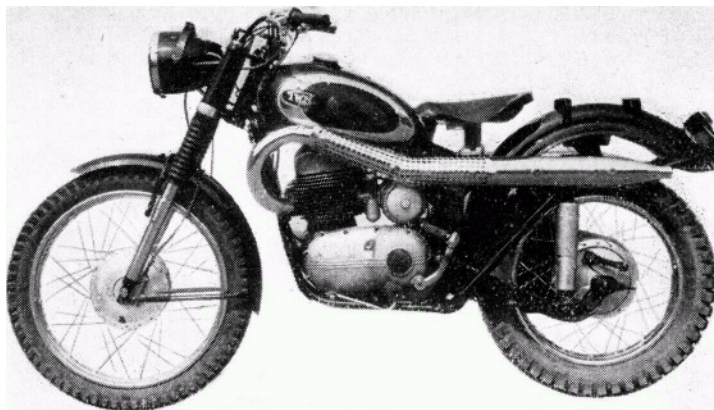


Begegnung mit der „bulli- gen“ Boss



Die „bullige“ Gelände-Boss von der linken Seite. Alle im Text genannten Merkmale sind deutlich zu erkennen

Eine 350er mit mehr als 3,5 mkg Höchst Drehmoment! So ein Bulle mit seinem traktorähnlichen Durchzug muß es ja schaffen! Es würde einen schier nicht verwundern, wenn uns eines Tages die Nachricht erreichen würde, die TWN hätten ihre Boss hinten mit Stachelreifen versehen und sie als Zugmaschine für Landwirte zum Ackern und Kultivieren von Erdäpfelfeldern angepriesen. Angesichts solcher Gedankenverbindungen kommt man gar bald auch auf die Fahrwerkfrage. Wie wir ja schon verschiedentlich zu berichten wußten, sind die Gelände-Boss-Maschinen mit Hinterradschwingen versehen, sehr zum Unterschied von den Serienmodellen. Wie fährt sich nun so eine Gelände-Boss?

Über den Motor

braucht nicht viel gesagt werden. Er ist nur sehr mäßig frisiert. Viel mehr als 17 bis 18 PS hat er sicher nicht. Naturgemäß fehlen die beim Serienmodell charakteristischen Auspuffblasen, übermäßige Geräuschdämpfung ist bei Geländefahrzeugen natürlich nicht gefragt, außerdem könnten diese Blasen ja sehr leicht eingedrückt werden, wenn man damit irgendwo im Gelände anstreift, geschweige denn, wenn man damit zu Boden muß. Zur raschen Gasexpansion nach dem Austritt aus dem Zylinder sind jedoch schon recht dicke Auspuffrohre vorgesehen, die beim Tankende in die übrigens keineswegs „ausgeräumten“ Auspufftöpfe münden. Zum Ansaugsystem ist zu sagen, daß die beiden

Vergaser die Saugluft nicht durch einen vorgeschalteten Sauggeräuschdämpfer beziehen, sondern über zwei Luftfilter mit seitlich außen glockenförmigen Abdeckungen, die innenseitig Kreisring-Einströmquerschnitte begrenzen. Beide Luftfilter werden durch ein Querrohr miteinander verbunden. Jeder der beiden Vergaser hat eine außenseitig angeordnete Schwimmerkammer, die beim Serienmodell zwischen den beiden Mischkammern befestigte Schwimmerkammer wurde also durch zwei andere ersetzt, die nun gut gekühlt im Fahrtluftstrom liegen. Abweichend von der normalen Vergaserregulierung fahren die Wettbewerbsboss links mit Hauptdüse 120 und rechts mit Hauptdüse 100 (normal 115 und 100), weiters hängen die Düsennadeln in der zweiten Raste von oben. Statt der serienmäßigen Leerlaufdüse 35 wird bei den Geländemaschinen eine 50er Leerlaufdüse verwendet. Alles andere, wie Zündanlage, ZündEinstellung, Licht usw., ist serienmäßig. Kupplung, Getriebe, Primärkette usw. weichen vom Serienmodell auch in keiner Weise ab.

Im Gegensatz zur normalen Sekundärübersetzung von 46 / 17 Zähnen bei Verwendung einer $\frac{1}{2} \times 5/16''$ - Sekundärkette werden bei den Gelände-Boss wahlweise die Sekundärübersetzungen 41/14 bzw. 40/13 Zähne mit $5/8 \times 1/4''$ - Ketten verwendet. Die zuletzt genannte Übersetzung wurde beispielsweise bei der deutschen Dreitagefahrt und auch bei der Sechstagesfahrt angewandt.'

Am Fahrwerk

wurde gegenüber der Serienausführung natürlich manches geändert. So ist beispielsweise die Hinterradrahmenpartie entsprechend dem Einbau der Schwinge ganz erheblich verändert worden, sie besteht nun aus zwei

annähernd dreieckförmigen, fachwerkartigen Auslegern, welche an ihren hinteren Enden die ölgedämpften Federbeine abstützen. Die kurz vor der Hinterachse stark nach unten gekröpften Hinterradschwingschenkel haben Vierecksquerschnitt und zeigen eine leicht positive Schrägfederung. Die Kröpfung hat sich infolge der relativ nieder über dem Boden angeordneten oberen Federbeinwiderlager zur Unterbringung der Federbeine mit langem Federweg als notwendig erwiesen.

Ein auffälliges Detail ist auch die Gummiklotzfederung des Schwingsattels. Ferner wird bei den Gelände-Boss nicht die hydraulische Hinterradbremse der Serienmaschine verwendet, auch am Vorderrad findet man keine TWN-Bremse. Es sind die 180-mm-Bremstrommeln von Pränafe eingebaut! Jawohl, von Pränafe! Als Belagbreite sind 30 mm zu nennen. Im übrigen sei auch gesagt, daß beide Bremsen bowdenzugbetätigt sind. Bevor wir uns mit den Fahreigenschaften befassen, möchten wir auch noch sagen, daß eine Gabel mit selektiver Reibungsdämpfung verwendet wird. Wir haben das bei TWN kreierte System gelegentlich der Besprechung der „Cornet“ schon ausführlich beschrieben. Hier sei nur kurz gesagt, daß die Gabelstauchung nicht, die Federausdehnung hingegen mit wachsender Ausdehnung dank eines raffiniert einfach ausgelegten Dämpfungssystems immer stärker gedämpft wird. Genau genommen müßte man also sogar von einer selektiv-progressiven Dämpfung sprechen. Nun zu den

Fahreigenschaften

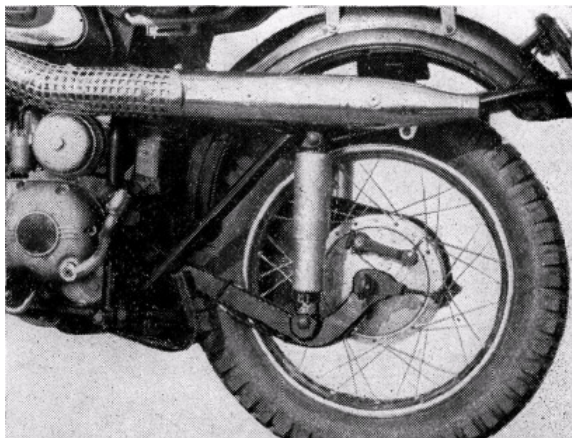
der bulligen Gelände-Boss. Auffällig ist in erster Linie wiederum der breite, querversteifte Gelandelenker mit stark nach hinten gezogenen Lenkergriffen. Dadurch sitzt man auch auf der Gelände-Boss aufrecht und bequem wie auf einer Harley-Davidson. Mit etwas über 150 kg fahrfertigem Gesamtgewicht ist die Gelände-Boss so ziemlich die leichteste Geländemaschine, die wir fahren. Da sie eine ausgezeichnete Straßenlage hat, resultiert daraus mit dem geringen Gewicht eine Handlichkeit, die an ein Fahrrad erinnert! Ob man sie drückt oder legt, in allen Fällen hat man das Gefühl absolut optimaler Wendigkeit unter den gegebenen technischen Voraussetzungen.

Im übrigen ist die Maschine die bestgefederte unter den deutschen Wertungsmaschinen der Fabrikmannschaften. Naturgemäß ist der Abstand zu den anderen Maschinen nicht bedeutend groß, aber doch eben so, daß man es merkt. Die selektiv-progressive Reibungsdämpfung der Vorderradgabel ist geradezu hervorragend auf die Federkennung und überdies auf Kennung und Dämpfung der Hinterradfederung abgestimmt. Selbst unter der Einwirkung der raschen Stoßfolge einer außerordentlich schlaglochreichen, kurzweiligen, mit Steinen, Geröll und Sand bedeckten Straße, die man eher einen miserablen Feld-

weg nennen müßte, waren Nickschwingungen, Federungsdurchschläge oder ungedämpft durchkommende Rückprallschläge selbst bei 60 km/h auch nicht andeutungsweise festzustellen. Sogar bei sehr rascher Stoßfolge bleibt das Gelände-Boss-Fahrwerk nahezu parallel zum Boden und wiegt sich nur hin und wieder kurz auf und ab, meistens aber bleibt es ruhig in bodenparalleler Lage, sofern es sich, im großen gesehen, um eine einigermaßen ungewölbte Fahrbahn handelt.

Von den 180er Pränafe-Vollnabenbremsen hat man in letzter Zeit nur das Beste gehört. Daß es sich dabei nicht um Gerüchte handelt, konnten wir handgreiflich feststellen. Im übrigen sei die geradezu frappierende Spurhaltung des Fahrwerkes beim Bremsen auf Sand, Schotter usw. hervorhebend genannt. Zum Motor ist nichts weiter zu sagen, als daß er eben „bullig“ ist. Trotz der nicht auf die Spitze getriebenen Geräuschkämpfung, wie sie etwa bei der serienmäßigen Boss zu finden ist, flüstert es noch relativ leise aus den Töpfen, wenn der Motor auch in den Drehzahlen naturgemäß wesentlich mehr, aber doch sonor brummt als bei gering geöffneter Gasdrossel. Die Vibrationen sind unter Betracht der Einzylinderbauweise überaus geringfügig. Wie üblich, ist am Hinterrad ein 4,00—18"-Geländereifen aufgelegt, vorne hingegen ein 21—2,75"-Reifen mit passender Geländeprofilierung.

Twin



Hinterradschwinge und Batterieanbringung knapp vor dem hinteren Kotflügel von links aus der Nähe gesehen. Der Bowdenzug für die Hinterradbremse folgt unmittelbar der Kröpfung des linken Hinterradschwingschenkels. Am Abstand des Kotflügels vom Reifen kann man den verfügbaren Federweg annähernd ermessen, wenn auch ein Teil dieses Abstandes den im Gelände ja nicht selten auftretenden Kotbelag bzw. dessen Dicke am Hinterrad berücksichtigt. Deutlich erkennbar auch das eine der nach außen abgedeckten Luftfilter und die eine der beiden Schwimmerkammern.

MOTORRAD 48/1955 1615