschine in Kauf nehmen müßte. Diese 100 ccm mehr, die — und gerade darin liegt die der Boss zugrunde liegende Idee — sollten aber nicht benützt werden, um die 20-22 PS zu ermöglichen, die heute bei 350ern nahezu landesüblich sind (aber nur jenseits 6000 und bis zu etwa 7000 U/min erzielt werden können), man begnügte sich mit knapp 17 PS, im Prospekt stehen glaube ich sogar nur 16 PS. Diese relativ geringe Leistung wird aber bei 4000 U/min abgegeben, die 4 PS Mehrleistung gegenüber einer normalen 250er sind wiederum genau das, was man im normalen Gespannbetrieb auch tatsächlich braucht und wofür man sehr oft Verwendung hat. Die Boss hat also genau den Motor, den viele Leute bisher vergeblich verlangt haben, bei dem man also den vorhandenen Hubraum zu Gunsten einer niedrigen Drehzahl nur mäßig ausnützt. Das Leistungsdiagramm zeigt die Motorleistung der Boss im Vergleich zur Cornet und vor allem zur Regina II. (Es ist, wie schon oft gesagt, ein sehr

Leistungsvergleich Boss — Regina — Cornet



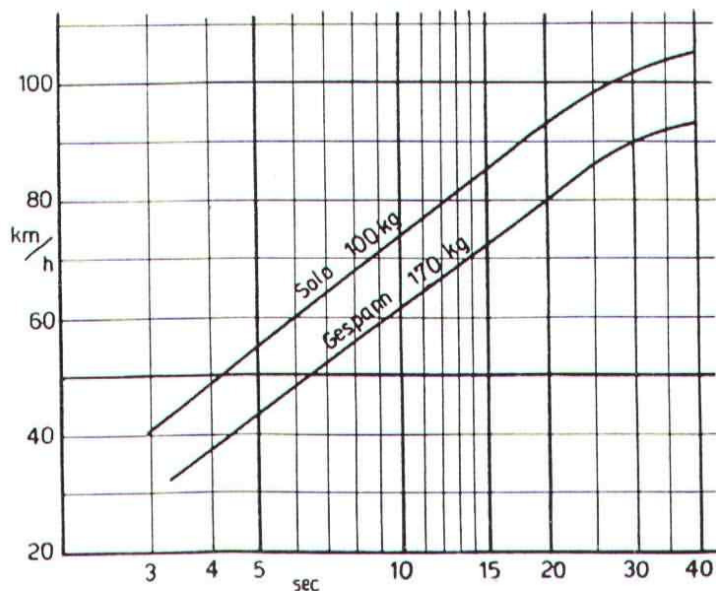
Adolf Speiseder

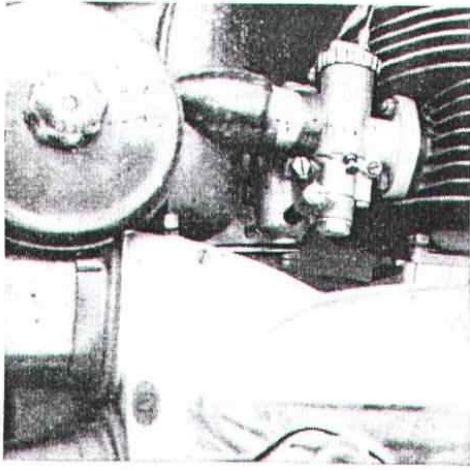
Fahrzeuge
Zentrifugen - Nähmaschinen - Reparatur.
Benzin - Öle
Parkstetten - Straubing



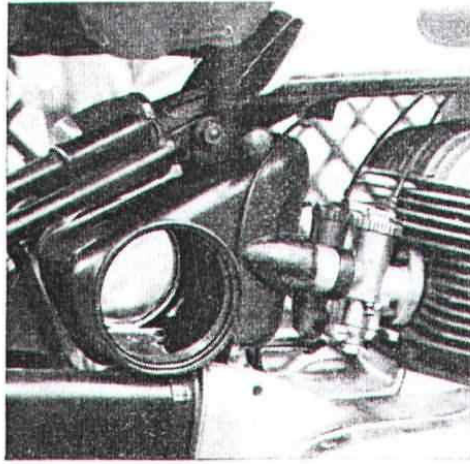
heißes Eisen, zwei Maschinen verschiedener Firmen so wie hier unmittelbar miteinander zu vergleichen — aber die Boss will ja ganz bewußt keine unmittelbare Konkurrenz zur Regina sein, wohl aber ist der Vergleich sehr interessant, weil diese beiden Maschinen ihre Leistungen in völlig anderen Gebieten holen.) Die Leistungslinie der Boss entstammt dem Motorexemplar, das in die Typprüfung genommen wurde. Über 4000 U/min fällt diese Leistungslinie ziemlich stark ab, mein eigener Motor fiel aber bei weitem nicht so stark ab, ich konnte ihn in den Gängen weit höher drehen lassen, als dies der Leistungslinie entspricht. Wenn man im Gängediagramm die Leistungen über den Geschwindigkeiten vergleicht, dann wäre dazu nur zu sagen, daß bei unserem Testgespann die Gänge spurloser ineinander verliefen, als sie dem Diagramm nach hätten verlaufen müssen.

Die Beschleunigungen solo und bei besetztem Gespann





Im Schwimmergehäuse ist eine Sammelmöglichkeit für Wasser — so alle acht Wochen mal abmontieren und Wasser ausgießen! Ist sehr wichtig, kann einem sonst graue Haare bereiten.



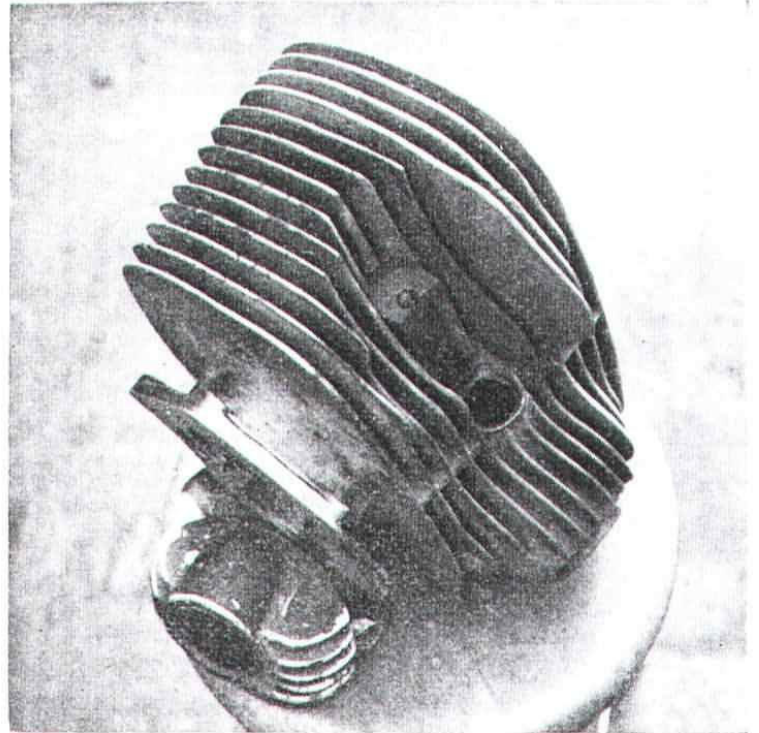
Der Ansaugdämpfer war früher mal Ölbehälter, tut's aber prima, wenn er auch wirklich rundum dicht geschweißt ist.



Es wurde zwar mit dem kleinen Sportseitenwagen angeliefert, wir haben aber nach 2 Tagen schon den Redaktionsseitenwagen angehängt und damit wurde auch die Beschleunigungslinie ermittelt. Trotz des großen Seitenwagens ging unser Gespann mit umgelegter Scheibe, aber 70 kg Last im Seitenwagen, 95 km/h in beiden Richtungen. Es könnte scheinen, daß das Gespann etwas zu reichlich übersetzt gewesen sei, ich möchte aber dennoch niemandem empfehlen, die Soloübersetzung beizubehalten, denn wir kamen mit der scheinbar reichlichen Gespannübersetzung stets und sicher über 90 hinaus, ebenso wurde erst dadurch das Gespann weitgehend windunempfindlich.

Wie man sieht, ist auch das Triumph-Getriebe wohl oder übel, wie außerhalb des eigentlichen Alpengebietes meist nötig, als reines Straßengetriebe ausgelegt. Die obersten drei Gänge liegen sehr schön dicht beieinander, um auf normaler Straße gute Reiseschnitte zu ergeben. Ebenso zwangsläufig liegt der Erste ziemlich tief unten, und wenn man mit einem solchen Getriebe in wirkliche Berge kommt und lange Pässe zu fahren hat, dann muß man sich eben damit abfinden, daß man weite Strecken im Ersten mit bestenfalls Halbgas fahren muß, ohne daß es einem gelingt, in den Zweiten heraufzuschalten. Diesem Umstand unterliegen aber praktisch alle Motorräder, deren Getriebe nicht ausgesprochen für Bergbetrieb entworfen sind. (So lange man nur vier Gänge zur Verfügung hat, würde ein solch ausgesprochenes Berggetriebe im Flachlandbetrieb wieder Konzessionen verlangen!)

Der Boss-Motor ist nun einfach ein vergrößerter BDG-Motor, er steckt auch im nahezu unveränderten Fahrwerk der BDG. Das Ergebnis ist also ein verhältnismäßig kleines und mithin sehr handliches Motorrad, man sitzt tatsächlich auf einer „250er, aber mit etwas drin“. Wahrscheinlich ist dies der Grund dafür, daß man mit der Boss so sehr scharf fahren kann, daß es gelingt, damit Leute auf sehr viel stärkeren Maschinen, also auch auf 500ern, binnen längstens einer halben Stunde „in den Nerven zu ruinieren“.

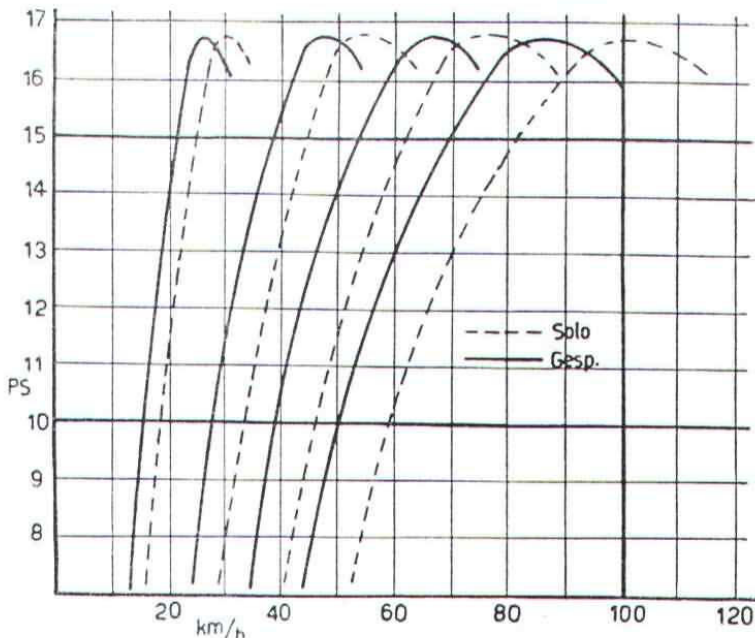


Der Boss-Zylinder ist aus Grauguß, nur die obersten vier Rippen sind im Alfin-Verfahren aus Leichtmetall angegossen, für das aus Modegründen angebrachte zweite Auspuffrohr war noch ein besonderer Guß-Fitting nötig.

Darüber:

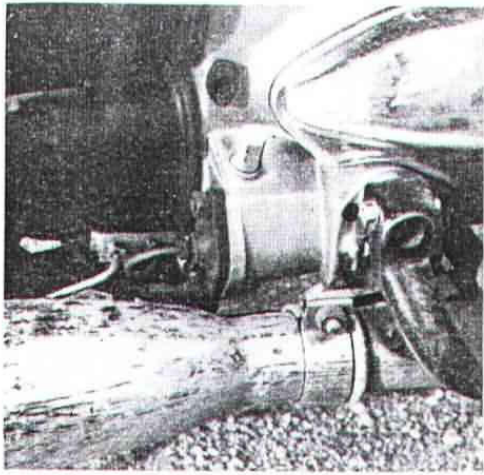
Das ist der Fitting mit der dichtenden Kugelfläche — muß richtig montiert werden, um dicht zu sein.

Die Geschwindigkeiten in den Gängen solo und als Gespann

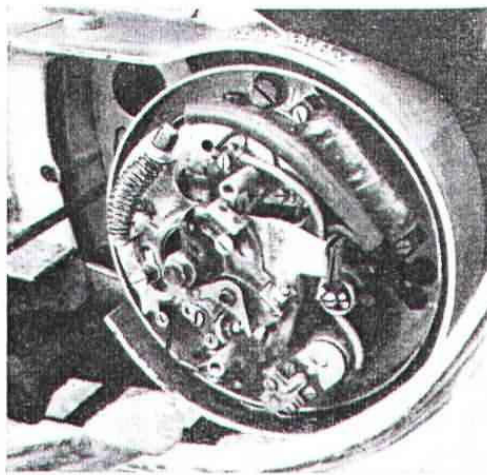


Man braucht also nur durchschnittlich gut fahren zu können, dann gibt es kaum eine 500er, die man mit der Boss nicht müde jagen könnte, es sei denn, auf der 500er säße ein Fahrer von absoluter Sonderklasse. Es ist mir dies noch bei keiner Maschine so aufgefallen wie bei der Boss, obwohl die Boss noch durchaus ein Standardfahrwerk aufzuweisen hat. Man kann also die größeren Maschinen nicht mit der Güte des Fahrwerkes jagen, wie man das mit einer modernen Schwinggabelmaschine täte, obwohl man gegenüber der größeren und schwereren Maschine durch die handliche Boss dennoch etwas im Vorteil ist. Sehr maßgeblich an diesem Jagen-können muß also der Motor beteiligt sein, der unheimlich stur durchzieht. Ich schrieb früher schon einmal, die Boss sei nicht schnell, man könne aber damit weit stärkere Maschinen müde jagen. Zu dieser Feststellung halte ich auch noch heute, denn wenn auch unser Gespann 95 ging — es ist mir nicht gelungen, mit der Solomaschine über 110 km/h hinauszukommen.

Da wir gerade von Getrieben und von einem großvolumigen Motor mit niedriger Höchstdrehzahl sprechen, gleich noch ein anderes Thema: Man nennt einen solchen Motor ja wohl auch stolz „Droselmotor“, und Fritzchen Müller erwartet dann mehr oder weniger bewußt, daß man einen solchen Motor doch eigentlich nur noch mit dem Drehgriff müßte fahren dürfen, daß also eine Getriebebenutzung eigentlich entfallen müßte. Ich habe aber nichts derlei bemerkt, denn wenn man beispielsweise mit dem Gespann mit



Hydraulik-Hauptzylinder, organisch eingebaut, dahinter Verteilerstück für Hinterrad, Seitenrad und Stoplicht.



Handverstellung der Zündung — sehr wichtig beim Ziehen in Steigungen. Zünder zweifach abgedeckt, erst in Noris-Kapsel, das Ganze in Leichtmetalldeckel.



Für schweren Wettbewerbsbetrieb gibt es diesen Verstärkungsbügel — gibt auf Geröll und Kleinpflaster spürbar bessere Führung.

40 um die Ecke geht, dann kann man dies zwar anstandslos im Dritten tun und das Gespann wird dann auch noch annehmbar hochbeschleunigen, wenn man es aber ausgesprochen eilig hat, dann empfehle ich dennoch, gleich zweimal, also in den Zweiten herunterzuschalten und aus dem Zweiten heraus mit Vollgas über 50 hinaus zu beschleunigen — geht man dann erst in den Dritten, wird man über nichts zu klagen haben, höchstens über schwarze Gummistriche auf der Straße.

Im Solobetrieb fällt das hier Gesagte gar nicht auf, da zieht die Boss tatsächlich wie ein Büffel ab — was ein Motor jenseits 15 PS Nennleistung aber tatsächlich drin hat, das zeigt sich ja erst im Gespannbetrieb. Wir haben uns deshalb auch nicht auf unsere Solo-Eindrücke verlassen und den Motor nochmal über gute 3500 km im Gespann hergenommen. Ja, und da ist der Eindruck, wenn man mit der Erwartung „Drosselmotor“ kommt, zunächst nicht gerade positiv. „Unten nix drin!“ sagt da jeder. Stimmt aber nicht, ist Selbsttäuschung.

Es gibt Leute, die halten die Aufnahme einer Beschleunigungskennlinie für Hexenwerk — ist auch gar nicht nötig, das selbst zu machen, obwohl einen die Boss dann belehren würde, daß sie eben dennoch etwas drin hat. Ich empfehle etwas ganz anderes: Einen Tag ein Boss-Gespann fahren und dann auf ein hochgezüchtetes 250er-Gespann mit ebenfalls 16—17 PS umsteigen. Ist sehr eindrucksvoll — hätte nicht gedacht, daß die 100 cm mehr so viel ausmachen. Viel mehr, als sogar die Messung erwarten läßt. Jetzt kann ich es ja sagen: Ich habe das alte Biergespräch „großes Volumen — kleines Volumen“ schon bald zehn Jahre lang für blöd gehalten, schließlich ist PS doch gleich PS und letzten Endes nur eine Übersetzungsfrage. Auf Ehre: Ist nicht! Es ist ein sehr deutlicher Unterschied im Fahren — man muß dazu von einer Maschine auf die andere übersteigen, dann ist der Unterschied faustdick zu spüren.

Wie üblich wurde bei uns stets „full un bi, un nix killen loten!“ gefahren. Von Autobahn Leonberg bis Autobahn Remscheid nur zweimal von Vollgas herunter, weil man da zweimal tanken muß. Vierter erst von 75 ab, im Zweifelsfall blieb auch mal für 1—2

Kilometer der Dritte bis 80 drin — bloß nix verschenken. Dabei liefen auf der Strecke Leonberg—Remscheid—Leonberg genau 7,2 Liter durch, also Maximalverbrauch im Gespannbetrieb. Ganz normal. (Wobei höchstens zu sagen wäre, daß das bei uns auch durch so manche 250er schon durchgelaufen ist, die dann aber einen um 10 km/h niedrigeren Gesamtschnitt gab! Im Boss-Motor ist eben doch etwas drin, merkt man gerade auf langen Jagestrecken.) Fährt man mit besetztem Gespann halbwegs sinnig und begnügt man sich mit einem 60er-Schnitt auf Bundesstraße — der aber ganz fleißig gefahren werden will — dann laufen noch 6 Liter durch. Solo ist bei einem 60er-Schnitt — der mit diesem Fahrwerk gut zu halten ist, mit weniger als 4 Litern hinzukommen. Womit wieder einmal mehr bewiesen wäre, daß heutige Maschinen gleicher Fahrleistung tüpfelgenau 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 auch die modernen Twins, wenn sie gleich viel leisten.

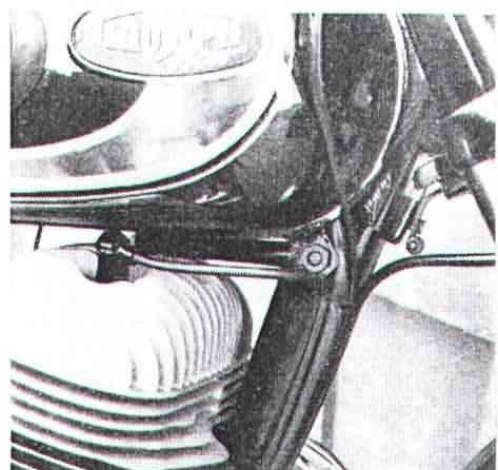
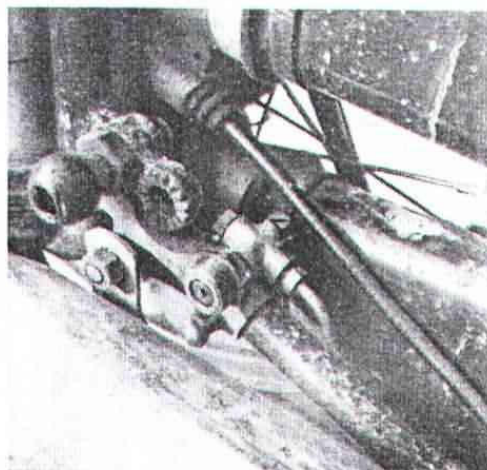
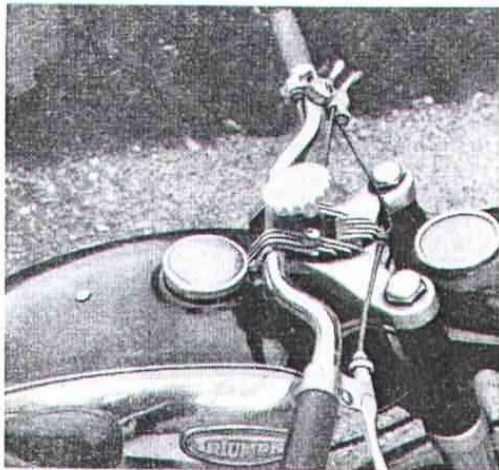
Klingeempfindlichkeit: Ist da, sehr deutlich, ist spezielle Motoreigenschaft, nahezu Brennstoff-unabhängig(!). Das gibt's also tatsächlich. Sieht so aus: Motor klingelt beim Beschleunigen oder Ziehen am Berg sehr merklich, sowohl mit Esso-Extra wie mit Super-Shell wie mit Aral. (Für letzteres allerdings Vergaser nicht umgestellt!) Klingelei hört mit Zündung-Zurücknehmen auf. Sie hört auch auf, wenn der Motor die 3500 U/min überschreitet, auch wenn volle Frühzündung steht. Bei Spitzendrehzahl bei voller Frühzündung keine Klingelei, und nun bitte festhalten: Auch nicht mit ganz normalen Fahrbenzinen! Bester Beweis: Stundenlang vollgasfest, auch mit 240er-Kerze. Das tut kein Motor, der regulär klingelt.

Die Bremsen waren eine reine Freude — Triumph war eine der letzten Firmen, die den Dosendeckel verließen, aber man hat das aufgeholt — die heutigen Bremsen sind das, was wir uns wünschen: Fingerspitzenbremsen. Es ist sinnlos geworden, Verzögerungswerte anzugeben, diese hängen ja heute nur noch von der Haftung Reifen-Straße ab. Denn man ist jederzeit in der Lage,

Unterm kleinen Kläppchen sitzt das Lenkschloß — Lenker wandern klammheimlich immer weiter zurück. Ich würde ihn um mindestens 15 cm nach vorn kröpfen, gibt solo eine weit sicherere Führung.

Hydraulik-Schnellanschluß für Seitenwagen, trennbar ohne Entlüftenmüssen.

Ein guter Rat: Dieses Zündkabel kriegt im Laufe der Monate mal Poren und dann ist bei Regen der Bart ab. Also gleich in einen ganz dicken Schlauch einziehen! Was haben wir uns davon bloß an der Nase rumziehen lassen! Man lernt eben nie aus.

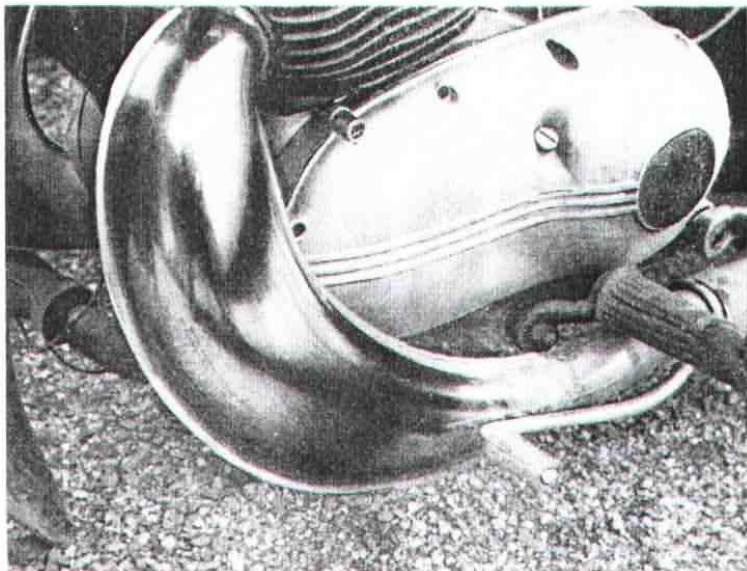


die Vorderbremse mit zwei Fingern und die Hinterbremse mit unverkrampften Wadenmuskeln so anzuziehen, daß der Reifen quetscht und — noch sehr viel wichtiger! — man kann auch solo das Vorderrad festbremsen und einen halben Meter ausweichen lassen, mit wenig Grifflockern dreht es wieder und spurt wieder. Zuerst bin ich furchtbar erschrocken, sonderbarerweise nicht zu Boden gegangen, und nachher hab ich es mit Absicht probiert. Ging schön. Man braucht also die Bremse nicht völlig zu lösen, ganz wenig Lockern läßt das Rad wieder drehen.

Sehr schön die vorhandene, fest eingebaute Hydraulik, die auch in typisches Erlebnis lieferte: Im Neuzustand riß das Gespann geradezu nach rechts, wenn man auf die Fußbremse trat. Hm — Seitenradbremse eben zu gut, also Werkswagen runter und Reaktionswagen ran, der hat eine Steib-Bremse. Denkste, riß genau so, anscheinend taugt Hinterbremse nichts. Also Rad raus: Na klar, der eine Belag trägt auch nur auf 10 mm Länge, offensichtlich unvorbereitete Backe. Also abgefeilt, wieder rein — schon besser. Nach 200 km guter Gesamtzustand; Fußbremse allein läßt Gespann nach rechts ziehen, macht sich sehr schön in Rechtskurven, andere Leute möchten ja deswegen grade getrennte Bremsenbedienung — hier geht's von selber. Bei Notbremsung mit allen Kräften, wenn man also auch an der Vorderbremse zerrt, geht das Gespann aber ohne Lenkkraft völlig gradeaus mit einer gerade noch spürbaren Tendenz, ganz wenig nach rechts zu laufen, falls das überbremste Vorderrad rutscht — also auch das, was man haben möchte, ja nicht in den Gegenverkehr hinein. Der Zustand blieb über 2000 km konstant, gelegentliche Inspektion zeigte, daß die nachgearbeitete Backe erst auf halbe Länge trug — man hat es also in der Hand, durch Bearbeitung der Beläge die Bremswirkung abzustimmen — die reine Hydraulik hat ja keine einstellbare Kraftverteilung wie bei der halbmechanischen Steib-Bremse. Diese Erfahrung hat uns vollends bestärkt, daß der ganze Zauber mit getrennter Bedienung von Seiten- und Hinterbremse nichts weiter ist als Einbildung. Man denkt sich das wunderbar aus, bis einen die Erfahrung lehrt, daß es mit einem Hebel und ein für allemal abgestimmter Bremskraftverteilung — hier eben durch richtige Bemessung der tragenden Belagfläche — ganz prima geht. Nie wieder ohne gebremstes Seitenrad! Wobei die fest eingebaute Hydraulik mindestens den Vorzug der Kompaktheit und Sicherheit hat, sie funktioniert — einmal richtig eingestellt — wartungslos.

Startverhalten: Bei der Solo-Boss, die wir im Herbst hatten, ganz normal, ohne Befund. Das Gespann im Winter bei tiefem Frost: Springt bei — 15° auf den zweiten Tritt an, läuft aber nur durch, wenn man Finger auf dem Tipper hält. Muß so fast eine Minute schärf laufen, bis man anfahren kann. Nach einem Kilometer kann erst Filterblende auf. Etwas besser, wenn man eine Leerlaufschraube ganz schließt, die andere 1/2 Umdrehung auf. Ursache: Nicht dicht geschweißte Naht im Ansaugdämpfer! Inzwischen behoben. Warm: Kommt auf den ersten Tritt.

Noch so eine seltene Panne: Sozia klagt über tränende Augen im Seitenwagen. Klares Symptom für ganz leichte Undichtigkeit der Auspuffanlage. Rohre werden abgesucht: Nichts, alles dicht. Anschlüsse in den Zylinder: Auch dicht! Eiverbibch — wenn man bei Kälte antritt, sieht man vor dem Zylinder ein ganz dünnes Räucherlein, und nur bei Windstille — aha, da ist dieses Gußstück, das das zweite Rohr aufnimmt, Kugelanschluß an den Zylinder — nicht ganz sauber bearbeitet und da bläst es raus! (Inzwischen hat der älteste Triumph-Chef Reitz selber den erwischt, der dieses Anschlußstück falsch montiert hatte, so mit einem 08/15 Cislaveng — ist abgestellt, jetzt sind die Dinger dicht. Muß man wissen: Erst



Die linke Banane schluckt 80% der gesamten Abgasmenge. Daß es sich um eine Resonanzdämpfung handelt, sieht man an den getrennten blauen Flecken. Wirkt übrigens bis rund 50 km/h als sehr guter Dreckschutz, Schuhe bleiben sauber!

Gußstück montieren und anknallen, dann erst Rohre montieren. Dann hält's!)

Und weil wir gerade beim Auspuff sind: Nicht die Cornet, nein, die Boss ist das flüsternde Motorrad!

Einmal warm, kann man sie so fahren, daß sie nicht mehr puff-puff, sondern nur noch zisch-zisch sagt. Muß sonntagmorgens öfter mal zur Bahnpost — nun, da sticht man wie ein angestochener Neger dahin, was sollte man auch sonst mit sich anfangen. Hab mich selber erwischt, mehrmals, wie ich langsam fuhr. Einfach weil das etwas ganz Neues war, so leise zischend dahinzutrudeln. Was heißt übrigens trudeln — 50 waren's immer noch! Dann laufend aufgepaßt und mit anderen Leuten verglichen: Bis 60 km/h in jeder Gangart, also auch im Dritten auf 5% Steigung, einwandfrei leiser als ein VW! Ist das ein Wort? Dabei machen sich natürlich die 100 ccm Überschußvolumen gewaltig bemerkbar — sobald man da von Vollgas heruntergeht, wird so ein Motor enorm leise. Leiser als ein VW, man kann sich damit anschleichen, nachts, zu Hause, man weckt bestimmt niemanden mehr. Geht noch leiser als R 67 und KS 601, gerade beim Anschleichen. In der Stadt, so im 50er—60er-Tempo, kann man mit der Sozia sprechen, man braucht nicht zu brüllen oder wie ein Cowboy seitwärts runterzuhängen. Ich weiß nicht, ob es laut Meßvorschriften noch leisere Motorräder gibt als die Boss — bei Voll-Last donnert sie ganz schön. Aber bei Teillast gibt es derzeit bei gleicher Geschwindigkeit und gleicher Belastung kein leiseres Motorrad. Sie ist bei Teillast leiser als viele Wagen.

Zusammengefaßtes Urteil: durchaus gelungener Versuch, den immer wieder verlangten großvolumigen und niedrig drehenden Motor zu bauen. Offenbart seine Vorzüge nicht sofort; man muß sich damit richtiggehend „einfahren“, bringt einen dann aber selten nahe an die Fahrleistungen einer 500er heran — bei den diesjährigen Wettbewerben gelang es ja den Zwanzigpferdigen noch nicht, die Bosse einmal abzuschütteln, die blieben immer dran. Sturer Vollgasläufer, stundenlang ununterbrochen. Bei Teillast ganz extrem leise. Klein und handlich, sehr kultiviertes Motorrad.

C. Hertweck

Die mächtigen Vollnabenbremsen, sehr steif, starr mit Antrieb verschraubt, vier Bolzen, selbstzentrierende Kugelsitze.

Mit dem schwenkbaren Teleskop-Auge ist der Hinterradausbau sehr einfach, vor allem hat man mit dem einschiebbaren Distanzstück kein Gefädel.

Man sollte es nicht glauben, aber das Hinterrad läßt sich tatsächlich unter den ungeteilten Kotflügel schieben, ohne daß man die Maschine kunstreich erst mal umkippt.

