

MOTORRÄDER

Geist des Düsenfliegers

Im Harz trafen sich die Fans der Boss Hoss, des mit gut 500 PS stärksten Motorrads der Welt. Einen Nachteil hat das Geschoss: Es taugt nicht zum Rasen.

Monte Warne aus Tennessee war einst Flugzeugingenieur, der seinen Beruf liebte und die Flugzeuge ebenso. 1990 baute der Amerikaner dann die erste Version eines Motorrads, das augenscheinlich Zeugnis ablegt von der wahren Neigung seines Schöpfers: eine Maschine, bestückt mit dem V8-Zylinder-Motor eines Chevrolet, bis zu 502 PS stark und versehen mit der gefühlten Schubkraft eines Jumbos.

Das Gefährt mit den bombastischen Werten zieht in den Vereinigten Staaten eine

deutscher Boss-Hoss-Bewunderer nebst Geistesverwandten aus den europäischen Nachbarstaaten zum Jahrestreffen in das kleine Örtchen Hasselfelde im Harz ein.

Dort zeigte sich: Die Maschine stößt fraglos in eine neue Dimension der Leistungsfähigkeit vor, ihre Anhänger indes verharren im angestaubten Desperado-Stil vergangener Chopper-Tage. Sie tragen gern Lederkuten, verdanken ihre gewaltigen Körpermaße entweder dem Hormon- oder dem Bierkonsum und pflegen ein durchaus traditionelles Rollenbild von Mann und Frau: Die Dame wird bei Gelegenheit mit einem Klaps auf den Hintern und dem knappen Kommando „Komm!“ manövriert.

Der Anachronismus im sozialen Umgang findet seine Entsprechung auch beim Zweirad: Die Boss Hoss atmet Sprit in einem Tempo weg, als hätte es Gedanken an ein Drei-Liter-Auto nie gegeben. Eine knappe Drehung am Gashahn bringt das



Boss-Hoss-Fahrer beim Fantreffen im Harz
Verharren im Desperado-Stil



JÜRGEN SCHREY/EVENTFOTO-GALERIE.DE

Boss-Hoss-Maschine

Gefühlte Schubkraft eines Jumbos

stetig wachsende Fangemeinde in seinen Bann, die in der guten alten Harley-Davidson kaum mehr als ein Fahrrad mit Hilfsmotor erblickt. Der Name des Kraftprotzes – „Boss Hoss“ – taugt denn auch vortrefflich für eine Klientel, die schon immer gern auf dicke Hose machte.

Mittlerweile begeistern sich auch in Deutschland zunehmend Motorradfreunde für das schwere Gerät und blättern dafür selten weniger als 45 000 Euro hin. Gerade fiel die noch überschaubare Zahl

Geschoss in knapp zwei Sekunden von 50 km/h auf 200. „Die hat Beschleunigungswerte wie ein Düsenjäger“, vermeldet stolz ein Fahrer aus dem Feld, das sich über die Serpentina durch die liebliche Harzlandschaft schlängelt. Allerdings lassen die Boss-Hoss-Fahrer die Leistungskraft ihrer Maschinen bei ihrem Prozessionszug nur für Sekunden aufblitzen. Ansonsten zuckeln die Monsterbiker gemächlich mit maximal 80 Stundenkilometer über die Landstraße.

Die Motorräder aus dem Geiste des Düsenfliegers fordern ihren Fahrern in Sa-

chen Tempo offenkundig einen rhetorischen Eiertanz ab. Einerseits berichten sie mit Genugtuung und Besitzerstolz, wie „man mit 250 Sachen an einem Auto vorbeizieht, als würde es stehen“. Andererseits reagieren die Piloten, auf die Spitzengeschwindigkeit der Boss Hoss angesprochen, ausgesprochen gereizt. „Das ist doch kein Joghurtbecher“, heißt es dann in Anspielung auf die mit Plastik vollverklebten japanischen Fabrikate von Yamaha oder Suzuki – sportive Maschinen, die mit Vorliebe bei Rennen zum Einsatz kommen.

Die Boss-Hoss-Berserker gerieren sich lieber als Genießer, die das Komfortgefühl auf dem Sattel ihrer Prachtstücke auskosten wie den Geschmack eines guten Cognacs. Das liegt freilich auch daran, dass die Straßenlage der schwergewichtigen US-Importe (unbetankt 600 Kilogramm) nicht immer mit deren Motorisierung mitzuhalten vermag. Achillesferse sind besonders die Hinterräder, die oft dicker ausfallen als Autoreifen. Bei nasser Fahrbahn gerät eine Boss Hoss mit ihren massigen Walzen rasch ins Schlingern, weshalb die Fahrer stets besorgt nach der nächsten Regenwolke Ausschau halten.

Auch in den Kurven liegt das monströse Gefährt mit seinem niedrigen Sitz nicht allzu stabil. Bei hoher Geschwindigkeit wird der Lenkende zudem von jeder kleinen Unebenheit im Boden durchgerüttelt. Einzig bei schnurgerader und ebener Strecke lässt sich das Dickerchen stressfrei zu Hochleistungen knüpfeln.

Dass die Boss-Hoss-Piloten selbst auf der Autobahn auf das reizvolle Austesten von Grenzbereichen verzichteten, kann denn wohl auch getrost als Legende erachtet werden. Analysen von Motorradunfällen zeigten, so Dietmar Otte, Leiter der Verkehrsunfallforschung an der Medizinischen Hochschule Hannover, „dass Motorradfahrer in der Regel mit schnelleren Maschinen auch schneller fahren“.

Appelle an das schlechte Gewissen haben bei dieser Sorte Raser kaum Erfolg. Woran das liegt, hat der Physiker André Bresges von der Universität Duisburg-Essen herausgefunden. In Kooperation mit der Polizei hat er Probanden in den Kernspintomografen geschoben, während sie ein simuliertes Rennen fuhren.

Sein Befund: Bei sehr hoher Geschwindigkeit stellt das Großhirn seine Arbeit zugunsten eines Areals in Stammhirnnähe ein. In dieser Hirnregion – auch Reptilien-Komplex genannt – sind weder Moral noch eine Ahnung von Gut und Böse zu Hause.

Einer Echse gleich, reagiert der Mensch hier im vollautomatischen Modus. „Diese Gehirnteile sind sehr reaktionsschnell“, meint Bresges, „aber auch sehr alt und faszinierend dämlich.“

FRANK THADEUSZ