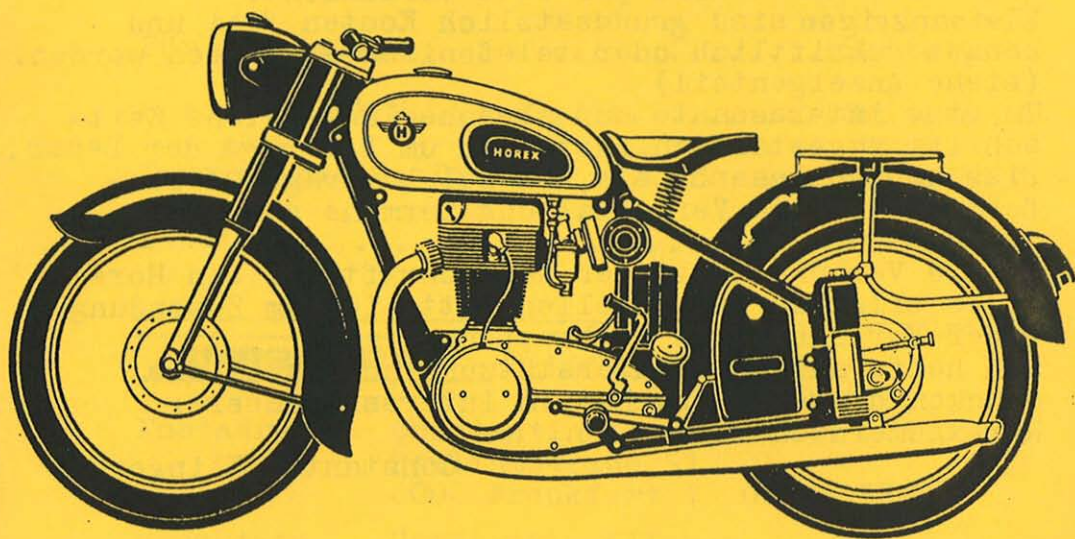




HOREX

BOLE



NR. 1



LIEBE HOREXIANER!

Mit dem "Horex Boten" starte ich den Versuch eine eigene Zeitschrift der Horex-Clubs herauszubringen. Ich hoffe damit die Verbindung der Horexianer zu unterstützen. Diese Zeitschrift soll ein Themenreiches Forum für das Horex-Veteranen-Motorrad darstellen, damit für jeden etwas dabei ist.

Diese wird vierteljährlich herausgegeben.

Falls Sie hierfür Interesse haben bitte ich um Ihre schriftliche Bestellung an die Redaktion.

Um einen Kostenausgleich für Vervielfältigung und Versand zu erhalten, habe ich einen Preis von 2,- pro Heft errechnet.

Die Zeitschrift wird per Post verschickt.

Kleinanzeigen sind grundsätzlich Kosten frei und können schriftlich oder telefonisch abgegeben werden. (siehe Anzeigenteil)

Um eine interessante und abwechslungsreiche Zeitschrift zugestallten, bitte ich um Beiträge der Leser. Dies können Leserbriefe, Artikel, Beiträge, Clubinformationen und Veranstaltungstermine der Horex-Clubs sein.

Um die Verbundenheit der Zeitschrift mit den Horex-Clubs bildlich darzustellen, bitte ich um Zusendung einer Vorlage Ihres Clubwappens.

Ich hoffe auf Ihre Unterstützung und damit das Gelingen dieses Versuches, im Interesse unserer Horexgemeinschaft.

Constantin Klinger

Die Bestellung des "Horex Boten" geht an Constantin Klinger Rotlintstr. 51 6000 Frankfurt 1 unter Angabe der Stückzahl, jeweils für Ausgabe 1 und Ausgabe 2, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg.

Die Zahlung erfolgt bei kleinen Beträgen (bis 5,-) in Briefmarken, sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf Frankfurter Sparkasse von 1822, Konto-Nr. 318039303, Bankleitzahl 500 502 01.

INHALT

Fahrtbericht Regina.....	Seite 4
Hilfe meine Batterie kocht!.....	Seite 8
Horex T5,S5,T6,S6.....	Seite10
Horex S2,S3,S35.....	Seite12
Unter uns im Horex-Club.....	Seite13
Witze.....	Seite14
Für Sie gelesen.....	Seite15
Horexwerke K G.....	Seite16
Kurzgeschichte:Die Erste.....	Seite18
Anzeigen.....	Seite19

IMPRESSUM

HOREX - BÖTE

Postadresse Constantin Klinger
 Rotlintstraße 51
 6000 Frankfurt 1 069/436859

Redaktion Constantin Klinger

Bankverbindung Frankfurter Sparkasse von 1822
 Kto.318039303 BLZ.500 502 01

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der einge-
sandten Beiträge bleibt vorbehalten.

Der Redaktionsschluß für Heft Nr.2, dies erscheint
Anfang April, ist der 15.März 1989.

Fahrtbericht: REGINA



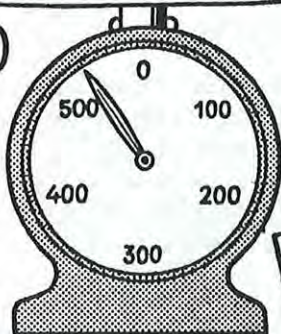
Johann Palleich jr., in Fachkreisen nur Hansi, der Zweitakter, – oder besser „Giovanni due tempi“ ausgedrückt – genannt, ist ein bekannter Tester von Motorrädern.

Im besten Zimmer seiner Wiener Wohnung stehen immer gleichzeitig mehrere Modelle für seine Fahrten bereit. Wer ihn und seine liebenswürdige Gattin einmal gesehen hat, vergißt ihn nie –, den lustigen Elefanten, der neben einem Kleinauto stehend fragte: „Sag'n's, Herr Nachbar, bli'tschön, wo is do das Motorradl für den Beiwig'n't!“ –

Hören Sie selbst, was er zu sagen hat:



520
kg



Gewicht in Kilo	Brutto	Netto
00520		

Sie können es mir ruhig glauben: Journalisten sind arme Hunde. Nein, ich will bestimmt nicht jammern und will auch kein Mitleid. Schließlich haben wir das ja gewußt, als wir diesen dreimal verfluchten und geliebten Beruf ausgesucht haben. Es ist ja auch nur wegen des Urlaubs, denn immer kommt was dazwischen und nie klappt es. Der Chef der Zeitung bekümmert einem ununterbrochen um die versprochenen Manuskripte – dreimal am Tag ruft er an, man möge sie ja pünktlich liefern. Die Reifenfirma will einen Dauerversuch mit dem neuen Superprofil, die Fachzeitschrift will die Testermingemäß, die Frau – sogar die eigene – will ein neues Kleid, die Wohnung soll tapeziert werden, die Steuererklärung sollte noch gemacht werden, und seit Wochen rennt mir schon der Haarschneider nach.

Der ganze Kram hing mir schon zum Hals heraus, und als ich von der Redaktion nach Hause kam, sagte ich: nichts wie raus – raus aus dem Steinbalken für eine Woche – die Woche heraus-schinden und die Termine? – Na, nehmen wir halt den Klapperrucksack mit und lassen von unterwegs das Geschrei los auf die Menschheit los.

Unklar war nur noch, mit welchem Apparat wir fahren sollten. Zwar standen noch einige Maschinen im Stall, jedoch hatten die Homburger eine 400er REGINA angekündigt – doch sie sollte schon vor zwei Wochen eintrafen. Scheinbar standen die Brüder auf der Leitung. Bei Königer in Wien stand eine 6000 Kilometer gefahrene REGINA 400. Genau mein Fall! Die ließ ich zu Fuß schicken und einen ganz bequemen Seitenwagen anschließen, ja, und dann ging's los.

Wir waren bepackt wie eine kriegsstarke Kompanie und brachten glatt das Gewicht eines Kleinwagens auf die Waage. Samt und sonders 520 kg, Brrrrr – sagten viele –, die arme REGINA! Vielleicht ist für viele Leute ein Motorrad nur ein Haufen Eisen, Blech und Lack, der in die günstigste Form gebracht wurde, um sie von der lästigen Mühe des Gehens zu erheben und ihnen auf möglichst schnelle Art einen Ortswechsel zu erlauben. Nicht so für uns. Wir sehen in jeder Maschine ein – manchmal recht eigenwilliges – Wesen, begabt mit einer Seele und mehr oder weniger lebenswerten Eigenschaften. Natürlich ist es das Äußere, das in erster Linie für so ein Fahrzeug einnimmt, und da bringt ja die REGINA allerhand mit. So viel, daß die Schlanke, Silbergrau schon nach dem ersten Blick zum zweiten Blick verlockt. Doch ihre wahren Werte gehen einem erst auf, wenn man sie einmal „besessen“ hat.

Meine Maschine war bei Gott kein ausgesuchtes Exemplar, im Gegenteil, man konnte eher sagen, sie war müde. Nicht lange, muß ich gleich vorausschicken, in kürzester Zeit haben wir sie richtig weich geprügelt. REGINA's haben prinzipiell nichts dagegen, wenn man sie ordentlich hernimmt. Im Gegenteil, ich hab' sie arger geprügelt, als ich es je mit einem fremden Hund machend würde (eigenen habe ich keinen). Na schön, wir sind einfach ins Blaue gefahren und haben gesagt: Irgendwo hin – mit Generalrichtung Glockner. Ich rede da immer von mir – entschuldigen, daß ich vorstelle: Wir, das ist meine bessere Hälfte und ich! In meiner Wahl muß mich ein guter Stern geleitet haben, der schon ein mittlerer Fixstern war. Ich hab' die Richtige erwählt. – Jede neue Testmaschine, wenn sie gut ist, ist immer ein kleiner Seiten-sprung für mich – ansonsten ist „meine“ in der Beziehung nicht gerade sehr großzügig, aber bei Motorrädern weiß sie schon, daß sie erst als Zweite dran kommt, denn zuerst ist immer „Sie“ da.

Zuerst war Gegenwind, kaum richtig auf 90 zu kommen. Na denn man los! Ich ließ sie im Dritten so lange winseln, bis der Vierte richtig wegblüß und ich auf knapp 90 kam. Von denen ging ich nicht mehr runter, unmerklich nur wurde der Motor freier. Der Mann, der die 6000 km gefahren hatte, hatte Angst, daß Drehzahl und Jagen seiner REGINA schaden könnten. Mit der verblissenen Hängerei am Drehgriff waren wir auf einmal in Trieben. Automatisch bin ich in meine alte Weltbewerbsfahrerrolle mit altem Drum und Dran hineingekommen. Trotz des schweren Belagens fuhr sich das Gespann sehr stabil, es lag genau so, wie man es sich wünschen mußte. Von Trieben auf die Triebener Touren, die am unteren Stück gut 24% Steigung haben, ist's nicht weit. Da erlebte ich auch meine erste Überraschung, denn die REGINA zog überzeugend im ersten Gang hoch, mit dreifacher Reserve im Drehgriff und spielend leicht. Turrach demnach kein Problem, also rüber auf die Turrach. Anstandslos wurden die 30% bewältigt, und beim Bergabfahren war ich auch mit der Motorbremse und den Bremsen selbst zufrieden. Ab auf den Glockner! Übrigens, Bremsen: Die Vollnabenbremsen der REGINA waren beispielgebend für die übrige Motorradindustrie. Bei HOREX hat man die Leichteimmetall-Vollnabenbremse erstmalig in den Großserienbau eingeführt und ihr den Weg geebnet.

Man könnte nun sagen: Glockner ist doch nicht so steil! Nein, aber meiner eigenen Erfahrung nach werden nirgend anderswo so viele Motoren abgestochen, als am Glockner. Das macht zuerst mal die absolute Länge, und dann natürlich die Meereshöhe. Wir gingen diesmal wissenschaftlich vor. Wissenschaftlich wollten wir die REGINA 400 am Boden – pardon, in 2500 Meereshöhe – zerstören. Innerhalb von zwei Tagen wurden 300 Kilometer nur am Glockner gefahren. So an die 15mal jagten wir rauf und runter. Dazu muß ich sagen, daß es mein erster derartiger Versuch war, und er ist grausam. Man muß dazu den festen Willen mitbringen können, die Maschine ohne Rücksicht auf Verluste zu fahren, sonst bringt man das einfach nicht fertig.

Alle Varianten eines möglichen Fahrens wurden angewandt. Nur mit Vollgas, dann normal scharf, später mit Bummel-, und dann mit niedriger Drehzahl und Mortel so im Weiteben richtig schinden lassen. Das alles natürlich mit voller Belastung. Der Sonnenbrand, den wir uns bei der Affenhitze einhandelten, war übrigens auch nicht von schlechten Eltern. Mitleidig schaute meine Liebe neben mir auf die REGINA, als ich sie so im ersten Gang bis auf 7000 U/min hochjagen ließ. Nach dieser Glocknerfahrei muß ich folgendes restlos anerkennen:

1. Die REGINA ist bergfreudig.
2. Die REGINA ist thermisch kerngesund, sonst hätte sie diese Fahrt nicht überstanden,
3. Die REGINA muß gejagt werden, dann wird sie besser.

Das einzige, was nach restloser Überhitzung auftrat, war ein leichtes Kolbengeräusch. Als wir die REGINA übernahmen, waren die Rohren grau blank, kein Hauch Irblüß sie, das ist bei REGINA's nicht anders üblich. Meine REGINA war die erste, die ich jemals sah, die wirklich blau angehauchte Rohren besitzt. Nach der Tortur nicht anders zu erwarten, aber ein Zeugnis, daß wir sie nicht schonten. Als wir am Glockner Phototour machten, blieben wir immer noch einigen Kilometern Jagerei stehen. Selbst im überhitzten Zustand sprang die REGINA sofort wieder an und zog einwandfrei weg. So manche 500er hatte nichts zu lachen, und wir ließen sie stehen.

Einmal sahen wir in Kehre 1 ein 250er Gespann. „Sie“ ging bereits zu Fuß. Wir haben uns kurz angesehen und gedacht – sagen wir denen, daß es da noch 15 Kilometer bergauf geht, oder lassen wir sie dumm sterben? – Wir haben dann die ahnungslosen Leute aufgeklärt, und „Sie“ auf das Brötchen gepackt. Viel Platz hatte sie nicht, aber besser als zu Fuß war's immer noch. Mußte dann allerdings alles im ersten Gang fahren, war gleich eine Gewaltkur, immer Vollgas. Als wir dann oben Kaffee getrunken hatten, kam auch er und schüttelte nur den Kopf.

In einer Sache bin ich mit den HOREX-Leuten nicht ganz einig: Die Maschine erscheint bei Seitenwagenbetrieb zu knapp übersetzt. Sie dreht im vierten Gang nicht aus. Man kann vorne vielleicht noch um einen oder gar zwei Zähne kleiner werden.

Sehr interessant war auch das Bergabfahren (Seitenwagen gebremst). Teilweise wurde werlungsmäßig mit Geschwindigkeiten bis 100 km/h abgefahren, ein leichter, brandiger Geruch wurde negiert und die Bremsen hielten dank der guten Wärmeabfuhr durch.

Zum Schluß sind wir dann richtig bergabgefahren, wie die Hausherren. Der langhubige REGINA-Motor bremste im ersten Gang so gut, daß man ohne jedes Bremsen auskam. Unten konnte man die Bremsen mit der bloßen Hand angreifen, sie waren eiskalt. Ehrlich, das war die schönste Bergabfahrt, und wir hatten Zeit alles zu genießen. Nichts wie Gegend.

Übernachtet haben wir auf dem Franz-Joseph-Haus. Fast hätte mich der Schlag getroffen, als ich dort ein Schild mit Fahrverbot sah. Der Weg war schmal, machte jedoch den Eindruck, als ob er befahrbar sei. Anfangssteigung so ca. 30%. Blick zu meiner Begleiterin – sie nicht –, hoch über das Franz-Joseph-Haus, und wir sind doch um Himmels willen Motorradfahrer und keine Parterreakrobaten. Ersten, Vollgas – winzige enge Rechtskurven und Linkskurven. Kupplung fein rutschen lassen – nicht von der Drehzahl runter, na ja, es ging so lange gut, bis eine Baustelle da war. Durch das Gasgeben wurde die Kehre zu eng und wir standen. Hin-her-hin, Kupplung mit Gewalt rutschen lassen –, denn wer wird schleppen? Weg waren wir. Von rechtswegen hätte nun die Kupplung hin sein müssen. Sie hatte plötzlich auch viel Spiel bekommen, doch einige Stunden später war sie wieder normal. Ich habe mich dann sehr geirrt, als ein dicker 220er nicht hochkam. Der hatte seine Kupplung wirklich klein gekriegt. Der Portier wollte dann auf keinen Fall glauben, daß ich bereits vor der Haustür stünde und die Koffer vom Parkplatz weit unten herholen lassen.



Dem REGINA-Rahmen wird oftmals die nötige Stabilität abgesprochen. Sie wissen ja, wer folgsagig wird, lebt noch lange, und extra deswegen habe ich mir vom guten Felber das schwerste Boot geben lassen. Deswegen waren wir im Gelände im Turrachgraben und auf den Schlaglochstraßen um Predlitz. Obwohl ohne jede Schonung gefahren wurde, erwies sich die Stabilität des Rahmens. Sie können mir glauben, wenn ich mal dran lehne an einer Kurve, dann staubt es – no, und Sandstraßen sehen – da sehe ich immer rot – dann ist es mit dem Vernünftigenfahren aus. In jeder Kurve muß radlert werden. Der Reifen war auch nach der Versuchsfahrt nicht mehr zu brauchen – das machte mir nichts aus.

Die vordere Telegabel arbeitet weich und präzise und schlug nur bei Bergabfahrten und tiefen Lössern durch die schwere Belastung durch. Die Hinterradfederung arbeitete ebenfalls ausgezeichnet. Sie hat nicht ein einziges Mal durchgeschlagen und hat große Federwege. Es war übrigens der schmale Solotenker montiert, der sich auf dem Gespann prima gefahren hat. Die Lenkkräfte waren dabei minimal.

Zurück fahren wir dann über die „Rennstrecke“. Sie kennen sie nicht! Nun, fahren Sie mal die Strecke Zell am See-Lofer. Es ist die breiteste Bundesstraße in Österreich, gerade so wie sie alle sein sollten. Leider habe ich den Drehgriff zu früh gewickelt – der gute Pollst, der dort stand, mußte es gesehen haben, daß ich schon ziemlich viel drauf hatte, und 20 Schilling Notenumlauf waren fällig.



Die Maschine wäre dann noch viel lebendiger und, auf Ehre, sogar noch schneller. Die Homburger scheinen selbst noch nicht zu wissen, daß ihrer REGINA keine Drehzahl schadet. Man kann in den unteren Gängen ohne jede Hemmung das Gas so lange stehen lassen, bis die Ventile zu schnallern anfangen.

Früher hatte die REGINA einen harten, kernigen Ton, den man heute im Zeitalter der Geräuschdämpfung als penetrant bezeichnen würde. Die REGINA 400 wurde im Ton leise und weich, und genau so ist sie zu fahren. Sie hat einen Drehmoment am Motor, der sich zieht wie ein Strudelteig (so sagt man halt bei uns). Sie ackert auch bei niederen Drehzahlen wie ein Pinzgauer, ohne ans Heißwerden zu denken. Genau so wie hier geschrieben, führt sich die 400er weich und elastisch und doch kraftvoll.

Bei den Glocknerversuchen ist zu bedenken, daß sie bis zu einer Höhe von fast 2600 Metern stattfanden. Der Leistungsverlust in diesen Höhen ist sehr stark – die REGINA hat relativ sehr wenig an Leistung verloren.

Die Getriebeabstufung war für unser so leichtes Gewicht nicht gerade das Optimum. Deswegen mußte dann der Motor noch mehr herhalten. Durch den vielen Gegenverkehr konnte man den Zweiten, der gerade noch gepaßt hätte, nicht immer mit 55 bis 60 km/h fahren. Man mußte oft in den Ersten runter, der dann bis 40 km/h (ca. 7000 U/min.) ausgefahren wurde. Ich muß sagen, es war ein herrlicher Urlaub, und jetzt kenne ich wenigstens den Glockner in- und auswendig.

RECHNUNG



FRANZ JOSEF HAUS
AM GROSSGLOCKNER

Carlrich Wien

Zimmer Nr.	Betten	Noten	Logis	Serv.	Speise u. Getränk	Zimmer, Serv.	Großk. Kasse	Depot	Telefon	Gesamt	Verkehr	Bad	Freizeit	Wohnung
28	2/4	40,-	13,50											

2.1

Die Zusatzkosten ohne Mautkarte
sind bei Karte verboten.
Anschreiber: 83863
Großglockner-Hochalpenstraße
Mordrampe

Fusch-Heiligenblut
mit oder ohne Busch der Edelweisse
aus Frischwiesentälchen
Fischer-Frucht-Jugendliche
Glockner-Hochalpenstraße
Mordrampe
Postleitzahl 1030 Innsbruck

Anschreiber: 083863 *
Großglockner-Hochalpenstraße
Mordrampe
Fusch-Heiligenblut
Durchfahrt
Fisch-Heiligenblut
Mordrampe
Postleitzahl 1030 Innsbruck

Hilfe meine Batterie kocht!

Ein Problem welches in Motorrad-Veteranenkreisen oft zu finden ist, also auch bei Horex Fahrern. Die Gründe für das "Kochen" sind eine Unverträglichkeit zwischen der durch den Regler eingestellten Spannung, also der Spannung die im Bordnetz herrschen würde, wenn keine Batterie an das Netz angeschlossen wäre, und der Spannung welche eine Batterie zum Gasen bringt. Diese Spannung ist bei einer 6 Volt Bleibatterie mit 7.2 Volt erreicht.

Wo liegen also unsere Möglichkeiten das "Kochen" abzustellen? Theoretisch ausgedrückt, in dem wir die Bordspannung gleich- oder kleiner gegenüber der Batterie Gasspannung halten.

Was bedeutet das praktisch?

Im 1. Fall ist die Bordspannung richtig eingestellt, in unserem Fall ca. 7.0 bis 7.3 Volt, so ist es ausreichend die dann schon alte Batterie gegen eine neue auszutauschen. Aber wer hat schon die Möglichkeit solche Spannungen genau zu messen, und wer will sagen das eine alte oder defekte Batterie am "Kochen" Schuld hat?

Im 2. Fall ist die Bordspannung zu hoch, 7.8 bis 8 Volt und mehr. Dieser Fall ist oft bei alten Lichtmaschinen zu finden, mit denen wir es zu tun haben. Hier hilft das Einregeln des Reglers, aber nicht eine neue Bleibatterie. Doch wo findet sich ein Elektro-Dienst mit Erfahrung für alte Regler, und somit für eine fachkundige Justage?

Im 3. Fall besorge ich mir eine 5-zellige Nickel-Kadmium Batterie. Welche Vorteile habe ich?

Diese Batterie wird auch im sporadischen Veteranenbetrieb die nächsten 5 bis 10 Jahre halten. Das "Kochen" wird auch bei Bordspannungen um 8 bis 8.5 Volt nicht mehr vorkommen. Eine Winterpflege entfällt, d.h. das Ausbauen der Batterie ist nicht mehr notwendig.

Kein Vorteil der nicht erkaufte werden müßte !
Der Preis einer Nickel-Kadmium Batterie ist 2 bis 3 mal so hoch, wie der Preis für eine Bleibatterie. Der Einbau der Nickel-Kadmium Batterie läßt die durch den Regler eingestellte, erhöhte Bordspannung an den Verbraucher wirksam werden. Wir erinnern uns, bei der Bleibatterie wurde die erhöhte Spannung durch das "Kochen" der Batterie verbraucht. Doch diese erhöhte Verbraucherspannung bedeutet nicht nur eine um ca. 20% verkürzte Lebensdauer der in den Beleuchtungen eingesetzten Birnen, sondern auch eine höhere Lichtausbeute.

Eine schon kränkliche Zündanlage wird durch die erhöhte, wirksame Bordspannung ihren Geist ganz aufgeben. Dies möchte ich aber zu den Vorteilen zählen, denn Klarheit ist in diesen Fällen immer vorzuziehen.

Mit einem Auslöten des Ankers oder dem Verbrennen der Feldwicklungen ist nicht zu rechnen, solange die Funktionen des Reglers noch gegeben sind, und eine Bordspannung von 9 Volt nicht überschritten wird.

Der Raumbedarf ist bei den Abmessungen:
Breite=95.5mm Länge=85.5mm Höhe=162mm
nur unbedeutend größer. Der Einbau dürfte also keine Probleme bereiten.

Die Lieferfarbe ist schwarz, und die Form entspricht dem der Original-Batterien aus den 50er Jahren.

Eine Nickel-Kadmium Batterie könnt Ihr bei der Firma: beziehen.

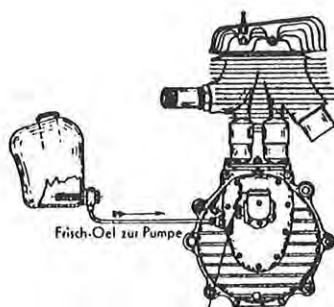
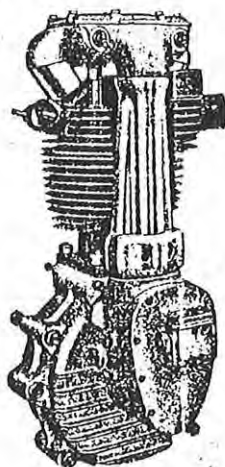
Link
Schwerinstraße 54
5000 Köln 60

Doch der Hauptvorteil ist, nach dem Einbau dieser Batterie müßt Ihr euer hinteres Schutzblech nach einer längeren Autofahrt nicht mehr neu lackieren.

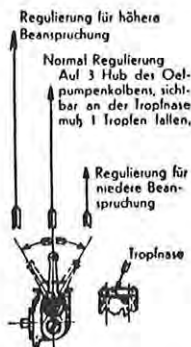
HOREX-Novize

Horex

T 5, S 5, T 6, S 6



Einstellung der Ölpumpe
Regulierknopf mit Regulierhebel.
Mit Regulierknopf Ölpumpe normal
einstellen, dann Hebel in senkrechter
Stellung festschrauben



Regulierung für höhere Beanspruchung
Normal Regulierung
Auf 3 Hub des Ölpumpenkolbens, sichtbar an der Tropfphase muß 1 Tropfen fallen.
Regulierung für niedere Beanspruchung
Tropfphase
Vor Inbetriebnahme des Motors 125 cm³ Öl einfüllen. Dieses Öl nach den ersten 150 500 und 1000 km wechseln, dann alle 2000 km

Links Ansicht des obengesteuerten Columbus-S-5-Motors, der Typ S 6 ist äußerlich davon nicht zu unterscheiden. Rechts eine Schemazeichnung der beiden seitengesteuerten Columbus-Modelle T 5 und T 6 mit Schmieranweisung. Bei den obengesteuerten Modellen kommt noch je ein Nippel an den Kipphebelwellen (auf der linken Abbildung deutlich zu erkennen) dazu, beide sind alle 500 km, bei warmem Motor, mit Heißlagerfett zu versorgen.

Die mit den Horexwerken zusammenhängende Motorenfabrik Columbus hat eine geschlossene Reihe unverwundlicher Motoren mit 500 und 600 ccm Inhalt herausgebracht, welche, vor allem von den Marken Horex und Tornax eingebaut, beliebt und zahlreich vertreten sind. Weitaus am stärksten werden die Baujahre 1938 und 1939 gefahren.

Entwicklung: Schon vor vielen Jahren hatten die Oberurseler Motorenwerke einen sehr guten Ruf. Im ersten Weltkrieg wurden dort die Umlaufmotoren der deutschen Jagdflieger hergestellt. Aus diesem soliden Boden wuchs in den Jahren der Inflation die Columbus-Motorenfabrik, welcher die Horex-Fahrzeugbau A. G. in Bad Homburg angeschlossen wurde. Der Chef der Firma, Fritz Kleemann, war selbst jahrelanger Motorradfahrer. Es wurden viele Rennerfolge, vor allem unter dem ehemaligen deutschen Beiwagenmeister Braun, erzielt. Nach den Jahren von 1934 bis 1936 galt der Columbus-Motor als „der“ schwere deutsche Einbaumotor überhaupt. In den soliden und formschönen Fahrgestellen von Horex und Tornax sind auch viele solcher Maschinen während der letzten Vorkriegsjahre in den Export gekommen. Da es in unserem Steckbrief vor allem aber um die Motoren selbst bzw. ihre Regulierung geht, haben wir uns auf die Horex-Serien T 5, S 5, T 6 und S 6 beschränkt, deren Motorenbezeichnung C 1 M, A 1 M, D 1 M und B 1 M lautet.

Eigenart: Die Grundtendenz aller Columbus-Motoren ist: Solide um jeden Preis und leistungsfähig, soweit man dadurch nicht auf

lange Lebensdauer verzichten muß. Dazu kommt noch eine einwandfreie, saubere Fertigung, so daß die Columbus-Kinder alles andere als billig waren. Sie sind sehr fortschrittlich entworfen, wie es die starke Verrippung und die Leichtmetallköpfe der seitengesteuerten Typen zeigen. Mit einem tiefen Brustton arbeiten sie sehr laufruhig. Es lag zweifellos weniger an einem falschen Konservatismus, daß man Frischölschmierung wählte, sondern eher in der weiteren Verlängerung der Lebensdauer. Bei den letzten Modellen ist übrigens die am Steuergehäuse angebrachte Pumpe unter die Leichtmetallklappe gelegt worden, so daß man von außen die Frischölschmierung nur an dem Schauglas und dem Fehlen einer Ölrückleitung zum Tank erkennt.

Im ganzen gesehen, stellen die vier Horex-Typen (und die beiden 600er von Tornax) ideale Beiwagen-Reisemaschinen dar. Durch ihre kräftige Bauweise eignen sie sich gut als Berufsfahrzeuge.

Der Aufbau: Die einzelnen Teile der T 5-, S 5-, T 6- und S 6-Motoren sind weitgehend identisch. Alle vier Ausführungen weisen nur eine Bohrung auf, wobei die 600er einen versetzten Kurbelzapfen und damit längeren

Hub haben. In den Kurbelgehäusen und Steuerungsteilen ist überhaupt kein Unterschied zu verzeichnen. Auf der Antriebsseite sind zwei, auf der Steuerseite ein kräftiges Rollenlager vorgesehen. Die Nockenwelle wird von der Kurbelwelle über eine kurze, taufühige Kette getrieben. Diese Kettenräder sind markiert, und zwar soll die Marke am großen Rad zwischen die beiden am kleinen Rad zeigen. Während bei den seitengesteuerten Ausführungen je eine Schutzkappe über die Ventillfedern gelegt ist, sind die beiden Stoßstangen der Sportmotoren in einer gemeinsamen, breiten Tasche eingeschlossen. Auch bei diesen obengesteuerten Modellen sind Kipphebel und Ventile ganz verkapstelt.

Leistung: Die beiden seitengesteuerten Muster, also T 5 und T 6, sind, wie ja schon das T sagt, ruhige Tourenmotoren, die aber, leistungsmäßig beurteilt, unter den seitengesteuerten Einzylindern fast an der Spitze stehen. Die obengesteuerten S 5 und S 6 werden zwar als Sportmotoren bezeichnet, wären aber mit Tourensport besser charakterisiert. Wenn sie auch mit etlichen Pferden mehr aufwarten können als ihre seitengesteuerten Brüder, so sind sie im großen Reigen aller OHVs doch recht friedfertig und werden daher den SVs von Columbus an Lebensdauer kaum nachstehen.

Verbrauch: Wenn die Motoren von Haus aus als recht sparsam gelten, so wird ein besonders geringer Verbrauch zweifellos durch die extrem knappe Übersetzung erzielt. Man hat zwar damit zugleich eine verhältnismäßig große Sicherheit gegen Überdrehen im großen Gang erreicht, mußte aber auf besonders günstige Beschleunigungswerte, höhere Elastizität und etwas Bergfreudigkeit verzichten.

Die Übersetzungen sind sehr knapp gewählt, es wird sich also in besonders bergigem Gelände empfehlen, mit der Beiwagenübersetzung solo zu fahren und im Beiwagenbetrieb ein noch um zwei Zähne kleineres Ritzel zu verwenden. Ketten primär $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$, sekundär $\frac{5}{8} \times \frac{3}{8}$.

ccm	Vent.	Typ	Bohr.	Hub.	PS	U	Verd.
500	sv	T 5	80	98	16	4500	5,3
500	ohv	S 5	80	98	22	5000	6,5
600	sv	T 6	80	117,5	18	4750	5,3
600	ohv	S 6	80	117,5	25	5000	6,3
Typ	Verbr. solo	Verbr. BW	Öl/100 km	km/h solo	km/h BW		
T 5	3,5	4,3	0,125	104	85		
S 5	3,8	4,6	0,125	121	95		
T 6	3,8	4,6	0,125	112	90		
S 6	4,1	5,0	0,125	128	100		
Solollübersetzungen			T 5	S 5	T 6	S 6	
Primär			2,10	2,10	2,00	2,00	
Sekundär			2,23	2,23	2,23	2,23	
Gesamt			4,68	4,68	4,46	4,46	
BW-Übersetzungen			T 5	S 5	T 6	S 6	
Primär			2,21	2,21	2,10	2,10	
Sekundär			2,23	2,23	2,23	2,23	
Gesamt			4,93	4,93	4,68	4,68	
Motorritzel			T 5	S 5	T 6	S 6	
Solo			20	20	21	21	
Beiwagen			19	19	20	20	

Ventilzeiten in Millimeter:

Tyo	E. ö. v. o. T.	E. s. n. u. T.	A. ö. v. u. T.	A. s. n. o. T.
T 5	0,5—1,5	17,0—20,1	20,1—23,9	6,0—8,5
S 5	3,7—5,8	19,9—23,8	27,3—31,4	10,8—14,0
T 6	0,5—1,5	19,4—23,2	23,2—27,1	7,1—10,2
S 6	4,5—7,0	22,6—26,7	30,6—35,2	13,1—17,4

Ventilzeiten in Graden:

Typ	E. ö. v. o. T.	E. s. n. u. T.	A. ö. v. u. T.	A. s. n. o. T.
T 5	5—10	55—60	60—65	25—30
S 5	20—25	60—65	70—75	35—40
T 6	5—10	55—60	60—65	25—30
S 6	20—25	60—65	70—75	35—40

Vergaser-Grundeinstellungen (Amal):

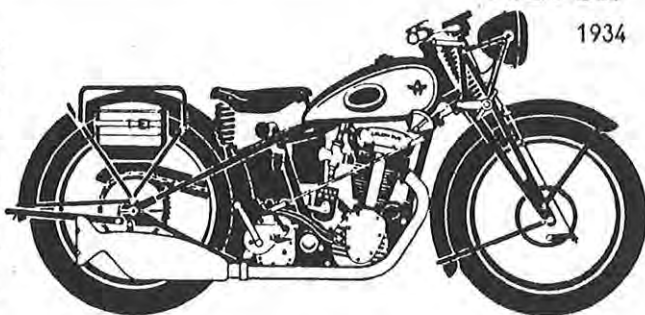
Typ	Vergaser	Durchm.	Düse	Schleber	NP
T 5	76/011	25,4	150	6/4	3
T 6	76/011	25,4	160	6/4	3
S 5	76/439	27,0	150	6/4	3
S 6	76/439	27,0	160	6/4	3

Zündzeitpunkt: Alle Modelle bei Nachzündung im oberen Totpunkt. Verstellung mit Hebel bis maximal 40° vor ö. T.!

Beachten Sie:

Horex und Columbus sind Schwesterfirmen. Bei Horex wurden früher die Fahrgestelle, bei Columbus die Einbaumotoren erzeugt. Heute heißt das Werk in seiner Gesamtheit Horex

Die Columbus-Motorenfabrik lieferte vorwiegend zum Einbau in die Horex-Maschinen der Schwesterfirma auch eine Reihe kleinerer Aggregate, deren bekannteste 200, 300 und 350 ccm hatten. Etwa 1938 erst wurde die Konstruktion vom neuen 350er (siehe Victoria) abgelöst. Die Horex 35 ab Baujahr 1938 ist also im Hinblick auf Motor-Getriebeblock bei Victoria nachzuschlagen.



Entwicklung: Schon bald nach 1920, dem Beginn der Erzeugung von Columbus-Motoren, wurde der 250er ohv mit der Bezeichnung „AM“ bekannt. Es handelt sich um einen ganz friedlichen Motor mit parallel hängenden und hinter dem Kurbelgehäuse gesteuerten Ventilen. Des Interesses halber seien die Grunddaten mit aufgenommen, es werden wohl kaum mehr solche Aggregate zu finden sein. Ins Auge fallend: Hinten liegende Stoßstangen, Schwungmasse außen, quergeteiltes Kurbelgehäuse (Zylinder und Karteroberteil aus einem Stück). Es folgten die Typen KM und LM (250 bzw. 300 ccm), TM (250 ccm), E 1 M (350 ccm) und schließlich F 1 M (250 ccm). Diese alle waren in ihrem Aufbau sehr ähnlich, die beiden letzten hatten schon „scharfe“ Ventilzeiten. Die bekanntesten aus diesem Reigen sind KM (200), LM (300) und vor allem E 1 M (350). Dieser E 1 M war der letzte Vorläufer des modernen 350er Motors, wie er vor dem Kriege auch von Victoria montiert wurde und schließlich heute noch in der „Regina“ zu finden ist. Ihm gegenüber war der E 1 M etwas friedlicher. Dieser 350er E 1 M hatte ein Auspuffrohr und 22,2

mm-Vergaser, der bis jetzt gebaute 350er bekam zwei Auspuffrohre (geschlossene Ventilkammer im Leichtmetallkopf) und einen 25,4 mm-Vergaser. Erst jetzt wird zur Regina wieder ein einportiger Kopf geliefert. Im folgenden die Grunddaten der einzelnen Typen. **Ventilspiel (kalt):** Bei AM-Motor $E = 0,1$, $A = 0,15$, alle anderen $E = 0,05$, $A = 0,1$ mm. **Zündzeitpunkt:** Bei Stellung des Zündhebels auf Nachzündung soll der Funken gerade im O. T. überspringen (Unterbrecherkontakte beginnen gerade zu öffnen). Die Zündverstellung beträgt 40 Grad. Eine Ausnahme der KM-Motor, hier soll der Funken schon 5 Grad ($\frac{1}{2}$ mm) vor O. T. überspringen.

Schmierung: Im Sommer Mobiloil D, im Winter DM oder gleichwertiges Qualitätsöl. Niedrigsten Ölstand (1 Liter) nicht unterschreiten!

Hauptdaten

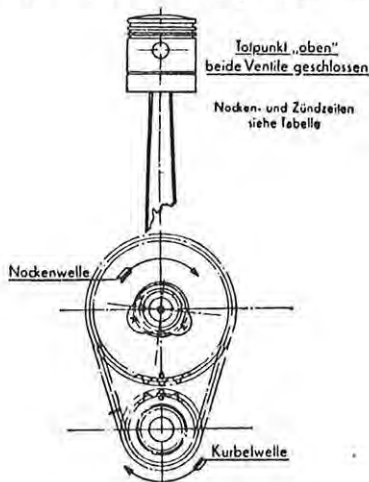
Typ	Bauart	Ø	Hub	PS	n	Verd.
AM	250—ohv	63	80	7,5	4000	—
KM	200—ohv	57	78	8,5	5000	1:6,5
LM	300—ohv	64	92	12,0	6200	1:5,8
TM	350—ohv	69	92	12,5	5000	—
E 1 M	350—ohv	69	92	14,0	5200	1:6,0
F 1 M	250—ohv	63	78	10,0	5200	—

Ventilzeiten in Grad

Typ	E. ö. v. o. T.	E. s. n. u. T.	A. ö. v. u. T.	A. s. n. o. T.
AM	0—5	35—40	60—65	15—20
KM	18—20	55—60	65—68	25—30
LM	18—20	55—60	65—68	25—30
TM	50—55	80—85	90—95	50—55
E 1 M	50—55	80—85	90—95	50—55
F 1 M	50—55	80—85	90—95	50—55

Vergaserdaten für Amal

Typ	Vergaser	Ø	HD	Sch	NP	LL
KM	74/012	18,2	75	4/3	3	1 1/2
LM	75/011	22,2	100	5/3	3	1 1/2
E 1 M	75/011	22,2	110	5/3	3	1 1/2



Unter uns im Horex - Club.

Diese Seite stellt die Verbindung zwischen den einzelnen Horex-Clubs dar, zwecks Informations-Austausch!

-
- Michael Mehlinger führt ein Columbus-Register. Columbus-Besitzer möchten sich bitte, zwecks eines Eintrages, bei Ihm melden. 06142/68235
 - Vom Vibrator zum Imperator durch nummerngleiche Gehäuse, Kurbelwellen und Primärtrieb. Motor-Nummer-Register bei Martin Stahmeier 02941/2272
 - Das Buch "Dampfhammer" über Regina ist noch erhältlich bei K.J. Habermann. 06597/4330
 - Ein Horex-Motortuner ist noch Aktiv: Doppelzündung, 500 ccm Zylinder Reg/Imp, Weervergaser Imp. und Leistungssteigernde Maßnahmen am Zylinderkopf sowie einiges anderes. Ulrich Siebrasse 0521/290837
-

Meldung: Die Weihnachtsfeier des Horex-Club Taunus, am 10.12.88, war wieder ein voller Erfolg. Unter den 40 Teilnehmern befanden sich als Ehrengäste Herr und Frau Reeb. Unter anderem wurde Werner Wihlhelm für 30jährige Clubmitgliedschaft geehrt.

Suche für T6 und S6 Kupplungskasten, Tank sowie Lampe. 02223/26784

Suche Regina Kippständer oder Seitenständer. 069/490706

Termine:

- Sternfahrt des Horex-Club Taunus, 12. bis 15. Mai 89, Treffpunkt: Obersteten Taunushalle. 06181/28319
 - Treffen an der Buschwiese, 8.-10. Sept. 89, 06172/35822
 - Wintertreffen 13.-15.1.89 der Horexfreunde e.V.
Elefantentreffen 27.-29.1.89 Hauptstraße 31
Sommertreffen 14.-16.7.89 7189 Mainkling
 - Isle of Man Tourist Board, 13 Victoria Road, Douglas, Isle of Man. 29.5-10.6.89
-

DIE AKTUELLE ZEITSCHRIFT FÜR HOREX-FREUNDE

UND ALLE, DIE ES WERDEN WOLLEN



„Fräulein Anni, wollen wir nicht
mal die Plätze tauschen?“



Ohne Worte



Ohne
Worte



„Fensterin! Na, die Zeiten san vorbei. I brauch
nur des Maschinle blubbern lassen, nacha
kommen's von selbst, die Mädle!“

Für Sie gelesen

HOREX

Regina bis Imperator 1950 - 56



Dr. Helmut Krackowizer, Jahrgang 1922, früher aktiver Rennfahrer und gleichzeitig der Vater des "Oldtimer-Grand Prix" auf dem Salzburgring, ist der Autor des Buches "HOREX - Regina bis Imperator".

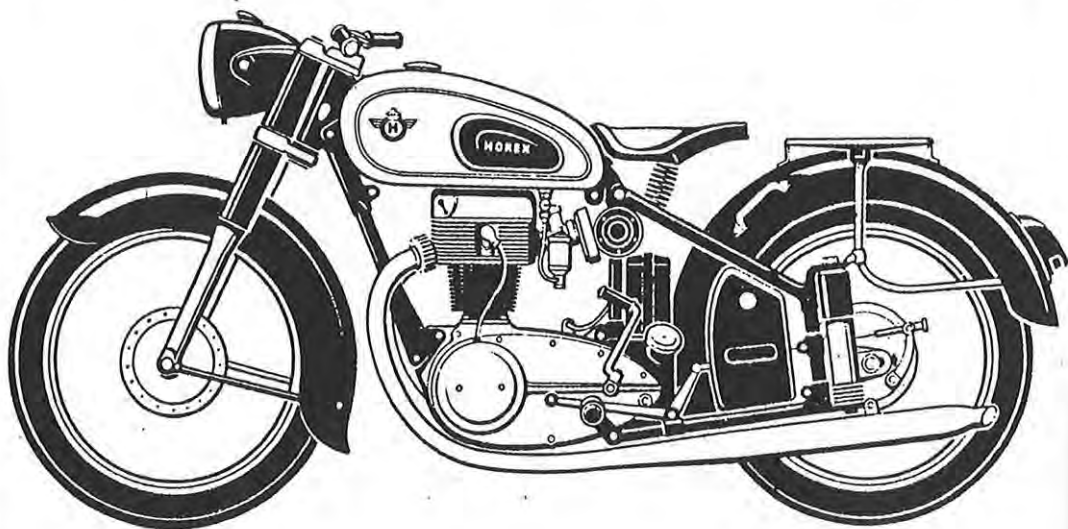
Der Autor hat mit diesem Buch erstmals eine umfassende Dokumentation über die Nachkriegsmodelle von Horex vorgelegt. Nachdem im Jahre 1981 das Buch "Motorräder - berühmte Marken von AJS bis Zündapp" erschienen war, ist dieses Buch eine speziell auf die Marke Horex bezogene Dokumentation.

Der Autor beschreibt in seinem Buch von Regina bis zum Horex-Roller "Rebell" alle Nachkriegsmotorräder der Horexwerke.

Es wird die Technik, das Rennsportgeschehen und die Markengeschichte dieser Firma dokumentiert. Unterstützt wird der Text durch viele, teilweise unveröffentlichte Fotos und Prospekte. Insgesamt 100 Abbildungen sind vorhanden. Fotos, Zeichnungen, Konstruktionsbilder. 20 Fotos sind in Farbe, teilweise sogar ganzseitig. Diese Abbildungen passen sich dem Text sinnvoll an und lassen dieses Buch auch für diejenigen begehrenswert erscheinen, die lieber Bilder **ansehen** als lesen. Die Qualität der Abbildungen fällt angenehm auf. Insgesamt 96 Seiten sind der Marke Horex gewidmet. Im Anhang sind Horex-Clubs, Horex Literatur und Bezugsquellen für Ersatzteile aufgeführt. Mit einem Format von 21x19,5cm liegt dieses Buch gut in der Hand. Sein Preis beträgt 39,-. Der einzige Schönheitsfehler ist, die leicht fehlerhafte Dokumentation über das Moped "Rebell" und die SB 35, aber meine Meinung: Ein Muß für den Horex-Fan. zu erhalten bei:

C.K

Schrader Automobil Bücher ISBN 3-922617-12-3



Horexwerke KG.

Mit einem kopfgesteuerten Viertaktmotor, der ihn von Rennen zu Rennen trug, begründete Fritz Kleemann vor 30 Jahren die sportliche Tradition des Homburger Werkes — und ein kopfgesteuerter Einzylinder-Viertaktmotor ist die Kraftquelle der Maschine, die in unseren Tagen zum meistgebauten und meistgefahrenen 350 ccm-Motorrad der Welt aufstieg: der Horex-Regina. Die Grundlage dieses Erfolges ist die Entwicklung aus der Sattel-Perspektive, das verpflichtende Bekenntnis: Gebaut von Motorradfahrern für Motorradfahrer.

Der ausgesprochene Langhuber der Horex-Regina — 69 mm Bohrung bei 91,5 mm Hub — hat in einer jahrzehntelangen Entwicklung eine ungewöhnliche Reife erreicht und leistet bei dem bescheidenen Verdichtungsverhältnis von 1 : 6,8 gut 19 PS. Der Leichtmetallkopf mit seinen tiefen, rechteckigen Kühlrippen sorgt mit den starken Wandquerschnitten für eine vorzügliche Wärmeverteilung und gibt dem Motor eine persönliche Note. Die kräftige Kurbelwelle ist dreifach kugel- und rollengelagert und wird durch eine Trockensumpfschmierung mit hohem Ölumlauf reichlich mit Öl überspült. Der ursprüngliche Kettenantrieb der Nockenwelle wurde durch breite, schrägverzahnte und geräuscharm laufende Stirnräder abgelöst. Lange Schlepphebel auf den Nocken und lange Kipphebel, die die Seitendrucke auf die Ventilschäfte niedrig halten, tragen weiter zur mechanischen Geräuscharmheit bei. Trotz der

vorbildlichen Kapselung ist der Ventiltrieb für eine Nachstellung leicht zugänglich. In allen Bauteilen des Motors drückt sich die langjährige Erfahrung in reichlicher Dimensionierung für höchste Zuverlässigkeit und höchste Lebensdauer aus. Eine neue Schalldämpferanlage mit groß bemessenen Diffusordämpfern zählt den kräftigen Schlag des temperamenfvollen Sport-Motors.

Aus dieser bewährten Grundkonstruktion wurden zwei neue Modelle abgeleitet: Die Regina 250 mit 65 mm Bohrung und 75 mm Hub als sportliche, temperamentvolle Viertellitermaschine, die sich äußerlich durch den Einport-Auspuff von der größeren Schwester unterscheidet und mit ihren 16 PS auf eine Höchstgeschwindigkeit von gut 110 km/h kommt, und die Horex-Regina 400, bei der die Bohrung auf 74,5 mm vergrößert, die Leistung auf 22 PS gesteigert und besonderer Wert auf die für eine ausgezeichnete Beschleunigung und für den vorzugsweise gedachten Beiwagenbetrieb entscheidende Erhöhung des Drehmoments gelegt wurde. Mit dem in enger Zusammenarbeit mit Steib entwickelten Horex-Beiwagen erreicht die Regina 400 eine Spitzengeschwindigkeit von 105 bis 110 km/h. Der Horex-Beiwagen kann auf Wunsch mit einer hydraulischen Bremse ausgerüstet werden. Das gut abgestufte Viergang-Getriebe, das durch eine Schaltwippe betätigt wird und so auch Rücksicht auf die Schuhspitzen nimmt, wird durch eine im Ölbad lau-

fende Duplex-Kette angetrieben und überträgt die Leistung auf das Hinterrad über eine in einem geschlossenen Kettenkasten laufende Hinterkette. Zur Schonung des Getriebes und der Übertragung sind in das Kupplungskettenrad Gummistoßdämpfer eingebaut.

Den drei Modellen gemeinsam ist das Fahrwerk: Ein offener Rohrrahmen, der vorn und hinten durch eine langhubige Telegabel abgefedert ist. Diese Telegabeln sind sehr robust konstruiert und erfordern lediglich nach mehreren tausend Kilometern einen Ölwechsel. Die Forderung nach möglichst geringem Gewicht der ungefederten Massen führte gerade bei der Entwicklung der Horex-Telegabel zu sehr gründlichen Untersuchungen über Leichtbaufragen und machte Horex zum Vorkämpfer des geschmiedeten Leichtmetalls im Serienbau. Die stark verrippten Naben der kräftigen Bremsen wurden Vorbild und ebenso wie die Holme und Brücken der Federbeine und die Achsfüße der Hinterradfedern aus geschmiedetem Leichtmetall mit hoher Festigkeit hergestellt. Mit der Einführung der Leichtmetall-Vollnabenbremsen in den Serienbau hat Horex die Entwicklung des deutschen Motorradbaus auf diesem für die Fahrsicherheit so bedeutsamen Sondergebiet entscheidend vorangetrieben. Die Vollnabenbremse bot nicht nur die Möglichkeit zu einer erheblichen Vergrößerung der Bremsfläche ohne merkliche Gewichtszunahme, sondern sie ließ

auch weitgehende Freiheit in der Auswahl des besten Werkstoffes für den Bremsring und verbesserte vor allem die Wärmeableitung und die Wärmeverteilung so entscheidend, daß die Bremsen auf langen Paßfahrten eine Dauerbeanspruchung ohne Ermüdung und ohne wesentliches Nachlassen der Bremswirkung überstehen. Diese Pionierarbeit, die sich auf Lenkergriffe und Schaltwippe, Leichtmetallfelgen und viele andere Teile ausdehnte, trug nicht zuletzt dazu bei, daß die Horex-Regina auf das erstaunliche Trockengewicht von 145 kg kommt, eine Tatsache, die sich in einem beachtlichen Gewinn an Handlichkeit und Beschleunigungsvermögen auswirkt und sicher zu den bemerkenswerten Erfolgen der Horex bei schweren sportlichen Wettbewerben beigetragen hat. Die noch temperamentvollere Regina 400 kommt auf ein Leistungsgewicht von 7,3 kg/PS und erreicht aus dem Stand heraus mit Durchschalten vom 1. bis zum 3. Gang in 13,5 Sekunden eine Geschwindigkeit von 110 km/h. Sie erklettert im 1. Gang eine Steigung von 40%.

Der ungewöhnliche Erfolg der Regina auf dem Weltmarkt ist aber nicht nur auf die zahlenmäßig erfaßbaren technischen Werte zurückzuführen, sondern nicht weniger in der Tatsache zu suchen, daß es Horex gelang, mit hervorragendem Formgefühl den Maschinen jene schnittige Linie und jenes glänzende Finish zu geben, das vor allem den sportlichen Fahrer immer von neuem begeistert.

HOREX „Regina“

**gewinnt in der „Internationalen Sechstagesfahrt“
die einzigen Goldmedaillen der Soloklasse 350 ccm**

Von allen auf Import-Motorrädern gestarteten Österreichern erkämpfte Dr. med. Walter Czerny
als einziger die Goldmedaille

Nach seinem vorjährigen Goldmedaillen-Sieg in Italien holte sich Ing. Harald Oetrich
auch diesmal die Goldmedaille

Der Schweizer Meisterfahrer Hans Stärkle errang in der Beiwagenklasse bis 350 ccm
eine der beiden Goldmedaillen

HOREX „Regina“, meistgekauft deutsche 350er!

HOREX - GENERALVERTRETUNG

MAXIMILIAN KÜNIGER, WIEN I, STUBENRING 20

Eines Tages besuchte uns Hugo Schmitz aus Bad Ems in der Redaktion — alle Hasen wissen noch: erster Nachkriegs-Sport, dann Horex-Werkstähler, heute Guzzi V7-Fahrer usw. — und erzählte uns einige herrliche Geschichten. Wir baten ihn, diese Episoden aufzuschreiben, und dachten, was da nun wohl draus werden würde. Hier ist die Geschichte der „Ersten“ —!

Auszug aus „MOTORRAD“ Heft 2/1969

Hugo Schmitz, Bad Ems:

Die Erste ^①

15 Jahre alt war er, bis dahin Schüler auf irgendeinem Gymnasium und von seinem Vater zu höheren Dingen ausersehen. In seiner Freizeit trieb er Wassersport, und sein größtes Vergnügen bestand darin, sonntags auf dem Rhein herumsupaddeln. Doch dann kam ein schöner Sommersonntagmorgen, und vor seinem Haus hielt ein Schulfreund mit einem Motorrad. Mit einem was? Motorrad? Mensch — ist das ein Ding! „Du, laß mich mal, ja?“

Nach zehn Minuten und einigen Abwürgern konnte er Motorrad fahren. Doll, wie der Wind auf einmal pliff, vorher war doch gar keiner da! Die Ecken, die Kurven, alles so ganz anders als bisher mit seinem Fahrrad. Es war wie ein Rausch, was ihn da überkam, und er horte nicht auf zu fahren, bis der Tank leer war. Solange er tankte und bezahlte, blieb sein Freund hintendrauf, und den ganzen Sonntag ging es von Onkel und Tante zur Oma, um wieder Taschengeld fürs Benzin zu ergattern.

Jede, auch die kleinste Straße in seiner Heimatstadt (sie hatte immerhin 500 000 Einwohner) lernte er kennen, und nachdem er sie alle mindestens zweimal durchfahren hatte, ging es in die Umgebung, zu den Ausflugszielen. Auch bis in die nächsten Städte traute er sich, denn die Straßen dahin waren ja alle so herrlich „krumm“. Längstens nach 300 bis 400 m kam wieder eine Kurve, eine Ecke oder ein Hügel, auf die er fieberste, um sich herum- und hineinschwingen zu können. Immer wieder probierte er sie aus, bis es unten „krazte“. Autobahnen gab es Anno dazumal noch nicht. Sein Glück, denn Kolbenklemmer war für ihn ein Fremdwort, und bei den damals noch nicht vollgesehenen Motoren wäre sein erster Motorradtag wahrscheinlich auch sein letzter geworden. Im Bergischen Land absolvierte er gleich seine erste Geländefahrt, weil er an einer Baustellensperre nicht wie die anderen umkehren wollte, sondern sich seinen Weg querbeet selber suchte.

Als er so mit seinem Motorrad über die Feld- und Waldwege zog, sich durch den Sand ackerte, erahnte er zum erstenmal das herrliche Gefühl des „Andersseins als die anderen“, des Selbstbestimmens, der alleinigen Entscheidung, des Kampfens und des Mutes. Zwar auch das Gefühl des Alleinseins überkam ihn, es war plötzlich keiner mehr da, der ihn sagte: So oder so mußst du es machen. Er allein mußte sich jetzt sagen: Laß stehen — oder — bremsen! Doch er hatte ja die Maschine unter sich, diesen Apparat, mit dem er eins wurde, zusammenschmolz. Vom Tanzen hatte er damals noch keine Ahnung, aber den Rhythmus, das Wiegen und Schwingen lernte er an diesem Tag kennen. Und die Musik dazu war das Brausen oder Zischen des Windes, je nachdem, wie er den Kopf hielt und wie schnell er fuhr.

Eine gute, brave, fast neue Zündapp 200 mit Preßrahmen und Kardan war diese erste Maschine in seinem Leben. Bis zum Montagabend mußte sie 1200 km laufen (die Schule wurde natürlich geschwänzt!), dann hatte der Freund die Nase voll und ließ ihn allein weiterfahren. Er „lieh“ sie ihm. Von Zulassung und Führerschein war nicht die Rede. Schließlich, am Montagabend, gab sie ihren Geist auf. Sie sprang nicht mehr an. Was tun? Er wußte ja noch gar nicht, wie so ein Ding innen aussah. (Wie bitte, Zweilakter, was ist das?) Verzweifelt schraubte er hier und da daran herum, hunderte Male trat er den Kickstarter. „Liebe Maschine, komm doch, ich will doch fahren — fahren.“

Als rettender Engel erschien dann Fritz, ein Nachbarsohn und Motorrad-Mechaniker-Lehrling. Früher hatte er ihn kaum beachtet, wenn sie morgens mit den Fahrrädern losfuhren. Er mit seiner bunten Mütze in die Panna und Fritz im Arbeitsanzug in die Werkstatt. Aber jetzt — heute? Mann, wie der sich vor die Maschine hockte, sachgerecht dies und das auseinandernahm und kontrollierte, Donnerwetter! Wie ein kleiner Herrgott erschien ihm Fritz auf einmal. Junge, wenn man das doch auch könnte. Die Schule mit all ihrem Drum und Dran verschwand in nebelweite Fernen, nur noch Fritz, die Zündapp und — „Darf ich auch mal?“ waren noch da.

Als sie dann wieder ansprang (sie war nur „ersoffen“, wie Fritz von oben herab ihm an den Kopf warf), hatte er seinen Motorrad-Bazillus weg-

Von diesem Moment an gab es für ihn, den 15jährigen Bengel, nur noch die Maschinen, das Fahren, den Wind, die Kurven, die Motoren, das Bauen, Reparieren mit allen Höhen und Tiefen.

Die Schultasche war von dem Tag an nur noch mit Prospekten aller damaligen Typen, besonders der „Engländer“, vollgestopft, und kein Tag verging, an dem er nicht mit seinem Fahrrad die Straßen abfuhr, in denen Motorräder am Bürgersteig standen. Die Nase drückte er sich platt an den Schaufenstern der Motorradgeschäfte, und statt Schularbeiten zu machen, fand man ihn nur noch — wo wohl? — in der Werkstatt von Fritz, seinem neuen großen Freund.

Um Haaresbreite wäre Fritz sein großer Feind geworden, denn die Geschichte mit der Zündapp, seinem ersten Motorrad, hatte ein recht unruhliches Nachspiel. Sie wanderten nämlich beide ins Kitchchen, und das kam so: Als die K 200 an jenem Montagabend wieder knatterte, (sie knatterte wirklich, denn die beiden hatten ihr am Bürgersteig auch die Dämpfer „aufgeräumt“), hatte Fritz ihm als alter Hase mal gezeigt, was und wie man mit so einem Ding alles fahren kann. Dabei kamen sie an einem Kirmesplatz vorbei, und Fritz erhielt als Belohnung ein Eis spendiert. Die Maschine wurde auf den Parkplatz vor der Kirmes abgestellt. Neben ihrem Motorrad standen zwei seriöse ältere Herren, als sie nach einer halben Stunde zurückkamen. In dem Moment, als er den Schlüssel ins Zündschloß steckte,ieß eine „Hande hoch. Sie sind verhaftet!“ Abführen und in eine „Grüne Minna“ war die Sache von Sekunden. Er kam gar nicht zur Besinnung. „Ja, aber — meine Maschine?“ „Deine Maschine? Du Lausbengel, die wird von ihrem Besitzer abgeholt!“

Eine lange, lange Nacht in einer Einzelzelle (von Fritz war er getrennt worden) voller Angst, Sorgen und Ungewißheit folgte. Er hatte doch nichts getan! Kein Schutzmännchen hatte in den zwei schönen Motorradtagen gewunken oder geschimpft, eine Geschwindigkeitsbeschränkung innerorts gab es damals noch gar nicht — und irgend jemanden gefährdet? — wußte er auch nicht. Und die Eltern? Die Schule? Am nächsten Morgen früh ging es wieder mit der „Grünen Minna“ zum Polizeipräsidium. Diesmal in eine Sammelzelle, aber von Fritz immer noch keine Spur.

„Na, Kleena, was haste denn verbochen?“ „Ich? Nichts!“ „Ist is der, der trainiert schon fleißig, aus dir wird noch was.“ Endlich, nach zwei Stunden quälenden Wartens, kam dann die Vorführung. In dem Zimmer, in das er geführt wurde, saßen ein Kriminalbeamter, sein und Fritzens Vater und — endlich — Fritz.

Das Verhör war kurz; es stellte sich heraus, daß seinem „Schulfreund“ die Maschine gar nicht gehört hatte, er hatte sie selbst nur geliehen (aber „vergessen“, drum zu fragen), und der Besitzer hatte sie als gestohlen gemeldet. Auch sonst kam er mit einem blauen Auge davon, denn damals waren Motorräder bis 200 ccm noch führerscheinfrei, lediglich 16 Jahre mußte man alt sein, und der Beamte fragte gar nicht mehr nach seinem Geburtsdatum, als er hörte, daß „der Rotjunge“ in zwei Tagen 1200 km gefahren sei. Zu guter Letzt wurde der Besitzer von seinem Vater entschädigt und sah ebenfalls von einer Anzeige ab. Einzig die Strafpredigt zu Haus mit ihren Folgen hatte er noch lange in schmerzhafter Erinnerung. Das Fahrradfahren machte in doppelter Hinsicht gar keine Freude mehr. Der Motorrad-Bazillus aber saß in ihm drin und ließ ihm einfach keine Ruhe mehr.

Ja — und Fritz? Fritz wurde sein großes Vorbild. Nachdem die beiden sich wieder ausgesöhnt hatten (die Nacht in der Zelle und die Angst der Eltern konnte er ihm lange nicht verzeihen!) wurden sie unzertrennliche Freunde. Jede freie Minute verbrachte er in Fritzens Werkstatt. Und die stand immer voll mit Motorrädern, hauptsächlich englischen. Bis ihm die Knie wehtaten, hockte er vor einer Rudge Ulster mit ihrem Radial-Viertenkopf oder einer Norton International mit Königswelle und ihrem Tank mit dem Zackenrand am Boden. Die Rennbrötchen probierte er solange aus, bis er weggejagt wurde. Aber er war wieder da, wenn eine Horex Parallel-Zweizylinder ohc mit Kettenantrieb auseinandergenommen wurde. Dann durfte er die Teile auswachen und das Fahrgestell putzen, während der Motor von Fritz überholt wurde. Durch die Benzinpantscherei bekam er das ganze Gesicht voller Pickel, und kein Mädchen vom benachbarten Lyzeum schaute ihm mehr nach. Doch das war ihm alles ganz egal, denn — glücklich war er nur, wenn er nach stundenlangem Warten bei einer Probefahrt hintendrauf mitfahren durfte. Dann war der Wind wieder da, der ihn regelrecht verhexte hatte. Das mit dem Wind führte so weit, daß er bei einem Schulsportfest eine steile Straße mit seinem Fahrrad hinaustauschte, nur um „ihn“ wieder zu spüren. Die Kurve am Ende des Steilstücks kostete dann acht Tage Krankenhaus. Er kam aber so rechtzeitig wieder heraus, daß er die sie langsam zur Inspektion angemeldete „Ariel Square Four“ in Fritzens Werkstatt mit auseinandernehmen durfte.

Die Folgen waren natürlich unausbleiblich. Die Noten wurden immer schlechter, und eines Tages, kurz vor Ostern, wurde sein Vater in die Schule bestellt. Der „Direx“ (Gott hab ihn selig) war ein weiser Mann und versuchte, dem Vater des ungeratenen Jungen klarzumachen, daß es besser sei, einen guten Motorradmann in der Familie zu haben denn einen schlechten Rechtsanwalt.

Das anschließende Strafgericht zu Haus brachte dann die Wende in seinem Leben. Nach der Einsicht, daß „er ja doch unverbesserlich sei“, durfte er runter von der Penne, „um sich seine Lebenskiste selbst zu zimmern“. Und er ging, sie zu zimmern.

Raten Sie mal, wohin?

(Wird fortgesetzt)

ANZEIGEN

Imperator und SW (Renn-
gespann von 1955), top
Zustand, für 8000,-DM zu
verkaufen. 06157/81344

Horex Regina, sehr guter
Originalzustand, mit
Ersatzt., Flachtank neu,
zu verk. 6600,-DM
09133/2443

Horex Schnell-Schwinge
für Regina. 06126/6531

Alle Regina-Modelle zum
Restaurieren, Preise
2000,- bis 2600,-DM zu
verkaufen. 09721/41455

2 Kisten Horex-Regina-
Teile, FP 350,-DM tagsü.
07151/32420

Horex Rebell 98 1250,-
0821/436914

Regina 1 Tank 80,-DM
02823/80860

Tausche Resi-Kopf gegen
Sport-Kopf. 0531/56113

Regina 400-Motor, überh.
06204/4018 VB.

Horex Regina 250 2200,-
04941/64529

HOREX-NEUTEILE PUTSCH- BERGER

Herichhauserstraße 55
Wuppertal Cronenberg
0202/473713

HOREX-Ersatzteile

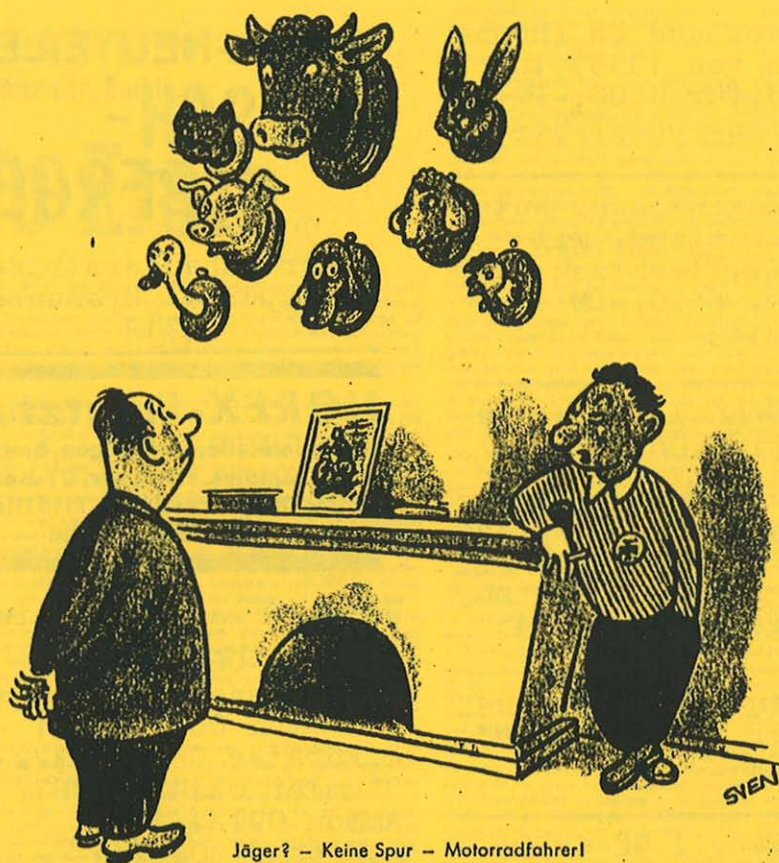
Verschleißteile, Dichtungen, Embleme,
Schalldämpfer, Krümmer, ET-Kataloge
HEUMANN, Fuchsberg 3, 6110 Dieburg,
Telefon 06071/1315

Horex-Ersatzteile liefern:

M. Amend 06053/2760
W. Wagenknecht 09165/491
Kahrman 0661/32091
K. Forster 06251/73223
Stemler 02191/53067
Ammon 09721/1415
M. Kron 07906/286

Alle Kleinanzeigen sind
kostenlos, wir behalten uns
aber vor den Text sinnvoll
zu verändern.

Schicken Sie eine Post-
karte an die Redaktion.
Telefonische Anzeigen-
annahme unter 069/436859.
Bei gewerblichen Anzeigen
bitte an die Redaktion
wenden.



Jäger? -- Keine Spur -- Motorradfahrer!

Ich hoffe Sie hatten einen guten Rutsch ins neue Jahr, und viel Freude beim Lesen des "Horex Boten".

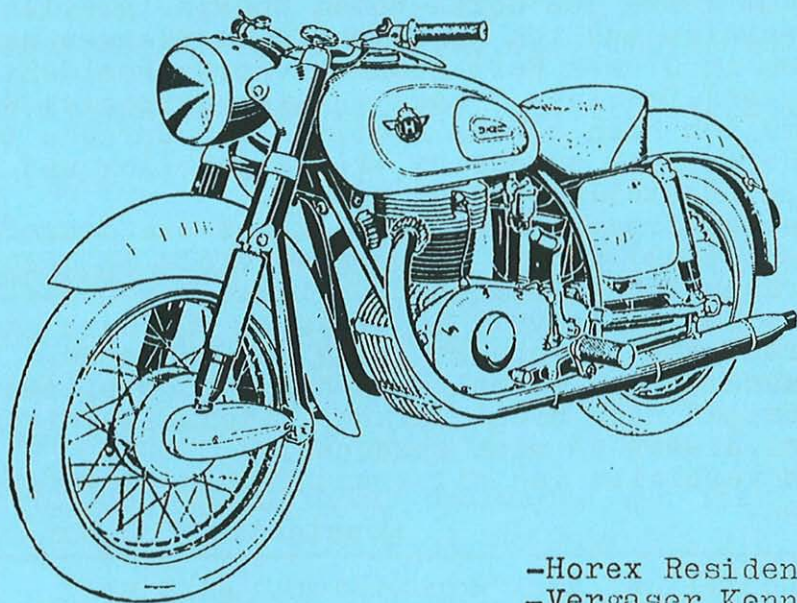
010489

Preis 2,-



HOREX

BOLE



-Horex Resident
-Vergaser Kenntnisse



NR. 2

LIEBE HOREXIANER!

Zuersteinmal möchte ich mich für alle Einsendungen bedanken, obwohl ich sagen muß, daß ich mehr Reaktion von den Lesern erwartet hätte, aber was soll's ich konnte auch so das zweite Heft gestalten. Übrigens Heft Nr.2 hat vier Seiten mehr.

Nocheinmal möchte ich sagen das, um ein wirklich gutes Heft gestalten zukönnen, mehr Initiative von den Lesern kommen muß, z.B. Clubinformationen (Veranstaltungen), Leserbriefe aber auch Kritiken müssen mich erreichen. Ich fand z.B. einen Leserbrief besonders gut, der mich darauf hinwies, daß einige Berichte zu klein abgedruckt seien (Regina Fahrtbericht, Die Erste) und besonders ältere Leser mit dem lesen des Horex-Boten Schwierigkeiten hätten, dies muß ich als richtig anerkennen und habe dieses in diesem Heft geändert (Horex Resident, Die Nächsten). Da viele Fragen an mich gerichtet wurden, möchte ich noch einmal deutlich zur Sprache bringen, der Horex-Bote erscheint vierteljährlich und kostet DM 2,- (Bestellung siehe unten).

Ansonsten freue ich mich schon auf die Sternfahrt (12.-15.5.89) in Bad Homburg, um viele interessante Gespräche führen zukönnen. Übrigens der Horex-Club-Taunus ist schon voll im Streß, um für euch eine interessante Sternfahrt gestalten zukönnen.

Ich möchte noch einmal die Horex-Clubs bitten, die Ihr Wappen noch nicht auf der Titelseite wiederfinden, dieses an mich zusenden.

Somit verbleibe ich mit freundlichen Sternfahrt-Grüßen.

Constantin Klinger

Die Bestellung des "Horex-Boten" geht an Constantin Klinger Rotlintstr.51 6000 Frankfurt 1, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg. Die Zahlung erfolgt bei kleinen Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf Frankfurter Sparkasse von 1822, Kto.Nr. 318039303, BLZ 500 502 01.

INHALT

Horex Resident.....Seite 4
VERGAS-ER-KENNTNISSE.....Seite 9
Unter uns im Horex-Club.....Seite13
Leserbrief/SB 35.....Seite14
Victoria KR 35 SN.....Seite15
Für Sie gelesen.....Seite16
Eigenbau Büffel.....Seite17
Kurzgeschichte:Die Nächsten.....Seite19
Reperaturanleitungen.....Seite22
Anzeigen.....Seite23

IMPRESSUM

HOREX - BOTE

Postadresse Constantin Klinger
 Rotlintstr.51
 6000 Frankfurt 1 069/436859

Redaktion Constantin Klinger

Bankverbindung Frankfurter Sparkasse von 1822
Kto. 318039303 BLZ.500 502 01

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der einge-
sandten Beiträge bleibt vorbehalten.

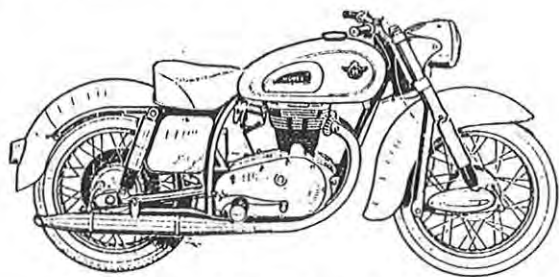
Der Redaktionsschluß für Heft Nr.3, dies erscheint
Anfang Juli, ist der 15. Juni 1989.

ebenso klassisch wie modern

Der Liebhaberkreis des Motorrads wird nicht aussterben, und auch die schwere Maschine verdient ihre Freunde. Nicht nur Leistung und Geschwindigkeit steigen mit der Größe, auch Fahrkomfort und Sicherheit erreichen höhere Werte. Man darf die Kundschaft getrost an diese Vorzüge erinnern. Wie es um Leistung und Reife heutiger Konstruktionen bestellt ist, das veranschaulicht unser Mitarbeiter Helmut Hütten — als ausgezeichnete Techniker ebenso bekannt wie als erfolgreicher Renn- und Wertungsfahrer — in dem nachfolgenden Testbericht über die Horex-„Resident“, mit der er Klassensieger in der Rheinlandfahrt auf dem Nürburgring wurde.

Die Ankündigung der Horex-Werke, der neue Typ „Resident“ stelle keine sensationelle Neuschöpfung, sondern das Resultat der gewissenhaften Auswertung jahrzehntelanger Erfahrungen und modernster Erkenntnisse im Fahrwerk- und Motorenbau dar, umgeht in geschickter Form die grundsätzliche Frage, ob nun der „Resident“-Motor — als das leistungsfähige „Kraftwerk“ des Fahrzeugs — eine neue Konstruktion ist, unter Verwendung zahlreicher Bauelemente der letzten „Regina“-Serien, oder lediglich eine systematische „Verjüngung“, etwa von Baujahr 1953 auf 1956 oder sogar 1958. Letzten Endes ist eine derartige Frage unbedeutend im Vergleich zum Erfolg, d. h. zur Leistung, zum Drehmomentverlauf, zu den maßgeblichen Kennwerten und zu den Laufeigenschaften, um nicht zu sagen, zur Laufkultur. Andererseits ist eine kurze Betrachtung der technischen Grundlagen und der chronologischen Entwicklung wohl nirgends so naheliegend und gerechtfertigt wie bei einer reinrassigen Hochleistungsmaschine, die den alten und echten Motorradfahrer anspricht, dessen Liebe eben diesem „klassischen“ Motorrad gilt. Nicht weniger aufschlußreich ist es für den interessierten Techniker, einmal die Schritte für Schritt vorgenommenen Verbesserungen an einem Serienmotor zu verfolgen, die (äußerlich unscheinbar) erst in ihrer Summe den höchsten Gebrauchswert realisieren.

Die Konstruktion des „Regina“-Motors mit seiner selbst heute noch vorbildlichen Linienführung und „Architektur“ war eine Gemeinschaftsarbeit von Richard Küchen und Hermann Reeb, die erstmalig 1938 mit der Typenbezeichnung SB 35 (bei Horex) bzw. KR 35 (in einem Fahrgestell von Victoria) in Serie ging. Schon damals wurden rund 18 PS bei 5000 U/min und in einer leicht frisierten Supersport-Version sogar 20 PS herausgebrummt, so daß Horex mit diesem fortschrittlichen Triebwerk in der glücklichen Lage war, nach den schlimmen Kriegs- und Nachkriegsjahren eine neue Produktion in praktisch unveränderter Form aufleben zu lassen. Selbst der markante Übergang von der SB 35 zur „Regina“ brachte fast aus-

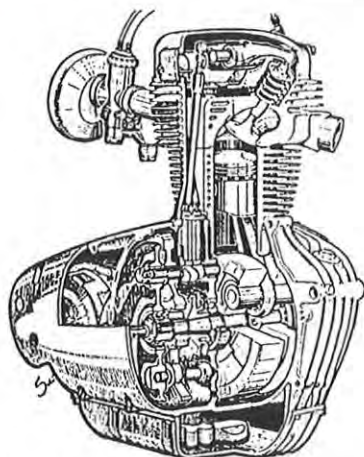


nahmslos Veränderungen in Gestalt des neuen, allradgefederten Fahrwerks oder der geschmiedeten Leichtmetallvollnaben. — Motorseitig konnte sich daher die Weiterentwicklung auf die zielstrebige Überarbeitung zahlreicher Details und Feinheiten beschränken; auf das systematische Auffinden der optimalen Fertigungstoleranzen und Laufspiele, die Erfolgreiche Abstimmung von Werkstoffen und Reibpaarungen, die aufmerksame Verfolgung aller Reklamationen und Reparaturen — die Praxis in einem weltweiten Kundenkreis erbringt stets Symptome und Überraschungen, die auch der umfangreichste eigne Versuch und die härteste Erprobung nicht voraussehen lassen! —, kurzum, die Erforschung des Betriebsverhaltens auf breiter Basis, dessen konsequente Auswertung aber erst die tatsächliche „Qualität“ einer Maschine ausmacht. Selbstverständlich zeigten sich auch bei der „Regina“ vereinzelte schwache Stellen: da gab es beispielsweise den gleichen Ärger mit Steuerketten wie bei anderen Fabrikaten. Man hätte sich gedulden und warten können, bis die Ketten wieder ihre heutige hohe Haltbarkeit und Gleichmäßigkeit erreichten, um konstruktive Maßnahmen zu vermeiden. Tatsächlich jedoch stellte man den Nockenwellenantrieb auf einen schrägverzahnten Radsatz um, während der Primärantrieb (zur Kupplung) einen zusätzlichen Stoßdämpfer, einen anderen Spannschuh und vor allem eine Duplexkette erhielt. An Kolben und Zylinder stellte der recht langhubige Motor keine geringen Ansprüche: auch daran wurde intensiv gearbeitet; umfangreiche Versuche führten zu Ringstreifenkolben, zu einge-

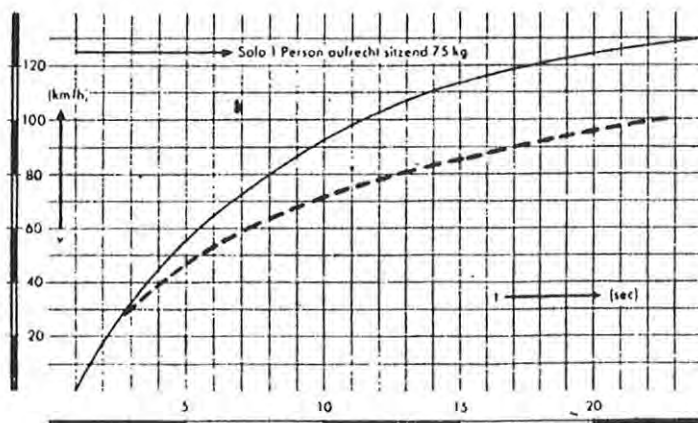
schnittenen Kühlrippen des Zylinders, zu veränderten Wandstärken und Laufspielen. Der Ventiltrieb wurde erleichtert und verbessert, der Einlaßkanal erhielt eine strömungsgünstige Profilierung und zweckvolle Dimensionierung, und nicht zuletzt wurde die ursprünglich umstrittene Schalldämpfung den im In- und Ausland erhobenen neuen Anforderungen (und nicht mehr dem Wunsche einiger jüngerer Fahrer) angepaßt.

Mit dem Problem wirksamer Schalldämpfung gewann übrigens der lange Zeit als technisch völlig unbegründet bezeichnete Doppelauspuff ein neues Gesicht: über die irrationale Forderung nach Symmetrie hinaus ergibt sich jetzt die Möglichkeit, überdimensionale „Schalldämpfer-Zigarren“ und die sonst obligaten, blauangelaufenen Auspuffrohre zu vermeiden, zumal wenn — wie im Falle der „Resident“-Anlage — eine Verbindungskammer zwischen den beiden Auspuffrohren, zwischen „Block“ und Hinterschutzblech, die Spannungs- und Schwingungsverhältnisse der Abgase begünstigt. Damit befriedigt die Schalldämpfung alle vernünftigen Ansprüche, ohne den edlen „Schlag“ des diszipliniert arbeitenden Viertakters blechern oder indifferent zu machen. Die mechanische Laufruhe verlangt dabei keine Rücksichtnahme: wenn sich der kopfgesteuerte Viertakter auch beim Leerlauf im Stand nicht verleugnet, so ist dies alles; denn schon bei niedrigem Tempo wird der mechanische Geräuschpegel vom Fahrwind voll überdeckt! —

Kritisch wurde (und blieb) die Schalldämpfung demgemäß allein beim seinerzeitigen „Sportmotor“, dessen Leichtmetallzylinderkopf mit der höheren Verdichtung und dem größeren (Fallstrom-) Vergaser einen ungegabelten Auslaßkanal und nur ein Auspuffrohr besaß. Indessen wurde diese



Version der „Regina“ schon illusorisch, als alle Baureihen ab 1953 neben etlichen anderen, teilweise bereits angedeuteten Verbesserungen sowie neuen Nockenformen und kürzeren Steuerzeiten den Leichtmetallkopf erhielten. Ganz allgemein interessieren bei einem Hochleistungsmotor Ventilgrößen und Ventilwinkel: schon der erste SB-Motor hatte 1938 Einlaßventile, die mit 42 mm Durchmesser — erstmalig auf dem Kraftfahrsektor! — um 10% größer waren als die (38 mm-) Auslaßventile; außerdem besaßen sie diesen gegenüber eine typische „Tulpenform“, die zwar etwas verminderte freie Querschnitte, aber bedeutend bessere Strömungsbeiwerte mit sich bringt. Beim 400-ccm-„Regina“-Motor wurden die Einlaßventile trotz unveränderter Auslaßventile sogar auf 47 mm Durchmesser vergrößert, während man dem neuen „Resident“ (ungeachtet der noch größeren Zylinderbohrung!) 45er Einlaßventile gab. Der Ventilwinkel von insgesamt 80 Grad, wovon 38 Grad auf die Einlaß- und 42 Grad auf die



Die werksseitig angegebene Beschleunigungskurve wird mit angemessener Routine beim Hochschalten reproduziert. Im Vergleich zu der fulminanten „Resident“-Beschleunigung der Verlauf bei einer 1952 getesteten „Regina“ (gestrichelt), die heute von schnellen 250-ccm-Maschinen erreicht und überboten wird. In 10 Sekunden gut 90 und in 15 Sekunden gut 110 km/h — mit dieser Beschleunigung kann sich die „Resident“ durchaus sehen lassen.

Auslaßseite entfallen, blieb genau so unverändert wie der etwa 14 Grad große „Fallstromwinkel“ des Ansaugkanals. Das Geheimnis der wesentlich höheren Leistung, besser gesagt, die tiefere Ursache, liegt wie bei allen modernen Vier- und Zweitaktmotoren in der sorgfältigen Abstimmung der Gasschwingungen im ausgeprägt langen Einlaßkanal und im Auspuffsystem und in den darauf zugeschnittenen Steuerzeiten, woraus sich dann eine ausgezeichnete „Füllung“ pro Arbeitsspiel ergibt, die der mittlere effektive Druck widerspiegelt.

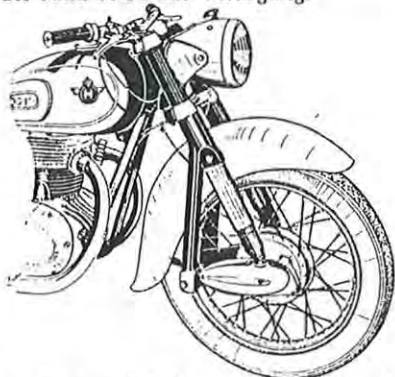
Die Drehzahl als zweiter für die Motorleistung verantwortliche Faktor wurde beim „Resident“-Motor gegenüber seinen Vorgängern nicht heraufgesetzt, obwohl es die nunmehr vorliegende kurzhubige Bauart fraglos ermöglichen hätte. Statt dessen dient der kurze Hub von 75 mm (früher 91,5 mm) einer merklichen Herabsetzung der mittleren Kolbengeschwindigkeiten, was gleichbedeutend mit verminderten Massenkräften und mechanischer Beanspruchung des gesamten Kurbeltriebs, vor allem des Pleuellagers ist. Allerdings waren Kurbelwelle und Pleuellager schon für die letzten „Reginas“ mit 350 und 400 ccm beträchtlich verstärkt worden, zum Beispiel durch die mehr als 5 mm stärkeren Hubzapfen und käfiggeführten Rollen; im „Resident“-Kurzhuber bietet das gleichstarke Pleuellager zusätzliche Reserven an Zuverlässigkeit und Lebensdauer. Ein weiterer Vorzug des Kurzhubers ist seine niedrige Bauhöhe, die es erlaubt, ihn mit einer tiefen Ölwanne auszurüsten und damit den bisher zwischen dem Motortriebblock und dem Hinterradschutzblech angeordneten Öltank, der zu einem unliebsam langen Radstand führte, einzusparen. Trotz dieses Ölsumpfs baut der neue Motor niedriger als der alte, vor allem, da er gleichzeitig merklich schmaler wurde und im neuen Doppelrohrrahmen nicht höher aufgehängt zu werden brauchte. Die eingesparte Breite ist die Folge eines ingeniosen Kunstgriffes: man hat die Getriebekette auf die rechte Motorseite verlegt und die Nockenwelle genau darüber, während die vordem im Steuergehäuse befindliche Ölpumpe (jetzt als Zahnradschleife) in den „Sumpf“ wanderte; die Umlaufmenge wurde im Hinblick auf unbeschränkte Vollgasfestigkeit des Motors und hohe Lebensdauer auf 80 Liter pro Stunde erhöht. (Naturgemäß auf Nenndrehzahl bezogen. Immerhin bedeutet dies bei 22 PS Dauerleistung über 3,6 Liter pro PS-Stunde, während auch bei modernen Rennmotoren immer noch die alte Ricardosche Regel gilt, daß eine Umwälzung von 2 1/4 Liter pro PS-Stunde schon „intensiv“ ist...)

Nachdem viele weiteren konstruktiven Einzelheiten aus der Schnittzeichnung hervorgehen, kann das Resultat in Form von

Leistung und Drehmomentverlauf — auf die Praxis der Straße bezogen: von Geschwindigkeit und Temperament — näher beleuchtet werden. In tourenmäßiger, aufrechter Haltung ergab sich als Mittelwert aus vielfachen Messungen eine Höchstgeschwindigkeit von 124 km/h, und man braucht sich nicht einmal besonders „klein“ zu machen, um die Prospektangabe von 130 km/h zu erreichen und zu überschreiten („gestoppt“ natürlich; denn auf dem Tacho stehen dann längst 140 bis 145 km/h — man sollte das Instrument zur Ordnung rufen!). Aber viel mehr als diese Zahlen wiegt und imponiert die Art, wie dieser Einzylinder mit ausgesprochener Rasanzen den dreistelligen Geschwindigkeitsbereich erklimmt, und zwar ohne daß man dazu bei jeder Gelegenheit in den dritten oder gar zweiten Gang zurückschalten mußte. Schon bei 2500 U/min überschreitet die Drehmomentkurve den beachtlichen Wert von 2,5 mkg; im vierten Gang entspricht dies 50 km/h — „rund“ geht der Motor schon bei etwa 1800 Touren (36 km/h!) und läßt sich dann anstandslos beschleunigen, obwohl derartige Experimente in der Fahrpraxis völlig sinnlos sind. Wichtig ist dagegen das sprühende Temperament, mit dem die Maschine auf schneller Überlandfahrt jede kleinste Drehung am leichtgängigen Renn-drehgriff beantwortet, der Abzug, mit dem man die längsten Pkw.- und Lkw.-Schlangen gefahrlos hinter sich läßt oder beim Öffnen der Bahnschranken einsam davonzieht. Wenn man mit der „Resident“ in rein serienmäßiger Form, mit kompletter Straßenausrüstung und ohne Rennkissen oder ähnliche Hilfsmittel Nürnberg-Runden mit über 100 km/h Schnitt zustande bringt, dann kann man getrost von einer Sportmaschine der großen Klasse sprechen; das Erstaunlichste dabei war aber die Tatsache, daß man für die gesamten 28,3 km dieser Berg- und Talbahn nicht mehr als sechs- oder siebenmal in den dritten Gang zurückzuschalten brauchte!

Hier muß allerdings der Objektivität halber eingeflochten werden, daß bei derart sportlicher Fahrweise die Tugend aus einer gewissen Not entspringt: die Getriebeabstufung ist mit 1 — 1,4 — 2,0 — 3,25 mehr auf „Allroundbetrieb“, mit extremen Reserven für schweres Gelände oder für Gespannfahren in Mittelgebirgen oder den Alpen, als auf schnelle Sportfahrten zugeschnitten. Mit anderen Worten, man hat sich der speziell in Österreich landläufigen Forderung gebeugt, wonach ein vollbeladenes Gespann noch in der steilsten Turrach-Kehre nicht nur durchziehen, sondern auch noch anfahren können muß! (Das Nachsehen aus dieser Konsequenz hat der schnelle Sport- und Langstreckenfahrer; der Tester bevorzugt eindeutig die enger zusammengerückte,

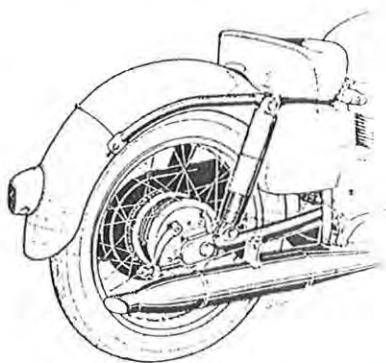
„englische“ Stufung; doch hütet er sich wohlweislich, die andersgearteten Ansprüche als überspitzt zu bezeichnen.) Jedenfalls fällt der Verzicht bei der Drehzahlcharakteristik des „Resident“-Motors nicht schwer; auch wenn man ihn bis zur Drehzahlgrenze des Ventiltriebs, die sich bei etwa 6500 Touren durch „Flattern“ bemerkbar macht, ausführt — entsprechend 66 km/h im zweiten und 96 km/h im dritten Gang —, so stehen nach dem Heraufschalten bei 4700 Touren schon wieder rund 18 PS zur Verfügung.



Ausdauer und Stehvermögen waren über jeden Zweifel erhaben, und zwar ohne lange oder schüchtern zurückgelegte Einfahrperiode; denn das Tacho zeigte bei der Übernahme der Testmaschine noch keine 200 km — und der Verfasser möchte kein böses Beispiel geben, indem er verrät, ab wann auf Landstraßen und Autobahnen „dreistellig“ gefahren wurde. Manche weitere Eigenart beweist, daß die Hubraumleistung von fast 70 PS/Ltr. keineswegs einem diffizilen Sportmotor „abgerungen“ wurde, sondern das Attribut eines kerngesunden Hochleistungsmotors im besten Sinne des Wortes ist; beispielsweise der weiche Lauf des Motors — er kommt bei nur etwas schaltfreudigem Fahren einwandfrei mit Tankstellenbenzin aus —, der uhrwerkartige Leerlauf auch nach schärfstem Jagen, das „bombensichere“ Anspringen auf den ersten Tritt (wenn man es richtig macht und den Kolben mit dem Dekompressor gerade „über die Kompression“ bringt, dann aber schwingvoll durchtritt...), der wohlabgewogene Schwungmasseneffekt oder die gute Auswuchtung, die nur um 85 km/h herum ein schmales Resonanzband in Lenkergriffe und Tank gelangen läßt, das aber sekundenschnell zu durchfahren ist, und nicht zuletzt die flache und niedrige Verbrauchskurve, die mit 1,6 Liter pro 100 km bei 40 km/h beginnt, und bei 60 mit 2,2, bei 80 mit 3,2, bei 100 mit 4,4 und bei 120 mit etwa 6 Litern pro 100 km bestimmt wurde. Kein Wunder also, daß man bei mäßiger Fahrweise und einem Reisetempo bis zu 80 und 90 km/h mit Sicherheit unter 3,5 Liter und selbst bei schärfster Fahrweise nicht über 5 Liter pro 100 km verbraucht. —

Wenn bisher das Referat über den neuen Motor breiten Raum eingenommen hat, so kann dem Fahrwerk konzidiert werden, daß es den motorischen Fähigkeiten und Reserven nicht im geringsten nachsteht; im Gegenteil, die lapidare Bedingung, daß jedes Fahrgestell „schneller“ sein muß als der zugehörige Motor, um ein starkes und temperamentvolles Fahrzeug „ungefährlich“ zu machen, ist mit dem torsions- und verwindungssteifen, breiten Doppelrohrrahmen, der stabilen Hinterradschwinge und den „drei-viertel-langen“ Vorderschwingen ohne jede Einschränkung erfüllt. Fraglos kommen in der makellosen Richtungsstabilität und in der exakten Radführung die wertvollen Erkenntnisse, die die Homburger Versuchsabteilung mit den schnellen Rennmaschinen sammelte, zum Ausdruck; nicht umsonst rühmen die Fahrer deren Straßenlage in den höchsten Tönen. Dabei wird die Spurtreue keineswegs durch mangelnde Kurvenfreudigkeit oder schlechte Handlichkeit bei langsamer Fahrt erkauft. Tatsächlich kommt die „Resident“-Gabel mit einem für diese Bauart überraschend geringen Nachlauf aus — im Gegensatz zu ausgesprochenen „Langschwingen“; schließlich bedeuten die 18-Zoll-Räder einen denkbar glücklichen Kompromiß beim heutigen Stand der Fahrwerktechnik, wobei die Verwendung des 3,25er Vorderreifens gegenüber 3,50er hinten nicht weniger logisch ist.

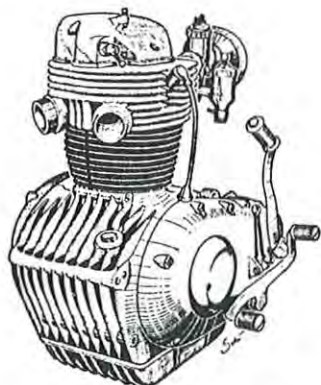
Natürlich trägt auch die wirkungsvolle Oldämpfung der Bode-Federbeine und deren brauchbare Abstimmung — die hinteren Federbeine sind mit einem Griff auf unterschiedliche Belastung einstellbar — zu der optimalen Fahrsicherheit und Kurvenlage bei; denn dieser Superlativ ist ausnahmsweise zulässig, wenn nicht die zitierten, völlig risikolos gefahrenen Nürburgring-Runden einen solchen Hinweis erübrigen. Besonders erfreulich war endlich die Feststellung, daß der Lenkungsämpfer trotz aller (generell bei „Vollschwingachsern“ nicht ganz unbegründeten) Skepsis jederzeit vollkommen locker bleiben konnte; Rückwir-



kungen der Federungen auf die Lenkung waren nur unter ganz seltenen Verhältnissen, d. h. bei einer besonderen Frequenz und Amplitude von „Waschbrettstraßen“, und bei konzentrierter Beobachtung überhaupt wahrnehmbar. Vielleicht spielt dabei die für normale Beanspruchung etwas steile Federkennung der Vordergabel keine nachteilige Rolle — für höchsten Komfort jedenfalls wünscht sich der Tester einen noch weicheren Hauptfederungsbereich, selbst auf die Gefahr hin, daß die absolute Durchschlagssicherheit bei extremen Stößen entsprechend reduziert wird. Andererseits wird die sprichwörtliche, gute Ansprechempfindlichkeit auf kleinste Impulse von der vorn gegebenen Federweichheit kaum betroffen — von der hinterseitigen schon gar nicht!

Die 40 mm breiten Bremsen wurden gegenüber der „Regina“ nicht verändert; sie sind lediglich durch den Übergang auf die etwas kleineren Räder relativ „gewachsen“, durch das maßgebliche Verhältnis des Trommeldurchmessers zur Radgröße. Nach kurzer, durch bewußt scharfes Bremsen forciert Einlaufperiode — ihr positiver Einfluß wird oft unterschätzt! — entsprachen sie der maschinellen Kapazität bedingungslos. Temperaturverteilung, Wärmeableitung und Dauerbelastbarkeit, die etwa bei Paßabfahrten im Hochgebirge, insbesondere mit Seitenwagen, akut werden, sind angesichts der geschmiedeten und stark verrippten Vollnaben über jeden Zweifel erhaben. Tatsächlich waren die maximalen Verzögerungswerte mit aufgeheizten Bremsen fast besser als die normalen Kaltbremsungen, die aus mittleren Geschwindigkeiten mit dem Vorderrad allein schon 6 m/sec², mit der Hinterbremse allein nur 4 m/sec² (weil wie üblich dann schon die Blockiergrenze erreicht wird) und mit beiden Bremsen bis zu 7,7 m/sec² erzielen ließen, was zum Beispiel bei 50 km/h einen Bremsweg von 12,5 m und bei 80 km/h einen solchen von 32 m bedeutet. Verglichen mit dem modernsten Standard könnte indessen die benötigte Hebelkraft der Handbremse, die stets beim „schnellen Mann“ das A und O ist, noch etwas herabgesetzt werden.

Ausstattung, Zubehör und Finish bleiben weder der sattsam bekannten Horex-Tradition noch der anspruchsvollen Typenbezeichnung „Resident“ die gebührende Antwort schuldig. Das Sitzkissen erntete im Gegensatz zu etlichen andersgearteten „Eindrücken“ mit modernen Motorrädern und Rollern nur positive Kritik, und die Sitzposition ist infolge geeigneter Abstände von Fußrasten und Lenkergriffen (bei ausreichend schmalen Lenker) ebenso tourenmäßig be-



quem wie sportlich-schneller Fahrweise angepaßt. Dies wurde dreimal konstatiert, als jeweils 500- bis 550 km Non-stop zurückgelegt waren, und zwar mit merklich über 80 km/h „Brutto-Schnitt“ (Hamburg—Nürburgring) und einmal sogar mit 94 km/h für Frankfurt—Hamburg ..., womit der Ring um die hervorragende Leistungsfähigkeit dieser sportlichen Maschine geschlossen ist. Nicht unbeteiligt daran ist übrigens das erfreulich mäßige Gewicht von 165 kg, wobei schon 17 Liter Kraftstoff — mit entsprechender Reichweite — einbezogen sind. Auch das elektrische „Bordnetz“ ist erstklassig in der Wirkung und reichhaltig im Umfang; zwei große, mit dem Lenkschloßschlüssel verschließbare Blechkästen nehmen den wirklich kompletten Chrom-Vanadium-Werkzeugsatz und individuelles Kleingepäck auf — sie sollten nur noch etwas mehr einwärts angebracht werden, um dem schlanken Gesamtprofil zu folgen, zumal auch der Handgriff zum Rangieren zweckvoll angesetzt ist und nicht stört ...

Aber diese kleinen, noch offenen Wünsche ändern nichts am begeisterten Gesamtbild: ein Motor absoluter Sonderklasse, dem keine Autobahn zu lang, keine Steigung zu steil und kein Hochsommertag zu warm ist, der dabei auch „unten genug drin“ hat, sparsam und kultiviert läuft und mit diesem Format den immer noch zahlreichen Liebhabern eines kraftvollen Einzylinders neben dem reizvollen Unwägbaren auch hieb- und stichfeste Argumente gegenüber dem modernen Hang zum Mehrzylinder in die Hand gibt ... in einem Fahrwerk, dem dieser Motor nicht zu schnell ist. In der Tat: ein klassisches Motorrad, das nicht nur aussieht, sondern so ist, wie es aussieht!

Helmut Hütten

VERGAS-ER-KENNTNISSE

So mancher Motorrad-Veteranen-Freund stellt seinen Vergaser nach den Werksangaben ein, und ist der festen Überzeugung die optimale Einstellung für sein Fahrzeug gewählt zu haben. Ich behaupte er irrt ! Dies soll nicht heißen, die Motorradwerke wären nicht fähig gewesen, die für den Motor optimale Bestückung und Einstellung des Vergasers zu finden. Nein für Ihre, im sportlichen Wettbewerb stehenden Modelle haben die Werke wohl die optimale Einstellung und Bestückung gewählt. Doch dies stellte sich für die Serie anders dar. Hier ist der Benzinverbrauch ein kaufentscheidender Faktor. Die Vergaserbestückung und Einstellung wurde als Kompromiß zwischen möglichst niedrigem Verbrauch und noch zumutbarem Verhalten des Motors im Alltagsbetrieb gewählt. Und der Alltagsbetrieb war früher garantiert nicht das was Heute von einem Motor gefordert wird, und nach den heutigen Straßen gefordert werden kann.

Was ist also zu tun um seinen Veteranen-Motor optimal einzustellen, und das bedeutet auch, ihn zu schonen ! Ich möchte hier keine große theoretische Abhandlung schreiben, sondern einige praktische Tips geben.

1. Der Motor also Ventile, Kolben, Zündung und Steuerzeiten müssen optimal sein, d.h. der Motor muß in Ordnung sein.
2. Zweitakter sind ein besonderer Fall, sie reagieren im Laufverhalten nicht so eindeutig wie Viertakter auf Einstellungsänderungen. Sie arbeiten nur heißer oder kühler. Aus Platzgründen gehen wir hier nicht näher auf sie ein. Aber prinzipiell gilt das selbe wie beim Viertakter.
3. Der Vergaser muß zwar nicht neu sein, darf aber auch nicht ausgeschlagen sein, so daß der Schieber einen viertelmmillimeter oder mehr Luft hat. Hier hilft die beste Einstellung nicht.
4. Der Vergaser muß am Flansch luftdicht mit dem Zylinderkopf verbunden sein. Der Wärmeübergang vom Kopf zum Vergaser muß durch eine Pertinaxzwischenlage unterbrochen werden.

5. Der Schwimmer wird durch Auskochen auf Dichtheit überprüft. Der Kraftstoffstand wird ungefähr 4mm unterhalb der Überlaufgrenze gehalten. Dies ist möglich durch verschiedene Schwimmergewichte oder aber durch versetzen der Schwimbernadel (neue Kerbe einfeilen). Sollte noch der Original-Vergaser vorhanden sein, wird hier keine Änderung nötig werden. Messung durch kommunizierende Röhre.
6. Der Kraftstoffzufluß muß in ausreichender Menge (schöner Strahl in Vergaserhöhe) sichergestellt sein.
7. Die Hauptdüse wird 10-15% über der Werksangabe gewählt, z.B. für 105 eine mit 115 besser eine mit 120.
8. Da der Schieber durch Verschleiß schon etwas Luft bekommen hat, hänge ich die Nadel eine Kerbe höher. Aber Achtung eine verschlissene Nadeldüse und Nadel erübrigt diesen Punkt, und könnte ihn in sein Gegenteil verkehren.
9. Die Leerlaufdüse war meist durch die Werke optimal gewählt, da sich hier keine wesentliche Verbrauchsminderung erzielen läßt.
10. Die optimale Luftschraubeneinstellung wird gefunden, indem man bei gleichbleibender Schieberanschlagstellung langsam, aber wirklich langsam, die die Luftschraube so stellt das die höchste Leerlaufdrehzahl sich einstellt. Hier nach wird der Leerlauf wieder mit der Schieberanschlagschraube auf normale Drehzahl zurückgenommen. Das Spiel mit der Luftschraube beginnt von vorn bis der richtige Leerlauf gefunden ist.
11. Für Zweivergaseranlagen gelten andere Methoden.
12. Sollte sich im Schiebetrieb (Gasschieber gerade bis 10% geöffnet) ein Rucken zeigen, so ist ein Mischkammereinsatz mit der nächst höheren Nummer angezeigt. (z.B. von Nr. 4 auf Nr. 5)
13. Nachteil: Der Kraftstoffverbrauch wird durch diese Maßnahmen erhöht.
Vorteil: Durch die bessere und schnellere Verbrennung wird ein kühlerer Betrieb des Motors herbeigeführt. Dies bedeutet, bei gleichbleibender Fahrgehnheit, einen reduzierten Wärmewertbedarf für unsere Zündkerze, um ein rehbraunes Zündkerzenbild zubekommen.

14. Schwarze Wölkchen dürfen dem Auspuff nicht entsteigen, dies würde eine zu fette (Kraftstoffreiche) Einstellung bedeuten. Gründe: Düsen durch falsche Reinigung aufgeweitet, Nadel und Nadeldüse abgenutzt, Schieber mit Ausschnitt zum Motor hin eingebaut oder Vergaser läuft über. In diesem Fall Maßnahmen rückgängig machen und Fehler suchen.
15. Bei F-Amal Vergaser bewirkt ein größerer Ausschnitt am Schieber ein abgemagertes- und ein kleinerer Ausschnitt ein Fetteres Gemisch. Aber dies nur für den Übergang vom Leerlauf zum Teillastbereich. Siehe Punkt 12 für Bing Vergaser.

Zu guter letzt doch noch etwas theoretisches. Die Werke stellten die Vergaser ihrer Motorräder ungefähr so ein, daß auf 15 Gewichtsteile Luft-1 Gewichtsteil Kraftstoff kommt. Doch richtig ist das die beste Spitze bei einem Verhältnis von 1:13 erreicht wird. Der beste Abzug (Beschleunigung) jedoch wird bei einem Verhältnis von 1:11.5 erreicht. Ein kühler Betrieb mit noch guter Beschleunigung und Spitze wird bei 1:10 erreicht. Die Grenzwerte bei denen ein Motor nicht mehr lauffähig ist, liegen einmal bei 1:19 (zu mager) oder 1:7 (zu fett). Mager bedeutet: hohe Betriebstemperatur! Fett bedeutet: niedrige Betriebstemperatur! Und nochmal, weil es wichtig ist, der Wärmewert der Zündkerze ist einmal abhängig von der Grundbetriebstemperatur des Motors, aber auch von dem was man seinem Motor abverlangt. Bummeln über Landstraßen: Wärmewert unter der Werksempfehlung. Für Gespannbetrieb oder Autobahnfahrt mit fast Vollgas: Wärmewert über der Werksempfehlung.

. Ihr Horex Novize

Heinis Resi gegen Marcos Vespa !



Werksangaben für Vergasereinstellung

	<u>SB 35</u>		<u>Regina</u>			<u>Regina</u>		
	Vorkrieg (Victoria KR 35 SN)	Nachkrieg	0 + 1 (alte 250)		Sport	2	3	4
Hersteller	F-Amal	Bing	F-Amal	Bing	F-Amal	Bing	Bing	Bing
Type	M76/444	AJ2/26	25C2A	2/26/11	27C1BP/ SH411-13	2/26/38	2/26/43	2/27.5/3
Hauptdüse	120	100	120	105	150	105	105	115
Mischkammer- einsatz	-	Nr.5	-	Nr.5	-	Nr.5	Nr.5	5
Gasschieber	6/4	-	6/4	-	6/4	-	-	-
Nadeldüse	-	2.7	-	2.7	-	2.68	2.68	2.68
Nadelstellung	3	2	3	2	2	3	2	2
Kerbe v. oben	-	-	-	-	-	-	-	-
Leerlaufdüse	-	0.5	-	0.5	-	0.45	0.5	0.45
Luftregulier- schraube offen	1-2	1	1-2	1-3	1	1.5	1	1-1.5
Pumpennadel- düse	-	-	-	-	2/69	-	-	-
Strarterdüse	-	-	-	-	-	-	-	-
Zündkerze	225 T1 *	225 T1	225-240 T1	260 T8		W 2 4 0 - 2 6 0 T2		

*für Victoria KR 35 SS 20PS 240 T1

	<u>Resident</u>		<u>Imperator 400</u>		<u>Imperator</u> 450	<u>Rebell</u>
	250	350	1.Vergaser	2.Vergaser		100
Hersteller	Bing	Bing	Bing	Bing	Bing	Bing
Type	2/27.5/6	2/27.5 (6)	2/24/29	1. 1/24/48 r. 1/24/47	1. 2/27.5/9 r. 2/27.5/10	1/20/35
Hauptdüse	110	110	110	105	110	85
Mischkammer- einsatz	Nr.5	Nr.5	Nr.5	Nr.4	Nr.5	-
Gasschieber	1673a	1673a	1673c	1666c	1673c	-
Nadeldüse	2.68	2.68	2.7	2.73	2.68	2.64
Nadelstellung	3	2	2	2	2	3
Kerbe v. oben	-	-	-	-	-	-
Leerlaufdüse	0.4	0.4	0.45	0.45	0.45	0.35
Luftregulier- schraube offen	1.5	1.5	2	2	2	1.5
Pumpennadel- düse	-	-	-	-	-	-
Starterdüse	-	-	-	-	-	70
Zündkerze	240 - 260 T2		2 4 0 - 2 6 0 T2		260-280 T2	M225P11S
Schwimmer	11gr	11gr	-	11gr	-	-

Unter uns im Horex - Club.

Diese Seite stellt die Verbindung zwischen den einzelnen Horex-Clubs dar, zwecks Informations-Austausch!

- Michael Mehlinger führt ein Columbus-Register. Columbus-Besitzer möchten sich bitte, zwecks eines Eintrages, bei Ihm melden. 06142/68235
 - Vom Vibrator zum Imperator durch nummerngleiche Gehäuse, Kurbelwellen und Primärtrieb. 02941/22726 Motor-Nummer-Register bei Martin Stahmeier
 - Das Buch "Dampfhammer" über Regina ist noch erhältlich bei K.J. Habermann. 06597/4330
 - Ein Horex-Motortuner ist noch Aktiv: Doppelzündung, 500 ccm Zylinder Reg/Imp, Webervergaser Imp. und Leistungssteigernde Maßnahmen am Zylinderkopf sowie einiges anderes. Ulrich Siebrasse 0521/290837
-

Meldung: Die Winterwanderung des Horex-Club Taunus, war ein voller Erfolg. Die 16 Teilnehmer liefen von Ansbach bis nach Hunoldstal, um dort gut Mittag zu essen. Ebenso verlief, der am 21.3.89 gehaltene Vortrag über die neue Verkehrsordnung, von Christian Thürmer, durchaus erfolgreich ab.

Es gibt auch eine Holländische Horex Zeitschrift, den "Horex-Club", zu erhalten bei: Gerhard Hilbers
Laan van Kanaän 20 1944RR Beverwijk NH-Holland

Termine:

- 35. Int. Horex-Sternfahrt, Oberursel-Oberstedten/Taunus 06081/81898 12.-15.5.89
 - Treffen an der Buschwiese, 8.-10. Sept. 89, 06172/35822
 - Sommertreffen, 14.-16.7.89, der Horexfreunde e.V. Hauptstr. 31 7189 Mainkling
 - 4. Bad Bergzaberner Veteranenfahrt für Motorräder zu Ehren Richard Küchens, 6.5.89 06349/8506
 - Tourist Trophy, 29.5-10.6.89, Isle of Man Tourist Board, 13 Victoria Road, Douglas, Isle of Man
-

Es gibt keine 'mystischen Geheimnisse', 'die 'Unverträglichkeiten' zwischen der elektrischen Anlage der HOREX und ihrer Batterie hervorrufen, allenfalls defekte oder nicht richtig justierte Teile oder Anschlüsse.

In der Fachliteratur (z. B. Hertweck) ist sehr genau beschrieben, wie man mit einfachen Mitteln (Strom- u. Spannungsprüfer) die alten Z-Regler (die aber, wenn nicht neu oder neuwertig, kaum zu empfehlen sind) genau einstellen kann. Dann kocht auch keine Bleibatterie mehr über. Zudem sind die orig.-Regler falsch positioniert (werden im Betrieb zu warm - dadurch ändert sich die eingestellte Spannung) - und gehören an einen 'kühleren' Ort, ggf. Werkzeugkasten. (Achtung, für gehörig Masse sorgen!). Auch der Kondensator, Grund für viele Störungen aus diesem Grunde, kann da 'rein'.

Der beste Ausweg ist der Kauf eines Transistor-Reglers, z. B. von Fa. Laubersheimer (6741 Burrweiler). Dieser Regler wird von vornherein entweder auf die Ladespannung einer Blei- oder NiCd-Batterie eingestellt und hält diesen Wert exakt kontinuierlich.

NiCd-Batterien 'kochen' bei Überspannung genauso wie Bleibatterien. In diesem Fall tritt konz. Kaliumhydroxyldlösung aus, die nicht nur den Lack total zerstört, sondern auch das Aluminium des Motorgehäuses (bis zur Auflösung) angreift. Auch NiCd-Batterien verlangen Pflege, sie verlieren bei Ladung H_2CO_3 , und damit Flüssigkeit, und um so mehr, als die an den Einfüllstutzen befindlichen Dichtungsringe verschleifen (sie werden durch die Kalilauge angegriffen). Neue Dichtringe aus Viton oder Spezial-Silikon (fragen Sie mal den HOREX-Club NRW, wo man so was kriegt) lösen das Problem für eine Weile. Die früheren NiCd-Akkumulatoren waren nicht vibrationsfest und rissen an der Oberfläche. Aber auch hier gibt's eine Lösung.

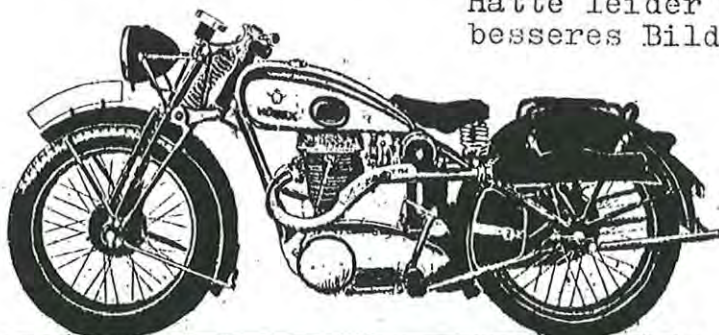
Der Preis einer NiCd-Batterie ist nicht 2-3 mal höher als der einer entsprechenden Bleibatterie, sondern etwa gleich hoch.

Mit einer vernünftigen Kombination aller Elektrik-Komponenten (richtig proportionierte Verkabelung, Ausbau aller wärmeempfindlichen Teile aus dem Lichtmaschinengehäuse, Transistor-Regler, NiCd-Batterie, richtig befestigt, Haupt-Licht-Funktionen und Hupe auf Relais) sind Sie Elektronik-Sorgen für mindestens 80.000km los.

Dr. Rainer Sütfeld

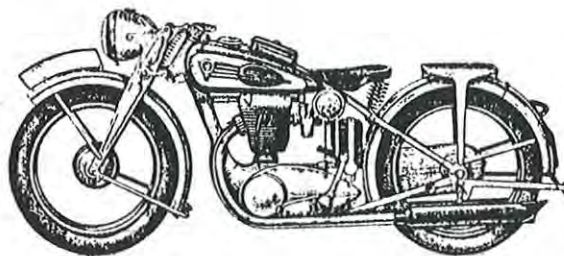
Die Horex SB 35, ab Baujahr 1938, ist im Hinblick auf Motor-Getriebeblock bei Victoria nach zuschlagen, was wir hiermit befolgen.

Hatte leider kein
besseres Bild !



SB 35

975.-



Eine rassige Solosportmaschine, leicht, schnell und sehr sparsam, mit gefälliger Linienführung und nicht nur ansprechender, sondern vor allem praktischer, grauer Lackierung. Besonders im Gelände läßt sich die KR 35 SN wie ein leichtes, kleines Motorrad führen, obwohl sie in den Abmessungen sehr lang ist. Zum „Schnellermachen“ geeignet.

69 × 91,5 = 342 cm; 4 T.-ohv, 1:6, 18 PS/5000 U., Batteriezdg., Umlaufschm. Kette (Ölbad), 5,5–7,1–9,6–14,7, Fußsch., Kette (offen). Rohr und Kastenprofile, offen, geschweißt, Parallelagrammgabel; 3,25–19, Schwingsattel, Tank 13 l., Innenzugdrehgriff, Außenzughebel. Radst. 142, Länge 216, Breite 71, Sattelh. 74, Bodenfr. 13 cm. 145 kg, 115 km/h, 2,7 l/100 km.

Entwicklung: Eigentlich hatten Fahrgestell und Motor gar keine langjährige „Reifezeit“ gebraucht, sondern wurden von Grund auf neu konstruiert und 1938 auf den Markt gebracht. Das Fahrgestell hatte sich zwar in etwas leichterer Form einige Jahre bei den kleinen Zweitaktern bewährt. Der von den Columbus-Werken gebaute Motor für die Victoria 350 darf wohl als der leistungsfähigste und gefälligste 350er-Serienmotor Deutschlands angesprochen werden. Er gelangte in der KR 35 SS, etwas aufgezupft mit 20 PS, zum Einbau und fand in seiner Normalausführung auch in der Horex SB 35 Verwendung. Diese Räder kosteten mit dem „zahmen“ Motor 995 RM, mit 20 PS 1095 RM.

Eigenart: Die Kraftquelle entspricht sehr den heutigen Bautendenzen, sie ist glattflächig und weist ungleiche Ventilquerschnitte, desachsierte Kanäle, große Rippen usw. und eine Schwungradlichtmaschine auf. Diese ist für Viertakter noch selten, es hat sich aber gezeigt, daß der zweite in den Auspuffakt fallende Funken keinerlei Nachteile bringt (siehe Harley-Davidson, Zündapp usw.). Das Fahrgestell ist verhältnismäßig groß aber leicht und für Beiwagenbetrieb weniger gedacht. Zwei Motorheiten, die von den Werkskaufleuten im Hinblick auf die Nachfrage verlangt wurden, sind die Anordnung zweier Auspuffrohre von einem Ventil aus und die hochgezogenen Rohre. Es gibt auch wenige KR 35 SN mit untenliegenden Rohren! Die Wehrmachtsausführung hatte hochgezogene Krümmer, von denen die Rohre schräg hinter die Rasten abfallen und die Topfe unten liegen.

Fahrweise: Besonders mit einem „schweren Brocken“ im Sattel, ist die Bodenhaftung sehr gut, jedoch ganz einmalig sind die Eigenschaften im Sand. Der Motor ist für einen

Einzyylinder sehr elastisch und läßt sich in der Direkten von 30 km/h lochfrei hochziehen. Er hat auch bei Höchstdrehzahl keinerlei störende Vibrationen. Die Lage der Fußhebel erfordert vom Sportfahrer einiges Anpassen.

Leistung: Die meisten KR 35 SN laufen sitzend ihre guten 110, die KR 35 SS sollte liegend an die 125 km/h schaffen, das ist aber noch lange nicht die Grenze für Friseurkünstler. Der Motor verträgt auch dann längere Hetzjagden. Bei Ihren Wunschträumen bedenken Sie aber: je mehr man über die Normalleistung geht, um so kürzer wird die Lebensdauer!

Verbrauch: Es kommt zweifellos von der besonders günstigen Ausbildung des Brennraumes, daß eine der schnellsten 350er zu den allersparsamsten gehört. Das absolute Minimum haben wir einmal im Jahre 1939 von Wien nach Linz bei etwa 55 km/h gleichbleibend festgestellt: 2,1 l/100 km! Im normalen flotten Tourenbetrieb werden es noch immer keine ganzen 3,0 l und mit allen appetitanregenden Mitteln sind die 4,0 l kaum mehr zu erreichen.

Vergaser: Amal M 76/444, IID 120, Nadel 2. Kerbe v. o., Schieber 6/4, Luft 1½ U. offen.

Zündung: Maximal 40° (das gibt bei Nachz. O. T.), Unterbrecher 0,4 mm, Kerze Bosch W 225 T 1, forciert S 240 T 1, Elektroden 0,4 mm.

Ventile: E. ö. 53° (22 mm) v. o. T., E. s. 85° (34 mm) n. u. T., A. ö. 95° (42 mm) v. u. T., A. s. 53° (22 mm) n. o. T., Spiel kalt E 0,05, A 0,1 mm.

Luftdruck: Vorne 1,5, hinten 1,5 (sozius 1,9) atü.

Diverses: Motor—Getriebe 1 : 1,9 (3/8 × 5/8 × 70 R.), Getriebe—Hinterrad 1 : 2,8 (1/2 × 5/16 × 124 R.), Öltank 2,5 l. Sommer SAE 50.

Für Sie gelesen

Meine Horex „Regina“



Die Zeitschrift "Das Motorrad" in all den Jahren immer eine informative Motorradzeitschrift, auch was Horex betrifft, war der Herausgeber des Motor-Test-Heftes "Meine Horex Regina".

"Das Motorrad" hatte mit diesem Heft erstmals eine Schriftreihe mit ausführlichen Hertweck-Testberichten über Regina vorgelegt. Nachdem einige Monate vorher der Motor-Test zu Adler, Puch und DKW erschienen war, ist dieses Heft eine speziell auf Regina bezogene Dokumentation.

Die Zeitschrift beschreibt in diesem Heft von Regina bis Regina 4 alle Modelle.

Es wird die Technik, aber auch Themen wie Einfahrtips und Typenbeschreibung etc. dokumentiert. Unterstützt wird der Text durch viele, teilweise sehr interessante Fotos und Prospekte. Insgesamt 100 Abbildungen sind vorhanden. Fotos sind teilweise sogar ganzseitig.

Diese Abbildungen passen sich dem Text sinnvoll an und lassen dieses Heft auch für diejenigen begehrenswert erscheinen, die lieber Bilder ansehen als lesen.

Die Qualität der Abbildungen fällt angenehm auf. Insgesamt 40 Seiten sind der Horex Regina gewidmet. Außerdem beinhaltet dieses Heft einen ausführlichen Herstellernachweis durch Anzeigen.

Mit einem Format von 29.5x21cm liegt dieses Heft gut in der Hand, deshalb meine Meinung: Ein Muß für den Regina bzw. Horex-Fan.

C.K

Da dieses Heft nicht mehr neu zu erhalten ist, kann unter meiner Postadresse (im Impressum) eine gebundene Kopie für 20,-, die als Verrechnungsscheck oder Bar der Bestellung beigelegt werden, bestellt werden.

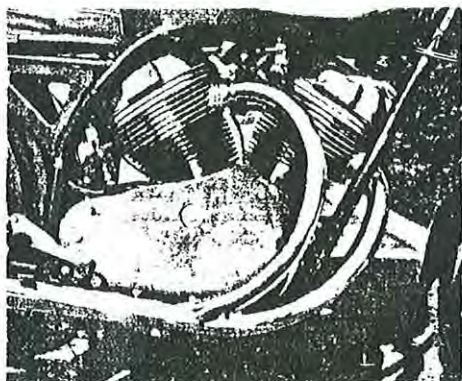
EIGENBAU-BÜFFEL

AUS "MOTORRAD" 47. Jahrgang, Heft 2/1965

Diesen Bericht über einen V-Motor mit einem eigenen Fahrwerk, teilweise aus Horexteilen, sandte uns Karlheinz Bitsch, einer unserer Leser. Bei der Maschine, die diese Bilder zeigen, wurde nun vom Erbauer von Anfang an daran gedacht, daß alle Teile so sein mußten, daß sie die größtmögliche Sicherheit boten, außerdem gut aussahen und daß die ganze Maschine im Endeffekt sowohl solo als auch im Gespann gefahren werden konnte. Wir glauben, daß er dem Büffel sehr nahe kam.

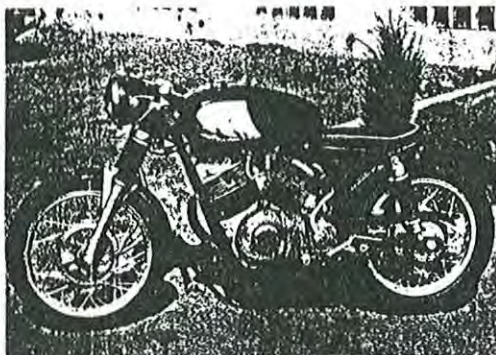
Der Motor, das Kernstück der ganzen Eigenkonstruktion, versteckt hinter der glatten Außenschale eine ganze Menge guter Ideen und sorgfältig überlegter Einzelheiten. Meist hört man bei Diskussionen über Motoren mit V-förmig hintereinanderstehenden Zylindern sofort das Argument: der hintere Zylinder wird zu heiß, er bekommt ja nur warme Kühleluft, der klemmt dadurch laufend. Sicher, das hat es mal gegeben, so ganz frei von diesen Unlugenden wird wohl kaum ein V-Motor gewesen sein, jedenfalls nicht grundsätzlich. Aber man kann dem hinteren Zylinder durch besondere Maßnahmen einen größeren Ölrantel zumessen, dann führt dieses etwa überflüssige Wärme gut ab. Genau das war die Überlegung bei diesem Motor, nur wurde hier nicht nur ein Zylinder, sondern beide Zylinder gleichmäßig mit wesentlich mehr Öl als normal versorgt. Das ging mit einer vierstufigen Ölpumpe, die sich aus dem gemeinsamen Raum von Motor und Getriebe-Ölwanne den Vorrat saugt. Der gemeinsame Ölraum ist eines der typischen Merkmale des Horex Resident-Motors, und es war eigentlich nicht erstaunlich, daß der Konstrukteur dieses Büffels Horex-Ideen übernahm, hat er doch das Horex-Ersatzteillager im eigenen Hause. Man merkt diese Verwandtschaft noch an vielen Teilen: Zylinder mit Kolben und Kopf sind von der 350er Resident, Kurbelwelle ebenfalls Resident, natürlich soweit umgeändert und mit neuen Teilen versehen, daß sie eben eine Zweizylinderwelle wurde. Auch das eigentliche Kurbelgehäuse ist teilweise von der Resident übernommen, es brauchte selbstverständlich genauso einige Abänderungen, z. B. das zweite Loch für den zweiten Zylinder. Die Seitenteile des Motor-Getriebegehäuses sind vollständig selbstgemacht bzw. bei einer kleinen befreundeten Gießerei hergestellt.

Die einzige Schwierigkeit, mit der noch zu kämpfen ist, bringt die Kupplung, die den vielen Pferdchen nicht mehr gewachsen ist. Wieviele PS überhaupt vorhanden sind, das weiß man nicht, auf dem Prüfstand war der Motor bisher nie. Warum auch? Gleich nach dem Zusammenbau ließ man ihn mal zwei Stunden mit Vollast laufen, um zu sehen, ob sich Weiterbauen überhaupt lohnte. Die zwei Stunden überstand der Motor, nur ein Auslaßventil war danach angekockelt, also leicht verbrannt. Das kann damals auch zu enge Spieleinstellung gewesen sein. Nun sind zwei Stunden Vollast nicht viel für einen Versuchsbetrieb. Auf der Straße wollen die aber erst gefahren sein. Und trotz mancher sicher mittelidig lächelnden Leute, die was von 400 Stunden Vollast reden, wenn sie einen standfesten Motor meinen, muß man staunen, daß eine Bastlerkonstruktion, selbst von einem gewitzten Manne, auf Anheiß soviel erreicht. Schließlich schafft das so manche normale Tourenmaschine nicht mal nach bester Einfahrzeit!



Der Rahmen, der auch etwas an den Residentrahmen von Horex erinnert, ist vollständig selbst hergestellt worden. Zwar sind einzelne Teile, wie Muffen, Knotenbleche usw., aus dem vorhandenen Ersatzteillager genommen, die Abmessungen mußten sich aber weitaus mehr nach dem neuen Motor richten als nach den vorhandenen Teilen. Auf dem Bild rechts sieht man die Grundkonzeption des Rahmens deutlich, vorn Telegabel (Regina/Imperator) mit einer sehr kräftigen Versteifung zwischen den unteren Alu-Schmiedeteilen, hinten eine normal übliche Schwinge, die sich mit Federbeinen gegen den Rahmen abstützt. Die Auslegerrohre zur oberen Federbeinhalterung sind nochmals mit Knotenblechen versteift.

Das nächste Bild (rechts) zeigt den Eigenbau-Büffel von der linken Seite, hier ist der Motorgehäuseschutz nicht ganz so schön glatt, hat er doch immerhin einen Zugang zur Lichtmaschine, den Kupplungshebel und den Kickstarter, der übrigens wegen der dicht daneben liegenden Fußraste sehr weit abgewinkelt ist. Man sieht weiterhin den offenen Kettenschutz, der nur eine Abdeckung des oberen Trums bringt. Das kann man jedoch bei einer ausgesprochenen Liebhabermaschine, nur für den eigenen Bedarf, durchaus machen, da spielt Kettenpflege



Hier bekommen beide Bremsbackenpaare außerdem noch die gleiche Zugkraft, dann im Scheinwerfer (wohlgemerkt: im Scheinwerfer, damit kein Strippensalat außen herumhängt), ist ein Bremskraftausgleich eingebaut, der als Waagebalken ausgebildet ist. Dadurch stellt sich automatisch die Zugkraft so ein, daß sie beide Backenpaare gleichmäßig betätigt.

Weiterhin ist auf dem Bild noch zu erkennen, daß ein recht sportlich schmaler Lenker verwendet wird, das ist aber weitgehend Geschmackssache. Auch ich hielt bisher nicht viel von den leicht amerikanischen gebogenen Lenkern, aber seit ich die Yamaha mit dem Originalen gefahren habe, möchte ich doch sagen, daß zumindest für Kurz- und Mittelstrecken dieser Lenker gar nicht schlecht ist, mit ihm läßt sich das Fahrzeug doch erstaunlich spielerisch umherwinkeln. Viel habe ich eigentlich gegen einen etwa halbhohen Lenker nicht mehr einzuwenden.

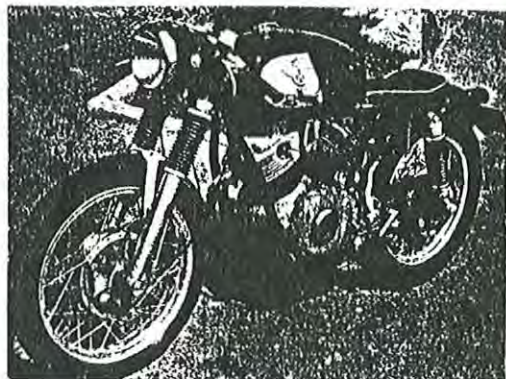
Obwohl beim näheren Anschauen sicher jeder noch ein wenig an dieser Eigenbaukonstruktion zu bemängeln haben wird, sicher manchem einzelne Teile nicht gefallen werden, muß man doch dem Erbauer unbedingt seine volle Anerkennung aussprechen. Er hat, während alle anderen sich nur immer mit Plänen befassen, fröhlich drauflosgebaut und kräftig überlegt, und deshalb etwas zustandegebracht. Zugegeben, ihm fiel manches nicht allzu schwer, schließlich hat er ein recht großes Lager an Horex-Ersatzteilen zur Verfügung, außerdem selbst als Horex-Versuchsmann ausreichende Erfahrungen erworben, so daß alle Möglichkeiten in handwerklicher Beziehung vorhanden waren. Und doch, ohne Not hätte er es auch nicht geschafft.

Nur so konnte er von seinen vielen, teils hochfliegenden Plänen wenigstens einen verwirklichen. Wenn es mit der außerdem noch geplanten Vierzylindermaschine bisher noch nicht geklappt hat, dann deshalb, weil dieser Mann außer seinem Hobby noch ein im Aufbau begriffenes neues Geschäft versorgen muß, das eigentlich für sich schon einen ganzen Mann erfordert. So blieb also der Büffel ein Hobby, eine Freizeitbeschäftigung allerdings, die viele Leute mit weit weniger Geschick als Beruf betreiben. Was alles gekostet hat? Nachträgliche Kalkulation hat gar keinen allzu hohen Preis erbracht, aber für Einzelanfertigung viel zu hoch, erst eine Serie von ca. 50 Stück würde sich lohnen, und dazu fehlt es an Leuten, an Teilen und hauptsächlich an Zeit. Ob er sich noch einen zweiten Büffel selbst bauen würde, fragten wir ihn. „Das schaffe ich einfach nicht, so gern ich es vielleicht möchte. Da hängt zuviel Zeit dran und die habe ich nicht.“ Aber eines hat er: ein Motorrad, das er sich selbst gebaut hat, das in vielen Teilen vorbildlich ist und das ihm in seiner Freizeit Spaß macht. Wer dieser Mann ist, will jemand noch wissen? Der Edelbastler heißt Alfred Petith, er dürfte allen Horex-Fahrern eigentlich gut bekannt sein! Fotos: Petith

keine Rolle, da ist die Kontrolle der Kettenspannung und des Kettenzustandes wichtiger. Schließlich ist dieser Büffel ja keine Alltagsmaschine, sondern nur zum Spaß gebaut und nur aus dem Wunsche heraus, endlich mal ein Motorrad zu haben, wie man es sich wünscht. Es dürfte für Konstrukteure aus der Industrie recht interessant sein, einmal genau hinzusehen, wo die einzelnen Spezialitäten an dieser Maschine sind und wie sie gemacht wurden. Abgesehen von der Anordnung der Zylinder, die letzten Endes nur eine Prinzipienfrage ist und in diesem Zusammenhang nur am Rande interessiert, ist hier die Auslegung der Teile, ihre Ausarbeitung wichtiger. Beispielsweise sind die hinteren Federbeine mit Gummimanschetten versehen, während doch alle sonstigen deutschen Federbeine serienmäßig eine Blechhülle haben. Warum wohl? Die Blechhülle verlangt auch eine Abdichtung gegen Schmutz, das ist dort meist eine Art Simmering. Dieser kann verschleifen, und ohne daß man es merkt, kommt Staub an die empfindliche Stoßdämpferstange und ein Tauschdämpfer wird fällig. Die Gummimanschette hält auch nicht ewig, man sieht aber, wenn sie einen Riß hat und kann sie dann rechtzeitig auswechseln, so den eigentlichen Stoßdämpfer schonen. Das wird billiger.

Die Hinterradbremse wird bei dieser Maschine durch Gestänge betätigt, ansonsten hat sie keine Besonderheiten. Das Gestänge mußte erwähnt werden, weil sich immer mehr der Trend bemerkbar macht, hier bei der Konstruktion eine zeichnerische Untersuchung zu sparen und einfach einen Seilzug vorzuziehen. Wieder eine Sache, die ein Bastler sich nach seinem Geschmack hintrimmen kann. Sonst ist auf diesem Bild noch die Schalldämpferanlage bemerkenswert. Die Auspuffrohre beider Zylinder wurden zusammengeführt und münden hier im Bild in einen Dämpfertopf, der aus Holland besorgt wurde. Ursprünglich waren jedoch zwei Resident-Dämpfer dran, die dann auch sehr gut funktionierten, sie brachten nur 79 Phön bei der TÜV-Zulassung. Die Anordnung dieser beiden dicken Zigarren war aber etwas kompliziert, obwohl es nicht mal schlecht aussah. Bekanntlich wurde ja auch eine Ducati gebaut, die ebenfalls zwei getrennte Schalldämpfer übereinander hatte, danach kann man sich ungefähr die optische Wirkung vorstellen. Eine sorgfältige Abstimmung der einzelnen Auspuff- und Ansauglängen hat natürlich, mangels Prüfstand, noch gar nicht stattgefunden. Trotzdem ist die Leistung nach den vagen Bemerkungen, die der Erbauer bisher machte, „durchaus zufriedenstellend“. Allerdings bewegt sie sich im Verhältnis zur Motorgröße von immerhin 700 ccm noch in zivilen Bereichen, wo eine genaue Abstimmung nicht so wichtig ist.

Auch das letzte Bild bringt noch einiges, an dem sich Konstrukteure ein wenig orientieren können: die Vorderbremse beispielsweise ist eine sogenannte Doppelbremse. Keine Doppelnockenausführung, sondern (ähnlich wie bei der Vincent) zwei Paar Bremsbacken nebeneinander, also im Grunde zwei völlig voneinander unabhängige Bremssysteme allein in der Vorderrabe. Dadurch wird natürlich eine gewaltige Wirkung erzielt, man muß sogar darauf achten, daß die Bremse nicht zu giftig wird. Das läßt sich durch die Hebelübersetzung jedoch schaffen.



Immer wieder diese Motorräder (2)

aus

MOTORRAD Heft 3/1969

Fortsetzung aus Heft ①

Die Nächsten

Über Nordfrankreichs Straßen zieht 1940 ein Motorradfahrer seine Spur. Kradmelder nannte man das damals. Seine Spur war ein Zick und Zack um Bombenlöcher und verbrannte Fahrzeuge herum. Der Karabiner krachte ihm bei jeder Welle und Delle ins Kreuz, unvermindert werden die Stöße von seiner Maschine, einer K 800 Solo, weitergegeben. Eine Vierzylinder-Zündapp s. v. ist es diesmal, starr natürlich, mit Trapezgabel, und auf den beiden hinteren Zylindern hätte man Spiegeleier braten können. Irgendein Splitter zerschneidet ihm seinen Hinterreifen, es geht nicht mehr weiter, Pausel Der I-(Instandsetzungs-)Trupp ist noch weit hinten. Damit ihn die Jabos (Jagdbomber) nicht erwischen, drückt er den Dampfer in eine geschützte Mulde, tarnt ihn mit Zweigen und legt sich daneben. Zeit hat er ja nun, sogar Zeit zum Träumen in diesem wildbewegten Geschehen.

Sein Blick geht vom Himmel weg zum Motorrad. Ob sie auch gut genug getarnt ist? Lediglich vom Tank ist noch etwas zu sehen, das Tankwappen, ein „Z“. — Mann, stimmt ja, auch die erste war eine Zündapp, eine K 200! (Hoffentlich ist diese K 800 nicht seine letzte!) Wie viele Motorräder gab es eigentlich zwischen diesen beiden? Er schaut wieder in den Himmel und versucht zu zählen.

Damals, als er wegen der K 200 von der Schule mußte, ging er — natürlich zu Fritz in die Werkstatt. Es war wohl Schicksal, daß Fritz gerade ausgelernt hatte und sein Meister einen neuen Lehrling suchte. Probezeit war nicht mehr nötig, die hatte er bereits inoffiziell im letzten Jahr durch sein Mitarbeitenwollen absolviert. Er war aber auch schon so gut bekannt, daß sein Meister in den Lehrvertrag hineinschrieb: „Probefahrten grundsätzlich verboten, nur später mit jeweils ausdrücklicher Einzelgenehmigung erlaubt.“ Schweren Herzens unterschrieb sein Vater den Lehrvertrag. „Was ist das schon, ein Motorradmechaniker? Na, Du willst Dir ja Deine Lebenskiste selber zimmern. Na, denn!“

Und dann kamen sie, die Motorräder. Alles, was damals Rang und Namen hatte, gab sich in der Werkstatt ein Stelldichein. Triumph, Horex, Puch und fast alle Engländer waren die Vertretungen, aber auch Standard, MAG, Tornax, Bücker mit ihren Jap-Motoren usw. kreuzten immer wieder auf, um von ihm repariert zu werden, „weil er so'n feines Händchen hatte“. Später kam auch BMW hinzu, und als die erste R 5 in die „Bude“ hineinrollte, war es so, als wäre Gina Lollobrigida im Strahlenkranz persönlich erschienen.

War es Zufall, als der Meister ihm in einer ruhigen Stunde gebot, den Keller aufzuräumen und das Zeug zum Althändler zu bringen? Der Keller war eine Fundgrube, und er der Schatzsucher. Neben allen möglichen Altteilen tauchte sogar ein uralter BMW-Boxer auf, der einst längs im Rahmen eingebaut wurde. Aber das für ihn Wertvollste war wohl eine große Kiste voller Fachzeitschriften bis zu 10 und 15 Jahre alt, Prospekte, Betriebsanleitungen usw. Was kam da alles zutage — Nur den halben Keller brachte er zum Althändler, alles andere transportierte er abends 8 Tage lang mit seinem Fahrrad nach Hause. Von seinen 3 RM Lehrlingsgeld pro Woche zahlte er dann einen Monat lang, „was ihm der Althändler für den Schrott und das Papier gegeben hat“.

So lernte er „Das Motorrad“ mit Gussi Müller, Cirus, die unvergessenen Geschichten von Wernigerode usw. kennen; auch die uralten Motorräder, wie die Megola mit ihrem Fünfzylinder-Sternmotor im Vorderrad, Henderson, Indian, alle berühmten und berüchtigten Apparate der stolzen

Motorradzeit mit ihren tapferen Reitern bekam er wenigstens auf dem Papier zu sehen. Alle technischen Daten klaubte er sich zusammen, und wie staunte er manchmal, wenn sich bei Vergleichen herausstellte, daß bei einigen uralten „Böcken“ schon das gleiche oder sogar noch besseres (weil teureres?) eingebaut war als in seinen modernen Maschinen.

Die einzige Ohrfeige seiner Lehrzeit fing er, als sein Meister dahinterkam, daß er doch nicht die Finger davon lassen konnte und heimlich probefuhr. Daß er aufgefallen war, hatte er sich selbst zuzuschreiben. Bei einer Probefahrt mit einer Horex S 35 mit hochgezogenem Rohr und soooo nem Ton fand er noch einige versteckte Fehler und korrigierte sie. Er wußte nicht, daß der Meister ebenfalls schon probefahren und auch dieselben Fehler festgestellt hatte. Wie groß wurden die Augen des Meisters, als er sich abends nochmals vor die S 35 hockte und nichts mehr fand! Die Fehler traten aber erst jenseits der 100 km auf! Ein Blick zum schuld-bewußt unter sich blickenden „Stift“ genügte, und die postwendende Ohrfeige war noch größer als vorher die Augen des Meisters.

Aber so wie alles Negative im Leben auch sein Gutes hat, brachte auch das rote Ohr eine Wende zustande. Anderntags eröffnete ihm der Meister, daß er ab jetzt probefahren dürfe. „Aber nicht über 200 Kubik und nicht über 100 Kilometer!“ Und das tat er dann auch (nicht)! Kennen Sie jemanden, der über eine Ohrfeige glücklich war?

Seinen ersten Sturz baute er zusammen mit Fritz. Sie hatten einen neuen Seitenwagen an eine sauber eingefahrene Horex SS 6 angeschlossen und mußten nun ausprobieren, ob Spur und Übersetzung stimmten. Fritz fuhr, und er ließ die Polster des Seitenwagens in der Werkstatt, um den Schmiermaxen zu spielen. Wissen Sie noch, was damals so eine Zweizylinder-Horex ohc lief? (Braun wurde mit so einem Apparat Deutscher Meister.) Sie lief einfach toll, Spur und Übersetzung stimmten, nur — sie lief zu schnell. Zu schnell jedenfalls für eine langgezogene Linkskurve die einen Knick hatte. Fritz und er, der tapfer mit dem Bauch über dem Hinterradkotflügel hing, flogen im hohen Bogen in eine Wiese, das Gespann wurde zum Glück durch den Graben und Stacheldrahtzäune abgebremst, und alle drei fanden sich zwischen erschreckt auseinanderpreschenden Kühen wieder.

Es lief alles glimpflich ab. Außer einigen Kratzern und Kuhfladen hatten sie nichts abbekommen. Nur die Maschine sah wüst aus. Die meisten Kratzer holten sie sich nachträglich, als sie in fieberhafter Eile versuchten, die Maschine aus dem Stacheldraht zu polken. Aber der Meister war schneller. Irgend jemand hatte ihn angerufen, daß auf einer Wiese draußen im Vorort seine zwei Spezialisten am Buddeln seien. Er kam vorsorglich mit einem Tempo-Dreirad. Und das war gut so, denn das Gespann war gereicht zusammengeklappt. Friede herrschte erst, als man die „Ursache“ fand: damals kamen gerade die sogenannten Schnellanschlüsse der Seitenwagen heraus, und den hinteren unteren Kugelbolzen hatte es glatt abgeschert. Materialfehler! So war der Schwarze Peter weg, die S. W.-Fabrik lieferte kostenlos einen neuen Wagen und bezahlte auch Rahmen, Gabel und was sonst noch an der SS 6 auseinandergegangen war. In Abend- und Nachtarbeit wurde dann von Fritz und ihm das gute Stück wieder auf den vorherigen Stand gebracht.

Um Haaresbreite wäre es doch noch schiefgegangen, denn beim Zusammenklappen der Einzelteile auf der Wiese suchte der Meister vergeblich die Polster des Seitenwagens. Als er sie dann in der Werkstatt wiederfand, muß ihm irgend etwas gedämmert haben. Er guckte seine zerfledderten Sorgenkinder lange und nachdenklich an, und als die beiden glaubten, jetzt hat's gekracht, jetzt fliegen wir raus, da ... drehte er sich wortlos um und ging hinaus. Er war schon ein Pfundskerl, der Meister! Einer von den ganz Seltenen. Ob er wohl in seiner Jugend vielleicht auch so gewesen war wie die zwei?

Und dann kam seine erste eigene Maschine. Vorher — ja aber, was ist denn? Wer tritt denn da? Moment mal, ich wollte doch nur zählen. Was? Meine Motorräder! „Aufstehen. Gefreiter! Was machen Sie hier? Sie spinnen wohl! Oder etwa Feigheit vor dem Feinde? Aufstehen!“

Der Kradmelder schaut nach oben. Da ist gar kein Himmel mehr über ihm, nur noch zwei Stahlhelme und Brustschilder mit Ketten. Feldgendarmerei! Donnerwetter, er war ja eingeschlafen. Und das bei dem Wirbel rund um ihn herum. Junge, wenn man schon von Motorrädern träumt, von seinen Maschinen. Und gerade, als seine erste eigene in seinen Traum hineinrollen wollte, kommt dieser biöde — „Melde Herrn Oberleutnant, Reifenschaden“! Ein Glück für ihn, daß er den zerrissenen Hinterreifen vorzeigen kann, wer weiß, was man ihm vielleicht angehängt hätte.

Endlich kommt der I-Trupp vor und mit ihm ein neuer Reifen. Er kann jetzt, nein, er muß jetzt wieder fahren. Auch das mit dem Wind ist nicht mehr das gleiche. Früher hat er ihn geliebt, je schneller, desto mehr und besser. Wenn ihn heute der Wind anbläst, ist er garantiert auf der Jagd nach vorn oder auch nach hinten, je nachdem, wie gerade sein Befehl lautet. Fahren Sie gern mit Ihrem Motorrad vor einem Jagdflugzeug oder einer MG-Garbe her? Da taugt der schönste Wind nichts, wenn man dabei mit Absicht sein Streiðroß in den Graben feuern muß, und dann hofft und betet, daß der Apparat auch heil geblieben ist.

Aber auch der dickste Krieg hat ruhige Stunden mit erholenden Strecken. Dann fährt er wieder wie früher und schwingt seine Maschine um die Locher herum. Manchmal kracht er auch hinein, dann tut ihm so einiges weh, und er kommt wieder zu sich. Doch die Augen hält er auf, dauernd suchen sie den Straßenrand ab. Einen Hintergedanken nämlich hat er aus der Heimat mitgebracht: dort waren kurz vor dem Krieg Nachrichten und Prospekte aus England gekommen, daß man bei Triumph neue Modelle baue, 100-Meilen-Motorräder, Parallel-Zweizylinder herausgebracht habe. Und die sind von jeher seine große, stille Liebe gewesen, die Twins. Gesehen oder gar gefahren hatte er noch keine, aber man war ja hinter den Tommys, Richtung Dünkirchen her. Warum sollte es nicht möglich sein, daß die englischen Kradmelder, die Kameraden von der anderen Fakultät, mit diesen neuen Geschossen schon ausgerüstet waren? Konnte so ein Kollege seinen Bomber nicht mal verlieren oder wegen Spritmangel einfach stehen lassen?

Unablässig suchen die Augen und hören die Ohren, wo Beutefahrzeuge herumliegen könnten. Seine K 800 (Ehre ihrem Andenken) hat längst eine Puch SGS 350 mit Hirafe als Nachfolgerin, die zwar die Stöße für ihn wunderschön abfängt, dafür aber genauso wunderschön schwimmt und schwabbelt. Tausende Kraftfahrzeuge liegen an und neben den Straßen, alle Typen und Sorten. Zwischendurch immer wieder „Kräder“. Warum sollte nicht eines davon sein Traummotorrad, eine „Tiger“ sein?

Raten Sie mal, ob er eine findet?

(Wird fortgesetzt)

HOREX Regina ERSATZTEILE

zum Beispiel:

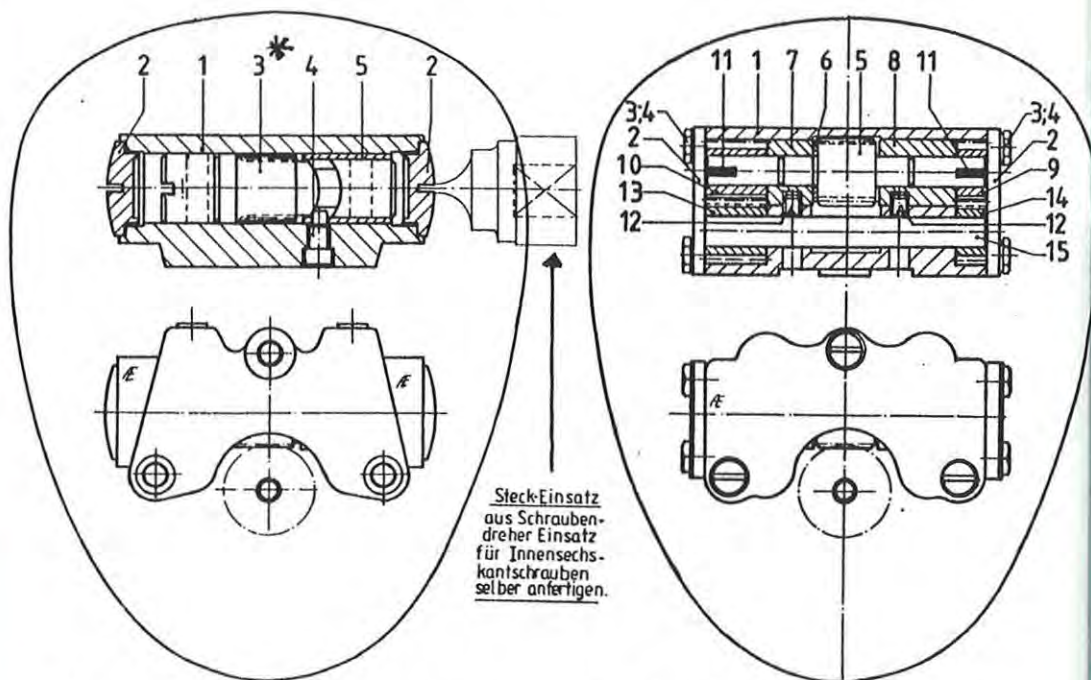
Schalthebel- und Kickstartergummi in orig. Form	je	6,80 DM
HOREX Emblem 2-teilig, beste Qualität	je	59,80 DM
GEPÄCKBRÜCKEN in orig. Form mit Halterung	je	149,80 DM
FAHRERSATTEL komplett neu, Untergestell orig. Form		
HUPE 6V <u>dicke Ausführung</u> , schwarz, mit Chromblende		39,80 DM
und vieles mehr		

fordern Sie kostenlose Ersatzteillisten an.

MOTORRAD STEMLER GmbH

GROSS- UND EINZELHANDEL · IM- UND EXPORT · ANFERTIGUNGSTEILE
Adler · BMW · DKW · Horex · NSU · Triumph · Viktoria · Zündapp und andere

Garschager Heide 29, 5630 Remscheid 11, Tel. 02191/53067
Telefax 02191/590349



Instandsetzung - Kolbenpumpe

1. Lösen beidseitig Teil 2
2. Lösen Schrb. Teil 4
3. Demontieren Teil 3 n. links
4. Montage in umgekehrter Folge
5. Teil 3* erneuern!

Instandsetzung Zahnradpumpe

- 1-Lösen Teil 3-beidseitig
- 2-Demontieren Teil 15 (Gehäuse Erwärmen; Teil 1
- 3-Lösen Teil 12-links
- 4-Demontieren Teil 9-14-10-13
- 5-Demontieren Teil 5 zus. mit Teil 6+7 n. links durch Hammerschläge (n. Erwärmen Teil 1)
- 6-Montage in umgekehrter Folge
- 7-Teil 5 um 180° drehen!

Diese Reperaturanleitungen sandte uns Albert Eringfeld, einer unserer Leser. Dieser kann auch die Ritzelwelle liefern, Teil 3*.

Anschrift: Albert Eringfeld

Aaltenseweg 40

NL-7091-AG-Dinxperlo

ANZEIGEN

Horex Resident GS 350
24 PS/6250 U/m
VB 10.000,-
Alfred Worel
Tivoligasse 4-6/II/10
A 1120 Wien
Tel.A 0222-8378714

Horex Regina 350 kpl.
z. Restaurieren mit
Spitzmotor, DM 1950.-
Regina-Motor 250 cm
für DM 550.-; Ebenfalls
Blechteile neu-W.Z.-
Kasten, Kettenkasten,
Hauptständer, usw.
Suche: S-5-Motor-
Columbus- Bj.1934
Albert Eringfeld
Aaltenseweg 40
NL-7091-AG-Dinxperlo

HOREX-NEUTEILE PUTSCH- BERGER

Herichhauserstraße 55
Wuppertal Cronenberg
0202/473713

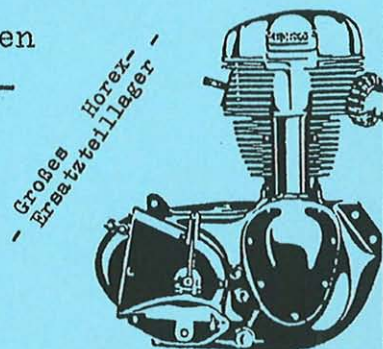
Suche Prospekte von
Victoria und Horex.
Volker Löber 06126/7395

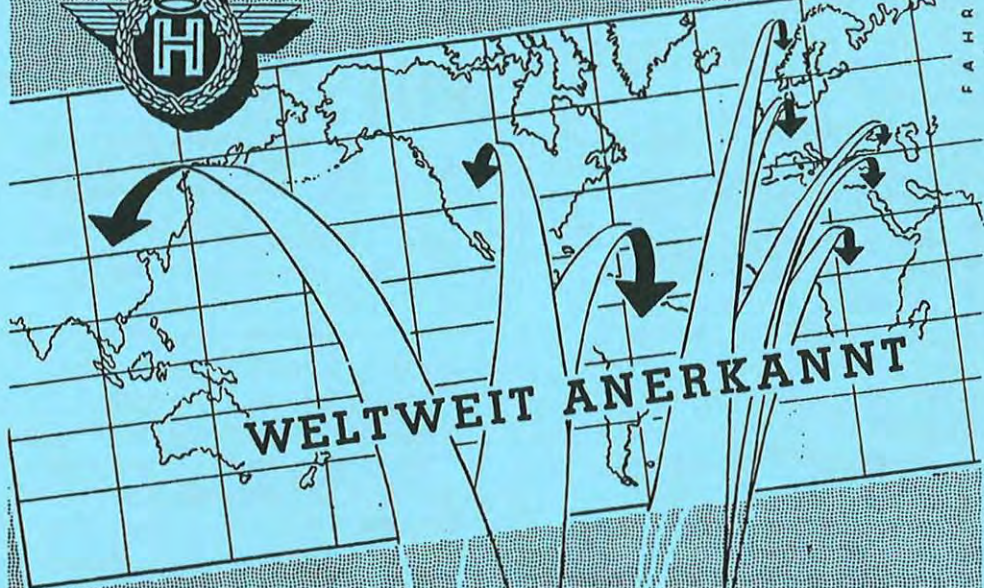
Alle Kleinanzeigen sind
kostenlos, wir behalten
uns vor den Text sinnvoll
zu verändern. Schicken Sie
eine Postkarte an die
Redaktion. Bei gewerb-
lichen Anzeigen bitte an
die Redaktion wenden.

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

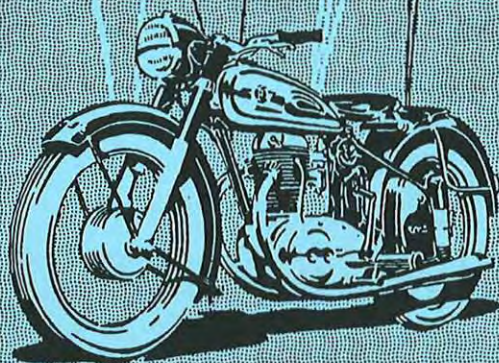
Verschleißteile - Dichtungen
- Embleme - Schalldämpfer -
Krümmer - ET-Kataloge -
22 seitige Liste DM 2,50.-
Heumann - Fuchsberg 3
6110 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!





WELTWEIT ANERKANNT



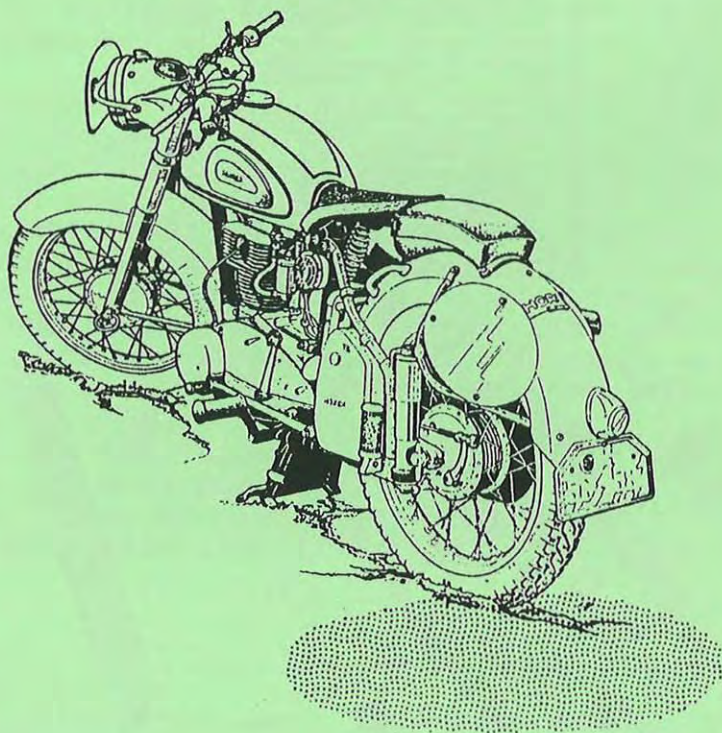
HOREX
MOTORRÄDER

Horex Columbus-Werk K.G. Fritz Kleemann, Bad Homburg v.d.H.



HOREX

BOLE



NR. 3



Bild Nr.

TELESKOPGABEL

		neu	gebraucht
34/ 1	Lenkerhalter	DM 35,--	
34/ 2	Schelle für Lenkerhalter	DM 6,--	
34/ 4	Sechskantschraube M 7 x 25	DM 1,--	
	Sechskantschraube M 7 x 24, Edelstahl	DM 2,90	
34/ 6	Sechskantmutter M 30 x 1 x 8	DM 6,50	
34/ 7	Sechskantmutter M 30 x 1 x 11	DM 8,--	
34/ 8	Gabelbrücke oben		DM 60,--
34/13	Scheinwerferhalter	DM 68,--	
34/14	Gabelbrücke unten		DM 90,--
34/17	Lenkkopflager, Satz, Neufertigung	DM 34,--	
34/18	Kugeln 6 mm, 44 Stück	DM 10,60	
34/20	Verkleidungsrohr unten	DM 28,--	
34/23	Führungsrohr rechts	DM 118,--	DM 70,--
34/24	Führungsrohr links	DM 118,--	DM 70,--
34/28	Stützrohr	DM 13,--	
34/30	Hauptrohr mit	198,--	
34/31	Dämpfungsrohr	18,--	
34/32	Gleitstück aus	24,--	
34/33	Simmering	12,--	
34/37	Feder	60,--	DM 30,--
34/38	Scheibe	0,90	
34/39	Abschlußschrau	34,--	
34/40	Handgriff aus	65,--	
34/42	Druckfeder	4,--	
34/44	Arretierbügel	24,--	
34/45	Reibscheiben	3,--	
34/46	Arretierhebel	18,--	

HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND

REGINA · RESIDENT · IMPERATOR

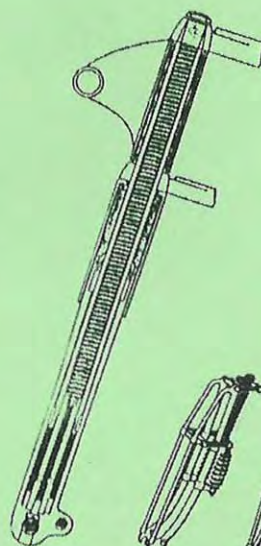
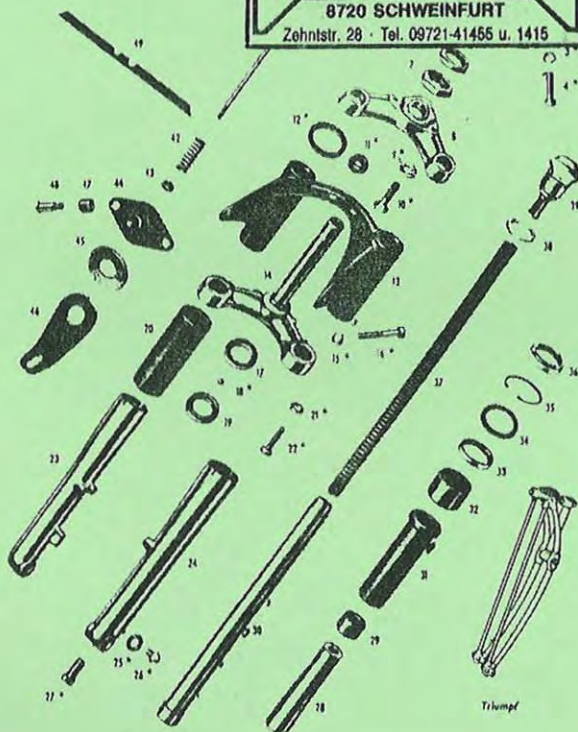
Teilliste 88 mit 527 Bildpositionen kostenlos. Motorrevision · Restauration · Teilefertigung · Tauschkurbelwellen · Einspeichservice · Gebrauchsmaschinen · Neues Werkstatt-Handbuch. Tanklackierung und Innenversiegelung.

KONISCHE DÄMPFER MIT NAHT

TECHNIK

8720 SCHWEINFURT

Zehntstr. 28 · Tel. 09721-41455 u. 1415



Triumph

HOREX-Regina

David

Webb

LIEBE HOREXIANER!

Zuersteinmal möchte ich mich für die Einsendungen bedanken, denn diesesmal kam schon mehr Reaktion von den Lesern.

Auch wenn ich nicht alle Leserbreife veröffentlichen kann, werden die Autoren zumindestens erwähnt, oder zu einem späteren Termin abgedruckt. Nur ein Punkt macht mir noch große Sorgen, die Clubs müßten an mich mehr Veranstaltungstermine usw. absenden, daß z.B. auch einmal eine ganz normale Ausfahrt gut besetzt ist.

Nun aber zu einem anderen Thema, die Sternfahrt ist vorbei und wir sind alle der selben Meinung:

Es war eine schöne Sternfahrt !!!

Die Motorrad-Saison dreht schon seit einiger Zeit auf vollen Touren, und es macht richtig Spaß mit einer Horex durch die Wälder zu brummen, deshalb gebe ich euch den Tip einmal durchs Rheintal zu fahren, denn dort ist die Landschaft wunderschön und man kann immer einen guten Wein bekommen.

Übrigens fällt mir noch ein, es wäre schön, wenn sich Tips von Horex-Fahrern für Horex-Fahrer erreichen würden, denn der Horex-Bote soll ja nicht nur etwas zum Lesen sein, sondern für jeden Horex-Fahrer auch praktisch sein.

Ich möchte noch einmal die Horex-Clubs bitten, die ihr Wappen noch nicht auf der Titelseite wiederfinden, dieses an mich zusenden.

Somit verbleibe ich mit freundlichen Horex-Grüßen.

Constantin Klinger

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Postadresse Constantin Klinger
Rotlintstr. 51
6000 Frankfurt 1

Redaktion Constantin Klinger

Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
Kto. 318039303 BLZ. 500 502 01

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

Die Bestellung des Horex-Botes geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

INHALT

Test - Horex-Imperator.....	Seite 5
Witz.....	Seite 8
Horex-Sternfahrt 1989.....	Seite 9
Leserbrief.....	Seite 11
Unter uns in Horex-Club.....	Seite 12
Leserbrief.....	Seite 13
Horex S500 SS500.....	Seite 15
Für Sie gelesen.....	Seite 16
Regina in Gelände.....	Seite 17
Kurzgeschichte: Ein Tiger... ..	Seite 19
Anzeigen.....	Seite 20

TECHNISCHE DATEN FÜR IMPERATOR

Leistung und Verbrauch

Höchstleistung	26 PS
Dauerleistung	24 PS/5800 U/min
Höchstgeschwindigkeit	135 km/Std. (S)
	120 km/Std. (G)

Kraftstoffverbrauch

bei 100 km/Std. ...	4 Ltr./100 km (S)
	4,8 Ltr./100 km (G)
bei 60 km/Std. ...	3,4 Ltr./100 km (S)
	4,1 Ltr./100 km (G)

Ölverbrauch	0,5/1000 (S)
	0,6/1000 (G)

Kraftstoff-Tankinhalt	17 Liter
-----------------------------	----------

Kraftstoffreserve	2 Liter
-------------------------	---------

Motor

Zylinderzahl	2
Zylinderanordnung	steh./parallel
Bohrung/Hub	61,5/66 mm
Hubraum	392 ccm

Verdichtungsverhältnis	1 : 7,25
Vergaser	Bing 24 Durchm.
Batterie-Lichtzündmaschine	Bosch LJ/CJE
	60/6...L

Getriebe

Getriebeübersetzungen

1. Gang	2,54 : 1	2. Gang	1,56 : 1
3. Gang	1,14 : 1	4. Gang	0,917 : 1
Gesamtübersetzung	4. Gang		5,7 : 1 (S)
			6,45 : 1 (G)

Abmessungen und Gewichte

(Einfederung durch Eigengewicht)

Gesamtlänge 2140 mm - Lenkerbreite 660 mm

Höhe 990 mm - Sattelhöhe 785 mm

Radstand 1380 mm

Leergewicht (volle Tankfüllung, 3 Liter Öl,

Werkzeuge, Sitzbank) 196 kg (S), 276 kg (G)

Zulässig. Gesamtgewicht 350 kg (S), 510 kg (G)

Bodenfreiheit 180 mm - Reifenabmessungen

Solo vorn 3,25 x 18, hinten 3,5 x 18

Reifenabmessungen Gespann . . . vorn 3,25 x 18

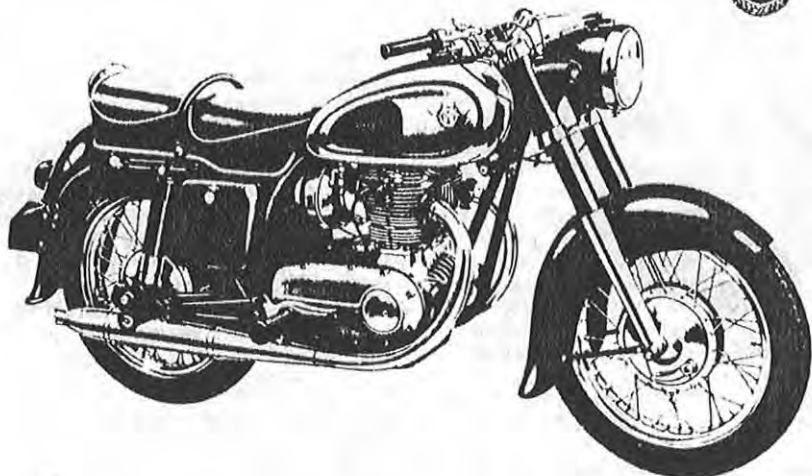
hinten 4,0 x 18, Seitenwagen 3,25 x 18

S = Solo; G = Gespann.

Der Redaktionsschluß für Heft Nr. 4, dies erscheint Anfang Oktober, ist der 15. September 1989.

RON BRITZKE schreibt
 einen Test für die größte Motor-
 radzeitschrift der Welt!

CYCLE-NEW YORK



HOREX *Imperator*

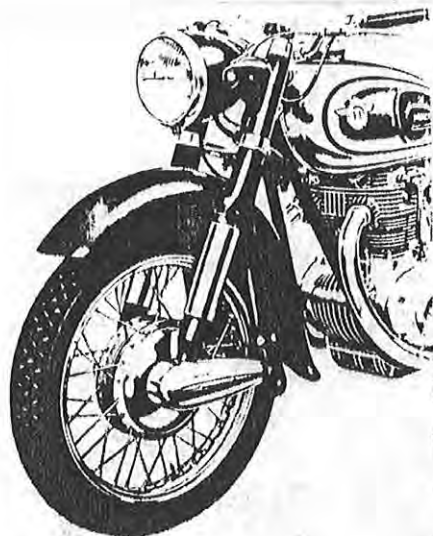
aus Hauspost 6/56

„Haben Sie schon etwas von Ron gehört?“

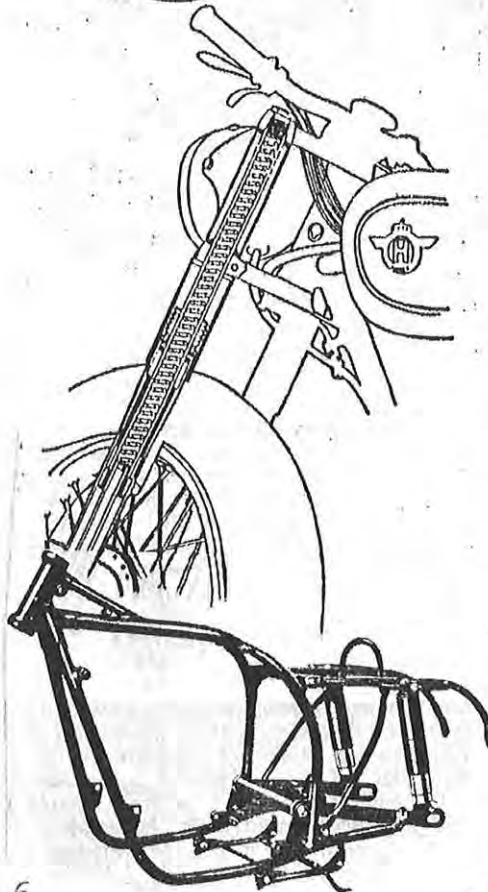
„Ja, man sagte mir, daß er augenblicklich mit der Ausarbeitung eines Testberichtes beschäftigt ist.“ Solche und ähnliche Unterhaltungen hörte man dieser Tage öfters in Verlegerkreisen. Und es ist wahr, der HOREX-IMPATOR wurde allgemein lang und breit diskutiert und gelobt. Durch eine ganze Menge von wirklich einzigartigen Eigenschaften bezüglich der Ausführung und Straßenlage hat der IMPERATOR in sehr kurzer Zeit den Herausgeber dieses Berichtes vollständig gewonnen.

Ich habe Fotografien dieser 400 ccm Zweizylinder-Maschine mit obenliegender Nockenwelle gesehen, aber Sie können mir glauben, daß diese Bilder nicht den wirklichen Eindruck vermitteln können. Ich sah diese Maschine zuerst bei meiner Ankunft bei Allied Cycle Sales, in der Van Owen Street, in North Hollywood, wo ich die Testmaschine für den Testbericht, den Sie jetzt lesen, in Empfang nahm.

Die von Deutschen gebaute Schönheit ist in jeder Einzelheit ein Glanzstück. Ausschließlicher Gebrauch von Leichtmetall, Chrom und pechschwarzer Emaillierung geben dieser Maschine einen glänzenden Anblick. Zukunftsweisender deutscher Baustil läßt sich sofort durch die lang heruntergezogenen Schutzbleche und die geschmeidigen, äußerst sauberen Linien des ganzen Motorrades erkennen. Der Parallel-Zweizylinder-Motor ist eine Offenbarung in sich selbst. Motor und Getriebe befinden sich in einem Block. Auch hier tritt wieder die weitestgehende Verwendung von Aluminium in Erscheinung. Die Ausführung des fast quadratisch geformten Zylinders und Zylinderkopfes mit den größten Kühlrippen, die man bei einer Tourenmaschine findet, macht in der Hauptsache diesen ausländischen Motor zu einem der schönsten, die ich jemals getestet habe.



Um zu beginnen, der IMPERATOR ist mit einer Earles-Gabel ausgestattet. Der Vorteil dieser dreieckigen Gabelverbindungsausführung ist ihre Verwindungssteifheit, das Gegenteil hiervon wird häufig bei der gewöhnlichen Teleskopgabel beobachtet. Außerdem gibt es keine Veränderung der Radspur während der Federung, was bedeutet, daß die Steuerungseigenschaften bei allen Geschwindigkeiten konstant bleiben. Eine großhubige und weichansprechende Federung wurde eingebaut, die sich auch beim Fahren in hohen Geschwindigkeiten nicht hemmend auswirkt, was eine weitere gute Eigenschaft der Earles-Gabel ist. Ebenfalls bei starkem Bremsen bleiben die guten Federeigenschaften dieser Gabel erhalten. Es findet kein Wippen statt, sondern die Bremshebelkraft wächst. Ein großes, umschlagähnliches Schutzblech ist über dem Vorderrad angebracht, das mit einer Aluminiumfelge und Vollnabenbremsen ausgestattet ist. Dieses Schutzblech bewegt sich nicht mit dem Vorderrad, sondern ist feststehend. Der Herausgeber dieses Testberichtes versuchte alles, um die Gabel zum Durchschlagen zu bringen, was ihm natürlich nicht gelang.



Beim Betrachten des wirkungsvollen Scheinwerfers finden wir den üblichen deutschen Zündschlüssel, der in den Zünd- bzw. Lichtschalter eingesteckt wird, sowie zwei weitere Eigenschaften, die von einigem Interesse sind. Ein paar kleine Lichter flankieren den Zündschalter. Das rote Licht ist die Ladekontrolllampe. Das grüne Licht ist der Leerlaufanzeiger, eine der schönsten Einrichtungen, die ich je gesehen habe. Es leuchtet auf, wenn man in den Leerlauf geschaltet hat und bewahrt den Fahrer vor unzähliger Kummer, wenn er versucht, den Leerlauf im Straßenverkehr zu finden.

Sehr flache Lenkstangen sind auf den HOREX-Maschinen montiert und hier wäre eine leichte Aufwärtsbiegung angebracht. Jedoch sind bei anderen Maschinen Abblendschalter, Hupenkopf und andere Kontrolleinrichtungen schwer von den Griffen aus zu erreichen. Beim IMPERATOR sind dieselben in Reichweite der Fingerspitzen angebracht.

Ein großer, sehr anziehender Brennstofftank ist auf dieser Maschine montiert. Jedoch erlaubt die Einfüllöffnung – nicht der Tankdeckel – daß etwas Brennstoff auf die Tankoberfläche überläuft.

Der HOREX-Doppelrohrrahmen wiegt eine der interessantesten krafterzeugenden Maschinen unserer Tage. Deutschland ist nicht bekannt für die Produktion von Parallel-Twins, jedoch haben die HOREX-Leute dieses Problem gewiß gelöst. Für die Konstruktionsabteilung

steht es 2:0. Da die Primärkette durch schräg verzahnte Getriebezahnräder ersetzt werden konnte, war HOREX in der Lage, den äußeren Öltank, der bei anderen Marken in der Regel ist, wegzulassen. Sie brauchen nur Öl in die Einfüllöffnung hinter dem Zylinder einzufüllen und Motor, Getriebe und alle übrigen beweglichen Teile sind geschmiert. Es ist nicht mehr nötig, zwei oder drei verschiedene Teile mit verschiedenem Schmieröl zu versorgen. Man braucht nicht mehr in eine schwarze Öffnung mit einer Taschenlampe hineinzuleuchten, um den Ölstand auszumachen. Die HOREX hat einen Ölkontrollstab, wie man ihn an einem Auto findet, nur, daß er leichter zugänglich ist. Diese Konstruktionseinheit ergibt eine klare Ausführung, die die HOREX-Leute noch dadurch vergrößerten, daß sie den Motor beispielsweise gestalteten. Es gibt keine Ölleitungen und andere Dinge, die das ansprechende Äußere nachteilig beeinflussen. Es sind nur die üblichen Brennstoffleitungen und eine Ölleitung in Blausilber-Ausführung sichtbar. Ein schöneres Motorrad ist nicht auffindbar.

Die durch eine Kette angetriebene oblenkende Nockenwelle ist natürlich nicht sichtbar. Sie ist deshalb nicht minder anwesend, was man besonders in den höheren Geschwindigkeiten merkt. Dazu kommen noch zwei BING-Vergaser, die durch zwei Gaszüge betätigt werden. Dies verursacht eine gewisse Steifheit beim Gasgeben, jedoch ist der Gasgriff immer noch leichter zu handhaben, als bei den üblichen Ausführungen. Zwei große Luftfilter sind direkt vor dem BING-Vergaser angebracht. Geschaltet wird in der typisch deutschen Art mit dem linken Fuß. Aber auch hier gaben die HOREX-Leute dieser gewöhnlichen Schaltung eine besondere Note. Eine Schaltwippe wird sowohl mit dem Absatz als auch mit den Fußspitzen betätigt. Selbst die feinsten Tanzschuhe werden genauso glänzend bleiben wie der IMPERATOR.

Lichtmaschine und Unterbrecher werden zugänglich, wenn man zwei wasserdichte Deckel auf jeder Seite des Motors entfernt. Hierzu sind nur 30 Sekunden und ein Schraubenzieher notwendig. Dieses könnte nur dann noch einfacher gestaltet werden, wenn die einzelnen Teile auf der Lenkstange montiert wären. Wer auch immer die Deutschen als eine Rasse von „Übermensch“ bezeichnet, muß dieselbe Erfahrung gemacht haben wie ich, wenn er versuchte, die HOREX auf ihren Mittelkippständer zu heben. Dies kann eine Person bewerkstelligen, aber, Genosse, man muß gut in Form sein, ehe man es versucht! Ich nehme an, daß, obgleich kein Seitenständer montiert ist, ein solcher irgendwo zu Extrakosten verfügbar ist. Falls nicht, so tut man gut, wenn man zu dem örtlichen Dorfschmied geht und sich einen Seitenständer anfertigen läßt. Es sei

denn, es kümmert Sie nicht, wenn Sie eine gewisse Portion von Schwergewichtheben mit einkalkulieren müssen.

Nur 2 Werkzeugkästen? Nun, dieses alles können Sie von außen sehen, aber wirklich gibt es davon drei. Einer ist montiert, wo man Werkzeugkästen an Motorrädern gewöhnlich findet, unterhalb des Sattels. Der zweite Werkzeugkasten auf der gegenüberliegenden Seite, wo man bei anderen Marken den Öltank findet. Sie erinnern sich doch, es gibt keinen Öltank.

Der dritte, in Form eines Kastens, befindet sich unter dem Sattel. Sagt jemand, daß man an diesen nur sehr schwer herankommen kann? Sind Sie aber dumm. Zwei Knöpfe, die sich im hinteren Teil der komfortablen Schaumgummi-Sitzbank befinden, können in Sekundenschnelle entfernt werden, dann hebt man die Sitzbank mittels des Halteriemens hoch.

Nach hinten fortschreitend, finden wir die vollkommen eingeschlossene Hinterradkette. Es gibt keine Ölflecken mehr in Ihrem Jackett und auf Ihrem Rücken. Dort, wo die Kette durch den Rahmen in den Motor läuft, wird der Kettenschutz durch ein biegsames Gummigehäuse von einigen Inches Länge ersetzt. Die Einstellung und Inspektion der Kette wird mit nicht mehr Mühe ausgeführt, als bei der gewöhnlichen Ausführung.

Zwei großbemessene Schalldämpfer gehören zu der Standardausführung, was beweist, daß Deutschland ein Schalldämpfergesetz erlassen hat. Das leise Geräusch der HOREX hat nur ein paar Konkurrenten in seinen deutschen Zeitgenossen und der LE VELOCETTE. Nur das Wimmern der schrägverzahnten Getriebezahnräder ist hörbar, und das mehr durch einen Nebenstehenden als durch den Fahrer selbst.

Das Fahren dieser Earles-Gabel-Schönheit ist unvergleichlich mit irgend etwas anderem, das ich jemals versucht habe. Das Gefühl der einem Fließen vergleichbaren Stetigkeit hat man bei keiner anderen Marke, die Teleskopfederung besitzt.

Es ist etwas gänzlich Verschiedenes. Die Maschine kann unter dem Fahrer nach dessen Willen herumgeworfen werden. Es gibt zu keiner Zeit ein Zurückstoßen der Gabel und das schnelle Um-die-Ecken-gehen auf rutschiger Straßenoberfläche ist eine Offenbarung. Kein Klappern und keine Erschütterungen von irgendeiner Seite. Sie nehmen sicher die Kurve. Lassen Sie mich nochmals wiederholen: Ich habe viele Maschinen, die mit Teleskopgabeln ausgerüstet waren, gefahren, und sie von gut bis unbrauchbar gefunden. Einige waren sehr gut. Jedoch keine kann mit der Earles-Gabel verglichen werden. Ich kann die Art, wie sie arbeitet, nicht beschreiben, probieren Sie sie selbst.

Der IMPERATOR ist ebenfalls mit einer Hinterradschwinge ausgestattet, die den üblichen Hinterradschwingen entspricht. Sie bedarf keiner weiteren Erwähnung, als daß sie wirkungsvoll und gut arbeitet. Es gibt zwei Einstellmöglichkeiten. Die Einstellung erfordert weniger Zeit als das Lesen dieses Satzes. Muß ich hierzu den Werkzeugkasten ausbreiten? Freund, Sie brauchen kein Spezialwerkzeug, um diesen Schwingarm einzustellen, noch brauchen Sie den Griff eines Charlie Atlas, um eine Handeinstellung zu bewerkstelligen. Im unteren Teil der Stoßdämpfer sind zwei winzige Hebel und ein Daumendruck alles, was Sie brauchen, um die jeweils gewünschte Position einzustellen.

Nachdem wir die technischen Einzelheiten dieser Maschine beleuchtet haben, kommen wir nun zur Leistung. Die HOREX ist in ihrer Beschleunigung langsam, und man muß sie sehr herannehmen, um überhaupt eine Geschwindigkeit aus ihr herauszuholen. Jedoch beim Starten muß man Vollgas geben. Nachdem man den dritten Gang eingeschaltet hat, er-

reicht dieses deutsche Juwel in Schleppnetz- manier eine Spitzengeschwindigkeit von annähernd 100 Meilen. Entgegengesetzt kann man diese Maschine bis zur Gehgeschwindigkeit im direkten Gang fahren, ohne daß sie bockt oder daß die Kette ruckt.

Zusammenfassend kann ich sagen, daß dies die Maschine eines Kenners ist, und zwar schon vom Starten ab. Sie ist so sauber, daß man es fast steril nennen kann. Bei der Testmaschine kam während einer harten Fahrzeit von 2 Wochen kein Tropfen Öl aus irgendeiner Dichtung oder irgendeinem Bolzen. Der IMPERATOR war, als ich ihn an die Allied Cycle Sales zurückgab, genauso ölfrei wie 2 Wochen vorher.

Mit seinem verhältnismäßig kleinen Zylinderinhalt spiegelt der IMPERATOR das Wesen jeder herkömmlichen Maschine wider, mit der möglichen Ausnahme von 1 oder 2 deutschen Produkten. „Eleganz“ ist eine Redewendung, die nicht immer mit Motorrädern verbunden ist, jedoch paßt sie zu dieser schwarzen Schönheit vollkommen.

HOREX

*„Regina“
Resident*

PIECES D'ORIGINE - GENUINE PARTS

ORIGINALTEILEN - ORIGINELE ONDERDELEN

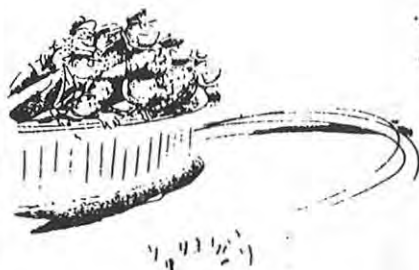
— BELGIUM'S HOREX SPECIALIST —

NAUWELAERS PAUL

Avenue J. Hanssens, 42 Boîte 5

B - 1210 Bruxelles

BELGIQUE Tél: (2) 427 28 30



„Haste was gesehen?“ — „Nee.“ —
„Dann war es 'ne Horex!“

HOREX-STERNFahrt

ZIEL : HOREX-Club-Taunus - Oberursel

Es begann bei der 34. Internationalen in Freiburg als der Horex-Club-Taunus sich verpflichtete das nächste Treffen auszurichten. Mit frisch-fröhlicher Begeisterung, wie sie nur echten Idealisten eigen sein kann, gingen die Tauniden ans Werk. Mit Jahresbeginn war die Ausschreibung fertiggestellt, die einzelnen Aufgabengebiete verteilt und die Vorbereitungen liefen mit jedem Tag, mit dem die Pfingsttage Näherrückten auf höheren Touren.

Die ersten Nennungen liefen ein, noch zögernd, aber dann brachte die Post mehr und mehr Meldungen. Die Teilnehmerzahl stieg sprunghaft an. Längst war die "Planzahl" überholt, die Taunushalle reichte nicht mehr aus und man verhandelte mit Oberursel. Ein Campingplatz, eigens für die Sternfahrtteilnehmer, idyllisch im Taunus gelegen, wurde geschaffen mit allen erforderlichen Anlagen.

Pausenlos liefen am Freitag und am Samstag Einzelfahrer und Mannschaften im Ziel ein. Das gab ein Händeschütteln! Alte Freundschaften wurden bekräftigt und Neue angeknüpft. Auf dem Campingplatz waren alle deutschen Dialekte vertreten und die letzten, noch erreichbaren Schulkenntnisse in Fremdsprachen wurden hervorgekramt, als sich die europäische HOREX-Familie begrüßte.

Die Mannschaften deren Fahrzeugstärke von 5 bis 15 Motorrädern reichte, wurden im Ziel mit besonderem Beifall bedacht, insbesondere, wenn sie in geschlossener Formation mit echter Veteranen-Kleidung die Ziellinie passierten. Besondere Anerkennung verdient hier der Club Bad Bramstedt, der mit 15 Horex-Motorrädern die stärkste Mannschaft stellte.

Von Schildern geleitet fuhren die eingetroffenen Fahrer zum Zeltplatz oder zu ihren Quatieren. Am Abend traf man sich in der Oberurseler Stadthalle. Die Wellen der Heiterkeit rüttelten an dem Gemäuer und jeder Betrachter mußte den Eindruck mitnehmen, daß es sich um ein ausgelassenes, frohes Familienfest handelt. Und es war es ja auch, denn die internationale HOREX-Familie feierte den Vorabend ihres alljährlichen Treffens. Bis in die späten Abendstunden war man bei Spiel und Tanz in herzlicher Verbundenheit zusammen.

Von den 268 gemeldeten Fahrern (153 Beifahrer) waren 90 Horex-Motorräder im Ziel eingelaufen. Es waren 25 Beiwagen-, 188 Solomaschinen aus den Ländern Holland, Frankreich, Schweiz, Dänemark, Österreich, Schweden und Deutschland.

Die morgendliche Korseofahrt war leider schwach besetzt, da ein starker Regen am Pfingstsonntag einsetzte. Der Saal der Stadthalle in Oberursel war gut gefüllt. 600 Freunde der Marke HOREX hatten sich eingefunden, als zum 35. mal in der Sternfahrtgeschichte der Festabend eröffnet wurde. Nachdem alle Teilnehmer und Gäste begrüßt wurden moderierten Fräulein Tille, Herr Schlicksupp und Herr Berger die Veranstaltung. Dank und Anerkennung zollten sie insbesondere den Horex-Clubs, die durch ihre Unterstützung eine herrliche Sternfahrt gelingen ließen. Anschließend wurden zuerst die Ehrengäste begrüßt, und ihnen als Erinnerung eine Plakette ausgehändigt. Unter ihnen waren unter anderem Herr Reeb, Herr Schön und Herr Münch. Bei der anschließenden Siegerehrung gab es immer großen Beifall für die Gekürten. In der Wertung die längste Anreise mit einem HOREX-Motorrad auf eigener Achse (solo), siegte bei den Damen Anja Runge aus Bimöhlen auf einer Resident, und bei den Herren Peter Schulz aus Schweden auf einer Imperator. Auf einem HOREX-Motorrad mit Seitenwagen siegte Markus Runge auf einer Imperator.

Mit lautem Hummel-Hummel quittierte der Horex-Club-Bad Bramstedt seinen Sieg in der Mannschaftswertung. Mit 15 Fahrzeugen haben die Bad Bramstedter sich den Sieg erfahren. Nach Freiburg holte der Horex-Club-Freiburg den zweiten Mannschaftspreis. Mit 13 HOREX-Maschinen sind die Freiburger gestartet und brachten so den zweiten Platz nach Hause. Den dritten Preis holte sich der Horex-Club-Staufen-Teck, der Horex-Club Fulda-Rhön und der Horex-Club-Berlin mit jeweils 9 Motorrädern. Pokale erhielten außerdem die Älteste Teilnehmerin und der Älteste Teilnehmer- Wera Busse auf Resident und Gerhard Rosenberger auf Regina, die jüngste Teilnehmerin und der jüngste Teilnehmer-Ingeborg Leubner auf Regina und Stephan Peters auf Resident. Viel Beifall erhielten auch die erfolgreichen Gewinner der Originalsten HOREX, sowie solo als auch mit Seitenwagen-Wolfgang Niehling auf einer 1957er Resident, und Kurt Frühlingsdorf auf einem 400 Regina-Gespann. Nach Abschluß der Siegerehrung sorgten die "Pearls" für den weiteren Abend für Unterhaltung, unterstützt wurden diese durch den Beitrag des Horex-Club-Fulda-Rhön, der das Horex-Lied sang, bis in den Pfingstmontag hinein zur Freude ihrer Zuhörer, die eifrig nachwiesen, daß sie nicht nur im Horex-Fahren up-to-date sind, sondern auch auf dem glatten Tanzparkett. Die Tombola, Reichlich bestückt, gab jedem Gast die Möglichkeit mit Hilfe von Fortuna wertvolle Sachpreise mit nach Hause zu nehmen. Es war Pfingstmontag morgen als die letzten sich verabschiedeten um an diesem Tag die Rückreise in den Alltag anzutreten. Die Oberurseler Tage sind vorüber und man darf - ohne in den Verdacht zu kommen in Superlativen zu schwelgen - aus der Rückschau sagen, daß die Sternfahrt ein Höhepunkt in der Geschichte der HOREX-Sternfahrten war. An den beiden Pfingsttagen war der Rythmus des Handwerkstädtchens am Taunus, mehr denn je, von der 4-Takt-Folge der nach Oberursel gekommenen Motorräder bestimmt. Über alle nationalen Grenzen hinweg hatten sich die Freunde der Homburger-Zweiradfahrzeuge unter dem Horex-Zeichen zu einem Stelldichein zusammengefunden in loyalen, kameradschaftlichem Geist. Das HOREX-Treffen 1989 ist in die Archive und Alben eingegangen und dürfte noch oft Gegenstand freundlichen Erinnerns sein - es lebe die 36. Internationale HOREX-Sternfahrt 1990, deren Ziel Bremen im Norden-Deutschlands sein wird.

Constantin Klinger

ERGEBNISSE der 35 INTERNATIONALEN HOREX-STERNFAHRT 1989 :

Längste Anreise auf eigener Achse:

Damen: Anja Runge aus Bimöhlen auf Resident

Herren: Peter Schulz aus Schweden auf Imperator

Seitenwagen: Markus Runge auf Imperator

Club mit den meisten Horex-Maschinen:

1. Bad Bramstedt (15 Maschinen)

2. Freiburg (13 Maschinen)

3. Fulda-Rhön / Staufen-Teck / Berlin (9 Maschinen)

Jüngste Teilnehmer auf Horex:

Damen: Ingeborg Leubner auf Regina

Herren: Stephan Peters auf Resident

Älteste Teilnehmer auf Horex:

Damen: Wera Busse auf Resident

Herren: Gerhard Rosenberger auf Regina

Pokal für Herrn Magebacher (Verdienste)

Club mit den meisten Nennungen:

1. Bad Bramstedt (37)

2. Frankenthal (36)

3. Berlin (31)

Club mit der weitesten Anfahrt:

Bad Bramstedt

Weiteste Anfahrt mit einem nicht Horex-Motorrad: (bis 1960)

Damen: Ute Schikorra auf DKW

Herren: Gerhard Niehaus auf BMW

ab 1960:

Damen: Brigitte Schöttner aus Holland

Herren: Kurt Herwig

Älteste Veteran:

Heinrich Valz auf Bucker (Bj. 1928)

Originalste Horex:

solo: Wolfgang Niehling auf Resident (Bj. 1957)

Beiwagen: Kurt Frühlingsdorf auf Regina 400

andere Marke: Heinrich Valz auf Bucker (Bj. 1928)

Herr Ritschel auf DKW

Bemerkungen zum Artikel des Dr. Sütfeld (Batteriekochen) im
Horexboten Nr. 2.

Es gibt Leute mit großem Fachwissen. Wenn dieses Wissen dann noch zum Nutzen anderer weitergegeben wird, so ist das sehr erfreulich. Doch sollte man vielleicht darauf achten, daß der Ton dabei nicht zu überheblich und gönnerhaft ist.

Sätze wie "...es gibt Dichtringe aus Viton, fragen Sie mal den Horexclub NRW..." gehören dazu. Warum sagt der Verfasser Dr. Sütfeld nicht ganz einfach direkt, wo diese Ringe zu bekommen sind?

Oder ein anderer Satz: "...NiCd-Akkus rissen an der Oberfläche. Aber auch hier gibts eine Lösung." Und? Wie sieht diese Lösung denn aus? Warum gackert Dr. Sütfeld nur und läßt dann das unwissende Fußvolk im Dunkeln? Der Rest des Sütfeldschen Beitrags ist dagegen sehr informativ, warum dann also solche Sätze, die offensichtlich nur den persönlichen Eitelkeiten des Autors schmeicheln sollen?

Dipl. Ing. Hermann Bubeck

HOREX Regina ERSATZTEILE

zum Beispiel:

Schalthebel- und Kickstartergummi in orig. Form	je 6,80 DM
HOREX Emblem 2-teilig, beste Qualität	je 59,80 DM
GEPÄCKBRÜCKEN in orig. Form mit Halterung	je 149,80 DM
FAHRERSATTEL komplett neu, Untergestell orig. Form	
HUPE 6V dicke Ausführung, schwarz, mit Chromblende	39,80 DM
und vieles mehr	

fordern Sie kostenlose Ersatzteillisten an.

MOTORRAD STEMLER GmbH

GROSS- UND EINZELHANDEL · IM- UND EXPORT · ANFERTIGUNGSTEILE
Adler - BMW - DKW - Horex - NSU - Triumph - Viktoria - Zündapp und andere

Garschager Heide 29, 5630 Remscheid 11, Tel. 02191/53067
Telefax 02191/590349

Unter uns im Horex - Club.

Diese Seite stellt die Verbindung zwischen den einzelnen Horex-Clubs dar, zwecks Informationsaustausch!

-
- Viele Verschleißteile der Horex-Telegabel liefert K. Forster/An den Stadtwiesen 37/6140 Bensheim 2
 - Ein Horex-Motortuner ist noch Aktiv: Doppelzündung, 500 ccm Zylinder Reg/Imp, Webervergaser Imp. sowie einiges anderes. Ulrich Siebrasse/Spindelstr.116/4800 Bielefeld/0521/290837
-

Meldung: Am 23.5.89 erhielt ich einen Leserbrief von Jose Pristosek aus Jugoslawien. Dieser hatte eine Imperator, verkaufte diese und holte genau dieselbe Imperator, nach 7 Jahren, wieder zu sich zurück. Jetzt ist sie fast fertig, und ich möchte in seinem Namen einen Gruß an alle Horex-Freunde aussprechen, besonders an Helga Morgenstern und Martin Scheuring.

- Suche-Regina Flachtank. 06589/551
- Regina Kippständer oder Seitenständer. 069/490706
 - Horex Motorräder. 0661/32091
 - Regina und Imperator. 06146/7304
 - Regina zum Restaurieren. 09941/1624
-

Verkaufe Horex-Werkstatt- und Organisationsmitteilungen 1953, 54+55 sowie Werkstatttrichtzeiten und Zeichnungen der Spezialwerkzeuge für Regina. 06126/7395

Termine: 14-16.7 11. Motorrad-Treff für Horex und Gespannfreunde in Mainkling. 07959/634
8-10.9 Treffen an der Buschwiese 06172/35822
16-17.9 Oltimer-Grand-Prix am Salzburgring
Dr. H. Krackowizer/Thorakstr. 22
A-5026-Salzburg-Aigen

DIE AKTUELLE ZEITSCHRIFT FÜR HOREX-FREUNDE

Leserbrief von Siegmund Pabst

Sehr geehrter Herr Klinger und Horex-Fahrer,

Habe auf dem Horex-Treffen in Oberstetten zum ersten Mal von Ihrem Horex-Boten gehört und mir gleich die ersten beiden Exemplare zugelegt. Wie Sie sehen bin ich Motorradhändler und seit 20 Jahren aktiver Horex-Imperator-Fahrer mit ca. knapp an die 200 000 km Sattelerfahrung mit Imp. + Resi. Ich will falls Sie über meine Kilometerfresserei für die Horex-Fahrer oder die es werden wollen ein paar Zeilen zum Veröffentlichlichen schreiben. Die mich kennen wissen ich bin der Horex-Imp.-Fahrer mit dem Blauen Motor und zusammengestochertem Zustand der Maschine die aber seit 1969/70 bis Heute ohne Anhänger-Heimtransport gelaufen ist. Natürlich gab es auch jede Menge Probleme und Schrauberein vor allen Dingen viele Verbesserungen die es überhaupt ermöglichten die weiten Fahrten zu wagen die ich hinter mir habe.

Ein kleiner Auszug von meinen größten bis jetzt gewagten Fahrten sind:
1976 Fahrt nach England bis Liverpool, dabei wurden knapp 3000km in 8 Tagen zurückgelegt. Laut noch vorhandenem Fahrtenbuch wurden 1975 bis 1977

27298 km zurückgelegt. Vor 1975 wurde im Verhältniss noch mehr gefahren aber nichts aufgeschrieben.

1977 In diesem Jahr wurde der Motor vom Gleichläufer auf Gegenläufer umgebaut. Dies geschah durch versetzen der Kurbelwelle um 180 (Hurth-Verzahnung) und Einbau einer 90 Nockenwelle, welches Prinzip von ehemaligen Horex-Tuner Hoske stammt. In diesem Jahr lag nur eine kleine Urlaubsfahrt an die Ardeche in Frankreich an. Es waren 2433km.

1978 In diesem Jahr ging es rund um Österreich mit einer Suchfahrt nach ehemaligen-Horex-Vertragshändlern die auf dem Weg lagen. Mit von der Partee war meine jetzige bessere Hälfte und es gab jede Menge Ärger mit den Lima-Kohlen und auf der Rückfahrt ist in Wien der Steuerkettenspanner abgebrochen. Da habe ich das abgebrochene Stück von oben rausgenommen und die Steuerkettenspannschraube bis auf die Kette gedreht und so ca. 500 km bis bei einem Horex-Freund nach Deutschland zurückgefahren.

Nach gelungener Reperatur ging es nach Hause und es waren wieder über 3000 km gefahren worden.

1979 Ging es wieder die selbe Richtung nach Jugoslawien in Urlaub es wurden diesmal nur 2246 km gefahren, den es war ein Ständfaulenz-Urlaub, die Horex wurde geschont, da sie viel zu tragen hatte. In diesem Jahr wurde auch mal unser Horex-Tuner Ulrich Siebrasse in Bielefeld übers Wochenende kurz besucht=1620km.

1980 Da ich mich in die Richtung Süden eingefahren hatte ging es wieder nach Jugoslawien, diesmal Rund um Istrien auf der Rückfahrt zu unserem Horex-Freund Pristosek der Pechvogel uns bekannt, welcher ein Tag später als ich, von Maribor zum Horex-Treffen wollte und nur bis Karlsruhe kam, wo er einen Pleuelschaden zu Opfer fiel. Gesamtkilometer=3515 Von 77 bis 80 wurden laut Tagebuch 38771 km zurückgelegt. Nach 1980 wurde es mit weiten Urlaubsreisen um meine Horex still, sie mußte mit Fahrten des täglichen Bedarfs Vorlieb nehmen.

1987 Ein Kunde von mir ein Griechenlandfahrer hatte mich zu einem Griechenlandtrip aufgemunter. Also ging es über Italien-Bari -Patras- Durch Teile der Peloponnes-Patras-Agrinion-Ioannina-Meteora-Thessaloniki-Jugoslawien-an der Küste entlang -Rijeka-Österreich-Salzburg zurück, in ein über 7500 km Urlaub der 3 einhalb Wochen dauerte.

Die Kurbelwelle meiner Imperator müßte jetzt ca 150.000 km haben. Mit diesem kleinen Bericht möchte ich nicht prahlen, sondern Horex-Fahren die sicherlich auch jede Menge Geld in Ihr Hobby stecken die Angst vor dem großen Abendteuer nehmen. Was Horex-Fahrer der alten Horex-Hauspost konnten, können wir auch! Oder?

Meine Adresse kann sich jedenfalls jeder Horex-Fahrer merken, falls er auf seiner Fahrt in meiner Nähe eine Panne hat, kann geholfen werden!

Mit freundlichem Horex-Gruß

Siegmond Pabst

Yamaha - Pabst

Inh. Siegmund Pabst

= Kfz.-Meister

Othwallerstr. 10 - Tel. 06851/70164

6690 Niederlinxweiler / St. Wendel im Saarland

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

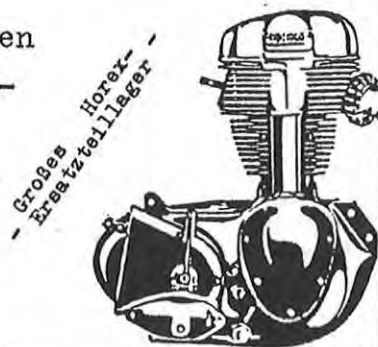
Krümmer - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

6110 Dieburg - 06071/1315

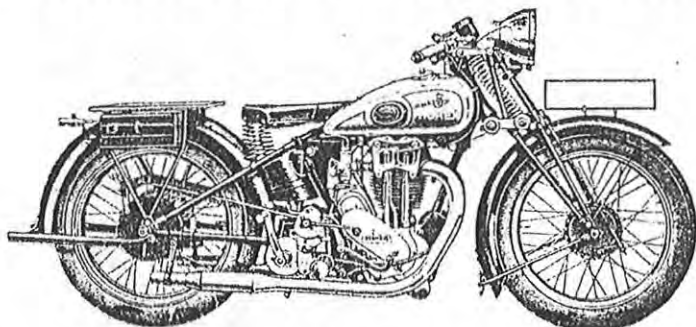
AUCH ANKAUF!



Die Könige der Landstraße
und Sieger bei sportlichen Veranstaltungen.

HOREX

Modelle S 500 und SS 500



S 500 Preis RM. 1275.-
SS 500 " " 1395.-

complett mit
Boschlicht und Horn
Tachometer

Motor:

500 ccm 79 mm Bohrung, 101 mm Hub, 4 Takt kopfgesteuert, mit abnehmbarem Kopf, leicht nachstellbare vollständig gekapselte Steuerung, Leichtmetallkolben, Motorschwen und Pleuel Rollen gelagert, zwei Auspuffrohre.

Ölung:

Vollständig automatische Trockensumpflaufölung, die auch sämtliche beweglichen Motorsteile mit reichlich Öl versorgt. Rahmenteile durch Hochdruckschneidpresse.

Zündung, Lichtanlage und Signal:

Bosch-Zündlichtanlage und Bosch-Signalthorn.

Vergaser:

Amac. Auf Wunsch mit Beschleunigungspumpe gegen Aufpreis.

Getriebe:

Huith. 3 Gang, 4 Plattenkupplung und Stoßdämpfer, Tankrohrschaltung.

Kraftübertragung:

5/8x13/8 Präzisionsrollenkette, Vorder- und Hinterkette durch Aluminium-Kapselung geschützt.

Lenker:

Hequemer, verstellbarer Lenker mit Drehgas.

Rahmen und Gabel:

Harigeldierter stabiler Stahlrohr-Rahmen, extrastarke doppelgelederte Tigegegabel mit verstellbaren Stoßdämpfern und Steuerungsdämpfer.

Tanks:

Großer, formschöner Doppelsatteltank mit Knieklappen, 14 Ltr. Inhalt, separater Ölbehälter 3 Ltr. Inhalt.

Räder, Bremsen, Bereifung, Schutzbleche:

Extra große, leicht nachstellbare Vorder- und Hinterrad-Innovabackenbremsen, mit konischen nachstellbaren Timken Schräg-Rollenlagern, Hinterradnabe mit Steckachse, S. S. Tiefbettfelgen, stabile Speichen, 26 x 1,5 S. S. Ballon-Reifen, 100 mm breite, verstärkte Schutzbleche.

Ausstattung:

Tank, Lenker, Auspuffrohre, sowie sämtliche Blankteile verchromt, Rahmen tiefschwarz emailiert, Tachometer, Elastik-Sattel, Vorder- und Hinterradständer, verstellbare Fußrasten, Seitenwagenanschluss, Auf Wunsch Uhr gegen Aufpreis.

Geschwindigkeit:

S/500 ca. 120-130 km.
SS/500 ca. 135-145 km.

Konstruktionsänderungen vorbehalten.

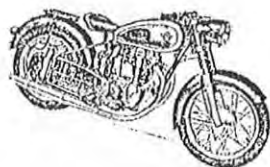
Jeder Horex Fahrer ist zufrieden und stolz eine Horex zu besitzen, weil **Horex Motorräder keine billigen Massenerzeugnisse sind, sondern deutsche Werkmannsarbeit in vollendetster Form.**

Für Sie gelesen

Der Dampfhammer

Horex „Regina“

Der
Dampfhammer
Horex „Regina“



Klaus-Jörg Habermann, früherer Vorsitzender des Horex-Club Nordrhein-Westfalen und damals Herausgeber der Zeitschrift "Dampfhammer", ist der Autor des Buches "Der Dampfhammer Horex Regina".

Der Autor hat mit diesem Buch erstmals eine umfassende Dokumentation über das Nachkriegsmodell "Regina" von Horex vorgelegt. Nachdem der Autor monatlich den "Dampfhammer" herausgab, ist dieses Buch eine speziell auf das Modell "Regina" bezogene Dokumentation. Der Autor beschreibt in seinem Buch von SB 35 bis zur Regina 4 alle Modelle.

Es wird die Technik, die Entwicklung und vieles mehr von der Regina dokumentiert. Unterstützt wird der Text durch viele Fotos und Prospekte. Insgesamt 110 Abbildungen sind vorhanden. Fotos, Zeichnungen, Konstruktionsbilder. Die Abbildungen sind schwarz-weiß, und passen sich dem Text sinnvoll an und lassen dieses Buch auch für diejenigen begehrenswert erscheinen, die lieber Bilder ansehen als lesen. Insgesamt 88 Seiten sind der Horex-Regina gewidmet. Besonders für aktive Regina Fahrer kann dieses Buch sehr hilfreich sein, denn es sind viele Tips und Reperaturvorschläge niedergeschrieben. Das Buch hat ein Format von 29,5x21cm. Sein Preis beträgt 35,-. Es ist darauf hinzuweisen, daß der Autor selbst aktiver Regina-Fahrer ist, deshalb ist dieses Buch praxisangewandt und für jeden Regina-Fahrer verständlich geschrieben.

Meine Meinung: Dieses Buch sollte in keinem Bücher-schrank eines Regina-Fans fehlen.

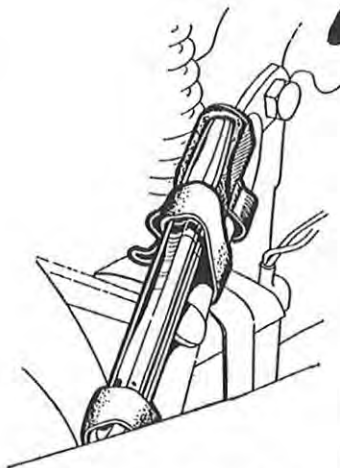
C.K.

Zu erhalten bei:

Klaus-Jörg Habermann Dorfstr. 9 5534 Birgel/Eifel

Telefon: 06597/4330

Die Regina IM GELÄNDE

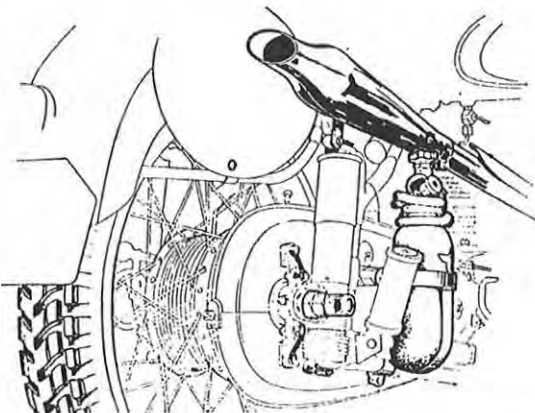
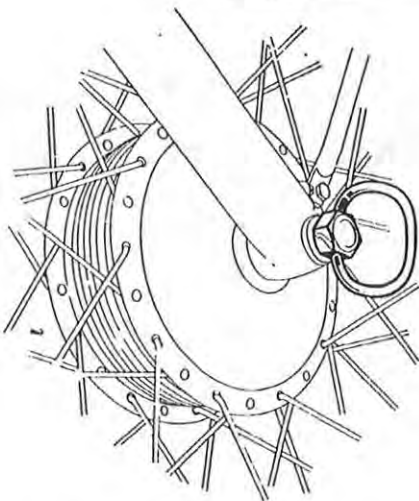


aus Hauspost 8/52

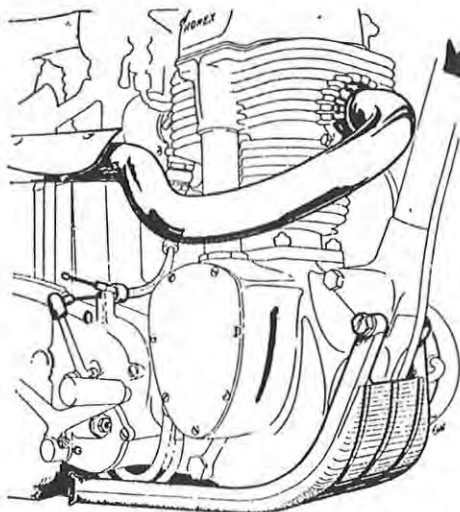
Das Werk und die Hauspost bekommen immer wieder Anfragen von HOREX-Regina-Fahrern, was denn an der Regina zu tun sei, um erfolgreich Zuverlässigkeits-, Geländefahrten usw., mit einem Wort, Wertungsfahrten aller Art bestehen zu können.

— An sich ist die Regina in ihrem ursprünglichen Zustand hundertprozentig für derartige Fahrten geeignet. Die vielen Erfolge unserer Werksfahrer und anderer Regina-Privatfahrer beweisen das immer wieder. Allerdings muß die Maschine auch wirklich in allen Teilen vollkommen in Ordnung sein, und das ist meist nicht der Fall. Die folgenden Bilder sollen nun zeigen, wie man sich Erleichterungen bei evtl. Pannen verschafft. — Bekanntlich treten Reifenpannen am häufigsten auf und diese

auch wieder mit Vorliebe am Hinterrad. Im Bild 1 ist gezeigt, an welcher Stelle man am besten die Montierhebel befestigt. Normalerweise sind diese im Werkzeugkasten. Doch beim Ein- und Auspacken des Werkzeuges geht die meiste Zeit, und auch das meiste Werkzeug, verloren. Die Montierhebel dienen außer dem Reifenmontieren auch noch dem Lösen und Festziehen der im Bild 3 zu sehenden Spezialachsmuttern durch Einstecken in den an der Verlängerung zu sehenden Schlitz. Am anderen Ende der Steckachse ist der im Bild 2 zu sehende Griff, womit die Steckachse

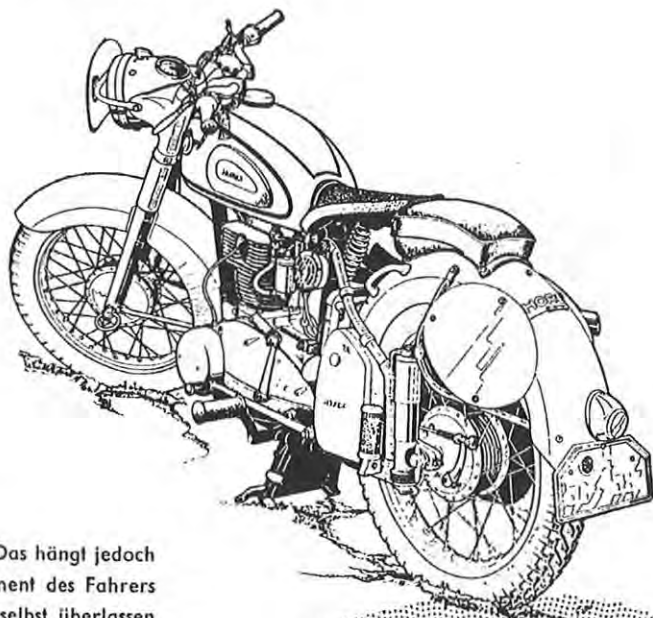


leicht herausgezogen werden kann. Hinterrad-Schutzblech nicht hochklappen (kostet Zeit), sondern die Maschine auf die rechte Seite legen, Rad herausnehmen, Maschine wieder senkrecht stellen (damit Öl nicht aus dem Getriebe ausläuft) und den neuen Schlauch, den man selbstverständlich gut verpackt in seinem Tankrucksack oder einer Spezialtasche mitführt, montieren. — Die im Bild 3 zu sehende Preßluftflasche ist eine weitere Erleichterung zum schnellen Reifenwechsel. —



Für schweres Gelände oder über mehrere Tage sich erstreckende Fahrten sind außerdem noch die in Bild 3 zu sehenden Drahtsicherungen an den Schrauben, das hochgezogene Auspuffrohr, Geländereifen und der in Bild 4 zu sehende Blechunterzug vorzusehen. Als sehr nützlich haben sich auch doppelte Bowdenzüge (z. B. Bild 4, Kupplungszug) erwiesen. Und das wäre eigentlich schon alles. — Mancher wird sich wundern, nichts über ein evtl. Frisieren des Motors zu lesen. Nun, es ist nicht erforderlich, nur in Ordnung muß er sein. Wie schon eingangs erwähnt, sind auch unsere Werksmaschinen für derartige Wettbewerbe nicht

frisiert, nur 100% in Ordnung, und das ist das Entscheidende. — Für einen, der die ersten Male an einer Wertungsfahrt teilnimmt, könnte es vielleicht ratsam sein, eine oder mehrere Fußrasten, Scheinwerfereinsätze, einen großen Engländer zum Geradebiegen verbogener Hebel mitzunehmen. Das hängt jedoch vom jeweiligen Temperament des Fahrers ab und soll auch jedem selbst überlassen werden.



Immer wieder diese Motorräder (3)

Ein Tiger kommt an Land

„Antreten zum Postempfang!“ Eine Kompanie meist junger Soldaten, alles „Freiwillige“, strömte zusammen. Jeder hoffte, daß auch für ihn ein Brief aus der Heimat dabei sei. Der Kradmelder steht zwischen ihnen. Seine Fahrt hinter den Tommy's her endete oben in Nordfrankreich am Kanal. La Panna (bei Dunkirchen) hieß der schöne Badeort, wo er das Meer erreichte und von den Engländern nur noch ihre abdampfenden Schiffe am Horizont erblickte. Der wunderschöne Badestrand mit seinem ganz flach ins Meer hineinlaufenden Sandufer sah wüst aus. Tausende von Fahrzeugen lagen herum, von ihren Fahrern einfach stehengelassen, um schnell noch, meist schwimmend, ein rettendes Schiff zu erreichen. Einige hatten mit ihren Lkw regelrechte Landbrücken ins Meer gebaut, andere wieder waren bei Ebbe soweit ins Watt gefahren, bis die Motoren ihren Geist aufgaben. Ein unbeschreibliches Durcheinander blies sich den Augen des Kradmelders, der jetzt, nachdem alles vorbei ist, auf einer Düne sitzt und die Post von zu Haus in der Hand hält.

Sein Blick geht noch einmal über den Strand und das Meer. Jeden Winkel da unten kennt er, überall ist er herumgekrochen und hat im Sand gebuddelt. Denn er suchte ja etwas in diesem riesengroßen Haufen Bouteigut, etwas ganz was Kleines. Nur ein Motorrad! „Mann, hier liegen doch hunderte herum!“ „Ja, aber nicht meine.“ Eine 350er Stoßstangen-Norton hatte er sich wieder fahrbereit gemacht, mit der krazte er durch die Dünen und suchte weiter. „Du, da hinten am Leuchtturm hab' ich eine im Sand gesehen, das muß eine Zweizylinder sein.“ Ein Blitzstart und



eine Sandfontäne waren eins. Aber es war wieder nichts. Zwar ein Zweizylinder, aber eine alte französische Gröme et Rhone. Wie mag die wohl dahin gekommen sein? Weitersuchen!

Jetzt sitzt er am Strand und liest, daß zu Haus alles in Ordnung sei, daß es kein Benzin gibt und man nur mit einem „Roten Winkel“ noch fahren darf. Daß Fritz auch in Frankreich ist (bei den Panzern ist er gelandet) und das EK I für irgendwas Tolles gekriegt hat. Ja, und daß sie die Ariel eingemottet in den Keller gestellt hätten, weil der Krieg ja wahrscheinlich doch länger dauern würde, als es anfangs aussah. — Junge, die Ariel, sein gutes Stück!

Wie hatte sie eigentlich den Weg zu ihm gefunden? Stimmt ja, eingetauscht. Gegen welche? Donnerwetter, ist das schwer, die richtige Reihenfolge zu behalten. Wie war das noch, damals?

Eines Tages war in seiner Werkstatt eine 200er Horox gelandet. Schön sah sie nicht aus, denn sie hatte sich mit einer Straßenbahn angelegt und haushoch durch technischen K. o. verloren. Ihr Besitzer hatte keine Lust mehr und wollte 200.— RM haben, weil sie doch „vorher“ noch fast neu gewesen war. Das war sie! Die mußte her, endlich eine eigene! Aber 200 Mark? Ein Schlachtplan wurde aufgestellt: das Lehrlingsgeld, Kinogeld, Eilegeld, Sonntagsgeld, das Monatsge'd von Oma, Onkel und Tante ergaben in — in — 5 Monaten 200 Mark, sofern man nichts davon ausgab. Brüh — war das hart! Aber es ging, denn von da ab blieb er sonntags zu Haus und lag, nachdem er die Kinomark in die Sparkbüchse geworfen hatte, die „Motorrad“-Hefte aus der Kiste des Meisters von vorn bis hinten und wieder zurück. Die S 200 wurde auf einem Handwagen in seine Bastelbude, ein Hinterzimmer im Hof, gebracht und bis auf die letzte Schraube demontiert. 5 Monate hatte er Zeit zum Neuaufbau, erst mußte sie ja bezahlt sein, bevor sie zugelassen und gefahren werden konnte. Funkelnagelneu sollte sie dastehen, wenn es zur ersten Fahrt mit ihr losging!

Eine Pause gab es im Fahren aber deshalb nicht. In der Nachbarwerkstatt hatte er den Karl mit einem KS 500-Gespann, den Tou mit einer Rudg Ulster und den Toni mit einer Puch S 4 kennengelernt, alles Geländefahrer, die Sonntag für Sonntag „unterwegs“ waren. Damals wurde Geländesport ganz groß geschrieben, Starterfelder mit 300 und 400 Teilnehmern waren die Regel. Als er das erste Mal von ihnen mitgenommen wurde, um den Helfer zu machen, stand sein Entschluß fest: hier muß ich mitmachen, das ist ja noch besser als das Fahren allein auf der Straße! Von da an ging's los. Ein Kunde stellte ihm seine Triumph B 204 F zu Verfügung, und nach kurzer Zeit hieß es: Bronze, Gold, Silber, Gold, nichts, Gold. Die Motor-HJ stellte ihm eine 200er Derby hin, ab da konnte er auch in Mannschaften mitfahren. Als aber auch noch ein Freund seine Vaters (ausgerechnet!) ihm seine 500er NSU OSL mit Seitenwagen ff Langstrecken-, Nacht- und Orientierungsfahren gab, wußte er bald nicht mehr, wo er melden sollte. Und wenn's mal sonntags absolut kein erreichbare Geländefahrt gab, denn ging's mit der Horox, die zweifelhaft zeitlich fertig geworden war, auf den „Ring“. Der Nürburgring war ja nur 1 1/2 Std. weit, und in der Eifel gab es so wunderfeln enge und krumm Straßen. Manchen Hosenboden rutschte er dabei durch, einen davon li Sattel, die anderen auf Gottes schönem Erdboden. Anfangs flog er nämlich noch oft runter. Er wollte immer das Letzte aus sich, seiner Maschin und der Straße herausholen. Die Grenze suchte er, jene messerscharf Schneide, auf der nur ein wirklich guter Fahrer sich trauhaft sich

AUS „MOTORRAD“ Heft 5/1969



entlang bewegt. Und wie oft rutschte er über diese Schneide — nach außen! Ein Wunder, daß ihm dabei so wenig passierte. Bainshe glaubt er, er könne besser fallen als fahren. Bis er eines Tages die Grenz erliefte, jenen Strich unter sich spürte, auf dem sich millimetergenau ein langbalancieren läßt. Von da an fiel er nicht mehr herunter, ein Sturz war jetzt eine Schande, und das Fahren machte noch mehr Freude als bishe weil man nichts nicht mehr soviel zu reparieren hatte.

Ja, und die Mädchen? Die störten ihn kaum, er hatte ja nie Zeit. Sie störte ihn nur, wenn er mal eins mitnahm, dann mußte er nämlich langsame fahren, sonst piepsten sie hinter ihm. Und wenn, dann mußten sie a schlank sein wie möglich (wegen der Belastung) und lange blonde Haar haben (wegen dem Wind). Dann schaute er sich während der Fahrt immer wieder um, um ihre Haare im Wind flattern zu sehen. Wehe, sie versteckt sich hinter seinem Rücken! Das war ja feige! Dann war ihre erste Fehn auch zugleich die letzte.

Seine schönste Fahrt mit solch einem blonden Ungeheuer machte er kur vor dem Krieg zum Nürburgringen. Die ganze Stadt war auf dem Weg in die Eifel. (Wenn man weiß, daß es damals mehr Motorräder als Auto in Deutschland gab, kann man sich ausmalen, welche Masse Solo- und Seitenwagenmaschinen bei so einem Fest unterwegs war.) Die Ariel hat einen ihrer besten Tage, das Mädchen auf seinem Renn-Brotchen ging in den Kurven so mit, daß er ab und zu veracht war, zu fühlen, ob si überhaupt noch hintendrauf saß. Die eine Stunde vor ihm losgefahren Gruppe der Nachbarwerkstatt hatte er ein und überholte sie so, daß 8 Tage lang nachher keiner von denen mit ihm sprach. Und als nach eine kitzigen Situation er auf einmal ihr Kinn auf seiner linken Schulter spürte war er so beeindruckt von dieser Geste des bedingungslosen Vertrauens und Mitmachens, daß es für ihn von da ab nur noch eine einzige Sozi gab, für ihn und seine Ariel. (Wenn er Heilsheer gewesen wäre, hätte a in diesem Moment gewußt, daß dieses Mädchen hinter ihm für den Ros seines Lebens seine Sozia bleiben würde.)

Hallo, Kradmelder, von „Ihr“ ist ja auch ein Brief dabei. Hast du scho wieder geträumt? Was schreibt sie denn?

Doch zum Lesen kommt er nicht, es brummt auf einmal gewaltig in die Luft. Aber statt der befürchteten Jabos preschen zwei Buntepanzer über die Dünen, so Dingir für zwei Mann Besatzung zum Munitionstransport! Paul von der Werkstattkompanie hat sich die zum Abschleppen fertig gemacht (den zweiten für Ersatzteile vorsorglich gleich mit). Jetzt flitze sie herum, spielen Rennen und Nachlaufen. „He, willst du mitmachen?“ „Klar, aber nicht als Beifahrer!“ Nun zischt er mal zur Abwechslung auf Ketten durch den Sand. Als alle Dünen und Taler abgegrast sind, geht's aufs Watt hinaus, es ist gerade Ebbe. Der Sandboden ist tellerflatt, nu ab und zu geht's im Bogen um ins Meer gefahrene Fahrzeuge herum. Plötzlich reißt er so heftig an den Bremshebeln, daß der zweite Panzer fast auf ihn auffährt. „Du Eimer, was ist denn los?“ „Da, schau mal



ANZEIGEN

HOREX-NEUTEILE

PUTSCH- BERGER

er springt heraus und läuft auf zwei Rohre zu, die einsam aus dem Sand
rausragen. Aber was sind das für Rohre? Das eine Rohr ist normal,
in Lenkerende, nur das andere ist nicht normal. Es ist ein Schalldämpfer
in Trichterform mit einem birnenförmigen, eingeschraubten Endstück dran.
Eine Triumph! So sahen doch die Dämpfer auf den Prospekten aus!

in fieberhaftes Buddeln hebt an. Die anderen helfen mit, eine Kette wird
in Lenker befestigt, und als der Panzer anrückt, um das Ding da aus
dem Sand zu befreien, wird er für einen Moment ganz andächtig. Was da
aus dem Meeresboden herauskommt, ist eine — ist eine — ja hurra —
eine englische Triumph, eine Zweizylinder, eine Tiger 100! Zwar liegt sie
in der häßlichen olivgrünen Army-Farbe vor ihm, aber das macht nichts.
Das Salzwasser läßt hier und da schon wieder ihr schwarz-rotes Kleid
erschimmern. Eine Zivilmaschine also, nur requiriert und schnell über-
prüft. Ein Blick auf den freigeputzten Tacho läßt ihn hochhüpfen. 2000
und ein paar Kilometer nützt Ein fest brandneuer Hirsch!

astig überfliegt und befiehlt der überglückliche Kradmelder das Motorrad.
offentlich hatte der Kollege von der anderen Fakultät, als er mit dem
ger ins Meer fuhr, sich nicht an seinen Armeebefehl gehalten, wonach
die Fahrzeuge zu zerstören oder unbrauchbar zu machen waren, bevor
sie in Feindeshand fielen! Und hoffentlich war die Maschine durch Wasser
der Zündung stehengeblieben, bevor der Motor einen kräftigen Schluck
leerwasser nehmen konnte! Und hoffentlich...

Vensch, mach schnell, dahinten kommt die Flut! Eilig wird der Sandtiger
von einem der beiden Panzer geladen. Nur — der springt nicht mehr an!
chnell die Maschine auf den zweiten Panzer gehievt, und mit Vollgas
fahren die vier vor der anrollenden Flut davon. Als sie am Ufer sind und
zurückschauen, läuft gerade das Meer in das Motorradloch und in den
angelegenen Panzer. Paul schimpft: „Mein schönes Ersatzteilager!“

über Paul, laß doch den Panzer! Was ist so ein Eisenhaufen schon gegen
den Tiger! Du wirst dich sowieso noch öfters ärgern, wenn du in deinem
ferkstattswagen jetzt dauernd über den Tiger und seine tausend Teilchen
fährst, die vom Meeressand und Salzwasser befreit werden müssen. Und
ldgrau mußt du ihn auch noch spritzen, denn der Tiger soll doch von jetzt
an mitlaufen, lauten unter einem Jungen, der zwar dem Namen nach ein
oldat und Kradmelder war, in Wirklichkeit aber nur eins wollte: Motorrad-
hren!

önt ihr ehnen, was er mit seinem Tiger alles anstellte? (Wird fortgesetzt)



Herichhauserstraße 55
Wuppertal Cronenberg
0202/473713

Verkaufe Regina 1 1900,-VB;
Tausche T6 u. S64 Motor
gegen SB 35 Teile.
C.Schlöbcke 06432/7245

Verkaufe neue Denfeld Sitz-
bänke, Soziussättel u. Fuß-
rasten; Tausche Horex
Literatur. P. Nauwelaers
Av. J. Hanssens 42 Boite 5
B-1210 Brüssel

Suche 400 Regina-Zylinder
und Seitenständer.
W. Schwager 07231/55909

Alle Kleinanzeigen sind
kostenlos, wir behalten uns
aber vor den Text sinnvoll
zu verändern.
Schicken Sie eine Post-
karte an die Redaktion.
Telefonische Anzeigen-
annahme unter 069/436859.
Bei gewerblichen Anzeigen
bitte an die Redaktion
wenden.

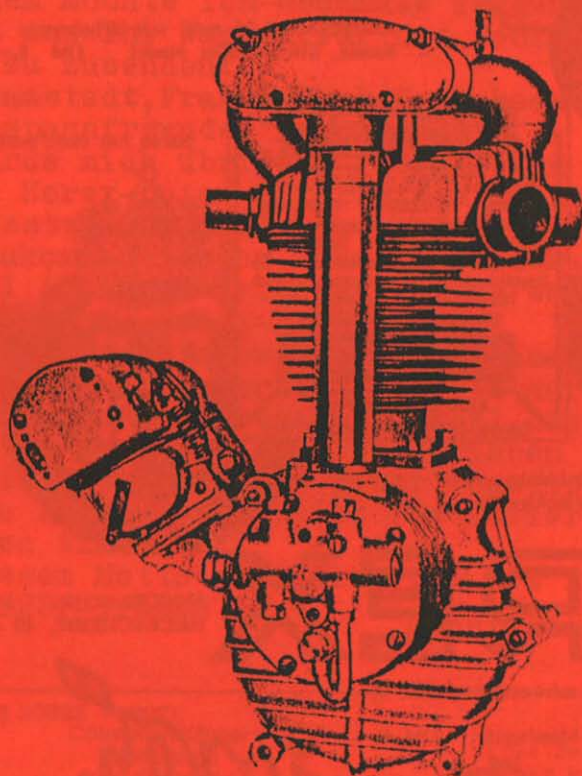
0101089

Preis 2,-



HOREX

BOLE



Ges.-Freizeit Bremen



MSC



Bad Homburg



NR. 4

LITERATUR

Fahrerhandbuch, Kopie	Regina 2 - 3 - 4	DM 18,-
Fahrerhandbuch, Kopie	Regina 1 Ausgabe 1952	DM 18,-
Werkstatthandbuch, Nachdruck, 64 Seiten, mit ausführlicher schrittweiser Bildbeschreibung		DM 38,-
Ersatzteilkatalog Regina		DM 30,-
Ersatzteilkatalog Regina 3		DM 30,-
Ersatzteilkatalog Regina 4		DM 30,-
Fahrerhandbuch, Kopie, Columbus-Motore		DM 24,-
WINDSBRAUT, Kopie		DM 45,-
Werkstatthanleitung Imperator		DM 38,-
Umbauanleitung für Ölkreislauf Imperator		DM 20,-
Betriebsanleitung, Kopie Imperator		DM 28,-
Betriebsanleitung, Kopie Resident		DM 28,-



Tankemblem, Metall, 2-teilig
originalbetreuer Nachbau der 1. Typen
feuer-emailliert, 4-farbig, Emblem und
Ring aus Kupfer DM 68,-

Anstecknadel 25 mm, mit erhabenem
Kranz, Sticker oder Nadel DM 8,-



HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND

REGINA · RESIDENT · IMPERATOR

Teileliste 88 mit 527 Bildpositionen kostenlos. Motorrevision · Restauration · Teilefertigung · Tauschkurbelwellen · Einspeichservice · Gebrauchsmaschinen · Neues Werkstatt-Handbuch.

Tanklackierung und Innenversiegelung.
KONISCHE DÄMPFER MIT NAHT

TECHNIK

FÜR ALLE MOTORFABRIKEN

8720 SCHWEINFURT

Zehntstr. 28 · Tel. 09721-41455 u. 1415

30/40 cm blau/weiß DM 19,-



DM 16,-

Schiebebilder
überlackierbar

DM 16,-

HOREX

SPIEGELSCHRIFT FÜR
HECKSCHEIBE, 40 cm DM 16,-

Schiebebild, überlackierbar, schwarz/weiß DM 6,-

Schiebebild, überlackierbar, blau/weiß DM 6,-

Regina

Schiebebild, überlackierbar, DM 8,-

LIEBE HOREXIANER!

Nun ist auch das letzte Heft für dieses Jahr geschrieben, und die Horexten werden langsam in den Garagen eingemottet, damit sie im nächsten Frühjahr wieder fahrbereit auf der Matte stehen. Der Horex-Bote kann auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken, obwohl alles etwas schleppend anlief.

Übrigens, macht mir ein Punkt immer noch Sorgen, die Clubs müßten an mich mehr Veranstaltungstermine senden, daß auch kleinere Clubveranstaltungen gut mit Horex-Fahrern besetzt sind. Außerdem möchte ich nochmals folgende Clubs bitten uns Ihr Wappen, für das Deckblatt des Horex-Boten, zu zusenden:

Bad Bramstedt, Frankenthal, Krummbachthal, Singhofen und Gespannfrende "Dampfhammer".

Ich würde mich übrigens freuen, wenn es Leute gäbe, die am Horex-Boten mitarbeiten wollen, oder mir zumindestens dauernd Leserbriefe, Informationen usw. zukommen lassen. Denn alleine kann man sehr schnell den Mut verlieren, und es wäre doch wohl schade um den Horex-Boten.

Für die winterlichen Restaurationsarbeiten ist der Restaurationsbericht "So restaurierte ich meine Regina" interessant. Obwohl dieser Bericht schon vor längerer Zeit geschrieben wurde, ist er doch, wie ich finde, ein guter Wegweiser für unerfahrene Restaurierer. Also restauriert mal schön über den Winter!!!

Mit diesem Motto verbleibe ich mit freundlichen Handwerker-Grüßen

Constantin Klinger

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Postadresse Constantin Klinger
Rottlstr. 51
6000 Frankfurt 1
Telefon (069) 436859
Redaktion Constantin Klinger

Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
Kto. 318039303 BLZ. 500 502 01

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

INHALT

Der kleine Galvaniseur.....	Seite 5
So restaurierte ich meine Regina.....	Seite 8
Leserbrief S.Pabst.....	Seite10
Unter uns im Horex-Club.....	Seite11
Leserbrief Dr.R.Sütfeld.....	Seite12
In eigener Sache.....	Seite13
S 35.....	Seite14
Für Sie gelesen.....	Seite15
Regina im Arbeitsanzug.....	Seite16
Kurzgeschichte:Der Tiger... ..	Seite17
Leserbrief A.Eringfeld.....	Seite19
Anzeigen.....	Seite20

Nachtrag zu Vergasereinstellungen Heft Nr.2:
Rebell 50

Bing-Vergaser mit Naßluftfilter und Starter
einrichtung.

Typ: 1/12 Düse:54 Nadeldüse:2,10

Nadelstellung 3.Kerbe von oben

Zündkerze: Bosch W175 T11

Vorzündung: 2-2,5 mm vor o.T. Kl.J.Habermann

Der Redaktionsschluß für Heft Nr.1/90, dies er-
scheint Anfang Januar, ist der 15. Dezember 1989.

Der kleine Galvaniseur

Jetzt bin ich doch fast fertig mit dem Regina-Motor. Alles vom feinsten. Besonders die Teile von der Galvanik. Doch verflucht, es fehlen 2 Gehäuseschrauben, und auch an das Loch im Ventildeckel für den Deko habe ich nicht gedacht! Was nun? Schnell ist ein Blindstopfen und die zwei Schrauben, an der Drehbank vom Freund, hergestellt. Aber wie schütze ich die Oberfläche vor Rost. Messing wollte ich wegen der Farbe nicht nehmen, VA Stahl war nicht greifbar, und zu teuer, und Alu war ebenso nicht greifbar, und ist für die Gehäuseschrauben ähnlich wie Messing ungeeignet. Also wurde ein Stück Stahl, zum Drehen, aus der Schrottkiste ausgewählt. Nun kann der Schutz vor Korrosion, nach dem Polieren der sichtbaren Oberfläche durch Zaponlack, dargestellt werden. Ist aber nur eine Notlösung. In dieser Situation kam in mir der Wunsch, nach einer eigenen kleinen Galvanik auf, schnell mal eine Schraube oder Feder verzinken, toll.

Ja, ich habe mich für das Verzinken entschieden, da es zum Einen, einen hervorragenden Korrosionsschutz bietet, und zum Anderem, eine helle Oberfläche erzeugt. Nicht zuletzt war es sehr wichtig, daß ich eine ungiftige Galvanik wollte. Stoffe, wie Zyanalkali oder Kadmium sind hoch giftig. Wie geht man vor? 4 Arbeitsgänge sind auszuführen: Reinigen, Entfetten, Beizen und Galvanisieren.

Reinigen: Mechanische-Reinigung in Diesel, Petroleum, Benzin oder mit Scheuermitteln wie ATA, VIM unter Benutzung einer Bürste.

Entfetten: Hierzu den gereinigten und gespülten Gegenstand an einen Draht (Telefondraht, keine Litze) befestigen. Ab nun wird der Gegenstand nicht mehr mit den Finger berührt. Gegenstand am Draht in Azeton, erhältlich im Fachgeschäft, hängen und von Zeit zu Zeit bewegen. Für eine sparsame Vorgehensweise empfiehlt sich die Entfettung in 2 Bädern; erstes Bad schon verunreinigtes Azeton, 2. Bad frisches Azeton, durchführen. Die Entfettung benötigt ca. 5min..

Beizen: Hierzu eine 15% Salzsäure in ein säurefestes und Verschließbares Glas geben, z.B. Rex-Glas. Säure immer so verdünnen, das die Säure in das vorab bemessene, destillierte oder entmineralisierte, Wasser gegeben wird. Nie umgekehrt, Wasser in Säure gießen! Für 100ccm Beize nehme ich 75ccm destilliertes oder entmineralisiertes Wasser und rühre hier 15ccm konzentrierte Salzsäure ein. In diese Beize hänge ich dann meinen Gegenstand, je nach Bedarf 5 bis 30 Minuten. Die Aufgabe der Beize ist es, den Rost zu entfernen und eine reine Metallische-Oberfläche zu erzeugen. Bei dieser Arbeit verliert die Beize ihre Aggressivität. Durch Erwärmung der Beize im Wasserbad kann die Ätzwirkung jedoch wieder verstärkt werden. Die Beizwirkung ist sichtbar durch Gasung am Gegenstand. Gut lüften, da diese Gase an anderen Metallischen-Gegenständen, Korrosion hervorrufen. Bei einer gleichmäßig, mattgrauen Oberfläche, und keiner Gasung, ist der Beizvorgang abgeschlossen.

Verzinken: Der gebeizte, und unter fließendem Wasser gespülte Gegenstand, wird nun in das Galvanisierbad gehängt. Dies kann auch ein verschließbares Einmachglas sein. Wie wird nun die Galvanisierflüssigkeit (Elektrolyt) angesetzt? Für einen 1/2 Liter Elektrolyt geben wir 150g Zinksulfat, 7g Kochsalz, 15g Aluminiumchlorid und 7g Borsäure in das Einmachglas, und füllen bis zur vorher angebrachten halbliter Markierung mit destilliertem oder entmineralisiertem Wasser auf. Nachdem alle Salze in Lösung gegangen sind, lassen wir den Elektrolyten 1 Tag ruhen. Nun besorgen wir uns noch ein Stück Zinkblech (Dachkandel) vom Klempner, schneiden es zu; 2cm breit, lang genug (so das es über den Glasrand gebogen, gerade noch den Boden des Elektrolyts erreicht. Nun benötigen wir noch eine regelbare Gleichstromquelle, zum Beispiel einen Trix oder Fleischmann-Trafo (nicht Merklin da Wechselstrom). Es werden 0,3 bis 3 Amper pro 100cm² Fläche, für den Galvanisiervorgang, gebraucht. Um so geringer die Stromstärke, um so besser das Ergebniss, aber um so länger der Vorgang. Sollte die Stromstärke nicht klein genug geregelt werden können, so ist ein Vorwiderstand zwischen zu schalten (z.B. zwei Blechstreifen in einem Salzwasserbad).

Für eine M10 Schraube, 60mm lang, halte ich 0,5 Amper für einen guten Wert. Der Minuspol der Stromquelle wird an das Zinkblech angeschlossen, und der Pluspol an den Draht, an welchen sich das zu galvanisierende Gut befindet. Noch etwas ist wichtig, der Zinkstreifen muß vor seiner Benutzung mit Schmirgelpapier metallisch rein geputzt werden. Verunreinigte Elektrolyten können durch Kaffeefilter gereinigt werden.

Man sollte versuchen die Chemikalien in der Drogerie, im Chemikalienhandel oder aber in der Apotheke zu kaufen.

Nach einigen Versuchen werdet Ihr erfolgreich sein. Paßt auf die Salzsäure acht und viel Erfolg.

Übrigens, die chemischen Abfälle könnt Ihr bei der Apotheke entsorgen lassen.

Horex-Novize

Ersatzteil- und Materialliste

Bezeichnung	DM
Verchromung der Auspuffanlage, Tank, Felgen und Speichen sowie diverser Schrauben	650,00
Lack, Spachtel, Schmirgelpapier, Grundierung	25,00
Elektrische Anlage (Kabelsatz Meterware)	15,00
1 Batterie 6V Bosch	35,00
2 Lenkergriffe	6,00
1 Streuscheibe	4,50
1 Tachoglas	1,50
Kupplungs- und Bremshebelgriffe komplett	18,50
alle Bowdenzüge mit Nippel	8,00
1 Überwurfmutter für Gasschieber	2,50
2 Öldruckschläuche	7,50
1 Zündkerze und Kerzenstecker	9,50
Gummi für Fußschaltung	2,50
Gummi für Kickstarter und Fußbremse	24,00
1 Benzinschlauch	3,00
Zündkabel	3,00
2 Sprühdosen schwarz, für Kleinteile	18,00
2 Sprühdosen Felgensilber	14,00
Horexschriftzug	1,20
Gesamt:	848,70

So restaurierte ich meine „Regina“

Der Horex-Bote
meint: Glückliche vergangene
Zeiten! Genügsame Ausführung und tolle
Preise.

Schon als kleiner Junge zeigte ich mich technischen Dingen sehr aufgeschlossen und besonders faszinierten mich damals schon antike Zweiräder. Meiner Neigung entsprechend wählte ich meinen Beruf in der Kfz-Branche.

Die Begeisterung für alte Motorräder weckte in mir schon lange den Wunsch, ein solches Modell zu erstehen und bis in die kleinste Einzelheit in den ursprünglichen Zustand zurückzusetzen. Im Jahre 1979 war es endlich soweit.

Ein guter Bekannter aus dem Nachbarort überließ mir umsonst seine Horex mitsamt Papieren, da er krankheitshalber leider nicht mehr in der Lage war, die Restaurierung des alten Stücks sach- und fachgerecht vornehmen zu können.

Zwanzig Jahre lang, von 1959 bis 1979, stand das einstige Prachtstück, vom Zahn der Zeit arg angenagt, verstaubt, verdreckt und unbeachtet im dunklen Winkel eines Heustadels. Alle Teile am Motorrad waren trotz des unsachgemäßen Aufbewahrungs-ortes und der langen Zeit, seit es aus dem Verkehr gezogen wurde, noch vorhanden und soweit intakt.

Den Transport von der Fundstelle in meine Garage führte ich mit einem Traktor durch. Dabei wäre der Traum von der Restaurierung eines klassischen Zweirades fast in tausend Teile zersprungen, denn unterwegs, an einem steil bergauf führenden Straßenstück, wäre das gute alte Stück, trotz sorgfältiger Vertäuerung auf einer Ladepritsche, um ein Haar abgestürzt!

Und nun zu den technischen Daten: Horex „Regina“, Baujahr 1951, 342 ccm, 1 Zylinder, Verdichtung 6,35:1, 18 PS, Tachostand bei Übernahme 55 890 km

Zunächst einmal zerlegte ich das Motorrad in seine Bestandteile. Anschließend nahm ich mir den Rahmen vor, der mit einem Dampfstrahlgerät vom groben Schmutz befreit, dann entrostet und mit dem Sandstrahler behandelt wurde. Nach sorgfältiger Grundierung lackierte ich ihn original schwarz. Den nackten Rahmen hängte ich am unter der Garagendecke montierten Kettenzug auf, um die instandgesetzten Teile leichter montieren zu können.

Besonderen Wert legte ich auf die originalgetreue Wiederherstellung der am Motorrad befindlichen Chromteile, wie Tank, Auspuffanlage, Felgen und Speichen. Alle Teile wurden zuerst sandgestrahlt, dann geschliffen und danach zur Verchromung vorbereitet. Erhebliches Kopfzerbrechen bereitete mir die Bearbeitung der Speichen, die durch starken Rostbefall am Gewinde beim Ausdrehen aus den Felgen abbrechen und nahezu ausnahmslos nachgefertigt werden mußten.

Die Auspuffanlage war leider nicht mehr original, denn der Technische Überwachungsverein untersagte nachträglich die hochgezogene Version (die Auspuffrohre führten vorher links und rechts unterhalb der Sättel entlang, Blechgitter schützten vor den heißen Auspuffrohren).

Die Brems- und Kupplungshebel waren durch Überalterung porös und brüchig geworden und brachen teilweise schon beim Reinigen auseinander. Ersatz hierzu beschaffte ich mir über einen Ersatzteildienst. Die in der Fassung liegende Streuscheibe der Lampe wies mehrere Sprünge auf, ebenso war die Tachonadel abgebrochen und das Schauglas zerstört. Aber auch für dieses Problem ließ sich eine Lösung finden.

Die Kette befand sich noch in einem einwandfreien Zustand, sodaß zur Wiederherstellung der Betriebsbereitschaft lediglich ein reinigendes Terpentinbad nötig war. Schlimmer sah es dagegen mit dem Kettenkasten aus: Er war völlig verrostet, außerdem zierte ihn ein faustgroßes, durch Rostfraß verursachtes Loch. Nach gründlicher Entfernung des Rostes schweißte ich ein neues Blech in die durchrostete Stelle ein. Anschließend wurde der Kettenkasten verzinkt, grundiert und erhielt eine neue Lackierung.

Die Bereifung bereitete mir keinen großen Kummer. Sie wies keinerlei Beschädigungen auf, ebenso wie noch genügend Profiltiefe vorhanden war. Mit etwas Reifenfarbe verhalf ich den alten Schlappen wieder zu neuem Glanz.

Eine Vielzahl von Arbeitsstunden investierte ich in die Reinigung der Schrauben, Muttern, Bolzen, Unterlegscheiben usw., die ausnahmslos gründlich mit Drahtbürste, feinem Schleifpapier sowie Schleif- und Polierpaste behandelt und danach wiederverwendet wurden. An einigen Schrauben war sogar das Nachschneiden der Gewinde notwendig geworden, und so manchem Sechskantkopf verhalf ich mit der Feile wieder zu exakten Kanten.

Die gesamte elektrische Anlage war durch die lange Standzeit völlig unbrauchbar geworden. Die Elektrik verlegte ich komplett neu, eine leistungsstarke Batterie sorgte bald für neues Leben.

Besondere Sorgfalt ließ ich dem Herzstück meiner Horex, dem Einzylinder-Motor, angedeihen, denn er sollte ja nach seiner Renaissance wieder mit alter Kraft und Frische seine 18 PS entfalten können. Nach dem Ausbau aus dem Rahmen wurde er vollständig zerlegt und intensiv von Schmutz, Öl, Ruß usw. befreit. An der Kupplung ging wirklich nichts mehr; sie war total verharzt und verklebt, sodaß ich sie erst nach Zerlegen mit Hilfe einer Planscheibe zum Funktionieren brachte. Die Kupplungslamellen dagegen waren in Ordnung und brauchten nicht erneuert zu werden.

Obwohl sich durch das lange Stehen Kondenswasser im Getriebekasten angesammelt hatte, wiesen die einzelnen Getriebeteile keinerlei Korrosionsschäden auf und befanden sich in betriebsbereitem Zustand. Neues Getriebeöl sorgte für die notwendige Schmierung.

Kolben und Zylinder waren zwar ohne Laufspuren, aber große Mühe bereitete mir die Entfernung der unbrauchbar gewordenen Kolbenringe, da sie in der Nut buchstäblich festgebacken waren. Mit viel Geduld und Nitroverdünnung löste ich sie schließlich aus ihrem Bett. Die Ventile wurden neu gefräst und eingeschliffen.

Die Öldruckschläuche vom Tank zur Ölförderung, während der langen Standzeit porös und brüchig geworden, fertigte mir der Besitzer eines Landmaschinenbetriebes aus originalem Material nach.

Im überraschend gutem Zustand zeigte sich der Motorblock, den der Vorbesitzer immer sorgfältig gepflegt hatte. Schon nach kurzer Reinigung der Oberfläche erstrahlte er in altem Glanz.

Am Vergaser brauchte ich nur die Überwurfmutter des Gasschiebers zu erneuern. Ansonsten waren Düsenadel mit Düsenstock sowie die Schwimmereinrichtung noch voll funktionsfähig. Dafür bedurfte die Jurid-Zündlichtanlage einer gründlichen Reinigung.

Damit war die Restaurierung abgeschlossen und alle Teile wurden sorgfältig wieder zusammengesetzt. Eine Probefahrt bewies sodann die Funktionstüchtigkeit. Lediglich einige Feineinstellungen an der Zündung und an den Ventilen mußte ich noch vornehmen, bevor die Horex zu meiner vollen Zufriedenheit lief.

Um sich eine Vorstellung über den Zeitaufwand zu verschaffen, der zur kompletten Restaurierung notwendig war, möchte ich anmerken, daß allein zur Restaurierung des Bosch-Signals rund drei Stunden aufgebracht werden mußten! Aber was zählt das schon, dafür schnurrt die Maschine wie in alten Zeiten, und bei mancher Ausfahrt drehen sich Passanten bewundernd nach meiner Horex um.

Leserbrief von Siegmund Pabst.

HOREX-Teileversorgung bei Urlaubsfahrt im Ausland!

Im Anschluß auf meine Fahrtenaufstellung im Heft Nr.3 möchte ich Euch folgenden Tip für eine schnelle Ersatzteilversorgung im Notfall geben. Vor Antritt einer Gewalttour die Reserveteile die durch Unfall oder sonstigen Defekt ausfallen können zu Hause oder bei einem verlässigen Bekannten fein säuberlich sortiert hinterlegen, bei Fachkenntniss dieser Person Ersatzteilkatalog beilegen oder dranschreiben was für ein Teil dies ist nicht vergessen. Wer einen Horex-Clubkameraden hat der alle Teile selber hat ist natürlich besser dran. Tritt in weiter Ferne der gefürchtete Break-out ein kann das gewünschte Teil per Tel.abgerufen werden. Der Bekannte macht sich auf zum nächsten Flugplatz der Luftfracht befördert und schickt das Paket zu dem Flugplatz der aus dem Urlaubsland angegeben werden muß. Der Teileversender muß die Luftfrachtpaketnummer aufschreiben, damit er diese bei Rückruf sofort durchgeben kann. Auch sollte er in Erfahrung bringen wann das Paket am Bestimmungsflugplatz ankommt.

Dem Urlaubsfahrer können dadurch evtl. Verständigungsschwierigkeiten bei Tel.-Anfragen auf dem Bestimmungsflugplatz erspart werden. Das defekte Altteil sollte in jedem Fall mit den Fahrzeugpapieren zum Gastlandflugplatz mitgenommen werden, sonst müssen Sie auf Ihr Teil Einfuhrzoll bezahlen.

Da mir im Jahre 1971 in Spanien durch ein Ausweichmanöver mit meiner CB 750 ein Unfall mit Ersatzteilversorgung passiert ist, der auf diesem Weg nötig war, kann ich mit dieser Erfahrung Ihnen behilflich sein. Mein Teil war Damals innerhalb von einem Tag in Spanien.



YAMAHA - PABST

ALU-Nachgußteile von SIEGMUND-PABST

Reibungsdämpferknöpfe Reginaart, Residentart mit kl. Horexzeichen, +Residentart mit großem Horexzeichen wie Reginahandgriff kombiniert. Tankemblem aus einem Guß, Fahrerfußrasten Resi/Imp., Hauptständer Regina/Resi/Imp., Alu-Zwischenring Imp.für Honda 12 Volt-Lima Umbau, Nockenowlannen für Resi-Nochenwellenrettung, Werkzeugkasten Resi links, Handgriff Resi-Sitzbank/Regina Kotfl., Kettenkastenhalbmonde Resi/Imp., Seitenständer arme Resi/Imp. Verstärkte Ventildeckel Imp. auch mit eingebauter Motorentlüftung, Gepäckträger für Steib S250, andere Alunachgußteile auf Anfrage+ Nachbau v. Einzelstücken möglich, Auspuffzwischendämpfer V2A f. Resi/Imp., Nockenwellen Instandsetzung Resi/Imp. auf Anfrage. Verkauf-Tausch-Ankauf von anderen Teilen möglich!

YAMAHA-PABST · Ottweiler Str. 10 · 6690 St. Wendel-Niederrhein

Unter uns im Horex-Club.

Diese Seite stellt die Verbindung zwischen den einzelnen Horex-Clubs dar, zwecks Informationsaustausch!

- Viele Horexteile liefert Willi Wagengnecht 09165/491.
- Michael Mehlinger führt ein Columbus-Register. Columbus-Besitzer möchten sich bitte, zwecks eines Eintrages bei Ihm melden. 06142/68235
- Ein Horex-Motortuner ist noch Aktiv: Doppelzündung, 500 ccm Zylinder Reg/Imp, Webervergaser Imp. sowie einiges anderes. Ulrich Siebrasse 0521/290837
- Vom Vibrator zum Imperator durch nummerngleiche Gehäuse, Kurbelwellen und Primärtrieb. Motor-Nummer-Register bei Martin Stahmeier 02941/22726

Meldung: Es hat sich ein neuer Horex-Club gegründet, die "Horex-Freunde-Hanau". Uwe Wahl Langstraße 92 6450 Hanau 06181/28319.

Das Horex-Treffen auf der Buschwiese war wieder ein Höhepunkt im Horex-Veranstaltungskalender 1989. Die Highlights waren eine S 64 und eine Regina-Sport mit Graugußkopf.

- Suche Horex T5-, T6-, S5-, S6-, S64-, S600 und S800-Teile, Informationen aller Art, Fahrwerk, auch kplt. Fahrzeuge. 06232/4669
- Suche 2 Kurbelgehäusehälften für Regina 350, Bj. 52, schon große Kurbellager. 02353/5704

Termine-Service

- Kasseler Veteranen-Teilemarkt 89, 30.9 bis 1.10.89, Messehallen Fuldaaue, D-3500 Kassel
- Motorrad-Sprintrennen auf dem Nürburgring, 4.10.89, Moto aktiv 06421/23636
- Veterama Mannheim, 7. bis 8.10.89, Seidel+Metz, Rheingaustr. 21, 6802 Ladenburg

DIE AKTUELLE ZEITSCHRIFT FÜR HOREX-FREUNDE

UND ALLE, DIE ES WERDEN WOLLEN

Eigentlich eine ganz alte Sache, auch bei uns im Club schon einmal passiert, und auch Carl Hertweck konnte in den 50er Jahren ein Lied davon singen: Da schreibt einer ("HOREX-Novize") einen technischen Artikel in einem Clubblättchen, durchaus wohlmeinend in der Absicht, die Leserschaft zu Kommentaren, Tricks und Ratschlägen anzuregen. Ein anderer, ebenso durchaus wohlmeinend (wenn auch nicht mit großem 'Fachwissen', nur mit einigen beruflich-bedingten Chemiekennntnissen und 23-jähriger Regina-Fahrpraxis behaftet) gibt ein wenig von seinem mühsam angelernten Senf dazu. Und dies auch nicht besonders ausführlich, denn sonst wär's ein 4-seitiger Artikel geworden. Vielmehr lag die Absicht darin, Leuten mit den angesprochenen Problemen den Anreiz zu geben, auf den Treffen solche Sachen ausgiebig zu diskutieren. Dazu wäre in diesem Jahr sowohl in Oberursel als auch in Bad Homburg genügend Gelegenheit gewesen. Nun kommt aber der Herr Dipl. Ing. im HOREX-Boten Nr. 3, nennt den "Dr." überheblich und gönnerhaft, unterstellt ihm persönliche Eitelkeiten und ordnet ihn zuletzt dem gackernden Hühnervolk unter - immerhin noch eine Stufe tiefer als die restlichen HOREX-Fahrer (das unwissende Fußvolk). Warum diese volle Breitseite, Herr Bubeck? Wollen Sie (vielleicht sind Sie der 'Fachmann' in solchen Fragen) eine gerade unter 'Laien' beginnende Leserbrief-Diskussion gleich im Keim ersticken? Wo waren Ihre Tips zum angesprochenen Thema? Und nebenbei: Wo waren Sie auf dem Treffen in Bad Homburg?

Nun zu den eigentlich noch offenen Fragen: Ich gebe nicht gerne Tips schriftlich weiter, die nur von wenigen, die den Zugang zu den richtigen Materialien haben, nachvollzogen werden können. Das trifft insbesondere auf das KOH-resistente Silikon- oder Viton-Dichtungsmaterial zu. Ich kenne einiger dieser Materialien berufsbedingt, und habe zwei Silikon- und eine Viton-Probe einem Dauertest in gesättigter KOH-Lösung, wie sie in den NiCd-Akkus verwendet wird, unterzogen (8 Wochen Einwirkungszeit). Der Viton-Schlauch und einer der beiden Silikon-Schläuche waren danach noch dehnbar, dicht und flexibel, der andere Silikon-Schlauch wurde braun und spröde. Dieses Material gibt es z.B. im medizinisch-technischen Fachhandel. Es wird in der Regel für Peristaltik-Pumpen gebraucht. Also: ausprobieren, was taugt. Der zweite Tip, die Reparatur von an der Oberfläche gerissenen NiCd-Akkus: Nach Anfertigung entsprechender Manschetten um die Batterie und die Einfüllöffnungen herum eine ca. 1mm dicke Kunstharz-Schicht aufgießen. Hierzu muß der Akku zur Entfernung der Kalilauge innen und außen mit destilliertem Wasser absolut alkali-frei gespült werden, sonst hält das Kunstharz nicht. Nach meiner Erfahrung ist dazu eine für den 'Otto-Normalverbraucher' kaum diskutierbare Menge an aq. dest. erforderlich. Der ganze Aufwand erscheint mir eher für einen Liebhaber am Basteln, weniger aber für einen Normalschrauber geeignet. Das ist der Grund, weshalb ich beide 'Tips' in meinem letzten Leserbrief nicht detailliert beschrieben habe.

Soweit nun mein neuerliches Gegacker zu diesem Thema. Vielleicht können Sie dem 'Fußvolk' in einem erweiterten Artikel noch die berechneten Innen- und Außendurchmesser der Viton- oder Silikonschläuche angeben sowie Tips, wie man die benötigte Nut für den Batteriedeckel auf der nun erhöhten Kante des Akkus zustandebringt. Und bevor Sie Ihre nächste 'Breitseite' abschießen, überlegen Sie bitte, ob Sie sich nicht lohnendere Objekte aussuchen können.

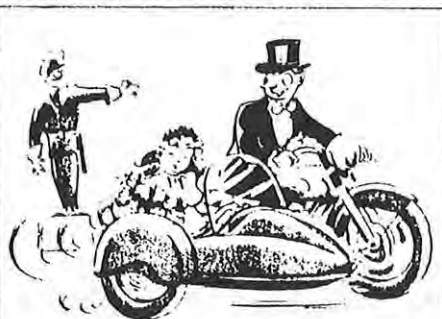
Dr. Rainer Sütfeld, HOREX-Club NRW

... UND

„Regina“

LÄCHELT LEISE

... und wenn es ein Mädchen wird,
Liebling, dann soll es Regina heißen."



In eigener Sache! →

Am Freitag den 8.9.89 fiel mir zufällig das Inserat in die Hände, und ich bemerkte plötzlich diese Anzeige:

Von Privat abzugeben 1 NSU Max - Gespann, Bj. 54, Fahrbereit schöner originalzustand, mit Brief, viele Neuteile, sowie ein NSU Prima, Dreisternroller, 1 NSU Quick, 1 Triumph, 1 Dürrkop, 1 EXpress, 1 Horex S 35, Bj 34, nicht komplett, VB.

Verwundert darüber, daß im Inserat eine Seltenheit wie eben die Horex S 35, Bj. 34 angeboten wird, rief ich natürlich sofort an. Als ich

nach mehrfachem Anrufens dann endlich den Anbieter am Telefon hatte, fragte ich sofort nach Zustand, der bis auf die Räder keinen Rost aufweist, nach den fehlenden Teilen und ob Sie noch zuhaben sei. Nachdem Er mir den Zustand und die fehlenden Teile beschrieb, war ich hellauf begeistert eine S 35 angeboten zubekommen. Ich konnte die S35 natürlich nicht stehen lassen, und kaufte deshalb das in Teile zerlegte Motorrad, daß die Motor Nr. TM30885 und die Fahrgest. Nr. GF30885 besitzt. Durch Wissen der Motor- und Fahrgest. Nr. muß das Bj. übrigens auf 1935 verbessert werden.

Nachdem ich alle Teile sortiert hatte, fiel mir auf das doch wichtige Teile fehlen. Die wichtigsten Teile sind die Schutzbleche, der Lampeneinsatz und der Vorderrahmen.

Deswegen rufe ich all meine Leser auf, die S35 Teile haben, mir diese schriftlich oder telefonisch anzubieten. Außerdem wäre ich froh über jegliche Kopien von Literatur (Ersatzteilkatalog, Kfz-Brief, usw.) Ich bin für alles Dankbar.

Constantin Klinger

HOREX Regina ERSATZTEILE

zum Beispiel:

Schalthebel- und Kickstartergummi in orig. Form	je	6,80 DM
HOREX Emblem 2-teilig, beste Qualität	je	59,80 DM
GEPÄCKBRÜCKEN in orig. Form mit Halterung	je	149,80 DM
FAHRERSATTEL komplett neu, Untergestell orig. Form		
HUPE 6V dicke Ausführung, schwarz, mit Chromblende		39,80 DM
und vieles mehr		

fordern Sie kostenlose Ersatzteillisten an.

MOTORRAD STEMLER GmbH

GROSS- UND EINZELHANDEL · IM- UND EXPORT · ANFERTIGUNGSTEILE
Adler - BMW - DKW - Horex - NSU - Triumph - Viktoria - Zündapp und andere

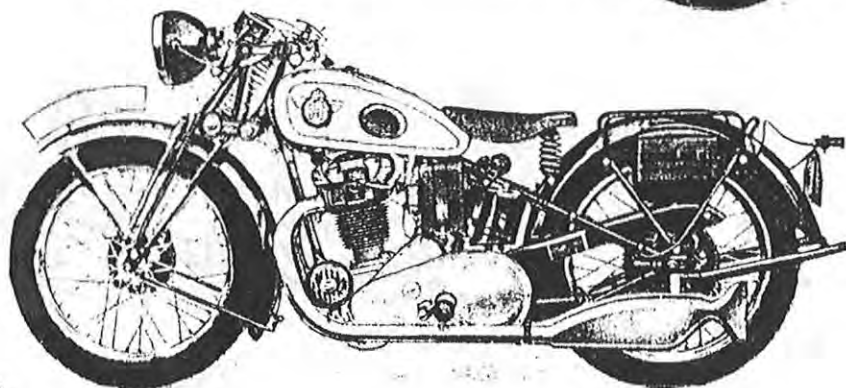
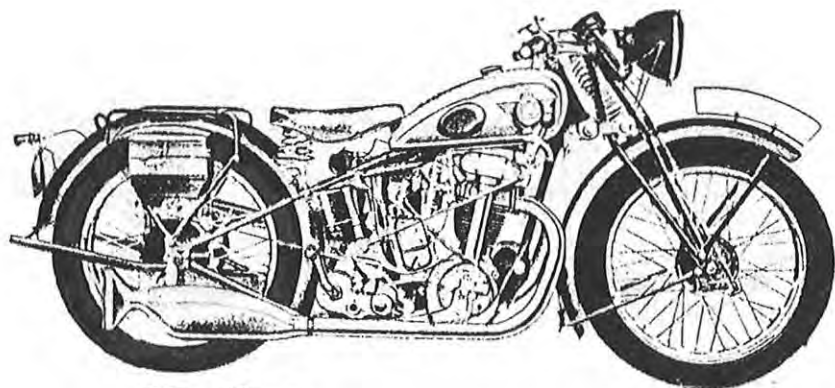
Garschager Heide 29, 5630 Remscheid 11, Tel. 02191/53067
Telefax 02191/590349

MODELL S 35 (350 ccm)

Viertakt, kopfgesteuert, Dreiganggetriebe, 30 Watt Bosch-Lichtanlage, Signalhorn, Primärkette im Oelbad, Drehgas, hinteres beleuchtetes Nummerschild, komplettes Werkzeug, Ballonreifen, Chromtank und Chromfelgen, beleuchteter Amalurenkasten, abnehmbarer Gepäckträger, Ventile gekapselt, große Bremsnaben, Kippständer vorn und hinten, Tachometer vom Vorderrad angetrieben.

Hub . . . 92 mm;	Bohrung . . . 69 mm	Amal-Vergaser	22,2 mm
Drehzahl . . 5200;	Bremsleistung . 14 PS	Type	5
Verdichtungs-Verhältnis	1 : 6	Hauptdüse . . .	110
Benzin-Verbrauch bei 100 km = 3,5 - 3,8 Ltr.		Gasschieber . .	5 3
Oel-Verbrauch bei 100 km = 120 gr.		Nadelposition . .	3
MOTORGewicht 27 KILO			
ohne Magn. u. Vergaser			

Zündkerzen: Bosch W 225/T 1. Oel: Gargoyle, Mobiloel.
 Brennstoff: Aral, Esso, Dynamin. Im Sommer D, im Winter DM.



Für Sie gelesen



Carl Hertweck, der Chefredakteur der Zeitschrift "Das Motorrad" war, und damals auch Verfasser des Heftes "Meine Horex Regina", ist der Autor des Buches "Kupferwurm".

Der Autor hat mit diesem Buch erstmals eine umfassende Dokumentation über die Elektrotechnik, die Zündung und die Lichttechnik an Kraftfahrzeugen vorgelegt. Nachdem der Autor viele Berichte über Elektrik in der Zeitschrift "Das Motorrad" veröffentlichte, ist dieses Buch eine zusammenfassende Dokumentation über die Elektrik an Kraftfahrzeugen.

Es wird vom Elektrischen-Grundwissen bis zu Elektrischen-Nebendingen alles dokumentiert. Unterstützt wird der Text durch viele Fotos und Diagramme. Insgesamt 374 Abbildungen sind vorhanden. Fotos, Zeichnungen, Konstruktionsbilder. Die Abbildungen sind schwarz-weiß, und passen sich dem Text sinnvoll an. Insgesamt 383 Seiten sind der Elektrik von Kraftfahrzeugen gewidmet. Besonders für aktive Horex-Fahrer kann dieses Buch sehr hilfreich sein, denn es sind viele Tips und Reperaturvorschläge niedergeschrieben. Das Buch hat ein Format von 21x14.5cm. Sein Preis beträgt 29,-. Es ist darauf hinzuweisen das Carl Hertweck ein Buch geschrieben hat, daß jeder versteht und in der Praxis anwenden kann.

Meine Meinung: Falls jemand Elektrik-Probleme an seiner Horex hat, hilft ihm dieses Buch bestimmt weiter.

Zu erhalten beim Motorbuch-Verlag in Stuttgart.

ISBN 3-613-01277-4

Constantin Klinger 15



- Tank und Felgen sind (fsg) schwarz mit Goldstreifen.
- Aluteile sind leicht Sandgestrahlt.
- Frühere Chromteile sind Cadmiert.

„Regina“

im
Arbeitsanzug

aus Hauspost

„Solides einfaches Mädchen aus gutem Haus mit allen guten Eigenschaften sucht...“

...auf diesem „nicht mehr ganz ungewöhnlichen Weg“ Anschluß an die Motorradwelt zu gewinnen.

Freunde, wir wollen Euch verraten, daß es sich bei dem soliden Mädchen um ein neues Modell der Regina 250 handelt, bewährt in ihrer bisherigen Konstruktion, nur das Äußere hat sich ein bißchen gewandelt. Die Homburger haben ihr den verheißungsvollen Namen V-Modell mit auf den Lebensweg gegeben: Es handelt sich keineswegs um eine Vergeltungswaffe unseligen Angedenkens, sondern um ein „V“olkstümliches Motorrad zum Preis von

1850,— DM

In schwarz und fischsilbergrau ist diese Regina 250 seit einigen Wochen auf dem Markt, und sie hat schnell Freunde gefunden. Freunde vornehmlich in den Kreisen unserer Motorradfahrer, denen ihr Fahrzeug in erster Linie ein zuverlässiges Beförderungsmittel im Berufsverkehr sein soll, für das sie nicht den Preis einer sportlichen Liebhaberei zahlen können. Dafür scheint uns die neue Regina 250 der geeignete gute Wurf von HOREX zu sein. In ihrer etwas vereinfachten Ausführung verzichtet sie auf äußerlichen Chrom und ist im übrigen ein getreues Ebenbild der bisherigen Viertelliter, die jedoch in ihrer bekannten Ausführung auch weiter gebaut wird.

Das V-Modell sei hiermit vorgestellt, und wir begleiten seinen Weg ins Berufs-Leben mit einem herzlichen Glückauf!

Immer wieder diese Motorräder (4)

Der Tiger lernt flitzen

aus "MOTORRAD" Heft 12/1969



"Feierabend" sagte er und fuhr sein Stachelschwein mit dem letzten Schwung in einen Strohhafen. Damit sparte er den Kippständer und brauchte seine Triumph BD 250, die Doppelkolbenmaschine mit Drehschieber und Stachelzylinder, nicht mehr aufzubocken. Er hätte es auch kaum noch geschafft, denn runde 20 Kilometer echt russischen Knüppeldammes im 10 km/h-Tempo lagen hinter ihm, und wer die mal genossen hat, der weiß, wo seine Nieren sitzen. Beim Kompaniechef gibt er die Meldung ab und darf dann, weil er auch die Post mit durchbrachte, auf Freiwache, d. h. sich aufs Ohr hauen. Vorher aber drückt er mit einem Kumpel noch seine Maschine in einen Splittergraben und versorgt erst mal seine beiden Rösser.

Ja, er hat jetzt zwei fahrbare Untersätze, einmal sein Stachelschwein für die Knüppeldämme, und für die grundlosen Querfeldeinwege Iwan, den Spitz. Anders ging es nicht mehr. Nachdem er einige Male mit einer Zugmaschine die Triumph aus dem Schlamm ziehen mußte, sann er auf Abhilfe. Nach einem Kosakenangriff liefen einige reitlose Pferde im Hinterland herum, eines davon griff er sich und konnte von da ob je nach "Strecke" unter seinen Rössern wählen.

Am Sattel von Iwan hing noch eine leere Säbelscheide, das sah nicht gut aus. Also robbte er nachts im Vorfeld herum und suchte den dazu passenden Säbel. Beinahe wäre er von den eigenen Leuten aufs Korn genommen worden, als er rasselnderweise zurückkam (vorsichtshalber hatte er gleich mehrere Säbel mitgebracht, einer würde schon passen).

Mit dem Pferd war er meist schneller als mit dem Motorrad. Einen Nachteil hatte das Pferdchen nur: es hatte so seine eigenen Ansichten. In welchem Gang der jeweilige Graben oder Bach zu nehmen war. Wenn der Reiter meinte, der erste Gang (Schritt) würde passen, legte es öfters den zweiten (Trab) oder auch den dritten Gang (Galopp) ein, und dann paßte es mit der Beschleunigung des stolzen Reiters oft nicht mehr zusammen. Iwan landete allein auf der andere Seite und grinst von dort zurück. Das Einfangen war anschließend immer ein Puzzlespiel.



Nur beim Füttern war der Kradmelder „der liebe Jung“. Dann kam sein vierbeiniger Freund willig angetraben und ließ sich gern putzen und streicheln. So läuft's auch heute, und nach getaner Arbeit macht er es sich im Bunker bequem.

Wenn er doch nur einschlafen könnte. Die verd... Knüppeldämme! Es war mittlerweile Herbst 1941 geworden, das Schicksal hatte ihn nach Rußland verschlagen — in eine Gegend, die im Regen und Morast ertrank, in der man sich nur fortbewegen konnte, indem die Pioniere ganze Wälder rodeten und die Stämme fein säuberlich zu sogenannten Straßen zusammenlegten. Fahren Sie mal mit Stahrrahmen und Trapezgabel über solche Waschbrettwege, die dazu noch vom Regen und durchdrückendem Schlamm so glitschig sind, daß Sie sich wie ein Elertänzer vorkommen! Gefährlich war es außerdem, denn wenn man am Ende nicht mehr die Kraft hatte, den bockenden und schlagenden Springteufel zu bändigen, krachte man auf die Baumstämme. Endgültig aus war es, wenn man dabei vom Knüppeldamm runterflog, dann versank man im Morast und fand seinen Apparat buchstäblich nicht mehr wieder.

Da war es in Frankreich doch schöner gewesen! Junge, was ist ein Leben damals mit dem Tiger auf den schönen, glatten Straßen. Sein Tiger — ob er noch lebte?

Oben am Kanal hatte er ihn geduldig bis auf die letzte Schraube demonstriert, vom Meeressand und der „fremden“ Farbe befreit und pico-bello wieder zusammengebaut. Als Paul ihn dann feldgrau gespritzt hatte und das Nr.-Schild von der Dienst-Puch dran war, brüllten beide vor Freude: er, weil endlich sein Traummotorrad fahrfähig vor ihm stand; der Tiger, weil „vergessen“ worden war, die Schalldämpfereinsätze in die Auspufftrichter einzuschrauben. Und dann rannten sie beide durch die Gegend, sie mußten sich doch kennenlernen, ihre Fähigkeiten erstanen, sich zusammenraufen und Vertrauen zueinander finden. Einfach war es nämlich nicht mit den beiden. Der Bengel oben tobte seine ganzen 20 Jahre Übermut aus, während der Tiger unter ihm seine PS laufend und buckelnd an das ungefederte Hinterrad gab. Heidewitzka, war das eine Freude, wenn die beiden über den Buckel einer kleinen Straßenbrücke schossen und das Hinterrad für ein paar Meter vom Boden freikam! Wenn dann in dem vollen Orgeln ein plötzlich Aulbrüllen war, als wollte der Tiger sagen: nun mach' doch, laß doch laufen, ich kann noch viel mehr. — Und das tat er dann auch.

Komischerweise ging es immer gut. Es lag wohl daran, daß sie beide ehrlich zueinander waren. Der Kradmelder meldete sich, nur um fahren zu können, zu allen nur erreichbaren Dienstfahrten, fuhr kreuz und quer durch Frankreich seine Touren auf einem Sitz runter. Kam er aber an seinem Ziel an, wurde zuerst, wie es sich für einen echten Reitersmann gehört, sein Pferd versorgt. Und wenn alles Technische erledigt war, wurde der Hirsch gewaschen und geputzt, bis er wieder glänzte wie neu.

Von seinen Kameraden wurde er zwar als Putznarr verschrien, aber er machte sich nichts daraus. Mehrere Gründe hatte er dafür: einmal liebte er sein Motorrad mindestens so wie seine früheren Mädchen, und mit denen war er nur ausgegangen, wenn sie so sauber und adrett daherkamen, wie er sie sich wünschte. Zum zweiten wollte er seinem Motorrad damit zeigen, wie gern er es hatte, denn er glaubte damals (und heute noch) nach all den Jahren noch mehr) felsenfest daran, daß so ein Apparat kein tote Eisenhaufen ist, sondern auch irgend so etwas wie eine Seele hat. Und — sind Sie sicher, daß eine Motorradseele schlechter als eine Menschenseele ist? — Drittens fand er beim Putzen vor der nächsten Fahrt meistens die Dinge, die andere Kradfahrer während der Fahrt verloren und kaputtgemacht und derentwegen sie dann irgendwo an der Strecke herumstanden oder lagen. So manchen liebe „Teilen“ (das ja in diesen verrückten Zeiten kaum zu ersetzen war) wurde kurz vor dem Losrütteln beim Putzen entdeckt und gerettet. Der ganze Tiger hätte wahrscheinlich in die Ecke gestellt oder verschrottet werden müssen, wenn irgend etwas Lebenswichtiges abhandengekommen wäre. Denn — auch

der heißgeliebte Tiger war ja letzten Endes nur ein englisches Vibraphon! Das Beste am Putzen waren übrigens die Gedanken und Einfälle, die er dabei bekam. 100 Meilen am Tacho waren zwar 161,8 km pro Stunde, aber — waren die wirklich da? Beim Stoppen auf der Geraden kam nämlich nie soviel zusammen. Er mußte lernen, daß der Schlupf am Hinterrad, die gesetzlich erlaubte „Vorellung“ der Tachometer und einiges mehr gewaltige Abstriche von der ech so schönen und beeindruckenden Zahl an der Tachonadel machten und die stolzen 160 km/h auf etwa 145 echte zusammenschumpfen ließen. Das dürfte doch nicht wahr sein! Sein Tiger kein 100-Meilen-Renner?

Also, ran an die Arbeit! Mitten in Frankreich, wenn es Nacht ward in Paris, pulste er seinen Hobel auseinander und „frisierete“ ihn. All seine Künste als Motorradmechaniker wendete er an, vom Polieren und Verdichten, Übersetzungsändern, über Leichtlauf und Erleichtern bis zu den letzten Kleinigkeiten des Abstellens fummelte und schraubte er so lange in Pauls Werkstattwagen herum, bis die Tachonadel über die 110 Meilen kletterte. Das waren dann ehrliche 160 km/h bei der Stopperie im Bois de Boulogne (sein Verein war mittlerweile von der Küste nach Paris veretzt worden), zwar liegend aufgelegt, aber echt! Hol, haben die Kameraden damals gestaunt — und mitgestoppt, als ein grauer Schatten immer wieder während des Einstellens und Ausprobierens durch den Wald rauschte. Auch an das Fest, das er sich und seinem Tiger dann gab, erinnerten sie sich noch lange. Schade war nur, daß er die Maschine nicht mit hineinnehmen durfte!

Von da an fuhr er als Kurier die Strecke Paris—Bordeaux zweimal in der Woche hin und zurück. Jeden Tag 800 km. An den freien Tagen fuhr er die Außenposten von Paris ab und lernte dabei auch das berühmte Pariser Holzpfaster bestens kennen. Offiziell war ihm für seine Kurierfahrten ein Pkw zugewiesen, aber mit dem fuhr er nur, wenn er zwischen zwei Fahrten seinen Tiger mal wieder auseinandergenommen und nicht mehr rechtzeitig fertigbekommen hatte. Einmal hatte er sich bei der Jubelstille verschaltet und dabei den Motor überdreht. Die Maschine jaulte hoch und starb gottsejmählich ab. Aus. Keine Kompression mehr! Sollte das der vorzeitige Tod des Tigers sein? Der verzweifelte Kradmelder suchte und schraubte. Ventile, Kolben? Mit dem Bordwerkzeug war nichts zu machen. Abschleppen, liegenlassen?? Irgendwo wurde ein Beutefahrzeug „requisiert“, der Tiger aufgeladen, und heim ging's im Schnecken tempo. Es war beinahe wie bei einer Beerdigung.

Bei Paul angekommen, stellte sich heraus, daß beide Auslaßventile am Kolbenboden angeschlagen hatten und die Teller abgebogen waren. Zum Glück nichts abgerissen! Aber jetzt: richten? Bei der Prozedur ging das eine endgültig in die Binsen. Was tun? Ins Werk um neue Ventile schreiben — ging aus begrifflichen Gründen nicht. Und sonst? Halt, da hatte doch irgendwo am Weg nach Bordeaux ein abgeschossenes Flugzeug gelegen! Da sind doch bestimmt hochwertige Ventile drin, die man abdrehen konnte. Bei der nächsten Tour mit dem Pkw wurde am Flugzeug Biwak gemacht; zwei wunderfeine Auslaßventile wurden mühevoll ausgebaut und wie ein Schatz nach Paris zu Paul gefahren. Der dreht sie ab und fluchte wieder: „Du Uhu, das sind ja flüssigkeitsgekühlte Hohlventile — nicht zu gebrauchen.“ Also nochmals zurück zum Flugzeug, wieder Biwak, und diesmal werden Einlaßventile ausgebaut und nach Paris gefahren. Mit denen klappt's dann, und nach sorgfältigem Einbau ist die Kompression wieder da, der Tiger springt an und läuft wie eh und je. Die Probefahrt war wie eine Hochzeitreise — und Paul der beste Freund.

Doch dann kam der schwarze Tag, der schwärzeste in der Geschichte der zwei Unzertrennlichen. Motor und Getriebe waren mal wieder ausgebaut und für die Kurierfahrt mußte der Pkw her. In Bordeaux ist diesmal länger Aufenthalt, und beim Warten auf die Rückpost sickert eine Meldung durch: Die deutsche Armee hat es nicht nötig, mit fremden Fahrzeugen herumzufahren; sämtliche Beutefahrzeuge sind umgehend abzuliefern und zum Verschrotten nach Deutschland zu bringen! — Mensch, der Tiger! 300 km weit weg steht er in Paris, hilflos und gnadenlos solch einem



Irresinnsbefehl ausgeliefert. Ist da nichts zu machen? Er versucht ein Dienstgespräch, kommt nach quibuldem Warten zu einer Verbindung und erhält die Hiobsbotschaft, daß die Aktion bereits laufe und man am Verladen sei.

Endlich ist gegen Abend die Rückpost fertig, und wie von einer Tarantel gestochen, fetzt er mit dem armen Pkw den langen Weg nach Paris zurück. Die Nachtfahrt mit den abgedunkelten Scheinwerfern behält er noch lange in Erinnerung. Beinahe hätte er sogar noch das Tanken unterwegs vergessen. Als er gegen Morgen wie ein Schlafwandler in die Hauptstadt einfährt, hört er beim Posten an der Sperre, daß die Kolonne mit den Beutefahrzeugen schon durch ist. Aus, zu spät!

Die letzten Kilometer zur Garage Malakoff, in der die Kompaniefahrzeuge untergestellt sind, schleicht er wie eine alte Oma dahin. Jetzt wird er müde, auch im Kopf ist es leer, er kann den Befehl nicht begreifen, der ihm seinen Tiger nimmt. Es ist auf einmal alles so sinnlos geworden. Bei der Einfahrt in die Garage traut er sich kaum nach rechts zu schauen, wo neben der Werkbank der Montagebock steht, auf dem er immer die Maschine hochstellte, damit ja kein anderer mit ihr fahren sollte. Der Bock ist leer. Und als auch noch Paul mit einer Leichenbittermeine ihm entgegenkommt, weiß er genug. Es stimmt, das Motorrad ist weg. Ob er seinen Tiger noch mal wiederfindet??

(Schluß folgt)

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

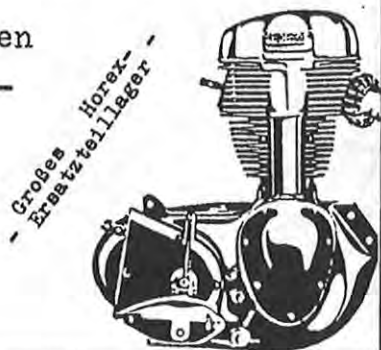
Krümmern - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

6110 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



Leserbrief von Albert Eringfeld

Anmerkung zum Thema - Viton-Ringe im Horex-Boten 3

(übrigens glaube ich nicht, daß Dr. Südfeld überheblich ist, denn sonst würde er sicherlich keine Horex fahren, oder!)

Viton ist ein Handelsname von Du Pont, die chemische Bezeichnung ist FKM oder FPM=Fluorkarbon-Kautschuk. Die besonderen Eigenschaften dieses Materials sind:

- a. hohe Temp. Beständigkeit
- b. sehr gute chemische Beständigkeit
- c. sehr gut geeignet für Mineralöl-Abdichtung und Wasser.

Diese Viton-Ringe sind als O-Ringe zu bekommen bei der Firma: Techno-Parts Alte Bottroper Str. 81
4300 Essen 1 Tel. 0201/667080

(Dies ist eine Vertretung von Parker-Prädifa GmbH)

Die Bezeichnung die in Frage käme ist: Ø11,89 x 1,98mm in Werkstoff FPM-75 Shore-V747-75

Best.Nr. 3-906

Ebenfalls könnte man, wenn man Teflon-Platten (PTFE=Polytetrafluoräthylen) zur Verfügung hat, die Ringe evt. selber ausstanzen Ø11,5 x Ø17 x 1,5.

Auch Teflon ist sehr gut beständig gegen Kalilauge und Schwefelsäure.

Will man unbedingt Flachringe haben, nehme man dann einen Viton Chemieschlauch I.D.=12mm A.D.=18mm hiervon Ringe abschneiden - Best.Nr. 92207.

Zu bekommen in einer Einheit von 3m Länge bei:
Fa. Reichelt Chemietechnik Englerstr. 18
6900 Heidelberg 1

Eventuell kann man dann auch Teflon-Rohr nehmen Ø12,53 Ø17,15 0,4mm unter der Best.Kat.Nr. 25583 ebenfalls bei Fa. Reichelt.

Also Möglichkeiten gibt es in Hülle und Fülle, jedoch eins vorweg Viton-Chemieschlauch kostet pro 3m DM 710,-, sodaß die O-Ringe doch die bessere Lösung sind. Mit Horex-Gruß

Albert Eringfeld

ANZEIGEN

Verk. 500 Rennimperator, 1x
Sandbahnrennigespann und
1x Straßenrennigespann.
Preis VH. Karl-Heinz Dahlke
02373/83393

Verk. Resident 350 Motor.
Neu überholt: Chrom, Kurbel-
welle, Ventile, Kolben, Pri-
märtrieb und Nockenwelle
sehr gut. Komplette mit Ver-
gaser und Lichtmaschine.
Angebote nicht unter 2000,-
Chiffre 1489

Verk. Imperator Lampentopf,
SB 35 Vorderradnabe und
einen 250 Residentkolben.
Suche Regina-Zylinder 400,
Seitenständer und Vorder-
radnabe Imperator 400.
W. Schwager 07231/55909

Verk. Regina Ersatzteilliste
und Montageanleitung je 25,-
Nachgefertigt. 06597/4330

HOREX

„Regina“
Resident

PIECES D'ORIGINE - GENUINE PARTS

ORIGINALTEILEN - ORIGINELE ONDERDELEN

— BELGIUM'S HOREX SPECIALIST —

NAUWELAERS PAUL

Avenue J. Hanssens, 42 Boîte 5

B - 1210 Bruxelles

BELGIQUE Tél: (2) 427 28 30

HOREX-NEUTEILE PUTSCH- BERGER

Herichhauserstraße 55
Wuppertal/Cronenberg
0202/473713

Verk.org. KS-Kolben für
Regina 250 verschiedene
Maße, Ölleitungen und Bei-
wagenanschlüsse für Regina.
Suche guten Resident oder
Imperator-Tank ev. auch
Tausch, sowie Hinterrad-
achse und Nabenteile für
SB 35. (Zeichnung der Hra.)
0821/436914 Mo-Do 20-21Uhr

Suche Regina Kippständer,
Werkzeugkasten, Ketten-
kasten, Lenkungsämpfer
(Plastik) und Klappe vom
Hinterradschutzblech Reg. 3
S. Klinger 069/436859

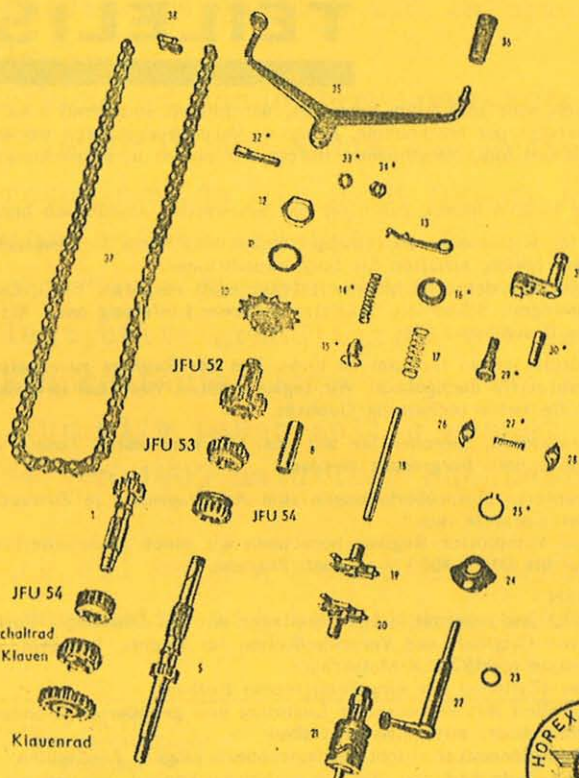
Alle Kleinanzeigen sind
kostenlos, wir behalten uns
aber vor den Text sinnvoll
zu verändern.

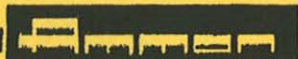
Schicken Sie eine Post-
karte an die Redaktion.
Telefonische Anzeigen-
annahme unter 069/436859.
Bei gewerblichen Anzeigen
bitte an die Redaktion
wenden.



HOREX

BOLE





TECHNIK

Veteranen - Restauration - Ersatzteile

HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND

REGINA · RESIDENT · IMPERATOR
Teileliste 88 mit 527 Bildpositionen kostenlos. Motorrevolver · Restauration · Teilefertigung · Tauschkurbelwellen · Einspeicherservice · Gebrauchsmaschinen · Neues Werkstatt-Handbuch. Tandemdeckung und Innenverriegelung. KÖNISCHE DÄMPFER MIT NAHT

TECHNIK

8720 SCHWEINFURT

Zehntstr. 28 · Tel. 09721-41455 u. 1415

HOREX SB 35

VICTORIA KR 35

RESIDENT 08, 11

IMPERATOR

gültig ab April 1989

HOREX

TEILELISTE

Sie können telefonisch oder schriftlich bestellen, wir liefern umgehend - auch ins Ausland. Der Versand erfolgt per Nachnahme. Porto u. Verpackungskosten werden zu Selbstkosten berechnet, ab DM 600,- Bestellwert liefern wir porto- u. verpackungskostenfrei. Preise inklusiv MWST.

Wenn Sie technische Fragen haben, rufen Sie an; Sie werden ausführlich beraten.

Unsere Preise sind für Kleinmengenbestellungen kalkuliert. Wenn Sie restaurieren und einen größeren Bedarf haben, erhalten Sie Sonderkonditionen.

Lieferung ins Ausland: Die deutsche Mehrwertsteuer wird vergütet, EWG, Österreich, Finnland, Island, Norwegen, Schweden, Schweiz: zollfreie Lieferung nach Artikel 8 Abs. 1 Buchst. b des Beschlusses 3/86.

Die HOREX-Originalteile gehen langsam zu Ende. Um die Reginas zu erhalten, werden immer mehr Ersatzteile nachgebaut. Wir legen größten Wert auf originalgetreue Ausführung und auf die beste technische Qualität.

Wenn Sie selbst restaurieren, sprechen Sie mit uns. Oft kann durch Tausch die Originalität Ihrer Regina wieder hergestellt werden.

Wir führen auch komplette Motorüberholungen zum Arbeitspreis - je Zustand - von DM 500,- / 600,- mit Garantie aus.

Für die Restaurierung kompletter Reginas berechnen wir einen pauschalierten Arbeitspreis von DM 4.000,- bis DM 4.800,- je nach Zustand.

UNSERE LEISTUNGEN

ERSATZTEILVERSAND aus unserem Horex-Teilelager mit ca. 500 Lager-Positionen NACHFERTIGUNG von Original- und Verschleißteilen für Regina, Resident, Imperator

RESTAURATION kompletter HOREX-Motorräder

AUSTAUSCH-Zylinder (Zylinder mit eingeschliffenem Kolben)

AUSTAUSCH-Kurbelwellen mit verbesserter Lagerung und geänderter Schmierung

LAUFRÄDER, neu aufgebaut, mit polierten Naben

AUSTAUSCH-Lichtmaschinenanker, Lichtmaschinenüberholungen, Zündspulen

Falls Sie noch HOREX-Teile besitzen, die Sie entbehren können, würden wir diese gerne kaufen oder tauschen.

8720 Schweinfurt

Zehntstraße 28

Telefon (09721) 1416 oder 41455

LIEBE HOREXIANER!

Das Jahr 1990 hat angefangen und der erste Horex-Bote im neuen Jahrzehnt ist geschrieben.

Ich hoffe, daß die rege Beteiligung die Ihr an den Tag gelegt habt weiter anhält, und ich bedanke mich hiermit für alle Leserbriefe. Das Heft 1/90 ist deswegen voll mit Leserbriefen, dies sehe ich sehr positiv da alle Leserbriefe sehr informativ sind, und der Horex-Bote endlich zum Informationsaustausch dient.

Eine Anmerkung am Rande, der Horex-Bote wird ab Heft 2/90 immer in der Mitte des Erscheinungsmonats erscheinen, da mir nach langem hin und her dieses Datum besser erscheint.

Den Bericht "Maße die ein Horex-Freund kennen sollte!" lest bitte gründlich, da die Informationen in sehr komprimierter Form vorhanden sind.

Übrigens, für alle Leser sollte gesagt sein, daß der Horex-Bote von 1989 natürlich nachbestellt werden kann.

Ich wünsche all meinen Lesern ein schönes neues Jahr, und verbleibe mit herzlichen Grüßen

Constantin Klinger.

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Postadresse Constantin Klinger
 Rotlintstr. 51
 6000 Frankfurt 1

Redaktion Constantin Klinger

Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
 Kto. 318039303 BLZ. 500 502 01

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

INHALT

Maße die ein Horex-Freund kennen sollte..Seite	5
Resident-Ratgeber.....Seite	8
Konstruktive Leckerbissen.....Seite	10
12-Tage-Buch einer Regina-Tour.....Seite	12
Unter uns im Horex-Club.....Seite	15
Horex-Club-Hanau.....Seite	16
Kurzgeschichte:Die Lauf-Bahn.....Seite	17
Leserbrief von M. Mehlinger.....Seite	19
Anzeigen.....Seite	20

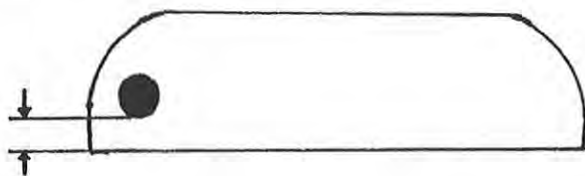
Ergänzung zu "Maße die ein Horex-Freund kennen sollte!"

- zu 12.4) Das Schaltrad mit Klauen, hat auf der Nebenwelle keine ansteigende Klauen.
Der SSNGD beträgt, beim Schaltrad mit Klauen (auf der Nebenwelle), bei Regina = 31.5mm und bei Resident 250 = 32mm.
- zu 12.5) Bei den **fast** gleichen Schalträdern, ohne Klauen auf der Nebenwelle, ist der Durchmesser der Schalträder, über die Zähne gemessen, bei Resident 350, 42mm, und bei Resident 250, 41.5mm.
Übrigens: Über die Zähne gemessen heißt, daß **über** die Zahnspitzen gemessen werden muß.
- zu 12.7) Die Oelnut auf der Nebenwelle ist bei Resident mit einer Bohrung versehen.
-

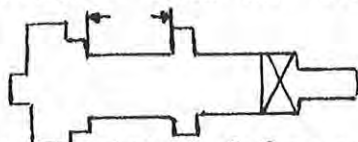
Der Reaktionsschluß für Heft 2/90, dies erscheint Mitte April, ist der 1. April 1990.

Maße die ein Horex - Freund kennen sollte !

1. Die alte Ausführung der Grauguß-Zylinderköpfe von SB 35 und Regina hat 8 Kühlrippen, die neue Ausführung hat 9 Kühlrippen und das bedeutet bessere Kühlung. Dies gilt nur für doppelport Zylinderköpfe.
2. Die Zylinderkopfbolzen sind, bei der alten Ausführung der Regina 2 Alu-Zylinderköpfe (Einport links) mit Nr. E1ME2-C, nur über drei Kühlrippen eingeschraubt. Bei der neuen Ausführung, mit Nr. 02140600, sind die Zylinderkopfbolzen über fünf Kühlrippen eingeschraubt. Die neuere Ausführung ist für leistungssteigerte Motoren besser geeignet.
3. Die Stoßstangenlängen betragen für Regina 0, 1, 3, 4 = 268mm und für Regina 2 = 263mm. Die Pfannen- und Kugelradien betragen für die Schleppebel, Kipphebel, Stoßstangen und Einstellschraube bei Regina 0, 1, Sport = 3mm und bei Regina 2, 3, 4 = 3.5mm. Achtung nur gleiche Paarungen verwenden !
4. Die Zylinderlängen betragen für Regina 0, 1, 3 = 121mm, für 2 = 115mm, für 4 = 122mm und für Regina Sport = 119mm.
5. Die Kupplungsdruckstangenlänge beträgt bei einer Simplex-Primärkette = 175mm, bei einer Duplex-Primärkette = 178mm, bei Imperator 07/23 = 234mm $\varnothing=6\text{mm}$, bei Resident = 2mal 94mm + Kugel und der Regina Druckbolzen ist 20mm lang ($\varnothing=7\text{mm}$).
6. Bei Gußkopf-Kipphebelhauben beträgt das Maß von der Dichtfläche bis zur Unterkante des Dekompressorlochs 24mm. Bei Alukopfhauben beträgt dieses Maß 21mm.



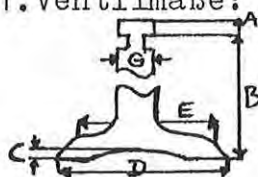
7. Die Kapselrohrlänge beträgt bei Regina 0, 1 = 138mm, bei 2 = 133mm und bei Regina 3, 4 = 138-141mm.
8. Der Kolben wiegt bei Regina 400 ca. 390g, bei Regina 350 ca. 300g und bei Resident 350 ca. 400g.
9. Das Kolben-Normalmaß beträgt bei Regina 0, 1, 3 = 69mm, bei 2 = 65mm, bei 4 = 74,5mm, bei Resident 250/350 = 77 mm, bei Imperator 400 = 61.5mm und bei Imperator 450 = 66mm.
10. Beim Kickstarterbolzen beträgt das eingezeichnete Maß für Duplex-Primärkette = 25mm und für Simplex-Primärkette = 23mm.



Der Schaltbüchsenabstand beträgt 6.8mm, und die Schaltklinke A* gehört nach hinten, B* nach vorne.

11. Ventilmaße:

* Der Buchstabe ist auf die Schaltklinke gestempelt.



	Regina 250/350		Regina 400		
	Einlaß	Auslaß	Einlaß	Auslaß	
A=Gesamtlänge	104	102	104	99	mm
B=Einstichlänge	98	97	98	93	mm
C=Kalottentiefe	5	2	6	2	mm
D=Teller Ø	42	38	47	38	mm
E=Sitz Ø	37	33	42	33	mm
G=Schaft Ø	9	9	9	9	mm
Gewicht ca.	95	80	95	80	g

- 12.1) !!! Bei den Getriebeteilen ist Vorsicht geboten, da Verwechslungsgefahr zwischen Regina- und Residentteilen besteht. !!!

Resident nur mit Getrag-Getriebe.

Regina mit Hurth- und Getrag-Getriebe.

- 12.2) Bei der Draufsicht auf die Klauenseite des Schaftrades (z.B. JFU52) und " des Schaltrades mit Klauen (z.B. JFU53) gilt: Bei der Resident steigen die Klauen entgegengesetzt dem Uhrzeigersinn an, bei Regina steigen sie im Uhrzeigersinn an.
- 12.3) Der Außendurchmesser des Schaftrades, über die Zähne gemessen, beträgt bei Regina = 53mm, bei Resident 250 = 51mm und bei Resident 350 = 53,2mm. Die Anzahl der Zähne beträgt immer 17.

- 12.4) Die Schalträder, mit Klauen, haben bei Regina und Resident 250 auf der Haupt- sowie auf der Nebenwelle 21 Zähne. (Schaltrad auf Hptw. = abgeschrägte Klauen). Die Resident 350 hat, für das Schaltrad mit Klauen, auf der Hauptwelle 20 und auf der Nebenwelle 22 Zähne.
- 12.5) Für die Schalträder ohne Klauen (z.B. JFU 54) ergeben sich Unterschiede im Schaltschiebernutengrunddurchmesser, kurz SSNGD, sowie in der Zähnezahl. Bei Regina und Resident 250 haben die Räder auf der Haupt- und Nebenwelle 18 Zähne. Die Räder bei Resident 350 haben 17 Zähne auf der Hauptwelle und 18 Zähne auf der Nebenwelle. Der SSNGD für beide Regina-Räder beträgt 31,7 mm. Der SSNGD beträgt bei Resident 250 auf der Hauptwelle 30 mm und auf der Nebenwelle 32 mm. Der SSNGD beträgt beim 18 Zähne-Rad, Resident 350, = 32 mm.
- 12.6) Die Zähnezahl beträgt, für das Klauenrad (auch Erstegangrad genannt), immer 21. Die Durchmesser, über die Zähne, der Zahnräder sind unterschiedlich: Regina = 57,8 mm; Resident 250 und 350 = 56,7 mm.
- 12.7) Die Nebenwelle der Regina und Resident 350 hat 11 Zähne, die Resident 250 hat dort 12 Zähne. Der Unterschied zwischen den Nebenwellen von Regina und Resident 350 besteht in der Lauffläche für das Erstegangrad. Ist hier keine Oelnut vorhanden, oder die Oelnut steigt nach links, gehört diese Nebenwelle zur Regina. Steigt die Oelnut nach rechts, so gehört die Nebenwelle zur Resident.
- 12.8) Für die zu letzt gebauten Resident 350 wurden Resident 250 Getriebe verwandt.
- 12.9) Die Hauptwellen sind gleich, und die Zähnezahl beträgt 10.
- 12.10) Die Hauptwellen der Vorkriegs SB 35 haben 14 Zähne, daß Erstegangrad hat dann eine Zähnezahl von 25.
- 12.11) Es gab vereinzelt Sportgetriebe mit anderer Zähnezahl.
- 13) Die Rahmen der Regina 1 bis 4 gibt es in verstärkter und in geschwächter Ausführung. Die schwächere Ausführung ist die ältere aus Regina 1 Zeiten. Bei dieser Ausführung war das Frontrohr nicht tief genug in den Steuerkopf eingelötet. Doch die Rahmen lassen sich unterscheiden. Am Steuerkopf sind für die Aufnahme der vorderen Tankgummibefestigungen angegossene Augen. Diese Augen sind für die Aufnahme der Gummis eingefräst. Die Einfrästiefe oder Senktiefe beträgt für verstärkte Rahmen ca. 5 mm und für unverstärkte Rahmen 10 mm.

RESIDENT-RATGEBER

Nachdem Herr Klinger mehrmals um Tips für HOREX-Fahrer und um Mitarbeit am HOREX-Boten gebeten hat, möchte ich mit meinen Erfahrungen auf Resident solo und Resident mit SW dienen.

Erläutern möchte ich Schwachstellen und Verbesserungswürdigkeiten, damit der Resident-Neuling diese evtl. gleich berücksichtigen kann.

Mein erster Beitrag behandelt das Fahrwerk:

Mit der Resident-Schwinggabel läßt es sich prima fahren; vor allem im Gespannbetrieb. Sorgen bereiten oft die Schwinghebellager, wo der Verschleiß schon von Seiten des Werkes vorprogrammiert war, da die Stahlbuchse auf dem Gewinde der Schraube M 10 schon im Neuzustand zuviel Spiel hat.

Auf einfache Weise kann man die Lagerung verbessern, wenn man die Bronzebuchsen i. d. Schwinghebeln erneuert, oder mit einer verstellb. Reibahle etwas aufreibt, damit sie wieder rund und zylindrisch werden. Danach werden neue Stahlbuchsen gedreht und eingepaßt (Spiel 0,05-0,1 mm). Die Schraube M 10 fertigt man durch abdrehen einer solchen in M 12 (8,8), wobei das Spiel zw. Schraube und Buchse (ebenfalls 0,05-0,1 mm) bestimmt wird. Nun muß man noch die Schmierbohrungen und Schmiernippel anbringen. Eine solcherart überarbeitete Lagerung bleibt wesentlich länger brauchbar.

Wer keine Drehbank hat, sucht sich einen Bekannten der die Arbeit übernimmt.

Falls neue Gleitlagerbuchsen gefertigt werden sollen, kann das Material z.B. von der Metallgießerei Weber, Mannheim bezogen werden. Tel. 0621/815544. Dort gibt es auch Mat. für Ventillführungen, Pleuelbuchsen usw.

Die Lenkkopflager sind ausreichend dimensioniert; auch für Fahrt mit SW; spielfreie u. leichtgängige Einstellung vorausgesetzt. Vielleicht sollte man mal neue Kugeln kaufen (beim Wälzlagerlieferanten); natürlich nur für Laufringe in brauchbarem Zustand.

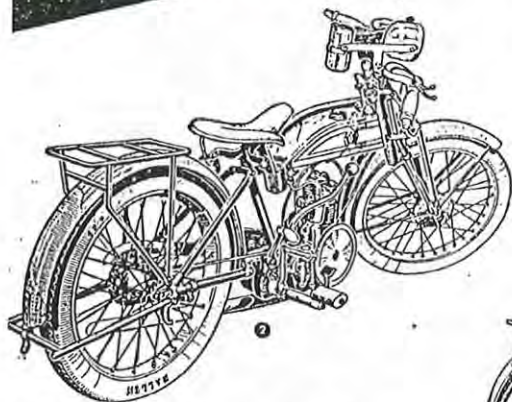
Für die, die es nicht wissen: Nach ca. 50 - 100 km Fahrstrecke die Einstellung kontrollieren, da sich die Lager noch "Setzen". Nach einigen hundert km evtl. noch mal nachstellen.

Übrigens fährt sich die Solo-Resident auch vorzüglich mit der Telegabel von Regina od. Imperator. Das ist zwar nicht original, wurde aber vor 30 Jahren auch schon praktiziert.

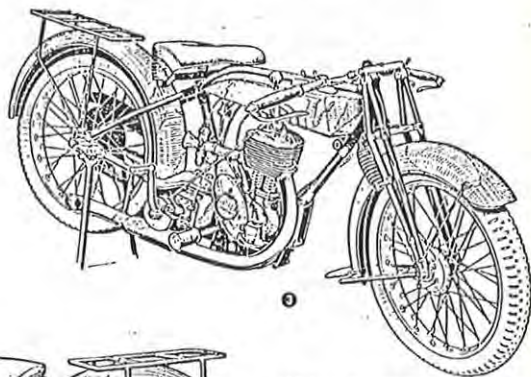
Für die Fahrt mit Seitenwagen sollte man auch für ins Vorderrad die Dickendspeichen vom Hinterrad nehmen. Dafür die Speichenbohrungen i.d. Nabe etwas größer reiben od. bohren.

Mit der Imperator Vorderrad-Nabe bremst es natürlich besser; wer eine hat mag sie nehmen, aber extra anschaffen muß nicht sein.

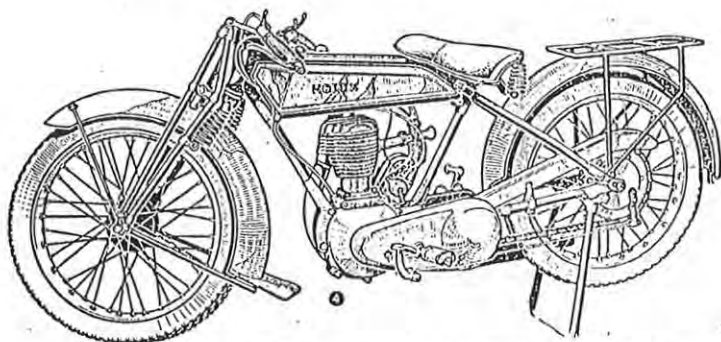
Originale "verknüpfte" Felgen laufen oftmals besser rund als neue Stahlfelgen; die haben meistens einen großen Schlag an der Schweißstelle. Besser sind die neuen Alu-Hochschulterfelgen von Akront od. Borrani.



Oben: 1924. Man sieht es diesem Motor an, daß der „nom“ bei ihm nicht nur Pate gestanden hat, sondern gar als sein Vater angesprochen werden kann. Diese, als „S 250“ bezeichnete Maschine hatte einen 250-cm-Inzylindermotor — natürlich ein Viertakter —, der bei nem Verdichtungsverhältnis von 5,5:1 4 PS leistete, nmerhin schon 24 PS/Liter. Ein ausgesprochener Langhuber: 80 mm Hub, 63 mm Bohrung.

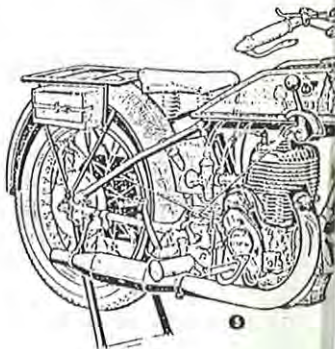


Oben: Im gleichen Jahr, 1924, sah Motor schon anders aus. Das Bild zeigt Typ „J 5“, eine 500-cm-Maschine. Auch ser Motor war ein Viertakter, jedoch stehenden Ventilen. Sehr langhubig, 110 mm, Bohrung 76 mm. Leistung bei Verdichtungsverhältnis von 5,5:1 12 PS 3500 U/min. Der lange Schatthebet hat Kullensschaltung Platz gemacht.



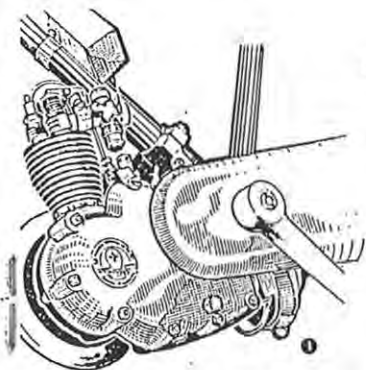
Oben: Neben dem 500er Modell gab es auch eine 600er Maschine, die „T 6“. Ebenfalls ein Langhuber (Bohrung 83 mm, Hub 110 mm), Leistung bei 3500 U/min und einem Verdichtungsverhältnis von 5,5:1 14 PS. Wie auch die „T 5“ hatte diese Maschine eine Web-Gabel. Beide Modelle wurden bis 1928 gebaut. Mit ihnen in das Motorgehäuse einbezogenen Schwungscheiben, der gefüllten Kettenverkleidung zum Getriebe und dem hinter dem Zylinder aufgesetzten Magneten stellten sie schon den Grundtyp der Standard-Bauart eines Motorrades dar.

Rechts: 1928 bis 1930 wurde diese Maschine gebaut. Man erkennt schon, daß der Motorenbau intensive Kleinarbeit geleistet hat, der Block weist viel mehr Feinheit auf, der Zylinder ist sorgfältiger verrippt. Dieser 500-cm-Motor mit stehenden Ventilen drehte schon 4000 U/min, er leistete dabei 14 PS, das ist eine recht ordentliche Leistung von 28 PS. Der Schmierring (und Ölkühlung) mußte bei dieser Leistung schon mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden, der Ölkann deutet auf Frischölschmierung hin.



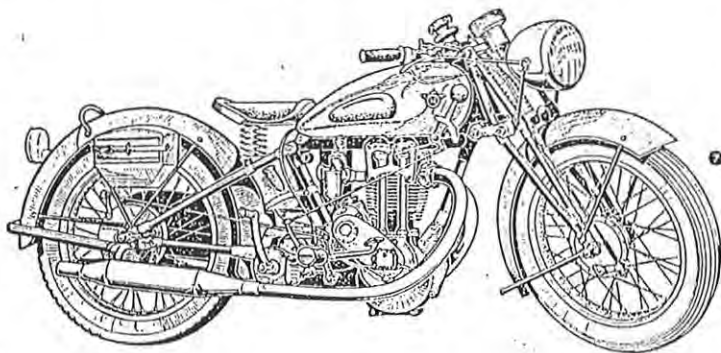
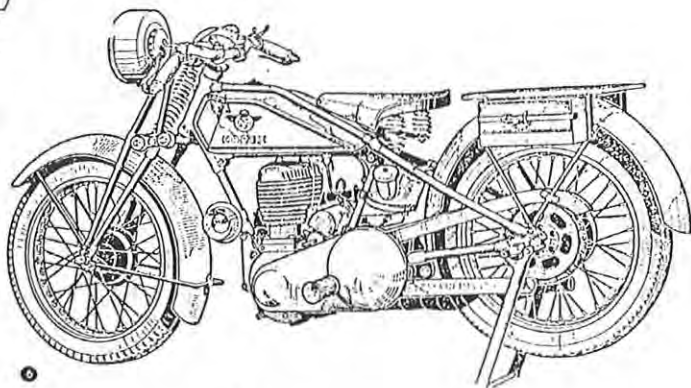


HOREX



Oben: Das war der erste, der 1922 gebaute Fahrrad-Hilfsmotor „Gnom“. Sie werden staunen, es war bereits ein — vier-taktiger! Und zwar mit hängenden Ventilen, die Nockenwelle befand sich hinter dem Zylinder, die Ventile wurden über Stopfstangen und Klappenhebel betätigt. 42 cm Hubraum, 50 mm Hub, 40 mm Bohrung, Verdichtungsverhältnis 5:1, Leistung 1 PS.

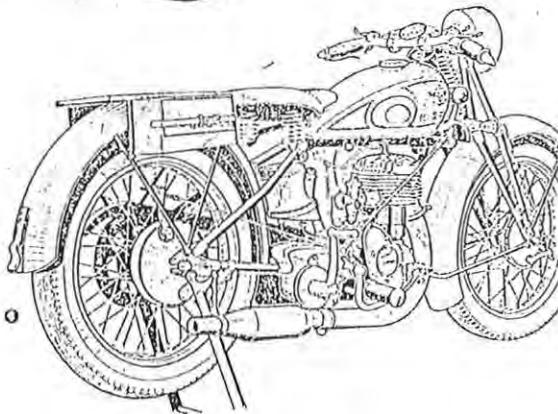
Rechts: Die 600er wurde ebenfalls weiterentwickelt, sie leistete bei 3000 U/min bereits 16 PS. Im Grundsätzlichen gleicht sie dem unter Nummer 3 gezeigten 500er Modell. Frischöl-Schmierung.



Links: Diese in den Jahren 1928, 1930 gebaute Maschine (Typ „S 3“) ist auch heute nicht mehr als besonders auffallen, die abgerundete Tankform ihr eine moderne Linie. Aber auch der Motor ist schon als modern anzusehen. Er ist noch recht langhubig (10 Hub, 70 mm Bohrung) und leistet 4500 U/min und bei einem Verdichtungsverhältnis von 6:1 15 PS. Hubraum 500. Eine schwere Sportmaschine.



Rechts: Zur gleichen Zeit — 1928 bis 1932 — wurde eine untergesteuerte Tourenmaschine gebaut. Der Motor ist noch verhältnismäßig langhubig, er hat einen Hub von 90 mm und eine Bohrung von 40 mm. Er war nicht so hoch verdichtet wie das Sportmodell und leistete bei 4000 U/min 14 PS. Eine ausgesprochene 500er Tourenmaschine.



Vorweg...

Die Konstruktionen, welche die Horex-Columbus-Schmiede für den Markt als Gebrauchsmaschinen verließen, waren für Zuverlässigkeit und auch Haltbarkeit gebaut. Der Ruf konnte nur durch nicht sachgemäße Behandlung erschüttert werden. Übertrieben? Mitnichten - zumindest wurde es versucht, so wie es auch viele Fahrer speziell auf Reginas in den fünfziger Jahren demonstrierten. Auch heute noch, der Beweis sind die unzähligen Veranstaltungen, zu denen die Horex-Fahrer oftmals sehr weite Anreisen in Kauf nehmen.

Es liegt nahe, eine Regina, vorausgesetzt sie ist technisch in einem optimalem Zustand, auch weiterhin für Langstreckenfahrten zu verwenden. Dazu vielleicht noch eine Bedingung, der Fahrer liebt das geruhssame Wandern mit dem Motorrad und hat nicht die Absicht Rennstrecken-Charakteristika auf die Landstraße zu übertragen. Wobei natürlich nicht auf jegliches sportliche Flair verzichtet werden muß; eben, alles relativ - . Fahrspaß ist in jedem Falle garantiert.

Wer allerdings meint mit den heutigen Autos mithalten zu müssen oder den oftmals übertriebenen Geschwindigkeiten so mancher sich zeitgemäß dünkenden Bick-Bike-Fahrer, er lasse gleich die Finger davon.

Ein Dutzend Jahre schlummern die Aufzeichnungen einer Frankreichfahrt in meinem Notizbuch. Jederzeit würde ich diese Fahrt mit dem gleichen Motorrad wiederholen. In diesem Jahr sollte es sogar geschehen, um ein optimales Segelrevier neu zu erkunden, unvorhergesehene Zufälle hatten davon abgehalten; vielleicht klappt es im nächsten Jahr, dann würde es zu berichten sein.

Zur Sache noch ein paar Worte Umweg, denn jenes Geschehen löste die Animation zur Tat aus:

Wer erinnert sich an den September 1974 und der MSC Bad Homburg gemeinsam mit dem Horex Club Taunus die erste Horex- und Veteranen-Sternfahrt auf den Buschwiesen nach Bad Homburg-Dornholzhausen zum 50-jährigen Bestehen der Horex-Motorräder ausgeschrieben hatte?

An jenem Freitag an dem wir anreisten war es sehr spät geworden und als wir endlich die Buschwiese erreichten wurde aus der letzten Abenddämmerung allmählich undurchdringliche Finsternis, denn die MSC-Männer waren noch voll damit beschäftigt Lampen und Stromgenerator zu installieren, das öffentliche Stromnetz stand noch nicht zur Verfügung.

Unsere erste Horex-Begegnung auf der Zufahrt zur Buschwiese damals: Madame Carillo und ihr Bruder Jean-Claude Claverin auf ihrer Horex-Resident, angereist aus Marseille, Frankreichs bekannteste Hafenstadt am Mittelmeer.

Diese Begegnung sollte mich dazu veranlassen, mit meiner Regina Richtung Mittelmeer zu starten. Es sollte jedoch noch drei Jahre dauern bis es dazu kam und leider ließ sich das Geschwisterpaar auch nicht mehr ausfindig machen.

Erst 1977 ließen sich für eine solche Fahrt vierzehn Tage Urlaub einplanen. Hatte 1974 noch ein 400er-Motor im Fahrgestell der Regina gesteckt, mit dem meine Frau und ich viele Treffen besuchten, so auch das in Bad Homburg-Dornholzhausen, so war er mittlerweile gegen ein 350er-Triebwerk ausgetauscht worden. Ausgerüstet mit dem Einport-Zylinderkopf der 250er, frisch geschliffenem Zylinder, beinhaltend den umstrittenen "Asso-Kolben", wobei die Hauptdüse der "Gasfabrik" natürlich um eine Nummer größer erweitert worden war. Am Ende des Einport steckte der kleine Regina-dämpfer der beginnenden "Fünfziger". Nach fünfzehnhundert Kilometern betrachtete ich den Motor als eingefahren und so ausgerüstet gab es auch späterhin mit diesem Triebwerk niemals Ärger. Vorausgesetzt beim Einfahren, sind ständig wechselnde Drehzahlen und

keine übermäßigen Extrem-Belastungen. Weiter ist zu bemerken, daß später auf der gesamten Frankreichfahrt stets Geschwindigkeiten im Bereich von 90 - 115 km/h auf den Geraden eingehalten wurden, nur selten und in Ausnahmefällen wurde auf 120 - 125 km/h beschleunigt, was der Motor aber auch anstandslos hinnahm - wozu bemerkt werden sollte, daß ein Tachometer im oberen Bereich vorgeht und meist etwas vorgaukelt, was wir dann allzugerne glauben.

Mittwoch, 13. Juli 1977

Tachostand: 34032 km - Abfahrtsort: Solingen-Ohligs, Rheinland, Dunkelbergerstraße 72, Vormittag 11⁰⁰ Uhr.
Maschine gepackt mit: Einem Zweimann-Spitzzelt, nur mit einer Stange zu stellen und eingearbeitetem Kunststoffboden, problemlos im Regen zu erstellen. Zwei prall gefüllten Packtaschen. Inhalt: 1 Liter Motorenöl (davon wurde unterwegs irgendwo mal ein viertel Liter in den Öltank nachgefüllt), Ersatzzylinder, LM-Kohlen, Ersatz-Fliehkraftregler, Glühlampen, Flickzeug plus Ersatzschlauch, diverse Klemmnippel, kleines Schächtelchen mit allen vorkommenden Schrauben nebst Kettenschlüsseln und Kettensprenger, sowie Einsetzgliedern. Fläschchen mit destilliertem Wasser und kleine Fettpresse. Isolierband, etwas Eisendraht für Notfälle zum Bördeln, sowie isoliertem Kabel. Werkzeugtasche mit allen an der Regina vorkommenden Schlüsselweiten, Zündkerzen natürlich auch, plus Hexenzange (das ist eine kleine Wasserpumpenzange mit der sich auch notfalls bei ungeschickter Anwendung alles ganz prima verpöfeln läßt) und natürlich Montierhebel für die Reifen. Auch ein Seitenschneider sollte nicht fehlen für Schnellreparaturen an den Zügen oder um gar eine gebrochene Speiche unterhalb des Nippels abzukneifen, wenn sie sich nicht herausdrehen läßt. Dann war da natürlich noch ein Kondensator für alle Fälle und ein Satz Unterbrecherkontakte nebst einem Päckchen Kaugummi, falls die Tankbefestigungsflaschen mal einen Haarriss bekommen würden und der Spirit nicht gleich literweise davonsickert. Den größten Teil von all' dem Klimbim schleppste und das ist ganz klar, unnötig mit dir herum -, aber wehe, du hast mal etwas nicht dabei ... und so wurde dann auch nur wie schon erwähnt ein bisschen Öl und auch das destillierte Wasser für die Batterie unter der späteren südlichen Sonne benötigt und nur einmal wurde die Werkzeugtasche ausgepackt, aber darauf kommen wir dann noch. Für den persönlichen Bedarf wurde noch mitgeschleppt: Turnschuhe, Strümpfe, etwas Wäsche, Badezeug, Handtücher, Shampoo - Seife und Handreinigungsmittel -, Trainingsanzug, Regenanzug, leichte Gummistiefel, ein leichter normaler und ein Thermoschlafsack, Decke und Luftmatratze. Wobei zu bemerken ist, daß alle die soeben aufgezählten Dinge mit in das Zeltinnere so eingerollt wurden, sodaß bei Regen nichts umgepackt werden mußte und naß wurde. Selbst bei einem Wolkenbruch Trockenheit und trockenes gemütliches Umziehen für den Fahrer, nachdem das Zelt steht, gewährleistet ist. Diese Methode hatte sich so schon auf etlichen Fahrten bewährt. Für den leiblichen Genuß enthielten die Packtaschen desweiteren: Einige Konserven, Knäckebrötchen, Ölsardinen, Kaffee-Extrakt, Kekse, Schokolade und einige Dosen Cola, sowie einen Esprit-Kocher Marke Bundeswehr, nebst kleinem "Pott" plus Blechtasse und Besteck. Auch eine Kleinbildkamera mit einigen Filmen reiste mit. Wieviel Geld ich damals benötigte? Nun, wir hatten in jenen Jahren nicht allzuviel davon zum ausgeben und es waren DM 500,- in tausend France getauscht worden. Da ich nicht vorhatte, irgendwo ein Luxusleben zu beginnen, hatte es gereicht, damals, selbst um einige Male lecker essen zu gehen. So war ich ausgerüstet, als wollte ich einige Tage in See stechen, um eine entfernte Insel zu erreichen. Der Motor erbrachte in seiner gleichmäßigen Laufruhe der Regina auch die ihr zukommende Referenz. Gemütlich ließ ich es denn zunächst auch angehen.

Autobahn Richtung Frankfurt, Derenbacher Dreieck Richtung Koblenz, dann durch das Rheintal und wieder hinauf und Autobahn nach Trier. Auf dieser Strecke eine kleine Rast, welche sich unerwartet ausweiten sollte. Ein paar "Tommi" sprangen aus ihrem Landrower und umlagerten "Regina". Mit gebrochenem Deutsch und ebensolchem Englisch meinerseits kam dann aber doch noch ein für beide Seiten verständliches "technisches Palaver" zustande, denn sie wollten alles über den Motor und das Motorrad selbst wissen. Hatten sie doch die Horex eingangs für ein englisches Motorrad gehalten, welches sie noch nicht kannten. Wenn sie gewußt hätten, wie weit die Anleihen da einst zurückgegangen waren und Alteuropas Motorradgeschichte sich einstens kreuz und quer motiviert hatte, da ja auch die Herren Ingenieure es beliebten, dann und wann die Stellungen zu wechseln und jeder dann auch durchaus etwas Befruchtendes mit herüberbrachte. Von Fritze Kleemanns Lizenznahme einstens auf ihrer Insel konnten sie natürlich auch nichts wissen.

So war ich schließlich auch erst so gegen fünfzehn Uhr hinter Trier, als sich ein Wahnsinnsgewitter über der Mosel zusammenbraute. Das ergab eine Zwangspause in einem Lokal am Wege und sie wird für einen kleinen Imbis genutzt.

Der Motor zeigt einen leichten Öldunst auf dem Gehäuse, kann aber den Grund dessen noch nicht ausmachen und sehe keinen Anlaß zur Besorgnis.

Endlich, das Wasser am Himmel hat sich verzogen und ich kann weiterfahren. Auch die Sonne kommt jetzt sogar ein wenig zwischen den immer noch etwas verhangenen Himmel hervor. Einzelne Wolkenbänke brechen auseinander. Es bleibt trocken und auch die Straße trocknet sogar ab. Zügig geht es weiter.

Grenzübergang - Frankreich hat mich. Kaufe an der nächsten Tankstelle eine französische Straßenkarte. Das nächste Gewitter zieht auf und ich sehe keinen Grund, atlantische Regenschlachten zu gewinnen. Unten im Süden soll die Wetterlage ja prächtig sein. Nur soweit bin ich noch nicht. Fahre bis nach Thionville auf den Campingplatz an der Mosel, jetzt Mosella. Es ist zwar erst siebzehn Uhr, aber ich habe ja Zeit, fahre Regina, da hast du einfach Zeit zu haben, denn dann geht es nämlich am schnellsten.

Schlage mein Zelt auf. Dabei bewährt sich wieder meine Einwickelmethode. Es "plästert" fürchterlich. Dann sitze ich gemütlich und trocken in meinem Wigwam, mampfe Kekse, schlürfe Cola und harre der Dinge ob sie sich wohl bald ändern mögen, denn es ist doch noch so früh am Tage.

Schließlich ist der Spuk denn doch vorbei und es hört tatsächlich ganz auf zu regnen. Krabbele aus meinem Zelt und betrachte den Motor. Der leichte Öldunst stellt sich als aus den Luftlöchern des Ölmeßstabes vom Getriebe her kommend dar. Erklären kann ich es mir zunächst nicht. Mag auch keine technischen Philosophien anstellen. Nestele widerwillig meine Werkzeugtasche aus der Packtasche, nur, um zunächst etwas zu tun. Denn bis dato hatte ich ja noch nie eine Reklamation gegen meine eigene Arbeit vorzubringen. Dammnet. Zuhause war schließlich alles noch einmal durchgesehen worden, nachdem die Karre sich wochenlang eingelaufen hatte. Lichtmaschinendeckel herunter, alles wie neu. Kerze raus, alles bestens. Ventileinstelldeckelchen runter, jetzt kann ich ohne Widerstand den Kolben in den OT bringen und dann wollen wir doch mal...

Auslaß hat zu viel und Einlaß zu wenig Spiel. Justiere nach Gefühl von Hand. Habe keine Lust, den vollen Benzintank abzunehmen um zwischen Ventil und Kipphebel zu messen.

Schraube das Deckelchen wieder dicht, Kerze rein, Limadeckel drauf und putze noch den Motor vom Öl trocken; dann Werkzeug wieder sorgfältig verstauen - finito. Mache mir auch nicht die Mühe den Motor noch einmal zu starten, wozu auch. Zwei junge Leute gesellen sich zu mir. Das übliche Benzingespräch. Sind mit Kreidler unterwegs. Wir beschließen gemeinsam in die Stadt zu gehen und etwas zu essen.

Unter uns im Horex-Club.

Diese Seite stellt die Verbindung zwischen den einzelnen Horex-Clubs dar, zwecks Informationsaustausch!

Termin-Service:

19.-21.1 Wintertreffen der Horex- und Gespannfreunde
Mainkling e.V. . Tel.07959/634

24.-25.3 Motorräder Alt- und Neu-Teile Börse in
Kassel. Tel.05665/4722

28.4 Hessen-Nassau-Marathon für Veteranenfahrzeuge
bis Bj.1939. Tel.02772/41222

5.5 1.Treffen historischer Rennfahrzeuge auf dem
Schleizer Dreieck,DDR. Klaus Schreiner,
Hainweg 4,DDR-6550 Schleiz

1.-3.6.Sternfahrt in Bremen.0421/373933

-Siegmond Pabst stellt Nockenoelwannen für Resident
her,diese sorgen für geringeren Verschleiß im Nocken-
wellenbereich.S.Pabst Ottweller Str.10
6690 St.Wendel-Niederlinxweiler

-Michael Mehlinger,der das Columbus-Register führt,
stellt gegen Selbstkostenpreis Vorkriegs-Literatur-
Kopien zur verfügung.Adresse findet Ihr im Leser-
brief auf Seite 19 .

Neben den beiden 'großen' HOREX-Veranstaltungen (Pfingsten und Bad Homburg) trifft sich der HOREX-Club NRW regelmäßig alle 8 Wochen, also zusätzlich 4 mal im Jahr. Die Treffpunkte werden kurzfristig vorher verabredet, daher ist eine Bekanntgabe im HOREX-Boten, der nur 4mal im Jahr erscheint, kaum möglich. Die Standorte: Entweder das Privatgrundstück eines unserer Clubmitglieder im Raum NRW (Camping), oder, für Herbst- und Wintertreffen, 'Motorradfahrer-Hotels'. Von unserem Club nehmen an diesen Treffen durchschnittlich 8-15 Leute teil. Gäste von anderen Clubs oder Privatfahrer, die mit HOREX kommen, sind immer herzlich willkommen. Sollte also ein 'echter' HOREX-Fahrer (selbstverständlich auch Fahrerinnen!) zwischen den 'großen' Treffen Langeweile verspüren, frage er (sie) bitte nach unserem nächsten Treffpunkt. Anschrift: HOREX-Club NRW, Dr. R. Sütfeld, In der Boltenbreite 18, 4730 Ahlen (Rückporto nicht vergessen!)

DIE AKTUELLE ZEITSCHRIFT FÜR HOREX-FREUNDE

UND ALLE, DIE ES WERDEN WOLLEN

Leserbrief von Christine Opitz

Betr: Text zwecks Veröffentlichung im Heft 1/90.

Hierdurch möchte ich Euch berichten, wie es zur Gründung des z.Zt. jüngsten HOREX-Clubs in Deutschland kam.

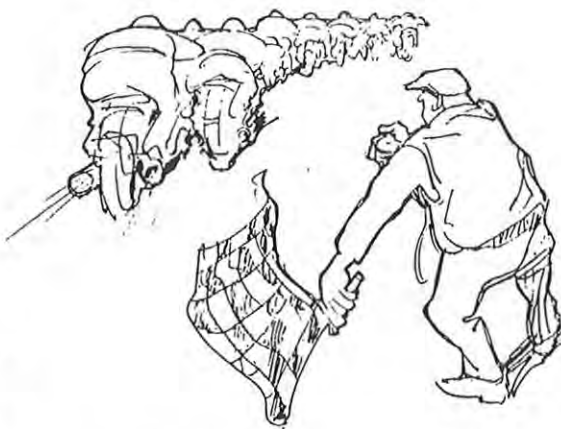
Ihr kennt doch alle meinen Lebenspartner Uwe Wahl. Wie Ihr wißt, war er in der Zeit vom Feb. 1987 bis Mai 1989 Clubkapitän des HOREX-Club Taunus. Da wir aber in Hanau wohnen und die Entfernung nach Bad Homburg doch erheblich ist, kamen wir im Herbst 1988 auf die Idee, nach Uwe's Kandidatur als Clubkapitän des HCT hier in Hanau einen eigenen HOREX CLUB zu gründen. Natürlich kam es zu unangenehmen Gegenreaktionen von Seiten der Freunde vom HCT, als diese von unserem Vorhaben über Umwege erfuhren. Trotzdem setzten wir zu Anfang des Jahres 1989 zwei Anzeigen mit dem Wortlaut: "Hallo HOREX Freunde, wer gründet hier in Hanau mit uns einen HOREX Club? Tel...." nacheinander in den Hanauer Anzeiger. Es hatte nicht lange gedauert und Uwe und ich waren überrascht, als sich die ersten Interessenten telefonisch bei uns meldeten. Der erste war ein junger Dipl. Ing., der drei Reginas in der Garage stehen hat. Davon eine mit einem 500 ccm Sibrasse Motor. Als nächster meldete sich bei uns ein Unternehmer aus Rodenbach, der ein 400 ccm Imperator-Gespann fährt und dessen Schwiegersohn eine 400 ccm Regina aufgebaut hat. Beides top restaurierte Maschinen, wie ich mich später selbst davon überzeugen konnte. So klingelte dann fast täglich das Telefon bei uns und die HOREX Fans aus dem Main-Kinzig Kreis holten sich die entsprechenden Auskünfte. Uwe war sich inzwischen mit den Freunden vom HCT einig geworden, daß eine Clubgründung in Hanau nicht vor der Neuwahl eines Clubkapitäns im HOREX-Club Taunus stattfinden wird. So hatten wir bereits im Januar 1989 16 feste Interessenten mit insgesamt 12 zum Teil nicht zugelassenen HOREX Motorrädern. Dies bedeutete, daß hier im Umkreis von Hanau viele Leute für sich bastelten und einer vom anderen nichts wußte. Am Sonntag, dem 02.07.1989, stellten wir dann all unsere Maschinen im Rahmen einer Präsentation dem Hanauer Publikum auf dem Marktplatz vor. Die Resonanz hierauf war überraschend hoch. Natürlich hatten wir diese Ausstellung vorher im Hanauer Anzeiger angekündigt, weshalb auch schon morgens gegen 8.30 Uhr die ersten "alten Hasen" auf der Matte standen. Im Zuge dieser Präsentation verkauften wir Kaffee und Kuchen, Bratwurst und Getränke mit und ohne Alkohol. Rundherum war unsere Clubgründung hier in Hanau ein voller Erfolg. Von da ab führen wir an jedem 3. Freitag im Monat in unserem Clublokal "Zum Rappen" unseren Clubabend durch. Auch haben wir schon einige Wochenendausfahrten gemacht. Wir wünschen an dieser Stelle nochmals allen HOREXIANERN Achs und Speichenoroch. Mit freundlichen Grüßen

Ch. Opitz

Immer wieder diese Motorräder (5)

aus "MOTORRAD" Heft 13/1969

Die Lauf-Bahn



„Ausweisklasse 500 zum zweiten Training an den Start vorziehen.“ Die Lautsprecherstimme schallt durch die Nebenstraße der Rennstrecke, in der ca. 30 Rennfahrer-werdenden-Motorradnarren mehr oder weniger unmerklich zusammenzucken und ihre „Böcke“ anschieben. — Ein sonderbarer Haufen ist dort zusammengelassen. Zu einer Zeit (es ist kurz nach dem Krieg), in der jeder Mensch es als seine einzige Hauptaufgabe betrachtete, zu „organisieren“ und zu „kompensieren“, um satt werden zu können, haben die meisten dieser Männer ihre Lebensmittelkarten und Zuteilungszigaretten hergegeben, um an Benzin und ein paar gebrauchte Reifen zu kommen. War ja auch gar nicht so wichtig das Essen, denn das Magenknurren wurde vom Herzklopfen übertönt, wenn sie wie hypnotisiert auf den kleinen Mann mit der großen Flagge starteten.

Einer ist unter ihnen, der sich schon gar nicht wohlfühlt in seiner Haut. Er dürfte eigentlich überhaupt nicht mitfahren, denn — er hat keine Bremsen. Jedenfalls keine, die länger als bestenfalls zwei Runden aushalten. Beim ersten Training hat er es nämlich schon schmerzhaft zu spüren gekriegt, daß er zwar einen doll schnellen Motor, aber auch genauso doll langsame Bremsen hatte. Warum stand er überhaupt hier, mit mehr Angst als Vaterlandsliebe? Als er 1946 aus der Gefangenschaft zu seiner evakuierten Familie nach Hause gekommen war und noch nicht wußte, welchen Beruf er ergreifen sollte, lief acht Tage später das erste Nachkriegs-Motorradrennen in der benachbarten Kreisstadt. Es war nur knapp 20 km bis dahin; zu Fuß natürlich und ohne Eintrittskarte (woher das Geld nehmen?), mogelte er sich bis zum Start und Ziel durch.

„Noch eine Minute bis zum Start, Helfer und Funktionäre Startplatz räumen!“ — „Noch 30 Sekunden!“ — Muckmauschenstill wurde es, alles hielt den Atem an, und auch den Fahrern, alles alte Lizenzfahrer, konnte

man nach den langen Jahren der Zwangspause die Erregung ansehen. Bei „Noch zehn Sekunden“ überließ ihm eine Gänsehaut, bei „Los“ wurde er blaß und schob beinahe seinen Vordermann in die Fahrbahn hinein. Als nach 3 Sekunden der erste Motor losruckerte und schlagartig alle anderen brüllend aufdonnerten, als vom ganzen Feld nur noch die Lederhüften und Auspuffröhren zu sehen waren, da brüllte er mit und gebärdete sich wie ein Narr.

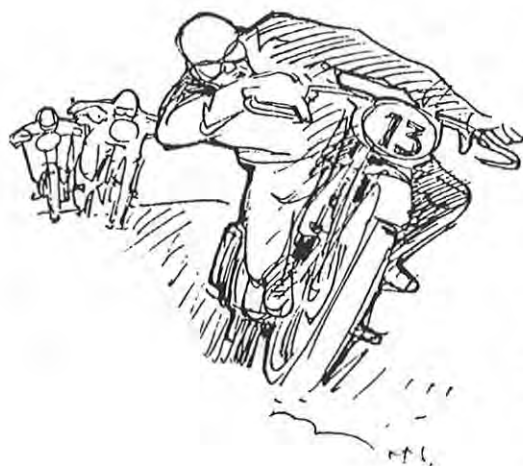
Vielleicht war es auch der Geruch des Rennöls, der in der Luft hing und der ihn genau so wie damals in Paris mit seinem Tiger so nervös gemacht hatte.

Nach dem Rennen tippelte er die drei Stunden wieder zurück nach Hause. Seinen Beruf wußte er nun, sein Entschluß stand fest. Es war beinahe ein Witz, denn zu Hause stand lediglich seine Arie, das gute Stück von 1928, das seine Eltern und seine Frau über den Krieg gerettet hatten, aber ... er würde es schon schaffen. Er hatte nämlich noch etwas in petto, nicht viel, nur eine Kiste und zwei Rohre. Und die Arie mit der Kiste, das würde schon eine Rennmaschine werden!

Ein ganzes Jahr harter Arbeit folgt nun. Kraftfahrer beim Bürgermeister wird er, damit er Lebensmittelscheine bekommt. Die 40 l Benzin als Zuteilung für den Bürgermeister-Pkw lassen ihm viel Zeit, in den Eifelwäldern herumzusuchen und alte verrostete Wehrmachtsfahrzeuge zu sammeln. Ein Wanderer-Pkw, zum Kleinlieferwagen mit Holzgasanlage umgebaut, eine NSU 200 und 350 OSL, ein Seitenwagen kommen so zusammen. Autoschlepptransport nennt er sich (mit Holzgas, Junge, Junge), damit er seinen Wagen zulassen kann, um auf die Rennen fahren zu können. Die Arie wird umgebaut, poliert und frisiert, und als im kommenden Frühjahr das zweite Rennen, erstmals mit Ausweisfahrrad, läuft, ist er dabei. Sehr mager zwar, aber das ist nur gut, denn so bringt er wenig Gewicht auf seine schon fast kriminell erleichterte Arie und nimmt auch nicht soviel Wind weg. Jedoch anschieben kann er wie ein Herkules, das hat er trainiert bis zum Vergasen, drei Schritte — Kupplung — und weg war der Hirsch. Darauf baut er, denn die Rennstrecke ist ein Stadtkurs mit 30 bis 40 Ecken, so richtig was für Rabauken, und wer da mal vorne ist, läßt sich schwer kriegen. Denkt er...

Beim ersten Training steht er wieder da, der Mann mit der Flagge, auch die verflixte Gänsehaut und die Atemnot stellen sich prompt ein, aber als es „Los“ heißt, ist er nach drei Schritten ganz allein. Als er sich auf die abschließende Maschine schwingt und dabei umsieht, ist alles hinter ihm noch am Schieben. Donnerwetter, das hat geklappt. Jetzt nichts wie weg! Wie der Schinderhannes legt er durch die Wälder (Verzehrung, die Straßen), fetzt um die Ecken, und beim Ab- und Zu-Umschauen sieht er die weißen Nr.-Schilde in immer erfreulicherer Entfernung. Als er nach der ersten Runde bei Start und Ziel durchkommt, winken die Leute, und er kommt sich vor wie der Pascha von Eschnapur. Teufel, läuft die Arie! Umsonst hatte er also nicht den ganzen Winter über gearbeitet. Aber das Ende kommt schnell. In der zweiten Trainingsrunde tritt und zieht er die Bremshebel immer tiefer und näher an den Lenker heran. Vor einer Spitzekreuz ist es dann soweit. Der Fußbremshebel ist weich wie Gummi, der Handbremshebel fliegt am Drehgriff an, die Strohballen da vorne mit dem Haus dahinter werden riesengroß und weg von der Maschine denkt er, dann hört er nur noch das hundsgemeine Kratzen und Schleifen eines über Kopfsteinsplaster dahinsagelnden Motorrades. Während er sich aus dem Stroh herauspult, donnert das Feld um die Ecken und er hofft inbrünstig, daß wenigstens die anderen gute Bremsen haben mögen, damit er hier nicht Gesellschaft bekommt.

Traurig schiebt er den zerlederten Vogel zurück in die Garage. Mit seiner Frau sitzt er vor der Maschine und kriegt zu hören: „Siehst du, das hast du nun davon. Immer hast du nur an deinen Motor gedacht und alles andere darüber vergessen. Du und dein Tiger-Motor!“ — „Ja,



du hast ja recht, Dicke (dabei war sie noch schlanker und magerer als er), wie kann man auch mit 1928er Dosendeckelbremsen Rennen fahren wollen. Aber du weißt doch, ich konnte das Fahrzeug damals nicht mehr steuern."

28

Damals. Wie war das eigentlich noch? Als er in der Nacht zum zweiten Training die Ariel-Triumph (wie sie lt. Programm heißt) wieder richtet und versucht, die Bremsen auf Vorderrn zu bringen, wandern seine Gedanken zurück nach Frankreich, nach Paris in die Garage Melakoff. Richtig, ganz furchtlich betrunken hatte er sich (das dürfen Männer doch, wenn man ihnen die Geliebte wegnimmt?), damals, als er feststellte, daß sein Tiger nicht mehr da war, daß er in seiner Abwesenheit als Boutegut nach Deutschland verbracht worden war. Seinen Pkw hatte er in die Ecke gestellt, die Rückspitze mußte ein anderer für ihn abliefern. Ganz schnell weggelaufen war er in die nächste Kneipe, denn es sollte keiner sehen, wie weich er wurde. Den zweitgrößten Rausch seines Lebens handelte er sich ein, die Franzosen, ihre Schnapsen und Liköre haben es wirklich in sich.

Von irgendjemandem war er später nach Hause gebracht worden. Durch den Nebel am anderen Morgen hatte er — Pauls Gesicht schemenhaft über sich gesehen, der mit allen Mitteln versuchte, ihn wach zu kriegen. „Du Schrupfgermane, warum hast du dich so vollufen lassen? Es ist doch alles halb so schlimm. Komm erst mal in die Garage!“

Mit einem Brummschädel so groß wie ein Scheunentor krabbelte er in die Stiefel und runter in die Garage. Dort geht dann wieder die Sonne auf, der Kater ist wie weggeblasen, und der Glaube an die Menschheit kehrt langsam wieder zurück. Paul führt ihn verschmitzt grinsend in die Tiger-Ecke, und was sieht er dort? Seinen Motor — samt Getriebe und den Auspuffrohren! Paul kannte doch seinen Pappenheimer und hatte die gerade ausgebaute Teile fein säuberlich versteckt, als die „Fremdfahrzeuge“ abgeholt wurden. Abgeben mußte er freilich das leere Fahrzeug, da kam er nicht drum herum. Hauptsache war ja beim Kommiß, daß die Stückzahl stimmte. Eine Kiste mit alten Ersatzteilen vollgefüllt, den blanken Primärkettenkasten des Tigers obendrauf, und das Kommando warf alles auf einen Lkw. Fertig. Paßt. Es war zwar jammerschade um das schöne und gute Tigerfahrzeug mit Rädern, Bremsen, Gabel, Tank usw.; aber blitzschnell kam die Erläuterung, daß ja in der Heimat seine Ariel stand, der wurde der Tiger-Motor gut stehen.

Bei der anschließenden Kompanie-Trupp-Fahr (hei, war die gut und teuer!) werden Pläne geschmiedet: der Rest ist unter Landsern „Organisation“, und der Tiger-Motor landete nach geheimnisvollen Irrwegen zu guter Letzt in Deutschland neben der Ariel. Das Getriebe und die Auspuffrohre mit den Tüten (wichtig!) werden in zwei Heimaturlauben als Urlaubsgepäck mitgenommen — die enttäuschten Gesichter der lieben Familie muß man sich vorstellen, als der Frankreich-Urlauber statt Benedictine, Hennessy und Martell „wertlose alte Motorradklammern“ auspackte. Dafür durften dann der Vater und die Frau die Ariel mit der Kiste durch den Rest des Krieges (fünf lange Jahre noch) mitschleifen, vor den Bomben retten, evakuieren und nach dem Krieg vor den lieben Besitzern verstecken. Fast zwei Jahre davon stand sie an der Mosel zwischen Weinlässern in einem tiefen Stollen und ein halber Urlaub ging drauf, um die Maschine zu entrostern, zu fahren und wieder dick einzufetten. In jedem Brief, der zwischen draußen und der Heimat hin und her ging, stand etwas von der Ariel (+ Kiste). Sie wurde noch nicht mal vergessen, als bei all den Motorrädern, die er im Krieg noch fahren durfte und mußte, eine R 66 solo auftauchte, die er bei den Kradschützen bekam und die das wirklich schönste und schnellste Motorrad war, das bis dato gebaut worden war.

Später wurde er dann selber „Schirmmeister“ — wie Paul, sein großer Freund und Gönner, von dem er in dem Durcheinander irgendwas gelernt wurde und nie mehr etwas hörte. Paul, bist du noch da? Es gibt ja jemanden, der möchte mit dir ein ganzes Faß Rum aufmachen!

29

Und — und — „He, hallo, bist du endlich fertig?“ Seine Dicke (das arme, magere Mädchen, das ihm immer mit Wiener Kalk die Kanäle, Ventile, Kolbenböden, Rohre usw. polieren mußte) steht vor ihm. „Spinnt du mal wieder?“ Tausend, die Ariel muß doch fertig, die Bremsen sollen standfest werden, sechs Runden müssen sie aushalten, nicht nur ein-einhalb Morgen ist nochmal Training.

Aber am Samstag ist es doch wieder dasselbe. Zwar ist er wieder dank seines Spezial-Starts vorne, als der Rennleiter „los“ sagt, er kommt auch diesmal zwei volle Runden weit, aber in der dritten sagen die Bremsen erneut „aus“. Er merkt es aber früh genug und braucht keine Strohballen zu küssen. Er befühlt die vordere Bremstrommel und verbrannt sich die Finger; als er sich anspricht, spuckt sie zurück. Ja, die zwei haben schon ihren Kampf mit (nicht gegen-) einander. Auf das letzte Training verzichtet er, es hat ja doch keinen Zweck. Statt dessen versucht er, andere Bremsbeläge und einen Schrupplring für seine Dosendeckelbremse auszutreiben. Aber probiere mal einer, in einem leeren Ozean einen Fisch zu fangen! Luft ist das einzige, was da helfen kann, Luft zum Kühlen. In der Nacht vor dem Rennen baut er eine Lufthuze — wie ein Megaphon so groß, im Quartier träumt er dann, wie ein Tiger aus der Lufthuze herausgrinst: „Höchstens drei Runden, höchstens drei Runden!“

Am Sonntagmorgen im Fahrerlager (er hat sonderbarerweise mal gar keinen Hunger) macht er mit seiner Frau und Helferin einen „Schlachplan“. Durchhalten werden die Bremsen ja sowieso nicht, aber ankommen will er in jedem Fall bei seinem ersten Rennen, damit er den Hirsch nicht nochmals hinführt. Als Trost hat er wenigstens den zweitbesten Startplatz, und einen Trostpreis bekommt er von seiner Frau schon jetzt: Zwei Bosco (die damaligen schwarzen Zettlungsigaretten). Eine darf er vor dem Start rauchen, die andere nach dem Rennen. Und damit er auch gleich in den Genuß seines „Preises“ kommt, soll die Frau sich 200 m nach dem Zielrückgang aufstellen, denn so weit braucht er bestimmt, um seinen bremsenlosen Tiger zum Stehen zu kriegen (wenn das der Rennleiter gewußt hätte!).

„Ausweisklasse bis 500 Kubikzentimeter vorziehen.“ Da war sie wieder, die Gänsehaut, genauso wie früher, wann es hieß: „Freiwillige vor.“ Sollte er nicht lieber ...? Aber wie sagte sein früherer Chef, wenn er es im Gesicht seines Kradfahrers arbeiten sah? „Alle Wesen dieser Erde sind im Grunde ihrer Seele feige. Tapferkeit ist nichts anderes als Überwindung der Angst.“ — Also schieb' schon mit vor, du Motorradfahrer! — es wird schon gut gehen. Zwar kommt er sich nochmals hundeleidend vor, als es heißt: „Nach eine Minute ...“ und seine Frau vom Startplatz muß, aber bei „los“ stüttelt er sich ab wie ein Pudel, der Tiger stüttelt mit und nach drei Schritten ziehen die beiden ab wie das heilige Donnerwetter.

Erste Runde: alles klar. Am Ziel Daumen raus als Zeichen: hei! brems! noch! Zweite und dritte dasselbe. Vierte Runde: die Bremshebel wandern tiefer und näher (wie der Tiger aus der Lufthuze grinst). Eine RS und eine International sitzen ihm im Nacken, die RS zieht vorbei. Aber der Daumen geht an Start und Ziel raus, seine Frau soll sich keine Sorgen machen. Fünfte Runde! Bremsen weg. Jetzt hilft nur noch der Motor beim Anbremsen der Ecken mit. So ein Pech, nur noch zwei Runden ... Was ist denn los, er wird ja wieder schneller, jetzt drängt er die RS — und die — ja gibt's dees a — jetzt fährt die in die Strohballen! Ob die etwa auch keine ...? Heißa, er ist wieder vorne.

Aber nun weg von der International, und beim Überwinden verliert er sie tatsächlich. Ein „völlig neues Fahrgefühl“, wie man ohne Bremsen so schnell sein kann. Letzte Runde: aufpassen, nur ja nicht überdrehen oder verschalten, vielleicht langt's doch noch bis ins Ziel. Beinahe wird er zu vorsichtig (oder müde?), die International ist wieder da, und auf den letzten Drücker zieht er an einer karierten Flagge vorbei.

Dritter, zweiter, erster Gang — wie gehabt — Stehen! Irgendwer zieht ihn von der Maschine, ein anderer nimmt sie ihm ab, am Ziel der lachende Rennleiter, ein Bürgermeister, Uniformen, Handschütteln, Fotografen, ein Kranz — er kommt gar nicht zu sich, Was ist koputt? Im Lautsprecher: „Sieger der Ausweisklasse 500 wurde in der Zeit von ...“. Aber das kann doch nicht wahr sein, wo ist sein Tiger? Statt dessen fährt ein Cabriolet vor, was, Ehrenrunde? So ein blödes Durcheinander, er begreift nichts mehr. Endlich ein Lichtblick: da, zwischen all den fremden Menschen, die sich um ihn drängen, seine Dicke. Aber warum glitzert's denn in ihren Augen so? Und warum sagt sie nichts und hält ihm nur schluckend ihre Faust hin? „Was ist denn, Dicke, sag' doch was!“ — „Da, die — die Bosco ...“

Ja, so war's gewesen. Montags zogen zwei glückliche Menschen mit ihrem Holzvergaser heimwärts, Hinterrad schaukelte gemütlich in seinem Seil der Tiger mit. Die drei hatten ihre Bewährungsprobe bestanden, sie waren durch all ihre jungen Jahre durch dick und dünn zu einer Einheit geworden. Zusammengekauft hatten sie sich, verloren und wiedergefunden. Kämpfen mußten sie wie nährisch, besonders der Tiger, und wenn man die Führe so friedlich nach Hause rumpeln sah, konnte man unsicher ahnen, daß die drei noch einen schönen, langen und gemeinsamen Weg vor sich hatten, er, seine Dicke und seine Motorräder.

ENDE



... als der Frankreich-Urlauber statt Benedictine, Hennessy und Martell „wertlose alte Motorradklammern“ auspackte ...

Alle Zeichnungen:
Walter Niedl

In letzter Zeit ^{tauchen} immer öfter ältere Horex-Fahrzeuge (vor. Bj. 1940) auf, die von ihren Besitzern nur mit viel Mühe restauriert werden können. Um hier eine kleine Hilfestellung zu geben, habe ich von meinen Unterlagen gute Kopien anfertigen lassen, die ich praktisch zum Selbstkostenpreis an Interessenten weitergebe. Folgende Unterlagen stehen zur Verfügung:

1. Prospekt Gnom 1922 u. AM 250ccm 1924
2. Prospekt T 500sv 1925 u. Sonderabdruck "Motor u. Sport" 1926
3. Prospekt T 500sv u. T600sv Luxus- u. Volksmodell 1926
4. Prospekt T 500 sv u. T 600sv 1928
5. Prospekt "Horex-Modelle 1931 u. Verkaufsblatt S500 u. T600 1932
6. Sammelprospekt S200 - S800 1933
7. Sammelprospekt S200 - S800 1934
8. Sammelprospekt S2 - SS64 1935
9. Prospekt T5 - S6. 1937
10. Prospekt S2, S3 1937
11. Prospekt S35, 1937
12. Prospekt SB 35, 1939
13. Prospekt T5 - S6 u. SB 35, 1939
14. Behandlungsvorschrift "Tigergabel" bis Modellreihe 1935
15. Behandlungsvorschrift "Tigergabel" ab Modellreihe 1936
16. Behandlungsvorschrift "Amac-Vergaser", 1928
17. Behandlungsvorschrift "Hajot-Ölpumpen", Trockensumpf u. Frischöl
18. Ersatzteilliste Hurth-Getriebe Typ LC, (Horex Standard-Getriebe 1929-1935) ab 500 ccm.
19. Betriebsanleitung "Horex-Motorräder" 500 u. 600 ccm sv + 500ccm ohv, 1930
20. Ersatzteil-Preisliste "Horex-Krafträder" (ohne Bildteil), 1930
21. Ersatzteil-Preisliste für Columbus-Motore 500 u. 600 ccm Einzylinder und 600 + 800 ccm Zweizylinder (ohne Bildteil)
22. Betriebsanleitung "Columbus-Motore" 200ccm - 800ccm, 1935
23. Betriebsanleitung "Columbus-Motore" 200ccm - 600ccm, 1938
24. Betriebsanleitung "Horex-Motorräder" 200ccm-600ccm, sv u. ohv, 1937
25. Ersatzteilliste "Columbus-Motore" 500ccm u. 600ccm sv u. ohv, 1938
26. Ersatzteil-Preisliste SB 35, 1939 (ohne Bildteil)

Der Preis pro kopierter Unterlage beträgt bis einschließlich Nr. 18 5,-- DM, ab Nr. 19 10,-- DM incl. Porto. Interessenten wenden sich bitte an: Michael Mehlinger, Weserstr. 24, 6090 Rüsselsheim, Tel 06142/68235



YAMAHA - PABST

ALU-Nachgußteile von SIEGMUND-PABST

Reibungsdämpferknöpfe Reginaart, Residentart mit kl. Horexzeichen, +Residentart mit großem Horexzeichen wie Reginahandgriff kombiniert. Tankemblem aus einem Guß, Fahrerfußrasten Resi/Imp., Hauptständer Regina/Resi/Imp., Alu-Zwischenring Imp. für Honda 12 Volt-Lima Umbau, Nockenolwanen für Resi-Nochenwellenrettung, Werkzeugkasten Resi links, Handgriff Resi-Sitzbank/Regina Kotfl., Kettenkastenhalbmonde Resi/Imp., Seitenständer arme Resi/Imp. Verstärkte Ventildeckel Imp. auch mit eingebauter Motorentlüftung, Gepäckträger für Steib S250, andere Alunachgußteile auf Anfrage + Nachbau v. Einzelstücken möglich, Auspuffzwischendämpfer V2A f. Resi/Imp., Nockenwellen Instandsetzung Resi/Imp. auf Anfrage. Verkauf-Tausch-Ankauf von anderen Teilen möglich!

ANZEIGEN

Verkaufe org. Vorderradschutzblech für Resi/Imp. Schwinggabel, neu. Tausche meinen rechten Resident-Werkzeugkasten gegen einen linken. Verkaufe Imperator 400, guter Zustand, DM 4.200.

Suche Kopie der Horex Kundendienstmitteilungen, bis 1952 einschließlich. Suche Regina Ein-Port Gußkopf, tausch gegen Teile möglich.

Paul Nauwelaers, AV. J. Hannssens 42, B-1210 Brüssel, Belgien.

Biete ca. 20 verschiedene Horex-Haus-Post-Hefte im Tausch gegen Horex-Regina/Resident/Imperator/SB 35/Columbus und Rebell 50-Prospekte. Ebenso Alu-Zylinder für Imperator (Münch) Ø=68,4 gegen Gebot zu verkaufen. Angebote a :
Postfach 1443 6252 Diez/Lahn

HOREX-NEUTEILE PUTSCH- BERGER

Herichhauserstraße 55
Wuppertal/Cronenberg
0202/473713

Horex-Teile, J. Puckmayer
Tel. 0043/7229/89927

SB 35, Bj. 49. gegen Gebot abzugeben. 06142/68235

Horex-Teile en bloc,
Tel. 06344/5616

Regina 350/51 z. Rest.
1950,- 06401/6338

Alle Kleinanzeigen sind kostenlos, wir behalten uns aber vor den Text sinnvoll zu verändern. Schicken Sie eine Postkarte an die Redaktion. Telefonische Anzeigenannahme unter 069/436859. Bei gewerblichen Anzeigen bitte an die Redaktion wenden.

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

Krümmern - ET-Kataloge -

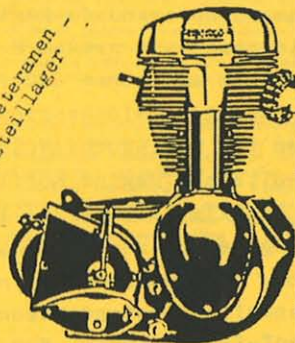
22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

6110 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!

Großes Veteranen-
Ersatzteillager



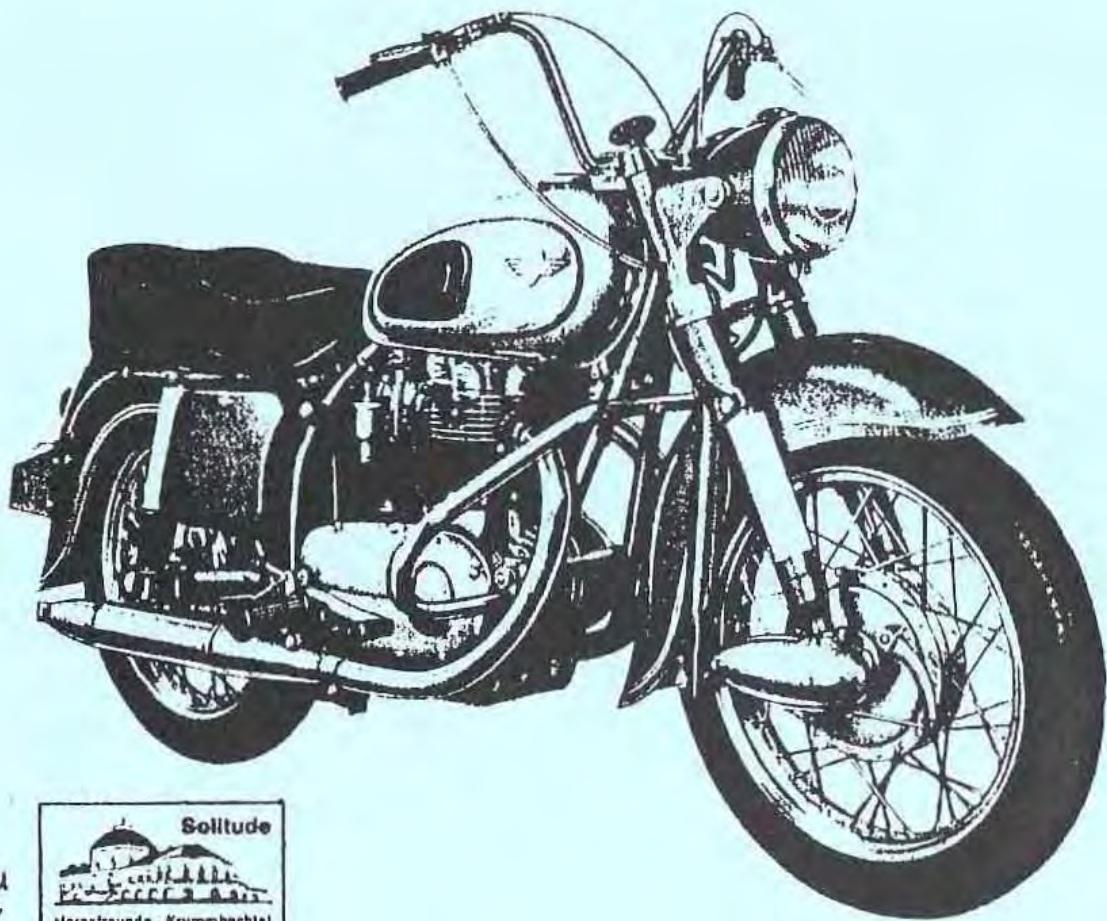
150490

Preis 2,-



HOREX

BOLE




AMC Lu.-Oppau
Horex-Freunde



NR. 2



Bild Nr.

AUSPUFFANLAGE

56/ 1	Auspuffkrümmer kurz, maschinengebogen, verchromt	DM 98,--
	Auspuffkrümmer kurz, handgebogen u. angepaßt verchromt	DM 135,--
56/ 2	Schalldämpfer, 3-teilig, zerlegbar, verchromt (für Regina 03 - 06)	DM 198,--
	Schalldämpfer, 1-teilig (Torpedoform) für Regina 03 - 06	DM 148,--
56/ 3	Sternschelle aus Sphäroguß	DM 38,--
56/ 1a	Auspuffkrümmer lang, maschinengebogen, verchromt	DM 110,--
	Auspuffkrümmer lang, handgebogen, angepaßt, verchromt	DM 138,--
56/ 2a	Schalldämpfer, kurze konische Form, verchromt für REGINA und REGINA 01 und 350 Sport	DM 146,--
56/11a	Auspuffkrümmer hochgezogen, Handarbeit, angepaßt verchromt für REGINA 350 Sport, SB 35, VICTORIA KR 35	DM 168,--
56/-	Auspuffkrümmer für 350 Sport, untenliegend	DM 168,--

Bei Bestellungen geben Sie bitte den Maschinentyp und die Ausführung des Zylinderkopfes - Aluminium- oder Gußkopf - an.

Bitte beachten Sie, daß die Auspuffkrümmer für REGINA 250 oder REGINA 350 Sport andere Radien haben als die für die REGINA-Modelle passenden Krümmer. Auch die Modelle mit Gußzylinderkopf und mit A

ACHTUNG Die maschinengebogenen Krümmer für REGINA's mit Gußkopf verchromt.
Handgefertigte Krümmer sind Original nachgebaut und passen.

HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND

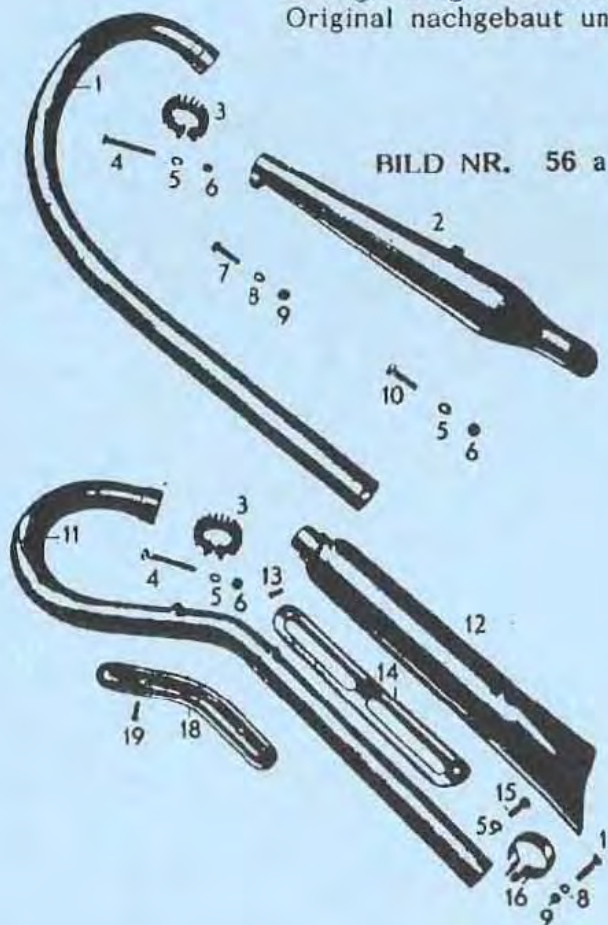
REGINA · RESIDENT · IMPERATOR

Teileliste 89/90 mit 530 Bildpositionen ·
Motorenrevision · Restauration · Teilefertigung ·
Tauschkurbelwellen · Einspeiservice · Gebrauchsmaschinen · Neues
Werkstatt-Handbuch · Aluschweißungen ·
Lagersitzreparaturen

TECHNIK

8720 SCHWEINFURT

Zehntsir. 28 · Tel. 09721-41455 u. 1415



LIEBE HOREXIANER!

Der Frühling zeigt seine ersten Knospen und die Horexten werden an den Tag geholt. Es wird gewienert und geputzt, so daß die Maschinen, meist nach der Winterüberholung, wieder startbereit in der Garage stehen.

Auch ich habe diesen Winter eine Restauration vollendet, nämlich die einer DB 201 von Zündapp. Diesen kleinen Zweitakter kann man richtig lieb gewinnen, wenn er so über die Straßen schnurrt. Nur leider ist mir schon nach den ersten 200 Kilometern der Kolben kaputt gegangen.

Mit diesen Worten wünsche ich euch viel Freude, mit euren Motorrädern, in der Motorradsaison 1990.

Constantin Klinger

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Postadresse Constantin Klinger
 Rotlintstr. 51
 6000 Frankfurt 1
 Telefon (069) 436859

Redaktion Constantin Klinger

Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
 Kto. 318039303 BLZ. 500 502 01

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

HOREX Regina ERSATZTEILE

zum Beispiel:

Schalthebel- und Kickstartergummi in orig. Form	je 6,80 DM
HOREX Emblem 2-teilig, beste Qualität	je 59,80 DM
GEPÄCKBRÜCKEN in orig. Form mit Halterung	je 149,80 DM
FAHRERSATTEL komplett neu, Untergestell orig. Form	
HUPE 6V <u>dicke Ausführung</u> , schwarz, mit Chromblende	39,80 DM
und vieles mehr	

fordern Sie kostenlose Ersatzteillisten an.

MOTORRAD STEMLER GmbH

GROSS- UND EINZELHANDEL · IM- UND EXPORT · ANFERTIGUNGSTEILE
Adler · BMW · DKW · Horex · NSU · Triumph · Viktoria · Zündapp und andere

Garschager Heide 29, 5630 Remscheid 11, Tel. 02191/53067
Telefax 02191/590349

INHALT

Horex.....	Seite 5
Unter uns im Horex-Club.....	Seite 9
Resident-Ratgeber.....	Seite 10
Zündapp Citation.....	Seite 12
12-Tage-Buch einer Regina-Tour.....	Seite 15
Die Lichtmaschine.....	Seite 18
Anzeigen.....	Seite 20

Änderungen der Werksangaben für Vergaser-
einstellung: Heft 2/89

Mischkammereinsatz Regina 4= Nr. 3

Leerlaufdüse Regina 1,3= 0,45

Luftregulierschraube offen Regina 1=1x

Leerlaufdüse Resident 250,350=0,5

Paul Nauwelaers



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

Hier kommt die endgültige Lösung
Ihrer Zylinderkopf-Probleme hin-
sichtlich "abgenagter" oder defekter
Auspuffstutzen: bis 3mm unter Orgi-
naldurchmesser wird eine Alu-Büchse
aufgepresst; bei mehr als 3mm unter
Orginaldurchmesser oder Bruch wird
ein Alu-Gewindestutzen eingesetzt.
Weiterhin bieten wir Ihnen die Ver-
legung der Original-Motorentlüftung
in den Ventildeckel mit Schlauch-
anschluß an.

Andere Spezialreperaturen und An-
fertigungen auf Anfrage.
Besuchen Sie uns auf der Veterama
in Ludwigshafen, Eberthalle, Eingang.

36. Internationale HOREX-STERNFAHRT 1990

**in
Bremen**



Freitag 1.6.: Ankunft der Gäste
Samstag 2.6.: Kameradschaftsabend
im Festzelt
Sonntag 3.6.: Spiele
Bewertung der Veteranen
Festabend mit
Preisverleih
Tombola und
Tanz
Montag 4.6.: Verabschiedung der Gäste
(Änderung des Programms vorbehalten)
Auszeichnungen bitte bei:
Bernd Kocarka
Kissingerstr. 52
2803 Bremen 1 Tel.: 0421/ 373933 (abends)
anfordern.

HOREX

Horex-Freunde Bremen e. V.

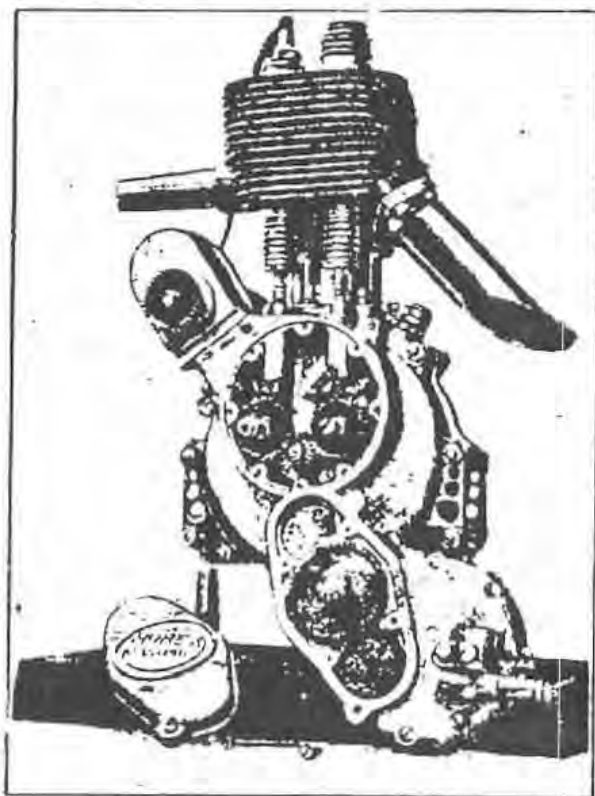


Der Redaktionsschluß für Heft 3/90, dies er-
scheint Mitte Juli, ist der 1. Juli 1990.

Im Sommer 1922 erregten Fahrversuche auf der steilen, nahezu 9 km langen Gebirgsstraße Oberursel—Hohe mark im Taunus, der Strecke des bekannten Feldbergrennens, die allgemeine Aufmerksamkeit der Motorsportwelt. Man erzählte sich in Fachkreisen Wunderdinge über einen neuen kleinen Einzylindermotor. Bei näherem Nachforschen erfuhr man dann, daß der bekannte Konstrukteur, Oberingenieur Freise, der kurz zuvor die Leitung der Columbus-Motorenbau A.-G., Oberursel, übernommen hatte, mit der Konstruktion einer 250er-Maschine herausgekommen war, die wirklich abnorme Leistungen entwickelte und bedeutend stärkere Konkurrenzmaschinen auf ebener Landstraße wie im Berg zu „versetzen“ vermochte, obwohl der neue Motor zunächst nur in einem Versuchsrahmen eingebaut war.

In dem neugeschaffenen, in Bad Homburg errichteten Werk war man sich von vornherein darüber klar, daß allein der Bau eines Qualitätserzeugnisses Berechtigung und Daseinswert besitzt, da es an mittelmäßigen Motorradmarken gerade zu jener Zeit keinen Mangel gab. Der Konstruktion der neuen Maschine wurde also die denkbar größte Sorgfalt gewidmet: Erst im Sommer 1923 trat man mit den ersten Versuchsbauten an die Öffentlichkeit und wagte sich in erste Konkurrenzen. 1924 war dann die Konstruktion so weit gediehen, daß man sie als verkaufs- und marktfähig der Allgemeinheit zugänglich machen konnte. Und im Nu hatte sich das schmutzige, schnittige Modell einer neuen deutschen 250er-Maschine ob seiner vielen stark ins Auge springenden Vorzüge: seiner vortrefflichen Fahreigenschaften, seiner enormen Geschwindigkeit und Dauerleistung einen großen Freundeskreis erworben. Ein Wettbewerbserfolg reihte sich an den andern!

Hier aus der von Horex-Maschinen im Jahr 1924 errungenen Siegesreihe nur die wesentlichsten: Alle drei an der vom 16. bis 17. August veranstalteten Nord-Süd-Expressfahrt Leipzig—Frankfurt am Main beteiligten Maschinen bewältigten die über 417 km führende Nachtfahrt mit einem Durchschnittstempo von 47 km/Std. und gelangten mit großem Vorsprung vor den übrigen Konkurrenten ihrer Klasse ans Ziel, ja, wurden als die im besten Zustand eingetroffenen Fahrzeuge mit dem Konditionspreis ausgezeichnet. 14 Tage später wird Karrer beim Inselbergrennen, obwohl er auf der aufgeweichten Strecke stürzt, Vierter seiner Kategorie. Beim Avusrennen am 21. September gelangen zwei Horex-Maschinen mit nur 98 Sekunden Abstand hinter dem Ersten auf den zweiten und dritten Platz. Wieder acht Tage später landet dieselbe Horex-Maschine beim Karlsruher Wildparkrennen in ihrer und der 1000er-Kategorie auf dem ersten Platz, eine Woche darauf geht sie beim Feld-



Ventilsteuerung, Magnet- und Ölpumpenantrieb
 des 500-ccm-Horex-Columbus-Motors

bergrennen als Siegerin mit der drittbesten Zeit durchs Ziel. Und bei den weiteren großen Konkurrenzen: beim Krähenbergrennen, auf dem Freiburger Exerzierplatz, im Großen Preis von Stolzenfels, bei der Neustädter Bergprüfung und anderen Orten ist sie stets an erster Stelle in den Siegerlisten zu finden.

Diese Serie von Rennerfolgen setzte sich im Jahr 1925 fort: Berlin—Hirschberg, Pforzheim, Königstein, Marburg, Heuberg, Swinemünde vor allem, Feldberg, Opelbahn, Solitude, Moritzburg, Hohe Wurzel, Ruppiner Dreieck, Mannheimer Dreieck, Taunus, mit einem Wort, alle bedeutenderen Konkurrenzen werden von Horex siegreich bestritten, 55 erste, 30 zweite und 22 dritte Plätze in einer Saison in Langstrecken- und Bahnwettbewerben, in Flachrennen, Bergrennen und Zuverlässigkeitsfahrten, das war Beweis genug für die Güte des Fabrikats!

So wirkte sich denn die Propaganda der Erfolge sehr schnell für den allgemeinen Absatz der Horex-Maschine aus. Und das Werk, ursprünglich nur notdürftig in kleineren Fabrikationsräumen untergebracht, wuchs und dehnte sich. Die anfänglich nur 20 Mann betragende Arbeiterschaft zählte bald über 100 Köpfe, und der von vornherein vorzügliche Maschinenpark mußte fortlaufend ergänzt und vergrößert werden. Das Herausbringen ganzer Serien für den aufnahmefähig gewordenen Markt machte bald eine neue Umstellung notwendig; Man errichtete schließlich auf dem eigenen, 18 000 qm großen Gelände in Homburg einen umfangreichen Neubau; heute präsentiert sich dem Besucher ein Fabrikkomplex, neuzeitlich eingerichtet mit geräumigen Fabrikationssälen, Konstruktionsbüros, Lagern und allem, was man von einem modernen Werk erwartet. Und die Zahl der pro Woche herstellbaren Maschinen ist auf 100 Motorräder angewachsen.

Wie in einer Vorahnung der für die deutschen Verhältnisse jetzt typisch gewordenen Entwicklung der Seriencourrenmaschine im Motorradbau war im Jahre 1925 von der Columbus Motorenbau A.-G. ein neuer 500 ccm starker Einzylindermotor herausgebracht worden mit der absichtlichen Bestim-

mung, ihn als Antriebsmaschine für eine strapezierfähige Gebrauchsmaschine zu verwenden. Dieser Motor, übrigens der längsthubige Einzylinder, der in Deutschland zurzeit gebaut wird, hat den kleinen 250er-Sportmotor heute mehr und mehr verdrängt und in dem entsprechend verstärkten und umgeänderten Rahmen bezüglich Leistung und Dauerhaftigkeit glänzend gehalten, was man von ihm nach den Erfolgen des kleinen Bruders erhoffen durfte. Die 500-ccm-Horex-Maschine bewältigt als Solofahrzeug jede in Deutschland vorkommende Steigung fast ausnahmslos im dritten Gang, die Seitenwagenmaschine, die erst seit kurzem mit einem 600-ccm-Motor gebaut wird, nimmt jeden Berg im zweiten Gang. Damit ist die Horex-Maschine das typische und idelle Reisefahrzeug für den Allgemeingebrauch geworden.

Ueber den konstruktiven Aufbau hier die wesentlichsten Daten:

Als Rahmenmaterial werden nahtlos gezogene, konische Stahlrohre schwedischer Herkunft verwendet. Die Verbindungen sind Preß- und Gesenkschmiedestücke gleicher Provenienz, die im Tauchverfahren hartgelötet werden, so daß Schweißstellen an keiner Stelle des eindimensionalen Rahmens vorkommen. Zum Anbringen eines Seitenwagens wird jeder Rahmen von vornherein mit Befestigungsaugen versehen.

Die Vorderradgabel ist verstärkt und parallelogrammgefedert. Alle beweglichen Teile besitzen Nippel für Hochdruck-Preßschmierung.

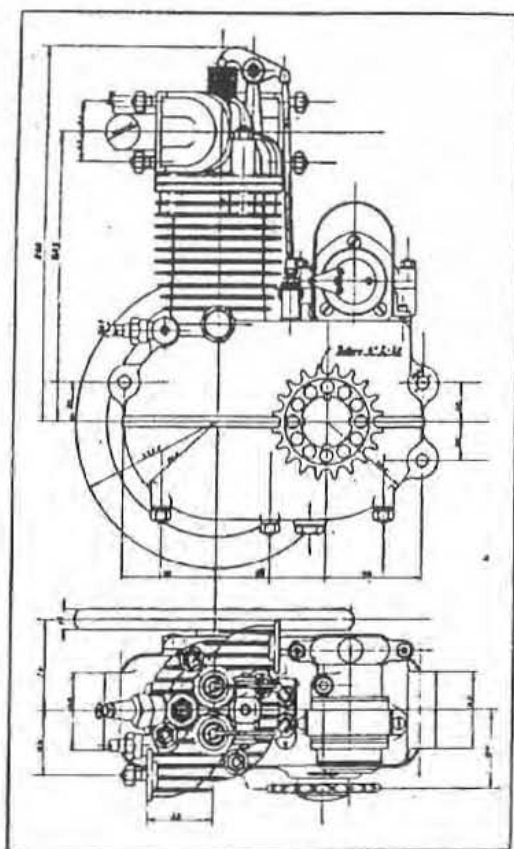
Der normal ausgeführte, auf Druckfedern ruhende Sattel hat 750 mm Bodenhöhe.

Der Tank, auf Stegen aufgeschraubt und grau mit grünen Feldern emailliert, faßt 10 Liter Brennstoff, der unter dem Sattel getrennt angeordnete Oelbehälter nimm 3 Liter Oel auf.

Von den Schutzblechen wird das Vorderrad vollkommen umschlossen, während das hintere Blech glatt geführt ist und 145 mm Breite aufweist.

Als Bremsen sind hand- und fußbetätigte Vorderradnaben- bzw. Hinterradexpansionsbremsen verwendet.

Der Lenker, wie der ganze Rahmen, mit Ausnahme des Tanks, tielschwarz emailliert, ist eingelötet und trägt die Bedienungshebel und Armaturen.



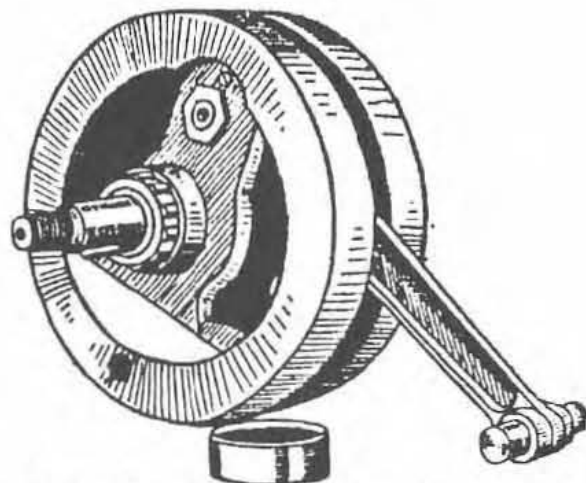
Der 250-ccm-Columbus-Motor

Die Gewichte verteilen sich wie folgt: auf dem Vorderrad ruhen 60 kg, auf dem Hinterrad 80 kg Gewicht.

Als Felgen finden je nach Wunsch des Käufers solche für normale Bereifung, 26×3, oder Typ Ballon-Bereifung, 27×3,5, Anwendung.

Der Motor, ein im Viertakt arbeitender, luftgekühlter Einzylinder von 37 kg Gewicht hat 76 mm Bohrung und 110 mm Hub bei 499 ccm Inhalt. Der für Seitenwagenbetrieb gedachte Motor hat bei gleichem Hub 83 mm Bohrung. Das ergibt bei einer Steuerleistung von 1,9 bzw. 2,1 PS eine Bremsstärke von 12 bzw. 15 PS. Die Drehzahl von normal 3000 Touren pro Minute kann maximal auf 4500 gesteigert werden. Die erreichbare Höchstgeschwindigkeit, die hierbei auf flacher guter Straße erzielbar ist, bewegt sich bei 100 km/Std.

Der Zylinder selbst besteht aus Spezialguss und weist große Kühlrippen auf. Die groß bemessenen Ventile sind seitlich angeordnet und von unten gesteuert.



Kurbelwelle mit Rollenlager, Schwungmassen und Pleuelstange des 500-ccm-Horex-Columbus-Motors

Das Material der — gleich der Motorenachse — auf Rollen laufenden Pleuelstange ist Chromnickelstahl.

Der Kolben besteht aus einer Leichtmetalllegierung, sein Bolzen ist mit Pilz gesichert. Das Kolbenbolzenlagermaterial besteht aus Phosphorbronze, die Oelung des Kolbenbolzens geschieht durch Abstreifer.

Die Schwungmasse liegt im Gehäuseinnern.

Die Schmierung besorgt eine automatische B.-&-L.-Pumpe mit Zusatzschmieranordnung durch Handbetätigung.

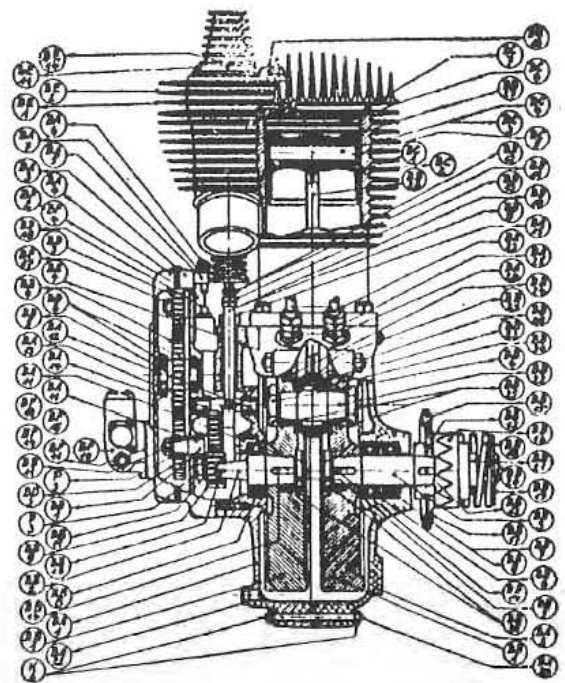
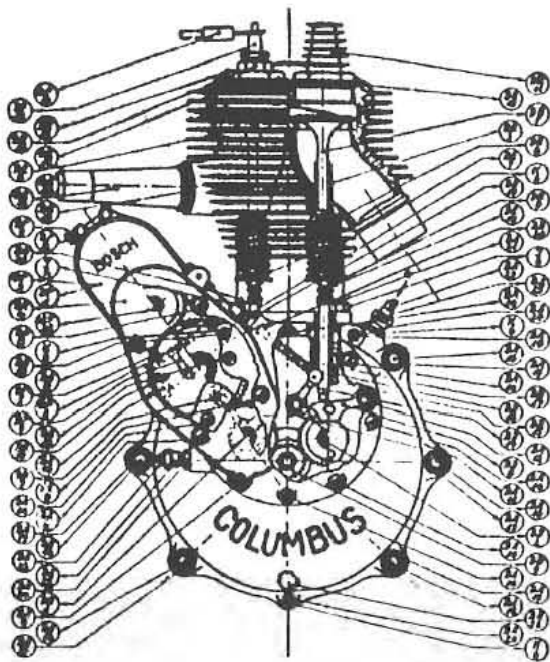
Der Zweikolbenvergaser ist Fabrikat Brown & Barlow, Typ 120 — 1 N.

Die Zündung erfolgt durch einen hinter dem Zylinder geschützt angeordneten, durch Zahnräder angetriebenen Hochspannungsmagnet — einfach oder mit Zündlichtanlage kombiniert —, dessen Zündzeitpunkt vom Lenker aus verstellbar ist.

Der Antrieb von Motor zum Getriebe geschieht durch vollkommen gekapselte Rollenkette, $\frac{3}{8} \times \frac{3}{8}$, das Uebersetzungsverhältnis zwischen Motor und Getriebe ist 1:1,78.

Das Getriebe ist Fabrikat Burman-Dreigang mit Vierplattenkupplung und Stoßdämpfer. Es läuft in Fettschmierung und wiegt 11 kg. Es besitzt folgende Gangübersetzungsverhältnisse: 3. Gang: 1:1; 2. Gang: 1:1,46, 1. Gang: 1:2. Das Uebersetzungsverhältnis vom Getriebe zum Hinterrad ist 1:2,5.

Die Gesamtübersetzung vom Motor zum Hinterrad hat also folgende Verhältnissgrößen: 1. 4,45; 2. 6,5 und 3. 13,0.



Der Kickstarter ist vollkommen gekapselt.

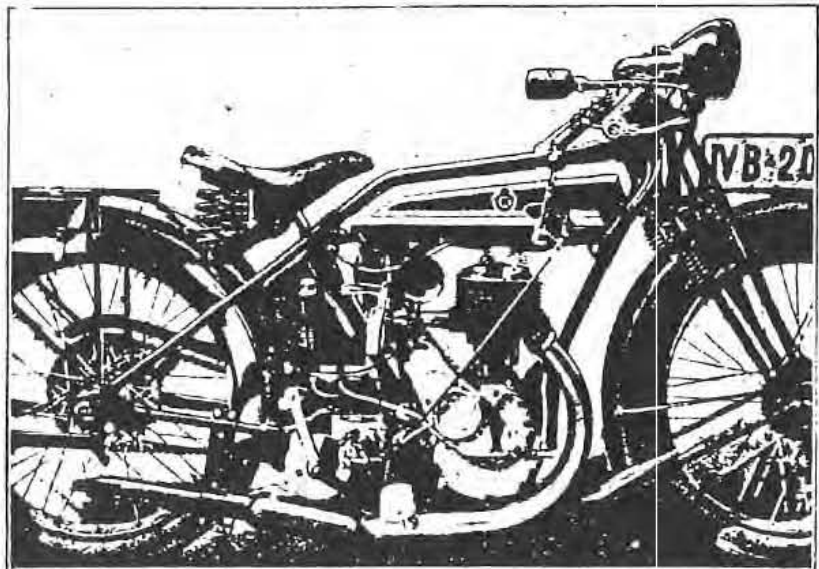
Den Antrieb des Hinterrades besorgt eine blechverschaltete, original-englische Coventry-Rollenkette, $\frac{1}{8}'' \times \frac{1}{8}''$.

Die Anordnung der Bedienungsorgane ist einfach und bequem: Der Hebel zur Bedienung der Gangschaltung ist zur Rechten am Tank-Rahmenrohr angebracht. Die Vorderradbremse wird durch Hand rechts am Lenker, die Hinterradbremse durch Fuß links vor der Raste betätigt. Die Kupplung wird von Hand am Ende des linken Lenkerstücks bedient, der Dekompressionshebel befindet sich daneben an der Innenseite der Lenkerhälfte.

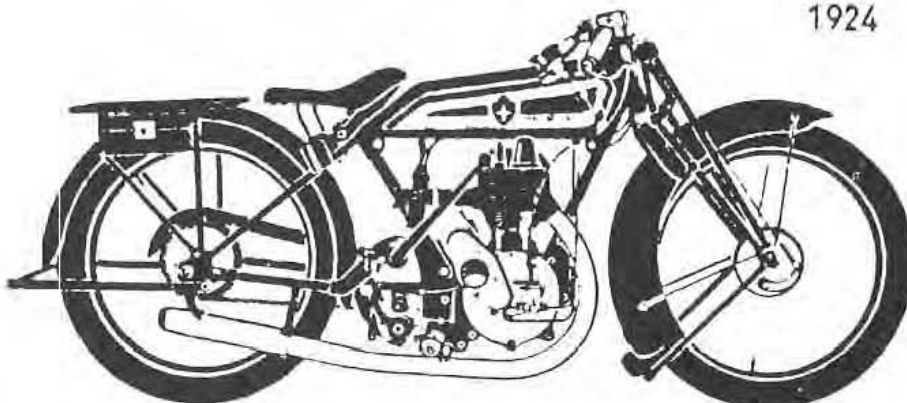
Soviel über die technischen Einzelheiten des Horex-Motorrades, wie es jetzt als Modell 1926 auf dem Markt ist. Als ausgesprochenes Strapazierfahrzeug von hohen Qualitäten wird es seinen Weg

zur deutschen Käuferschaft bestimmt finden, nachdem sich die große Allgemeinheit endlich von dem Wahn freizumachen beginnt, daß nur englische Fabrikate leistungsfähig und preiswert sind.

Ing. Alexander Büttner.



500-ccm-Horex-Einzylinder von der Schalthebelselle



1924

Unter uns im Horex-Club.

Termin-Service:

- 28.4 Hessen-Nassau-Marathon für Veteranenfahrzeuge
bis Bj.1939. Tel.05665/4722
- 8.-11.6 Treffen des Horex-Club-Niederlanden
Horex-Treffen Laan van Kanaän 20
1944 RR Beverwijk NH - Niederlanden
- 7.-8.7 Sommertreffen der Veteranenfreunde Hütten-
bergland. Tel.06403/2435

- Kurt Heumann bietet neue 350er Rundgehäuse 850,-,
sowie **neue** 350er und 400er Aluköpfe 440,-,an.
Tel.06071/1315
- Das Buch "Dampfhammer" nennt sich ab sofort "Horex-
Regina" Teil 1, Preis 46,50,-, da es Ende dieses
Sommers einen Nachfolger bekommt, der Dampfhammer
"Vom Gnom zum Imperator" Teil 2. 06597/4330
- In den USA gibt es einen Motorrad-Club der sich mit
deutschen Motorrädern befaßt, das "Deutsche Motorrad
Register". Diese bringen eine eigene Zeitschrift
heraus und sind an jeder Verbindung zu deutschen
Motorradsammlern und Marken interessiert.
Deutsches Motorrad Register 8663 Grover Place
Shreveport, LA 71115 U.S.A

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

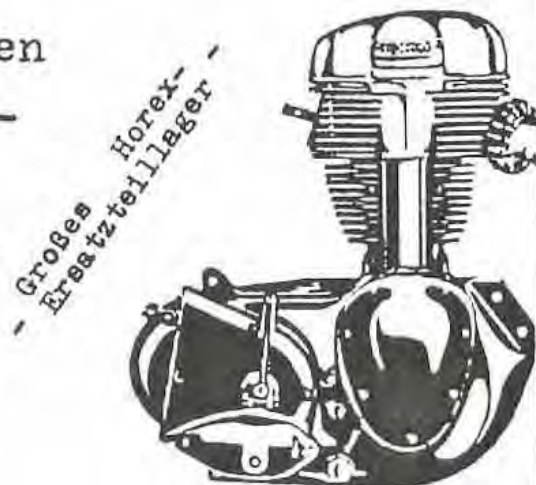
Krümmern - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

6110 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



Zwischen Vorderrad und Hinterrad ist ein Rahmen. Und der soll, heißt es, desöfteren gebrochen sein; dort wo der Ständer sich beim aufbocken der Maschine anlegt. Da lassen sich 2 mm dicke Schellen anbringen, wird in einem zeitgenössischen Testbericht empfohlen.

Mir ist noch kein Rahmen gebrochen, aber wer vorbeugen will, kann das tun, eventuell auch durch vorsorglich aufgeschweißte Blechverstärkungen anstelle der Schellen.

Zu mir sagte vor einiger Zeit ein Resident-Fahrer, daß die Achse der Hinterrad-Schwinge sich in den Rahmen-Knotenblechen frei drehen lassen müsse.

Da scheint ein ausgemachter Unsinn zu kursieren. Tatsächlich müssen die Muttern dieser Schwingenachse fest angezogen und gesichert werden, damit das oben geschilderte nicht passieren kann.

Zwischen Schwinge und Rahmen gehören auch diese dicken geriffelten Unterlegscheiben. Der Einbau läßt sich erleichtern, wenn man eine Gewindestange (M 10 oder M 12) durch die Fußrastenbohrungen steckt, und mit zwei Muttern innen den Rahmen etwas auseinanderdrückt, bis die Schwinge mit den beiden Scheiben bequem eingeführt werden kann. Auf diese Weise lassen sich auch Schwinge mit festgerosteten Achsen einfach ausbauen. Dem Rahmen schadet diese Weitung nicht.

Das Hinterrad macht einen stabilen Eindruck; und solange solo gefahren wird, geht normalerweise auch nichts kaputt daran. Aber im Beiwagenbetrieb brechen die drei originalen Mitnehmerbolzen oft weg; durch Dauerbruch oder lösen der Verschraubung infolge Nachgebens des Aluminiums zwischen Bolzen und Mutter.

Abhilfe kann man schaffen, wenn man etwas geänderte Bolzen dreht bzw. drehen läßt. Diese sollten nach außen 3 - 4 mm länger sein, damit sie auf der ganzen Breite der Hardi-Scheibe tragen; aber nicht zu lang, damit sie nicht am Hinterrad-Antrieb aufsitzen. Ausnutzen sollte man auch die an der Nabe angesenkten 22 mm \varnothing Anlagefläche. Auch den Gewindeteil M 10 x 1 läßt man 2 - 3 mm länger, damit dort eine normalhohe Mutter Platz findet (nicht die originale flache). Beim Zusammenbau die Federringe nicht vergessen, und die Muttern anziehen bis das Aluminium knirscht; man hört es tatsächlich, wenn man darauf achtet. Dann mit Körnerschlag oder Loctite 'hochfest' sichern. Noch wirksamer ist eine Vergrößerung der Ansenkung von 22 mm \varnothing auf 25 mm \varnothing , und Gewinde M 12 x 1,25.

Auch an den drei Schrauben des Hinterradantriebes macht man das Gewindestück M 10 x 1 etwas länger, um normalhohe Muttern verwenden zu können. Der Platz im Kettenkasten reicht dazu aus.

Für alle Schrauben und Muttern verwende man die Festigkeitsklasse 8.8. (früher 8G) mindestens. Man erhält das Material durch Kauf von ausreichend dickeren Schrauben, oder im Stahlhandel in der Qualität 34 Cr 4 V oder 42 Cr Mo 4 V (Stoff Nr. 1.7225).

Als Bereifung für das Hinterrad empfiehlt sich im Gespannbetrieb der 4.00 x 18 Block K von Metzeler. Das ist ein speziell für das Gespannhinterrad entwickeltes Profil.

Diese Reifengröße bekommt man problemlos eingetragen.

Allerdings wird es im originalen Kotflügel Platzprobleme durch den größeren Reifen geben. Ich habe deswegen ein gekürztes Klappteil montiert. Wer das nicht hat, oder Skrupel hat, das vorhandene abzuschneiden, kann auch auf 3.50 x 18 Gespannreifen ausweichen, die es z.B. bei der Fa. Stemler runderneuert gibt.

Durch den 4.00 x 18 Block K ergibt sich eine etwas längere Gesamtübersetzung wegen des größeren Reifenumfanges.

Bei der 350er braucht man deswegen nicht die Ritzel zu ändern. Die empfohlenen 13/41 sind noch gut zu fahren. Wer jedoch nicht mehr die beste Motorleistung hat, sollte aber auf 13/43 ändern falls eine Motorüberholung noch nicht ansteht.

Wenn ich schon bei den Kettenrädern bin, möchte ich zur Kette folgendes behaupten: Im Gespannbetrieb hält auch eine solo ganz brauchbare IWIS-SX nicht lange. Da hilft nur eine gute O-Ringkette; damit ist man den Ärger auf lange Zeit los; richtige Kettenräderflucht und Ketten-durchhang vorausgesetzt.

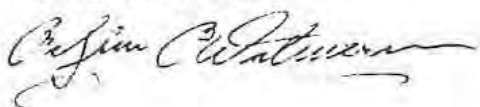
Bei einer Urlaubsfahrt von 4000 km mit SW, Frau und viel Gepäck war eine gepflegte SX-Kette nach 3000 km schon unbrauchbar geworden. Bei dieser Fahrt hatten wir auch den berühmten Kolbenklemmer. Allerdings wegen Motorüberhitzung; hervorgerufen durch spanische Sommerhitze und längere Autobahnfahrt im dritten Gang bergauf mit Vollgas. Damals war auch noch alles 'original' im Motor; wohingegen wir mittlerweile manches geändert haben, wie z.B. Motorölvolumenvergrößerung, Papierölfilter, andere Getriebeabstufung. Für eine Fahrt zu heißeren Gefilden ist auch ein Ölkühleranbau nicht auszuschließen, um dem Zylinder einen kühlen Kopf zu bewahren.

Über die Bearbeitung dieses Kopfes werde ich mich bei meinem nächsten Beitrag auslassen.

Mit den besten Wünschen für eine gute Saison mit vielen sorglos gefahrenen Wegstunden empfiehlt sich

mit freundlichem Gruß

Achim Adelmann



Achim Adelmann

Bahnhofstr. 3

6758 Lauterecken

06382/8089



YAMAHA - PABST

ALU-Nachgußteile von SIEGMUND-PABST

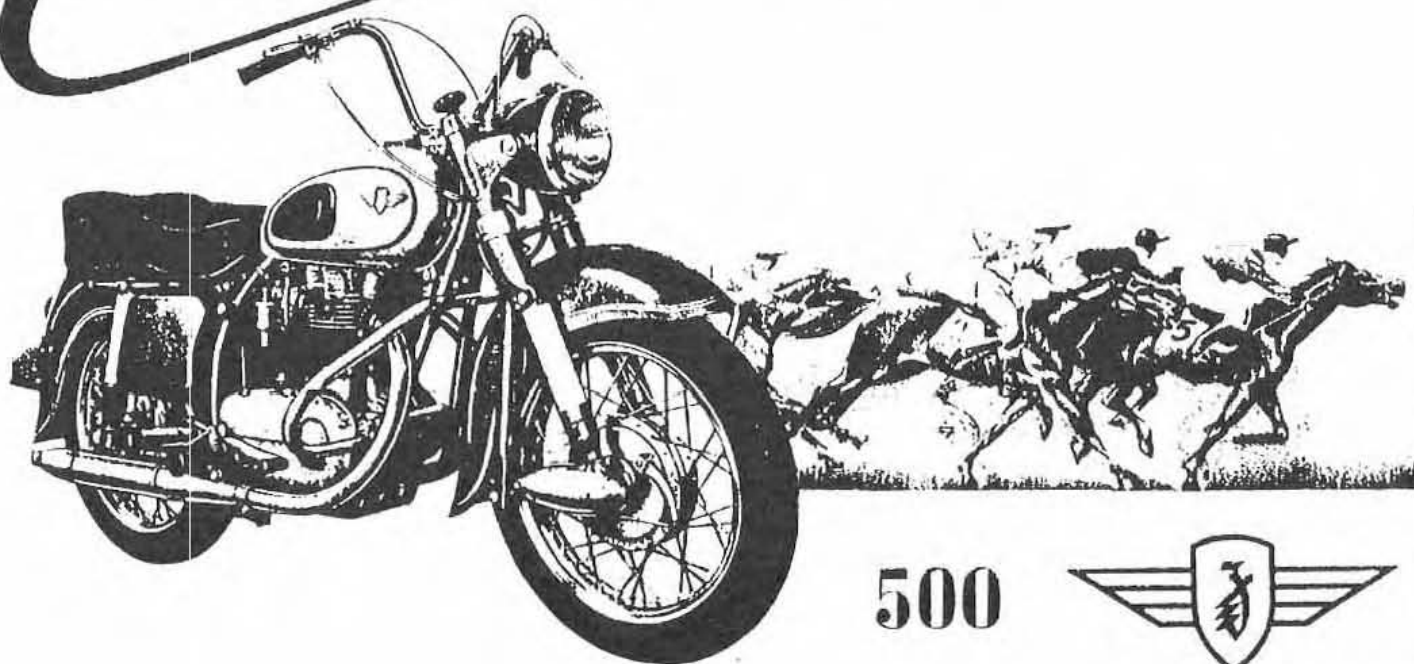
Reibungsdämpferknöpfe Reginaart, Residentart mit kl. Horexzeichen, +Residentart mit großem Horexzeichen wie Reginahandgriff kombiniert. Tankemblem aus einem Guß, Fahrerfußrasten Resi/Imp., Hauptständer Regina/Resi/Imp., Alu-Zwischenring Imp. für Honda 12 Volt-Lima Umbau, Nockenwellen für Resi-Nochenwellenrettung, Werkzeugkasten Resi links, Handgriff Resi-Sitzbank/Regina Kotfl., Kettenkastenhalbmonde Resi/imp., Seitenständer arme Resi/Imp. Verstärkte Ventildeckel Imp. auch mit eingebauter Motorentlüftung, Gepäckträger für Steib B250, andere Alunachgußteile auf Anfrage + Nachbau v. Einzelstücken möglich, Auspuffzwischen-dämpfer V2A f. Resi/Imp., Nockenwellen instandsetzung Resi/Imp. auf Anfrage. Verkauf-Tausch-Ankauf von anderen Teilen möglich!

YAMAHA-PABST · Ottweiler Str. 10 · 6690 St. Wendel-Niederrhein

DIE AKTUELLE ZEITSCHRIFT FÜR HOREX-FREUNDE

UND ALLE, DIE ES WERDEN WOLLEN

ZÜNDAPP *itation*



500



Dieser Bericht von ... Rahmen erschien in der Clubzeitschrift vom Deutschen-Motorrad-Register in den USA. Zur Verfügung gestellt von P. Nauwelaers und ins Deutsche übersetzt durch den Horex-Novizen.

Wann ist eine Horex wirklich eine Zündapp? Oder von der anderen Seite gesehen, wann ist eine Zündapp eine Horex? Diese Frage ist abhängig vom Standpunkt des Betrachters. Doch was läßt sich durch die Zeit nicht alles klar erkennen. Richtig ist, daß die Zündapp Citation (Citation steht für Vorladung vor Gericht)

von 1958 bis 1960 in Wirklichkeit eine Horex Imperator, 2 Zyl. parallel-Twin, war. Ihre Geschichte besteht aus internationaler Intrige, einer Menge Geld, dem abkupfern und einigen Mysterien. Es könnte Material für eine Fernsehserie sein, aber Sie können hier im Horex-Boten, stellvertretend für die Clubzeitschrift des Deutschen-Motorrad-Registers, die Geschichte lesen.

Der Auftakt dieses Spiels ist 1957, in der Verwaltung der Horex-Werke KG, dieses in Familienbesitz befindlichen Werkes. Sie hatten 1955 durch die Vorstellung der Imperator 350/400 auf sich aufmerksam gemacht. Dieser 2 Zyl. Büffel war seiner Zeit weit voraus, er hatte Elemente die sich Jahre später als Standard durchsetzen werden, wie obenliegende Nockenwelle, integrierter-sekunder-Antrieb und Ölbadkupplung.

Nebenbei gesagt, es ist äußerst interessant zu sehen, daß einige dieser Techniken heute von orientalischen Firmen kopiert werden, z.B. Honda. Doch die technische Entwicklung ist, mit der Zeit, auch hier übergesritten.

Doch alles war nicht eitel - Sonnenschein in Bad Homburg, dem Zuhause von Horex. Das Geschäft in den USA mit der Imperator war nicht befriedigend und es machte keinen Sinn auf Besserung zu hoffen. Horex hatte Exklusivrechte an einen Importeur gegeben, die "Foreign Motorcycles Corp" (Ausländische-Motorrad-Gesellschaft), kurz FMC. FMC machte viel Reklame, und die Horex-Geschäftsführung schien mit ihrem Importeur zufrieden. Jedoch das US-Händlernetz wuchs nur langsam und Horex mußte sich die FMC mit anderen wichtigen europäischen Motorradmarken teilen. Es scheint auch, daß 350 und 400ccm ein wenig schwach war für den US-Markt.

Die Amerikaner sahen 650 und 750ccm als die kleinen Motorräder aus England, und die 1000 und 1200ccm von Harley-Davidson und Indian als die richtigen Motorräder an.

Übrigens, die Beschränkung des Hubraums in Deutschland war ein erfolgreiches Manöver der Regierung, um den Absatz von Motorrädern zu stärken. Sehr hohe Versicherungsbeiträge für Motorräder über 400ccm gaben die gewünschte Hubraumklassen vor. Diese Politik stammt aus der frühen Nach-

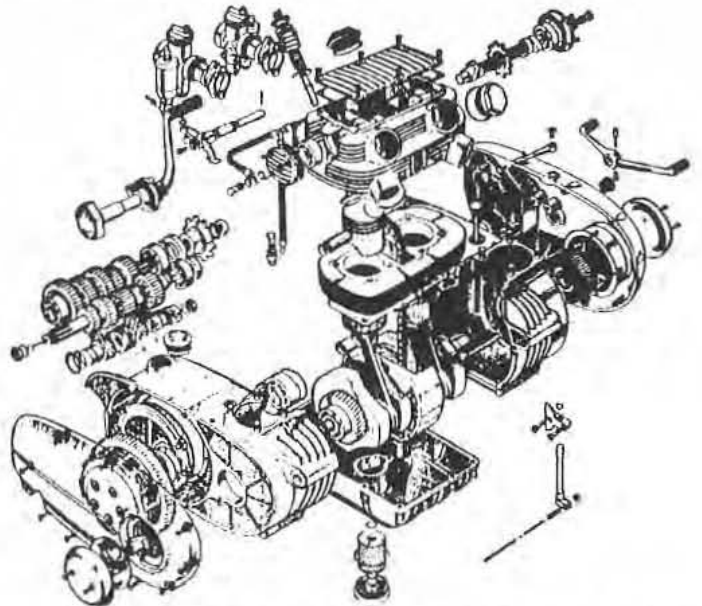
kriegszeit, in der die europäische Wirtschaft auf den Wiederaufbau und nicht auf die Konsumindustrie konzentriert war. Diese Umstände ließen das Interesse bei den US-Bürgern an einer Horex schwinden, sofern er nicht bewußt die Verkaufsräume betrat. Die nächste Szene unseres "Wer will was Spiel's" findet hinter verschlossenen Türen statt, wir verlassen sie, denn die historischen Details sind nur noch Vermutungen. Die Resultate werden gegen Ende dieses Jahres klar. Es genügt zu sagen, daß die Dämmerung des Jahres 1958 mit einem absolut neuen Zweirad, welches die amerikanische Küste erreicht, beginnt. Ganzseitige Anzeigen wurden geschaltet, der Importeur "Berliner-Motor-Corporation" teilt mit "Dies ist die Maschine auf die Sie gewartet haben." Berliners heiße, neue Offerte geht als Zündapp Citation in den Markt. Der bekannte Namen Zündapp prangt von zwei Tankplaketten sowie vom Typenschild. Aber jeder der etwas Fantasie hat, merkt das dieser kleine Schwindel eine vergrößerte und unter anderem Namen aufgelegte Horex-Imperator, für den US-Markt, ist. Die Zeitung "Intrepid Motorcycle Mechanics" findet schnell heraus, daß dieses Motorrad unter starker Unterstützung einer traditionsreichen ausländischen Marke entstanden ist - HOREX - !

Die Citation hatte eine neue größere Zylinderbohrung von 66mm, daraus resultierte ein Hubraum von 452ccm, und dies erlaubte den "Madison Avenue Typen" keine Zweifel an Berliners Aussage "Es ist eine Fünfhunderter". Der Zylinderkopf wurde für mehr Leistung überarbeitet, durch größere Kanäle und große Doppelvergaser, sowie durch scharfe Steuerzeiten der

R-3 Nocke bekam der Motor Power. Die Schmierung hatte nun einen auswechselbaren Papierfilter für bessere Oelfiltration.

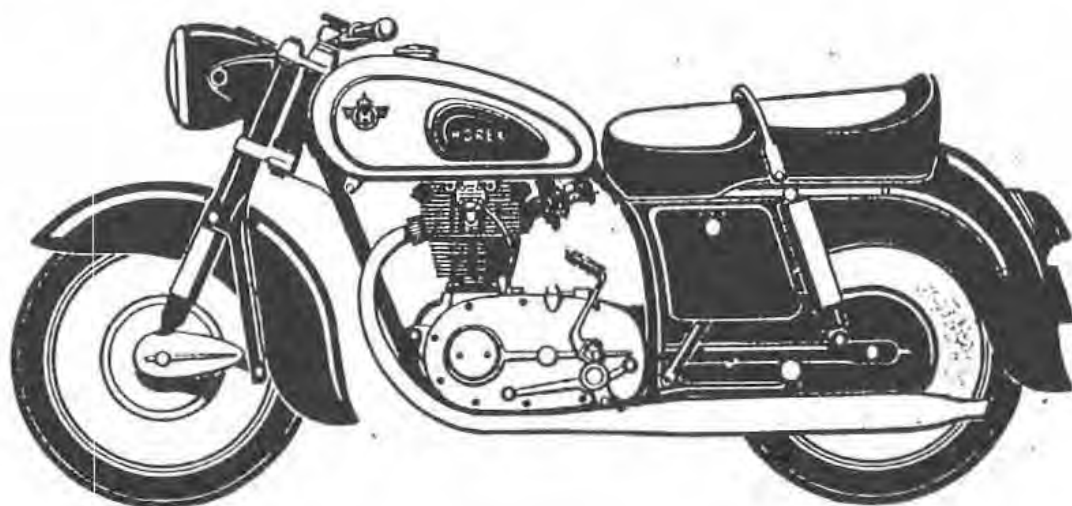
Nach einem langsamen Start, wurde der Verkauf der Citation; Berliner hatte durch einen erweiterten Händlerkreis und erfolgreiche Werbekampagne für den Erfolg gesorgt; durch die Geschäftsführung in Deutschland immer besser beurteilt. Leider braut sich großer Ärger zusammen. Einige Monate nach dem die Fanfare zur Einführung der Citation verklungen war, begann FMC mit einem kleinen Lizenzprozeß die Gegenoffensive. Bewaffnet mit einem unterschriebenen Exklusiv-Handelsvertrag zwischen Horex und FMC. Sie marschieren mitte 1958 ins "Federal Court" Gebäude (Bundesgericht), Ziel: eine sofortige einstweilige Verfügung zu

erwirken, den Verkauf der Citation zu stoppen. Denn auch für ein ungeübtes Auge war klar, die Zündapp Citation ist nur eine getarnte Horex. Der juristische Fortgang ist für FMC langsam. Doch Anfang 1959 wird eine gerichtliche Verfügung gegen den weiteren Import von Citations erlassen. Nur die schon im Land (USA) befindlichen Citations dürfen noch an die Händler abgegeben werden. Doch das ist auch schon alles was Berliner noch darf. So finden knapp 250 Motorräder ihren Weg in die Garagen von verschiedenen US-Bürgern. Aber es war nur ein Papyrus-sieg der FMC.



Horex hatte die Lager voll mit Citations, die sie an Berliner verkaufen wollten. Diese Motorräder waren, wegen der ungünstigen Versicherungstufen, auch in Deutschland nicht zu verkaufen. Die Situation wird noch schlimmer für Horex, als Berliner in einer Gegenklage FMC untersagen läßt die Citations als Imperator nach USA zu importieren. Im Anblick der unverkauften Citations am Lager, rutschte Horex immer tiefer in eine finanz Misere. Weltweit kam noch eine Rezessor im Handel mit Motorrädern hinzu. Horex beladen mit nicht verkäuflichen Inventuren (Citation) kann nicht weiter. In der Mitte 1960 ist Schluß. So bleiben einige unbeantwortete Fragen. Warum dachte Horex mit einem so dünnen Vertrag, welcher FMC Exklusivrechte einräumte, zurecht zu kommen. Warum stieg der willige Berliner in eine Situation ein, welche Probleme unausweichlich werden ließ? Warum konnten sich die Beteiligten, für den gemeinsamen Erfolg, nicht einigen, um die Quelle dieser Motorräder zu sichern? Vielleicht wird die Zeit die Wunden heilen.

Imperator „S 450“



Das schnellste Pferd im Horex-Stall.

452 ccm Zweizylinder-Viertakt-Motor mit obenliegender Nockenwelle.

34 PS – 160 km Spitze – Literleistung über 75 PS/L – Kraftstoffverbrauch 5 Ltr./100 km bei 100 km gleichbleibender Geschwindigkeit.

Preis DM 2950,— ab Werk.

FMC existierte noch einige Jahre mit dem Verkauf von Horex-Ersatzteilen und dem Import von Marken wie Pannonia, Danuvia und Zanella. Berliner verkaufte dann Motorräder der Marken Norton, Matchless, Ducati und Moto Guzzi.

Die deutsche Versicherungssituation verbesserte sich und am Lager befindliche Motorräder fanden deutsche Kunden. Einige Horex-Clubs hatten Interesse an Horex und dies auch noch in unserer Zeit; unterstützt von einigen Händlerwerkstätten. Hier ergab sich nun eine Gelegenheit zur Überprüfung der Horex-Situation. Die erwähnenswerteste ist die des Motorradzeitungs-Herausgeber Floyd Clymer im Jahr 1960. Clymer kam mit Geld, welches er durch den Verkauf seiner Zeitung "Cycle" an Ziff Davis realisierte. Er kaufte, unterstützt von Friedel Münch, die original Werkzeuge der Imperator. Friedel Münch fertigte einige Prototypen einer neuen Horex, unter dem Namen *Indian*. Dies waren interessante Maschinen, Fahrwerk von Tartarin und Grimeca aus Italien. Der Motor hatte 600ccm-Aluzyylinder, Wechselstromlichtmaschine, Magnesiumgehäuse und eine größere Kupplung.

ZUNDAPP-WERKE GMBH · NÜRNBERG

Es kommt jedoch zu keiner Produktion und das Projekt endet mit Clymers Tod. Heute lebt Horex nur noch durch den Namen. Der Markenname wurde durch einen anderen übernommen, es wurde nur für den heimischen Markt produziert. Aber im Rückblick ist die Citation ein rares, weltweit gesuchtes Motorrad, daß letzte und beste von Horex. Diese Information wurde zusammengestellt aus verschiedenen, wir glauben Akkurate, sekundär Quellen. Keine Behauptung wurde überprüft. Es wurde nur eine dramaturgische Bearbeitung vorgenommen.

Dieser Artikel aus der DMR (Deutsches-Motorrad-Register) ist mir wichtig und so habe ich ihn für die Horex-Boten-Leser übersetzt. Manches sehe ich jedoch anders als im Artikel dargestellt.

Ihr Horex Novice

12 - Tage - Buch einer Regina-Tour(Fortsetzung)

Ein Lokal tut sich auf, Käse, Brot und Wein waren köstlich, wir wandern zurück zum Campingplatz, es dämmt bereits und wir gehen schlafen. Mein Zelt hat mich in seinem Schutz, schlafe durch, ungestört bis zum nächsten Morgen.

Donnerstag, 14. Juli

Punkt sieben bin ich wach. Gegen acht Uhr habe ich alles gepackt, mich selbst auch sortiert und bin startklar. Wetter gut, zunächst, ein paar Wolken, man wird sehen. Ab gehts. Regina, alles bestens. Straßen trocken, prima, so gehört sich das. Die frische Luft tut gut und der Motor hängt prächtig am Gas. 's scheint, wir haben beide etwas vom neuen Tag, mein Motorrad und ich. Fahre Landstraßen, will zunächst das Land erschnuppern. Metz, Delme, Château-Salins, Arracourt, Lunéville, Gerbéviller, Rambervillers, Epinal. Dann rüber nach Vittel, Contrexeville, Martigny-les-Bains, Lamarche, Montigny-les-Bains, Langres, Longeau, Prauthoy, Gemeaux - , Dijon. Als ich so an die hundert Kilometer abgespult habe, muß ich Regenkleidung überstülpen, es ist wieder so weit. Wollte ich doch zunächst in Richtung Besançon. Das wird auf der Rückfahrt geschehen und so suche ich die Autobahn. Bei dem Wetter bringt die Landstraßenfahrrerei nichts mehr. Ständig regnet es, nur kurze Aufheiterungen.

Ab Dijon wird jetzt die Autobahn benutzt. Macht 22 France Gebühren. Die Strecke ist gut ausgebaut. Es geht trotz "Nässe" gut voran. Mehr als bis auf 110 km/h lasse ich nicht gehen. Spule trotz des gemütlichen Regina-Tempos Kilometer um Kilometer ab. Das Wetter wird etwas besser und dann sogar trocken und mal wieder Sonnenschein. So macht auch das Fahren wieder richtig Spaß und ich betrachte die vorüberziehende Landschaft. Mache keine Rast, spule durch, verspüre auch keinen Hunger, genieße einfach das Fahren und es wird später Nachmittag. Habe jetzt den Ehrgeiz in jedem Falle Lyon noch zu erreichen. - Und dann braut sich wieder was. Der Himmel zieht sich vollkommen zu. Es wird fast finster und schüttet wie aus Eimern. Zügiges Fahren ist nicht mehr und anhalten, wo? Die Sicht ist schlecht. Hoffentlich sehen mich die Anderen. Nur gut, daß ich nie auf die Idee kam die originalen Rücklichter an meinen Reginas zu belassen. Sie sind bei solchem Wetter einfach zu klein, werden zu spät erkannt. Kann nur noch langsam fahren - und das auf der Autobahn. Mehr als fünfzig sind nicht drin und ich werde von den Autos überholt, sie mich dann in ihren Wasserfontänen verschwinden lassen. Wechsele auf die Standspur und tuckere weiter. Etwa fünfundzwanzig Kilometer vor Lyon bin ich jetzt und dann endlich, eine Tankstelle. Fahre sie an und welch Wunder, stehe im Trocknen. Tanke voll. Ist erst die Hälfte vom Sprit verbraucht. Regina ist sparsam. Es regnet weiter, gießt, schüttet. Der Tankwart erklärt mir, daß vor Lyon ein großes Camping-Center ist und es sei nicht mehr weit und erklärt mir genau wo es ist. Er spricht etwas englisch und so klappt die Verständigung. Mein Entschluß, bis dahin noch weiter Unterseeboot zu spielen, denn es ist mittlerweile neunzehn Uhr. Fahre langsam auf der Standspur weiter und komme mir nun wirklich vor wie ein U-Boot, denn die fahren unter Wasser auch nicht schneller. Staune nur über das kleine Eisenhäufchen von simpler Technik unter meinem Hintern, es läuft und läuft. Erreiche die beschriebene Abfahrt zum Camping-Center und der Regen hört schlagartig auf. Sogar die Sonne kommt wieder zum Vorschein.

Bekomme einen prima Zeltplatz angewiesen, baue mein Château, lege mich "trocken" und checke Regina. Kein sichtlicher Ölverbrauch, kein Öl am Motor, alles bestens. Versorge mich mit Nahrung aus der Packtasche und stopfe die Dinge mit Gott und der Welt zufrieden still in mich hinein.

Freitag, 15. Juli

34831 km Tachostand. Will nun endlich nach Marseille. Fahre auf der N7 durch Lyon, danach auf die Autobahn. 32 France Maud. Der Himmel ist etwas bedeckt und ich habe vorsichtshalber Regenzeug an. Je weiter ich nach Süden komme, es wird immer wärmer. Etwa bei Valenca entledige ich mich sämtlicher "überflüssiger Klamotten" und stau sie weg. Blauer Himmel - endlich! Einziger Abstecher den ich noch mache, Avignon. Aber auch nur kurz. Selbst zur Mittagszeit erscheint mir die Stadt durch die Autos zu hektisch. Will endlich im Mittelmeer baden - basta. Also weiter - und, stehe um 15⁰⁰ Uhr mit Regina in Marseille am Kai und genieße die Aussicht auf das Meer und einen einlaufenden Dampfer.

35161 km Tachostand. 255 France sind ausgegeben; also ein Viertel des Geldes für Maudgebühren, Benzin, Zeltplatzgebühren und der größte Teil davon zur zusätzlichen "Magenpflege". Und das Motorrad? Keinerlei Beanstandungen. Seit Thionville das Werkzeug wieder gut gestaut wurde, habe ich vergessen was das ist.

Aber, wo werde ich in der kommenden Nacht schlafen? Wo kann ich hier endlich in die Welle hopsen? Schnell noch ein paar Fotos und dann wieder rauf auf meinen Packesel. Halte mich auf meinem Weg, sodaß ich auf der rechten Seite immer wieder auf das Meer stoße. Gelingt nicht ganz, aber schließlich befinde ich mich doch auf einer Küstenstraße und ich schätze noch keine zehn Kilometer hinter der Stadt war es, zur Linken ein Schild "Camping". Voila. Ein großes weitflächiges Areal im ansteigenden Kalkstein ausgebaut und gerichtet zu einem herrlichen naturellen Campgelände und dieses in Privathand eines Monsieur Canal: Camping * * Carava-ning "La Calanque Blanche" Route des Goudes 13008 Marseille - .

Na also, hier werde ich ein paar Tage bleiben. Monsieur Canal bedeutet mir der Platz sei voll. Er spricht auch kein englisch, sowenig wie ich französisch. So kann ich ihm auch nur schwer folgen. Lasse mich nicht abweisen, bin hartnäckig und freundlich zugleich, bedeute ihm auf meine Art: "Monsieur, une moto, une mini Zelt (weis nicht was Zelt auf französisch heißt und mache eine entsprechende Handbewegung), une mini placa?!" Schließlich grinst er, das Eis ist gebrochen und er bedeutet mir ihm zu folgen. Neben einer Pinie zeigt er mir einen kleinen Platz und dahinter Felsen, der Blick auf das Meer ist frei. "Gut?" Er schaut mich an und grient, sicher das einzige deutsche Wort welches er perfekt beherrscht. "Gut, prima, fantastisch!" Entgegne ich. Er hat verstanden und registriert es mit Zufriedenheit in seinem Gesichtsausdruck. "Pass, Passa Porte", und er deutet auf sein Haus, welches etwa zwölf Meter entfernt ist, "Madame!" Ich nicke mit dem Kopf und begeben mich zur "Rezeption".

Danach, rauf mit dem "Moto" auf das Gelände, unter der Pinie steht es gut im Schatten und das "Château" aufgebaut, jetzt bewähren sich wieder meine stabilen Stahlnägel und der gekürzte 300gr.-Hammer, der Boden ist hart, man muß nageln als wie ein Bergsteiger seine Haken in die Wand. Amüsiere mich in den nächsten Tagen immer über die Neuankömmlinge mit ihren Alu-Heringen und dem Plastic-Kram. Danach, flink alles kurz sortiert und runter mit den Klamotten, vom Platz über die Straße, Stufen führen hinunter ans Meer zu einer kleinen Badebucht - lasse mich von safter Dünung umschließen und die Regina ruht sich derweil oben unter der Pinie aus. Alf würde nun sagen - na was? "Null Problemo!" Doch damals war uns Alf ja noch nicht erschienen.

Samstag, 16. Juli

Die ersten Sonnenstrahlen, das Zelt erwärmend, treiben mich hinunter an das Meer. Die See ist so ruhig und sanft wie am Tage zuvor und ich genieße es wiederholt endlich im Meer zu schwimmen. Danach ist der Tag ausgefüllt mit dem Erkunden der Umgebung. Die kleine gut ausgebaute Küstenstraße endet weiter östlich nach einigen Kurven dem Verlauf der Küste folgend an einer kleinen Ortschaft, deren winzige Häuser sich in eine Felschlucht wie Schutz suchend hineinziehen, sie teilweise dicht an den Fels sich schmiegend errichtet sind. Zum Meer hin öffnet sich der kleine Ort zu einem natürlichen Hafen, geschützt vom Gestein umschlossen und dem weiter draußen ein riesig aus dem Wasser ragender Felsen als mächtige Insel, ihm vor der gar zu wütend werden könnenden See Obhut gewährent.

Zur Landseite führt der Weg durch das Dorf hinauf in die Steinwüste der mächtigen Kalksteinfelsen, welche hier überall die Landschaft prägen und die See wie eine natürliche Bastion umlagern.

Inmitten dieses Felsengewirres macht die Sonne den weißen gebleichten Kalkstein blendend und wehe wer sich hier die Wege als Fremder nicht sorgfältig in der Richtung einprägt, dem droht das Mißgeschick sich zu verlaufen. Er findet nur schwer aus dem Labyrinth der Canons, den massig ragenden Felsen in der Sonne gleichsam gleißend, wieder hinaus. Mir ist dieses Malheur geschehen und nur weil ich mir den Stand und die genaue Richtung der Sonne über den Felsen zu einem gewissen Punkt gemerkt hatte, fand ich als Fremdling wieder den rechten Weg.

Die Besichtigung einer alten Befestigungsanlage aus dem Kriegesstand noch an jenem Samstage auf dem Programm der Ausflüge und Regina mußte wacker geschotterte Wege erklimmen, was Dank der großen neunzehner Räder keinerlei Schwierigkeiten aufkommen ließ.

Neben dem Campgelände befindet sich eine kleine Lokalität und so war zwischenzeitlich immer mal ein kleiner Imbiß sowie ein kühles "Beer" gesichert.

Daß der Abschluß eines solchen Tages natürlich noch mit einem ausgiebigen Bad im Meer gekrönt wurde versteht sich von selbst und Monsieur Canals einfache aber dennoch recht zweckmäßige wenn auch nur mit kaltem Wasser versehene Duschanlage befreite anschließend den Körper vom Salz des Meerwassers.

Sonntag, 17. Juli

Der Vormittag stand ganz im Einkauf der Versorgungsgüter für das leibliche Wohl in einem Supermarkt in Marseille. Wäre in Deutschland auch ganz praktisch: Versorgung am Sonntag.

Das Wetter? Postkartenpanorama. Blauer Himmel, blaues Wasser, kräftige Brise von der See und eine sich ebenso aufbauende Welle. Wunderbar zum Schwimmen und das wurde auch ausgiebig getan.

Am späten Nachmittag eine leichte Klettertour durch die Felsen.

Montag, 18. Juli

Regina hat heute Ruhetag. Selbst genieße ich heute nur mein Dasein. Baden, Sonnen, ein bisschen herumgammeln, es ist sehr warm.

Eine Laverda und eine Moto Guzzi, HH u. H, treffen auf dem Platz ein. Ihre Piloten, zwei Zeitsoldaten auf Urlaubsreise. Sie jedenfalls hatten an ihren Kisten etwas zu schrauben. Das eine so alte Horex ohne Risiko bis hier zu fahren sei, wollten sie kaum glauben. Vermutlich gehören sie zu einer anderen Generation, denen das Besinnliche abhanden gekommen zu sein scheint; sie wollen schnell Kilometer schinden.

Nur die Verwendung eines 12 Volt-Reglers führt zu unbefriedigten Ergebnissen. Um bei niedrigen Drehzahlen die Spannung aufrecht zu erhalten, würde die Feldwicklung, die ja den Magnetismus aufbauen muß, überlastet. Durch den Einbau einer entsprechenden Feldwicklung und eines auf die Lima abgestimmten Spannungsreglers haben wir mit wenig Mitteln aus der 6 Volt-Lichtmaschine eine 12 Volt-Lichtmaschine gemacht. Der Anker muß nicht geändert werden, er hat eine ausreichend große Windungszahl.

Was sind nun die Vorteile eines 12 Volt-Umbaus?

Bei gleicher Leistung halbiert sich die Strombelastung der Leistung $P=V \times I$, die 12 Volt Glühbirne sind preiswerter als die 6 Volt-Birnen, außerdem kann mit entsprechendem Lampeneinsatz H4 Licht gefahren werden. Von 6 Volt H4 ist abzuraten, da die original Regina-Lichtmaschine schnell überlastet, sowie das stark beanspruchte Bordnetz überlastet ist.

Es muß noch betont werden, daß der Umbau auf 12 Volt nicht automatisch eine Verdopplung der Leistung mit sich bringt. Eine 60 Watt Lichtmaschine kann als 12 Volt-Umbau ca. 90 Watt liefern. Bei größerer Belastung werden die Eisenverluste im Anker zu groß, das heißt der Anker erwärmt sich unzulässig. Ist die Isolation der Wicklung des Ankers schon brüchig oder teilweise abgeblättert, schlagen wir ein Neuwickeln des Ankers, bei einem 12 Volt-Umbau vor.

Laubersheimer



Elektro- u. Feinwerktechnik
Werner Laubersheimer
Schlachthofstr. 12 · 6740 Landau
Telefon: 06341/4241



Neue Spannungsregler
für alle Lichtmaschinen DM 130,-

Kabelbäume in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan DM 70,-

Instandsetzung von Zündmagneten
schnell und kostengünstig

Gleichstromanker wickeln 130,- 200,-

Zündspulen wickeln DM 70,-

Drehstromanker im Tausch DM 130,-

Auf sämtliche Arbeiten und Produkte
1 Jahr Garantie

Bitte kostenlose Preisliste anfordern.
Postversand jeden Tag, auch ins Ausland.

ANZEIGEN

1x Windsbraut zu verkaufen;
Suche SB 35 oder ähnliches
Tel. 0421/564101 .

Verkaufe Horex-Blechneuteile: Kettenkasten-auch SB 35-Abdeckbleche Schall-dämpfer-Schutzbleche mit angesetzten Blechen-Schall-dämpfer SB 35+T5 Fischschwanz-W.Z.-Kästen T5+Reg.-Hauptständer-Antriebsschneckenritzel-Duplexketten. Suche: Tank für S-oder T5, sowie S5-Zyl.+Kopf. Biete: Regina 350 z. Rest. 1950,-DM. Albert Eringfeld Aaltenseweg 40 N1-7091-AG-Dinxperlo

Suche: Regina Ein-Port Gußkopf. Biete: Seitenständer, W.Z.-Kasten, Kettenkasten, Alu-Kopf, Resident-Kopf, usw. Tel: 0032/2/4272830

Biete: T6 Rumpfmotor XM 9251 15, T6 Kompl. Motor D1M 2657 7, Prospekte: '38 Horex, NSU '28, Indian '22, Imperia '29. Suche im Tausch Vorkrieg-Horex. Tel. 089/334769

Suche für Regina 0 Blechteile: Kettenkasten, Werkzeugkasten, Vorderradschutzb., usw. Tel. 09401/3986

Suche Regina-Flachtank in gutem Zustand. 04352/1079

Suche: Columbus-Motor T6, XM; Ölpumpe, HAJOT TroII; Lenker mit Armaturen; Auspuff. Tel. 09502/7448

2 Werkzeugkästen Imperator zu verk. 07125/5158

Kaufe oder Tausche gegen vers. Horex-Teile, Regina Kettenkastenunterteil. Tel. 02754/342

Suche Horex-Regina-Teile. Tel. 07306/33733

Suche Horex-Hausposthefte im Tausch gegen Ersatzteile, Originalprospekte oder Geld. 06126/7395

Teile für Imp.: Gabel, Felge, Lampe, Tacho, Tank und Hinterrad. 0911/884224

Regina Bj. 51, 3800,-DM. Tel. 02203/62572

Regina 350 Bj. 51, 2 J. TÜV, 6000,-DM. Tel. 06031/9411

Verkaufe Regina Mittelständer, Lampe und Tank. Tel. 06198/1236

Biete Imperator-Motor-RS; Resident-Rahmen und Motor; Regina-Teile. 06053/2760

Resident 350 und Regina 400 zu verk. 06146/7304

Suche Kontakt zu SB 35 Besitzern. 07843/1296

Resident 250, Bj. 54, 5500,- Th Savaidaris 3 Nest Foka Str. 62100 Serress Griechenland

Alle Kleinanzeigen sind kostenlos, wir behalten uns aber vor den Text sinnvoll zu verändern. Schicken Sie eine Postkarte an die Redaktion. Telefonische Anzeigenannahme unter 069/436859. Bei gewerblichen Anzeigen bitte an die Redaktion wenden.

HOREX-NEUTEILE

z.B. LIMA-Deckel, Kapselrohr, Tachoscheiben, Ölltg., Tele - Verschleißteile und vieles mehr.

KLAUS FORSTER

A. d. Stadtwiesen 37

6140 Bensheim 2

Tel. 06251-73223 ab 19 Uhr

150790

Preis 2,-



HOREX

BOTE




AMC Lu.-Oppau
Horex-Freunde



NR. 3



KURBELWELLE, KOLBEN

18/-	Kurbelwelle kompl., ohne Lager, gebraucht	
	Regina u. Regina 1	DM 150,--
	Regina 400	DM 190,--
18/ 4	Kurbelachse rechts	
	Regina geschraubte Welle	DM 80,--
	Regina 03 u. 04, geprepte Welle	DM 72,--
18/ 5	Kurbelscheibe rechts / links	DM 60,--
18/ 6	Pleuelsatz, repariert mit Dürrkopp Nadelkranz,	
18/10	Schmierung verbessert	DM 198,--
18/13	Kurbelachse links, Regina, für vollrolliges Lager	DM 160,--
	Kurbelwellenstumpf links, Regina	
	25 mm für Norm-Nadellager	DM 160,--
	ohne Bild: Nadellager für 25 mm KW-Stumpf	DM 31,--
	ohne Bild: Simmering für KW-Stumpf	DM 9,80
18/18	Motorkettenrad 3/8 24 Zähne	
	Regina u. Regina 1	DM 48,--
	Regina 03 u. Regina 400	DM 58,--
18/19	Sechskantmutter für Motorkettenrad	DM 6,--
18/23	Mahle-Kolben, Regina Sport, erhöhte Verdichtung,	
	gewölbter Boden mit Ventiltaschen mit Kompensations-Stahling 72,0 72,5 73,0 mm	DM 166,--
	Kolben Regina 03, gewölbter Boden 69,2 - 71,0 mm	DM 138,--
	Mahlekolben	
	stahling 75	DM 132,--
	Kolbenring	DM 22,50

HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND

REGINA RESIDENT IMPERATOR

Teileliste 89/90 mit 530 Bildpositionen

Motorenrevison - Restauration - Teilefertigung - Tauschkurbelwellen - Einspeichservice - Gebrauchsmaschinen - Neues Werkstatt-Handbuch - Aluschweißungen - Lagersitzreparaturen

TECHNIK

8720 SCHWEINFURT

Zehntstr. 28 Tel. 09721-41455 u. 1415

LIEBE HOREXIANER!

Das diesmalige Vorwort betrifft Rally's, Veteranenveranstaltungen und Ausfahrten. Ich bin der Meinung, und ich glaube die teilt Ihr alle, dass es am schönsten ist wenn viele unbekannte, seltene und aeltere Motorraeder die Veteranenveranstaltungen besuchen. Man ist ja schon fast in der Unterzahl mit seinem Veteran, gegen all die Japanischen Motorraeder. Einen Ansporn gab fuer mich die Ausfahrt der Veteranenfreunde-Dreieich. Die gut geplante und ausgefuehrte Ausfahrt, war nur mit zwei neueren Motorraedern besetzt. Zu alledem hielt sich sogar das Verhaeltniss zwischen Vor- und Nachkriegsmotorraedern die Waage. Die diesmalige Baujahrbegrenzung von 1960 wird sogar, bei der naechsten Ausfahrt auf 1940 herunter gesetzt.

Es war einfach eine Freude die Vorkriegsmotorraeder so dahin blubbern zu sehen.

Also, Veteranenbesitzer, dies ist ein Aufruf eure Motorraeder aus den Garagen zu holen, und somit der Oeffentlichkeit und uns selbst eine Freude zu bereiten.

Euer Constantin Klinger



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

Hier kommt die endgueltige Loesung Ihrer Zylinderkopf-Probleme hinsichtlich "abgenagter" oder defekter Auspuffstutzen: bis 3mm unter Originaldurchmesser wird eine Alu-Buechse aufgedrueckt; bei mehr als 3mm unter Originaldurchmesser oder Bruch wird ein Alu-Gewindestutzen eingesetzt. Weiterhin bieten wir Ihnen die Verlegung der Original-Motorentluftung in den Ventildeckel mit Schlauchanschluß an.

Andere Spezialreparaturen und Anfertigungen auf Anfrage.

HOREX



„Jede Nacht traueht er von ihr, wenn ich nur wuellte, wer dieses Frauenzimmer ist.“

INHALT

Seite 5...Hermann Reeb ist tot!
Seite 7...Umrüstung von Kolben-
pumpe auf Zahnradpumpe.
Seite 12...12 Tage-Buch einer
Regina-Tour.
Seite 15...Come Together
Seite 17...Unter uns im Horex-
club
Seite 18...Nachtrag zum Heft 1/90
"Masse die man kennen sollte"
Seite 19 Beurteilung des elek-
tronischen Reglers der Firma
Laubesheimer.
Seite 20 Anzeigen

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Postadresse Constantin Klinger
 Rotlintstr. 51
 6000 Frankfurt 1
 Telefon (069) 436859
Redaktion Constantin Klinger

Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
 Kto. 318039303 BLZ. 500 502 01

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der einge-
sandten Beiträge bleibt vorbehalten.

Die Bestellung des Horex-Boten
geht an die Postadresse, unter
Angabe der Stückzahl, der
Lieferanschrift und der beige-
fügten Zahlung oder Zahlungs-
beleg. Die Zahlung erfolgt bei
kleineren Beträgen (bis 4,-) in
Briefmarken (50er), sonst mit
Verrechnungsscheck oder
mittels Überweisung auf unsere
Bankverbindung.

HOREX-NEUTEILE

z.B. LIMA-Deckel, Kapselrohr,
Tachoscheiben, Ölltg., Tele - Ver-
schleißteile und vieles mehr.

KLAUS FORSTER

A. d. Stadtwiesen 37

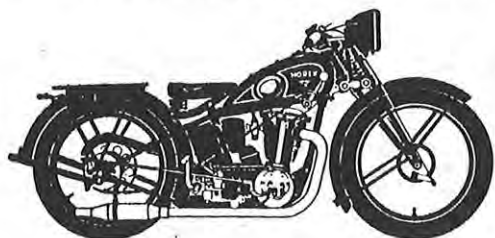
6140 Bensheim 2

Tel. 06251-73223 ab 19 Uhr

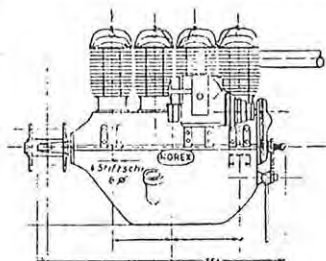
Am 30. Mai 1990 ist der 89-jährige Hermann Reeb, einer der größten Motorrad-Konstrukteure dieser Welt, gestorben. Der Vater der Regina wird nicht mehr, wie früher so oft, dass Gespräch mit uns Horex-Freunden führen. Wir alle kannten ihn, wie er bei seinen Besuchen der grossen Horex-Treffen unsere Restaurationsleistungen würdigte. Hermann Reeb, am 09.10.1901 in Rotheim bei Friedberg geboren, entstammte einer bäuerlichen Handwerksfamilie. Der Bildungsweg des jungen Hermann schien vorgezeichnet, von der Volksschule, über die Lehre zum Berufsleben. Die Lehrzeit waren die Kriegsjahre, Hunger herrschte überall. Daraus resultierten denkbar schlechte Perspektiven. Hermann lernte Schlosser in einer bäuerlichen Schlosserei und Schmiede, halb Knecht und halb Lehrbub. Doch die materielle Sparsamkeit so wie die physiologische Härte dieser Ausbildung wird positiv prägend sein. Der Gesellenbrief wird mit Auszeichnung bestanden. Eine erste Stellung wird unter anderem bei Adler (später berühmte u. bekannte Frankfurter Motorrad-Fabrik) in Frankfurt gefunden. Doch das Ziel ist das Polytechnikum in Friedberg (Ingenieur-Schule). Nach dem ersten Semester wird Hermann klar, dass für den Abschluss die Mittlere Reife notwendig ist. Dies bedeutet weitere finanzielle Belastungen der Familie. Mit einem einjährigen Besuch einer Frankfurter Privatschule wird auch diese Hürde genommen. Das Studium in Friedberg kann aufgenommen werden. Hermann, der Student mit der praktischen Erfahrung, setzt neue Ideen um und wird so zu einem der ersten Radiobauer und Rundfunkhoerer des Funkhauses Frankfurt. Die Studienzeit geht zu Ende und die Diplomarbeit, ein 2-Takt Stationärmotor, wird ausgeführt. Die Erste einer langen Reihe von hervorragenden Reeb Konstruktionen. Nun geht der jungingenieur, mit dem Schlossergesellenbrief in der Tasche, auf Stellungssuche. Die Motorenfabrik Oberursel, hier hatte der Gnom, unser Fahrrad-hilfsmotor das Licht der Welt erblickt, hatte sich gerade mit der Motorenfabrik in Koelen Deutz zusammengeschlossen, da die Geschäfte schlecht gingen. So war hier keine Anstellung zu finden. Doch der zweite Anlauf, diesmal bei der jungen, kleinen und wachsenden Firma ist erfolgreich. Horex und Reeb, die Mischung für eine grosse Zukunft.

Noch haben Engländer das konstruktive Sagen bei Fritz Kleemann, doch das sollte sich bald ändern, nachdem Fritz Kleemann die Qualitäten seines neuen Konstrukteurs bewusst wurden. Seine erste Arbeit war noch zeichnerische Tätigkeit an der neuen Gabel. Doch eines der Probleme von Horex löste er mit der Einführung des abnehmbaren Zylinderdeckels, denn hierdurch war die notwendige Leistungssteigerung der Seitenventiler, der Horex Motoren, möglich. Die Versuche seiner englischen Vorgänger die Brennräume im Sackzylinder vorteilhaft zu ändern, brachten nur Kosten da sich die Giesserei der Zylinder in Lüttich/Belgien befand und somit entsprechende Spesen anfielen.

Der erste Höhepunkt im konstruktiven Leben von Hermann Reeb, der 4 Zylinder Flugmotor, wird geschaffen und fliegt. Doch die neue Steuergesetzgebung lässt es nicht länger zu, dass man auf die Konstruktion eines eigenen neuen 200ccm Motorrades verzichtet. Der Flugmotor muss weichen. Die S2, eine moderne OHV-Maschine wird entwickelt und gleich als 300ccm Version mit herausgebracht. Sie ist der Beginn einer Linie die bis zur Regina reicht. Die Seitenventiler mit je zwei Nockenwellenzahnrädern und der Zahnradkaskade zum Magneten sind zu teuer. Es werden neue Motoren entwickelt.

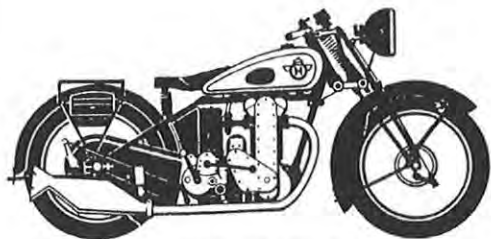


1931 S2/95km/h/8,5PS/890,-

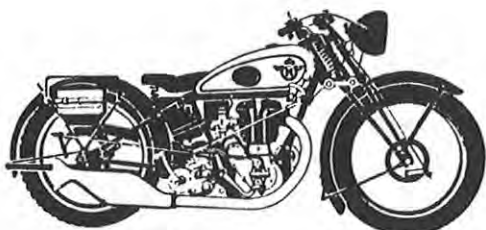


4 Zylinder-Flugmotor

Der nächste Höhepunkt in Reeb's konstruktiven Schaffen, der 2 Zylinder Parallel-Twin, befindet sich in der Einmannkonstruktion, nur unterstützt durch einen technischen Zeichner, in der Entwicklung. Weihnachten 1932 ist es so weit. 2 Zylinder

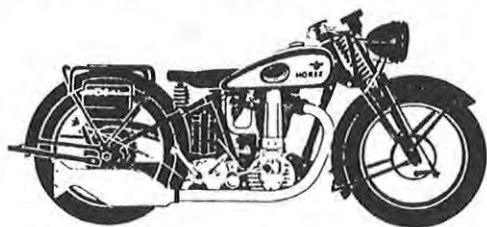


1932 S8/145km/h/29,5PS/1570,-

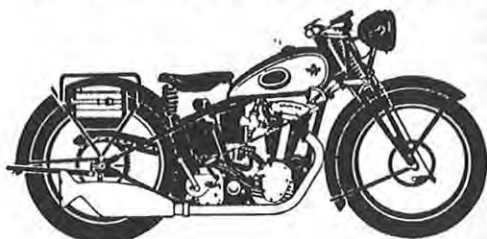


1935 S64/130km/h/24PS/1275,-

obenliegende Nockenwelle, 3fach gelagerte Kurbelwelle, Steuerkette und Trockensumpfschmierung. Attribute, die in dieser Zusammenstellung weltweit erstmalig gezeigt wurden. Kurz gesagt, diese Entwicklung war ihrer Zeit um Jahre voraus. Doch die Zeiten waren schlecht, Millionen von Arbeitslosen. Die Entstehungskosten mussten gesenkt werden. Es musste vereinfacht werden. Was lag näher als fuer den Grundtrieb des 600ccm SV Motors einen Zylinder und Kopf, in Form eines Sportmotors zu entwerfen. So wurde der vierventilige S64 Motor konstruiert. Reeb konnte fuer die Entwicklung von haltbaren Ketten entscheidende Hilfestellungen an Ivis geben. Ketten loesten die Zahnradsteuerung bei Horex T5/T6 Motoren ab.



S6/130km/h/25PS/1275,-



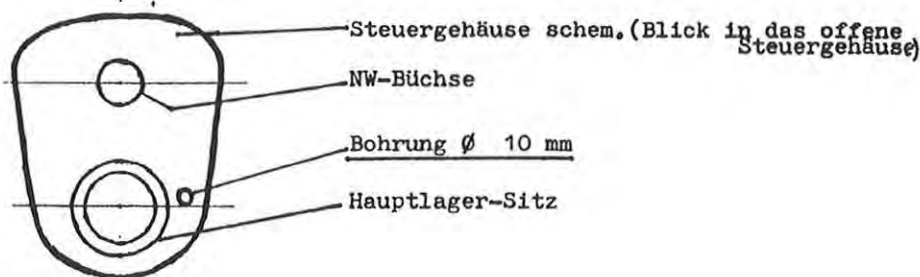
1934 S35/115km/h/14PS/965,-

Die schoensten Horex-Motoren werden geschaffen, S5 und S6. Sie lassen den Schmerz ueber die vermissten 2 Zylinder oder Vierventiler nicht zu gross werden. Inzwischen waren auch die Kleinen auf Kettensteuerung umgebaut. S2 und S3 wurden langsam von der S35 verdraengt. Schon nach erscheinen des E1M Motors wurde aus der S35 ein sportlicher 250ccm Motor, der F1M entwickelt. Doch zurueck zum E1M, diese neuzeitliche Blockkonstruktion wurde in einer ausserst fruchtbaren Zusammenarbeit zwischen Richard Kuechen fuer Victoria und Hermann Reeb fuer Horex geschaffen. Doch nicht mehr lange durfte sich Hermann mit Motoren oder Motorraedern befassen. Das Werk war fuer die Teilproduktion von Munition ausserkoren. 1946 begann man wieder mit der Konstruktion von Motoren fuer die Landwirtschaft und das Baugewerbe. In Anlehnung an die letzten T5/T6 oder auch an den E1M wurden SV Motoren, in einem Fall sogar als Diesel, geschaffen. Doch schon bald durfte man wieder Motorraeder bauen, zuerst noch die S8 35. Aber die Konstruktion war mit der Regina beschaeftigt und der Konstruktionschef, Hermann Reeb, voll dabei. Die neuen Federelemente, sowie das Material Aluminium sind die High Lights dieser Konstruktion. Die Regina geht einen ueberaus erfolgreichen Weg ueber Sport bis zur 400er. Eine Abdeckung des Marktsegments ueber der Regina war die naechste Aufgabe. Horex wollte hier den Imperator plazieren. Hermann Reeb konstruierte ihn. In Anlehnung an vergange S6/S8 Zeiten entstand ein toller Prototyp. In Produktion kam er nicht, denn Regina belegte alle Kapazitaeten. Doch der Zenit der deutschen Nachkriegsmotorraederproduktion war erreicht, und neue Konstruktionen waren nicht gefragt. Eine ganze Reihe von Kinderfahrraedern wurde gezeichnet und produziert. Das Klima zur Geschaeftsuehrung wurde schlechter. Hermann Reeb zog die Kosequenzen und begann noch einmal neu auf den Sektor des Anlagenbaus. Lurgi, die bekannte Frankfurter Firma, bot ihm nach einer kurzen Zeit der Selbststaendigkeit das neue Betaetigungsfeld. Auf diesen Feld blieb er weit ueber die Altersgrenze von 65, bis zum 70 Lebensjahr taetig. Doch auch jetzt goennte sich Hermann Reeb noch keine Ruhe. Er uebernahm die Kunstschmiedeklasse der Bad Homburger Gewerbeschule. Ein Leben voller Schaffenskraft und kuenstlerischer Gestaltungsfaeigkeit. Hermann Reeb lebt in seinen Konstruktionen fort.

Außer dem Einbau der Zahnradölpumpe und der damit notwendigen Verwendung des Antriebsrades mit Linksschnecke*, sind am Motorgehäuse noch folgende Veränderung vorzunehmen. Diese müssen deshalb geschehen, da die Zahnradölpumpe eine höhere Förderleistung hat, und folglich ohne die Veränderung der Ölspiegel im Kurbelhaus zu stark ansteigen würde.

Wichtig: Bei Verwendung der Zahnradpumpe unbedingt die Gleit-Gummidichtung zwischen Öldüse des Steuergehäusedeckels und der hohlgebohrten Kurbelachse einbauen. (Sonst Öldruckverlust!)//**Siehe Anm.
*Siehe Anm. auf Blatt 2a

1) Rechte Gehäusehälfte im Steuergehäuse: BOHRUNG

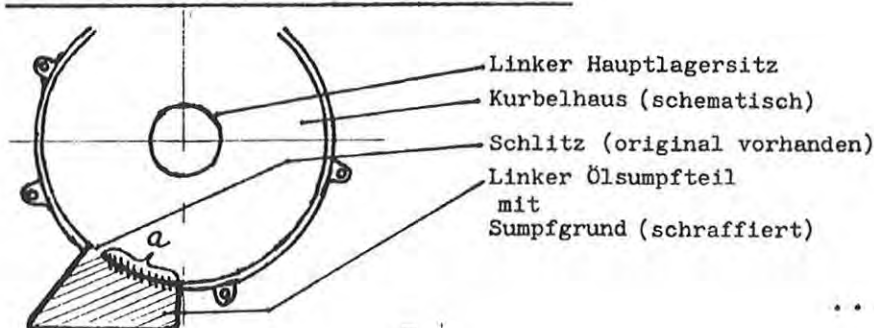


Die Bohrung ist so zu plazieren, so daß ihr unterer Rand ungefähr auf die Horizontalebene des Mittenkreuzes durch den rechten KW-Lagersitz kommt.

Die Bohrstelle in der Vertikalen mit dem Hauptlagersitz, der Steuergehäusewand und vorhandenen Gußstegen vermitteln.

Durch diese Bohrung soll vermieden werden das der Oelspiegel im Steuergehäuse zu sehr ansteigt.

2) Linke Gehäusehälfte im Ölsumpf: AUSBRUCH



Der Ausbruch in der linken Gehäusenhälfte erstreckt sich auf die Länge a und bis zum Sumpfundgrund in die Tiefe.

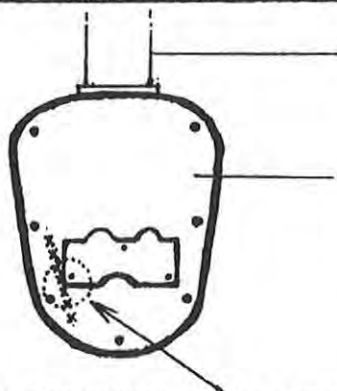
Durch diese Materialaussparung am Gehäuse kann mehr Öl in den Sumpf gelangen und abgepumpt werden, da wir ja nun eine leistungsfähigere Ölpumpe haben.

Diese Umrüstung ist bei allen Motoren möglich. Für E1-M - Motoren mit Steuerkette (SB 35 / Regina) gab es sogar eigens dafür ein Kettensteyerrad mit Linksschnecke. - War jedoch recht selten.

Es kann jedoch - besonders mit den Gehäusen alter Ausführung - vereinzelt Schwierigkeiten geben, so daß die "große Ölpumpe" eingepaßt werden muß. Das heißt, daß der Steuergehäusedeckel mit der aufgeschraubten Zahnradölpumpe sich nicht einwandfrei auf das Steuergehäuse aufsetzen läßt und klemmt.

Der Grund hierfür ist ein Kanten der (nun recht großen) Zahnradölpumpe im Steuergehäuse innen.

Das wird folgendermaßen behoben:



Kapselrohr

Steuergehäuse(deckel) mit aufgeschraubter Ölpumpe.

(Sicht von außen auf den Steuergehäusedeckel: Pumpe wäre also nur im "Röntgenbild" sichtbar).

Nun auf der linken markierten Seite der Ölpumpe die abstehenden Schraubköpfe mit einer Feile leicht anschrägen/verflachen. Das kann schon genügen, daß der Deckel nicht mehr klemmt bzw. kantet.

Sollte das noch nicht ausreichend sein, kann auf der Gegenseite am Steuergehäuse innen vorsichtig Material abgeschabt werden; solange bis der Deckel mit der Pumpe einwandfrei sitzt. Durch einen probeweise aufgesetzten Steuergehäusedeckel hinterläßt die Ölpumpe Spuren, die anzeigen, wieviel noch zu schaben ist.

****Anm.:** Erwähnte Gleitringdichtung im ET-Katalog nicht aufgeführt!

Material: Ölfester Gummi (Buna) -- 2,5 mm stark.

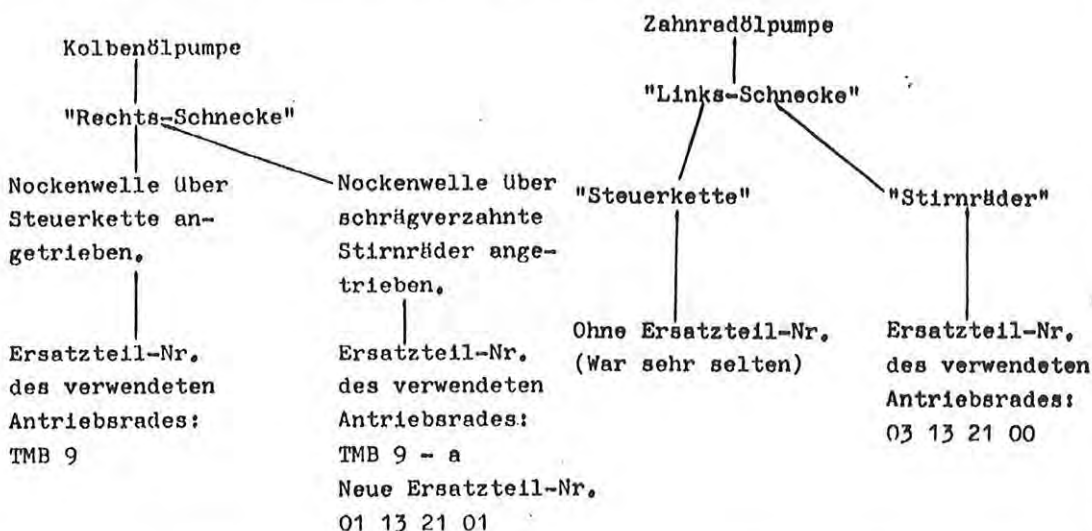
Außen \varnothing ca. 13 mm ; Innen \varnothing durch Öldüse d. Steuergehäusedeckels vorgegeben, da sie dort aufgesteckt wird.

Gleitringdicht. M 1:1



Außen \varnothing 13 mm

Übersicht hinsichtlich der verwendeten Ölpumpen-Antriebsräder (Schneckenräder)
sowie ihrer Ersatzteilnummern (nach Ersatzteilkatalog).



YAMAHA - PABST

ALU-Nachgußteile von SIEGMUND-PABST

Reibungsdämpferknöpfe Reginaart, Residentart mit kl. Horexzeichen, +Residentart mit großem Horexzeichen wie Reginahandgriff kombiniert. Tankemblem aus einem Guß, Fahrerfußrasten Resi/Imp., Hauptständer Regina/Resi/Imp., Alu-Zwischenring Imp. für Honda 12 Volt-Lima Umbau, Nockenwellen für Resi-Nockenwellenrettung, Werkzeugkasten Resi links, Handgriff Resi-Sitzbank/Regina Kotfl., Kettenkastenhalbmonde Resi/Imp., Seitenständer arme Resi/Imp. Verstärkte Ventildeckel Imp. auch mit eingebauter Motorentlüftung, Gepäckträger für Steib S250, andere Alunachgußteile auf Anfrage + Nachbau v. Einzelstücken möglich, Auspuffzwischendämpfer V2A f. Resi/Imp., Nockenwellen Instandsetzung Resi/Imp. auf Anfrage. Verkauf-Tausch-Ankauf von anderen Teilen möglich!

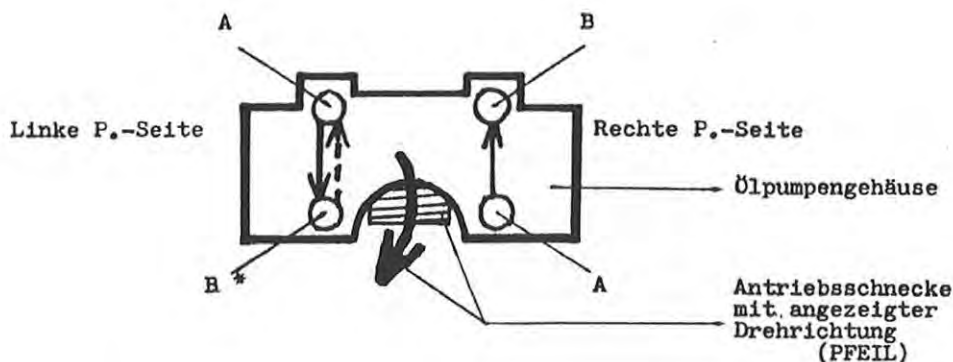
YAMAHA-PABST · Ottweiler Str. 10 · 6690 St. Wendel-Niederrheinweller

DIE AKTUELLE ZEITSCHRIFT FÜR HOREX-FREUNDE

UND ALLE, DIE ES WERDEN WOLLEN

Die FUNKTIONSÜBERPRÜFUNG der ZAHNRADÖLPUMPE

Zahnradölpumpe (schem. Darst.) mit Blick auf die Anschlußseite :



A = Eingänge (Saugseite)

B = Ausgänge (Druckseite)

* = Sitz des Kugelventiles

Rechte P.-Seite :

Beschickt man den rechten Eingang mit Öl und dreht die Antriebsschnecke in Drehrichtung, so saugt die Pumpe dort das Öl an, was sie am gegenüberliegenden Ausgang wieder ausstößt.

ÖLFLUß = ↑

Linke P.-Seite :

Beschickt man nun den oberen linken Eingang mit Öl und dreht in Drehrichtung, so wird alsbald aus dem unteren linken Ausgang (Sitz des Kugelventiles) Öl gefördert werden.

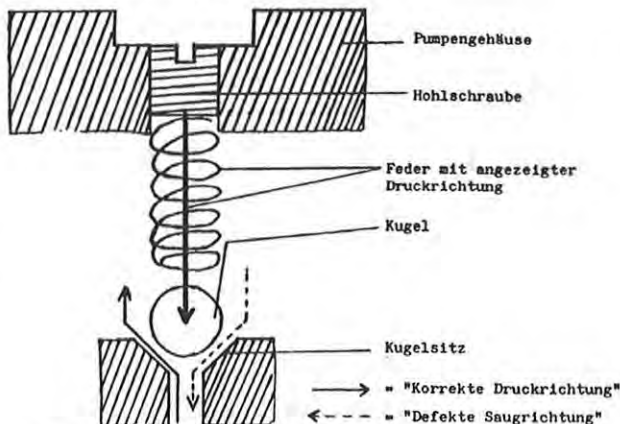
ÖLFLUß = ↓

Jetzt Achtung: ÄNDERUNG der DREHRICHTUNG ! -- Es darf sich auf der linken P.-Seite keine Änderung der Förderrichtung einstellen!!!

FALSCHER Ölfluß = ↑

D.h.: Öl, welches sich im Ausgang mit dem Kugelventil befindet, muß "stillstehen" und darf nicht etwa in die Pumpe zurückgesogen werden.

Ist dies der Fall, ist das Kugelventil defekt, und somit der Ölkreislauf gestört, was zu Motorschäden führen kann.



Zuerst den Gummidichtring, falls er noch in der Ausgangsbohrung sitzt mit Schraubendreher vorsichtig herausheben. Es kommt eine kopflose Hohlschraube, deren oberer Rand mit zwei Schraubendrehernuten versehen ist, zum Vorschein. Diese Schraube ist in das Pumpengehäuse eingeschraubt und drückt über eine Feder die Ventilkugel dichtend auf ihren Sitz.

Folge: Der Ölstrom kann nur in einer Richtung ("Korrekte Druckrichtung") das Ventil passieren, die Gegenrichtung ("Defekte Saugrichtung") muß das Ventil sperren.

Funktioniert das nicht mehr, ist die Kugel in die Feder gewandert und wird nicht mehr dichtend auf ihren Sitz gedrückt.

Das erkennt man sofort, wenn sich die Kugel unmittelbar unter der Hohlschraube befindet: Sie hat bereits die gesamte Feder durchwandert! Es genügt auch schon, wenn sie nur wenige Millimeter -nicht sofort von außen sichtbar- eingewandert ist, um das Ventil nicht mehr funktionieren zu lassen.

Abhilfe: Die Hohlschraube wird ausgeschraubt und Feder nebst Kugel aus dem Kanal genommen. Die eingewanderte Kugel vorsichtig aus der feindrahtigen Feder entnehmen.

Nun die Feder an dem Ende, mit dem sie auf der Kugel sitzt, vorsichtig mit einer feinen Zange etwas zusammendrücken, so daß ein erneutes Einwandern der Kugel verunmöglicht wird.

So bleibt die Kugel unten, und wird nun wieder funktionsgerecht dichtend, auf ihren Sitz gedrückt.

Beim Zusammenbau ist zu beachten, daß die Hohlschraube so weit eingeschraubt wird, so daß ihr oberer Rand (Nuten) mit dem Pumpengehäuse bündig abschließt und der Dichtgummi plan aufsitzen kann.

Somit ist die volle Funktionsfähigkeit der Ölpumpe wieder hergestellt

.....

12 Tage-Buch einer Regina-Tour (Fortsetzung)

Dienstag, 19. Juli

Einkaufen im Supermarkt steht auf dem Programm, denn morgen ist Aufbruch. Danach, noch einmal ausgiebig im Meer schwimmen und den Körper in der Sonne bräunen lassen. Abends, noch einen letzten Spaziergang auf die Höhe über den Campingplatz. Lasse zum Abschied von hier oben noch einmal meine Blicke weit über das Meer streifen, ein letzter Sonnenuntergang an der Küste von Marseille; mir gefällt dieses Stück Frankreich und ich werde wiederkommen.

Mittwoch, 20. Juli

Geplant ist, die Küste entlangzufahren bis nach St. Tropez. Fahre erst gegen neun Uhr los. Lasseemir Zeit. Erste Station soll die Hafenstadt Toulon sein. Halte mich dort aber nicht lange auf, es zieht mich weiter. Le Lavandou ist die nächste Station und von dort geht es die Küstenstraße weiter bis zur Wegekreuzung dort, wo es hinuntergeht nach St. Tropez. Es ist Hochsommer und alles von Touristen überlagert. So schön wie es hier sein mag, die vielen Autos passen mir nicht und hinterlassen einen bestialischen Gestank und die meisten ihrer Fahrer haben es so eilig, als wäre morgen das Leben schon vorbei. Nach St. Tropez hinunter ist die Straße dicht. Auto hinter Auto staut sich. Ein Gedrängel wie auf einem Rummelplatz. Jeder möchte noch ein Los. Der Ausverkauf ist voll im Gange. Wie kann man solch einen Quatsch noch Urlaub und Erholung nennen und ich beschließe zunächst an der Küste entlang weiterzufahren. Habe meine Not, um bei der "rasenden Verkehrsichte" jenes Tages die Kreuzung zu queren. Das in Frankreich vermutlich auch die Ferien begonnen haben mußten, auf den weisen Gedanken kam ich nicht. Schließlich bin ich weg und fahre dennoch nur ein kurzes Stück und halte erneut am Meer. Warum, weis ich selbst nicht. Hundert Meter weiter stehen zwei junge Leute mit ihrer Goldwing und österreichischem Kennzeichen. Nach einer Weile kommt einer der beiden zu mir herüber, ob ich eine neuere Straßenkarte hätte und ich bejahe. Sie hätten schon die ganze Zeit überlegt, ob sie mich ansprechen sollten und was ich wohl vorhätte, da ich hier so unschlüssig stehen würde. "Mir paßt hier dieser übertriebene Rummel nicht!" - "Uns geht es genauso", bekomme ich nun zu hören. 'Wo ich denn herkäme', - "Marseille". "Wir wollen weiter hinein ins Land, in die Provence, aber auf unserer alten Karte ist das noch nicht drauf was wir suchen!" Ich werde neugierig und gehe mit hinüber zu ihrer Maschine. Wir machen uns bekannt. Es sind zwei Schauspielschüler aus Salzburg. Auf meiner Karte finden sie was sie suchen: Den Stausee der Verdun bei St. Croix. Darauf wäre ich selbst garnicht gekommen, eine knorke Idee. Wir beschließen gemeinsam dort hinzufahren. Ab geht die Post! Horex und Honda mit dreimal soviel Hubraum. Als die Abenddämmerung beginnt treffen wir in St. Croix ein und fahren hinunter an den Stausee. Dieses Fleckchen auf der Landkarte sollte sich in natura als ein Paradies erweisen. Leider sind meine freien Tage begrenzt. Hier ist noch fast alles erlaubt, Zelten kostenlos direkt am Wasser, noch ist am See nichts vermarktet. Gesellschaft haben wir auch genug, Niederländer, Engländer, Franzosen, keine Nation die nicht vertreten ist. Und, eine solche Disziplin auf einem freien Gelände, kannte ich bislang von keinem deutschen Zeltplatz. Eine Segelschule gibt es und Boote leihen kann man auch. Unsere Zelte sind schnell errichtet und dann hinein ins Wasser. Eine Wohltat nach der Fahrt. Wie schön es hier ist, zeigt sich erst am nächsten Morgen im Licht des neuen Tages.

Donnerstag, 21. Juli

Der Tag beginnt noch vor dem Frühstück mit einem ausgiebigen Bad im See. Das Wasser ist kristallklar und wunderbar warm. Danach mache ich einen Ausflug nach Diez zum Einkaufen. Ein kleines Provinzstädtchen mit viel alter Bausubstanz, so wie es in der ganzen Gegend anzutreffen ist. Stelle also Regina ab und wandere durch die Stadt zu Fuß. Es ist Markttag und die aus der Umgebung und dem Rhonetal herangeschafften Früchte verführen zum Kauf. Eine solche Qualität habe ich bisher nirgends gesehen. Was noch zu bemerken ist, die ganze Region ist von ausgedehnten Lavendelfeldern durchzogen. Alles ist in diesen Duft gehüllt, fährt man über Land.

Der Nachmittag dient einer Kletterpartie auf einen Berg im Hintergrund unserer Lagerstätte. Ziemlich steil - und wer ist wohl zuerst oben, Austria oder Germany - wird nicht verraten; die beiden Österreicher sind Bergsteiger. Jedenfalls wunderbare Aussicht. Danach, der See lädt ein zum Schwimmen, wie soll es auch anders sein.

Bootsverleih, Surf- und Segelschule wird von einem Ehepaar betrieben. Die Frau spricht englisch, so ist wenigstens die Verständigung gewährleistet. Morgen werde ich mir ein Boot leihen. Ein Holländer, der hier mit Familie und Wohnwagen seinen Urlaub verbringt, hat sich seinen eigenen kleinen Katamaran mitgebracht. Jedoch bringt er es nur zu einer unliebsamen Kenterung und der Segellehrer muß mit dem Motorboot Bergeshilfe leisten.

Freitag, 22. Juli

Leihe mir ein Dingi und bilde mir ein es zu schaffen über den See zu rudern. Verschätze mich nur gewaltig in der Entfernung. Justament als ich mitten auf dem See bin braut sich im fernen Gebirge ein Gewitter zudammen. Die Ausläufer des Sturmes überlagern die riesige Wasserfläche und es baut sich eine gewaltige Welle auf, gegen die ich kaum noch ankomme. Es ist sehr schnell und plötzlich geschehen. Komme mir vor wie ein Schiffbrüchiger der gegen die See kämpft. Am fernen Ufer erkenne ich den Segellehrer, wie er mich mit dem Fernglas beobachtet. Sicher rechnet er damit, daß mich die Wellen mit dem Dingi umwerfen und er mich bergen muß. Sein Motorboot ist für Notfälle immer einsatzbereit. Den Gefallen jedoch tue ich ihm nicht.

"So geschickt das Boot im richtigen Winkel zur Welle zu halten und es mit eigener Kraft zurückzubringen", erklärt mir seine Frau später, "hat bei plötzlichem Sturm noch keiner geschafft." Ich verrate ihr nicht, daß ich mit Booten umgehen und segeln kann.

Samstag, 23. Juli

Die Urlaubstage nähern sich dem Ende. Aufbruch. 35529 km Tachostand
Abschied von den Freunden aus der Alpenrepublik. Sie wollen noch ein paar Tage bleiben.

Von St. Croix fahre ich zunächst nach St. Marie und dann dem Fluß Verdun entlang durch den Great Canyon bis nach Castellane. Die geplante Route durch das weitere Gebirge wird hier abgebrochen. Viele Belgier und Franzosen fahren auf den engen und kaum abgesicherten Gebirgsstraßen wie die Teufel und ich habe keine Lust mit dem Motorrad in die Schluchten auf nimmer Wiedersehen abgedrängt zu werden. Auch muß ich nach Hause, die Fahrt würde länger dauern als gedacht. So fahre ich weiter auf der N85 nach Digne und dann rüber nach Gab - Route Napoleon - nach Grenoble und weiter Richtung Chamberry. Einige Kilometer vor Chamberry wird auf einem Zeltplatz neben der Chaussee übernachtet. Kilometerstand: 35885. Entgegen der Hinfahrt, werden jetzt keine Autobahnen benutzt. Die Gebühren machen schon fast den ganzen Sprit für die Rückfahrt aus. Die Horex begnügt sich je nach Strecke zwischen 3,5 - 4,5 ltr. "Essence".

Sonntag, 24. Juli

Bin sehr früh wach und beginne auch sogleich alles zu stauen. Der trübe Himmel verspricht nichts Gutes. So wird gleich der Ostfriesenpelz angelegt. Bezahlt für die eine Nacht hatte ich bereits am Vorabend. So kann ich sofort starten. Auf dem Zeltplatz ist noch alles ruhig. Kein Wunder, bis in die späte Nacht hatten so ein paar Blödmänner bei lauter Musik herumgegrölt und palavert. Jetzt bin ich dran. Gebe kräftig Gas und donnere vom Platz.

Von Chamberry aus nehme ich die Nationalstraße 521, dann die 504 nach Bourg. Von dort auf die N83 weiter bis Besancon. Weiter N57 - Vesoul, Epinal bis Nancy. Fahre dann aber nicht den geraden Weg hinüber nach Metz, sondern hatze die N74 hinüber nach Château-Salins, dann erst die D 955 nach Metz. Hatte vor über Saarbrücken zu fahren, überlege es mir anders. Genug der Kilometer. Befinde mich in einem regelrechten Reginarausch an diesem Tag. Die Kiste läuft und läuft - Wahnsinn. Fahre von Metz nach Thionville und dort auch sogleich auf den Campingplatz.

Der Platz liegt einsam, ein paar verlassene Camps, niemand mehr an der Rezeption. Suche mir ein Plätzchen und richte mich ein für die Nacht.

Auf 36479 km steht der Tacho. Also 594 Kilometer an diesem Tage abgespult und das mit einem 25 Jahre altem Motorrad. Fühle mich weder übermäßig müde noch gestreßt. Es hat unheimlich Spaß gemacht, einfach einmal durchzuziehen und das wieder über die unterschiedlichsten Strecken. Natürlich habe ich auch einmal angehalten um zu schauen, zu essen oder gar um zu p... und zum nachtanken; man sollte nie den Tank bis auf den letzten Tropfen leeren fahren.

Montag, 25. Juli

Bin schon zeitig auf. Habe ungestört durchgeschlafen. Es ist so gegen sechs Uhr und ich packe nach einem kurzen Imbiß und dem auf Esbit geheizten Kaffee mein Zeug zusammen. Mit meiner Zelteinrollmethode geht das immer ruckizucki. Der Himmel verspricht Regen und so kommt auch gleich der gelbe Pelz wieder zu seinen Ehren. Auf dem Platz rührt sich noch nichts und an der Rezeption auch nicht. Wo soll ich da jetzt meine Zeltgebühren entrichten? Also richte ich ein Stoßgebet zum Himmel, kannst du mir noch einmal verzeihen, erwecke Regina erneut zum Leben und brause davon, diesmal ohne donnern und tösen.

Auf der N53 rolle ich bis nach Sierck. Es sollen nun die restlichen France umgesetzt werden. Auf dem Markt erstehe ich einen Ledergürtel mit einem stylisierten Motorrad als Schnalle. Nacht 40 France. Zwei Packungen Glimmstengel wandern in die Packtaschen. In einer Drogerie erstehe ich für meine bessere Hälfte in Flaschen mit erlesenem "Duftwasser" (von dem Wässerchen schwärmt sie heute noch). Dann sind nur noch ein paar Münzen über und die werden in "Essence" umgesetzt, geht gerade noch rein in den Tank. Es beginnt leicht zu regnen. Der Zöllner an der Grenze kontrolliert nicht. Bin wieder in Deutschland. Paßt mir garnicht. Aber Geld verdienen muß der Mensch ja auch ab und zu, denn sonst kannst du keine Regina zusammenschrauben.

Nehme auch jetzt keine Autobahn unter die Räder, sondern von Trier die Eifelstrecke über Bitburg, Blankenheim, Bad Münster-Eifel nach Fuskirchen Richtung Brühl und lande schließlich auf dem Kölner Ring, dann Leverkusen, Langenfeld. Schließlich hat mich das Haus in Solingen-Ohligs an der Dunkelnbergerstraße wieder.

Tachostand: 36780 und so sind 2748 Kilometer gesamt gefahren worden und außer der kleinen Ventilspielkorrektur, eingangs in Thionville, war nichts, außer ein viertel Liter Öl das nachgefüllt wurde, Batteriewasser unter der südlichen Hitze mußte kontrolliert werden und noch nicht einmal die Kette bedurfte eines Nachspannens.

fin

COME TOGETHER

Am Freitag war das Wetter noch klasse. Doch von Samstag bis Montag Regen bis Unwetter, mit kleinen Unterbrechungen. Der Sonntag machte von diesen drei Sternfahrttagen noch die beste Figur! Weshalb die Ausflüge und sportlichen Wettbewerbe nicht ganz abgesoffen sind. Doch an der guten Stimmung der Horexianer konnte auch dieses Wetter nicht das geringste ausrichten. So manchen hatte es bei der Anreise derbe erwischt, z.B. Staufen-Teck, Sturz und Ausfall der Zuendung waren hier die unangenehmen Folgen der Regenfahrt, die ansonsten von den Horexern gut durchstanden wurden. Ob es die einzigen Probleme auf der Anreise waren, bleibt mangels Information unbeantwortet.

Unsere Bremer Freunde haben sich mächtig ins Zeug gelegt und eine erstklassige Sternfahrt fuer uns auf die Beine gestellt und Ihnen ist, trotz des Wetters, die gute Stimmung auf dieser Fahrt zu verdanken. Der Campingplatz deckte alle Wuensche nach Sauberkeit, Flaechе und Komfort auf das Allerbeste ab. Auch an den Campinggebuehren gab es nichts auszusetzen, doch wenn wir hier schon ueber die Preise sprechen, so wollen wir nicht verschweigen, dass bei den Bewirtungspreisen noch etwas Bewegung nach unten wuenschenenswert gewesen waere. Hier sollten sich die Horex-Clubs ein Beispiel am Horex-Club Singhofen nehmen! Nun gut die Kritik zu diesem Punkt soll nicht zu herb ausfallen und so lassen Sie mich feststellen, dass die Bewirtungspreise sich in der oberen Mitte des moeglichen Spektrums befunden haben. Noch etwas habe ich vermisst, ein touristisches Angebot fuer den Sonntag, z.B. eine Bustour nach Bremerhaven, eine Stadtrundfahrt oder eine gefuehrte Motorradtour ueber interessante Strecken zu besonderen Sehenswuerdigkeiten im Raum Bremen. Denn als Fremder faehrt man oft an den schoensten Plaetzen vorbei.

Doch nun zur Preisverleihung, die in einmaliger Weise, ohne grosse administrative Vorbereitung, zur Zufriedenheit aller, ueber die Buehne lief.

Schoenste Horex: R. Berger mit Regina (HC Taunus)
Club mit den meisten Nennungen: HC Bad Bramstedt

Juengste/r Horex Fahrer/in auf eigener Achse:
 Fr1. Anja Runge (HC bad Bramstedt)
 Aeltestes Motorrad: Holger Heinrich auf Horex T5
 (MSC Bad Homburg)
 Aeltester Teilnehmer: Curt Hahnenstein (HC Taunus)
 Aeltester Horex Fahrer auf eigener Achse:
 Bruno Fink (HC Hanau)
 Weiteste Anreise auf eigener Achse der Frauen:
 Christa Morgenstern (HC Staufen-Teck)
 Weiteste Anreise auf eigener Achse der Herren:
 Guenther Erhard (HC Staufen-Teck)

Vor lauter Feiern habe ich vergessen alle Preisträger zu notieren, so muesst Ihr mit der unvollstaendigen Liste vorlieb nehmen. Ich entschuldige mich auch bei allen die einen Preis bekommen haben aber hier nicht erwaeht werden.

Von der Rueckfahrt sind mir bis auf einen Fall keine negativen Ereignisse bekannt. Die Regina von unserem Preisträger Bruno Fink hat kurz vor ihrem Stall schlapp gemacht. Na ja Bruno wird damit gerechnet haben, denn er ist als forscher Fahrer bekannt.

Also insgesamt eine gelunge Sternfahrt!
 1991 sehen wir uns beim HC Singhofen; bei Otto der seit 1978 Erfahrung hat. Wie ich Otto kenne wird er unsere Geldboersen schonen. Meldet euch bitte fruehzeitig, so erleichtert ihr die Planung der Singhofener wesentlich.

Ever Horex Novice.

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

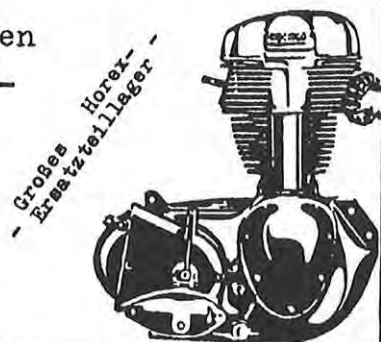
Krümmen - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

6110 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



Unter uns im Horex - Club.

Monatliche Stammtische und Clubabende!

Wir bitten alle Clubs und Vereinigungen uns Ihre Termine fuer Zusammenkuenfte und Veranstaltungen bekannt zu geben (Wer, Wann, Wo, Info bei Wem und Telefon).

Der HC Taunus trifft sich jeden 2. Freitag im Monat um 20 Uhr in der Gaststaette "Darmstaedter Hof", in Burgholzhausen bei 6383 Friedrichsdorf in der Hanauerstr. 11. Information bei Marina Tel. 06172/81898.

Der HC NRW trifft sich 8mal im Jahr. 0251/274362

Der MSC Bad Homburg trifft sich jeden Freitag im Cafe Hett, in Kirdorf bei Bad Homburg. 06172/35822

Treffen, Ausstellungen, Veteranensport und Maerkte!

-20 bis 22.7.90 Dr. Eisenbarth Veteranenfahrt in Oberviechtach. 09671/2434

-20 bis 27.7.90 Horex-Treffen der Horex und Gespannfreunde Mainkling in 7189 Frankenhardt bei Crailsheim. 07959/634

-21 bis 22.7.90 2. Sternfahrt der Victoria-Freunde. Christian Wild
Wild's Garten 1a 6580 Idar-Oberstein

-28 bis 29.7.90 Veteranentreffen mit Horex-Ausstellung in 6391 Rod an der Weil. Ehemaliges "Ziegelhuetten-treffen". 06081/7668

-22.7/19.8/27+28.10.90 Ausfahrten des HC Taunus. 06172/81898

-25 bis 26.8.90 Veteranenrennen in Bengel/Mosel. 089/6099844

-26.8.90 Treffen im Lutrinshaus Museum, in Otterbach bei Kaiserslautern.
06301/2367

-7 bis 8.9.90 Grand Prix Hockenheim. 089/6099844

-7 bis 9.9.90 Buschwiesen Treffen des MSC Bad Homburg in Bad Homburg Dornholzhausen auf der Buschwiese. 06172/35822

-13 bis 14.10.90 Veterama Mannheim.

-17 bis 20.5.91 Horex-Sternfahrt in 5429 Holzhausen. Veranstalter HC Singhofen. 02604/8914

Informationen:-Die Markt bringt ein H. Reeb Memorial in Heft 8.

-Ulrich 0521/290837 hat Informationen ueber den Einbau einer BMW 12V Lichtmaschine in das Regina Lichtmaschinengehaeuse.

-Hannes 06142/21366 hat Informationen ueber Kolben fuer die T5/T6 und zwar von Ducati 860. Ein Kolben fuer den Autobianchi soll in die Regina 350 passen, oder war es VW Polo, fragt bei Hannes.

-Wir vom Horex Boten haben fuer die Resident 350 den Kolben vom BMW Auto 700 passend gemacht.

-Fuer die Regina 400 soll der Toyota Corolla Kolben passen.

-Als Regina Sport Kolben (Dom) passen Ariel 2 Zylinder Kolben. 069/591360

-Ventile von Horex-Vorkriegsmotorraedern bei Kraney+Stolz in Frankfurt
Mainzerlandstr. 143. 069/736011

Wir vom Horex Boten moechten gerne wissen, wo Nockenwellen aufgearbeitet werden. Ausserdem vermissen wir immer noch die Wappen der HC's Singhofen, Bad Bramstedt und Frankental.

Bericht ueber die Horex-Ausstellung

Der Horex-Club Taunus veranstaltete am Samstag den 30. Juni auf dem alten Markplatz zu Bad Homburg eine grosse Horexausstellung. Mit ueber 20 Motorraeder, von der ersten Regina ueber die kleinen 2-Takter bis zur 450ccm Imperator war das Nachkriegsprogramm fast lueckenlos vertreten. Unsere beiden Wissenstraeger Alfred Friemel und Curt Hahnenstein standen geduldig jeder Frage Rede und Antwort. Trocken ging es deswegen noch lange nicht zu, denn die Frauen und Mannen des HC Taunus hatten eine erstklassige Bewirtung aufgebaut.

Die verschiedenen Eigenbauten der HC Mitglieder fanden das besondere Interesse bei den Motorradfahrern.

Aus der Historie der Marke Horex wurde neben dem Rex-Einkochtopf und dem Einmachglas auch eine Vorkriegsmaschine gezeigt.

Ein zweigeteiltes Feedback zu diesem Artikel war in der Leserschaft zu verzeichnen. Der Inhalt wurde meist positiv aufgenommen. Die Gliederung wurde als leicht verwirrend empfunden. Wir werden uns in diesem Nachtrag Muehe geben, das Ergebniss zu verbessern.

Zum Anfang eine Berichtigung. Die Laenge der Imperator-Kupplungsdruckstange betraegt nur bei dem Typ 07-234mm. Fuer den Typ 23 fehlt mir der Wert, die Horex-Freunde sind aufgefordert hier auszuhelfen.

Bei den Kupplungsdruckbolzen wurde unklar geschrieben. Der Regina Druckbolzen ist 20mm lang, jener der Resident 22mm, beide haben 7mm Durchmesser. Es gibt keine Probleme, falls man den Resident-Druckbolzen in der Regina verwenden sollte.

Fuer die Regina-Ventile ist nachzutragen, dass die aeltere Ausfuehrung der Ventile zum Schutz der Ventilschaeftte gehaertete Kaepchen hatte. Fuer die neueren Ventile waren diese nicht mehr in Verwendung. Wie sind nun die Ventile zu unterscheiden. Bei original Ventilen aus den 50er Jahren ist das Mass vom Ende Ventilschaft zum Einstich fuer die Keilchen wichtig. Ist dieses Mass 4mm oder kleiner handelt es sich um die aeltere Bauform mit Kaepchen, 5mm und groesser, so handelt es sich um die neuere Bauform ohne Kaepchen. Bei Verwendung von neueren, nachgefertigten Ventilen ist bei Verzicht auf die Kaepchen Vorsicht geboten, da eine Pruefung der Ventilschaftenden auf korrekte Haerte nicht mit normalen Werkstattmitteln moeglich ist.

Richtige Vorspannung der Ventilfeuern ist anzustreben. Das Mass von der Auflage des unteren Ventilfeuertellers bis zum Ende des Ventilschaftes, immer ohne eventuell vorhandene Kaepchen, betraegt bei der alten Reginaausfuehrung, also die 4mm und kleiner, 37,5mm. Bei der neuen Regina, 5mm und groesser, 39mm. Bei der Resident betraegt dieses Mass 37,4mm, und fuer Imperator 07 36mm.

Nun noch etwas zu den verschiedenen Nockenwellen. Die alte Ausfuehrung der Regina-Nocke wurde durch eine Steuerkette angetrieben. Da hier der Auslassnocken auf der dem Betrachter zugewandten Seite liegt (vorn), wurde ein A fuer Auslass aufgestempelt. Die zweite Ausfuehrung mit Steuerraedern hatte den Einlassnocken vorn, geaendert der Drehsinn durch Verwendung einer Zahnradpaarung, hier war nun ein E fuer Einlass aufgestempelt. Die Steuerzeiten waren jedoch gleich. Die dritte Nocke wurde geboren, um das ansteigende Gerueschniveau des Alu-Regina-03-Kopfes zu reduzieren. Man konstruierte den Integralnocken oder ruckfreien Nocken. Bei diesem Nocken hatte man einen gleichbleibenden Zuwachs der Beschleunigung und eine gleichbleibende Reduzierung der Verzoegerung der Ventilsteuerung. Ergebnis der Nocken laeuft ruhiger.

Doch kein Vorteil ohne Nachteil. Dieser Nocken ist in Fachkreisen nicht sehr beliebt, da er den Verbrauch steigert und die Leistung reduziert. Das war auch der Grund fuer die Produktion des vierten Nocken EO. Es wurde wieder der alte E Nocken, doch, diesmal auf einer neueren Werkzeugmaschine gefertigt. Es ist zu beachten, der EO Nocken kann ohne Ueberpruefung der Steuerzeiten nur nach der vorhandenen Markierung eingebaut werden. Fuer die aelteren A, E und E1 Nocken sollte man die Steuerzeiten fuer die korrekte Funktion der Nocke ueberpruefen. Nun noch zwei Sondernocken, zum einen die E2 Nocke, speziell fuer die Beduerfnisse der 250ccm Regina ausgelegt, um 0,8 bis 0,9mm kleinerer Ventilhub sowie geaenderte Steuerzeiten. Zum anderen die mit B6 gestempelte Nocke, eine gegenueber der EO, bei gleichbleibenden Ventilhub, fuelligere Sportnocke, die sehr selten vorkommt. Die Zahl B6 laesst mich vermuten, dass man die Zeiten der Resident (Typ 08) in die Bauform der Regina Nocke (Regina 400 Typ 06) darstellte. Wer weiss Genaueres?

Bei der Imperator gibt es die R1 Nocke, R fuer rechts, und die sportliche R3 Nocke mit 0,5mm mehr Ventilhub, sowie einer fuelligeren Erhebungskurve. Uebrigens, weiss jemand ob es eine R2 Nocke gab?

Die Nocke der Resident ist mit einer B fuer den Typ 08 gestempelt. Die groessere Lagerung, 15mm gegenueber 13mm bei der Regina Nocke, verhindert Verwechselungen.

Sollten in den Horex-Fahrerkreisen noch andere interessante Informationen ueber verschiedene Teile oder verschiedene Horex-Typen bekannt sein, so bitten wir um Leserbriefe, aber auch ueber jedes andere Horex Thema.

Ihr Horex Novice

Nachdem wir den bestellten elektronischen Regler (E-Regler), als Ersatz fuer den frueher verwendeten F-Regler, erhielten, machten wir uns an den Einbau in eine Zuendapp DB 201 Lichtmaschine. Zuerst klemmten wir, wie in der Einbauanleitung beschrieben, die Batterie ab und entfernten danach die Anschuesse des mechanischen Reglers. Nachdem wir dann den neuen Regler eingebaut, die Masseverbindung wird durch die Befestigungsschrauben des Reglers hergestellt, hatten musste der alte Regelwiderstand abgeklemmt werden, man muss aber aufpassen das man den richtigen Draht erwischt. Darauf wird der Feldanschluss an den neuen Regler (F) angeschlossen. Als dann wird der Lichtmaschinenanschluss (61) und der Batterieanschluss (30) wieder verbunden und die Batterie angeklemmt. Waehrend der Durchfuehrung des Einbaus ergaben sich keine Probleme, ja es war sogar denkbar einfach. Nur eine Sache ist mir aufgefallen. Die Ausgiessmasse, mit der die elektronischen Teile eingegossen sind, ragte bei uns etwas ueber den Metallrand des Gehaeuses hinaus, so das die Gefahr bestand, dass die Masse beim anziehen der Schrauben bricht. Dort schlage ich ein abschleifen mit Schleifpapier vor, hierbei ist aber mit Vorsicht vorzugehen, da die elektronischen Bauteile angeschliffen werden koennten, also keine Garantie. Wir selbst haben so verfahren! Der E-Regler der Firma Laubesheimer erfuehlt alle Anforderungen, die an einen Regler gestellt werden, besser als die alten F-Regler, wie z.B. richtige Ladespannung der Blei- oder Nickelkadmiumbatterien. Er verhindert sogar den geringsten Rueckstrom. Waehrend dem Fahren, wir haben schon 2000 km hinter uns, treten keine Probleme auf, also alles in allem ein sinnvolle Investition fuer uns Veteranenliebhaber. Achtung, wer bei der Firma Laubesheimer einen Regler bestellt, muss angeben ob er mit Nickelkadmium- oder Bleibatterien faehrt!

Constantin Klinger



Elektro- u. Feinwerktechnik
Werner Laubesheimer
Schlachthofstr. 12 · 6740 Landau
Telefon: 06341/4241



Neue Spannungsregler
für alle Lichtmaschinen DM 130,-
Kabelbäume in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan DM 70,-
Instandsetzung von Zündmagneten
schnell und kostengünstig

Gleichstromanker wickeln 130,- - 200,-
Zündspulen wickeln DM 70,-
Drehstromanker im Tausch DM 130,-
Auf sämtliche Arbeiten und Produkte
1 Jahr Garantie
Bitte kostenlose Preisliste anfordern.
Postversand jeden Tag, auch ins Ausland.

ANZEIGEN

Suche Regina 02 Tank.
07071/33138

Suche Seitenstaender,
Schutzbleche Reg. 0.
07231/55909

Suche Regina 4 Schutz-
blech. Hans Obermeier
Wasserweg 21
8200 Rosenheim

Suche Ölpumpe HAJOT-
Tro II, oder Columbus-
Motor T6 XM. Bei der
Tigergabel von der T5
Bj. 36 gibt es jeweils
2 Achsen. Einmal mit
14mm Ø und 12mm Ø. Sie
haben ein Rechts- und
ein Linksgewinde. Um
welche Gewinde
handelt es sich hier?
09502/7448

Suche Regina 4 Motor,
400ccm Zylinder,
Fliehkraftregler,
Mittelstaender,
Seitenstaender,
Denfeld Sitzbank,
Werkzeugtasche in
Leinen (Regina) und
Noris Batterie-Licht-
Zuendmaschine.
Schweiz/64/542652

Suche Regina Ein-Port
Gusskopf, Informationen
ueber Renn-Regina 1950
Biete Resident Kopf,
Victoria KR 35 Tank +
Raeder, Vorderschutz-
blech f. Schwingen-
gabel, rechter Imp.
Werkzeugkasten und
viele Regina Teile.
Belgien/2/4272830

!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!
Suche S35 Vorderrahmen
als Muster fuer Nach-
bau durch Constantin
Klinger (Horex Bote).
Dem Leihgeber winken
zwei Din A4 Horex-
Farbplakate plus ein
Jahresabo des Horex-
Boten. Rennkosten werden
selbstverstaendlich
uebernommen. 069/436859
!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Cromwell Helmeneu.
0251/58494

Tausche meine Regina
gegen MZ-Gespann.
05733/2832

Rebell 500, -0931/82254

Imperator gegen Gebot.
05231/24451

Horex-Wasserabzieh-
bilder. 04791/3776

Regina 4 gegen Gebot.
0043/7229/89927

Nagelneuer B1M Motor,
passend fuer S6, im
Tausch gegen mir ge-
fallendes Motorrad.
02855/81204 o. 0281/4580

Nickelkadmiumbatterien.
75,- 06121/27245

Regina 350, Bj. 51, gegen
Gebot. 06146/7304

Alle Kleinanzeigen sind kostenlos,
wir behalten uns aber vor den Text
sinnvoll zu veraendern.
Schicken Sie eine Postkarte an die
Redaktion. Telefonische Anzeigenan-
nahme unter 069/436859. Bei gewerb-
lichen Anzeigen bitte an die Redak-
tion wenden.

HOREX Regina ERSATZTEILE

zum Beispiel:

Schalthebel- und Kickstartergummi in orig. Form	je 6,80 DM
HOREX Emblem 2-teilig, beste Qualität	je 59,80 DM
GEPAECKBRUECKEN in orig. Form mit Halterung	je 149,80 DM
FAHRERSATTEL komplett neu, Untergestell orig. Form	
HUPE 6V <u>dicke Ausfuehrung</u> , schwarz, mit Chromblende	39,80 DM
und vieles mehr	

fordern Sie kostenlose Ersatzteillisten an.

MOTORRAD STEMLER GmbH

GROSS- UND EINZELHANDEL · IM- UND EXPORT · ANFERTIGUNGSTEILE
Adler - BMW - DKW - Horex - NSU - Triumph - Victoria - Zündapp und andere

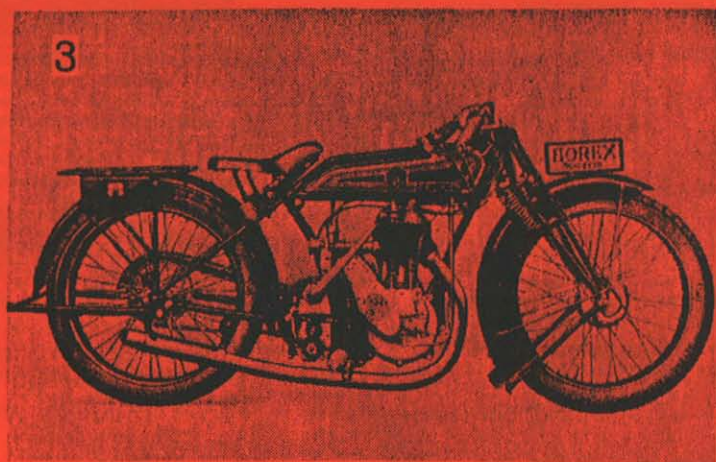
Garschager Heide 29, 5630 Remscheid 11, Tel. 02191/53067

Telefax 02191/590349



HOREX

BOLE



AMC Lu.-Oppau
Horex-Freunde



NR. 4



Bild Nr.

LENKER, BOWDENZÜGE

46/ 2	Lenkerrohr, Magura - Kleinserie	DM	58,-
46/ 3	Gummiüberzug Magura	DM	8,-
46/ 3 a	Gasgriff komplett, original, Messing verchromt	DM	65,-
46/ 4	Festgriff Magura	DM	8,-
46/ 5	Lufthebel komplett	DM	29,-
46/ 6	Hebel für Dekompressor komplett	DM	25,-
46/ 7	großer Außenzugbremshebel komplett, mit Kugel	DM	34,-
46/ 8	großer Außenzugkupplungshebel komplett, mit Kugel	DM	34,-
46/ 9	Bowdenzug für Dekompressor mit Versteller	DM	14,-
46/10	Bowdenzug für Kupplung	DM	14,60
46/11	Bowdenzug für Luft	DM	9,80
46/12	Bowdenzug für Gas	DM	9,80
46/13	Bowdenzug für Vorderradbremse mit Versteller	DM	16,-
46/14	Kabelstütze für Drehgasgriff	DM	8,-
46/-	Einstellschraube Bowdenzug	DM	6,50

Lenker, Bowdenzüge

BILD NR. 46



HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND

REGINA · RESIDENT · IMPERATOR

Teilleiste 90/91 mit 600 Bildpositionen ·

Motorenrevision · Restauration · Teilefertigung ·

Tauschkurbelwellen · Einspelchservice · Gebrauchsmaschinen · Neues

Werkstatt-Handbuch · Aluschweißungen ·

Lagersitzreparaturen

TECHNIK

8720 SCHWEINFURT

Zehntstr. 28 · Tel. 09721-41455 u. 1415

Die sportlich-zweckentsprechende Lenkerpartie mit elektrischer Leerungsmöglichkeit und günstiger Anordnung der Bedienungshebel

LIEBE HOREXIANER!

Der diesmalige Horex-Bote ist der letzte im zweiten Jahrgang, und ich denke wir koennen auf 8 schoene Hefte zurueckblicken. Diesmal habe ich zwei Anliegen fuer meine Ansprache. Zum ersten, die naechsten zwei Horex-Boten (1 und 2/90) werden nicht mit eigenen Berichten ausgestattet sein, da ich zu dieser Zeit Abitur mache und froh sein werde den Horex-Boten ueberhaupt fertigstellen zu koennen. Fuer Verzoegerungen und Fehler entschuldige ich mich schon im voraus. Nicht versaeumen moechte ich um weitere tatkraeftige Mithilfe zu bitten.

Nun zum zweiten Anliegen, der Bericht "Horex - Ein Name mit Klang in der Motorrad-Geschichte" wurde vor einiger Zeit von Joerg Naumann und Uwe Behrend, in einem Clubmitteilungsblatt veroeffentlicht. Einige Angaben halten die Autoren heute fuer nicht mehr richtig, wir vom Horex-Boten denken aber, dass wir den Bericht unveraendert abdrucken sollten, da er ein Stueck der Geschichte der ehem. DDR widerspiegelt. Fragen koennen natuerlich an Joerg Naumann gestellt werden, Tel. 06132/59651.

EUER CONSTANTIN KLINGER

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Postadresse **Constantin Klinger**
Rollinstr. 51
6000 Frankfurt 1
Telefon (069) 436859

Redaktion **Constantin Klinger**

Bankverbindung **Frankfurter Sparkasse**
Kto. 318039303 BLZ. 500 502 01

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

HOREX-NEUTEILE

z.B. LIMA-Deckel, Kapselrohr, Tachoscheiben, Ölltg., Tele - Verschleißteile und vieles mehr.

KLAUS FORSTER

A. d. Stadtwiesen 37


6140 Bensheim 2

Tel. 06251-73223 ab 19 Uhr



INHALT

- Seite 5...Horex-Ein Name mit Klang
in der Motorrad-Geschichte
Seite 13...Unter uns im Horex-Club
Seite 15...Dem Pinsel zur Ehre
Seite 18...Nachtrag zum Elektronik-
regler
Seite 19...Anno Dunnemals
Seite 20...Anzeigen



Elektro- u. Feinwerktechnik
Werner Laubersheimer
Schlachthofstr. 12 · 8740 Landau
Telefon: 06341 / 4241



Neue Spannungsregler
für alle Lichtmaschinen DM 130,-
Kabelbäume in original Farben u. Ab-
messungen mit Anschlußplan DM 70,-

Gleichstromanker wickeln 130,-/200,-
Zündspulen wickeln DM 70,-
Drehstromanker im Tausch DM 130,-
Auf sämtliche Arbeiten und Produkte
1 Jahr Garantie

Instandsetzung von Zündmagneten
schnell und kostengünstig

Bitte kostenlose Preisliste anfordern.
Postversand jeden Tag, auch ins Ausland.

„Jetzt sind sie in die letzte Runde gegangen – wir müssen uns mit unserer Schach-
partie beeilen!“



Der Redaktionsschluss fuer Heft
1/91, die erscheint Mitte Januar, ist
der 1. Januar 1991.

Historische Werbung

Viele Millionen
Conserven - Gläser

Rex



Einkoch-Apparate
verbilligen
die Haushalt-Conserven

Eine neue Erfindung:
Dreyer's Fruchtkoch-Apparat „REX“
Man verlange in einschlägigen
Geschäften nur „Rex“
Preisliste mit Rezepten gratis.
Rex-Conservenglas-Gesellschaft
Bad Homburg Nr. 23.

OBERURSELER

G N O M

DER FAHRRAD-EINBAUMOTOR
FÜR JEDERMANN



Der einfachste, beste und sparsamste
EINBAUMOTOR
passend für jedes Fahrrad

MOTORENFABRIK OBERURSEL A.G.
OBERURSEL N. / FRANKFURT M.

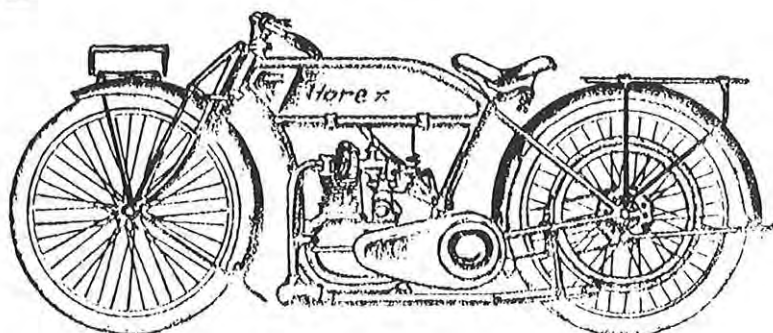
Nächste Bezugsquelle, stellt gerne nachgewiesen

1

RECLAMS-Universum 1913

Radwelt 1922

2



Modell 1924

HOREX



Ein Name mit Klang in der Motorrad-Geschichte

Als im Jahre 1920 Kommerzienrat Fritz Kleemann sen. - Besitzer der "Rex"-Konservenglasfabrik in Bad Homburg v.d.H. - die Aktienmehrheit der in Oberursel (Taunus) ansässigen COLUMBUS-Motorenbau-AG übernahm, war dieses eine der Voraussetzungen zur Bildung der "HOREX"-Werke. Die "Columbus-Motorenfabrik" wurde 1920 gegründet und ging aus der schon länger existierenden Oberurseler Flugmotoren-Abteilung hervor, welche vorwiegend Einbaumotore herstellte. Fritz Kleemann jun., des Kommerzienrates motorsportlich begeisterter Sohn war es, der seine, in der Nähe des Homburger Bahnhofes gelegene Einmann-Werkstatt "HOREX-Fahrzeugbau-AG" nannte.

Das "HO" wurde dem Heimatort Homburg entnommen und das "REX", als Reminiszenz an des Vaters finanzielle Unterstützung, vornehmlich aus der Konservenglasproduktion, angefügt, womit ein gut klingender, einprägsamer und werbewirksamer Name entstand: HOREX.]

Das erste Produkt der "HOREX-Fahrzeugbau-AG" im Jahre 1922 waren, von z. B. "NSU" gekaufte, aber nachträglich motorisierte Fahrräder. Eingebaut wurde der 63 ccm-Viertakt-GNOM-Motor der COLUMBUS-Motorenfabrik. Trotz eines gewonnenen Rechtsstreites um die Einbauweise dieses Motors vor dem Fahrrad-Tretlager mit der Berliner Firma Automotoren-GmbH und gewissen Verkaufserfolgen, wurde die Produktion des GNOM-Motors im Laufe des Jahres 1922 eingestellt. Seine Störanfälligkeit ließ die einst so stolzen Besitzer unken, GNOM hieß: "Geht Nicht Ohne Mitzutreten".

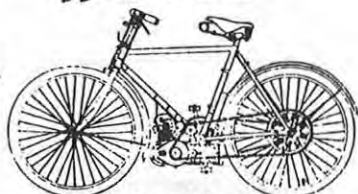
1923 - dem Gründungsjahr der "HOREX"-Werke, entstand das erste "HOREX"-Motorrad. Es hatte einen neuen "Columbus"-Motor mit 249,6 ccm Hubraum, der bei einer Bohrung von 63 mm und einem Hub von 80 mm, bei einer Maximaldrehzahl von 4.500 U/min. 5,0 Effektiv-PS (0,96 Steuer-PS) leistete und das Premierenmodell bis 90 km/h schnell machte! Zylinder und Kolben bestanden aus einer Aluminium-Spezial-Legierung; im "leicht abnehmbaren Zylinderkopf" arbeiteten zwei hängende Ventile. Das Pleuel lief im Rollenlager und die Kurbelwelle war kugelgelagert. Der "Variat"- oder "Zephan"-Vergaser mußte noch von der Lenkstange aus bedient werden, der regulierbare Tropföler wurde von einer halbautomatischen Handpumpe versorgt das

aus dem Veteranen Clubmitteilungs-
blatt Leipzig Nr.19

1921 GNOM gegen AMI

„AMI“

D.R.P.
D.R.G.M.



1/4 PS.
Viertrakt!

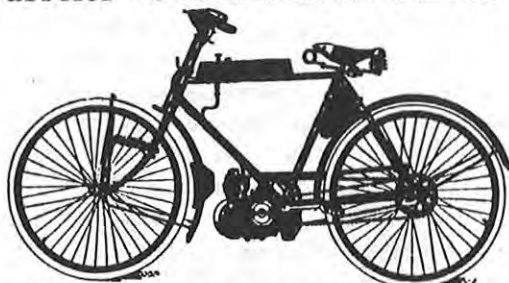
heißt der Hilfsmotor
dessen Lage, Stärke und Geschwindigkeit
so gewählt wurden, daß der Rahmen eines gewöhnlichen Fahrrades
keinen Schaden nimmt. Er wirkt als einziger Hilfsmotor
ein vollständiges Innenge triebe

Leergang und 2 Übersetzungen auf

Der „AMI“ ist die Gebrauchsmaschine

Alleinvertrieb: G. W. Marwitz & Co., Berlin SW 48, Wilhelmstraße 39

Oberurseler - Gnom - Fahrrad - Einbau - Motor



Das Landgericht II 5. Kammer für Handelssachen, Berlin hat auf unseren Antrag am 6. 11. 21 folgende einstweilige Verfügung
gegen die Ami-Automotoren-Industrie G. m. b. H., Berlin-Schönberg, erlassen:
Der Ami-Automotoren-Industrie G. m. b. H., Berlin-Schönberg, wird bei Meldung einer Geldstrafe bis zu M. 1500.-
in jedem Fall der Zuvorhandlung untersagt, Warenwagen wegen Verletzung ihres D.R.P. 333771 in einer Form zu veröffentlichen
die den Anschein erweckt, als ob es sich um ein Produkt der Motorenfabrik Oberursel A.-G. in Oberursel
verboten sei, Motore zum Einbau in Hilfsmotor-Fahrräder herzustellen oder zu vertreiben, bei denen Motor
und Zündapparat unter dem Treikurbelträger des Fahrrades angeordnet sind.

Motorenfabrik Oberursel, Akt.-Ges., Oberursel b. Frankfurt a. M.



Horex Bote -
das Lesevergnügen

3-Ganggetriebe hatte eine Lamellenkupplung und Kickstarter. Die Motorkraft wurde mittels Kette zum Getriebe und von da wahlweise durch Keilriemen oder Kette auf das Hinterrad übertragen. Die Ballon-Bereifung war mit 26 x 2,25" dimensioniert. Der Rahmen, hergestellt aus bestem nahtlos gezogenen Stahlrohren, war schwarz emailliert und trug den grauen 6l-Brennstoff- und Ölbehälter, der zur Zierde grüne Felder in abgesetzten Linien hatte. Dieses Kraft-
rad war vorne gefedert und wurde mit Vorder- und Hinterrad gebremst. Bei einem Verbrauch von 2l/100 km, war dieses schon elektrisch beleuchtete, nur 70 kg leichte "HOREX" mit 90 km/h schnell und sparsam, andererseits aber mit 1.400 Goldmark als Kaufpreis nicht gerade billig.²

Die schon im Gründungsjahr zahlreichen Siege der 250 ccm

"HOREX"-Maschinen bei verschiedenen Wettbewerben und Rennen rechtfertigten die Entscheidung weiterer Eigenschöpfungen aus dem Haus "Columbus"/"HOREX". Systematisches Prüfen, Verbessern, Weiterentwickeln und die Orientierung nur am Modernsten, waren neben den eigenen Erfahrungen Fritz Kleemanns, die stets gültigen Grundsätze im Hause "HOREX". Schon bei der Verlegung der Oberurseler Motorenwerke zum Stammbetrieb nach Bad Homburg im Jahre 1926, lagen die technischen Lösungen der 496 ccm und 596 ccm-Motore auf dem Tisch. 1927 errang Kleemann auf einer leistungsgesteigerten 675 ccm-"HOREX" (sv) beim Eröffnungsrennen auf dem Nürburgring hinter Paul Rüttgen auf einer 1000 ccm-"HARLEY-DAVIDSON" und Jean Bolvin auf einer "NEW IMPERIAL" den 3. Platz, obwohl ihm rund 320 ccm Hubraum weniger zur Verfügung standen.³

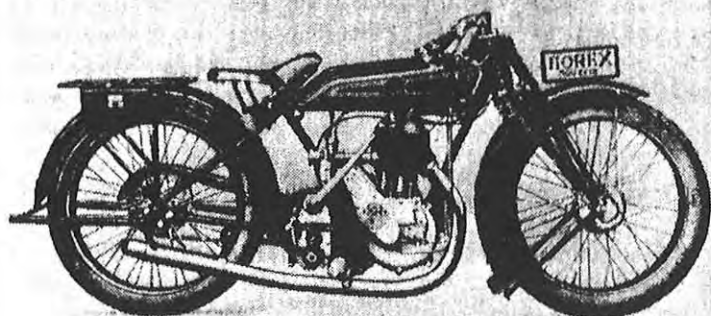
Neben weiteren sportlichen Erfolgen erwarben sich die "HOREX"-Motorräder auch auf dem Markt einen guten Ruf, wo zahlreiche Kunden weitere Maßstäbe setzten.

So bestachen die Ende 1927 auf den Markt gekommenen neuen Modelle u. a. durch neue Fahrgestelle und moderne, vernickelte Satteltanks, womit sie sich deutlich dem Baustil englischer Motorräder näherten. Das 3-Gang-Hurth-Getriebe wurde von Hand geschaltet, Zündlichtmagnet und die Beleuchtung waren von Bosch und der Vergaser von Amal bzw. Graetzin. Die Motore hatten Frischöl-Schmierung. Die Drahtseil-Ballon-Bereifung hatte die Größe 19 x 3,50".

Nachfolgend ein paar weitere technische Daten dieser Typen⁴:

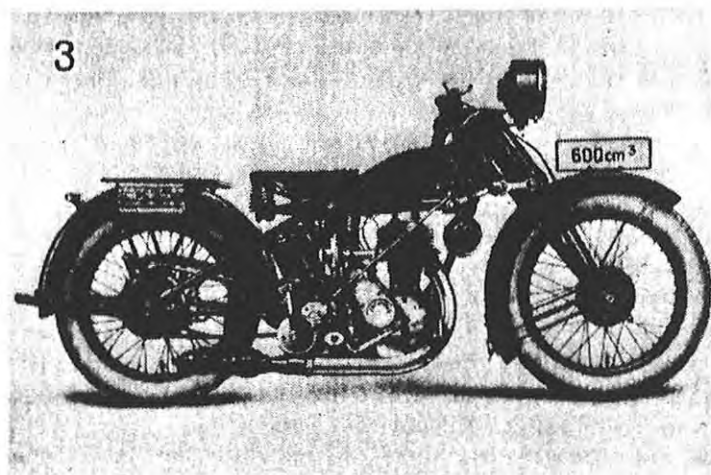
T 5•500 ccm sv 5/14 PS, Hub = 110 mm, Bohr. = 76 mm; 105 km/h
T 5•550 ccm sv 6/15 PS, Hub = 110 mm, Bohr. = 80 mm; 110 km/h
T 6•600 ccm sv 7/16 PS, Hub = 110 mm, Bohr. = 83 mm; 115 km/h.

3



1925 . 500-er und 600-er SV

3



1927 . SV

Die später hinzugekommene **5**

S 5*500 ccm ohv 9/20 PS, Hub = 101 mm, Bohr. = 79 mm; 125 km/h basiert auf dem Sturmey-Archer-Motor, dessen Lizenzfertigung, wie auch für den 348 ccm-Motor, 1928 begann. Als leistungsgesteigerte Ausführung auch an "Victoria" in Nürnberg geliefert, der einerseits der Firma "Victoria" viele Rennerfolge brachte und andererseits als "KR 35" zur erfolgreichsten Motorradentwicklung der Vorkriegszeit wurde. Damit änderte sich übrigens die eigentliche "HOREX"-Charakteristik, die eher auf Langlebigkeit und Normalbetrieb ausgelegt war und nie das Temperament von Rennpferden besaß.

Doch zunächst noch den Hinweis auf einen besonderen Erfolg des Hauses "HOREX" im Jahre 1929:

Josef Kagerer aus München gewann die Goldmedaille bei der internationalen Sechs-Tage-Fahrt. Im gleichen Jahr führte übrigens der spätere "NSU"-Werksfahrer Tom Bullus fünf Runden lang beim "Großen Preis von Deutschland" auf dem Nürburgring auf einer leistungsgesteigerten "HOREX"-ohv-Rennmaschine, bevor er des defekten Kolbenringes wegen in die Boxen mußte und aufgab.

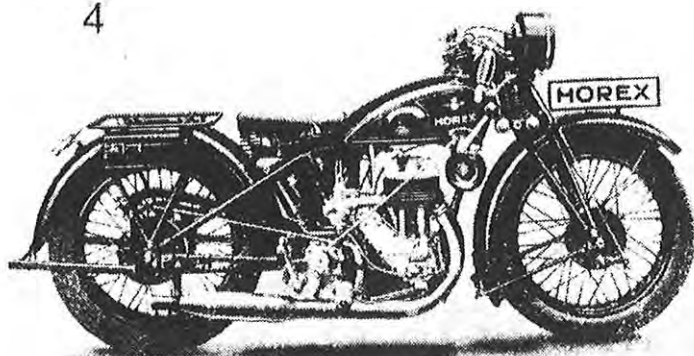
Dabei war dieses Rennen mit Ernst Henne und Paul Kösten auf 500 ccm bzw. 750 ccm-"BMW"-Rennmaschinen, sowie einer kompletten "DKW"-Mannschaft, unter ihnen Ernst Zündorf und Sepp Klein, der später für "HOREX" fuhr, auf 500 ccm-Ladepumpen-Rennmaschinen besetzt. Sieger dieses Rennens wurde dann der Engländer Tyrell Smith auf "Rudge", vor seinen Landsleuten Graham Walker, auch auf "Rudge", Arthur Simcock und Charlie Dodson auf "Sunbeam" und dem Iren Stanley Wood auf "Norton".

Hermann Reeb, der neue Chefkonstrukteur des Hauses "HOREX" entwickelte ab 1930 eine Motorenserie: 198 ccm/8,5 PS, 298 ccm/12,0 PS, und ab 1934 348 ccm/12,5 PS. **6**

Die 198er Maschine, mit einem nach vorne geneigten ohv-Motor, dessen Stoßstangen in einem Rohr am Zylinder geführt wurden, ist der Steuerfreiheit wegen gebaut worden. Die 298er Version ähnelte der kleineren vom Aufbau sehr. Es gab auch eine 248 ccm-Ausführung, die durch Aufbohren der 198er Grundauführung entstand, angeblich aber nur in drei Exemplaren hergestellt wurde, die der frühere **7** "DKW"-Werksrennfahrer Sepp Klein für "HOREX" fuhr.

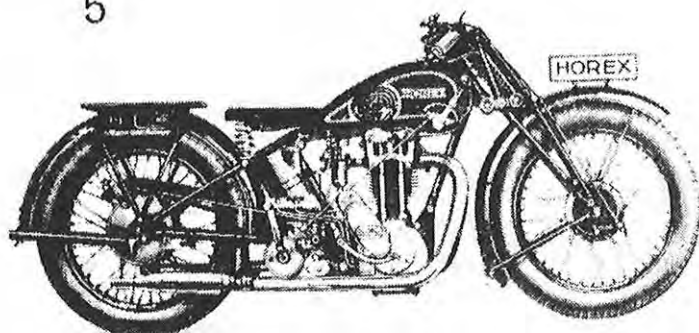
Weiterhin baute "HOREX" die beliebten 496 ccm- und 596 ccm-Maschinen in sv- und ohv-Steuerung. Übrigens gilt der 596 ccm-Motor bei einer Bohrung von 80 mm und einem Hub von 118 mm, als der langhubigste Motor, der je im Motorradbau Verwendung fand.

4



1928 - 1931

5



1929 . S 5 und SS 5

Am Weihnachtsabend 1932 stellte Reeb seine sensationellen Zweizylinder-Viertakt-Parallel-Twin vor, die mit einer Bohrung von 65 mm bzw. 75 mm und einem Hub von 70 mm, sowie obenliegender, kettengetriebener Nockenwelle als 598 ccm- und 798 ccm-Motore geliefert wurden.⁸ Wenn sie auch keine absoluten Neuheiten darstellten, so waren es doch sehr fortschrittliche und rein deutsche Konstruktionen, die es wert gewesen wären, weiterentwickelt zu werden. Einen Beweis dafür lieferte der berühmte Seitenwagenfahrer Karl Braun, der 1934 und 1935 mit einer solchen Parallel-Zweizylinder von "HOREX", auf 1.000 ccm aufgebohrt und mit Kompressor versehen, die Straßenmeisterschaft in seiner Klasse gewann. An diesem Motor wurden mit stolzen 60 PS bei 7400 U/min und einer Verdichtung von 1:9,8 alle konstruktiven und thermischen Möglichkeiten ausgeschöpft. Nur die Wuppertaler "TORNAX"-Werke erhielten diesen Motor noch und beteiligten sich mit Anton Gosse erfolgreich an vielen Rennen.

Zu den trotz ständiger Weiterentwicklung gebauten Einzylindermotoren kam 1934 als einzige umfangreichere Änderung eine 598 ccm-Vierventil-OHV-Maschine, die aber trotz modernen Konzepts, keine Rennmaschinen wurden. Bei einem Hub von 103,5 mm und einer Bohrung von 85 mm entwickelte sie bei einer Verdichtung von 1:6 und 5000 U/min eine Leistung von 24 PS. Alle Einzylinder-Modelle hatten Trockensumpfumlaufschmierung.⁹

Mit Beginn des Jahres 1935 wurden die 598er und 798er Zweizylinder-Modelle aus dem Fertigungsprogramm genommen, da der wohl zu hohe Preis zu Absatzproblemen führte. Letztgenannte Serienmaschinen erreichten deshalb auch nur Stückzahlen von ca. 500 bzw. 150. Man muß deshalb davon ausgehen, daß vom großen Zweizylinder-Modell, vielleicht jede 10. Maschine, also noch ca. 15 Stück existieren können. Ich restauriere zur Zeit solch eine Maschine, nach der ich schon Jahre suchte. Da ich auf Grund des schlechten Zustandes großen Schwierigkeiten bei der Restauration gegenüberstehe, bitte ich an dieser Stelle alle Sportfreunde und Leser, mich zu informieren, wenn irgendeine Unterstützung möglich ist, während von der aufgebohrten 1.000 ccm-Rennversion wohl nur noch ein Stück gehütet wird. Weiter produziert wurde der 598 ccm-Vierventiler (OHV), sowie die 498er und 598er Einzylinder-Maschinen, welche wahlweise mit Magnetzündung oder Batterie und in der Bauart SV (side valve = seitlich stehende Ventile) und OHV ab 1937 (overhead valve = über Kopf hängende Ventile) geliefert wurden. Alle Ausführungen besaßen ein per Fuß schaltbares 4-Gang-Getriebe.¹⁰

Jörg Naumann & Uwe Behrend

Fortsetzung folgt

Unter uns im Horex-Club.

Monatliche Stammtische und Clubabende:

Wir bitten alle Clubs und Vereinigungen um Ihre Termine fuer Zusammenkuenfte und Veranstaltungen bekannt zu geben (Wer, Wann, Wo, Info bei Wem und Telefon).

-Der HC Taunus trifft sich jeden 2 Freitag im Monat um 20 Uhr in der Gaststaette "Darmstaedter Hof", in Burgholzhausen bei 6383 Friedrichsdorf in der Hanauerstr.11. Tel.06172/81898.

-Der HC NRW trifft sich 8mal im Jahr. Tel.0251/274362

-Der MSC Bad Homburg trifft sich jeden Freitag im Cafe Hett, in Kirdorf bei Bad Homburg. Tel.06172/35822

-Horex Freunde Darmstadt

treffen sich am Samstag dem 20.10.1990 um 16 Uhr "An der Trift" in Weiterstadt-Schnepphausen. Info: 06150/6050 Frage, gibt es bald einen neuen Horexclub ?

Treffen, Ausstellungen, Veteransport und Maerkte!

-20.10.90 22.Veteranen-Teilemarkt in Kaltenkirchen Tel.04192/9609

-27.-28.10.90 Ausfahrt des HC Taunus Tel.06172/81898

-10.11.90 8. Teilemarkt fuer Oltimer in 1950 Neuruppin, Ortsteil Treskow (ehem.DDR)

-8.-9.12.90 Wintertreffen fuer Motorraeder in Adenstedt bei Peine Tel.05172/5500 o. 4859

-Wintertreffen 90 der Horex- und Gespannfreunde Mainkling e.V. Termin bitte bei Tel.07959/634 erfragen.

-17.-20.5.91 Horex-Sternfahrt in 5429 Holzhausen. Veranstalter HC Singhofen. Tel.02604/8914

Im Horex-Boten 3/90 fragten wir nach einer Imperator R2-Nocke, Hans Wegmann wusste bescheid und gab uns den richtigen Tip. Die RS2-Nocke hat folgende Steuerzeiten: Einlass oeffnet 15 Grad vor OT, Einlass schliesst 60 Grad nach UT, Auslass oeffnet 37 Grad vor UT und Auslass schliesst 38 Grad nach OT. Wie ist sie gezeichnet?

Der Ducati 860 Kolben passt nicht bei der T5 T6 sondern bei der S 64, wie mir Hannes mitteilte. Info bei Hannes 06142/21366

Wunderschoene Tankabzeichen fuer Vorkriegshorex hat nachfertigen lassen Joerg Naumann 06132/59651. Es sind drei Groessen des Horex-Wappens sowie der vorkriegs Horex-Schriftzug erhaeltlich.

Hanau 22.9.

Die zweite Oltdimer Sternfahrt der Kreissparkasse Hanau stellt eine Besonderheit unter den Veteranenveranstaltungen dar, denn sie kostet kein Startgeld. Die Teilnehmer werden durch die Sparkasse bewirtet und bekommen ein Erinnerungs-present. Also einen Termin den man gerne annimmt. Fuer den Ausrichter kann man nur grosses Lob aussprechen, denn trotz Dauerregen, vom Start bis zur Ankunft auf dem Marktplatz Hanau, gab es nur zufriedene Teilnehmer. Nachdem sich alle Teilnehmer auf dem Marktplatz bei hervorragender Bewirtung versammelt hatten, hatte auch Petrus ein Einsehen und liess die Sonne wieder scheinen. Der Horexclub Hanau sowie andere Horexfahrer haben die Marke Horex bei dieser Veranstaltung, zur am besten Vertretenen Marke, selbst unter Beruecksichtigung der Autos, werden lassen. Fuer Interessenten dieser Veranstaltung im Jahre 1991, bitte Anfragen an Volker Eckhardt KSK Hanau 06181/294110.

Buschwiese 2-3.9.

Die letzte der Horex traditions Veranstaltungen des Jahres 1990 litt unter dem erwarteten Wetter, dass dann doch nicht so wurde, sondern wunderbar war. Aber es hielt doch viele davon ab, die Buschwiese zu besuchen. Oder waren zwei andere grosse Veranstaltungen in unserem Raum, Hockenheim oder, Sinsheim, fuer den, im Vergleich zu Vorjahr, schwaecheren Besuch verantwortlich? Ich hoffe der MSC Bad Homburg hat keinen Verlust erlitten. Fuer die Angabe der Preistraeger fehlen mir die Informationen. Doch einige besondere Horex moechte ich Auffuehren: Imperator 450: Regina mit Alu Zylinder: S 64: zweimal S 6: Regina mit Schwinge: Regina mit Eisenguss Einport rechts Zylinderkopf: Buecker mit Columbusmotor vom Type GM oder HM vielleicht war es auch WM oder XM ich kann mich nicht mehr so genau an das Motorgehaeuse erinnern: Auch der Victoria Nullserientype KR35 aus dem Jahre 1948/49 ist aeusserst Interessant: Ein sehr schoener Regina Schnittmotor: So wie drei SB 35 eine davon als Gespann sind neben anderem besonders erwaehenswert: Am Sonntag bestand fuer unsere Horexfreunde die Gelegenheit mit dem Konstrukteur der Imperator Type 07 Herrn Gunkel zu sprechen.

Veteranenrally Alzenau 15.9

Die Veteranenrally Alzenau wurde von Herr Karl Reese um 10 Uhr gestartet, nachdem jeder Teilnehmer seine Plakette, Route und Startzeit erhalten hatte. Gestartet wurde nach Baujahr, so wurde uebrigens auch bezahlt (1908 = 8DM 1950 = 50DM), und Herr Reese erlaeuerte zu jedem Starter einige Besonderheiten. Es mussten zwei Runden zurueckgelegt werden, in denen sich einige Sonderpruefungen, wie Zeitfahren, befanden. Die schoene Strecke wurde nach meinen Informationen reibungslos bewaeltigt, obwohl kleinere Landwirtschaftswege befahren werden mussten. Ebenso reibungslos verlief die gut organisierte Veranstaltung, und ich denke mir, dass man der Bewirtung ein grosses Lob aussprechen kann, die teilweise sogar im Startgelt enthalten war.

25 Jahre Muench 15-16.9

Das Muench Motorrad hat ja seine Wurzel in der Marke Horex. Aus diesem Grund war ein Besuch dieser Veranstaltung angezeigt. Und dies war kein Fehler. Denn was wurde nicht alles geboten! Friedel gab Einsicht in alle seine Fertigungsmoeglichkeiten, man konnte durch die Fabrikationshalle schlendern und sich alles in Ruhe anschauen. Besondere Aufmerksamkeit fanden bei den Horexfreunden die Ausstellungsobjekte, wie da waren: Gnom: S5 mit SA Motor: 500 Imperator Prototyp 1951: Imperator 450: Horexwerksrenner aus dem Jahre 1953: Motor des 1952 Horexwerksrenners: 500 Hoske-Horex-Renner 1952: Ein 600er und 500er Imperator Rennmotor des Gespanns Schulz Diemer, wobei Herr Diemer selbst anwesend war. Die 500er type mit Rollenkipphel des Rebell so wie dessen Nockenform und Doppelzuendung: Muench DOHC auf Imperatorbasis aber doch eigenes Motorgehaeuse, da bei diesem Motor das Getriebe separat angeflanscht werden musste: Ausweisrenner auf Imperator 07 Basis: Doch der Sound der Rennmaschinen war die Oberspitze. Ich hoffe, dass ich nicht noch ein Headlight vergessen habe. Es war toll!

Nachtrag Citation

Durch einen Leser unseres HOREX-BOTEN wurde mir bekannt, dass ueber die Vorgaenge im Zusammenhang mit der Imperator 450 Story aus heft 2/90 andere Informationen bestehen, als jene die uns aus den USA bekannt wurden. Fuer unsere Leser, aber auch nicht zu letzt fuer das entstehende Horexbuch, habe ich grosses Interesse mich mit der entsprechenden Person zu unterhalten. Denn, wie schon im Citations Artikel zum Ausdruck kam, sehe ich auch einige Dinge anders. Bitte rufen Sie mich ueber die im HOREX-BOTEN angegebene Nummer fuer ein Gespraech an.

Ihr Horex-Novice

DEM PINSEL ZUR EHRE

Ob spritzen oder streichen; die Qualitaet der Lackierung steht und faellt mit den vorgeleisteten Arbeitsgaengen. Diese sind schleifen, spachteln und fuellen oder auch fuellern genannt. Die herausragende Stellung unter diesen drei Vorarbeitsgaengen kommt dem Schleifen zu. Das Schleifen und erneute Auftragen von Fuellmaterial, kann so oft wiederholt werden, bis das erwuenschte Ergebniss, die glatte und ebene Oberflaeche, denn diese allein ist fuer den letzten Lackiergang geeignet, erreicht ist. Doch darf hier nicht vergessen werden, das zwischen dem Auftragen und Schleifen eine genuegend lange Trockenzeit eingehalten wird. Denn nur auf einer einwandfreien Grundlage, laesst sich eine weitere Schicht mit Erfolg auftragen. Doch halt! --- Der geneigte Leser wird einwenden, seine Motorradteile waeren z.B. aus einem feuchten Keller gekommen, sie befinden sich in schlechtem Zustand, beduerften doch wohl erstmal, einer grundlegenden Behandlung, wie Sandstrahlen und anschliessendem Grundieren! Ja, dies kann wohl sein, ist aber nicht immer unbedingt notwendig.

Warum ---?: Sollte der urspruengliche Lack, nach der gruendlichen Reinigung, noch grossflaechig vorhanden sein, aber durch Kratzer, matte Oberflaeche und Roststellen, sich als nicht mehr erhaltungswuerdig zeigen, so kann er immer noch als hervorragender Untergrund, fuer eine Neulackierung, dienen!

Die Gruende fuer die Rettung des Altlack sind; Horex bonderte alle zu lackierende Rohteile. Beim Bondern handelt es sich um Phosphatieren von Eisen, hierdurch ergab sich eine besonders innige Verbindung zwischen dem Farbmateriale und dem Grundmateriale (Farbe und Blech). Dies verhindert das unschoene Abplatzen des Lacks beim Anstossen. Zum anderen vertraegt sich der alte Lack, mit dem Kunstharzlack, den wir in diesem Artikel empfehlen wollen, hervorragend. Ist jedoch die Bonderschicht durch Arbeitsgaenge wie Sandstrahlen oder grossflaechiges Schleifen verloren gegangen so kann sie wieder mit einfachsten Mittel erstellt werden. Wir bestreichen die metallisch blanke und fettfreie Oberflaeche mit 10 prozentiger Phosphorsaeure, erhaeltlich im Chemiekalienhandel oder in der Apotheke, als konzentrierte Phosphorsaeure, ca. 75 prozentig. Wir markieren uns in einem Glasbehaelter die 100ml Marke, fuellen dreiviertel mit destilliertem Wasser auf, und geben zum Schluss die konzentrierte Phosphorsaeure bis zur Marke (dies ist das letzte Viertel) unter Ruehren zu. Niemals giessen wir Wasser in die Saeure! Die Unfallverhuetungsvorschriften beim Umgang mit Saeuren sollten vorher bekannt sein. Wie schuetze ich mich? Was mache ich bei einem Unfall? Nachdem die verduennte Phosphorsaeure nach dem Auftragen durch schaeumen anzeigt, dass sie mit dem Eisen reagiert hat, laesst man alles abtrocknen und buerstet mit einer normalen Buerste z.B. Schrupper das weisse Pulver ab. Die Oberflaeche ist nun wieder gebondert. Dieses Verfahren ist auch fuer partielle Oberflaechen, die beim schleifen freigelegt wurden, geeignet. Da wir hier Arbeiten mit Saeuren ansprechen, moechte ich auch auf das Beizen hinweisen. Beizen ist ein Vorgang zum poerentiefen Entrosten. Dieser Vorgang kann auch als Basis fuer eine gute Lackierung herangezogen werden. Hierzu wie im Horex-Boten 4/1989 "Der kleine Galvaniseur" beschrieben eine 10 bis 15 prozentige Salzsaeure ansetzen und auf die entfettete und gereinigte Flaeche durch einpinseln auftragen. Nach erfolgreichem Beizen mit reichlich Wasser abspuelen und trocknen lassen. Aber auch hier Unfallverhuetungsvorschriften beachten. Doch nun zum eigentlichen Thema "spritzen" oder "streichen" Wie vorher gesagt, ist der ebene und glatte Untergrund fuer die Qualitaet einer Lackoberflaeche entscheidend. Wir benutzen zum fuellen nur Spachtel oder fueller

der zum Altlack und zum neuen Lack passt, dies wird der Fall sein wenn Lack, Fueller und Spachtel von der gleichen Firma und aus der gleichen Produktgruppe kommen.

Nun zur Vorgehensweise; es wird das zu lackierende Teil gut gereinigt. Falze und Ecken besonders beachten. Fettige und oelige oder teerhaltige Rueckstaende durch gesonderte Behandlung (entsprechende Loesungsmittel) beseitigen. Rostnarben und tiefe Kratzer ausschleifen, nicht zu fein aber auch nicht zu grob und mit zum Lack passender Spachtel ausgleichen, gegebenenfalls in mehreren Schritten wiederholen.

Zuvor waere aber das Ausbeulen oder andere der Metallverarbeitung zuzurechnende Arbeitsgaenge durchzufuehren, aber hier suchen wir auch noch. Vielleicht kann einer unserer Leser mit einem Aufsatz zum Thema aushelfen. Doch zurueck. Nachdem nun die Spachtel gut getrocknet ist, wird die Oberflaeche geschliffen. Je nach Oberflaechenrauhigkeit, wird trocken vorgeschliffen z.B. mit 120 Papier, auf jeden Fall aber nass nachgeschliffen mit 400 Papier. Das Ergebnis, die glatte und ebene Oberflaeche, laesst sich besser durch die Fingerspitzen erfuehlen, als durch das Auge sehen. Das Schleifen sollte jedoch nicht bis zur Metalloberflaeche fortgesetzt werden, zumindest nicht flaechig, da sonst die gebonderte Schicht abgeschliffen wird. Nach gruendlichem Waschen unter viel Wasser (entfernen des Schleifschlamm) und anschliessendem Trocknen in staubfreier Umgebung wird eine Lack-schicht Lawinol auftragen oder aber nochmal gefuehlt.

Doch hier ist noch einiges zu beachten. "Staubfreie Umgebung" ? Moeglichkeiten hierzu:

1. Ein aus Plastikfolie selbstgenaehes Zelt in Wuerfeldform von 2 auf 2 Meter wird im Dachboden befestigt.
2. Das gefliesste Badezimmer wird durch aufhaengen von feuchten Handtuechern und durch befeuchten des Fussbodens quasi Staubfrei (Selbiges gilt auch fuer das Plastikzelt) Der Pinsel: Es sollte sich um einen Kunstmalerpinsel in Rinderhaar Qualitaet oder um einen Dachshaarpinsel handeln. Der Pinsel sollte gut gebraucht sein. Vorher schon einige grobe Arbeiten mit dem Pinsel ausfuehren. Aber auch ein gut abgearbeiteter normaler Malerpinsel, Qualitaet rot, ist fuer das hochfeine Lackieren geeignet.

Die Handhabung: Das zu lackierende Teil wird gut zugaenglich in staubfreier Umgebung aufgestellt, das Teil muss ruhig stehen, also Teil nicht aufhaengen. Kurz vor der Lackierung wird das Teil mit einem leicht mit Verduennung angefeuchteten Vieda Spueltuch abgewischt. Das Vieda Spueltuch ist absolut Fusselfrei. Achtung, bei mit Fueller bearbeiteten Teilen, hier besteht die Gefahr des abloesens. Fueller besser trocknen oder auf Verduennungsreinigung verzichten. Der staubfreie Raum, so wie der Lack und das zu lack-ierende Teil, sollte eine Temperatur von +24Grad bis 35Grad Celsius haben.

Der Pinsel wird mit dem Lack auf einem sauberen fusselfreien Flaeche eingestrichen. So, nun geht es ans Horex-Teil. Das Streichen beginnt an einem Ende des Teils und man arbeitet sich kontinuierlich bis zum letzten Punkt des Teils voran. Die Qualitaet des Lackauftrags kann am besten, sofort durch Augenschein, durch zu hilfenahme einer blendfreien Handlampe oder Taschenlampe ueberprueft werden. Also jeder Pinselstrich wird sofort beleuchtet und ueberprueft. Nur so ist speziell bei Schwarz mit seinen schlechten Reflektiereigenschaften eine qualitativ hochwertige Lackierung zu erreichen. Nach Beendigung des Farbauftrags verlaesst man den "staubfreien Raum" moeglichst vorsichtig und kuemmert sich um den teuren Pinsel. Mit Pinselreiniger arbeiten, um ein Verhaerten zu verhindern. Der Staubfreiraum wird 24 Std. nicht betreten. Hiernach wird das Teil

von einem Heizstrahler weitere 12 Std. getrocknet. Oder aber ueber einem Ofen oder Heizung fuer einige Tage zum Trocknen aufgehängt. Auch unter dem Dachfirst ist im Sommer ein guter Platz zum Trocknen, hier aber mindestens eine Woche Trocknungszeit. Sollte die erzielte Oberflaechenqualitaet nicht die gewuenschte Stufe erreicht haben, kann beim Nassschleifen wieder begonnen werden. Ich halte fuer eine gute Qualitaet, mindestens zweimaligen Durchgang von Schleifen und Lackieren fuer notwendig, doch drei- oder viermalig ist auch nicht schlecht. Zu beachten ist, soll eine Lackschicht, also nicht der Fueller, angeschliffen werden, so sind alle glaenzenden Stellen durch Schleifen in den matten Zustand zu ueberfuehren, um eine bessere Haftung des neuen Lackauftrags zu gewaehrleisten. Nun noch einige Worte zum empfohlenen Lack. Der Lack "Lawinol" von der Firma Lackfabrik Union Einza in 2102 Hamburg 93 ist weitgehend Benzinest (aber nicht gleich einen Tank innen mit Lawinol lackieren). Meine Bezugsquelle ist die Firma Farben Jenisch in Frankfurt a/M Tel.069/288925. Lawinol hat einen wunderbaren Verlauf. Das Ergebnis ist eine satte Farbschicht, die gut auf dem Untergrund steht und bei richtiger Wahl des Pinsels absolut glatt verlauft, und so der gespritzten Lackflaeche, bei geringerem Aufwand, entspricht. Weiterhin bietet Kunstharzlack wie Lawinol eine hohe Sicherheit vor Abplatzern bei der Endmontage, wie dies bei Acryllack der Fall ist. Die Fuelligkeit des hier beschriebenen Lackierverfahrens entspricht der von Kunststoffbeschichtungen. Der Glanz aber uebertrifft dieses und entspricht dem des Acryllackierverfahrens. Wichtig, Lawinol ist ein speziell auf die Verarbeitung mit dem Pinsel ausgelegter hochwertiger Lack, der auch seinen Preis hat, 250 ml ca. 10 DM. Ich empfehle fuer die Lackierung an einem Motorrad nur die kleinen Gebinde von 250 ml., die Dose ist leichter, handlicher und man hat es nicht so oft mit alten eingetrockneten Dosen zu tun, zumal dabei immer feste Partikel den Lack versauen. Viel Erfolg beim Ausprobieren. Ein toller Nebeneffekt, wir sparen viel Geld, da wir alles selbst machen und der Pinsel, immer noch mit Abstand, das ergiebigste und billigste Lackierwerkzeug darstellt. Nicht zu vergessen ist auch, dass speziell fuer Vorkriegsmaschinen, dies das einzig originale Verfahren darstellt. Aber ich habe auch versucht, Lawinol zu spritzen und das geht auch einmalig gut, und ich empfehle es sogar fuer die grossen Teile wie Tank, Schutzbleche, Kettenkasten und Werkzeugkasten, fuer den letzten Lackauftrag. Es geht etwas einfacher und das angestrebte Ergebnis ist schneller zu erreichen.

Euer Horex Novice

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

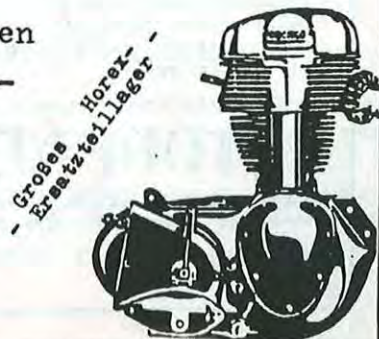
Krümmer - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

6110 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



Nachdem wir mit dem Einbau des E-Reglers keine Probleme hatten, die ersten Touren mit Hitze und Vibrationen, den Regler unbeeindruckt liessen, waren wir voll auf zufrieden, mit diesem Stueck Qualitaetselektronik.

Doch dann kam ein 5 bis 6 woechiger Stillstand des Motorrades. Als wir nach dieser Zeit eine kleine Sonntagsfahrt machen wollten und den Zuendschlussel im Zuendschlussel niederdrueckten, passierte nichts ---. Die Kontrolleuchte blieb dunkel. Der Akku war leer!

Selbstentladung konnte nicht in Frage kommen, wir hatten mit den NC Akkus Erfahrung, dass selbst ueber ein halbes Jahr Stillstand, einer Maschine, diese mit der verbliebenen Ladung, zum Leben zu erwecken war. Also Messgeraet angeschlossen und den vermeindlichen Nebenschluss gesucht!

Was stellte sich heraus? 6 bis 7 Milliampere flossen als Ruhestrom staendig ueber den E-Regler. Nun nachgerechnet, 8 A/h hat ein neuer geladener Akku. Unser Akku war nicht neu und auch nicht proppevoll. Also sagen wir er hatte 5 A/h, sind gleich 5000 mA/h. Bei einer konstanten Entladung von 7mA benoetigen wir fuer die Entladung des Akkus $5000:7=715$ Stunden. 715 Stunden sind 30 Tage, also noch einem Monat ist der Akku leer. Was ist zu empfehlen? Der problemlose Betrieb macht den E-Regler empfehlenswert, doch am Akku sollte man eine Trennstelle vorsehen, z.B. Kabelschuh und Zunge. Eine andere Moeglichkeit ist der Einsatz eines Relais, welches erst nach Einschalten der Zuendung die Lichtmaschine mit Regler, an das Bordnetz koppelt. Auf jeden Fall sollte man, sofern hier noch keine Aenderung herbeigefuehrt ist, den Akku bei laengeren Standzeiten, mehr als 14 Tage, vom Bordnetz des Motorrades abkoppeln. Oder aber, fleissig sein und den Akku in einem guten Pflegezustand erhalten, dann kann man auch mal 4 Wochen warten. Aber dann bitte ohne Licht fahren. Spass bei Seite, denn normalerweise hat eine Diode in Sperrichtung Megohm an Widerstand das macht laut Ohm'sches Gesetz nur mikroampere Entladung aus und das ist Faktor Tausend, gegenueber Milliampere, aber auch Faktor Tausend fuer die Zeit der Selbstentladung.

Ist es moeglich, das der Regler konstant von der Batterie, mit Betriebsspannung versorgt in Betrieb bleibt? Waehre nicht eine Schaltung denkbar und wuensenswert, die ihre Betriebsspannung nur von der erzeugenden Lichtmaschine abnehmen wuerdet. Will sagen, der Regler wird erst durch die aus der Lichtmaschine erzeugte Spannung aktiviert.

Euer Horex Novice

HOREX Regine ERSATZTEILE

zum Beispiel:

Schalthebel- und Kickstartergummi in orig. Form je	6,80 DM
HOREX Emblem 2-teilig, beste Qualität je	59,80 DM
GEPÄCKBRÜCKEN in orig. Form mit Halterung je	149,80 DM
FAHRERSATTEL komplett neu, Untergestell orig. Form	
HUPE 6V dicke Ausführung, schwarz, mit Chromblende	39,80 DM
und vieles mehr	

fordern Sie kostenlose Ersatzteillisten an.

MOTORRAD STEMLER GmbH

GROSS- UND EINZELHANDEL · IM- UND EXPORT · ANFERTIGUNGSTEILE
Adler · BMW · DKW · Horex · NSU · Triumph · Viktoria · Zündapp und andere

Garschager Heide 29, 5630 Remscheid 11, Tel. 02191/53067
Telefax 02191/590349



Eigentlich ist es so natürlich, daß man sich einmal wieder umsieht und zurückschaut, was sich doch früher so alles um die Motorraderei getan hat. Im Zeitalter der Schwingen, der Federbeine, der 1000er-Drehzahlen und der vielen, vielen PS sollten wir doch einmal wieder nachdenken, wie das früher eigentlich war. Und dabei, Jungen, ist das sooo lange auch noch nicht her — nur unser unglücklicher Geist und unsere schnellebige Zeit haben diese paar Jährchen zu einem Berg gemacht, von dem wir jetzt doch schnell mal einen Blick hinunter, d.h. zurückwerfen wollen. Ernst Geuder aus Recklinghausen mit 18 Jahren heute noch begeisterter Motorradfahrer und im Herrn Jung geblieben, erzählt:

Im März 1906 hatte ich gemeinsam mit meinem Freunde Georg Tiebel den Motorclub Verneuchen gegründet und es war eine Selbstverständlichkeit, daß wir eine richtige Osterfahrt starten mußten. Am Ostersonnabend machten wir uns nachmittags unter den Töf-föf-Hellrufern aller Clubkameraden auf den weiten Weg nach Rügen. Georg Tiebel mit seinem Laurin & Klement-Zweizylinder mit Belwagen, in dem unser Freund Seidel saß, und ich selbst auf meiner 2-PS-FN-Einzylinder. Reservereifen und Schlüsche, Reservieremmen, Ersatzteile, Zündkerzen und dergleichen bildeten unser reichliches Reisegepäck. Munter schnurrten unsere Motoren bei geöffneter Auspuffklappe und bei einer Geschwindigkeit von 30 bis 35 km/h brachten wir bald Eberswalde hinter uns. Einige Kilometer hinter Joachimsthal kam das erste Hindernis in Gestalt eines Zollhauses mit herabgelassenem Schlagbaum. Die Zöllnerin(!) hatte Tiebel bei seiner Ankunft bereits einen angemessenen Straßenzoll abgeknöpft und versuchte dasselbe nun bei mir. Ich forderte sie auf, mir den Tarif für Motorräder auf der Aushängetafel zu zeigen. Nachdem ich mich vergewissert hatte, daß nichts davon zu lesen war, als ich ihr dann mit einer Anzeige drohte, war sie so eingeschüchtern, daß sie mir die 78 Pfennig, die sie Tiebel abgenommen hatte, reuig zurückgab und den Schlagbaum schnell öffnete. Solche Zollhäuser gab es 1906 noch viele und überall versuchte man, uns Kraftfahrer kräftig zu schröpfen. (Es soll sich in den letzten fünfzig Jahren darin auch nichts geändert haben. Red.) Vor Templin überließ uns die Dunkelheit und nun zogen wir die Karbidlampen aus unseren Rücksäcken — am Lampenhalter wären sie längst abgebrochen — befestigten sie und zündeten sie nach dem üblichen Experimentieren an. In Templin erwartete uns entsetzliches Kopfstempelflecken und mehr die Pedale tretend als mit Motorenkraft passierten wir die Stadt im Schweiß unseres Angesichts und waren froh, als wir endlich die nach Fürstberg in Mecklenburg führende ausgefahrene Straße erreicht hatten. Meine Karbidfuntel erlosch infolge der Erschütterungen bald und war nicht mehr zum Leben zu erwecken. Ich folgte daher mit geringem Abstand Tiebels Maschine, die noch schwaches Licht hatte.

Plötzlich zwang uns ein Polizeistop zum Anhalten. Er erklärte uns, daß wir in Fürstberg nicht ohne Beleuchtung fahren dürften und auf diese Weise erfuhren wir, daß wir unser Tagesziel erreicht hatten. Als wir den gemütlichen Mecklenburger baten, uns das Hotel Tiburtius am Markt zu zeigen und ihn zu einem kräftigen Umtrunk einladen, war von einem Strafmandat nicht mehr die Rede (Hört, hört! Red.) und mit Polizeistütze erreichten wir das Hotel. Ein sehr ausgiebiger Abendschoppen vereinigte uns dann mit unserem neuen Freunde und als dieser gegen Mitternacht von uns schied, war er bestimmt nicht mehr in der Lage, sich weiterer Verkehrsmittel anzunehmen. Dafür erschien er aber am Ostersonntag früh pünktlich im Hotel, um den Abschiedstrunk nicht zu versäumen. Gute, alte Zeit —!

Nun ging der Rummel mit dem Straßenzoll wieder los und wir verbrauchten sicherlich dafür mehr Geld als für Benzin. In Mecklenburg hatte übrigens fast jedes Zollhaus gleichzeitig einen Auschank und als wir kurz vor Neustrelitz grüßlich über die Nepperei fuchtelten, erwiderte uns der Zolleinnehmer in gemütlichem Tone und unverfälschtem Fritz-Reuter-Platt: „Ji könnt dat Zollgeld jo afsupen!“ (Ihr könnt das Zollgeld ja aufsaufen!) Und damit stellte er uns für die 46 Pfennig Zollgeld drei Flaschen Bier hin. Nach einem kräftigen Mittagsmahl in Neubrandenburg im Ratskeller erreichten wir müde und matt gegen Abend Demmin, wo wir im „Reichsadler“, dem besten Hotel der Stadt, Quartier bezogen. Da alle Motorradfahrer damals als reiche Leute galten und noch Seltenheitswert besaßen, empfing man uns — obwohl wir nicht ganz salonfähig aussahen — mit größter Zuverlässigkeit und wir waren die ehrfürchtig angestaunten, wohl am meisten beachteten Gäste des Hauses.

Am nächsten Morgen bestiegen wir schon in aller Frühe unsere Maschinen und nach einigen Stunden lag Stralsund vor uns. Über die blaue Ostsee winkte uns Rügen seine ersten Grübe zu. Unsere

braven Motoren hatten trotz gelegentlicher Mucken ihre Schuldigkeit getan, denn im Hinblick auf die mittelalterlichen Straßenverhältnisse auf Rügen, setzten wir die Reise nun mit der Eisenbahn fort und blieben in Saßnitz, wo wir einen sehr vergnügten Tag verlebten.

Zur Rückfahrt bestiegen wir unsere Maschinen frühmorgens wieder in Stralsund zur Fahrt nach Demmin, wo wir unser schweres Gepäck im Hotel zurückgelassen hatten. Zirka zehn Kilometer vor Demmin hielt auf der Straße ein nach heutigen Begriffen vorislamischer Mercedes, dessen Insaassen uns lebhaft zuwinkten. Wir hielten an und waren sprachlos, als dem Wagen Herren in schwarzen Gehrocken und mit Zylinderhüten auf dem Kopfe entstieg und sich uns mit sichtlicher Ehrfurcht näherten: der Vorstand des jungen Automobilclub Demmin!

Wir wurden im Triumphzuge nach Demmin geleitet, wo die ganze Stadt festlich geschmückt war und wir unseren Einzug wie Ozeanflieger unter dem Jubel der Bevölkerung hielten. Uns war die Sprache immer noch weg, als man uns zum Hotel „Reichsadler“ geleitete, wo uns der Hotelier mit dem gesamten Personal feierlich empfing. Der Clubvorsitzende hielt uns eine Ansprache, in der er immer wieder betonte, welche Ehre ihnen und der Stadt durch unseren Besuch zuteil geworden wäre und schließlich überreichte er uns einen großen sektgefüllten Pokal als Ehrentrunk.

Nun erst fing ich an, die Zusammenhänge zu begreifen. Sowohl mein Freund Tiebel wie ich selbst hatten damals schon beträchtliche Ehren als Motorradrennfahrer einheimen können und daher waren unsere Namen allen Motorsportlern geläufig. Nachdem der Hotelier unsere Namen auf den Meldezetteln gelesen hatte, trommelte er sofort die Mitglieder des Automobilclubs zusammen und dann war unser großartiger Empfang beschlossene Sache. Ein opulentes Frühstück schloß sich an und zum Abschied überreichte man uns als Wegzehrung einen großen Korb mit den ausersüßtesten Delikatessen und Getränken und gab uns wiederum zehn Kilometer das Ehrengeld.

Die guten, alten Demminer! Was haben sie sich nicht damals bemüht, uns eine Freude zu machen und ich muß bekennen, daß mir späterhin nach noch so großen Rennsiegen und Erfolgen kaum je wieder ein ähnlicher Empfang bereitet worden ist — höchstens am 20. Juli 1928 in Lüttich, wo nach meiner Langstreckenfahrt Verneuchen—Berlin—Lüttich in 22 Stunden 44 Minuten die Englebert-Werke 400 weißgekleidete und blumengeschmückte Mädchen zu meinem Empfang vor dem Hauptportal postiert hatten. (Diesen Brauch sollte man wieder einführen. Red.)

Unser Freund Seidel hatte uns aus Zeitgründen in Demmin verlassen und so verließ ich meine FN und stieg zu Tiebel in den Belwagen. Bald streifte der Vorderreifen, da der Schlauch porös war. Auch die Decke war schon etwas defekt. Leider war der Ersatzreifen zu groß — sowas kam damals noch vor — und so mußten wir die alte Decke, die wir mit allen möglichen Einlagen versehen hatten, reumütig wieder montieren und schließlich an den defekten Stellen mit Lappen und viel Isolierband umwickeln. Natürlich holperte die Maschine nun bei jeder Radumdrehung, aber daran stieß man sich zu der Zeit weniger, wenn es nur vorwärts ging. Plötzlich raste der Zweizylinder im Leerlauf: der Keilriemen war gerissen! Flicken und weiterfahren — und Hände wie ein Schnortsteinfeger! Kurz vor Prenzlau begann die Abreifzündung mehr und mehr auszusetzen und wir waren froh, daß wir die Stadt noch heil erreichten. Da sich unter den 25000 Einwohnern kein Mechaniker befand, der eine Abreifzündung hätte einstellen können, mußten wir uns selbst an die tatsächlich schwierige Aufgabe heranmachen und nach zirka einstündigem Bemühen lief der brave Zweizylinder „wie einst im Mai“.

Endlich stiegen wir, reichlich mit der „Patina der Landstraße“ bedeckt, vor dem gleichen Clublokal ab, wo wir vor einigen Tagen nicht ohne Bedenken zu unserer langen Reise gestartet waren. Wir fühlten uns nach der für damalige Verhältnisse recht großen Fahrt als Sieger über zahllose Tücken, von denen sich die Motorradfahrer von 1954 überhaupt keinen Begriff machen können und wohl mancher von der ganz alten Gilde, die nun schon fast ausgestorben ist, mag wohl behaglich schmunzeln, wenn er diese Zeilen liest.

Der Motorradsport erhält im Gegensatz zu vielen Meinungen jung. Wie hätte ich denn sonst — bereits im 70. Lebensjahr stehend — es fertigbringen sollen, im November 1953 noch zwei Tagestouren von je 638 km auf einer 350er Horax anstandslos zu absolvieren. —

Alle Achtung!

ANZEIGEN

Welcher TWN Boos Fahrer sucht, im Tausch, gegen Regina 03 Vorderradschutzblech und Kettenkasten, neue KS +0.5 Uebermasskolben, fuer seine 350 ccm Tel. 069/436859

Ersatzteilliste und Betriebsanleitung fuer Imperator 400 abzugeben. 07139/2356

Regina sowie Ersatzteile guenstig abzugeben. 06052/3068

Mache deinen Horex Tank wie neu 0511/405405.

Horex SB 35 Motor 030/6856561

Liniere deinen Tank oder deine Blechteil frei Hand mit dem Schlepper. 06151/895630

Suche fuer Resident Vorderradschutzblech. Tel. 07331/200420

Suche kompl. Licht-Zuend Anlage Noris fuer Regina Motor, sowie Luftschieber fuer Bing Vergaser zahle 3 DM pro Stk. Hans Erisman Kofler 46 CH-5705 Hallwil Schweiz

Selten, biete Regina 3 Bj. 55 350 ccm mit Rundgehaeusemotor. Tel. 0651/18109

Regina 0 DM 2700,- 08732/1616

Biete Imp/Resi Lampe, Resident KS Kolben(neu) 18 Bolzen Durchm. 76,95mm sowie R 69 S Tacho, neuwertig.

Suche Regina Seitenstaender und Bremsankerplatte Imperator vorn. Tausche Regina 1 Schutzbleche gegen Regina 0 Bleche. Tel. 07231/55909

Biete kopierte Horexdokumentation im Tausch gegen selbige. 069/436859

Biete Sonderheft zur IFMA 1951 T6 Rumpfmotor XM925115, komp. T6 Motor D1M 26577, Schutzbleche fuer 250, 350 und 400er Regina und Rahmen fuer Bastler. Tel. 06432/7245 o. 089/334769

Buecker Bj. ca. 1938 mit Columbus 200ccm Motor Sehr schoener original Zustand. Motor schon vom Type mit Steuerkette. 4500,-DM Joseph Braun in Riederrich bei Metzingen Tel. 07123/33197 auch andere Typen von A wie AJS bis Z wie Zuendapp zu Verkaufen. Z.B Regina 250.

Alle Kleinanzeigen sind kostenlos, wir behalten uns aber vor den Text sinnvoll zu veraendern. Schicken Sie eine Postkarte an die Redaktion. Telefonische Anzeigenannahme unter 069/436859. Bei gewerblichen Anzeigen bitte an die Redaktion wenden.



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

Hier kommt die endgueltige Loesung Ihrer Zylinderkopf-Probleme hinsichtlich "abgenagter" oder defekter Auspuffstutzen: bis 3mm unter Originaldurchmesser wird eine Alu-Buechse aufgespresst; bei mehr als 3mm unter Originaldurchmesser oder Bruch wird ein Alu-Gewindestutzen eingesetzt. Weiterhin bieten wir Ihnen die Verlegung der Original-Motorentlueftung in den Ventildeckel mit Schlauchanschluss an.

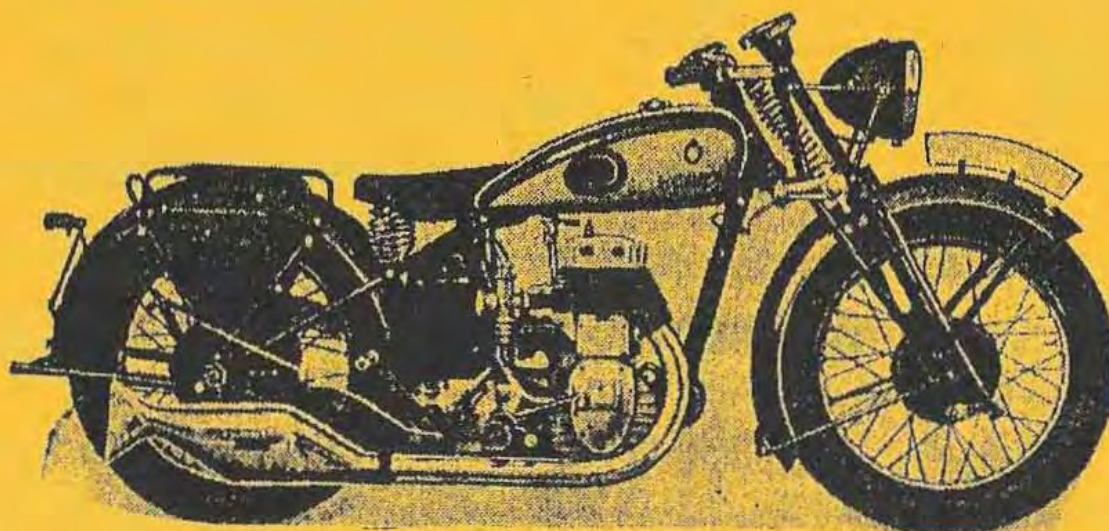
Andere Spezialreparaturen und Anfertigungen auf Anfrage.

HOREX



HOREX

BOLE



INHALT

Inhalt

Seite 3

"Wichtige Information bitte lesen"

Impressum

" 4 bis 11	"Horex ein Name mit Klang" Fortsetzung aus 4/90
" 12 und 13	"Eine Winterfahrt 1906" Opa Geuter Erzählt
" 15 " 16	Wo geht die Entwicklung hin
" 17	Der Motorspezialist
" 17	Kennt Ihr Putsch-Berger
" 19	Treffen und Stammtische
" 20 und 21	Einfahren
" 22 " 23	Informationen aus der Szene
" 24	Anzeigen

Nach jahrelangen Versuchen kam Heini Birnbaum auf den ganz schnellen Lenker, der mit der Steckachse zusammengebaut ist. Das Kinn liegt komfortabel auf dem Lenkungsdämpfer.



HOREX-NEUTEILE

z.B. LIMA-Deckel, Kapselrohr, Tachoscheiben, Ölltg., Tele - Verschleißteile und vieles mehr.

KLAUS FORSTER

A. d. Stadtwiesen 37

6140 Bensheim 2

Tel. 06251-73223 ab 19 Uhr

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

Krümmern - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

6110 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



LIEBE HOREXIANER!

Wichtige Information bitte Lesen

Liebe Horexianer, wir haben diesmal keine Kosten gescheut und an jede uns bekannten Horex-Adresse einen Boten geschickt. Egal ob wir von dort je einen Kostenausgleich erhalten haben oder nicht. Fuer das Geld haetten wir uns auch einen schoenen Regina Daempfer leisten koennen. Aber was macht man nicht alles als Idealist! Wir hier vom HB sind naemlich genauso verrueckt wie die meisten von Euch. Doch da wir keinen Goldesel haben, koennen wir das nicht oft wiederholen. Also die, die ein schlechtes Gewissen haben, und am HB weiter interessiert sind, sollten bitte sofort, dass es nicht vergessengeht, etwas ueberweisen oder zuschicken. Jeder dessen HB-Konto keinen Betrag mehr ausweist, findet auf der Deckblattinnenseite einen entsprechenden Hinweis. Es ist zwar unhoeflich, denn fuer saeuemige Zahler, wie fuer Erstbezieher, ist die Mitteilung gleichlautend. Also im voraus Entschuldigung; dies machen wir der Einfachheit halber. Uebrigens wurde der HB diesmal über 300 mal verteilt. Sollten wir es schaffen die Auflage ueber 500 zu bringen, waere es uns moeglich, die Druckqualitaet wesentlich zu steigern, da sich dann der Uebergang vom Kopierverfahren zum Offsetdruck rechnen wuerde. Auch die Bildwiedergabe waere dann besser. Doch fuer diesesmal muss es reichen, nur vier Seiten mehr zu bringen, 24, wie schon einmal in Heft 2/89. Noch etwas zum Abo, das Heft ist nicht zu abonnieren, keiner muss sich fuer eine dauernde Abnahme durch seine Unterschrift verpflichten. Jeder Interessent denkt etwas mit und ueberweist regelmaesig seinen Unkostenbeitrag von 2,-DM pro Heft inklusive Porto. Diese Ueberweisung sollte zur Minimierung des Aufwandes hoechstens einmal im Jahr oder alle zwei Jahre erfolgen. Dort wo es moeglich ist, also bei den Clubs und Vereinigungen, wie dies auch schon teilweise geschied, sollen Sammelbestellungen erfolgen, da wir hierdurch Kosten sparen, die wir in bessere Qualitaet oder Umfang des HB stecken koennen. Die Clubs und Vereinigungen moechte ich nocheinmal dringlich zur Durchgabe Ihrer Termine auffordern. Auch fehlt so manches Club-Emblem auf dem HB-Deckblatt. Also es bleibt noch viel zu tun,- lassen wir es liegen! Jeder der sich die Muehe gemacht hat, bis hierhin zu lesen, soll nun die Moeglichkeit zu einem Gewinn haben. Der Preis ist zwar klein, entspricht aber unseren Moeglichkeiten. Die ersten zwei richtig eingehenden Antworten, eine aus dem Inland und eine aus dem Ausland bekommen den HB fuer ein Jahr kostenlos zugesand. Und nun die Frage: Nenne die genaue Groesse und Bezeichnung des Kickstarterbefestigungsgewindes an der Regina?

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Postadresse Constantin Klinger
Rotlintstr.51
6000 Frankfurt 1

Redaktion Constantin Klinger

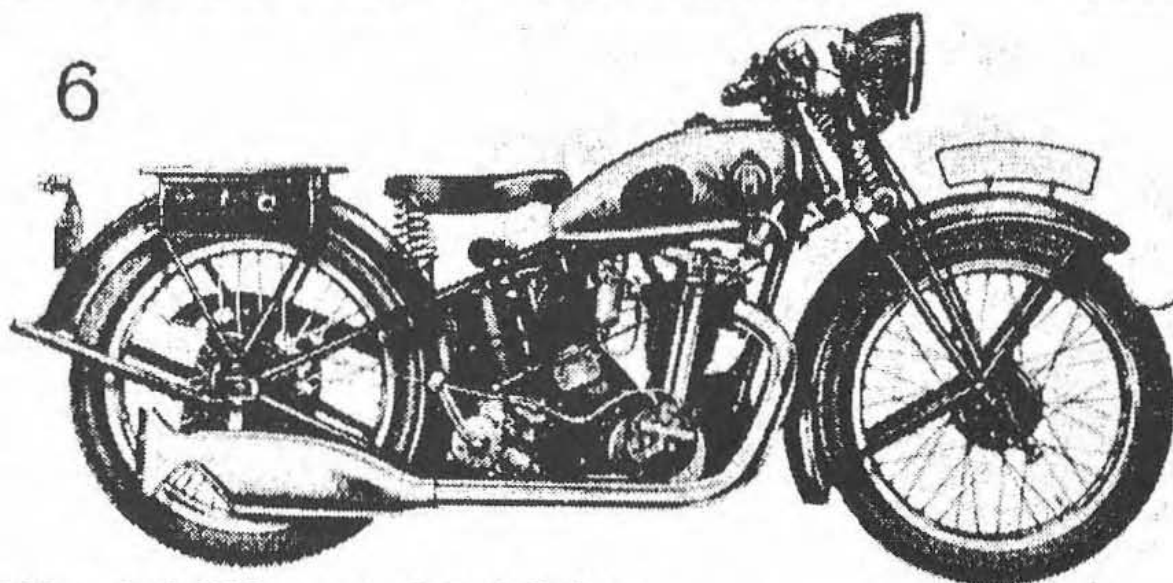
Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
Kto.318039303 BLZ.500 502 01

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

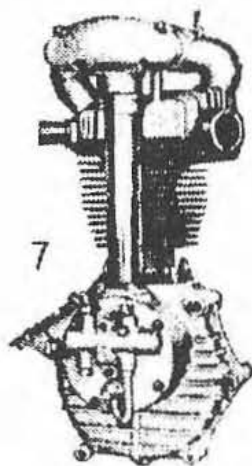
Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

Ein Name mit Klang in der
Motorrad-Geschichte

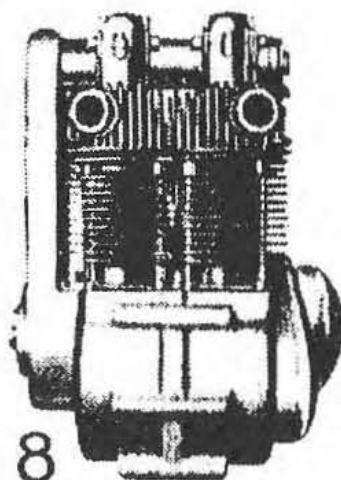
6



1930 . S 2 200 cm und S 3 300 cm

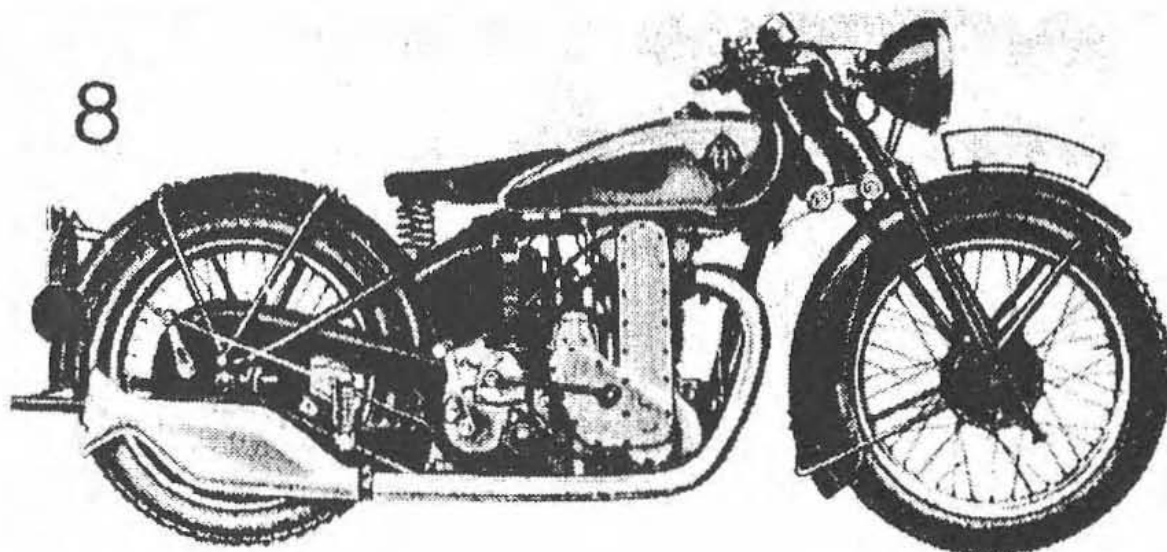


1934 / 1935



1932 / 1933

8



1932

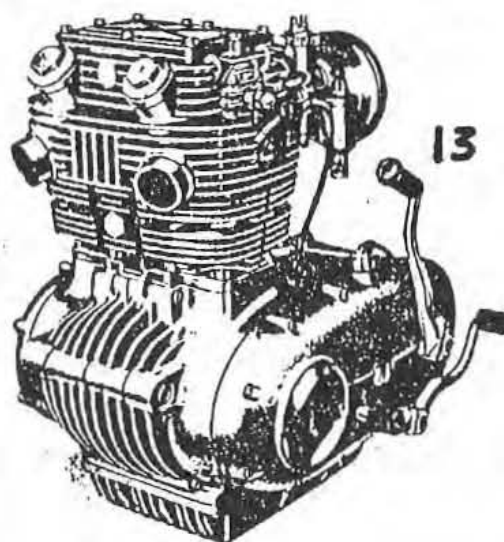
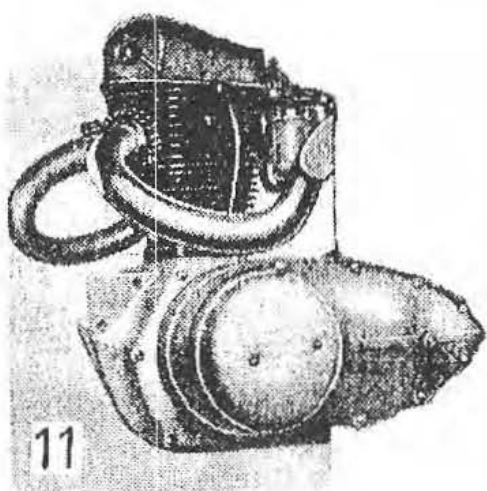
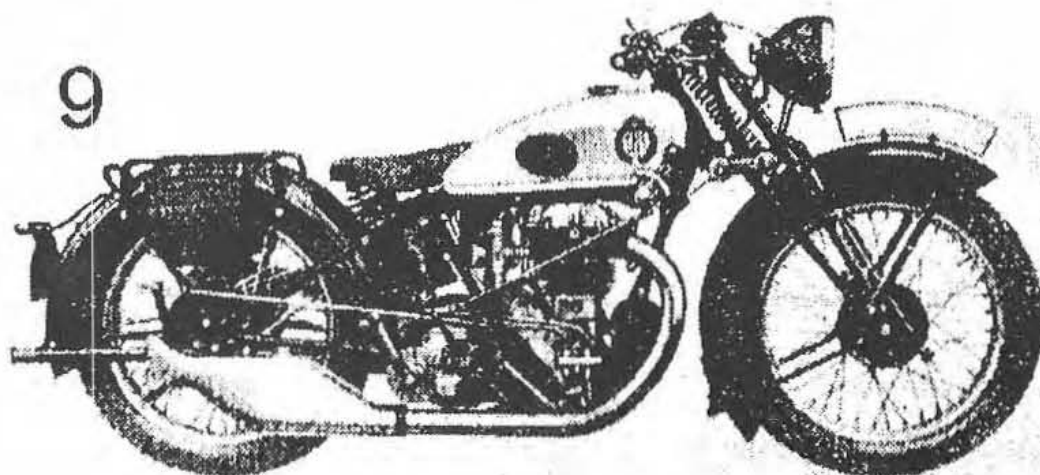
Durch die Produktionseinstellung der S200, S300 und S64 1938 kam die Serienfertigung der "HOREX"-SB 35, einer OHV-Einzyylinder mit einem Hub-/Bohrungsverhältnis von 91,5/69 mm hinzu, so daß man von einer konzentrierten Produktion dieser drei Hubraumklassen sprechen kann. Sie hielt bis Kriegsbeginn an, denn während des Krieges lag die Motorradproduktion still, weil "HOREX" in die Rüstungsindustrie eingegliedert wurde und Teile für die Eisenbahn herstellen mußte. Mit nur 50 Mann Belegschaft ging diese Produktion nach Kriegsende bis 1948 weiter. Von Kriegseinwirkungen verschont geblieben, erhielten die "HOREX"-Werke als einzige deutsche Motorradfirma die Genehmigung der Alliierten, Motorräder mit Hubräumen über 125 ccm herzustellen. Deshalb begann man sogleich mit der Produktion des 342 ccm-Modells, die sich stückzahlenmäßig zwar in Grenzen hielt - Ursache war der allgemeine Material- und Maschinenmangel - aber bis auf kleine Veränderungen dem Vorgängermodell von 1939 entsprach. 1950 war dann der Produktionsbeginn der wohl erfolgreichsten "HOREX"-Produktion, der "HOREX-Regina". Mit ihr stiegen Umsatz, Exportanteile und Belegschaftszahlen. 1951 waren es schon 1.200 Stück monatlich bei einer Werksgröße von 400 Arbeitern, 1952 sogar schon 1700 Stück je Monat bei 550 Belegschaftsmitgliedern. Davon ging ca. jede 4. Maschine in den Export. **11**

Die guten Beziehungen Kleemanns zur Zulieferindustrie und auch zu den Behörden, gaben ihm immer die Möglichkeiten sein Werk mit modernen Maschinen auszurüsten und ständig zu erweitern.

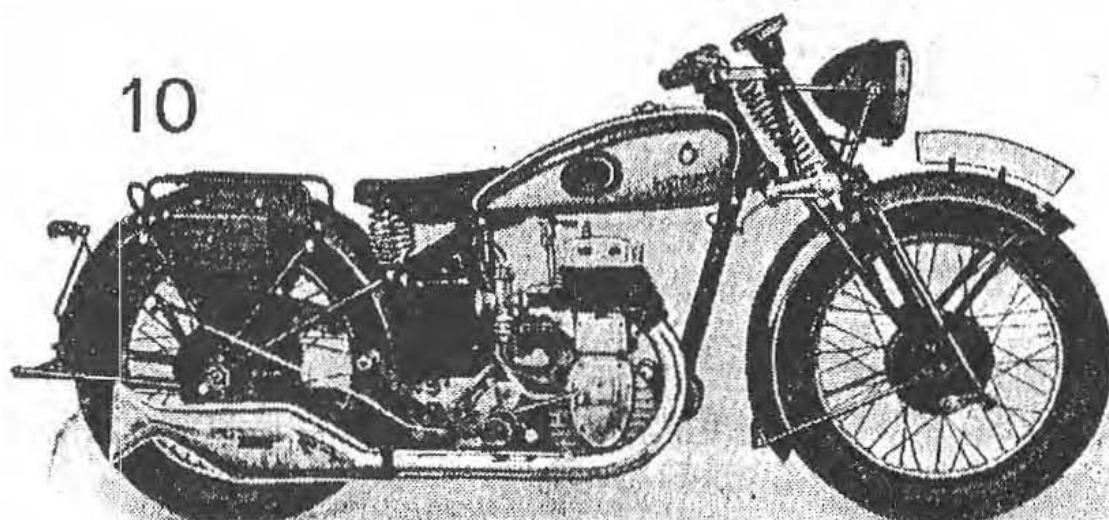
Ab 1951 erschien dann die 248 ccm-"Regina" mit 17 PS, der noch eine 398 ccm-Version mit 22 PS folgte. Damit standen drei "Regina"-Varianten zur Auswahl, wovon die 348er mit 19 PS die meistgekauft wurde. Sie hatten Zylinderköpfe aus Grauguß und eine noch von Hand verstellbare Zündung, waren aber die ersten serienmäßig hergestellten Motorräder der Welt, die mit geschmiedeten Leichtmetall-Telegabeln, Hinterradfederungen und Vollnaßbremsen angeboten wurden. Im gleichen Jahr erscheint noch die "Regina-Sport", die sich durch Aluminium-Zylinderkopf, Einport-Auspuffanlage und automatischer Zündverstellung von den Vorgängermodellen unterscheidet. Ihre Leistung betrug 20 PS bei 6000 U/min. Sie war aber wohl auch die kürzeste Serienfertigung. **12**

Eine andere rennsportliche Variante der 348 ccm-"HOREX" wurde von Friedel Schön mit Unterstützung der Firma schon Ende 1949 entwikk-





"Imperator"



kelt. Sie war Ausgangspunkt für die Entwicklung "echter" "HOREX"-Renmmaschinen. Viele Versuche führten über Hubräume von zunächst 398 ccm, dann 446 ccm und schließlich 498 ccm, über Ein- und Zweinockenmotore und verschiedenen Wellenantrieben.

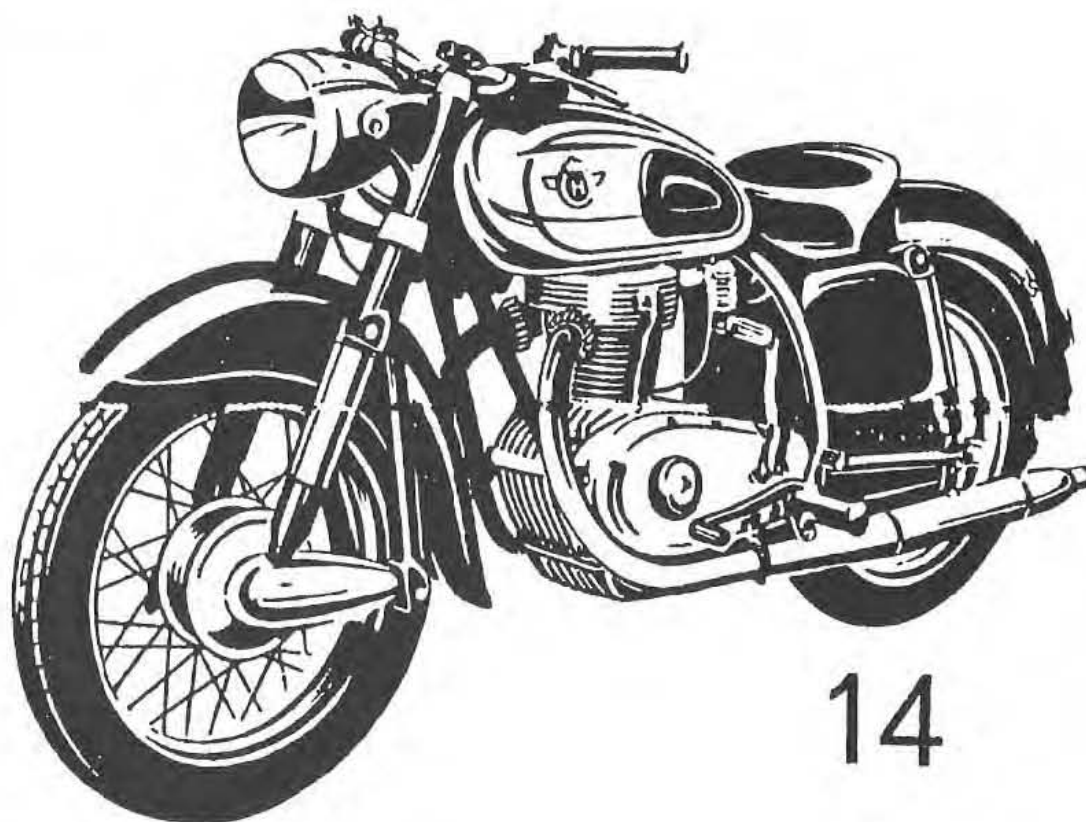
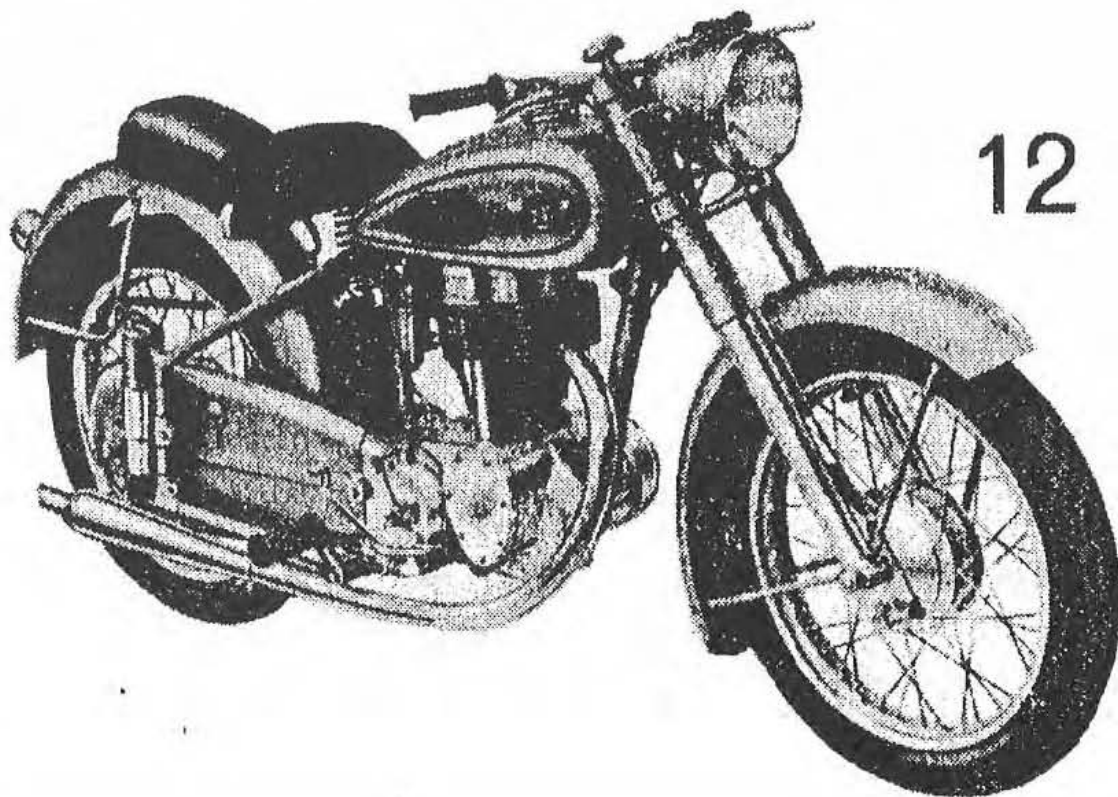
Im Ergebnis stellte "HOREX" auf der IFMA 1951 seinen Prototyp "HOREX-Imperator" mit 496 ccm vor. Von diesem Zweizylinder-Viertakt-Parallel-twin mit obenliegender Nockenwelle, kettengetrieben; zwei Vergasern und der Leistung von 30 PS bei 6800 U/min., wurden jedoch nur sechs Exemplare gebaut, als Kleemann dieses Projekt mit der Begründung der Unregierbarkeit "eines solchen Titanen" stilllegte. Mit einer vollkommen veränderten Konstruktion, auch aus steuerlichen Gründen, mit nur noch 392 ccm Hubraum bei 2 x 66 mm Hub und 61,3 mm Bohrung erschien die "HOREX-Imperator" dann 1954 auf dem Markt. Mit vielen Kapselungen und der Steuerkette zwischen den Zylindern, brachte dieser Motor 26 PS bei 5800 U/min und bewies ein sehr breites Leistungsfeld. Das Fahrgestell war mit serienmäßiger Hinterradschwinge ausgestattet und wurde auf Wunsch mit Telegabel oder Schwinge geliefert. Leider erreichte diese prachtvolle Maschine ihren Markt rund zwei Jahre zu spät. **13**

V14

Auch der ab 1955 angebotenen "HOREX"-Resident" mit ihrem 349 ccm-Einzylinder-ohv-Motor, der bei 6500 U/min 24 PS entwickelte und sie 130 km/h schnell machte, widerfuhr eine Marktsituation, die bei ähnlich finanziellem Einsatz schon Kleinautos bot und deshalb nicht den erwünschten Absatz fand. "HOREX", die nach dem 2. Weltkrieg langjährig führende deutsche Motorradfirma, strebte nicht nach maximaler Vergrößerung. Die reichen Erfahrungen eines Fritz Kleemanns, der ja nun seit 1923 im Motorradbau war, wußte, daß sein Einstieg in das mögliche Automobilgeschäft den Firmenruin bedeutet hätte. 1956 gab es deshalb auch nur noch die 248 ccm-, die 342 ccm- und die 399 ccm-Varianten der "HOREX-Regina"-Reihe. **15**

Die 342er war 1953 die mit 175.000 Stück das meistverkaufte Motorrad auf der Welt in ihrer Klasse!

Die ab Ende 1953 angebotene 399er "HOREX-Regina" hatte eine leicht geänderte Form des Motorgehäuses und eine kräftigere Zahnradölpumpe. Mit ihren 22 PS war sie werkseitig für den Seitenwagenbetrieb vorgesehen. Ein Jahr später wurden diese Änderungen auch auf die anderen "HOREX"-Modelle übertragen, die bis zur Serieneinstellung dann unverändert gebaut wurden. Die ebenfalls 1956 noch im Fertigungsprogramm befindlichen modernen 248er und 349er "Resident"-Ein-



zylinder und die 392 ccm-"Imperator" mit ihrem Parallel-Zweizylindermotor verloren gleichfalls ihre Absatzchancen zu gunsten der nur wenig teureren Kleinautos. Deshalb konzentrierte sich Kleemann nochmals auf den amerikanischen Markt, vor allem mit der eleganten 446 ccm-Zweizylinder-"Imperator", die vorne und hinten Schwingen hatte und 30 PS abgab. Daß sie in den USA als "ZÖNDAPP" gehandelt wurde, lag daran, daß sie von einem bekannten "ZÖNDAPP"-Händler vertrieben wurde.

Die 248 ccm- und 348 ccm-Einzylinder-"Resident"-Modelle waren auf bundesdeutschem Markt noch bis in die sechziger Jahre hinein zu haben, neben der kleinen "HOREX"-Rebell mit ihrem 97 ccm-"Fichtel & Sachs"-Einbaumotor. Aber auch sie konnten die schwierigen Marktbedingungen nicht bewältigen, so daß die "Rebell" die letzte "HOREX"-Konstruktion und damit das Ende der berühmten und guten Marke war. 1958 stellte "HOREX" die Motorradproduktion ein und produzierte bis zur völligen Übernahme der Werksanlagen durch "Daimler-Benz" Teile für diesen Konzern. Damit verschwand eine Firma vom internationalen Motorradmarkt, die für sich in Anspruch nehmen kann, ein Stück Geschichte im (deutschen) Motorradbau mitgeschrieben zu haben. Unbeschrieben blieben bisher die nur schwierig zu überschauenden "HOREX"-Rennsport-Turbulenzen der fünfziger Jahre, die aber auch kaum ein Beitrag für uns Kfz.-Veteranen-Sportler liefern können, da sie den Charakter von Prototypen tragen. Genannt sein soll deshalb auch nur das rennsportuntaugliche 498 ccm-"Imperator"-Modell, welches ständig verölte Kerzen brachte. Auch noch deren 1952 völlig umkonstruierte 50 PS-Zweinochenkopf-Ausführung, auf der Friedl Schön beim Eiffelrennen auf dem Nürburgring die schnellste Runde fuhr und auf der Avus in Berlin siegte.

Desweiteren sollen die beiden "Schnell-HOREX"-Doppelnocken-Einzylinder mit 248 ccm und 348 ccm nicht unerwähnt bleiben.

Ebenfalls nicht die von Fritz Hoske umgebaute 498er "HOREX" mit ihrem Doppelnockenwellenkopf.

1953 wurden die 498 ccm-Doppelnocken-Zweizylinder-Versionen umkonstruiert, was trotzdem nicht in große Erfolge mündete.

(Stark verripptes, aber schlankes Motorgehäuse, Stirnradantrieb statt Kettenantrieb vom Motor zum Fünfgang-Getriebe, desgleichen zum Antrieb der obenliegenden Doppelnockenwelle, überarbeitetes Schmier-system und verkleinertes Rennfahrgestell bei 16"-Reifen hinten und 19"-Reifen vorne für eine ruhigere Lenkung.)

*"Regina"
Resident*



DIENTST

HOREX-COLUMBUS

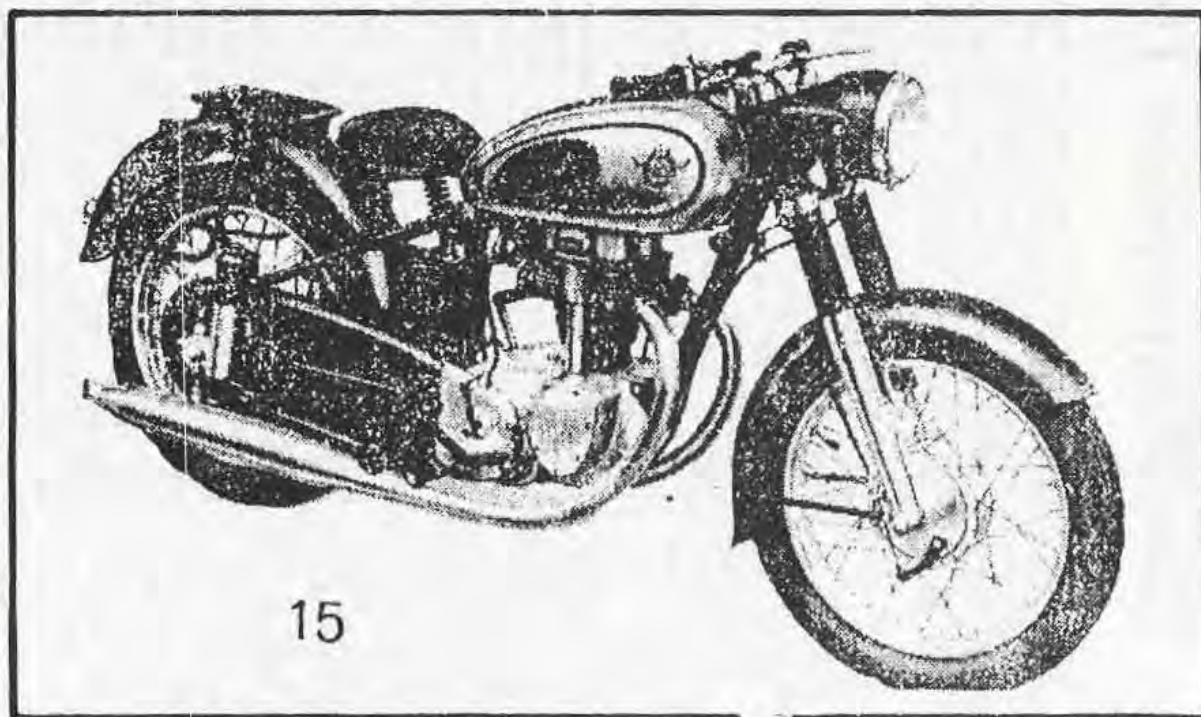
SERIENMOTORRÄDER

Typ	Bj. von-bis	Hubraum ccm	Leistung PS	Bohr./Hub mm	Ventilst.	Höchst- geschw. km/h	Bemerkung
"GNOM"	1922-23	63	0,75	sv	30	Fahrradhilfsmotor
"Horex"	1923-26	249,6	0,96/1,92	63/80	ohv	90	Stecktank
"Horex"	1925-27	499,1	5/12	76/110	sv	95	Stecktank
"Horex"	1925-27	598	6/14	83/110	sv	105	Stecktank
"Horex"	1925-27	546	5,5/13	80/110	sv	100	Stecktank
I 5	1928-40	500	14	80/99	sv	105	Satteltanks
I 6	1928-41	600	18	80/118	sv	115	Satteltanks
S 5	1928-34	496	22	79/101	ohv	120	Satteltank und Lizenzmotor
SS 5	1928-31	496	24	79/101	ohv	130	Sturmey-Archer
S 2	1931-38	198	6,5	57/78	ohv	90-95	Verchromte Tanks und Felgen mit blauen Linien ab- gesetzt
S 3	1931-38	298	8,5	64/92	ohv	100-105	immer weiterver- bessert
S 35	1934-39	348	12,5	69/92	ohv	105-115	
S 600	1932-35	596	24	65/90	ohc	120-130	Über Kette ange- triebene obenlieg. Nockenwelle, zweizyl. Parallel-Twin
S 800	1933-36	798	29,5	75/90	ohc	130-140	
S 64	1935-37	598	22	85/105	ohv	125-130	
SS 64	1935-37	598	25	85/105	ohv	135-140	Vierventil-Ein- zylinder
S 5	1937-39	498	22	80/99	ohv	120-130	Frischölschmier, 1225,-
S 6	1937-40	598	25	80/118	ohv	130-145	1283,- RM
SII 35	1939-40	342	18	69/92	ohv	115	Auch für Victoria, 965,-
SII 35	1948-50	342	18	69/92	ohv	115	Trapezgabel und Starrrahmen
"Regina"	1949-52	342	18	69/92	ohv	115	Telegabel, Tank 13,5 Lit. doppelport.
"Regina"	1952-55	248	16	65/75	ohv	110	18 Liter Tank geschmied., Leicht- metallgabel vorn Geradwegfed. hinten
"Regina"	1953-55	400	22	72/91,5	ohv	130	
"Regina Sport"	1951	350	20	69/91,5	ohv	125	
"Regina 250V"	1955	248	17	65/75	ohv	120	einfache Ausführung 1850,- DM
"Imperator"	1952	600	33	65/90	ohc	Prototyp
"Imperator"	1952	500	28	65/75	ohc	Parallel-Twin oben- liegende Nockenwelle
Imperator 450	1956	450	30	66/66	ohc	145	2940,- DM
Imperator 400	1954	400	26	61,5/66	ohc	135	
Resident 250	1956	250	18,5	53,4/77	ohv	120	2195,- DM
Resident 350	1956	350	24	75/77	ohv	130	2260,- DM
Rebell 100	1958	97	5,2	48/54	Zweitakt	80	1048,- DM



So z. B. brachen die Ketten wegen der verwendeten Gummisegmente für die elastische Motoraufhängung. Deshalb zog es H.P. Müller, als mit Abstand erfahrenster und bester "HOREX"-Werksrennfahrer oft vor, auf der 498 ccm-Einzylinder-Maschine zu fahren, auf der er beim Großen Preis der BR Deutschland 1953 Dritter hinter "BMW" unter Walter Zeller und Hans Baltisberger wurde.

Kleemann entschloß sich deshalb letztmalig zur Rennsaison 1954 zu einer Neukonstruktion einer 348 ccm-Parallel-Doppelnocken-Rennmaschine, mit nach vorn geneigtem Zylinder, die der bekannte Konstrukteur Ludwig Apfelbeck aus Österreich schuf. Nach ersten erfolglosen Rennen mit der noch unausgereiften 348er gab die Firma "HOREX" ihre Rennabteilung auf. Der Münchner Rennfahrer Hans Bartl erwarb diese Maschine, in der Absicht, ihre Entwicklung abzuschließen. Er, wie auch der sich ebenfalls daran versuchende Freiburger Fritz Klägger fuhr diese Ausführung noch längere Zeit, ohne Erfolge, was dann auch das Ende für den Rennsport mit im "HOREX"-Werk gebauten Motorrädern bedeutete.



Da nicht alle Informationen zu diesem Thema in dieser Form verarbeitbar, beantworten die Autoren

● Spfrd. Jörg Naumann, 7030 Leipzig, G.-Freitag-Str. 30 und

● Spfrd. Uwe Behrend, 2756 Schwerin, Möwenburgstr. 18

einzelne, nicht beschriebene oder unklare Fakten zur "HOREX"-Geschichte, auch Fragen zu speziellen technischen Daten, auf dem Postweg.

Imperator



OPA GEUDER ERZÄHLT: *Eine Winterfahrt 1906*

Anfang Dezember 1906 hatte ich meinen neuen F.-N.-Vierzylinder, Modell 1907, geliefert bekommen, und da stand bei mir sofort der Entschluß fest, am Silvesterabend meinem alten Freund Hans in Falkenhagen bei Prenzlau einen zünftigen Silvesterbesuch abzustatten.

Meine Klubkameraden schnüttelten alle den Kopf, und die Werneuchner Spießbürger hielten mich für verrückt, als sie von meinem tollen Vorhaben hörten. Der Silvesterabend kam heran. Trockene Kälte von etwa 10 Grad Reaumur und schneefreie Straßen! Wer nicht im Freien zu tun hatte, verkroch sich hinter dem wärmenden Ofen. Und dann begann unter Assistenz von Klubkameraden meine Maskerade. Die Beine wurden sorgfältig mit Zeitungspapier umwickelt, 2 dicke Wollhemden folgten. Drei übereinandergezogene Hosen, 2 warme Sweater, eine Weste, eine Jacke und eine handfeste Winterjoppe vervollständigten meine Montur, nachdem auch die Stiefel mit Zeitungspapier abgedichtet waren. Dazu kamen als Kopfschutz eine Lederkappe, 2 dicke Schals, und der Kragen der Joppe wurde hochgebunden. Zum Schutze der Hände zog ich 3 Paar dicke Wollstrümpfe über die Handschuhe, und nun glich ich mehr einem Eskimo als einem Motorradfahrer. Daß ich mich in dieser Vermummung kaum noch bewegen konnte, war klar. Nachdem meine Freunde meinen Vierzylinder in einem geheizten Werkstatt- raume warm gemacht hatten, setzten sie mich im wahren Sinne des Wortes auf die Maschine und schoben mich mit vereinten Kräften an. Und dann geschah das Wunder: die brave Maschine sprang sofort an! In langsamer Fahrt — die Dörfer und auch

mals bedeutete es eine tödliche Gefahr für den Schlauch. Nach kurzem Überlegen entschloß ich mich, den Reißnagel erst am Schlusse meiner Fahrt zu entfernen, und das war meine Rettung. Gewiß, die ersten Häuser von Joachimstal lugten bereits in der Ferne über die Bäume, aber dort gab es damals wie überall noch keine Werkstatt, die mein Hinterrad montieren und den Schlauch hätte flicken können! Zudem wurde es Abend, und ich hatte kein Licht an der Maschine. Damit sah es damals noch wirklich trübe aus. Es gab nur Karbidlampen, die meistens doch nicht funktionierten. Zudem pflegten die Lampenhalter oft abzubrechen. Wer fuhr auch schon damals in der Dunkelheit Motorrad!

Ich setzte also meine Fahrt einfach fort, und immer seltener wurden menschliche Siedlungen in dem unermesslichen Waldgebiet. Dafür huschten oft Hasen und Rehe und einmal sogar ein Fuchs über die Straße. Ein Rudel Rothirsche hätte mich beinahe in Gefahr gebracht, als es kurz vor der Maschine die Straße überquerte, aber sonst ging alles gut. Fuhrwerke oder Menschen begegneten mir überhaupt nicht, und hin und wieder quälte mich der Gedanke, was bei einem schweren Sturz aus mir werden würde. Man hätte mich dann sicherlich am Neujahrstage erfroren aufgefunden. Ich fror trotz meiner dicken Ausrüstung immer jämmerlicher, aber da tauchten dann endlich die vertrauten Türme von Prenzlau auf, dann die riesige weiße Fläche des Uckersees, und wenige Minuten später hielt ich auf geradezu mörderisch schlechten Straßen meinen Einzug in die alte Hauptstadt der Uckermark. An Aufenthalt oder gar Aufwärmen war gar nicht zu den-



trotz der Sonne bitterkalt. Plötzlich begann der Vierzylinder zu knallen, und dann stand die Karre still. Das Benzin war alle! Zum Glück war Ellingen, ein kleines Dorf, nur etwa 500 Meter entfernt. Unter großen Mühen schob ich in meiner „Polarausrüstung“ die Maschine dorthin, und siehe da! Das erste Haus war eine Schmiede, und der Schmied hatte einen kleinen Vorrat Schwerbenzin! Unsere damaligen Motoren mit ihren äußerst primitiven Vergasern (Schwimmergehäusen mit Schwimmer, Düse und Drosselklappe) vertrugen nur Leichtbenzin, aber was wollte ich machen! Ich füllte 2 Liter ein, und da der Motor noch heiß war, sprang er sofort an, und glücklich erreichte ich Prenzlau, wo ich sofort bei einem mir bekannten Fahrradhändler auftankte. Tankstellen gab es damals noch nicht, und man konnte von Glück sagen, wenn man eine „Quelle“ entdeckte.

Die weitere Fahrt verlief ohne jede Störung, nur daß ich mir trotz meiner polar-mäßigen Verpackung einbildete, ich führe in Hemdsärmeln, und jämmerlich fror. Der eisige Wind fegte mir ins Gesicht, und meine ungeschützten Augen brannten wie Feuer. Hinter Eberswalde sah ich alles nur

die meisten Städte hatten anno 1906 unglaublich holperiges Katzenkopfpflaster — verließ ich Werneuchen, und als ich dann die Chaussee nach Tiefensee erreicht hatte, steuerte ich sofort auf den Fußsteig los, der fast immer viel ebener als die damaligen Chausseen und dazu auch nagelfreier war. Der Motorradfahrer von 1954 wird es kaum begreifen können, daß der Motorradfahrer vor dem 1. Weltkrieg fast ausschließlich auf den Fußsteigen fuhr, aber es war einfach „Notwehr“, ganz besonders gefürchtet war dabei noch die Nähe von Garnisonen, denn da gesellten sich zu den vermaledeiten Hufnägeln auch noch die Nägel der Kommißtiefel. Von diesen Verhältnissen kann sich der heutige Motorradfahrer kaum eine Vorstellung machen, und so wird er es kaum begreifen können, daß die Sorge um eine Reifenpanne während dieser Silvesterfahrt meine größte war. Denn dann wäre ich bei der herrschenden Kälte und meiner Vermummung hilflos gewesen.

Das geringste Hindernis, das mich bei meiner Überlandfahrt zum Stoppen gezwungen hatte, wäre verhängnisvoll gewesen, da mir weder Kupplung noch Getriebe zur Verfügung standen, und wie hätte ich meine schwere Maschine wohl mit den Pedalen wieder in Gang bringen sollen, wenn ich gar in der langen Steigung in der nach Angermünde zu führenden Ausfallstraße hätte anhalten müssen!

Die Gegend wurde immer einsamer, ich kam in die menschenleere Schorfheide, aber bald tauchte links der sagenumwobene Werbellinsee auf. Vorsichtshalber hielt ich in starkem Gefälle an, um einen kurzen Blick über all die Winterpracht zu werfen. Da fiel mein Blick zufällig auf meinen Vorderreifen, und was entdeckte ich da? Einen Reißnagel! Solch Ding könnte einem Reifen heutzutage kaum etwas anhaben, aber da-

ken, denn wer hätte es nachher vermocht, den kaltgewordenen Motor noch einmal zum Anspringen zu bringen! Nun kam noch das schlimmste Stück der Fahrt: 5 Kilometer durch schwerstes Gelände! Tiefe Geleise, die festgefroren waren, deuteten kümmerlich einen über Berg und Tal führenden Landweg an, und alles mußte doch sozusagen im großen Gang und ohne Kupplung gefahren werden. Die Maschine torzelte hin und her, und oft wollte sie mich abwerfen, aber schließlich kam ich doch — vor Aufregung und Anstrengung bis auf die Haut durchgeschwitzt, in Falkenhagen, einem von der Kultur damals noch nicht im geringsten beleckten Bauerndorfe, an, und kaum ertönte das Brummen meiner Maschine, als auch die Einwohner schon in hellen Scharen auf die Dorfstraße stürzten und mich mit lautem Jubel begrüßten. Kein Wunder! Meine F.N. war das erste Motorfahrzeug, das seit Erschaffung der Welt in dieses nur über Landwege erreichbare und von aller Welt abgeschnittene Dorf gelangte, und die Einwohner sahen zum ersten Male ein Motorrad. Hunderte von Händen streckten sich mir entgegen, und meine Freunde hatten ihre Mühe, mich und meine Maschine endlich vor den spontanen Ovationen in Sicherheit zu bringen, und dann war mein erstes, den Reißnagel aus dem Vorderreifen zu ziehen. Leise zischend entwich die Luft, und ich war froh, daß ich den Störenfried bis zur Erreichung meines Zieles an Ort und Stelle gelassen hatte. Meine Augen brannten mir zwar wie Feuer — ich mußte die gesamte Strecke ohne Brille fahren, da die damaligen primitiven Brillen noch keine Ventilation kannten und daher sofort beschlugen.

Als ich am 2. Januar die Heimfahrt antrat, war das ganze Dorf auf den Beinen, um mir Abschiedsgrüße zuzuwinken, und dann begann wieder die Geländefahrt! Es war

noch in rötlichem Schimmer, und meine Sehkraft nahm zusehends ab, während mich eine seltsame Müdigkeit immer mehr überfiel. 9 km vor Werneuchen wurde ich auf dem rechten Auge gänzlich blind, und auch die Sehkraft des linken Auges wurde immer geringer. Von Zeit zu Zeit schloß ich, ohne die Fahrgeschwindigkeit zu ermäßigen, die ich auf etwa 60 km gesteigert hatte, die Augen für Sekunden, aber dann gelang es mir doch, die Müdigkeit zu überwinden, und ich wurde mir der Gefahr des Erfrierens, in der ich schwebte, bewußt, und so erreichte ich endlich mit letzter Energie und auch auf dem linken Auge bereits halbblind mein Ziel: Werneuchen. Man half mir von der Maschine, ich wollte etwas sagen, aber ich konnte kein Wort sprechen. Mein Gesicht war wie erfroren und kreideweiß, und erst nach etwa einer halben Stunde lallte ich die ersten Worte, und gleichzeitig war die Sehkraft der Augen wieder zurückgekehrt. 18 Grad Reaumur unter Null zeigte das Thermometer, dazu schliffigen Wind von vorn, und dann 125 km ohne Pause in unzureichender Kleidung! Diese Winterfahrt war damals in motorsportlichen Kreisen eine Sensation, und ich mußte wiederholt vor Ärzten in Berlin meine Eindrücke wiedergeben, da auch die Presse darüber berichtet hatte. Es war damals um Haaresbreite am Tode vorübergegangen, aber ein Gutes hatte die Fahrt doch im Gefolge: Ich war jahrelang vollkommen immun gegen die schärfste Kälte. Der Motorradfahrer von 1954 kann sich nicht im Entferntesten ein Bild davon machen, was es damals hieß, Motorsport zu treiben, und es ist daher kein Wunder, daß die meisten Fahrer dem Sport damals bald wieder den Rücken kehrten und nur ein kleines Häuflein Unentwegter durchhielt, und zu diesen gehöre ich, und ich bin trotz meiner 70 Jahre heute noch stolz darauf.

Bild Nr.

**SCHWINGSATTEL, SOZIUSSATTEL,
FUSSRASTEN**

58/ 1	Schwingsattel	DM	176,--
58/ 2	Soziussattel, Schutzblech- oder Trägerbefestigung	DM	198,--
58/ 3	Gepäckträger, Nachfertigung	DM	148,--
58/ 4	Sattelfeder	DM	24,--
58/ 9	Halter für Sattelbefestigung	DM	28,--
58/11	Schraube M 7 x 15	DM	1,--
58/13	Schraube M 12 x 1,5 Rundkopf Edelstahl kurz	DM	4,60
58/14	Schraube M 12 x 1,5 Rundkopf Edelstahl lang	DM	4,80
58/15	Fußraste Nachbau	DM	39,--
58/16	Fußrastengummi Original-Nachbau	DM	12,--
58/18	Soziusfußrasten, Nato-oliv	DM	18,--
	Gummi, Soziusfußraste	DM	9,--
58/19	Gummianschlag	DM	6,50
58/20	Hauptständer, Nachfertigung	DM	120,--
58/22	Schraube M 7 x 45	DM	1,--
58/23, 24	Rückholfeder, rechts u. links, cadmiert	DM	19,--
58/27	Handknopf für Werkzeugkasten	DM	14,--
58/28	Werkzeugkasten-Nachbau	DM	175,--
58/33	Rohrschelle für Werkzeugkasten, verzinkt	DM	4,--
58/35	Schloß für Werkzeugkasten	DM	19,--
	Schloß für Lenkung	DM	18,--

BILD NR. 58



HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND

REGINA · RESIDENT · IMPERATOR

Teileliste 90/91 mit 600 Bildpositionen ·
Motorenrevision · Restauration · Teileferti-
gung · Tauschkurbelwellen · Einspelch-
service · Gebrauchtmachines · Neues
Werkstatt-Handbuch · Aluschweißungen ·
Lagersitzreparaturen

TECHNIK

8720 SCHWEINFURT

Zehntstr. 28 · Tel. 09721-41455 u. 1415

Wo geht die Entwicklung hin ?

---oder ist unser Hobby noch auf dem richtigen Weg ?-----

An den Anfang dieses Artikels moechte ich 7 persoenliche Beobachtungen stellen.

1. Es gibt immer weniger Jugend in der Scene.
2. Das Material konzentriert sich in immer weniger Haende.
3. Der Typus Fahrer weicht dem Typus Aussteller.
4. Das Gebrauchsopjekt Horex weicht dem Showopjekt.
5. Das Gefuehl von Abenteuer geht verloren.
6. Das Nebensaechliche wird immer wichtiger.
7. Die Entwicklung der Preise verhindert den Zustrom der Jugend.

Wo ist der alte Geist der Szene, von vor 15 Jahren, geblieben ?
Was wurde falsch gemacht ? Oder besser, was koennen wir besser machen?

Es ist anzunehmen, dass die Mehrzahl der Personen, welche heute die Scene um Horex bilden, persoenliche fuer sie gueltige Gruende haben, das Hobby in der Art auszuueben, wie es sich heute darstellt. Aber ich glaube auch, dass viele den vergangenen Zeiten manche Traene nachweinen. Fuer diese Leute ist es schwer, eine Aenderung in der Szene zu bewirken, da sie traditionell nicht zu den Organisatoren und Veranstaltern gehoeren. Ihr Ziel ist es, mit anderen Veteranenfreunden unter Reduzierung auf das Notwendige eine schoene gemeinsame Zeit zu verleben. Zum Beispiel durch gemeinsame Ausfahrten und Benzingespraechen. Hierbei sollten die durch das Motorrad gegebenen Beschraenkungen als Chance und Herausforderung betrachtet, und nicht durch mitgefuehrten Tross, in das Gegenteil gewandelt werden. Diese Horex-Freunde moechte ich mit diesem Aufruf ansprechen und zum Handeln auffordern.

Welche Moeglichkeiten bestehen?

Zum einen glaube ich, entscheidend wichtig waere es zu versuchen, das Durchschnittsalter der Szene zu vermindern. Junge Leute werden, und da bin ich mir ziemlich sicher, den Trend in eine intressantere und lebendigere Richtung lenken. Doch wer sollte diese Aufgabe erfolgreich anpacken koennen? Da waeren zuerst einmal die Horex-Clubs, diese haetten die Mittel und Moeglichkeiten dazu! Dabei sollte auch beachtet werden, dass unsere Marke, im besonderen durch Teurung, ausserhalb der Reichweite, der meisten Jugendlichen geraten ist. Wir haben nicht, wie zum Beispiel die Marke NSU, auch etwas in den unteren Preisklassen zu bieten, deshalb sollte eine Bandbreite vom alten Fahrrad ueber Moped und Leichtmotorrad bis zur Horex, fuer diese Aufgabe angestrebt werden. Es kann uns nicht schaden auch dem Jugendlichen mit seiner 98er Anker eine Heimstatt zu bieten. Falsch gesetzter Stolz fuehrt uns nur in das Abseits und eine Horex bedarf keiner Schutzzone, sie ist ihr eigenes bestes Werbemittel. Gibt es vielleicht schon in einem Horex-Club ein erprobtes Modelle zur Jugendarbeit? Wie koennte man diese Arbeit foerdern? Ich bitte Euch um Eure Ansicht, Rat und Meinung. Denn mein Gefuehl sagt mir, da liegt einiges an unerledigter Arbeit, Arbeit fuer die Zukunft dieser Freizeitgestaltung.

Doch zum anderen moechten auch wir vom Horex-Boten, aktiv einen Versuch starten, neue Formen unserer gemeinsamen Freizeitgestaltung zu eroeffnen. Oder sollte man besser sagen, alte Formen wieder zu beleben? Wir wollen mit Horex-Freunden eine gemeinsame Ausfahrt in unserer naeheren Heimat ausrichten und laden hierzu ein.

---Gemeinsame Ausfahrt---

Wir gauben, es ist an der Zeit, dass sich einige von uns mal richtig kennen lernen!

Wir, die Horex-Freunde, leben ueber viele interessante Landschaften Deutschlands, ja sogar Europas, verteilt. Jeder kennt seine

Umgebung aus vielen Ausfahrten ziemlich genau. Hier sollten wir ansetzen. Ziel sollte sein, einer kleinen Gruppe von Veteranenfreunden die eigene naechere Heimat zu erschliessen. Das heisst, ein Jeder der Moeglichkeiten hierzu hat, sollte unserem Beispiel folgen.

Nun unser Aufruf:

Wir moechten 10 Fahrer mit Beifahren einladen, an einer gefuehrten Ausfahrt in unserer naecheren Heimat, Rhein/Main und angrenzenden Mittelgebirgen, teilzunehmen. Das Wort Ausfahrt ist wichtig, denn es stellt den Charakter des geplanten besser dar, als dies das Wort Treffen kann. Der geplante Zeitablauf macht dies noch deutlicher.

Die Teilnehmer versammeln sich am Freitag Abend am Treffpunkt; bis 22 00 Uhr sollten alle eingetroffen sein, da wir zeitig am naechsten Morgen auf Tour gehen wollen. Der Ablauf dieses Tages wird durch die Gegebenheiten der Strecke unserer Fahrzeuge und unserem Gusto bestimmt. Dieser Tag ist also vollkommen ohne zeitliche Planung und mit offenem Ende. Am Abend kehren wir an den Ausgangspunkt zurueck. Am Sonntag waere zu entscheiden, ob noch eine halbtägige Ausfahrt folgt, oder aber die Heimreise angetreten wird. Auf jeden Fall ist ein gemeinsamer Aufbruch am Sonntag Morgen geplant. Fuer das ganze Wochenende ist Eigenversorgung vorgesehen, das heisst, die Verpflegung fuer den Freitag Abend und den Samstag Morgen nicht vergessen. Am Samstag koennen wir uns dann auf der Strecke, auch fuer den Sonntag Frueh, versorgen, sowie Mittags Essen gehen. Fuer Unterbringung; deswegen auch die Beschraenkung auf 10 Fahrer mit Bekleidung; und fuer Warmgetraenke wird durch uns gesorgt. Jeder sollte aber fuer seine persoenlichen Dinge, so wie Schlafsack mit Unterlage usw. sorgen. Die Uebernachtungen finden in einem festen Haus mit Bad und Toilette statt. Allgemeinkosten gibt es keine, da Ihr unsere Gaeste seid, die sich selbst verpflegen. Ich bitte die Interessenten Ihre Anmeldung mit adressiertem Freiumschlag, und der Beigefuegten Telefonnummer an die Anschrift des Horex-Boten zu senden. Die ersten 10 Fahrzeuganmeldungen bekommen dann Ihre Bestaetigung zugeschickt. Fahrzeuganmeldungen von Nummer 11 bis Schluss kommen auf eine Warteliste und koennen somit kurzfristig per Telefon ueber frei werdende Plaetze informiert werden. Ich bitte um Verstaendnis aber im privaten laesst sich nur der gegebene Rahmen ausschöpfen, auch wuerde ein groesserer Rahmen das erstrebte Ziel verfaelschen. Nicht in der Anzahl der Teilnehmer und dem Maschinenmaterial liegt unser Ziel, sondern in der Vielfalt der durch die Horexfreunde angebotenen Ausfahrten. Unser Treffpunkt, also das Haus liegt im Umkreis von Frankfurt a/M und wird Ihnen genau in der Bestaetigung mitgeteilt werden. Die Teilnehmer werden gebeten, fuer den Samstag Abend, einige Schmanckerln, seien diese in fluessiger oder fester Form, mitzubringen. Sehr gut waere auch eine Musik, keine Konservenmusik, fuer diesen Abend. Doch das wichtigste ist, die gute Laune, die keiner Zuhause vergessen sollte. Also hoch mit dem Hintern, von der warmen Ofenbank. Raus mit dem Motorrad aus der Museumsecke. Das Leder und die Maschine vorbereitet fuer die kommende Ausfahrt!

Wen moechten wir mit diesem Aufruf zur gefuehrten Ausfahrt ansprechen? Jeden Horex-Freund ob er nun eine Horex faehrt oder auch nicht; ein Veteranen Fahrzeug sollte es schon sein, aber dies ist auch kein unbedingtes Muss. Noch mehr als auf unsere eigene Ausfahrt freue ich mich auf Angebote aus anderen Landschaften. Ach ja wann soll denn die ganze Sache stattfinden, wir meinen Anfang Mai ist das Wetter oft sehr schoen. Also halten wir mal den 3 bis 5 Mai 91 fest. Sollte die Wettervorhersage keine Chance fuer freundliches Wetter bieten, so ist bei einer Teilnehmerzahl von 10 immernoch per Telefon, eine Verschiebung moeglich.

Ihr Horex Novice

Der Motorenspezialist!

Fuer Arbeiten an Horex-Motoren, speziell Regina (Rundgehaeuse), Resi und Imperator (07) steht Ulrich Siebrasse gerne zur Verfuegung. Seine Spezialitaet ist die Leistungssteigerung. Die theoretischen Arbeiten fuer Werners "Red Porschekiller" Motore wurden von Uli erbracht. Denn Uli greift auf einen Fundus erprobter Massnahmen zur Leistungssteigerung zurueck. Leistungen ueber 35 PS fuer Regina und ueber 50 PS fuer Imperator wurden mehrfach erfolgreich realisiert. 1970 wurde A. van Wylick hollaendischer Motocrossmeister gegen eine Horde 38 PS starker BSA Victors, auf Regina, mit einem Motor von Uli. Sein Leistungsspektrum umfasst: Aluzylinder mit 500ccm, Doppelzuendung, Kupplungsverstaerkungen, elektronische Zuendung, 12 Volt Drehstromlichtmaschinen, Webervergaser fuer Imperator, vierfach gelagerte Imperator-Kurbelwelle, Portliner und Zylinderkopf Ueberarbeitung sowie viele kleine und grosse Spezialitaeten. Wobei erprobte Massnahmen zur Leistungssteigerung, ohne Einbusse an Lebensdauer, im reduzierten PS-Bereich moeglich sind, dies wurde durch die Wahl besseren Materials moeglich. Aber auch die normalen Arbeiten am Motor sind bei Ihm in guten Haenden. Wir empfehlen:- Sich mit Uli ueber den notwendigen Ausgleich zu einigen und fuer die notwendigen Fremdleistungen wie z.B. Zylinderschleifer einen Vorschuss zu leisten, denn Uli ist eine Privatperson und kein Geschaef. Ulrich Siebrasse wohnt in Bielefeld und ist unter Telefon 0521/290837 zu erreichen.

Kennt Ihr Putsch-Berger?

Es klingt wie ein Maerchen, ist aber doch wahr. In Wuppertal-Cronenberg gibt es, bei einer netten Dame, ein riesiges Ersatzteillager. Frau Putsch fuehrt das ehemalige "Horex-Regionallager Nordrhein-Westfalen" noch heute. Horex Nachkriegsteile, sortiert nach Horexteilenummer, in grosser Auswahl. Die Palette umfasst SB 35, Regina, Imperator, Resident und das Moped Programm der Horex. Die Preise sind als moderat zu bezeichnen. In der Regel gelten die Katalogpreise von 1958. Doch wo viel Licht ist, gibt es auch Schatten. Da dieses Lager seit einigen Jahrzehnten nur abverkauft wurde und keine Neuzugaenge zu verzeichnen sind, ist manches Teil, (Verschleissteile, Blechteile und Grossteile), nicht mehr erhaeltlich. Sollten aber Kleinteile gesucht sein, so ist Frau Putsch immer noch erste Sahne. Mit dem Bestellen ist es nicht so einfach. Versand findet nur in den Sommermonaten statt. Die Bestellung der Teile sollte mit der Horex-Teilenummer erfolgen. Nach 14 Tagen ruft man dann bei Frau Putsch an und fragt, wann man die Teile abholen kann. Kleine Bestellungen sollte man vermeiden, der Aufwand ist fuer Frau Putsch zu gross. Es ist auch zu ueberlegen, falls Versand mit der Post gewuenscht wird, die Verpackung und die Versandpapiere seiner Bestellung beizulegen. Dies mag uebertrieben klingen, wuerde aber Frau Putsch mit Ihrem Gesundheitszustand sehr helfen. Frau Putsch ist erreichbar unter Telefon 0202/473713 .

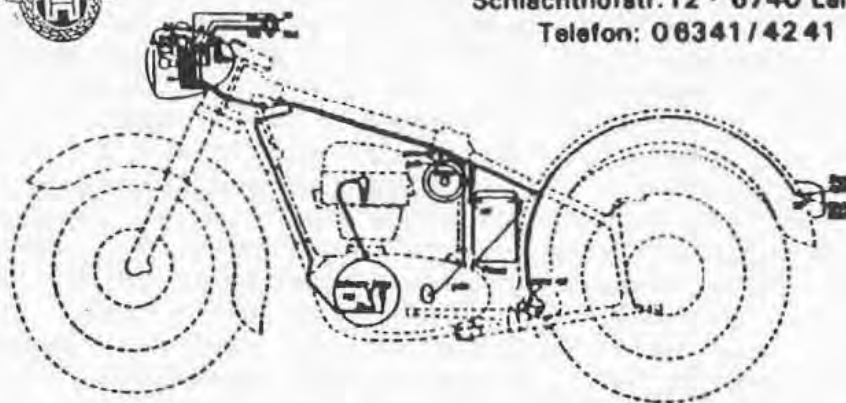


Elektro- u. Feinwerktechnik

Werner Laubersheimer

Schlachthofstr. 12 · 6740 Lonsau

Telefon: 06341/4241



Neue Spannungsregler

für alle Lichtmaschinen

DM 130,-

Kabelbäume in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan DM 70,-

Instandsetzung von Zündmagneten
schnell und kostengünstig

Gleichstromanker wickeln 130,- 200,-

Zündspulen wickeln DM 70,-

Drehstromanker im Tausch DM 130,-

Auf sämtliche Arbeiten und Produkte

1 Jahr Garantie

Bitte kostenlose Preiskarte anfordern.
Postversand jeden Tag, auch ins Ausland.



Als Modell für die richtungsweisenden Hände stellte sich dankenswerterweise der Bundesverkehrsminister zur Verfügung. Er untersagte jedoch die zunächst vorhandene Ausklappvorrichtung für beide Hände zugleich zusammen mit der Aufschrift: „Achtung, Schlaglöcher!“ Im Straßenbauplan seien keine Schlaglöcher vorgesehen.

Das baute sich Heini Birnbaum, weil es ihm immer so kalt war. Verbesserungsvorschläge: Ablaufvorrichtung für Öl unten (Heini fährt sichtlich einen Zweitakter), Sicherheitsventil mit Mündung im Sturzhelm, damit nicht nur den Zuschauern der Hut hochgeht.



HOREX Regina ERSATZTEILE

zum Beispiel:

Schalthebel- und Kickstartergummi in orig. Form je 6,80 DM

HOREX Emblem 2-teilig, beste Qualität je 59,80 DM

GEPÄCKBRÜCKEN in orig. Form mit Halterung je 149,80 DM

FAHRERSATTEL komplett neu, Untergestell orig. Form

HUPE 6V dicke Ausführung, schwarz, mit Chromblende 39,80 DM
und vieles mehr

fordern Sie kostenlose Ersatzteillisten an.

MOTORRAD STEMLER GmbH

GROSS- UND EINZELHANDEL · IM- UND EXPORT · ANFERTIGUNGSTEILE
Adler · BMW · DKW · Horex · NSU · Triumph · Viktoria · Zündapp und andere

Garschager Heide 29, 5630 Remscheid 11, Tel. 02191/53067
Telefax 02191/590349

Unter uns im Horex-Club.

Monatliche Stammtische und Clubabende:

Fuer uns gibt es nur noch zwei denkbare Erklaerungen. Entweder einige der Horex-Clubs und Vereinigungen sind konspirative, im Untergrund taetige Geheimbuende, die jegliche Oeffentlichkeit scheuen und keinen Fremden bei ihren Abenden und Veranstaltungen als Gast begruessen wollen, oder den Verantwortlichen sind die verzweifelten Aufrufe des Horex-Boten unbekannt. In diesem Fall sollten die einfachen Mitglieder ihren "Grosskopferten" einmal Mitteilung machen. Vielleicht ist es aber auch nur die Traegheit die keinerlei Reaktion kommen laesst. Aus diesem Grund noch einmal, wir bitten alle Clubs und Vereinigungen uns Ihre Termine fuer Zusammenkuenfte und Veranstaltungen bekannt zu geben. (Wer? Wann? Wo? Info bei Wem? So wie Telefon)

-Der HC NRW trifft sich an acht kurzfristig einberufenen Treffen im Jahr und dies an verschiedenen Orten in NRW. Wer einmal bei einem dieser urigen Treffen dabei sein moechte, sollte sich mit Dieter Nolden (Nach 21.00) in Verbindung setzen Tel. 02223/26784.

-Der MSC Bad Homburg mit seiner Horexabteilung trifft sich jeden Freitag im Cafe Hett, im Ortsteil Kirdorf, Info unter Tel.06172/35822.

-Der HC Taunus freut sich ueber Besuch zu seinen Clubabenden, sie finden an jedem zweiten Freitag im Monat in der Gaststaette "Darmstaetter Hof" in Burgholzhausen statt. Tel.06172/81898

Treffen-Ausstellungen-Maerkte

-19 bis 20.1.91 Wintertreffen der "Horex und Gespannfreunde" Mainkling, in Frankenhardt, in der Naehе von 718 Crailsheim. Info unter Tel.07959/634

-1 bis 3.2.91 Elefantentreffen Loh. Info 07959/634

-2.3.91 NL3512 VJ Utrecht 18. Oldtimermarkt Tel. 0031/30/328808

-9.3.91 DK7430 Ikast Herning Teilemarkt Mortensen 0045/97/151603

-31.3.91 O-5801 Ernstroda Teilemarkt H.Walter Tel.05665/2655

-3-5.5.91 Ausfahrt des Horex-Boten Tel.069/436859

-9.5.91 Veteranenausfahrt bis Bj.55 in O-8010 Dresden E.Weser, Oberauer Str. 28, O-8254 Niederau.

-17-20.5.91 Horex-Sternfahrt in 5429 Holzhausen. Veranstalter HC Singhofen Tel.02604/8914

-Der HC Taunus hat Clubausfahrten oder trifft sich am 13.2 - 24.2 22.3 - 21.4 - 12.5 - 23.6 - 29,30.6 - 21.7 - 18.8 - 29.9 - 19,20.10 - 23,24.11 -14.12 Info bei Marina Tel. 06172/8189

-14 bis 15.7.91 Sommertreffen der H+G Mainkling Tel.07959/634

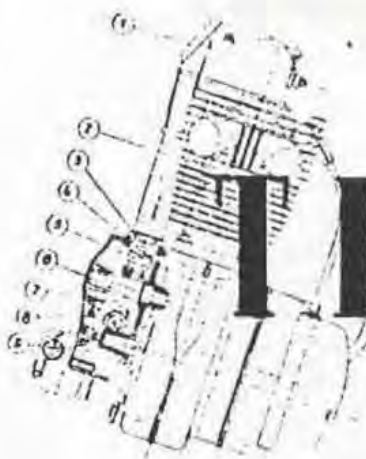
-Am 6 bis 8.9.91 veranstaltet der MSC Bad Homburg "Das Treffen auf der Buschwiese" Info unter Tel.06172/35822

Hoeckle

-Uns liegen Informationen vor, dass die Firma Hoeckle keine Motorradkurbelwellen mehr repariert. Neue Wellen sollen jedoch noch gebaut werden.- Schade, denn Hoeckle war fuer gute Arbeit bekannt, auch wenn die Preise, hoch waren. Doch Hoeckle war nicht der einzige Anbieter fuer solche Leistungen, so sind noch am Markt z.B Sepp Kexel Tel. 02663/6823, Bernhard Sobizack Tel.02951/2308, Westermann Tel.05242/47421, Staschel Tel.0471/84045, Grossewaechter Tel. 05225/3826; viel Erfolg. Und teilt dem Horex-Boten Euere Erfahrungen mit.

Outfit

-Eine gute und preiswerte Adresse fuer Massarbeit in Leder, auch alte Schnitte sind noch moeglich, ist die Kleiderfabrik "Helson" in 7520 Bruchsal in der Durlacher Str.82 Tel.07251/12077



TECHNIK

Chefredakteur Carl Hertweck stellt sich in seinem umfangreichen Testheft "Meine HOREX-Regina" zu dem Thema Einfahren bewusst auf einen Standpunkt, der dem unserer Werksanweisung diametral entgegensteht. Hat ein Redakteur das Recht dazu? - Wer hilft nun dem jungen Fahrer aus seinem Gewissenskonflikt heraus?

Das Werk sagt grundsätzlich: Einfahren und Einfahren ist nicht dasselbe! Zur Festlegung klarer Garantieverhältnisse ergibt sich die unbedingte Notwendigkeit, Anweisungen zu schaffen, die jedem verständlich sind. - Auch dem Anfänger! Der versierte Fahrer wird, auf eigenes Risiko, die vom Werk gegebene Einfahrvorschrift ohnehin nur als Richtlinie betrachten und so handeln, wie es ihm seine Erfahrung erlaubt. - Das können Werk und sorgfältigste Betriebs-Anweisung nicht verhindern.

Ein Beispiel: HOREX-Generalvertreter von Hoff aus Bad Kreuznach holt sich bei HOREX eine brandneue Regina vom Band, sauste nach Hause und startete wenige Stunden später

bei der grossen Zuverlässigkeit Paris-Nizza, die er als Bieger beendete. Dass er in diesem Fall nicht nach Werks Vorschrift einfuhr, bedarf wohl keiner Erwähnung. Er wird aber gewissenhafter Motorradmann kaum einen jungen Fahrer den Rat geben, das Experiment zu wiederholen. Deshalb, lieber junger HOREX-Freund ueber lege Dir, zu welcher Methode Du Dich entscheidest, und denk dabei an den Satz von Schiller:

Schnell fertig ist die Jugend mit dem Wort,
das schwer sich handhabt wie des Messers Schneide!

also sprach Schiller, und nun soll Hertweck zu Worte kommen. Wer sich noch ueber weitere Limitationen unserer "Regina" informieren will, der kaufe sich das Test-Heft "Meine HOREX Regina" erschienen bei Motor-Presse Verlag, Stuttgart, Postfach 1042, Ihr HOREX-Vertreter wird das Heft vorraetig haben, wenn nicht, dann schreiben Sie bitte an den Verlag.

Einfahren

Den Lesern des MOTORRAD ist ja nicht verborgen geblieben, daß unsere Ansichten über zweckmäßiges Einfahren sich beträchtlich von dem unterscheiden, was in der Betriebsanweisung der Regina steht. Es kommt uns nun nicht darauf an, unter allen Umständen Recht zu haben, wir wollen hier auch keineswegs eine Anweisung geben, die den Käufer einer Regina bei etwaigen Garantieansprüchen gegenüber dem Werk benachteiligt. Dennoch soll als Beispiel

eine Erfahrung mitgeteilt werden, die wir mit einer unserer Testmaschinen machten. Es handelte sich um eine Maschine, die bei uns ca. 3000 km gelaufen hatte und tadellos in Schuß war. Es waren also sowohl sämtliche Achslager in Ordnung wie auch das Getriebe, die Primärkette und die Hinterkette. Insgesamt macht aber ein etwaiges Nicht-Eingelaufen-Sein dieser Teile nur außerordentlich wenig aus und ich möchte bezweifeln, ob es überhaupt etwas Bemerkbares ausmacht.

Dieser Motor bekam nun im Werk einen neuen Zylinder, einen neuen Kolben und einen neuen Kopf, das heißt, er wurde von einer Regina-NORMAL in eine Regina-SPORT umgebaut. Dieser neue Kolben sagte im neuen Zylinder seinen ersten Ton auf dem Werkhof, um über höchstens 3 km Fahrstrecke feststellen zu können, daß er eben überhaupt etwas sagt und daß der Ventiltrieb in Ordnung war. Wir gingen mit diesem Motor noch in derselben Stunde auf die Reise, und zwar hing der Motor im Gespann, dieses war auch noch solo übersetzt, der Motor mußte also schufferi, und außerdem war das Gespann mit Passagier und Gepäck beladen — lauter Dinge, die man nach herrschender Auffassung beim Einfahren vermeiden soll. Ich fand natürlich wieder einmal, daß das alles gar nicht nachteilig, sondern höchstens angenehm sei, worauf sich folgendes abspielte:

Vom Werk bis zur Autobahnauffahrt Homburg mögen es 2 km durch die Stadt sein, wobei man weder die Gänge auszubeln, noch überhaupt über 60 km/h hinauszugehen braucht. Auf dem Autobahnzubringer und während der nächsten 10 km Autobahn blieb nur soviel Gas stehen, daß das Gespann im Vierten auf 65 km/h ging. In den dortigen leichten Gefällen wurde ein bißchen Gas zurückgenommen, in den ebenso leichten Steigungen ein bißchen zugegeben, wir hielten eben stur 15-20 Minuten lang ungefähr 65 km/h. (Natürlich richtige, der Tacho stand dabei leicht über 70.) Diese 20 Minuten reichen aus, um einen Motor sehr gründlich durchzuwärmen. Weit vor Frankfurt wurde rein aus Neugier einmal Vollgas aufgezo-gen und reichlich eine Minute stehengelassen. Dabei ging das Gespann noch nicht einmal ganz auf Tacho-85, der Motor war also noch keineswegs frei und ungewöhnlich faul. Also ging es mit der alten Taktik weiter, immer zwischen Tacho-70 und Tacho-75 bis in die Gegend von Mörfelden: Dort wieder Vollgas, und siehe da, nach einer Minute Vollgas waren ohne weiteres Tacho-90 da mit einer deutlichen Tendenz, noch schneller zu werden. Infolgedessen wurde wieder Gas zurückgenommen, jetzt aber nur bis Tacho-80, mit denen wir bis hinter Darmstadt weiterrodelten. Erneutes Vollgas brachte ein sehr viel schnelleres Anziehen, es waren im Handumdrehen Tacho-95 da mit einer ebenso wie vorhin deutlich merkbaren Tendenz, noch schneller zu werden. Dafür wurde jetzt das Gas nur so weit zurückgenommen, daß der Tacho zwischen 85 und 90 spielte und in Lorsch kam erstmal das Öl heraus, das schon ganz hübsch schwarz war, trotzdem erst 70 km damit gefahren waren. Mit der neuen

Ölfüllung wurde bis Mannheim stur mit Tacho-85 bis Tacho-90 durchgefahren, zwei- oder dreimal wurde in der Gegend von Mannheim auch Vollgas aufgezo-gen, und dabei versuchte die Maschine jedesmal binnen einer halben Minute über Tacho-95 hinauszuklettern. Zwischen Bruchsal und Karlsruhe ließen wir sie dann ein paarmal kurzzeitig, also zwischen 1-2 Minuten, mit Vollgas gehen, jedesmal ging der Tacho sehr schnell über 100 hinaus und kurz vor Karlsruhe stieg er beim letzten Versuch auf 110, also auf ehrliche 100 km/h. Man kann ja nun nicht anders, als sagen, daß ein 350er-Gespann, das binnen zwei Minuten auf 100 km/h hinaufklettert, einen tadellos instand befindlichen Motor haben müsse. Dieser Motor, der soviel Leistung hergibt, ist ja wohl füglich als frei zu bezeichnen. Auf dem buckligen Stück zwischen Karlsruhe und Stuttgart haben wir dann keinerlei Rücksicht mehr genommen und die Maschine gedroschen. Sie wurde also aus Karlsruhe heraus die erste 6%-Steigung im Dritten mit Vollgas hinaufgejagt und wir haben sie jedes folgende Gefälle im Vierten mit Vollgas hinunterrodeln lassen, ohne auch nur eine Sekunde Gas zurückzunehmen. Sie kam dabei auf Tacho-120, also ziemlich dicht an wirkliche 110 km/h heran.

Das ist also die Geschichte, wie wir den Kolben unserer SPORT eingefahren haben. Daß dies so ohne weiteres ging, ist in der Hauptsache den in der Regina verwendeten Autothermik-Kolben zuzuschreiben, speziell unser Kolben zeigte ein ganz hervorragendes Laufbild. Selbst wenn man voraussetzt, daß bei einer wirklich fabrikneuen Maschine das Getriebe und vor allem die Ketten etwas strammer gehen als bei unserer bereits eingelaufenen Maschine, so kann man doch wohl mit einiger Berechtigung sagen, daß man eine heutige Regina über längstens 400 km absolut freifahren kann. Wenn man sich dann halbwegs an unser Beispiel hält, wenn man also seinen Motor erst mit reichlich viel Gas, aber natürlich noch lange nicht Vollgas, ungefähr viertelstundenlang anwärmt und dann in Zehn-Minuten-Abständen immer wieder einmal Vollgas gibt, dann merkt man ja ohne weiteres, ob der Motor dieses Vollgasgeben mit prompter Beschleunigung beantwortet oder eben bloß lauter wird und genau gleich faul wie bisher weiterzieht. Der Effekt ist sehr deutlich zu bemerken, und ich bin fest überzeugt, daß jeder Serienmotor innerhalb einer Stunde Einfahrzeit eine so deutliche Verbesserung der Beschleunigung zwischen $\frac{2}{3}$ Gas und Vollgas gibt, daß dies auch jemand merkt, der zum erstenmal in seinem Leben einen Motor einfährt.

Horextele mit Daempfer

-Mit der Regina 1 verabschiedete sich die hydraulische Daempfung der Telegabel endgueltig bei Horex. Doch nun kehrt sie zum Drittenmal, und dieses Mal, wie schon bei dem Aachener Artur Rudolph Tel. 0241/528342, unter Verwendung von Moto-Guzzi Teilen, zurueck. Schon einmal, 30 Jahre zuvor wurde, durch Zabrocky in Oberhausen-Buschhausen Tel.0208/652047 ein Daempfeereinbau in mehreren Stuecken realisiertr. Diesmal hat sich Hannes Reeg mit Erfolg an dieser Aufgabe versucht. Der Aufwand und die Kosten sollen klein, im Verhaeltnis zur Wirkung, sein. Vielleicht bringt Hannes ja mal einen Bericht im Horex-Boten ueber den Umbau, zur Anleitung fuer andere Horex-Freunde. Wer aber darauf nicht warten moechte, kann es bei Hannes unter Telefon 06142/21366, oder einem seiner Vorgaenger versuchen.

Comedol

-Aus den 50er Jahren ist den alten Hasen aus der Motorradfahrer--gilde ein super Reiniger fuer Alu bekannt. Die Chemischenwerke Josef Natan in Muenchen Tel. 089-7551051 war und ist vielleicht noch der Produzent. Das Zeug heisst "Comedol" und stinkt fuerchterlich.

ZuenderProbleme

-Die Freunde der Vorkriegshorex koennen bei Herrn Toon van Daal Tel.0031-4974-2167 oder 06071-24571 ihren Magneten ueberholen lassen, gute Arbeit moderate Preise.

Krumme Gabel

-Gabelstandrohre werden gerichtet. Info unter Tel. 06150/3286 oder 06133/5673 Doch die bessere Idee ist es im Falle Regina 0, bei Frau Putsch, Neue, das Stueck fuer 30,-DM zu bestellen.

Teile fuer den Kopf

-Steuerteile, wie Ventilspieleinstellschrauben u. Ventilsfedern passen von Porsche fuer Imperator. Aber auch Federn vom Kadett sind gut. Man sollte mit der Federkraft nicht ueber 50 kg gehen, 45 kg sind fuer Imperator aber auch Regina ideal, dass heisst, nur die Aussenfeder benutzen .Info bei Uli, auch ueber Ventile Fuehrungen und Abdichtungen fuer Resi, Regina.

-Ventile fuer Regina sind von folgenden Fahrzeugen zu empfehlen; Auslass fuer Regina 400 - BMW 1000 Boxer, dieses Ventil ist aus bestem Nimonic Material (hoher Preis) Teller 40mm Schaft 8mm Laenge 98,5mm. Wer aber den gleichen Tellerdurchmesser wie im Original haben will, oder fuer Regina 250/350, nimmt das Auslassventil vom BMW 2002 Turbo, die Masse 38x8x104.8, hier muss der Schaft gekuerzt werden. Als Einlassventil Regina 400 empfiehlt sich jenes vom BMW 318 46x8x103.8, dies aber nur bei neuen Ventilsitzen. Den original Teller hat das Citroen DS19,21 oder ID19 Einlassventil 47x8x115.6 auch hier muss gekuerzt werden. Als Einlassventil fuer Regina 250/350 ist jenes vom BMW 1802 sehr gut geeignet 42x8x103.8. Fuer all diese Ventile nimmt man die Fuehrung vom Fiat 500, aussen 13mm, innen 8mm; diese Fuehrung gibt es auch in Uebermassen. Als oberer Federteller empfiehlt sich jener von der Guzzi 1000 oder 800 mit den BMW Keilchen MK8. Durch die Aenderungen Fuehrung und Federteller sind die Federvorspannlaengen durch zirka 6mm starke Scheiben unter dem unteren Federteller neu einzustellen. Siehe hierzu Horex-Bote 1/90 "Masse die man kennen sollte" und 3/90 den Nachtrag hierzu. Fuer die Ventilsfedern Regina, gilt das Gleiche wie fuer Imperator. Fragen zu diesem Thema bitte an Uli Tel.0521/290837

-Verschraubungskappen fuer die Imperator Ventileinstellungs-

oeffnungen sind noch bei Honda erhaeltlich. info bei Curt Hahnenstein Tel.06172/22100

Alte Lampen

-Bei Vorkriegslampen kann es angezeigt sein, die Reflektoren neu zu versilbern. Diese Arbeit wird von der Firma Gondolf in 43 Essen 11 Raabenhorst 56-58 ausgefuehrt.Tel. 0201-686105. Eine weitere Anlaufstelle fuer die Verspiegelung: Tel.0241-603499

Fuer den Spezialist

-Rollen, und das sowohl sortiert als auch im Uebermass, sind erhaeltlich bei Fa. Tebesius Darmstadt Otto-Roehm-Str. Info bei Hannes Tel. 06142/21366. Mit diesen Rollen ist es dem technisch Begabten oft moeglich, Pleuel und Kurbelwellenhauptlager, sofern diese direkt auf dem Zapfen laufen, kostenguenstig zu ueberholen. Diese Arbeit ist aber nichts fuer Ungeuebte.

Ketten

-Die Duplex-Primaerketten fuer Regina und Resi sind knapp. Die Bundeswehr Maico hat die gleiche Kettenteilung. Eine gute Adresse fuer BW-Maico ist Ernst Weisswanger Hamburgerstr.73 in 2358 Kaltenkirchen Tel.04191-3226.

Tank

-Fuer die Tankinnenentrostung wurde uns Pflanzgranulat Seramis empfohlen. Die gebrannten Tonkuegelchen werden im Tank, durch viel Bewegung, zum scheuern veranlasst. Z.B. eine halbe Stunde hin und her schuettern, - schlechte Loesung, da Muskelkater verdaechtig. Es ist aber hierfuer auch eine Eigenbau-Trommelkonstruktion denkbar; die Waschmaschine sofern man Wasserzulauf, Schleudern und Heizung unterdruecken kann, waere auch als Bewegungsmaschine zu missbrauchen. Der Tank muesste nur durch Schaumstofflagerung am schlagen und poltern gehindert werden. Ein weiterer Behandlungsschritt ist Beizen, siehe hierzu in Horex-Boten 4/89, den Beitrag "Der kleine Galvaniseur" angezeigt. Ein weiterer Schritt gegen den Rost ist das Verbleien, dies geschieht in der selben Art wie die Tonkugelbehandlung, nur dass man diesmal Bleischrot in den Tank gibt. Zum Abschluss sei eine Schwenklackierung empfohlen. Der Lack hierzu ist bei Motorrad Stemmler, siehe Anzeige in diesem Heft zu beziehen.

Weihnachten

-Sowie jedes Jahr veranstaltete der HC-Taunus, dieses Jahr am 15.12.90, seine Weihnachtsfeier. Die gelungene und gut besuchte Veranstaltung fand ihren Hoehepunkt im Besuch des Nikolaus, der mehr die Fuelle seines Sackes, denn der Ruten Strenge, bei den Kleinen wirken liess. Eine besondere Ehrung wurde unseren beiden Grandes-Seigneurs, Curt Hahnenstein und Alfred Friemel zu teil, Beide sind fuer Ihre nicht endende Hilfsbereitschaft, sowie fuer Ihr Koennen weit in den Horexkreisen bekannt und geschaezt. Auch von unserer Seite wuenschen wir den Beiden ein weiteres erfolgreiches Jahrzehnt. Im weiteren Verlauf des Abends wurden die Clubmeister und Jubilare geehrt.



ANZEIGEN

Suche 1a Regina Tank, auch im Tausch. 07448/1080

Original Abziehbilder fuer Vorkriegshorex, in verschiedenen Groessen, Wappen und Schriftzug. Tel 06132/59651

Literaturkopien 1920-60 fuer Motorrad und Zubehoer. Liste anfordern. Tel 06021/69723

Suche Horexrenner Tel. 0541/443205

Suche fuer meine halbe Imperator die andere Haelfte Rahmen, Gabel, Hinterrad, Tank, Blech, Motorteile. Tel.06732/5762

Verschiedene Seitenwagen abzugeben. Tel.04821-91999

Imperator 12 Volt! Verkaufe Honda CB450 Lichtmaschine. Tel.02238-54658

Habe von Tornax S35 Hauptrahmen, Primaerkasten Hermesgetriebe ohne Deckel, Motor, Zuender. Suche Rest oder gebe meine Teile ab. Tel.02603/6279

Fuer alle die nur Anzeigen lesen - bitte macht eine Ausnahme und lest auch S.3 "Wichtige Information" danke eure HB Redaktion.

Horex-Kalender 1991 mit 4 original Fotos 30,-DM. Fuer Regina-0 Schalldaempfer mit Naht. Fuer SB35 Werkzeug und Kettenkasten Tel.0031-8355-2223

Suche Imperator zahle fair Tel.09373/8689
Resi zum restaurieren noch fahrbereit. 4500,-DM VB Tel.0531-512810

Verk. versch. Ersatzteile fuer Imperator bitte anfragen. Tel.06052-3068

Alle Kleinanzeigen sind kostenlos, wir behalten uns aber vor den Text sinnvoll zu veraendern. Schicken Sie eine Postkarte an die Redaktion. Telefonische Anzeigenannahme unter 069/436859. Bei gewerblichen Anzeigen bitte an die Redaktion wenden.

So was hat sogar schon einer vor Heini Birnbaum erfunden. Vorteil bei seiner Loesung ist allerdings das eingeschränkte Gesichtsfeld. Es gibt keine Diskussionen mehr, ob man sich auf dem rechten Wege befindet, die Sozia traümt im Dämmer Schlaf und die Fußgänger laufen alle weg, weil sie denken, da köme der Geist von Heinis Onkel.



SVEN



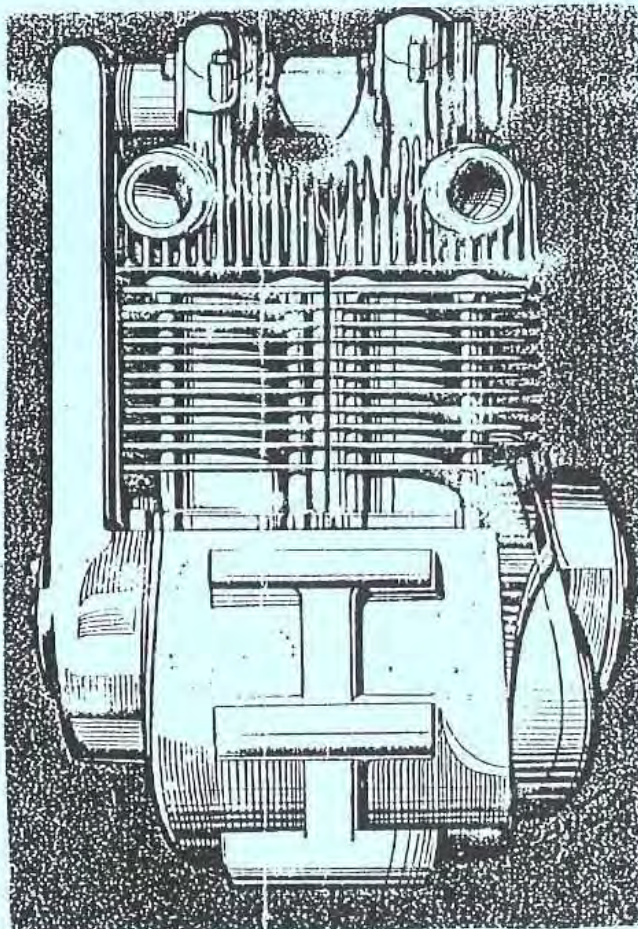
Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

Hier kommt die endgueltige Loesung Ihrer Zylinderkopf-Probleme hinsichtlich "abgenagter" oder defekter Auspuffstutzen: bis 3mm unter Orginaldurchmesser wird eine Alu-Büchse aufgepresst; bei mehr als 3mm unter Orginaldurchmesser oder Bruch wird ein Alu-Gewindestutzen eingesetzt. Weiterhin bieten wir Ihnen die Verlegung der Orginal-Motorentlüftung in den Ventildeckel mit Schlauchanschluß an. Andere Spezialreperaturen und Anfertigungen auf Anfrage.

HOREX



HOREX



Liebe Horexianer,

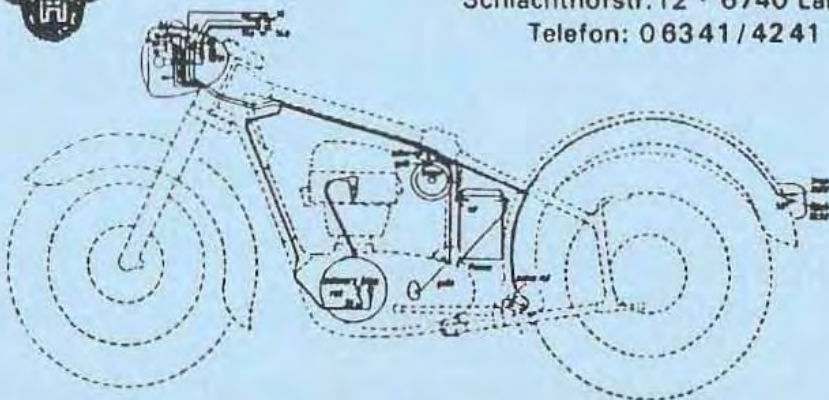
heute moechte ich mir mal einen Wunsch gestatten. Ich bitte Euch um mehr Mitarbeit! Der Grund ist einfach zu benennen. In den 50er Jahren hatte es ein Horex-Fahrer leicht, bei Problemen ist er zu seiner Horex-Vertretung gegangen oder er schrieb an das Werk, man konnte sogar im Werk vorbeischauen. Heute dagegen ist das nicht mehr so einfach. Viel Wissen ist verloren, doch viel Wissen wurde wieder neu erarbeitet, aber es ist fuer die Allgemeinheit der Horex-Fahrer nicht verfuegbar. Hier liegt nun die Chance des HB. Wir muessen versuchen unser Wissen ueber den HB unter uns zu verbreiten, dies kommt uns allen zu gute. Denn dumm der, - der glaubt, er haette das nicht noetig. Also Horex-Freunde nicht faul, - gebt euer Wissen an den HB, der wird es dann wieder unter Euch verbreiten. Aber noch ein Wunsch liegt mir am Herzen. Es gibt bestimmt noch einige nette Horex-Fahrer die den HB nicht kennen. Lieb waere es von Euch, Ihr wuerdet jene fuer mich auf den HB ansprechen, auch das wird uns allen zugute kommen. Also in diesem Sinne Euer H-Novice.

Elektro- u. Feinwerktechnik

Werner Laubersheimer

Schlachthofstr.12 · 6740 Landau

Telefon: 06341/4241



Neue Spannungsregler

für alle Lichtmaschinen

DM 130,-

Kabelbäume in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan DM 70,-

Instandsetzung von Zündmagneten

schnell und kostengünstig

Gleichstromanker wickeln 130,- - 200,-

Zündspulen wickeln

DM 70,-

Drehstromanker im Tausch DM 130,-

Auf sämtliche Arbeiten und Produkte

1 Jahr Garantie

Bitte kostenlose Preisliste anfordern.
Postversand jeden Tag, auch ins Ausland.

INHALT

- Seite 4-10 Motorrad baut am Motor
Horex Regina
11 Welches Gewinde hat der Regina Kickstarter
12-14 Opa Geuder ein alter Rennfahrer
15 Information
16-17 Test S 6
18 Zündkerzen fuer Horex
19 Termine und Norwegen
20 Information
21 Bild
23 Horex-Clubs
24 Anzeigen

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Postadresse Constantin Klinger
Rotlintstr.51
6000 Frankfurt 1

Redaktion Constantin Klinger

Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
Kto.318039303 BLZ.500 502 01

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

AUSTAUSCHKURBELWELLEN - KURBELWELLENREPARATUR

Für schnelle Reparaturen stehen sofort Austauschkrbellen für Regina Typ 0, Regina Typ 01, Regina Typ 03 und Regina Typ 06 zur Verfügung. Bei den Tauschwellen sind die Pleuellager erneuert, die Kurbelzapfen in gutem Zustand

Kurbelwellenreparatur

DM 360,—

Pleuellager erneuern. Dürkopp Nadelkranz mit verbesserter Ölzuführung. Die neuen Nadelkränze gewährleisten höhere Standzeiten der Welle.

DM 360,—

Umbau der geschraubten Welle

Vollrollige Kurbelwellenhauptlager für die Regina- Typenreihe 0 und 01 sind nicht mehr vorhanden. Die Kurbelwellenhauptlagerung auf der Lichtmaschinen Seite sollte auf Norm-Nadellager mit höherer Tragzahl umgebaut werden.

Umbausatz: neuer Kurbelwellenstumpf, 25 mm stark
2 Nadellager mit Innenringen und Anlaufscheibe
1 Simmering

DM 160,—

DM 62,—

DM 9,80

KIPPHEBELLAGERBOLZEN

Die Kipphebellagerbolzen sind durch die einseitige Belastung oval abgenutzt. Klappernde Motorgeräusche werden u. a. dadurch verursacht.

Verbesserte Kipphebelbolzen aus hochlegiertem Stahl in der Qualität 100 Cr 6, gehärtet, rundgeschliffen, geläppt:

DM 20,—

Eine weitere Verbesserung stellt der Umbau auf Nadellager dar:

Kipphebelbolzen geeignet als Laufbahn für Nadelkörper

DM 24,—

2 Nadellager

28,—

EINSPEICHSERVICE

Für die eilige Restauration stehen Austausch zur Verfügung:

Alu-Hochschulterfelge
Stahlfelge, verchromt, unterkuppert
40 glanzverchromte deutsche Dicke
Einspeichen und Zentrieren
Alu-Nabe hochglanzpolieren

Zusatzarbeiten bei Stahlfelgen

Mittelstreifen mit 2 Seitenstreifen

HOREX
ERSATZTEILE-VERSAND
REGINA · RESIDENT · IMPERATOR
Teileliste 90/91 mit 600 Bildpositionen ·
Motorenrevision · Restauration · Teilefertigung · Tauschkurbelwellen · Einspeichservice · Gebrauchsmaschinen · Neues Werkstatt-Handbuch · Aluschweißungen ·
Lagersitzreparaturen
TECHNIK
8720 SCHWEINFURT
Zehntstr. 28 · Tel. 09721-41455 u. 1415

130,—

80,—

70,—

70,—

45,—

55,—

MOTORENÜBERHOLUNG

Motor komplett zerlegen, Motorgehäuse reinigen und Zylinderkopf entrostet bzw. glasperlstrahl zusammenbauen. Getriebelagerung prüfen, Steuerzeit, Zündzeitpunkt, Kurbelwellenspiel und Ventilspiel einstellen, Lichtmaschine prüfen. Arbeitskosten pauschal

DM 500,—

bis max. DM 600,—

Materialaufwand, Preise lt. Teileliste abzüglich 10 % Rabatt

An Fremdkosten können anfallen:

Zylinder schleifen

DM 65,—

Ritzellagerung und Getriebenebenwellenlagerung durch Auftrags-schweißen reparieren und verstärken, Lagersitze und Getriebewellenflucht auf Lehrbohrwerk herstellen

DM 240,—

Kurbelwelle mit Pleuellager richten

DM 360,—

AUSTAUSCHZYLINDER

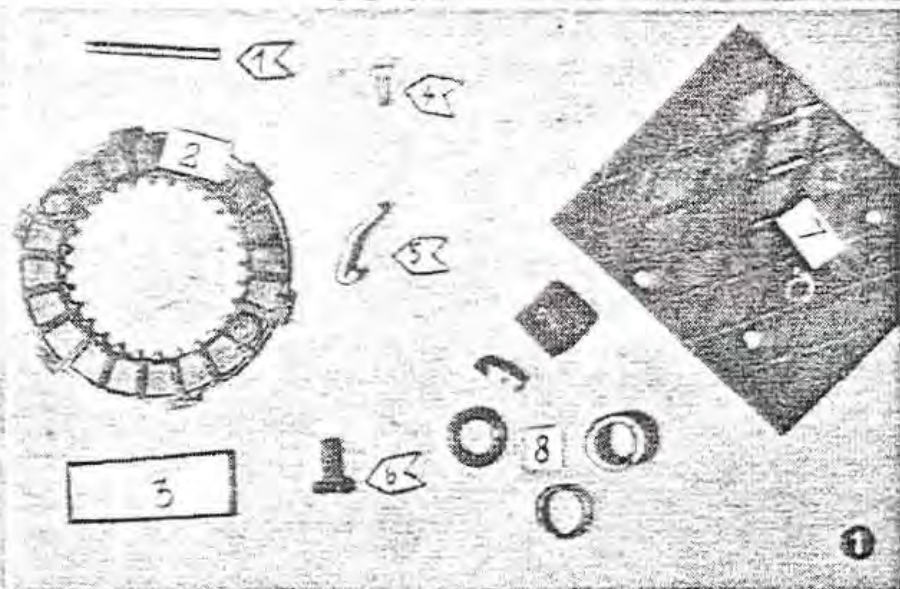
Für Notfälle stehen Tauschzylinder mit passenden Kolben zur Verfügung.

Austauschpreis für 1 Kolben

DM 138,—

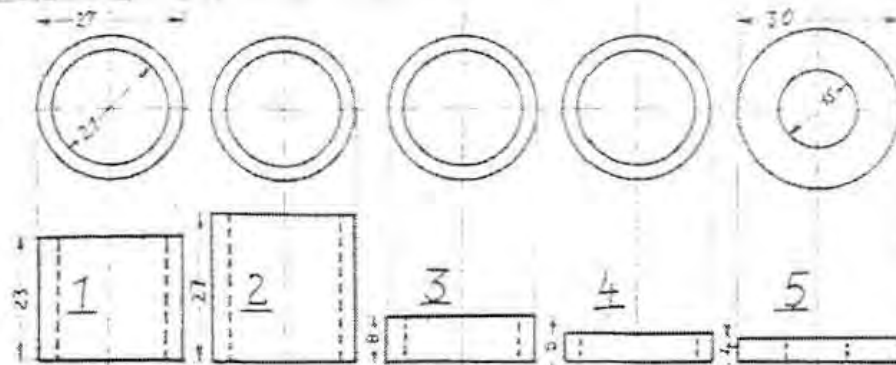
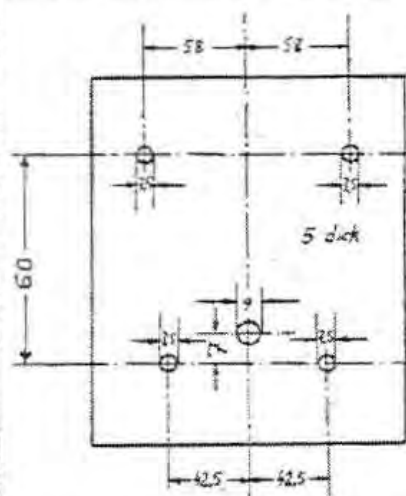
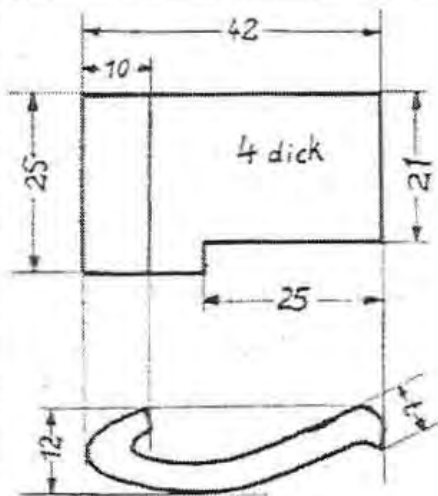
Schleifkosten

DM 65,— DM 203,—



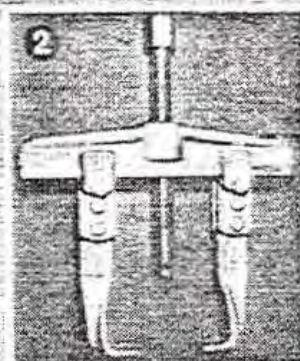
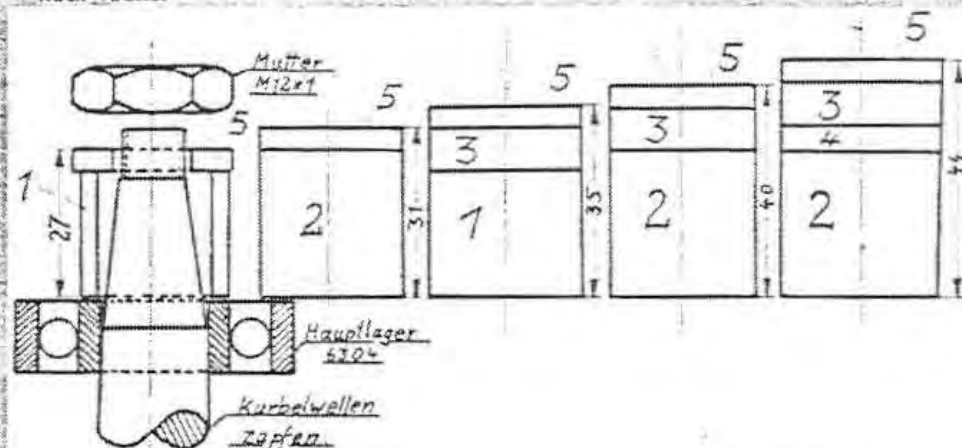
Zeichnung 1:
Klemmstück für das Abtriebsritzel.

Zeichnung 2: Ausdrückvorrichtung für
Regina-Kurbelwelle.



Zeichnung 3: Einziehhilfsmittel für die Regina-Kurbelwelle in das rechte Hauptlager (Steuerseite).

Zeichnung 4: Reihenfolge der Verwendung der Zwischenringe von links nach rechts.



Hier fangen wir nun unsere nächste Motorserie an. Die Regina ist auch heute noch ein viel gefahrenes und beliebtes Motorrad. Deswegen ist sie jetzt an der Reihe. Aber auch hier: So ganz ohne etwas Spezialwerkzeug geht es nicht. Hans-Joachim May - unser Montage-Lehrer - hat deswegen Fotos und Zeichnungen seiner Anleitung vorangestellt. Und somit kann es losgehen:



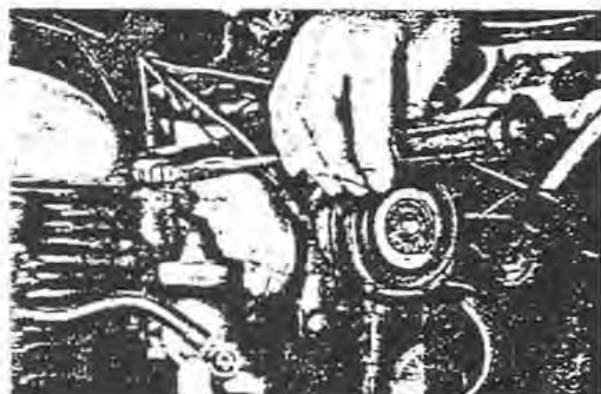
baut am Motor

MOTORRAD



Horex-Regina

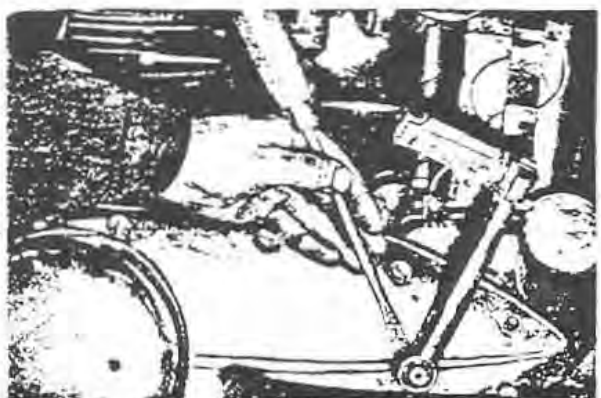
aus Heft 6/59



4



5



6

Bevor wir an die Bastelei herangehen, besorgen wir uns folgendes Werkzeug: Gabelschlüssel mit der Schlüsselweite: 19/22, 14/17 (zweimal), 10/11, 9/11, 9/10. Steckschlüssel SW 27/32 und 17/21 sind im Bordwerkzeug vorhanden, SW 19, 22 und 24 müssen noch besorgt werden. Dazu brauchen wir einen längeren Hebel, der Dorn im Bordwerkzeug ist nämlich wesentlich zu kurz. Ca. 40-50 cm sind richtig. Das wichtigste für die Regina sind zwei ausgezeichnete Schraubenzieher, Klingenbreite 9 und 5 mm, wenn ihr die neu kauft, dann nehmt sie bitte mit Sechskant und durchgehendem Schaft, damit man auch mal mit dem Hammer draufschlagen kann. Eine gute Hexenzange, einen 400 g-Hammer, einen Gummihammer und eine Schieblehre mit Tiefenmaß müssen wir auch noch haben. Nun das Spezialwerkzeug: wir haben es insofern gut, als wir fast alles selbst machen können, Bild 1 zeigt die einzelnen Teile: 1 = Druckbolzen $6 \times 65,2$ = Haltevorrichtung für den Kupplungsinnenkörper (zwei alte Kupplungslamellen zusammengeschaubt), 3 = Sperrplatte für die Primärkettenräder $5 \times 25 \times 83$ mm, 4 = Druckpflö für den Kurbelwellenzapfen (kurze 6 mm-Messingschraube), 5 = Klemmstück für das Abtriebsritzel (Maße siehe Zeichnung 1), 6 = Sperrbolzen für den Nockentrieb (10 mm-Schraube), 7 = Ausdrückvorrichtung für Kurbelwelle auf Steuerseite (Maße siehe Zeichnung 2), 8 = vier verschiedene Hülsen und eine Scheibe zum Einziehen der Kurbelwelle in das rechte Lager (Maße siehe Zeichnung 3). Notwendig sind dann noch ein Klauenabzieher und ein Spezialabzieher für das Nockenwellenantriebsritzel, die wir uns wohl oder übel kaufen müssen. Den Spezialabzieher hat Matra hergestellt, im Horex-Werkzeug hat

er die Nummer WH 12 (für Zahnradölpumpe neuerer Typen ist das der Abzieher Nr. WH 63 nötig). Bild 2 und 3.

1. Handgriff

Zuerst haben wir an der linken Maschinenseite zu tun. Benzinhähne schließen, Benzinleitung abschrauben (17er SW), Tank abnehmen, Auspuffrohre abschrauben (zwei 11er SW), Bild 4 zeigt dann, wie wir die Vergaserüberwurfmutter lösen, der Gasschieber wird herausgezogen, gleich in einen sauberen Lappen gewickelt und auf dem Sattel festgebunden. Klemmschraube des Filters lösen und Filter abnehmen, dann erst Vergaser abnehmen (ist auch mit Klemmschraube befestigt). Dann montieren wir den Bowdenzug für den Dekompressionshebel ab und hängen ihn weg. (Er ist bei meiner Regina sowieso nicht mehr dran, unnütziges Geknatter.) Nun klemmen wir noch das Kabel für die Leerlaufanzeige ab und



5



7

wenden uns dem nächsten Bild zu (Bild 5), das die günstigste Stellung zum Herausnehmen der Tachowelle aus dem Hinterrad zeigt. Wir lassen auch sie nicht einfach in der Gegend herumhängen, sondern binden sie am Lenker fest, wobei darauf zu achten ist, daß wir sie nicht knicken. Nun wird die Batterie abgeklemmt (bringen wir sie gleich zum Laden), dann können wir uns an die Lichtmaschine heranmachen. Deckel abnehmen, da sehen wir die drei Kabel, die wir lösen müssen, 15, 30 und 61. Merken wir uns die Klemmen, an denen sie waren (Bild 6). Das grüne Kabel kommt in die oberste, das blaue in die mittlere und das schwarze in die unterste Klemme. Wenn wir dann den Halter für die Kabel am Motor gelöst haben, können wir sie herausziehen und

weghängen. Als nächstes nehmen wir die Fußraste ab (SW 19) und den Bremshebel. Aufpassen, der Bremshebel ist auf einer 10 mm-Schraube gelagert, und diese Schraube ist nicht nur mit einer flachen Mutter gehalten, sondern auch in der Führungsgabel ist Gewinde (Bild 7). Jetzt nehmen wir hier nur noch den Kickstarter ab, und dann sind wir auf dieser Seite fertig: 19 SW-Mutter lösen, und dann entweder mit dem Klauenabzieher hinter den Kickstarter fassen und ihn abnehmen, oder die etwas brutālere Methode: den großen Schraubenzieher hinter den Kickstarter klemmen und dann einen kurzen Schlag auf den Schraubenzieher. Die letzte Art ist nur in Nötfällen zu raten, denn mit ihr verdirbt man evtl. den Sitz der Dichtung im Gehäuse (Bild 8).



9

2. Handgriff

Rechte Maschinenseite, Kettenschutz abmontieren und Kette abnehmen (das „wie“ steht in der Betriebsanleitung), Öl ablassen, dann die Ölleitungen abnehmen (SW 19). Auch auf dieser Seite nehmen wir die Fußraste ab und lösen dann den Schalthebel, nachdem wir das Getriebe auf den 3. Gang geschaltet haben. Nun nur noch den Kupplungszug aushängen, und dann können wir mit der eigentlichen Bastelei beginnen.

3. Handgriff

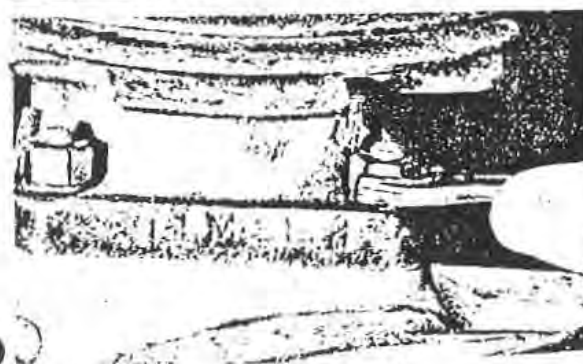
Fangen wir beim Zylinder an. Der Kipphebeldeckel ist mit drei Schlitzschrauben befestigt, hier lernen wir als erstes den schönen großen Schraubenzieher schätzen (Bild 9). Den Deckel heben wir nach rechts ab (Bild 10), so geht's, ohne anzuecken. Vor uns liegt nun offen der Ventilapparat, daran können wir noch nichts machen, erst muß der Kopf herunter. Das ist kein Problem, Bild 11 zeigt die Zylinderkopfmutter, die wir mit dem 14er Gabelschlüssel bequem erreichen. Die Muttern dürfen wir nicht mit den andern M 8ern verwechseln, sie sind nämlich wesentlich dicker. Legen wir sie deshalb in ein Spezialkästchen, da kommt nachher noch mehr rein. Den Kopf nehmen wir dann herunter, und zwar indem wir ihn anheben und rechtsherum um die Stoßstangen (Bild 13) drehen. Die Stoßelassen wir ruhig noch drin, sie sitzen nämlich oft recht fest in den Schlepphebelpfannen, so daß es unnötige Fummelei geben würde, außerdem stören sie uns nicht. Noch einen Tip: Sollte sich der Kopf nicht so einfach mit der Hand abnehmen lassen, dann klemmen wir einen Schlüssel als Hebel zwischen ihn und den Zylinder (Bild 12), der Gummihammer würde uns dort nämlich nicht viel nützen. Der Hebel muß auf beiden Seiten abwechselnd angesetzt werden, sonst verkanten wir die Zylinderkopfstehbolzen und evtl. verdirbt das Gewinde.



10



12



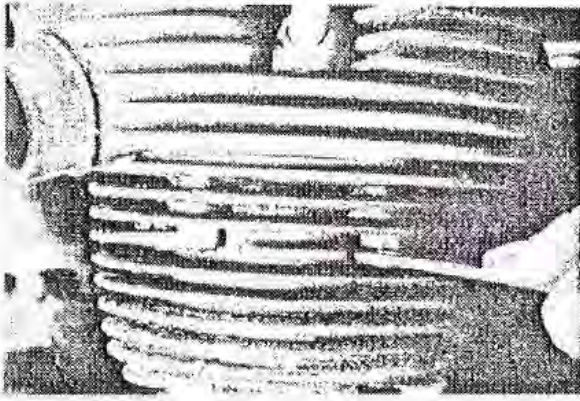
14

4. Handgriff

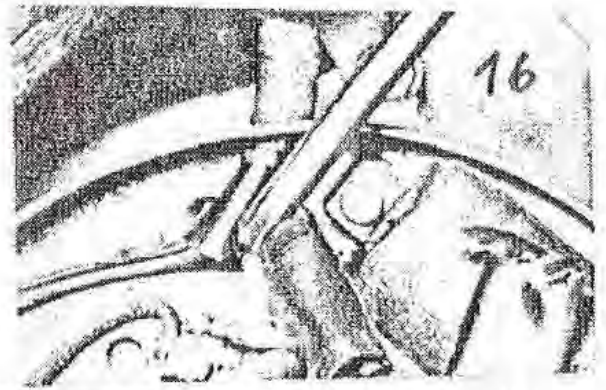
Gehen wir als nächstes an den Zylinder; wieder sind dort vier Fuß-Muttern loszuschrauben (14er SW – Bild 14). Die Federringe darunter werfen wir gleich weg, diese Dinger sind „Eintagsfliegen“, nach einmaligem Gebrauch sind sie nicht mehr sicher. Mit dem Zylinderabnehmen gibt es keine Schwierigkeiten, Platz ist genug da. Ich stelle vorher immer den Kolben auf OT, dann kann er nirgendwo gegenklappen und evtl. noch beschädigt werden. Die Sicherungen des Kolbenbolzens können mit einer Hexenzange recht gut gefaßt werden (Bild 15), legen wir sie gleich in das kleine Spezialitätenkästchen, wo auch die Zylinderfußmuttern (auch sie sind dicker) hineinkommen. Daß wir beim Herausnehmen der Bolzensicherungen das Kurbelgehäuse mit einem sauberen Lappen zudecken, das muß wohl nicht mehr betont werden, wir wollen ja schließlich außer der Kurbelwelle nachher nichts anderes da drinnen finden.

5. Handgriff

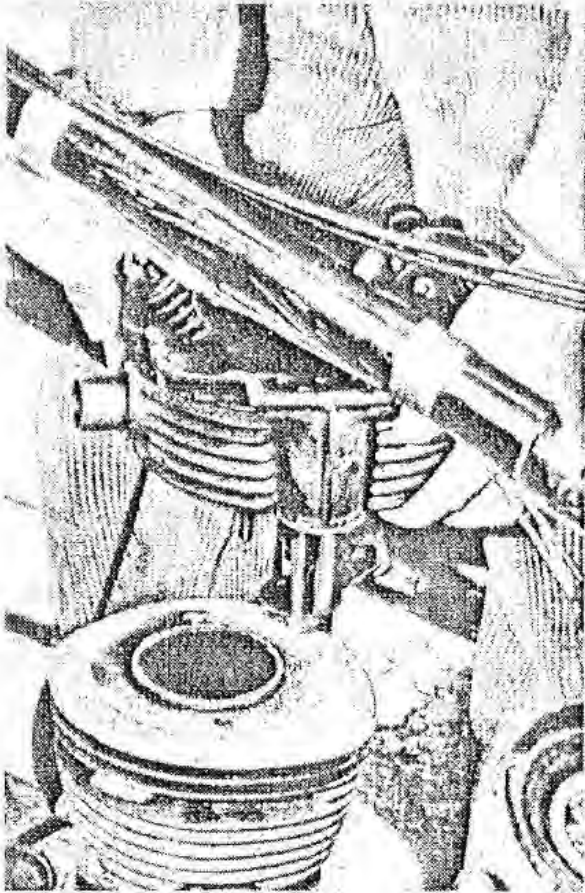
Kolbenbolzen herausnehmen. Das kann oft zum Problem werden, besonders, wenn der Bolzen in den heißen Kolben eingepaßt ist. Da heißt es dann auch zur Demontage den Kolben anwärmen, Lötlampe ist gut, es gibt auch noch eine brutālere Methode, die sich höchstens für Straßenrandbauerei eignet: benzinge-tränkten Lappen auf den Kolben legen und anzünden. Dabei muß man aber aufpassen, daß man die Lichtkabel nicht verschmort, die am Rahmenrohr verlegt sind. Jedenfalls wird der Kolben gut „spuckheiß“ gemacht, das Pleuel wird festgestellt mit einem Stückchen Hartholz zwischen Pleuel und Zylinderfußschrauben, und dann wird ganz sanft mit einem Hammer und einem Hartholzdon (ca. 17 mm Ø) der Bolzen herausgeschlagen. Möglichst noch mit den Knien auf der anderen Seite den Kolben abstützen, dann kann eigentlich nichts mehr passieren.



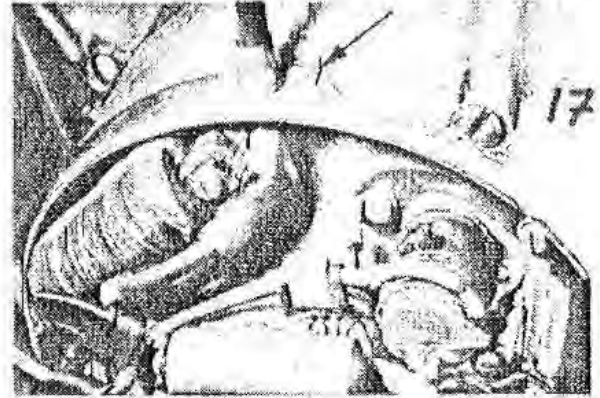
11



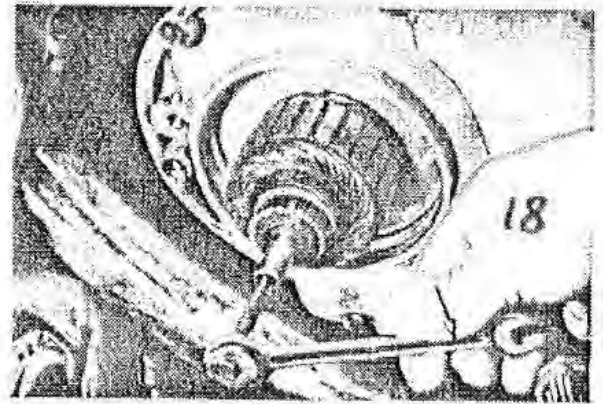
16



18



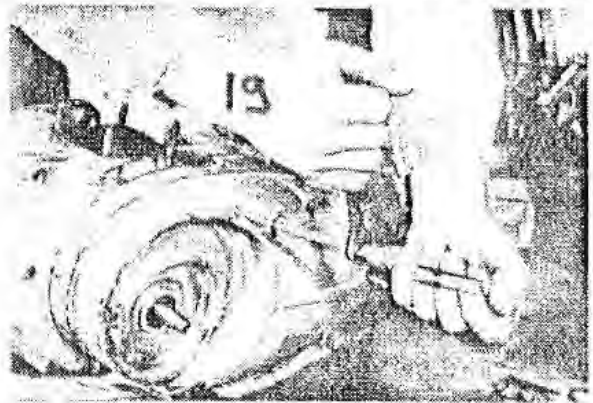
17



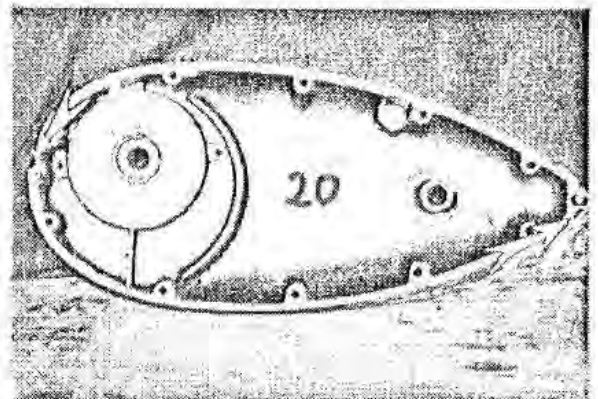
18



18



19



20

Sechster Handgriff

Nachdem wir die Kolbensorge losgeworden sind, nehmen wir die Lichtmaschine ab. Dazu schrauben wir zuerst den Fliehkraftregler los (SW 11), und merken dabei, daß zwei Gewindeteile überwunden werden müssen. Eines sitzt im Kurbelwellenzapfen, das andere im Anker selbst. Das wird nachher wichtig. Nun nehmen wir die Lichtmaschine ab, dazu lösen wir die zwei Schlitzschrauben rechts und links in der Grundplatte. Gemeinerweise sitzen die oft so fest, daß sie den besten Schraubenzieher zum Abgleiten verleiten wollen, und dabei wird dann oft irgendein Drähtchen abgequetscht. Also, kräftig gegen den Schraubenzieher drücken! Bei meiner Regina sind die Schlitzschrauben längst durch Innensechskantschrauben ersetzt, das erfordert zwar einen Schlüssel mehr, aber „safety first“ (Bild 16). Bild 17 zeigt dann noch eine kleine Hilfe zum Zusammenbau nachher: ich habe mir eine Markierung gemacht, wie die Grundplatte stehen muß, wenn die Zündung wenigstens einigermaßen stimmen soll.

Siebenter Handgriff

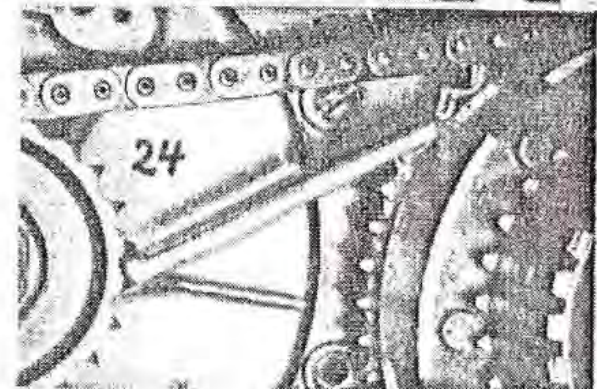
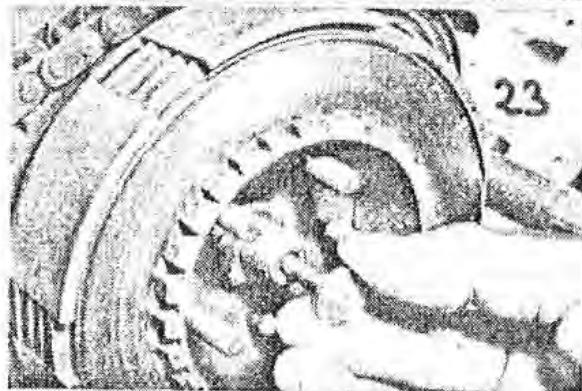
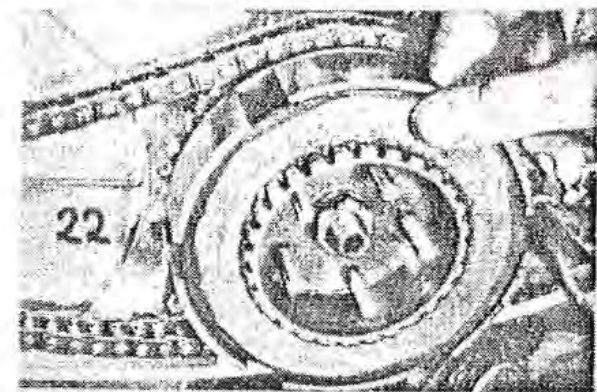
Der Anker liegt nun frei vor uns, und wir erinnern uns an die zwei Gewinde. Jetzt ist das Gewinde dran, das im Anker selbst eingeschnitten ist. Zum Abziehen kommt das erste Stück Spezialhilfsmittel dran, der Druckbolzen Nr. 1. Den schieben wir in den Anker und drehen dann die Halteschraube nach (Bild 18). Meist brauchen wir gar keine Gewalt anzuwenden, wenn der Anker aber nicht gleich herunter will, dann hilft wieder nur ein kurzer, trockener Hammerschlag auf die fest gegengespannte Schraube; dann kommt der Anker, meist mit einem kleinen Knall. Aufpassen, daß er nicht auf die Erde fällt, er ist teuer. Deshalb wickeln wir ihn auch gleich in einen weichen Lappen und legen ihn sicher weg.

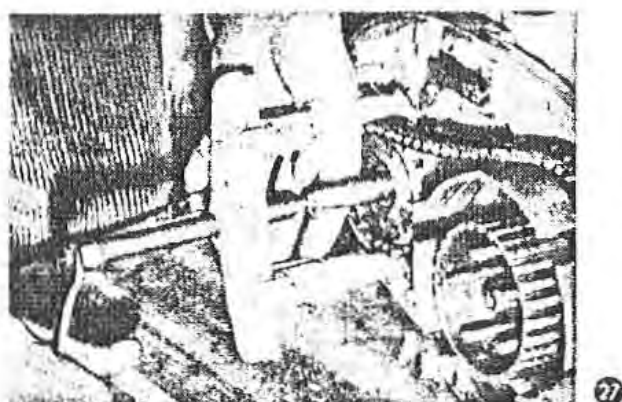
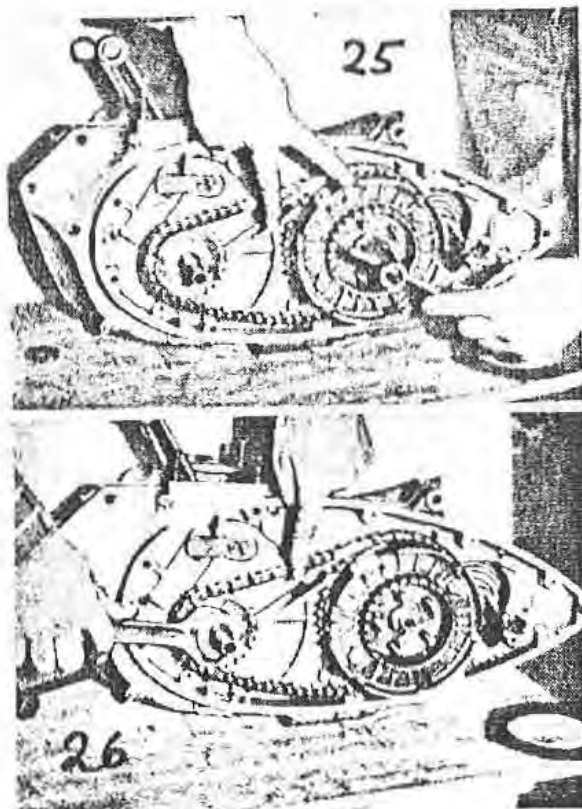
Achter Handgriff

Schraubenzieher zur Hand und einen Schlüssel an den Sechskant, und mit starkem Gegen drücken lösen wir nun die ersten Gehäuseschrauben (Bild 19). Bevor wir sie ganz herausziehen, stellen wir eine Schüssel unter den Motor, denn im Primärkettengehäuse ist immer etwas Öl. Den Deckel bekommen wir nicht immer leicht herunter, deshalb muß hier entweder der Gummihammer in Aktion treten, oder wir setzen ganz vorsichtig zwei Schraubenzieher zum Abdrücken an. In diesem Falle müssen die Ansatzstellen später sorgfältig nachgearbeitet werden, sonst bekommen wir nie mehr das Gehäuse dicht. Bild 20 zeigt die günstigsten Ansatzpunkte für Schraubenzieher. An den Stellen ist die Dichtfläche am größten. Achten wir dann noch darauf, daß der Kurbelwellenzapfen so steht, daß der kleine Paßstift für den Lichtmaschinenanker nach oben zeigt (Bild 21), auf den Stift müssen wir nämlich aufpassen, er darf uns beim Abnehmen des Gehäusedeckels nicht den Simmering in der Bohrung für die Kurbelwelle beschädigen. Die kleine Gummidichtung an der Kickstarterwelle können wir gleich wegwerfen, da muß sowieso eine neue hin.

Neunter Handgriff

Nachdem wir nun bis zum Primärtrieb vorge drungen sind, nehmen wir gleich die Kupplung auseinander. Dazu schrauben wir die fünf Druckschrauben los und merken uns, wie tief sie festgezogen waren. Den Deckel abnehmen und dann die einzelnen Lamellen herausziehen (Bild 22). Die letzte Stahllamelle ist etwas dicker als die anderen, das behalten wir gleich für den Zusammenbau im Kopf. Nehmen wir auch gleich den Kupplungsdruckpilz mit heraus (Bild 23). Als nächstes brauchen wir wieder ein Spezialwerkzeug, nämlich die beiden zusammen-





geschraubten alten Lamellen, die wir in die Kupplung stecken und so die beiden Körper miteinander verbinden. Bild 24 zeigt dann wie die Sperrplatte für die Primärkettenräder eingesetzt wird und dann können wir schon mit dem 22er Steckschlüssel und dem langen Hebel die Mutter im Kupplungsinnenkörper lösen (Bild 25). Die Spezialwerkzeuge bleiben gleich dran, und wir nehmen nun den 27er Gabelschlüssel und schrauben die Mutter am Kettenrad auf der Kurbelwelle ab (Bild 26). Die Sperrplatte und die beiden Lamellen können wir abnehmen; denn zum Abziehen des Kettenritzels brauchen wir nur den Klauenabzieher. Den setzen wir so an, daß

(Bild 27) beide Klauen unter die Kette greifen, vergessen dabei aber nicht, vorher den Druckpiltz Nr. 3 auf die Kurbelwelle zu stecken. Das Ritzel sitzt nicht besonders fest, es kommt mit dem Abzieher ohne Kunstgriffe. Wir können jetzt den gesamten Primärtrieb herausnehmen. Auf der Getriebehauptwelle stecken dann noch eine Büchse und ein oder zwei Ausgleichscheiben (Bild 28), die die Kettenflucht bestimmen. Lassen wir sie nicht verlorengehen, und legen wir die gleich in die Schachtel für Spezialitäten. Nun ist nur noch der Kickstarter abzunehmen. Das machen wir, indem wir die Achse nur so weit herausziehen, daß das Segment gerade am Anschlag vorbeigeht. Dabei müssen wir ziemlich festhalten, denn die Feder ist stark gespannt. Langsam lassen wir die Feder sich entspannen und merken uns dabei, wie oft die Kickstarterachse sich bis zur Entspannung dreht. Bild 29 zeigt den Kickstarter, der Finger zeigt auf das Federwiderlager.

Zehnter Handgriff

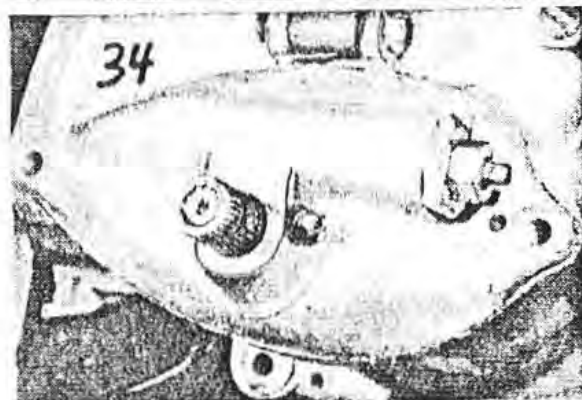
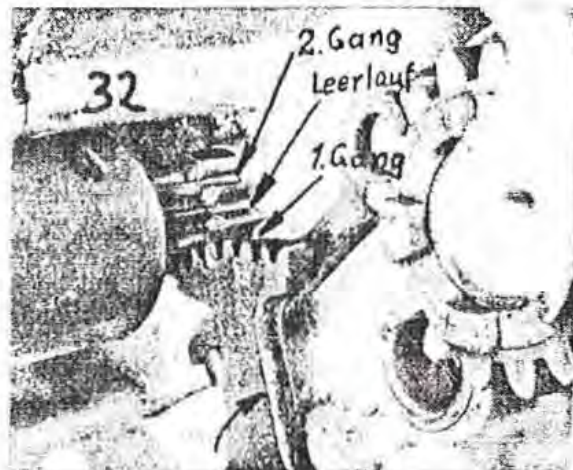
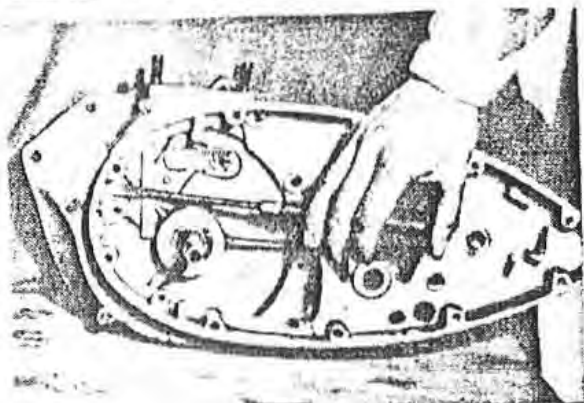
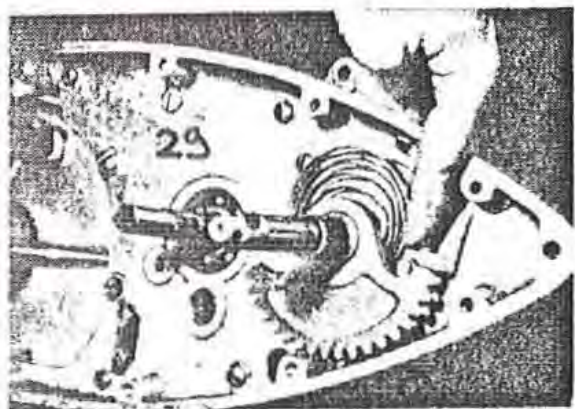
Ölkontrollstab herausnehmen! Dann erst schrauben wir die Schlitzschrauben des Zwischendeckels los. Da wir hier nun drei verschiedene Längen vor uns haben, lohnt es sich, mit einem Körner Markierungen neben jede Schraube einzuschlagen, etwa zwei Punkte neben die längsten, einen Punkt neben die mittleren und die kurzen lassen wir ohne Zeichen. Es versteht sich wohl von selbst, daß die Schrauben nicht zu denen der anderen Gehäusedeckel gelegt werden. Leichte Schläge mit dem Handballen hinter den Deckel, evtl. noch ein von innen vorn angesetzter Schraubenzieher helfen, das Getriebegehäuse zu öffnen (Bild 30).

Elfter Handgriff

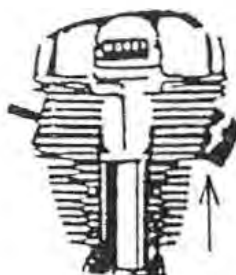
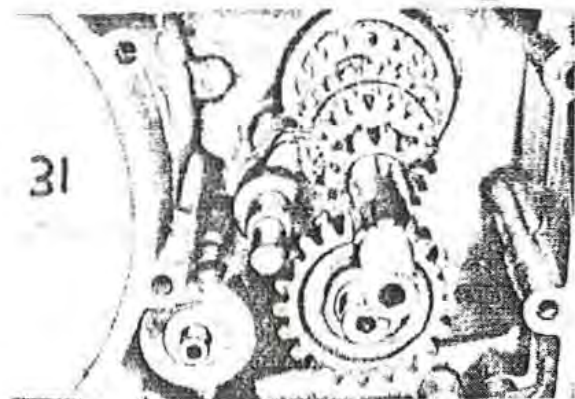
Das Getriebe liegt nun frei vor uns (Bild 31), die lange Hauptwelle wird als erste herausgezogen. Dann kommen die dazugehörigen Zahnräder heraus und dann die Nebenwelle mit Zahnrädern und den Schaltklauen (Bild 32). Drin sind jetzt nur noch die Schaltwalze, die Gangraste, das Schaltsegment und die Achse der Schaltklauen mit einer Feder und dem Federtellerchen. Schwierig ist bis jetzt eigentlich nichts gewesen. Schaltklauenachse mit Feder und Stützscheiben herausziehen, dann die Gangraste, die auch federbelastet ist. Mit dem Ganghebel legen wir nun vorsichtig den ersten Gang ein, und das letzte Stückchen drücken wir das Schaltsegment mit dem Schraubenzieher aus der Walzenverzahnung (Bild 33). Dann können wir die Schaltwalze auch noch herausnehmen.

Zwölfter Handgriff

Auf der linken Maschinenseite sind wir nun fertig, bevor wir aber den Motor herausnehmen, können wir rechts noch den Schaltkasten und das Nockenwellengehäuse ausräumen. Zunächst den Schaltkasten: Schalthebel abnehmen, die zwei Schlitzschrauben am Deckelchen aufschrauben, Deckel abnehmen (Bild 34). Was nun entgegenkommt, ist der Klinkenhebel mit den zwei federbelasteten Schaltklinken. Aufpassen, daß das Federchen zwischen den beiden Klinken nicht davonspringt! Die Rastenscheibe mit der Kontaktfeder für die Leerlaufanzeige bekommen wir erst los, wenn wir den Seegerring abnehmen, der auf der Welle des Schaltsegments sitzt (Bild 35). Dann ziehen wir die Rastenscheibe ab und schieben die Welle mit dem Schaltsegment nach der anderen Seite heraus.



(Fortsetzung im nächsten Heft)



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

- Zylinderkopf - Änderungen und Reparaturen (Auspuffstutzen)
- Umbau Motorentlüftung
- Kolben für Regina 350/400
- Sonstige Spezialreparaturen und Änderungen auf Anfrage
- Kostenlose techn. Beratung

HOREX

Frage aus HB 1/91

-Welches Gewinde hat die Kickstarterbefestigung bei der Regina? Die Frage ist garnicht so einfach, auch wir vom HB sind uns nicht zu 100% sicher, doch glauben wir zu 99% die richtige Antwort zu wissen. Doch zuerst einmal zu den Antworten, es sind 12 Antwortschreiben eingegangen, sechs mal die Antwort M11 mal 1, vier mal die Antwort Sondergewinde M11,5 mal 1 und einmal nur M11, ich glaube all diese Antworten sind falsch. Eine Antwort und zwar von Hans vom HC-Berlin, hat uns stark an unserer Auffassung zu diesem Gewinde zweifeln lassen, er schrieb: "Das Gewinde hat 24 Gang auf ein Zoll und 15/32 Zoll Durchmesser." Auch wir sind der Auffassung, dass es sich bei diesem Gewinde um ein zoelliges handelt. Auch die 24 Gang entsprechen unserer Auffassung nur mit den 15/32 koennen wir uns nicht anfreunden. Wir meinen es handelt sich um eine in der Vorkriegszeit gaengige Britisch-Standart-Fein (BSF) Groesse von 7/16 Zoll mit 24 Gang mit dem fuer diese BSF Gewinde vorgesehenen Flankenwinkel von 55 Grad. Einen Satz Gewindebohrer und die dazugehoerige Schneidkluppe in dieser Groesse hat mein Bekannter Karl-Heinz in Weinheim in einem alten Zollgewindekasten. Also ein Beweis fuer die damalige Gaengigkeit dieses Gewindes im Vorkriegsdeutschland. Doch die Sache hat noch einen Haken! 7/16 Zoll sind 11,1125 mm, im Vergleich hierzu die Angabe von Hans 15/32 Zoll sind 11,90625 mm. Bei einer Vergleichsmessung von vier Kickstarterwellen, ergab sich ein Durchschnittswert von 11,4 mm fuer den Gewindedurchmesser, die gemessenen Wellen lagen bei 11,3 11,4 11,4 und 11,5 mm. Nun unsere Bewertung von 11,1125 bis 11,4 sind es ca. 0,28 mm also eine Presspassung, das Gewinde wird schwer gehen, dies ist vielleicht sogar wuensenswert am Kickstarter. Doch im Gegensatz hierzu bei 11,90625 zu 11,4 sind es ca. 0,5 mm Luft, dies bedeutet ein Wackelgewinde, nicht unbedingt zu empfehlen. Auch ist uns nicht die Existenz von Werkzeugen fuer ein solches Gewinde bekannt. Aber vielleicht war es ja ganz anders und Hurth machte das Gewinde in 450/1000 Zoll was dann genau 11,43 mm ergeben wurde. Aber das ist dann sowieso theoretisch.

Horex Werkzeuge

Roli in Bielefeld, auch bekannt fuer seine schnelle Regina 500, kann ueber seinen Werkzeughandel Messwerkzeuge der Marke "HOREX" (HOREX auf dem Werkzeug fest aufgeschrieben) beschaffen. Es handelt sich bei diesen Werkzeugen um preiswerte Auslandsfabrikate, die aber durchaus einem guten Qualitaetsstandart entsprechen. Rolli ist erreichbar unter Tel.0521-61443

HOREX Regina ERSATZTEILE

zum Beispiel:

Schalthebel- und Kickstartergummi in orig. Form	je 6,80 DM
HOREX Emblem 2-teilig, beste Qualität	je 59,80 DM
GEPÄCKBRÜCKEN in orig. Form mit Halterung	je 149,80 DM
FAHRERSATTEL komplett neu, Untergestell orig. Form	
HUPE 6V dicke Ausführung, schwarz, mit Chromblende	39,80 DM

und vieles mehr

fordern Sie kostenlose Ersatzteillisten an.

MOTORRAD STEMLER GmbH

GROSS- UND EINZELHANDEL · IM- UND EXPORT · ANFERTIGUNGSTEILE
Adler - BMW - DKW - Horex - NSU - Triumph - Viktoria - Zündapp und andere

Garschager Heide 29, 5630 Remscheid 11, Tel. 02191/53067
Telefax 02191/590349

Opa Geuder aus Recklinghausen erzählt wieder...

MOTORRAD 7. Jahrgang, Heft 16/1955

Aus den Erinnerungen eines alten Rennfahrers



Anno 1906 hatte ich mit meinem alten Freunde Georg Tiebel den „Motorklub Werneuchen 1906“ gegründet, und auf meinen Vorschlag hin beschloß der junge Klub, am 5. Mai 1907 auf der Zementrennbahn Berlin-Treptow ein großes Motorrad-Bahnrennen zu veranstalten. Wohlgemäß überschwemmten wir ganz Berlin mit großen gelbten Plakaten — in Motorsportkreisen staunte man über den Wagemut des damals noch kleinen Klubs. Die Treptower Rennbahn — „Nudeltopf“ nannten sie die Berliner — hatte eine Länge von nur 312 Metern und war eiförmig. Die spitze Kurve besaß einen Neigungswinkel von 68 Grad und war sehr hoch, während die große Kurve flacher gebaut war. Die Bahn galt als eine der schwersten der damaligen Bahnen und war selbst in Berufsfahrerkreisen gefürchtet, da man auf ihr nur bei genauester Bahnkenntnis große Geschwindigkeiten wagen konnte. Schon im Training ereigneten sich einige Unfälle. Als gerade Oskar Schubert, ein Fahrer der Magnet-Werke, Berlin-Weißensee, einige schnelle Proberunden drehte, wurde er aus der steilen Spitzkurve herausgetragen, ließ die Maschine wegrudeln, rutschte an der Holzeinfassung der Kurventribüne entlang, die gerade ein Anstreicher mit roter Farbe angestrichen hatte, und blieb unverseht daran hängen. Schnell herbeieilende Helfer hielten die rote Farbe auf dem Renndreß für Blut, aber zum allgemeinen Gelächter stellte sich bald der harmlose Charakter der Farbe heraus. Sehr schön sah Schubert nicht mehr aus. Schlimmer erging es Georg Tiebel, dem Vorsitzenden des M.C. Werneuchen 1906,

beneinanderlagen, eine Bedienung der Handölung unmöglich machte. Ich habe es wiederholt erlebt, daß der Kampf dann erst abgebrochen wurde, wenn alle beteiligten Maschinen wegen Ölman- gel heiß zu werden begannen. Dabei verkonsumierten die damali- gen Rennmaschinen unheimliche Ölmengen. Meine Renn-Vierzylin- der brauchte zum Beispiel bei vollem Renntempo, also zwischen 90 und 100 km Dauergeschwindigkeit, etwa jede dritte Runde eine Pumpe frisches Öl, und etwa im gleichen Abstände lüftete ich in der Kurve für weniger als eine Sekunde die 4 Auspuffventile, um eine Überhitzung zu vermeiden. Ein Geschwindigkeitsabfall war damit keineswegs verbunden. Bei den sonst üblichen Ein- und Zweizylindern hätte man allerdings ein solches Manöver nicht wa- gen dürfen. Bei Bahnrennen war stets ausdrücklich vorgeschrieben, daß jede Maschine unten einen Ölfang, der aus einem dicken Tuch bestand, haben mußte, damit die Unmengen verbrauchten Oles nicht auf die Bahn tropfen konnten.

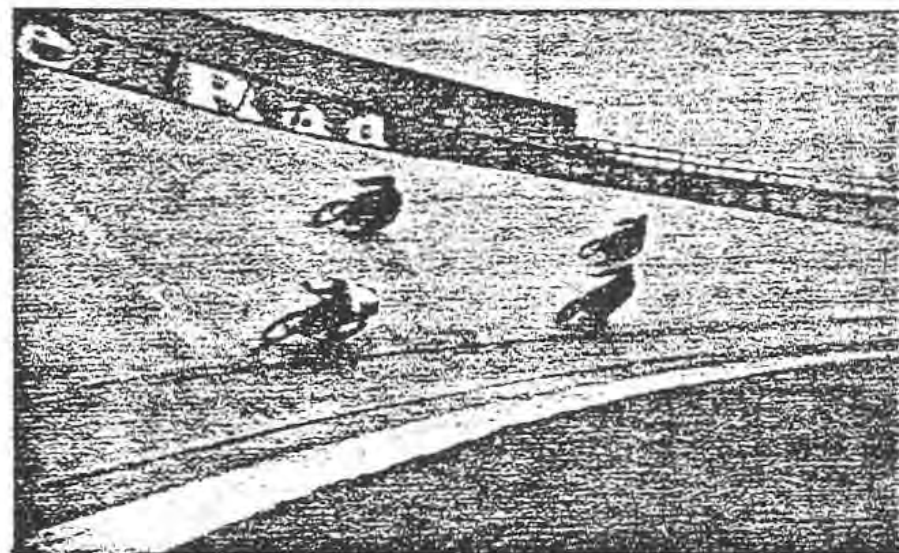
Und nun wieder zurück zum Treptower „Nudeltopf“! Tausende von Berliner Ausflüglern bevölkerten am 5. Mai 1907 die Treptower Chaussee. Bis auf den letzten Platz waren die Zuschauer- plätze und Tribünen gefüllt, als um 15 Uhr die Startglocke die Fahrer des ersten Rennens zum Start rief, zum Rennen der Ma- schinen bis 2 PS. Ein Zuschauer von 1955 würde aus dem Staunen nicht herauskommen, wenn er das Feld der 10 Fahrer dieser lang- samsten Klasse erblicken könnte. 2 Fahrer starteten mit schwar- zen, steifen Hüten — sogenannten Pralinés — als Kopfbedeckung:



dem die F.N.-Werke gleich mir und meinen beiden Stallgenossen Hans Cerf und Berg je einen F.N.-Renn-Vierzylinder zur Verfügung gestellt hatten. Diese verteuft schnellen Kardanmaschinen hatten infolge ihrer 4 Zylinder stets einen unheimlich schnellen Start, und man mußte sich mit aller Kraft an die Lenkstange klammern, wenn man beim plötzlichen Einsetzen des Motors nicht hinten von der Maschine herunterrutschen wollte. Ich hatte Tiebel daher die Maschine zum Training auf ca. 60 km/h Höchstgeschwindigkeit eingestellt, und anfangs ging auch alles ganz gut. Als aber bald eine der damaligen riesigen Schrittmachermaschinen auf der Bahn erschien — sie hatte gern und gut ihre 4—5 Liter — und Tiebel zu hetzen begann, drehte er gegen mein Verbot auf und wurde immer höher die Kurven hinaufgetragen. Plötzlich streifte er in der großen Kurve die Barriere, durchbrach sie, flog durch die Krone einer großen Platane und blieb mitten auf der sehr belebten Straße schwerverletzt liegen. Die Zuschauer schrien entsetzt auf, Frauen brachen ohnmächtig zusammen und eine grenzenlose Panik brach aus. Zum Glück war der Vierzylinder oben an der zertrümmerten Barriere hängengeblieben, sonst hätte er sicherlich mehrere Straßenpassanten totgeschlagen. Als der schwerverletzte Fahrer in die Sanitätskabine wieder zu sich kam, war sein Zustand sehr bedenklich, aber Unkraut vergeht nicht, und so kam mein Freund doch mit dem Leben davon, wenn er auch noch lange an den Folgen dieses tollen Sturzes zu leiden hatte.

Der 5. Mai 1907 brachte uns ein herrliches, sonniges Wetter, und das war die Hauptsache. Im Rennprogramm standen die Namen fast aller prominenten Fahrer der damaligen Zeit, und von den damals bekannten Marken fehlte keine einzige. NSU, Magnet, Adler, FN, Progress, Allright, und wie sie alle hießen, sie waren alle zur Stelle. Einen Sturzhelm trug kein einziger Fahrer, alle trugen Schlägermützen mit dem Schirm nach hinten. Auch Schutzbrillen trug wegen der großen Gefahr für die Augen bei einem Sturze niemand, da die Brillen damals alle mit gewöhnlichen Gläsern versehen waren. Ebenso durfte keine Maschine mit Gängen — ein Motorradgetriebe gab es überhaupt noch nicht — oder Bremsen und Federgabel ausgerüstet sein, obwohl die Serien-Vierzylinder der FN-Werke damals als einzige Maschinen der Welt bereits mit einer vorzüglichen Federgabel geliefert wurden. Drehgriffe für Gas und Zündung waren ebenso unbekannt wie eine automatische Ölung, und sämtliche Rennmaschinen besaßen ebenso wie alle Tourenmaschinen nur Handölung, bei deren Gebrauch der Fahrer immer mit nur einer Hand fahren mußte, während die andere Hand die am oberen Rahmenrohr angebrachte Ölpumpe bedienen mußte, was namentlich bei Positionskämpfen auf Zementbahnen, wenn 2 oder gar 3 Fahrer oft viele Runden in den Kurven eng ne-

der Schwede Quarnström und der Werneuchner Apotheker Hans Reinemann! Die anderen Fahrer trugen mit wenigen Ausnahmen dunkle Straßenanzüge — Reinemann sogar einen Gehrock —, und so gingen sie mit ihren lahmen Maschinen auf die 10-km-Reise. Da ihre Maschinen kaum 50 km liefen, rutschten sie stets ab, so-



bald die Fahrer versuchten, die steilen Kurven zu benutzen, und meistens landeten sie dann auf dem Rasen des Innenraumes. Das Gelächter der spottlustigen Berliner nahm kein Ende, und an drastischen Zurufen fehlte es nicht. Wütend quälten sich die Fahrer ab, um ihre 10 km endlich zu beenden, und unter dem Hohn-Gelächter der Berliner verdrückte sich selbst der Sieger unter Verzicht auf eine Ehrenrunde von der Bahn. Die Berliner sollten aber zu früh gelacht haben, denn nun kamen die Maschinen bis 3,5 PS an die Reihe, was etwa 500 ccm entsprach. Sie donnerten wie die wilde Jagd durch die Kurven, und wir 3 Vierzylinderfahrer gaben trotz aller Angriffe, die am laufenden Bande erfolgten, die Spitze, die wir infolge unseres schnelleren Startes innehatten, keinen Augenblick aus der Hand. Daß es bei den für die kleine Bahn hohen Geschwindigkeiten von 80—90 km hinter uns zu mehreren schweren Stürzen kam, war für mich nicht überraschend, und die Tragbahre trat wiederholt in Tätigkeit. Das war etwas für die sensationslüsternen Berliner, die mit Beifallstürmen nicht karg-

ten. In wenig mehr als 7 Minuten waren die 10 km beendet, und Cerf, Berg und ich fuhren stolz unsere Ehrenrunde. Im folgenden 25-km-Rennen der gleichen Klasse gab es noch heftigere Kämpfe und dementsprechend auch Stürze, so daß sich das Feld der Fahrer bedenklich lichtete. Die Magnetleute — Ludwig, Pollak und Schubert — fuhren wie die Teufel, bis der kleine Pollak im Kampfe mit mir in der steilen Kurve schwer stürzte und besinnungslos mit schweren inneren Verletzungen weggetragen werden mußte. Er hat nie wieder ein Rennen fahren können. Nach 2 heißumstrittenen Vorläufen sollte das Hauptrennen des Tages — eine Stunde mit Motoren unbegrenzter Stärke — gefahren werden, aber es mußte eine längere Pause eingelegt werden, da dem Bahnarzt Dr. Bildt das Verbandsmaterial ausgegangen war. Schließlich war neues Material zur Stelle, und nun begann die tollste Jagd, die ich je während meiner langen Laufbahn als Rennfahrer erlebt habe. Cerf, Berg und ich übernahmen sofort wieder die Spitze und mußten ununterbrochen den rücksichtslosen Angriffen unserer Gegner standhalten. Riesenmengen Öl pumpte ich ununterbrochen in meinen tadellos laufenden Vierzylinder. Das Publikum raste vor Begeisterung und wir kamen keinen Augenblick zur Ruhe. Vor mir lagen in ca. 50 Meter Entfernung 3 Konkurrenten nebeneinander in hartem Kampfe, und ich mußte meinen Vierzylinder auf ca. 70 km abdrosseln, da ich mich unmöglich in diese Auseinandersetzung einmischen konnte. Da sah ich zu meinem Entsetzen plötzlich, wie die eng beieinanderliegenden Fahrer in der großen Kurve plötzlich zusammenstießen und stürzten. Den Bruchteil einer Sekunde später hüllte eine haushohe Flamme Fahrer und Maschinen ein, und die Kurve verwandelte sich blitzschnell in ein Feuermeer. Ohne irgend etwas erkennen zu können, raste ich durch den feurigen Vorhang hindurch — zu meinem Glück, ohne einen Fahrer oder eine der herabstürzenden Maschinen zu streifen —, und dann holte ich befreit tief Atem: Ich war dem sicheren Tode um Haaresbreite entgangen. Die unter den Zuschauern ausbrechende Panik beeindruckte mit wenig. Als ich eine Runde später die Unglücksstelle wieder in vollem Tempo passierte, erblickte ich unten nur noch ein Knäuel brennender Maschinen und Fahrer, um die sich die Feuerwehr bemühte. Daraufhin wurde das Rennen jedoch nicht etwa abgebrochen, und so konnten wir es nach dem Ausfalle so vieler gefährlicher Konkurrenten unangefochten beenden. Als ich dann mit dem riesigen Lorbeerkranz mit meinen beiden tapferen Stallgenossen die Ehrenrunde fuhr, war ich noch nicht ganz klar im Kopfe. Wer beschreibt aber mein Erstaunen, als ich plötzlich

an der Barriere des Innenraumes meinen Freund Tiebel erblickte, der auf Krücken zum Rennen gekommen war und nun vor lauter Begeisterung unablässig meinen Namen brüllte und so lange auf die Barriere einschlug, bis beide Krücken restlos zertrümmert waren! Wie er dann wieder nach Hause gekommen ist, weiß ich allerdings bis heute noch nicht. Sein kreidebleiches Gesicht zeugte aber noch deutlich von den Folgen seines 10 Tage vorher erlittenen schweren Sturzes. Als das Schlußrennen — ein Match in 3 Läufen über je 5 km — gefahren werden sollte, da dunkelte es bereits stark auf der Bahn. Alle Fahrer waren schon am Start, nur ich fehlte noch. Nach langem Suchen fand man mich endlich vor der Rennbahn draußen auf der Bordschwelle der Treptower Chaussee sitzend, den Kopf in die Hände gestützt und völlig geistesabwesend, während der Ausflüglerverkehr um mich herum brandete. Man brachte mich mit gutem Zureden zum Start, setzte mich auf meinen Vierzylinder, die Startflagge senkte sich, und wie aus der Pistole geschossen sauste meine Maschine davon. Ehe die anderen Maschinen ihr volles Tempo erreichen konnten, hatte ich das ganze Feld schon überrundet und der 1. Lauf war beendet. Im 2. Lauf war es bereits so dunkel, daß man nicht viel mehr als die Auspuffflamme unserer Maschinen sehen konnte. Als ich mich soeben anschickte, meinen Klubkameraden Max Krumpa-Bernau auf 5,5 PS Adler anzugreifen, den Sieger von Berlin—Frankfurt/Main 1905, stürzte dieser plötzlich dicht vor mir in der steilen Kurve und wurde davongetragen. Einen Augenblick später kam er wieder zu sich, rannte zu seiner Maschine zurück und nahm das Rennen sofort wieder auf. Da ich den 2. Lauf auch gewonnen hatte, erübrigte sich der 3. Lauf, und ich wurde zum Sieger proklamiert. Ich war total erschöpft, und mein Vater steckte mich in eine Pferdedroschke und schaffte mich nach Hause. Die schwere goldene Uhr, die ich heute noch gebrauche und welche die Gravierung „Treptower Bahnrennen 5. 5. 1907“ trägt, erinnert mich noch oft an diesen tollen Renntag, der meinem Klub immerhin einen Reinüberschuß von über 1500 Mark einbrachte und ihn mit einem Schlage zum reichsten Motorklub des DMV-Gaues I Berlin-Brandenburg machte. Allerdings mußte ein Heer von Scheuerfrauen 4 Tage lang die Treptower Bahn mit heißer Lauge scheuern, um das verspritzte Motorenöl von der Zementfläche zu entfernen. Obwohl Berlin von dem Verlaufe des Rennens hell begeistert war, hat man nie wieder gewagt, ein derartiges Rennen auf dem „Nudeltopf“ zu veranstalten. Man hätte auch kaum noch Fahrer dafür gefunden.

Kolben fuer Resident

-Wie uns Gunter Meyer mitteilt soll auch fuer die Resident ein Toyota Kolben passen. Uns war bisher nur die Verwendung dieser Kolben bei der Regina 400 bekannt, von der uns Gunter auch berichtet. Vielleicht kann Gunter hierzu naehere Angaben machen, wie zum Beispiel Toyota-Type und Bearbeitungshinweise. Moechte aber einer unserer Leser hierauf nicht warten, so moege er sich bitte direkt an ///Gunter-Meyer ///AEG-Tarbela-Site-Office ///P.O.Box 17 ///Tarabela-Dam-Colony ///Hazara-P.C. 22850 ///-Pakistan wenden. Bitte nur mit Luftpost, da sonst die Antwort zu lange dauert.

Tanks aus der Schweiz

-Die Horex Freunde in der Schweiz haben sich auf die Revision von Tanks spezialisiert. Es werden alle Arbeitsgaenge bis zum fertigen Tank ausgefuehrt, und das in Schweizer Qualitaetsarbeit. Anfragen bitte an Hans Tel. 0041-64-542652 oder Alfred 0041-57-271731

Kolben fuer Regina 350

-Vom Auto-Bianchi/Fiat koennen Kolben fuer die Regina 350 genommen werden. Problematisch ist nur die Frage der Kolbenbolzensicherung, da Auto-Bianchi mit Festpleuel arbeitet. Aber Loesungen sind erarbeitet. Die Verdichtung ist sogar in Grenzen frei zu bestimmen. Informationen hierzu hat Karl-Heinz Tel. 06203-16462 und auch Hannes Tel. 06142/21366. Weitergehend ist bei Hannes noch die Verwendung englischer Kolben, zum Beispiel BSA A10 in Erfahrung zu bringen. Wir vom HB hoffen, dass Beide Ihre Erfahrungen dem Leserkreis ueber den HB mitteilen werden.

Abziehbilder

-Original Abziehbilder fuer Tank und Schutzblech, und das nicht nur fuer Horex, sondern auch fuer Adler bis Zuendapp, sind erhaeltlich bei Fa. Waibel in CH-8005 Zuerich Konradstr. 20 Tel. 0041-1-2723344. Waibel hat auch Exoten von Abziehbildern aus allen motorradproduzierenden Laendern. Es werden auch Lackierungen in Profiquaeltat mit handgezogenen Linien in der eigenen Industrielackiererei ausgefuehrt.

Nachtrag Nockenwellen

-Imperator RS2 Nocke. Nachtrag zu "Masse die ein Horex-Freund kennen sollte" HB1/90 und 3/90 so wie auf Seite 13 des HB4/90 Textausschnitt: "Im Horex-Boten 3/90 fragten wir nach einer...". Christian Haberzeth teilt uns mit, das diese RS2 Nocke folgendermassen gekennzeichnet ist: In Fahrtrichtung rechts befindet sich zwischen Einlass und Auslass-Nocke eine blank geschliffene Stelle, auf dieser ist mit einem Elektroschreiber ein "RS2" aufgebracht. Ich glaube Christian hat da ein ganz seltenes und besonderes Stueck!

Darmstaedter Horex-Freunde

-Die Horex-Freunde Darmstadt haben sich zusammengefunden. Am 20.10.90 trafen sich sieben Horexfreunde mit drei Reginas zu einem Stammtisch in Weiterstadt. Von unserer Seite viel Glueck fuer die Zukunft. Naehere Informationen im Teil "Unter uns im HC"

Berichtigung

-Falsche Information im letzten HB! Die auf Seite 22/23 genannte Information, ueber Verschraubungskappen der Ventileinstellungsoeffnung am Imperatormotor, war falsch. Richtig ist das diese bei Honda erhaeltlichen Kappen, bei Imperator fuer die Getriebeoelneinfuehlungsoeffnung und bei Regina (spaetere Ausfuehrungen) fuer die Primaerkettenspannungstestoeffnung zu verwenden sind. Informationen weiterhin bei Curt Tel. 06172/22100.

Hausposthefte

-Wunderschoene Nachdrucke von Hauspostheften sind bei Dieter Tel. 02223/26784 erhaeltlich. Bitte nach 21 Uhr.



S 600 mit Seitenwagen

Auf dem Wege zwischen Frankfurt und Heilbronn fiel uns plötzlich ein, in Bad Homburg bei Horex nach den neuen Modellen zu fragen. Es war im Januar 1933. Wir hatten dunkel etwas von einer neuen Zweizylindermaschine gehört, aber das kleine Werk macht so wenig von sich reden, daß wir Genaueres nicht in Erfahrung bringen konnten. Wir wußten nur, daß diese Zurückgezogenheit den deutschen Markt um manche schöne Sportmaschine gebracht hatte. Denkst du noch an die schnellen 250er Horex-Columbus, Kamerad, die vor 10 Jahren auch die sieggewohnten Engländer mit Längen schlug? Oder an den prächtvollen seitengesteuerten 600er Langhuber, der vor 5 Jahren gestoppt 116 km/std. lief? Vor 5 Jahren, wo wir uns heute freuen, wenn ein Halbliternotor im „Liegegang“ ehrliche 100 macht!

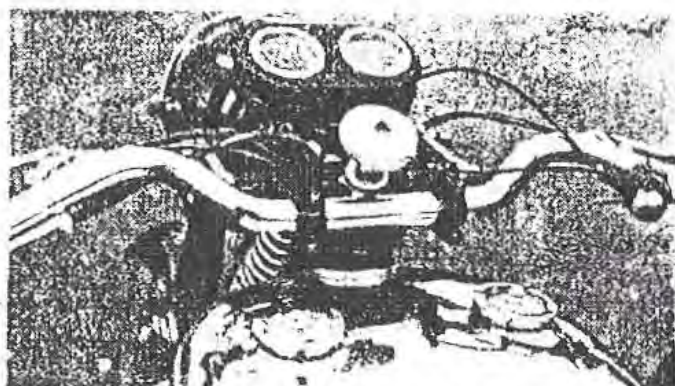
Und der Besuch hat sich gelohnt. Vor uns stand eine starke Sportmaschine mit unverkennbar englischem Einschlag. Ein hochmoderner Parallelzylinder mit obenliegender Nockenwelle und Wellertrieb folgte dem Zug zum Mehrzylinder, ohne die Zylindereinheit ungebührlich klein zu halten. Ein sauber angelockertes Hurth-Vierganggetriebe mit Fußschaltung, Duplexkette im Obad vorn und gekapselte Kette hinten — und über allem ein glänzendes Finish.

Vor einem Jahr hätte mich besonders interessiert, ob diese reindeutsche Maschine in Leistung und Fahreigenschaften erfolgreich den Kampf mit der englischen Hochleistungsmaschine aufnehmen kann. Diese Aufgabenstellung hat sich im letzten Jahr etwas gewandelt. Eine gesunde nationale Selbstbesinnung und eine veränderte technische Einstellung des Käufers haben zusammen bewirkt, daß die englische Maschine der deutschen Industrie als Konkurrent heute nicht mehr gefährlich wird. Bei der Wahl zwischen bester

Leistung und höchstem Gebrauchswert hat sich der deutsche Fahrer zum überwiegenden Teil für den Gebrauchswert entschieden. Für mich übernimmt Horex heute die Aufgabe, der allgemeinen deutschen Konstruktionsrichtung als vergleichbaren Wertmesser eine reindeutsche Hochleistungsmaschine mit allen Eigenheiten der modernen englischen Schule entgegenzustellen und so einer einseitigen Entwicklung vorzubeugen.

Es war mir bisher leider nicht möglich, die Maschine zu einer eingehenden Prüfung über die beim „Motorrad“ üblichen 1000—1500 km zu erhalten, so daß ein abschließendes Urteil über Leistung und Fahreigenschaften einem späteren Bericht vorbehalten bleiben muß. Eine ein tägige Prüfungsfahrt mit einem von der Berliner Vertretung, dem Motorradhaus Mülli, entgegenkommend zur Verfügung gestellten 600er Gespann vermittelte aber so interessante Eindrücke, daß ein paar grundsätzliche Betrachtungen für den Liebhaber einer starken Sportmaschine von Interesse sein werden.

Da ist zunächst der Motor. Zwei parallele Zylinder mit gleichlaufenden Kolben ergeben eine gleichmäßige Zündfolge, die thermisch günstige Unterteilung des Hubvolumens und — für einen Zweizylinder — eine einfache Ventilsteuerung, die Horex geschickt zu einer gemeinsamen obenliegenden Nocken-



Uhr und Tacho sind gut ablesbar angeordnet und der Lenker liegt gut in der Hand

welle ausgenutzt, aber sie bedeuten gegenüber dem Einzylinder keine Verbesserung des Massenausgleichs, und der kritische Techniker wird durch die auftretenden Kippmomente der Verbrennungshübe ein Schütteln des Motors befürchten. Ich kann ihn beruhigen: Der Motor läuft so erschütterungsfrei wie ein guter Einzylinder, zeigt nur im Leerlauf ein ganz leichtes Querschwingen und eine sehr kurze kritische Drehzahl bei etwa 50, die für den sehr aufmerksamen Beobachter als ein kaum merkliches Stampfen in Erscheinung tritt.

Zu dieser Laufruhe kommt eine für einen kopfgesteuerten Motor achtbare mechanische Geräuschlosigkeit. Die gute Kapselung der Ventile, die sogar die Ventildfedern einschließt und in Öl arbeiten läßt, bedeutet eben nicht nur einen Schutz im Kampf gegen den Verschleiß, sondern auch einen ausgezeichneten Geräuschdämpfer. Ein kleiner Wermutstropfen fällt allerdings in diesen Becher des Lobes: Die Zugänglichkeit für die Nachstellung der Ventile muß noch verbessert werden! Die Abnahme der Kappen setzt einen gekrüppften Steckschlüssel voraus, der im Serienwerkzeug fehlt. Wir hätten also um diesen Schlüssel, Entschloßt man sich zu konstruktiven Änderungen, so belte sich der Zugang durch die Verwendung genügend großer Schraubstöcke sehr einfach lösen, die dann noch den Vorteil immer wieder verwendbarer Ringdichtungen hatten.

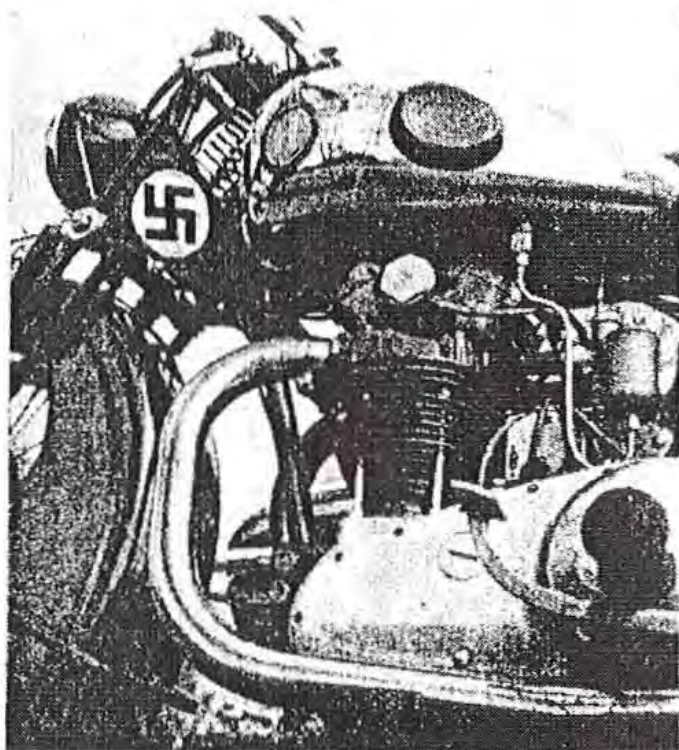
Über Leistung und Verbrauch läßt sich nach 100 km Fahrt mit teilweise gedrosselten Vergasern natürlich nicht viel sagen, aber ein Motor, der sich mit Beiwagen im vierten Gang bei fähiger Zündhebelbedienuna auf 20 km/std. herunterdrosseln läßt und aus dieser Geschwindigkeit „totterfo-

wieder anzieht, wirkt schon sympathisch. Auf die Zündverstellung reagiert er allerdings — wie alle Hochleistungsmotoren, die „was drin“ haben — außerordentlich stark. Im Zweiten die Zündung von spät auf früh gestellt — das Hinterrad geht auf trockenem Asphalt glatt durch! Und die Beschleunigung! Der unheimliche Anzug im ersten und zweiten Gang ist auch mit Belwagen kaum auszunutzen. Mir kam zwangsläufig der Wunsch nach einem ausgesprochenen Renngetriebe mit ganz dicht zusammenliegender Übersetzung, ein Wunsch, der durch die sehr leichtgängige Viergang-Fußschaltung — Verschalten fast ausgeschlossen, und man findet im Gegensatz zu den meisten anderen Ausführungen den Leerlauf auch mit dem Fuß — und die spielend zu betätigende Kupplung noch verstärkt wurde. (NB, ich wünsche mir noch einen etwas größeren Kontrolldeckel, damit man an die sternförmig angeordneten Spannmutter der Kupplungsfedern etwas besser herankommt!)

Diese Beschleunigung erreicht Horex mit zwei Amal-Vergasern 5/011 mit 110er Düse — ohne Luftschieber! Das Ergebnis ist verblüffend, die Vereinfachung der Bedienung durch den Fortfall eines Hebels durchaus begrüßenswert. Wenn ich mich dennoch für den Einbau eines Luftschiebers einsetze, so möchte ich die gleichen Gründe anführen, auf die ich schon in einem früheren Prüfungsbericht hinwies. Der Einhebelvergaser muß im niederen Drehzahlbereich überfett eingestellt werden, — kleiner Gasschieberausschnitt oder große Uebergangsdüse — um beim plötzlichen Aufreißen einen genügenden Brennstoffüberschuß zur Verfügung zu stellen. Dieser Brennstoffüberschuß wirkt sich aber bei gleichmäßiger Fahrt in mittleren oder niederen Drehzahlen unbedingt in einem höheren Verbrauch aus. Nur der Pumpenvergaser macht hier die Ausnahme, die wahrscheinlich in Zukunft seine weitere Verbreitung sicherstellen wird. Der Zweihebelvergaser ist in der Hand eines guten Fahrers — und ein Anfänger wird sich diese schöne Sportmaschine kaum kaufen — entweder bei gleicher Beschleunigung sparsamer oder bei gleichem Verbrauch lebendiger als der normale Einhebelvergaser.

In Stichworten noch die wichtigsten Einzelheiten:

Der geringe Platzbedarf und die Möglichkeit zur günstigsten Anordnung gab bei den gedrängten Raumverhältnissen



Der Motorblock ist gut geformt und auch die Fußbremse liegt sehr günstig



Mit dem geprüften Horexgespann im Gelände

Technische Daten der untersuchten Maschine.

Motor: Stehender Parallel-Zweizylinder mit 65 mm Bohrung und 45 mm Hub, Zylinderinhalt 197 cc. Obenliegende Nockenstange mit Antrieb durch gekapselte Rollenketten. Ventilantrieb völlig gekapselt im Ölbad laufend. Schmierung: Trockensumpf-Umlaufschmierung mit doppelseitig wirkender Ölpumpe. Ölbehälter im Motorblock. Vergaser: Zwei Amal-Einhebel-Vergaser mit Drehgas. Zündung: Bosch-Batteriezündung. Getriebe: Ausgeglichenes Hartstahl-Viergang-Getriebe mit Fußschaltung. Antrieb: Durch im Ölbad laufende Hauptkette zwischen Motor und Getriebe, zum Hinterrad durch gekapselte Rollenketten. Rahmen: Einröhren, offener Stahlrohrrahmen. Vordergabel: U-förmige Rohr- und zwei Druckfedern und nachstellbare Stoßdämpfer. Während der Fahrt von Hand nachstellbare Lenkungsstützen. Bremsen: Nachstellbare Innenschalenbremsen für Vorder- und Hinterrad. Bereifung: Drahtseil-Radbremsen 26x1,75

der obenliegenden Nockenwelle den Ausschlag für die serienmäßige Verwendung von 14-mm-Kerzen. Ich fuhr in der Maschine die Bosch W175/1, die bei eingefahrener Maschine wahrscheinlich gerade an der Grenze des Glühwertes liegen dürfte.

Recht gut sind die Bremsen. Der lange Fußbremshebel liegt mit der kräftig geriffelten Fußauflage unmittelbar unter der Fußspitze und ist mit seinem Querschnitt sehr geschickt den auftretenden Biegebeanspruchungen angepaßt.

Ganz ausgezeichnet ist der Schmutzschutz durch seitlich weit übergreifende Spritzbleche an Vorder- und Hinterrad, sehr gut die Ablesung der VDO-Instrumente — Tacho und Uhr — an einem kleinen Armaturenräger über dem Steuerkopf.

Zum Schluß noch zwei kleine Wünsche: Die Sattelmasse sollte etwas tiefer sitzen und das Horn so angebracht sein, daß der Schall nach vorn gerichtet wird.

Als erster Eindruck: Eine starke Sportmaschine mit unverkennbarem Einfluß der guten, englischen Schule. Wenn die interessante Konstruktion den günstigen Eindruck bei einer eingehenden Prüfung auch in den Leistungswerten und in den Fahreigenschaften bestätigt (was nach ihren Erfolgen bei der Frankfurter Winternachtsfahrt kaum zweifelhaft erscheint), kann sie dazu berufen sein, für den Liebhaber der englischen Konstruktionsrichtung eine fühlbare Lücke auf dem deutschen Markt auszufüllen.

Rehmut Werner Bösch.

Zuendkerzen fuer Horex u. Columbus

14mm Gewinde

Bosch alt	Bosch neu	Beru	Cham- pion	Deico AC	Motor craft	NGK	Nipp. Denso	KLG	Magn. M111	Lodge
225T1 oder W5A	W5AC oder W5AP	14-5A	L-82 oder L-81	42F oder 42SF	AE2	B-7HS	W22FS	F80	CW7N	2HN
240T1 oder W4A2	W4AC oder W4AP	14-4A2	L-5 oder L-4J	42F	AE1	B-7HS	W22FS	F80	CW8N	
240T2 oder W4C2	W4CC oder W4CP	14-4C2	N-3 oder N-3C		AG1	B7ES	W22ES	FE80	CW78L	2HLN
260T2 oder W4C1	W3CC oder W3CP	14-4C1 oder 14-4CS 1	N-2 oder N-2C		AG901	B8ES	W24ES	FE100	CW8L	3HLN
280T2 oder 280T30 oder 280M22	W2CC			40-B oder XLS		B8EM oder B9E	W24ES		CW2L	
225P11 S		225/ 18S	M-82N							
175T11 oder 175T1 oder W7A	W7AC oder W7AP	14-7A oder 14-7AU	L-86 oder L-85	43F	AE3	B-6HS	W20FS	F75	CW67N	HN

Fuer Columbus mit 18mm Gewinde

M145T1	M8A	18-8A	D-16 oder D-14		B6W	A-6	M14	M50	CM4N	CV
M175T1	M7A	18-7A	D-10	CB3 oder SB5F	B6 oder B3W	A-6	M17	M60	CM5N	
M225T1	M5A	18-5A oder 18-5AS		SB3F oder M84	B4	A-7	M22	M75		HV
M240T1	M4A	18-4A2	D-9	CB2	B2W oder B4	A-7	M24S	M80	CM6N	

Welche Kerze passt fuer welchen Horex-Type? Siehe HB 2/89 Seite 12
und 4/89 Seite 4. Ihr HOREX-Novice

Monat. Stammtische und Clubabende

Siehe Horex-Bote 1/91 neu aufgenommen sind:

Die HF Darmstadt treffen sich jeden letzten Freitag im Monat in der Gaststaette "An der Trift" in Weiterstadt Schneppenhausen. Info bei Dieter Tel.06150-6050.

Treffen-Ausstellungen-Maerkte

-31.3.91 Ernstroda Teilemarkt Tel.05665/2655 H.Walter

-3 bis 5.5.91 Ulmer-Teile-Markt

-9.5.91 Veteranenausfahrt Dresden siehe HB1/91

-17 bis 20.5.91 Die 37.Horex-Sternfahrt Singhofen in Holzhausen-Haide Meldungen bei Otto Will Am Sportplatz 2 in 5409 Singhofen Tel.02604/8914 Wichtig! Wichtig! ! ! ! ! ! Wichtig! ! ! ! ! ! ! !

-1 bis 2.6.91 Horex in Norwegen Magnus Dahle siehe in diesem HB

-29.6.91 7. Vetr.Spessart-Rundf.in 8751 Heibach Tel.0695/2460

-Ausfahrten des HC-Taunus siehe HB1/91

-14 bis 15.7.91 Sommertreffen der H+G Mainkling naehe 718 Crailsheim. Info bei Fritz Tel.07959/634

-6 bis 8.9.91 Buschwiese des MSC Bad Homburg Info bei Frau Schluckebier Tel.06172/301192

Norwegen

und Horex

Mit der Horex nach Sued-West-Norwegen, - das ist doch was, fuer flotte Maedels und Jungs! Die Freunde vom Horex-Entusiast-Norsk mit Magnus Dahle Tel.0047-4-625971 laden alle Horex-Freunde ein, (es werden doch nur ein paar kommen) am 1.6.91 um 10.00 Uhr Ortszeit am Parkplatz an der Strasse E-18 bei der "Hoyland Kirke" suedlich von Sandnes, einer Stadt ganz in der Naehel von Stavanger, zu erscheinen. Magnus will uns am 1. und 2. Juni einen kleinen aber schoenen Teil seiner Heimat zeigen. Von Hamburg sind das ca. 788 km und 4Std. Faehre von Hirtshals nach Kristiansand. Magnus verspricht ein Erlebnis von Natur und Abenteuer. Benoeetigt werden Schlafsack und Selbstversorgung. Der Kostenbeitrag ist mit 100 N-Kronen ca. 25 DM berechnet. Wer frueher anreist, dem wird geholfen. Also Leute lasst Euch die Gelegenheit nicht entgehen. Die Adresse von Magnus Dahle ist Knausen 5 in N-4300 Sandnes Norwegen. Bitte anmelden.



**WIR BRINGEN WIEDER GLANZ
AUF IHR METALL**

- Stets beste Arbeit
- Täglich Versand
- Mengenrabatt ab 3 Teilen

METALLHOCHGLANZPOLITUREN

ULRICH HERRMANN

ABTEI 8

3477 MARIENMÜNSTER

TEL.: 0 52 76 / 84 04

Nachtrag Auslassventil

-Wie mir Roli mitteilte, ist auch das Yamaha XT500 Auslassventil bei der Regina 400 zu verwenden. Uns liegen aber ueber die Abmessungen keine Daten vor, deshalb sollten Interessierte sich bitte an Roli wenden Tel.04356-448. Wir vom HB sind auch an einer detaillierten Anweisung zum Einbau dieses Ventils interessiert und wuerden diese gerne im HB veroeffentlichen. Auch das Einlassventil der XT500 soll fuer Regina gehen. Auch soll schon mehrfach ein Natrium gefuelltes Auslassventil von Alfa-Romeo fuer Regina abgeaendert worden sein. Info hierzu bei Hannes Tel.061422/21366

Imperator Veteranenrennsport

-Fuer die Freunde einer schnellen Imperator, wie sie Schulz/Diemer, Enders/Mannischeff, Hennefruend/Wenk, Schoeppner, Dahlke, Jutzi, Krech, Waliszewski/Eggert, Gliesche/Wittig, Springenberg, Czihak, Maier/Braeuning, Goebel/Tafel u. Rubach, Sachse/Maczus, Lodde, Aufderhaar, Knappstein/Wohlfahrt, Rubach, Jansen, Kindermann, Rubach, Gebr.Engelhardt, Brandt/Gerle u. Genzel, Koehler/Oday, und Schmelzer/Mohr gefahren haben, sofern sie im Besitz eines 500 oder 600 Zylinders sind, diese gab es von Kaiser, Muench oder Siebrasse, hier einige Informationen zur Bestueckung mit neuen Kolben.

Eine erprobte Kombination ist die Verwendung des alten Yamaha XS650 Pleuels, dies ist 140mm lang, im Gegensatz das neuere hat nur ca 136mm, in Verbindung mit NSU Max Kolben. Die Kolben gehen, bei Verwendung von normalhohen Zylindern, ca. 2mm in den Brennraum. Im Kopf muss eine Quetschkante dargestellt werden.

Neuere Kolben waeren Kawasaki Endurance (140PS 1000ccm 4Zyl), der Schmiedekolben hat 69,4mm Durchmesser einen Dom und der Ventilwinkel entspricht der Imperator. Aber auch der Kolben der Honda CB350 ist denkbar, der Dom ist hier nicht so ausgepraegt. Doch diese Kolben erfordern auf Grund ihrer geringen Kompressionshoehe von ca. 23 bis 26mm einen um ca. 2 Kuehlrippen gekuerzten Zylinder. Wobei die Kuerzung des Imperatorzylinders nur in Schritten der Kettenteilung der Nockenwellenkette moeglich ist. Oder halbe Teilung bei Verwendung eines gekroepften Gliedes. In dieser Frage ein Denkanstoss von Seiten des HB. Vielleicht waere es moeglich, ein entsprechend langes Pleuel bei Sobizack zu beziehen, der muesste doch die Moeglichkeiten dazu haben. Lange Pleuel sollen ja nach der Literatur einen kultivierteren Motorlauf ergeben. Sollte hier einer am Erfahrungsaustausch interessiert sein, so wende er sich bitte an Holger Tel.04882/385 oder Uli 0521/290837. Fuer Informationen in schriftlicher Form, die wir Veroeffentlichen koennen, sind wir vom HB dankbar.

Regina 400 Kolben

-Ein weiterer Kolben, den man in der Regina 400 einsetzen kann, ist der der Yamaha XS650. Nachteil der Zylinder muss um 7mm gekuerzt werden. Hat jemand mit diesem Kolben Erfahrung?

Resident Ratgeber

-Die Beitraege zur Behandlung der Resident von Achim Adelman in HB 1/90 und 2/90 fanden gute Resonanz und stellvertretend sei hier die Anfrage von Helmut Tel.06147/8356, nach der versprochenen Anleitung ueber die Bearbeitung des Resi-Zylinderkopfes erwaeht. Vielleicht ist es Achim moeglich, hier nocheinmal etwas Zeit zu investieren, und uns seine Erfahrungen weiter zu geben. Diese Bitte spreche ich im Wissen um seine knappe Zeit, wie mir Herr Adelman am Telefon mitteilte, fuer die Horex-Freunde aus. Aber fuer jene, die nicht darauf warten wollen, sei der Hinnweis auf Achims Telefonnummer am Ende seines Artikels in HB 2/90 gestattet.



Der Fahrer Hans Schulz und sein Beifahrer Helmut Diemer haben von 1968 ab in ueber 50 Rennen den BMWs ganz schoen eingeheizt. Zum Beispiel 1969 in Bremen der Erste Platz vor einer ganzen BMW Armada.

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

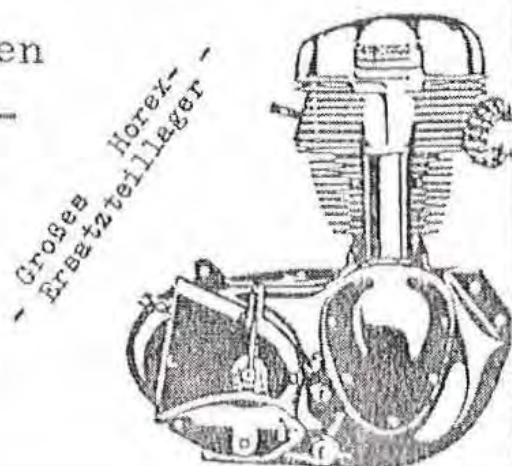
Krümmer - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

6110 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



Feine Firma

-Nachtrag zur Firma Thebesius in 6100 Darmstadt Otto-Roehm-Str.82 Tel.06150-88015. Diese Firma fuehrt nicht nur Rollen, sondern auch gehaertete Anlaufscheiben, Lagernadeln, Pleuelsaetze, Kurbelwellen, Sicherungsmittel, Zapfen und manches mehr.

Pleuel fuer Imperator

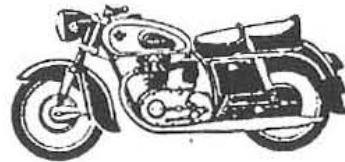
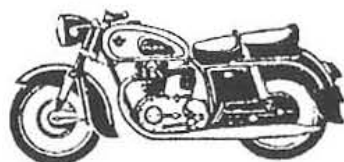
-Imperator Pleuel sind noch bei BMW zu beziehen, es passt das I-Pleuel der erste BMW R25/3. Die Pleuellaege ist nur um unbedeutende 0,5mm kuerzer. Spaetere Ausfuehrungen der BMW R25/3 hatten ein Messerpleuel; ob dies auch passt ist uns nicht bekannt. Aber bitte achtgeben, das man ein original BMW Teil bekommt, denn auf dem Veteranenmarkt befinden sich auch griechische Nachbauten, diese haben keinen guten Ruf in Fachkreisen. Dann haben wir da noch die Firma Sobizack in Bueren Tel.02951/2308 diese Firma ist dank einer eigenen Pleuelschmiede in der Lage obiges BMW Pleuel auch mit der korrekten Laenge herzustellen. Ein weiteres Pleuel fuer Imperator passent ist bei Sobizack erhaeltlich und zwar jenes der Bundeswehr Maico M250 B, speziell gefertigt in Imperatorlaenge 136,5mm und ohne Schmierschlitze des Zweitakters. Bei letzterem ist der Hubzapfen nicht mehr gekroepft, sondern durchgehend 25mm im Durchmesser. Die Hubzapfen werden selbstverstaendlich durch Sobizack, fertig fuer den Einbau in die Imperatorwelle, geliefert. Ein Nachwuchten der Welle speziell bei Benutzung des Maico-Pleuels, ist wegen dessen geringern Gewichtes angezeigt. Das Maico-Pleuel wurde auch vom Lizenzfahrer Laurenz Schoeppner benutzt. Weitere moegliche Pleule fuer Imperator sind Yamaha XS650 neue Ausfuehrung, Laenge ist nicht genau bekannt ca. 136mm oder vom Auto Honda 600. Sollte einer Fragen zu diesem Thema haben, so wende er sich bitte an Uli 0521-290837

Kurbelwellen

-Nachtrag zur Firmenaufzaehlung Kurbelwellen reparierender Firmen in HB 1/91. In Frankfurt a/M haben wir die in BMW-Kreisen bekannte und geschaezte Firma Mertinke Tel. 069-582783. Wie mir Herr Mertinke mitteilte, ist sein Betrieb in der Lage, fuer Horex einige Arbeiten auszufuehren. Z.B Ueberholung der gepressten Regina und Resident Kurbelwellen Preis ca.300,- bis 350,- DM. Pleuelsaetze ueberholen, (nur zylindrische Zapfen) Preis pro Pleuel 100,- bis 150,-DM, auch die Imperatorwelle kann ueberholt werden hier muss mit ca. 500,-DM gerechnet werden. Die Arbeiten werden von Walter Mertinkes Rennmonteur durchgefuehrt, dies sollte fuer Qualitaet buergen.

86er Sportnocke!!

Leute dies ist die Gelegenheit; Willi hat eine beschraenkte Anzahl der begehrten und seltenen Regina Sportnockenwelle "86" nachgefertigt! Diese Welle wurde schon im HB 3/90 auf Seite 18 angesprochen. Es handelt sich bei der 86er, nach Augenschein, um eine Tangentenocke, deren Oeffnungswinkel und Ueberschneidung noch sportlicher ausgelegt sind als bei der E2 Nocke. Und dies unter Beibehaltung des grossen Ventilhubes der E0 Nocke. Sollte jemand mit dieser Welle schon Erfahrungen gesammelt haben, so bitten wir vom HB uns diese mitzuteilen. Die Welle gibt es bei Willi Tel.09165/491



HOREX-CLUB-ADRESSEN

Fuer alle die Kontakt zu einer Gemeinschaft von Horex-Freunden suchen anbei die uns bekannten Adressen.

Deutsches--Motorrad-Register

Conway Link

8663 Grover Place

USA Shreveport LA 71115

Tel.001-318-797-0803

HC-Niederlande

Gerard Hilbers

Kamgras 2

NL-1991 JV Velserbroek

Tel.0031-23-373516

M.C. Friends

Henk Buiter

Kloezenland 2

NL-7951 GS Staphorst

HC-Norwegen

Arne Bratland

Nordstokke

N-4250 Kopervik

Tel.0047-4-851446/710563

HC-Schweiz

Alfred Fleischer

Flueckenstr. 40

Postfach 30

CH-5616 Meisterschwanden

Tel.0041-57-271731

HC-Berlin

Hans Fabricius

Kornblumenring 72

1000 Berlin 47

Tel.030-6631218

HC-Bremen

Bernd Kocerka

Kissinger Str. 52

2800 Bremen 1

Tel.0421-4572887/373933

HC-Bad Bramstedt

Markus Runge

Dorfplatz 6

2357 Bimoehlen

Tel.04192-1414

MC-Jovel

Wolfgang Struckamp

Im Kasewinkel 60

4400 Muenster

Tel.0251-329170

HC-Nord-Rhein-Westfalen

Dr. Reiner Suetfeld

Steinbergweg 47

2320 Ploen

Tel.04522-802-287

HC-Fulda

Werner Leuber

Laurensiusstr.18

6416 Poppenhausen

Tel.06658-562

HC-Singhofen

Otto Will

Am Sportplatz 2

5409 Singhofen

Tel.02604-8914

HC-Taunus

Marina Tille

Friedberger Str.45

6380 Bad Homburg

Tel.06172-81898

MSC Bad Homburg

Frau Schluckebier

Furtweg 17

6370 Oberstedten

Tel.06172-301192

HC-Hanau

Uwe Wahl

Langstr. 92

6450 Hanau

Tel.06181-28319

HF-Darmstadt

Dieter Erzgraeber

Ludwig-Thoma-Str. 20

6100 Darmstadt Wixh.

Tel.06150-6050

HC-Frankenthal

Friedel Reffert

Leiningerstr. 26

6710 Frankenthal

Tel.06233-53850

HC-Oppau

Frau Szczypiorski

Moorstr. 57

6791 Steinwenden

Tel.06371-52313

HF-Bad Kissingen

Gernot Krischke

Steinstr.16

Postfach 1712

8730 Bad Kissingen

HC-Mainkling (Creilsheim)

Fritz Leidig

Hauptstr 31

7189 Mainkling

Tel.07959-634

HC-Krummbachtal (Stuttgart)

Josef Mueller

Keplerstr.15

7016 Gerlingen

Tel.07156-27171

HC-Staufen-Teck

Gudrun Allmendinger

Panoramastr.79

7320 Gp. Faurndau

Tel.07161-22455

HC-Freiburg

Gerhard Treffeisen

Gruenewaldstr.8

7830 Emmendingen

Tel.07641-1832



Der naechste, Horex-Bote 3/91 erscheint am 15 Juli. Redak- 2 3
tionsschluss und Anzeigenschluss ist Ende Juni.

Anzeigen

— 37. INTERNATIONALE



HOREX

STERNFAHRT PFINGSTEN 1991



Info. bei Otto Will Tel. 02604/8914
Am Sportplatz 2 in 5409 Singhofen

Suche fuer Regina4 Vergaser
Luftfilter, Ruecklicht, Tacho
Gepaeckbruecke, Einzelsitz
hinten nicht Schwingsattel,
jegl. Werkzeug, Hausposthefte
auch Tausch. Seitenwagen mit
Klappverdeck, Type California
Friendship schwarz. 2200,-
Wer hat unsere Horex Fgst. Nr
JF118431251R. Tel. 07195/73214



HOREX BOTE
das Leseverguen

**Horex-Motorraeder in
aller Welt**

Gebe mehrere 350er Reginas
ab, vom Flachtank bis zum
Rundgehaeuse Modell, auch
mit schoenen Alu Felgen.
Preise ab 3200,-DM Ulrich
Tel. 07522/3273

Suche Packtaschen fuer
Bundeswehr Maico. Biete
Werkzeugkasten fuer Regina.
Wertausgleich moeglich.
Tel. 06081/41868

Gebe neue orig. Delpumpen-
schneckenradabzieher, 1 und
2gaengig, fuer Regina, sowie
orig. KS-Kolben fuer Regina
250, und neue Stoesselfuehr-
ungen fuer Resident ab.
Suche fuer SB35 Motorgehae-
use und Auspufftoepfe.
Tel. 0821/436914 Mo-Do-21Uhr

Verkaufe fuer Regina0 Rah-
men, Deltank und Hinterrad-
federung. Tel. 08031/82346

Gebe Regina Spezialwerkz. ab
Satz 130,-DM Tel. 06742/3242

Suche fuer Resi einen Tank
sowie einen Fahrersitz auch
defekt Tel. 05381/2592

Suche dring. Imperator hin-
teren Kotfl. Tel. 07191/5551

Suche Horex Bj. um 1939 z.B
SB35 T5/6 S5/6 Zust. egal.
Angebote an Gunter Meyer
Adress. siehe "Resi Kolben".

Suche Columbus XM Motor so
wie ein Renner Solo oder
Gespann auf Imperator-Basis.
Tel. 09502-7448

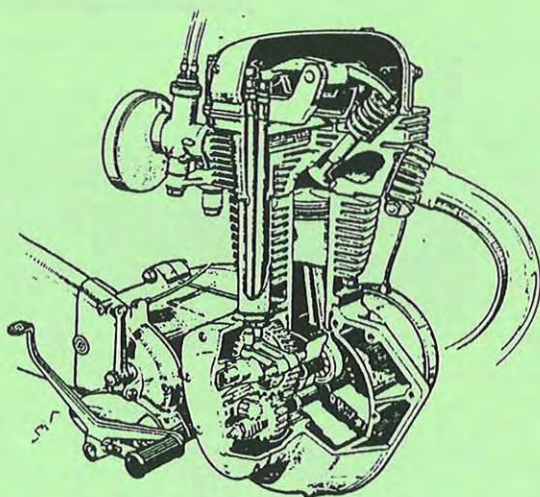
Suche kopyierte Unterlagen
fuer S35 Bj. 36, benoetige
sie fuer meine Restauration.
Tel. 07221/61919

Gebe original Horexteile ab
Anfrage an Paul
Tel. 0032/2/42722830

Biete Kurbeltrieb und Getriebe
fuer T 6. Tel. 0043/7225789927



HOREX BOLE



Liebe Horexianer,
 ich moechte Euch mitteilen, dass
 ich mein Abitur bestanden habe.
 Ich bedanke mich hiermit fuer
 Eure Glueckwuensche hinsicht-
 lich des obengenannten. Meiner
 Lehre als Bauzeichner steht
 jetzt nichts mehr im Wege.
 Will sagen, dass ich jetzt
 wieder voll beim Horex-Boten
 mitarbeite. Deshalb bedanke ich
 mich hiermit bei meinem Vater,
 der den Horex-Boten waehrend
 meines Abiturs voll ueber-
 nommen hatte.
 Ich hoffe, dieses Heft gefaellt
 Euch, denn es sind viele
 Schrauber-Tips dabei.

Euer Constantin Klinger



**WIR BRINGEN WIEDER GLANZ
 AUF IHR METALL**

- Stets beste Arbeit
- Täglich Versand
- Mengenrabatt ab 3 Teilen

METALLHOCHGLANZPOLITUREN

ULRICH HERRMANN

ABTEI 8

3477 MARIENMÜNSTER

TEL: 0 52 76 / 84 04

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Postadresse Constantin Klinger
 Rotlintstr. 51
 6000 Frankfurt 1

Redaktion Constantin Klinger

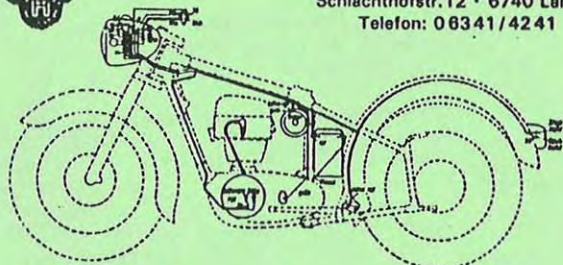
Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
 Kto. 318039303 BLZ. 500 502 01

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
 Eine redaktionelle Bearbeitung der einge-
 sandten Beiträge bleibt vorbehalten.

Die Bestellung des Horex-Boten
 geht an die Postadresse, unter
 Angabe der Stückzahl, der
 Lieferanschrift und der beige-
 fügten Zahlung oder Zahlungs-
 beleg. Die Zahlung erfolgt bei
 kleineren Beträgen (bis 4,-) in
 Briefmarken (50er), sonst mit
 Verrechnungsscheck oder
 mittels Überweisung auf unsere
 Bankverbindung.

Elektro- u. Feinwerktechnik

Werner Laubersheimer
 Schlachthofstr. 12 · 6740 Landau
 Telefon: 06341/4241



Inhalt

Seite	
4-13	Motorrad baut am Motor der Horex Regina
13-15	Opa Geuder
16-17	Verstaerkung am Regina M.
18-19	Treffen
20-27	Beitraege
28	Anzeigen

Neue Spannungsregler

für alle Lichtmaschinen DM 130,-
Kabelbäume in original Farben u. Ab-
 messungen mit Anschlußplan DM 70,-

Gleichstromanker wickeln 130,- 200,-
Zündspulen wickeln DM 70,-
Drehstromanker im Tausch DM 130,-
 Auf sämtliche Arbeiten und Produkte
1 Jahr Garantie

Instandsetzung von Zündmagneten
 schnell und kostengünstig

Bitte kostenlose Preisliste anfordern.
 Postversand jeden Tag, auch ins Ausland.

Bild Nr.

GEHÄUSE

6a/ 1	Ölkontrollstab kompl.	24,--
6a/ 3	Buchse	18,--
6a/ 5	Ringrillennager	18,--
6a/ 8	Simmering Kurbelwelle	14,--
6a/10	Rollenlager kompl., Um	8,--
6a/12	Halter für Entlüfterklap	8,--
6a/13	Entlüfterklappe	100,--
6a/15	Motorgehäuse links	198,--
6a/16	Motorgehäuse rechts	19,--
6a/17	Ringrillennager 6205 I ;	12,--
6a/19	Dichtung Simmering	18,--
6a/20	Büchse für Nebenwelle	3,--
6a/22	Verschlußschraube für C	24,--
6a/25	Hohlschraube kompl. fü	16,--
6a/26	Büchse für Nockenwelle	DM 12,--
6a/27	Bolzen für Nockenhebel, 8,0 x 60 mm, gehärtet und geschliffen aus 100 Cr6	DM 28,--
6a/28	Ringrillennager Steuerseite verstärktes Rollenlager NJ25CNA + Umbausatz für Kurbelwellenjustierung	DM 56,--
6a/33	Öldurchlaßstutzen	DM 3,40
6a/38	Motorgehäusedeckel	DM 30,--

HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND

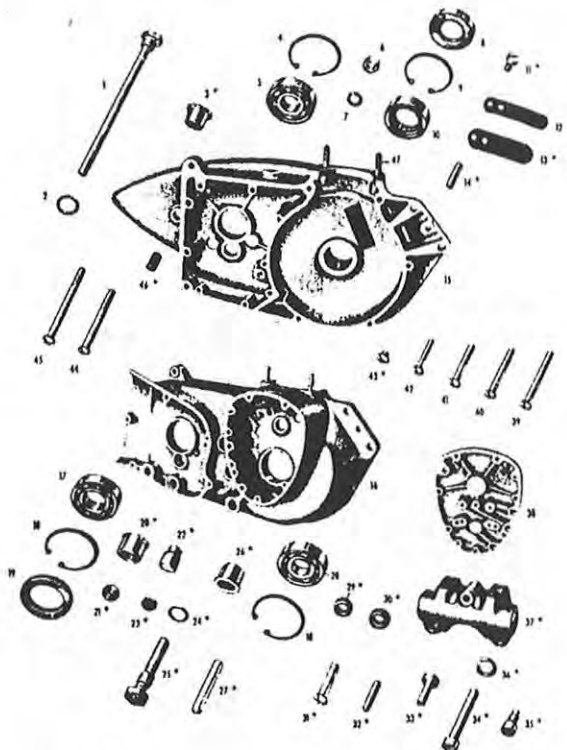
REGINA · RESIDENT · IMPERATOR

Teileliste 90/91 mit 600 Bildpositionen ·
Motorenrevison · Restauration · Teileferti-
gung · Tauschkurbelwellen · Einspeich-
service · Gebrauchsmaschinen · Neues
Werkstatt-Handbuch · Aluschweißungen ·
Lagersitzreparaturen

TECHNIK

8720 SCHWEINFURT

Zehntstr. 28 · Tel. 09721-41455 u. 1415



„Regina 1“



13. Handgriff:

Der nächste Deckel verschließt uns den Weg zum Abtriebsritzel. Hier sind nur zwei Schrauben zu lösen, dann läßt er sich ohne weiteres abnehmen. Diese Mutter ist mit einem Blechring gesichert, der an einer Mutterkante umgefallen ist. Mit dem kleinen Schraubenzieher biegen wir die Sicherung zurück und setzen dann das Sperrstück Nr. 5 an das Ritzel (Bild 36). Der Steckschlüssel SW 32 paßt auf die Mutter, und der lange Hebel kommt uns wahrscheinlich hier sehr zustatten, denn gemeinhin sitzt diese Mutter sehr fest. Das Ritzel können wir dann ohne weiteres abnehmen, und auch das Schaffrad läßt sich nun mit dem Daumen in das Getriebegehäuse drücken. Übrig bleibt nur eine Leichtmetalldichtung und das Lager des Schaffrades. Das Kugellager läßt sich auch mit leichtem Druck nach innen in das Gehäuse drücken, dann wird der Sicherungsring zwischen Lager und Dichtung herausgenommen und die Dichtung mit einem Holzdorn herausgeschlagen.

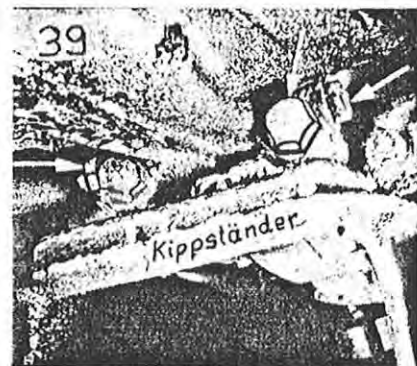
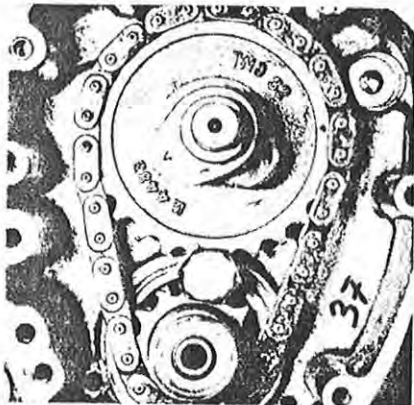
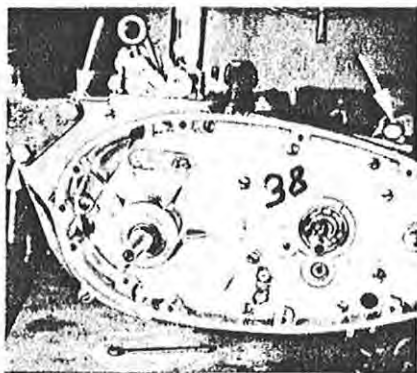
14. Handgriff:

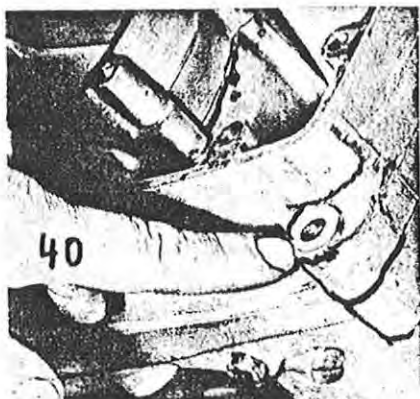
Wenden wir uns nun dem Steuergehäuse zu. Erst einmal die sieben Schlitzschrauben lösen. Der Deckel wird diesmal nur mit dem Gummihammer vom Gehäuse getrennt, die Schraubenziehmethode ist unbedingt verboten! Hier ist nämlich keine Papierdichtung vorgesehen, so daß sich die kleinste Delle in der Dichtfläche bemerkbar macht. Der Nockentrieb macht uns ein paar

Schwierigkeiten, die aber nach dem Vorhergegangenen auch wohl bewältigt werden. Zuerst nehmen wir die Stößel heraus, dann die Schlepphebel. Achtung, auf der Schlepphebelachse sind einige Distanzscheiben, die nicht verlorengehen dürfen und deshalb gleich in die Spezialschachtel kommen! Nun schrauben wir die Spannfeder für die Steuerkette ab, und dann brauchen wir wieder Spezialwerkzeug. Die beiden Kettenräder werden mit dem Sperrbolzen Nr. 6 blockiert (Bild 37). Die Mutter auf der Kurbelwelle wird mit dem 19er Schlüssel abgeschraubt und auch in die Spezialschachtel gelegt. Sperrbolzen bleibt drin, zusätzlich wird noch der Druckpflanz Nr. 3 in die Kurbelwelle gesteckt, und dann wird der Abzieher Matra WH 12 auf das untere Zahnrad aufgeschraubt. Die Druckschraube des Abziehers anziehen, wenn sich das Schneckenrad nicht gleich löst, dann nicht mit einem langen Hebel den Druckbolzen stärker anziehen, sondern einen leichten Hammerschlag draufgeben, das wirkt Wunder. Haben wir erst einmal das Schneckenrad lose, dann sind wir schon fast fertig. Hinter dem Schneckenrad steckt auf der Kurbelwelle noch ein Doppelfederring und eine Zwischenscheibe.

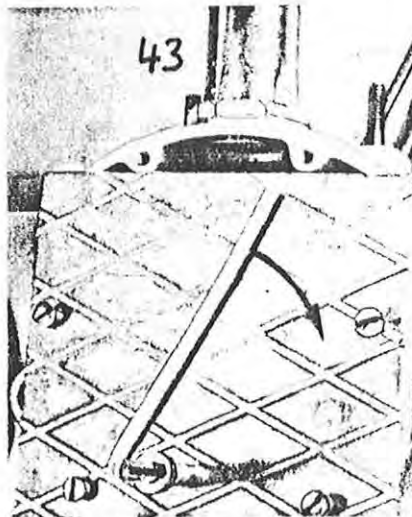
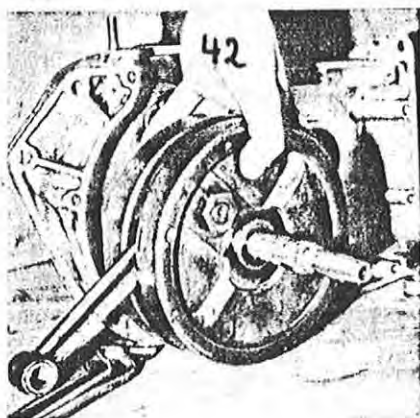
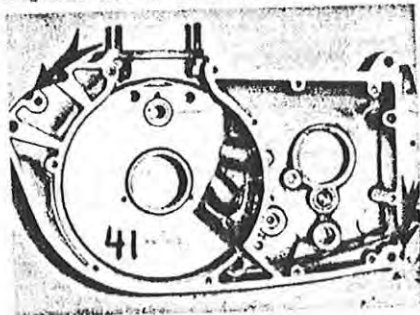
15. Handgriff:

Motor aus dem Rahmen herausnehmen, dazu sind die beiden Schrauben am vorderen Rahmenteil zu entfernen (SW 17), hinten am Rahmen ist eine 8 mm-Schraube herauszunehmen und dann etwas versteckt unterm Motor noch einmal eine lange 8 mm-Schraube (Bild 38, 39 und 40). Den Motor nehmen wir nach vorne rechts heraus und legen

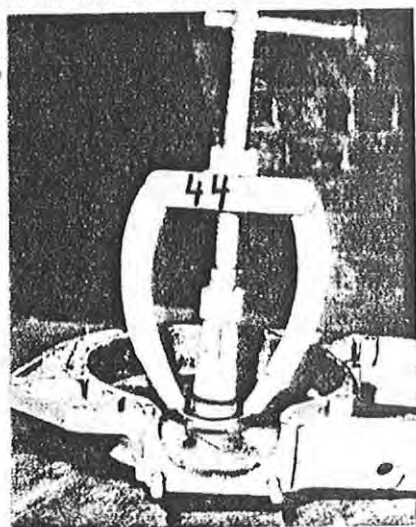




ihn mit der linken Seite nach oben auf den Arbeitstisch. Alle Gehäuseschlitzschrauben lösen, und dann mit zwei Schraubenziehern die beiden Kurbelgehäusehälften voneinander trennen. Die Schraubenzieher setzen wir an den in Bild 41 gezeigten Stellen an, da ist das meiste Material, so daß wir nachher zwei Kerben einarbeiten können, um uns die nächste Demontage zu erleichtern. Bei den Motoren der Regina 3 sind diese Einkerbungen schon werkseitig vorgesehen. Die Kurbelwelle sitzt jetzt nur noch auf der Steuerseite im Lager fest, und hier brauchen wir das letzte Spezialwerkzeug zur Demontage, nämlich die Ausdrückvorrichtung Nr. 7 in Verbindung mit dem Druckpils Nr. 3. Mit vier der Deckelschrauben befestigen wir die Platte auf dem Gehäuse und stecken durch die 9 mm-Bohrung eine etwa 80 mm lange 8 mm-Schraube.

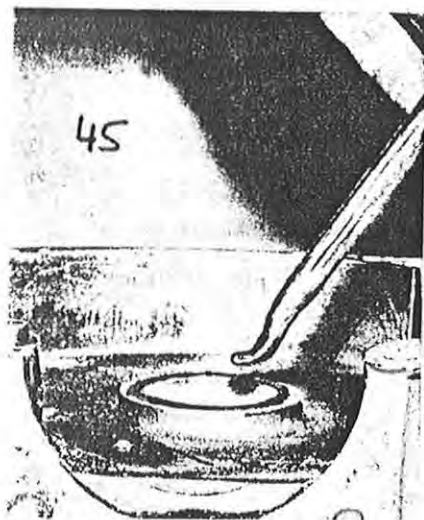


Von innen wird eine Mutter gegengezogen und mit einem 14er Schlüssel festgehalten. Dann ziehen wir die Druckschraube an, und langsam, aber sicher wird die Kurbelwelle aus dem Lager gedrückt. Hier werden keine Hammerschläge angewandt, damit würden wir höchstens die Sicherungsringe des Lagers aus ihren Nuten reißen und evtl. das ganze Gehäuse verderben, also nicht verzweifeln, wenn die Drückerei bis zum letzten Moment schwer geht, das ist höchstens ein gutes Zeichen. Zu diesem Arbeitsgang gehören die Bilder 42 und 43.



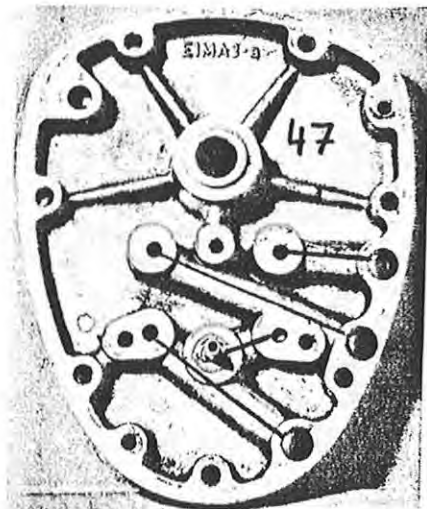
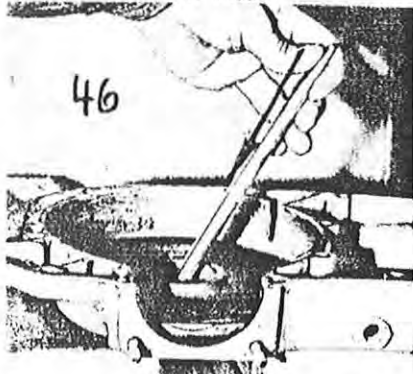
16. Handgriff:

Kurbelwellenhauptlager auswechseln. Rechtes Kurbelwellengehäuse: Die Sicherungsringe vom Kurbelwellenlager entfernen, dann das Gehäuse schön spuckheiß anwärmen. Mit einem Hartholzdorn von etwa 50 mm Länge und 48 mm \varnothing und unserer Kurbelwellenausdrückvorrichtung Nr. 7 pressen wir das Lager aus dem Gehäuse.



17. Handgriff:

Linkes Kurbelgehäuse: Die beiden Rollenlager-schalen bieten ein ernstes Problem. Bevor wir uns daran fassen, nehmen wir die Sicherungen, die Stahlscheiben und die Rollen heraus (jedes Lager hat 2 Sicherungen, 2 Scheiben und 17 Rollen). Nun kommt das Schwierigste, die Lagerschalen herausziehen. Es gibt dafür schöne Abzieher, die aber recht teuer sind. Bild 44 zeigt, wie ein solches Ding angesetzt wird. Wenn wir das Geld dafür sparen müssen und nicht allzu ungeschickt und grob vorgehen, dann kommen wir aber auch mit dem gewöhnlichen Montierhebel aus, den wir im Bordwerkzeug haben. Also versuchen wir's damit. Gehäuse wieder schön anwärmen, dann setzen wir den Montierhebel so ein, daß seine scharfe Kante nach außen zeigt, und stemmen diese Kante hinter die Lagerschale. Bild 45 zeigt die Haltung des Montierhebens und die Lage des Kurbelgehäuses zum Ausstreiben des inneren Lagerringes. Bild 46 zeigt die Lage des Kurbelgehäuses zum Ausstreiben des äußeren Lagerringes. Hierbei ist besonders darauf zu achten, daß die Holzunterlagen so dicht wie möglich an der Nabe des Lagers liegen, desto leichter und sicherer läßt sich der Ring heraus-schlagen. Daß wir dabei nicht immer auf dieselbe Stelle schlagen, sondern schön rundherum auf den ganzen Ring, das versteht sich doch wohl von selbst. Dies ist die Arbeit, die das meiste Fingerspitzengefühl erfordert, aber an sich, wenn sie mit der nötigen Liebe und Sorg-falt getan wird, immer kloppt.



18. Handgriff:

Das nächste Kugellager, das auszubauen nötig sein könnte, ist das Getriebehauptwellenlager im Zwischendeckel. Hierbei ist es selten nötig, den Deckel anzuwärmen, wichtiger ist eine gute Unterlage und dazu ein gut passender Hartholz-dorn. Wenn wir den Seegerring entfernt haben, geht das Lager nach wenigen Schlägen aus sei-nem Sitz.

19. Handgriff:

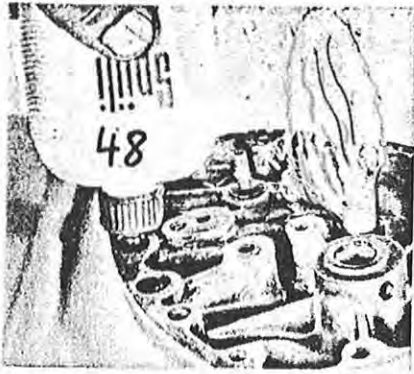
Ölpumpe auswechseln. Sie ist mit drei Schlitz-schrauben am Steuergehäusedeckel befestigt. Beim Abnehmen sehen wir die vier Gummidich-ringe für die Ölbohrungen im Gehäusedeckel. Aufpassen, wenn sie neu gekauft worden: sie sind etwas größer als die Dichtringe an der Dichtung des Kurbelwellengehäuses. Bild 47 zeigt Verlauf der Ölbohrungen im Steuerdeckel, die wir gut säubern müssen. Ich mache das immer so, daß ich eine Plastikspritzkanne (jergend ein Waschmittelfläschchen aus der Küche mit einer spitzen Tülle) mit Benzin fülle und dann mit Druck die Bohrungen ausspritze. Bild 48 zeigt die Benzinfontäne aus der einen Bohrung.

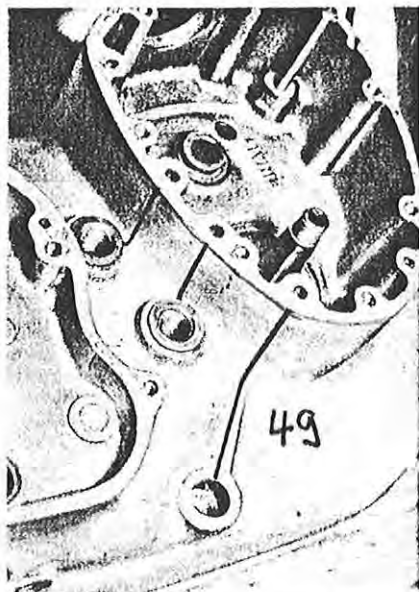
20. Handgriff:

Dasselbe Reinigungsmanöver ist auch am Kurbelwellengehäuse rechts nötig. Bild 49 zeigt hier den Verlauf der Ölbohrungen.

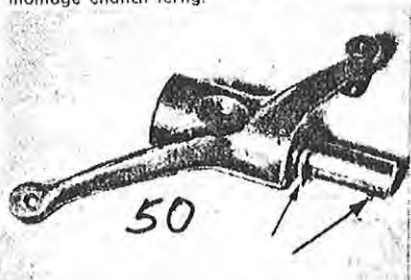
21. Handgriff:

Jetzt nehmen wir uns den Zylinderkopf noch ein-mal vor. Die Kipphebel sind hier besonders zu erwähnen. Sie sind in Bronzebuchsen gelagert,





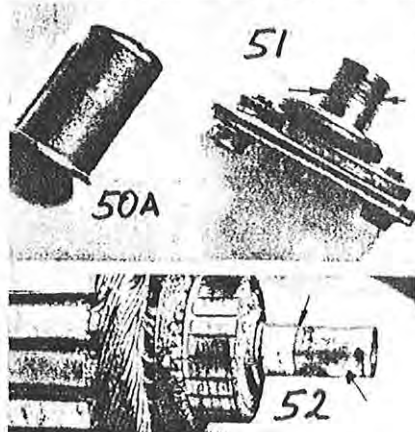
Nadeln oder Kugeln können uns da nicht verlorengehen, also ans Werk: Mit dem Dorn aus dem Bordwerkzeug können wir die Kipphebelachsen von rechts nach links (in Fahrtrichtung gesehen) heraus schlagen. Einlaß- und Auslaßkipphebel sind ein wenig verschieden, beim Herausnehmen binden wir sie also mit ihren Einzelteilen zusammen und hängen ein Zettelchen dran mit der Bezeichnung. Zu den Einzelteilen gehören: Kipphebel, Kipphebelachse und ein Doppelfeder (Pfeil), der links zwischen Kipphebel und Lagerbock sitzt. Bild 50 zeigt die Einzelteile wegen des Paßliffes auf der Kipphebelachse (Pfeil), der beim Zusammenbau wieder in seine Aussparung im Lagerbock kommen muß. So, damit hätten wir wohl reslos alles auseinander, was für uns möglich ist. Wenn wir dann alle Teile sorgfältig gewaschen haben, Leichtmetalle mit Benzin, ebenso die Kupplungsstangen, Stahlteile mit Petroleum, und alles so sauber abgewischt haben, daß Multi uns damit in die „Gute Stube“ lassen würde, dann sind wir mit der Demontage endlich fertig.



Jetzt, wo alles so schön auseinandergenommen ist, müssen zwangsläufig einige Tips kommen, wie die einzelnen Teile noch aussehen dürfen und was wegschmeißreif ist. Eine ganze Menge solcher Tips finden wir ja schon in den MOTOR-RAD-Bandwürmern über Kolben, Ventile usw. Deshalb kann ich mich auf ganz wenige Spezialitäten beschränken. Bild 51 zeigt z. B. einen Fliehkraftregler. Die Riefen in der Lauffläche des

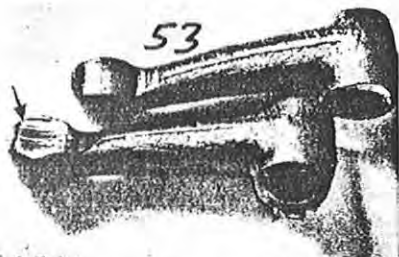
Nockens machen das Ding zu Schrott. Er hat bestimmt nicht mehr richtig abgehoben, was sich in starkem Unterbrecher- und Kondensatorverbrauch bemerkbar macht, ganz zu schweigen von der stotternden Zündung. Ebenso schädlich ist der Rostansatz auf dem Anker (Bild 52). Hier kann der Unterbrechernocken überhaupt nicht richtig gleiten, das gibt wieder Zündschwierigkeiten. Abhilfe: feines Schmirgelleinen, und nachher polieren!

Das nächste Bild 53 zeigt wieder mal Schrott: Ein Schleppehebel, der auf der Nockenwelle läuft. Mir ist es ein Rätsel, wie das passieren konnte, denn der Motor hatte erst ca. 30 000 km gelaufen. Eine Erklärung kann vielleicht der Zustand des Motors geben: Ventillfedern mit 3 mm dicken Scheiben unterlegt, Verdichtung durch Kopf-abdrehen erhöht und noch einige Mätzchen, die nur mit viel Sorgfalt und Überlegung angewendet werden dürften. Wahrscheinlich hat der Mann irgendwo etwas davon gehört, daß ein Abschleifen an diesen Stellen der Schleppehebel eine weichere Ventilanhebung ergibt, hat das



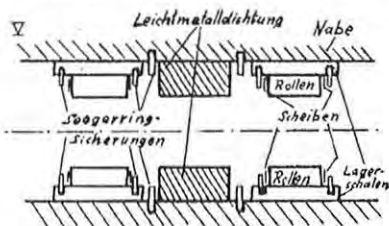
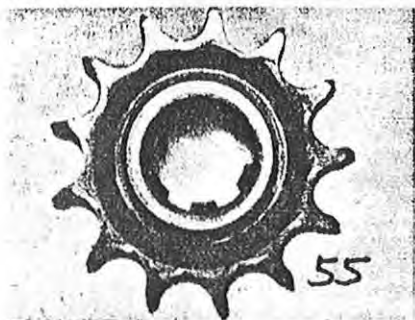
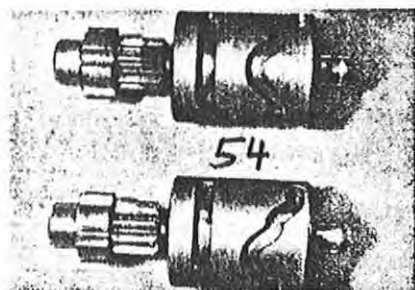
in den falschen Hals bekommen und lustig drauflos gefeilt. Kurz, er hat das gemacht, was wir überhaupt nicht gerne sehen, nämlich gedankenlos gemurkst. Jedenfalls ist es bei der Regina so ziemlich unmöglich, einen derartigen Verschleiß auf normale Wege zu bekommen. Bild 54 zeigt uns zwei Schaltwalzen, davon eine voller Rost! Das ist immer ein Zeichen von zu lahmer Fahrweise (der Motor ist nie richtig warm geworden) oder auch von zu spätem Ölwechsel. Solange noch nicht die Zahnflanken im Getriebe Rostanfressungen zeigen, ist zwar noch nicht alles verloren, andernfalls muß man sich selbst bei dem unverwundlichen Reginalgetriebe irgendwann mal auf Salat gefaßt machen!

Bild 50 zeigt übrigens noch eine Kleinigkeit: Eine Hülse der Kupplungsdruckfedern ist am Boden ausgerissen, Ursache Rost! Soweit kann es also kommen! Zum Schluß noch eine Selbstverständlichkeit: Das Ritzel in Bild 55 ist auch nur noch Schrott, Schuld daran war eine zu alte Kette!



Es ist klar, daß ich hier nicht alle Verschleißmöglichkeiten aufzählen kann, aber mir kam es in der Hauptsache mal darauf an, den Blick zu schärfen für die vielen Kleinigkeiten, die sich heimlich irgendwo einschleichen und dann eines Tages auf der Autobahn zu „rätselhaften“ Fehlern führen!

(Um etwaigen Gerüchten vorzubeugen; die Photos zu diesem Rost- und Verschleißintermezzo stammen nicht aus meiner Regia, sondern aus verschiedenen Motoren, die mir im Laufe der Zeit unter die Finger geraten sind!)

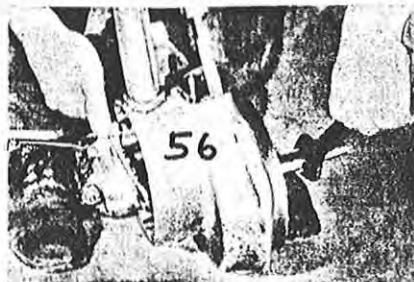


21. Handgriff:

Fangen wir aber endlich mit dem Zusammenbau an. Zunächst werden erst einmal alle Lager eingesetzt, was eigentlich kein Problem sein dürfte. Natürlich schlagen wir, wenn überhaupt nötig, dann nur mit einem guten Dorn, von dem nichts absplittern kann und nur auf die Lageraußenringe. Worauf wir besonders achten müssen, das ist das rechte Kurbelwellenhauptlager (6304). Hier kann es manchmal vorkommen, daß die Nabe durch das vorige Lager etwas ausgeweitet wurde. Wenn das neue Lager also zu leicht in seinen Sitz rutscht, dann müssen wir uns eines mit Übergröße besorgen. Beim rechten Lager der Getriebehauptwelle und des Abtriebsritzels müssen wir noch achtgeben, daß zwischen dem Lager und der Leichtmetalldichtung ein Sicherungsring sitzt. Überhaupt dürfen wir auf keinen Fall einen Sicherungsring vergessen, ich hoffe aber, daß das kein besonderes geistiges Problem ist, denn jeder Seegerring hat ja seine Berechtigung, und mit etwas offenen Augen finden wir ja sowieso die dazugehörige Nute in der jeweiligen Lagernabe. Dazu sehen wir uns dann noch die Zeichnung Nr. 5 an, da ist schematisch gezeigt, was und in welcher Reihenfolge alles in die Nabe im linken Kurbelwellengehäuse gehört.

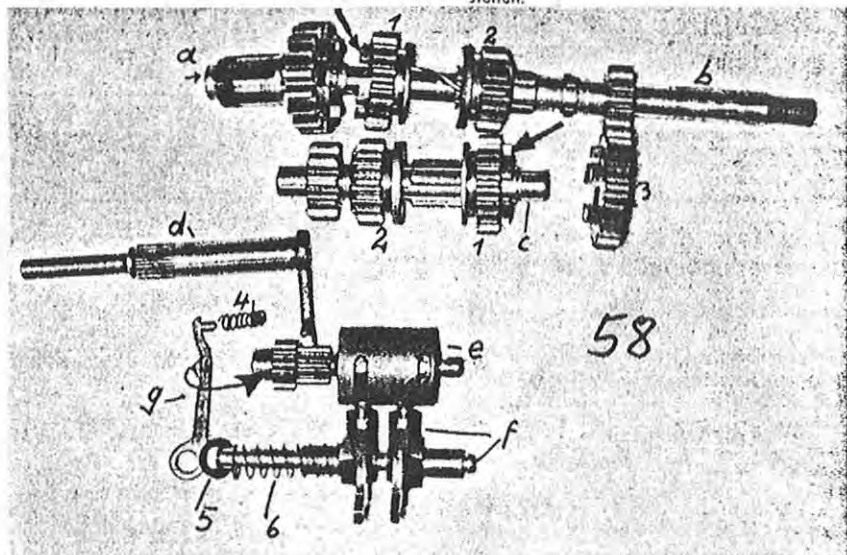
22. Handgriff:

Nun nehmen wir uns nochmal Heft 6/59 vor und sehen uns die Zeichnung Nr. 4 an. Sie zeigt uns nämlich, wie wir die Kurbelwelle in das rechte



Lager einziehen. Dabei wird nicht mit langen Verlängerungen auf dem Schlüssel herumgewürgt, sondern ganz vorsichtig die Mutter angezogen. (Es gibt dafür auch ein Spezialwerkzeug, Malra

Nr. WH 49, aber ich habe bisher immer mit den billigeren selbstgemachten Hülzen gearbeitet, vermurkst wurde dabei nie etwas! Zum Festhalten der Kurbelwelle beim Einziehen ins Lager schrauben wir auf der linken Seite die Mutter für das Primärritzel leer auf und können dann dort einen Schlüssel ansetzen (Bild 56).



24. Handgriff:

Jetzt kommt das, was den meisten schon vor der Basterei den Mut nimmt, nämlich das Getriebe. Aber auch über diese Hürde werden wir elegant hinwegsetzen. —

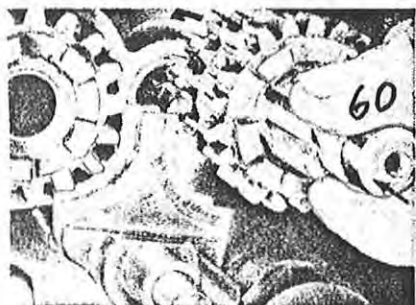
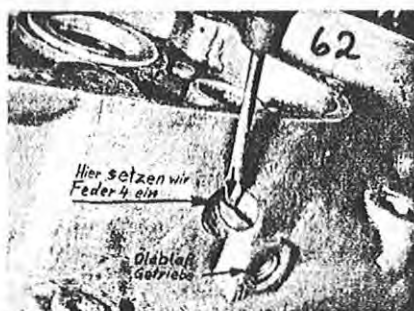
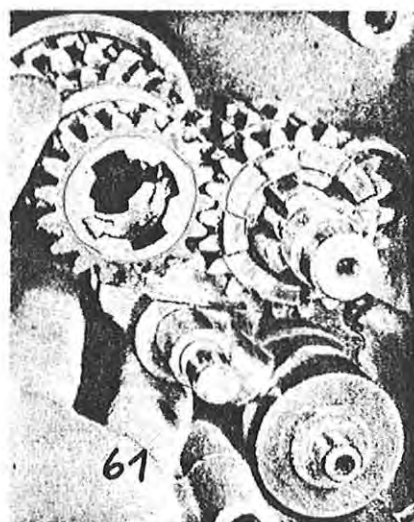
Sehen wir uns erst einmal das Bild 58 an. Hier sind sämtliche Getriebeteile in einer Art Explosionszeichnung aufgenommen. Kurze Erläuterungen: a = Schaltrad, b = Getriebehauptwelle mit den Zahnrädern 1 und 2, c = Getriebenebenwelle mit den Zahnrädern 1, 2 und 3, d = Schaltwelle mit Schaltsegment, e = Schaltwalze, wir erkennen die Führungsnuten, links die Verzahnung für das Schaltsegment und die Rasten der einzelnen Gänge, f = Schaltgabelachse mit den beiden Schaltgabeln, g = Gangraste mit der Druckfeder 4; Nr. 5 ist die Federstützscheibe und Nr. 6 die dazugehörige Feder. Bei g = Gangraste zeigt der Pfeil von der Nase des Hebels zu den Rasten in der Schaltwalze, dort muß er nachher eingreifen. In die rechte Gehäusehälfte haben wir die Leichtmetalldichtung schon eingesetzt und können nun das Rad a in das Kugellager drücken. Außen wird dann das Abtriebsritzel aufgesteckt, die Blechsicherung biegen wir vor dem Aufsetzen etwas auf, dann schrauben wir die Mutter fest. Hier leistet uns die Sperrklinke Nr. 5 aus dem Spezialwerkzeug wieder gute Dienste (Bild 57). Wenn die Mutter richtig angeknallt ist, drücken wir die Sicherung fest gegen eine Mutterkante, so wie wir sie bei der

23. Handgriff:

Dichtflächen der Gehäusehälften mit Dichtungsmasse bestreichen, Dichtung auflegen, und dann die beiden Gehäuseteile zusammenstecken und verschrauben. Falls doch einem die Gehäuseschrauben durcheinandergekommen sein sollten, eingesteckt müssen sie etwa 11–13 mm überstehen.

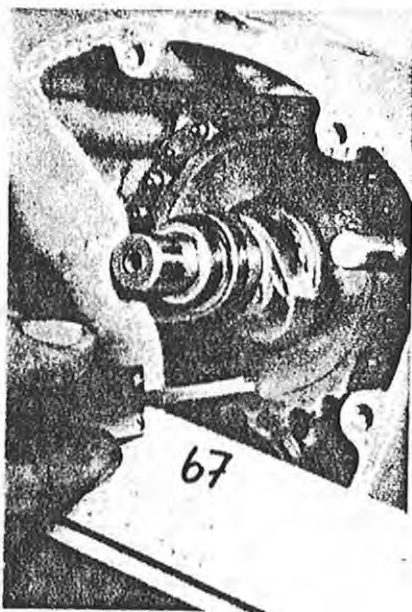
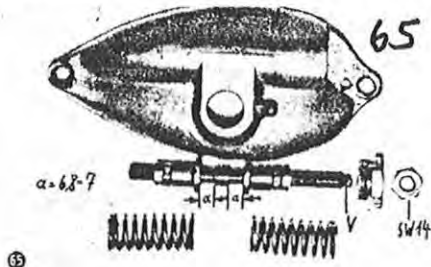
Demontage vorgefunden haben. Ins Gehäuse setzen wir nun das Schaltsegment d ein, und dann die Gangraste g. (Das Federchen Nr. 4 lassen wir vorläufig noch draußen). Auch die Schaltwalze kommt jetzt in ihre Buchse. Bild 59 zeigt uns, zu welchen Gängen die Rasten auf der Schaltwalze gehören. Um das Schaltsegment in den richtigen Zahn auf der Walze einzufädeln, stellen wir die Walze so, daß der Abstand zwischen der Nase im Rasthebel g und der Raste für den ersten Gang etwa eine Zahnbreite beträgt. Dann drehen wir das Segment herunter (siehe Pfeil) und führen es in die Walzenverzahnung ein. Jetzt können wir durch Drehen der Walze vorsichtig die Stellungen der einzelnen Gänge durchprobieren, und dann die Walze im dritten Gang stehen lassen. Nun stecken wir die Achse f in ihre Lagerung (in Bild 59 mit B bezeichnet), setzen Scheibe 5, Feder 6 und die beiden Schaltgabeln auf. Ihre Führungsstifte laufen in den Nuten auf der Schaltwalze. Die Nebenwelle wird jetzt mit den Zahnrädern 1 und 2 bestückt wie im Bild 60 zu sehen ist. Aufpassen: Die zwei Zahnräder 1 sind nur eine Kleinigkeit verschieden: Die Klauen (Pfeil auf Bild 58) sind bei dem für die Hauptwelle bestimmten Rad leicht angeschrägt, also bitte nicht verwechseln! Die komplette Nebenwelle schieben wir von unten unter die Schaltgabeln, so daß die Gabeln in den Führungsrillen der Zahnräder laufen (Bild 61). Jetzt setzen wir die Zahnräder der Hauptwelle von oben auf die Schaltgabeln (wieder die Führungsrillen beachten) und stecken die Hauptwelle b mit leichtem Hin- und Herdrehen in die Zahnräder,

bis sie in ihrer Buchse im Schaffrad a läuft. Als letztes wird das Zahnrad 3 auf die Nebenwelle gesteckt, und dann können wir den Gehäusedeckel aufsetzen. Auch hier wird wieder etwas Dichtungsmasse verwendet und unbedingt eine neue Dichtung genommen. Bevor wir dann das Getriebe ein paarmal durchschalten, setzen wir noch das Druckfederchen Nr. 4 ein, und zwar zeigt Bild 62 die Schlitzschraube, hinter die die Feder gehört. Das nächste Mal bauen wir den Schallkasten an, so daß wir das Getriebe durchprobieren können.



25. Handgriff

Das Wichtigste haben wir jetzt überstanden, notwendig sind nur noch einige wenige Hinweise zur Arbeitserleichterung. Wir haben es bequemer, wenn wir den Motor jetzt schon in den Rahmen einhängen, erst alle 4 Befestigungsschrauben einsetzen und dann festziehen. Nun bauen wir an der rechten Seite weiter: Auf die Welle des Schaltsegmentes kommt eine Gummidichtung (Bild 63), bevor der nächste Gehäusedeckel aufgesetzt und angeschraubt wird. Dann stecken wir auf die Schaltsegmentwelle die Rastenscheibe mit dem Kontaktfederchen für die Leerlaufkontrolle. Aufpassen, daß die Markierungen auf Scheibe und Welle übereinstimmen. Den Seegering nicht vergessen, der die Rastenscheibe sichert. Klinkenhebel aufstecken. Das Federchen zwischen den beiden Klinken wird mit Fett eingesetzt. Der Klinkenhebel muß so weit auf die Welle geschoben werden, daß er mit ihrem Ende bündig schließt (Bild 64). Falls das Schaltdeckelchen ganz auseinandergenommen war, dann müssen wir beim Zusammenbau darauf achten, daß die in Bild 65 angegebenen Maße genau stimmen (6,8-7 mm), sonst gibt es Schaltschwierigkeiten. Außerdem muß die Schaltwippe nach vorn und hinten genau den gleichen Weg haben. Sollte das mal nicht stimmen, dann wird an dem Vierkant V nachgestellt, nachdem die Kontermutter (SW 14) gelöst wurde. Wenn wir alles schön eingefittet haben, setzen wir das Deckelchen auf und schrauben es fest. Ruhig Dichtungsmasse verwenden, dann kann weniger Wasser in den Schallapparat gelangen. Mit dem Schallhebel das Getriebe durchschalten und dann in Leerlaufstellung stehen lassen.

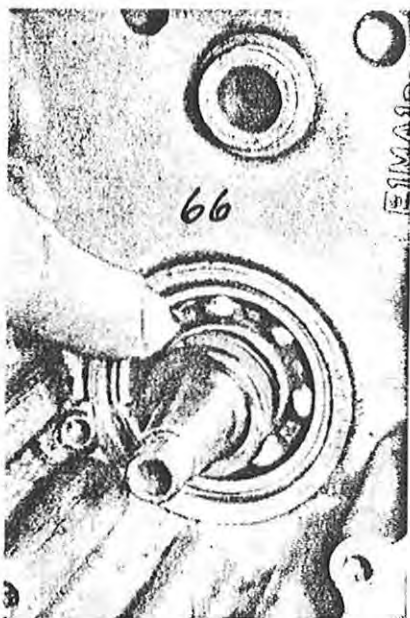


26. Handgriff

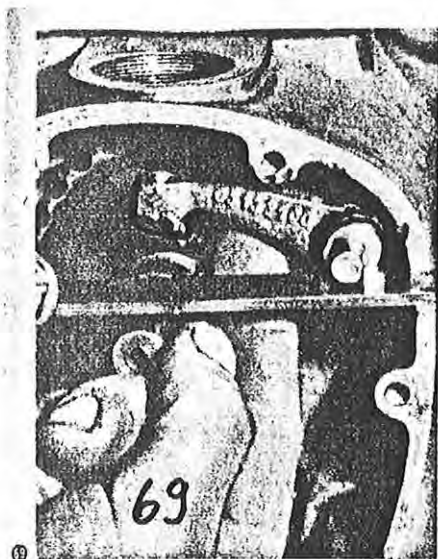
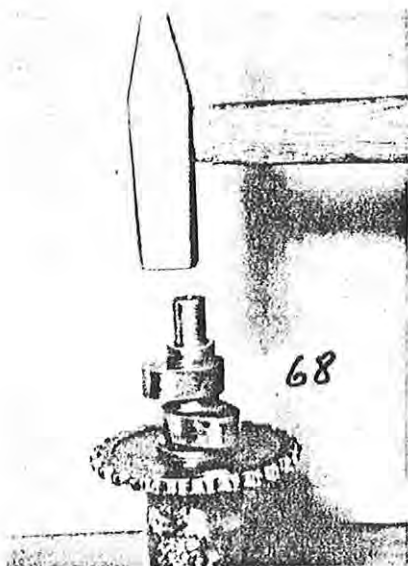
Bevor wir nun an das Steuergehäuse herangehen, setzen wir erst Kolben und Zylinder auf. (Mahle-Autothermokolben vertragen nach meinen persönlichen Erfahrungen ruhig eine enge Bolzenpassung, dagegen ist es bei KS-Kolben unbedingt wichtig, auf den „saugenden“ Bolzensitz zu achten.) Neue Zylinderfußdichtung nehmen, Zylinderfußmutter (es sind die etwas dickeren!) schön überkreuz gleichmäßig fest anziehen. Dann den Kolben so genau als möglich auf OT stellen und auf der linken Seite die Mutter SW 27 auf den Kurbelwellenzapfen leer aufschrauben.

27. Handgriff

Auf den rechten Kurbelwellenzapfen kommen zuerst der große Doppelfederring und die Distanzscheibe (Bild 66). Die Steuerkette wird auf die beiden Zahnräder so aufgelegt, daß die Nullmarkierungen der Räder genau übereinanderstehen. Dann werden beide Räder zugleich eingesetzt. Unterlagscheibe auf das Schneckenrad legen und dann die Mutter SW 19 ansetzen. Jetzt müssen wir den Sperrbolzen zwischen die beiden Zahnräder stecken, so daß die markierten Zähne links vom Bolzen stehen. Die Kurbelwelle auf der linken Seite in OT-Stellung festhalten und so können wir die Mutter SW 19 schön fest anziehen. Wir merken sehr deutlich, wann der Konus des Schneckenrades gefaßt hat, in dem Moment brauchen wir die Kurbelwelle nicht mehr festzuhalten, dann tritt der Sperrbolzen in Aktion. Da wir nichts an dem Nockenwellenrieb verändert



halten, müßte die Kettenflucht eigentlich noch stimmen. Sicherheitshalber machen wir eine Kontrolle. Mit dem Tiefenmaß wird über ein quer angelegtes Lineal gemessen (Bild 67). Sollte sich wider Erwarten doch eine Unstimmigkeit ergeben, dann muß das Nockenwellenzahnrad auf der Nockenwelle verschoben werden (Bild 68). Die Kettenspannfeder bauen wir so ein, daß sie sich trotz festgezogener Schraube noch frei bewegen läßt! Bei den Schleppehebeln halten wir uns gemerkt, wie die Distanzscheiben saßen, trotzdem prüfen wir noch einmal mit der quer angelegten Schieblehre nach, ob sich die Schleppehebel in montiertem Zustand auch frei bewegen lassen. $\frac{1}{10}$ mm Spiel ist hier vom Werk angegeben! (Bild 69). Jetzt stecken wir die Stößel ein, Auslaß ist der vordere Nocken (er ist auch mit „A“ bezeichnet), Einlaß der innere Nocken. (Bei Stirnradantrieb ist es genau umgekehrt!) Als letztes versehen wir den Steuergehäusedeckel mit den 3 Gummidichtringen, bestreichen ihn mit Dichtungsmasse und schrauben ihn auf. Hier muß ich



eine kleine Berichtigung einfügen: Die drei größeren Dichtringe gehören auf den Gehäusedeckel und die 4 kleineren unter die Ölpumpe. Bitte, den geistigen Kurzschluß vom letzten mal zu entschuldigen.

28. Handgriff.

Nun können wir uns der linken Seite mit dem Primärkettentrieb zuwenden. Das Wichtigste ist hier, daß die Kette genau fluchtet, und das prüfen wir, indem wir ein Lineal (oder Rechenschieber) an die beiden ohne Kette montierten Zahnräder anlegen. Ausgeglichen wird auf der Getriebehauptwelle, wenn überhaupt nötig. Ist die Kettenflucht genau, dann nehmen wir die Zahnräder wieder ab und montieren erst den Kickstarter. Wir haben bei der Demontage auf-

gepaßt, wo das Federwiderlager ist und wie oft der Kickstarter entgegen der Federspannung gedreht werden muß. Mit zwei Umdrehungen ist die Feder gerade soweit gespannt, daß sie bei voll heruntergetretenem Kickstarter noch nicht ganz zusammengezogen ist! Dann auf beide Zahnräder die Kette auflegen und die Räder zugleich aufstecken. Kupplungskettenrad und Innenkörper wieder blockieren wie bei der Demontage und die Muttern SW 22 (Kupplung) und SW 27 (Kurbelwelle) schön fest anziehen. Die Mutter in der Kupplung muß mit einem Federring gesichert werden! Kupplungsblenden einsetzen, die dicke Stahlplatte zuerst, dann abwechselnd weiter. Die letzte Scheibe mit den Druckfedern erst aufsetzen, nachdem der Kupplungsdruckpilot und die lange Druckstange in die Getriebehauptwelle eingesetzt sind. Die Druckfederschrauben werden so eingeschraubt, daß sie mit dem Deckel bündig abschließen, weniger und auch mehr ist schädlich! Empfehlenswert sind an Stelle der früher verwendeten Korklamellen die sogenannten „Juridlamellen“. Werksversuche haben unter schwierigsten Bedingungen die besten Ergebnisse mit den geklebten Belägen gezeigt. Wenn wir dann die Kettenspannfeder eingesetzt haben, können wir den letzten Gehäusedeckel mit seiner Dichtung aufsetzen. Aufpassen, daß uns der Stift auf der Kurbelwelle nicht den Simmering verletzt!

29. Handgriff

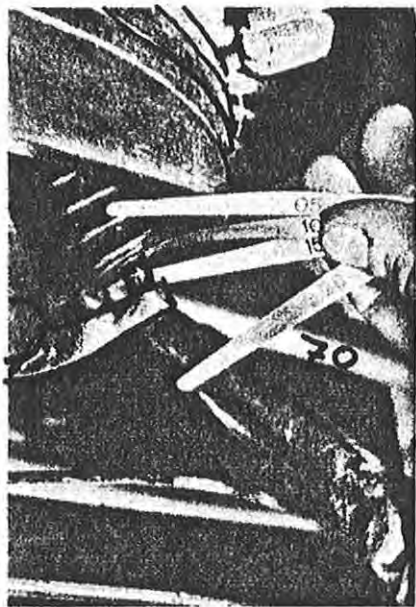
Lichtmaschinenanker aufsetzen, Lichtmaschinengrundplatte aufschrauben (auf die Schleifkohlen achten!), Fliehkraftregler aufschrauben. Jetzt kommt uns die Markierung auf Grundplatte und Gehäuse gut zustatten. Kabel anschließen, Batterie anklammern, Zündung kontrollieren. Das Werk schreibt bei normal geschlossenem Fliehkraftregler einen Zündzeitpunkt von 0,02–0,5 mm vor OT vor, das heißt für OT! Für ganz gewissenhafte Leute steht im Regina-Testheft genau drin, wie man mit der Gradscheibe arbeitet, Zündung in Grad: 3–5° vor OT. Übrig bleibt uns nun nur noch der Zylinderkopf.

30. Handgriff

Neue Kopfdichtung und Kapselrohrdichtung (Gummiring!) sind unumgänglich nötig. Das Kapselrohr wird heruntergeschraubt, die dicken Zylinderkopfmuttern an ihre Plätze zwischen die Kühlrippen gelegt und dann der Kopf aufgesetzt. Gleich die Stößel mit einstecken. Festgeschraubt wird der Kopf genau wie der Zylinder schön überkreuz. Dann wird das Ventilspiel eingestellt. Bild 70 zeigt, wo das Ventilspiel gemessen wird. Auslaß 0,1 mm, Einlaß 0,05 mm. Fühllehre zu kaufen ist billiger als ein durchgebranntes Ventil. Grundsätzlich stellen wir das Ventilspiel lieber etwas weiter ein als zu eng, das Ventiltickern ist an sich ungefährlich! Achtung: nach ca. 50 km Fahrt werden die Zylinderkopfmuttern unbedingt noch einmal nachgezogen, das bedingt natürlich ein nochmaliges Einstellen der Ventile! Ventile werden nur bei kaltem Motor eingestellt! Das Stößelkapselrohr wird nun von Hand hochgedreht, so daß der Dichtgummi leicht gequetscht wird, dann die untere Mutter gegen das Gehäuse kontern.

Nun noch einige wichtige Kleinigkeiten: Haben wir die Ventile ausgewechselt, dann aufpassen: die früheren Ventile hatten im Teller einen Schlitz zum Einschleifen mit Schraubenzieher, die neuen Ventilteller sind völlig glatt! Während die Ventile mit Schlitz ein Köppchen auf dem Schaft brauchten, sind die neuen Ventile ca. 1,5 mm länger und müssen unbedingt ohne Köppchen eingebaut werden, die Köppchen brachten nur die Hebelgeometrie durcheinander, was sich in hohem Verschleiß der Ventileführungen bemerkbar macht.

31. Handgriff:
Der Kipphebeldeckel bekommt unbedingt eine neue Dichtung, wenn nämlich hier irgendwo Luft hineinkommt, dann werden wir immer eine unschöne Lache am Getriebeölkontrollstab haben. (Genauso dann, wenn die Ventilführungen schlecht sind!)
Bleibe noch das Anschließen der Ölleitungen. Die obere Anschlußstelle im Motorgehäuse ist für die Saugleitung! Die untere für die Rückführung. Im Öltank ist der vordere Anschluß Saugleitung, der hintere Rückführung. In den vorderen Anschluß im Öltank kommt die



Siebschraube hinein. Daß wir jeder Hohlchraube zwei neue Dichtungen spendieren, ist unumgänglich, das gilt auch für die Ölsumpfschraube (die einzige an der Regina mit SW 24), die gleich unter den beiden Leitungsanschlüssen am Motor sitzt.

32. Handgriff

Alle Kleinigkeiten, Bowdenzüge, Fußrasten, Kickstarter, Bremshebel, Vergaser und Tank wieder befestigen, Kette zum Hinterrad aufliegen, Kettenspannung und Kettenspur (!!!) kontrollieren, dazu brauchen wir wohl keine Anleitung mehr, Tricks sind nicht mehr dabei! Nur den kleinen Gummidichtring auf der Kickstarterwelle (gleiche Größe wie auf der Schaltsegmentwelle) dürfen wir nicht vergessen, damit uns hier kein Öl herausleckert!

Tja, und nun müßte die Regina spätestens auf den dritten Tritt wieder kerngesund losbrummen.

Im vorliegenden Bandwurm sind sämtliche Anweisungen abgestellt auf die normale Regina, wie sie bis Ende 52 gebaut wurde. Im großen und ganzen sind die Handgriffe bei den neueren Reginas die gleichen geblieben, ja mehr noch, fast alle Verbesserungen können nachträglich ohne große Schwierigkeiten in die alten Modelle eingebaut werden!!! Zu erwähnen wäre da z. B. der Nockenwellenantrieb über Stirnräder, neue Zahnradölpumpe statt der Kolbenölpumpe, Duplex-Primärkette statt der Simplexkette und noch einiges mehr.

Bis bald also wünscht euch viel Freude mit eurer Regina
euer Hans-Joachim Mai.

Die Heugermühler Gesellschaft vom 1912

Opa Geuder

STEREUM 7. Jahrgang, Heft 26 / 1955

Als ich neulich in alten, vergilbten Akten herumstöberte, da fiel mir die Abrechnung des ehemals so berühmten Heugermühler Bahnrennens vom Juli 1912 in die Hände, und damit hatte es folgende Bedeutung. In Heugermühle bei Eberswalde in der Mark war eine alte 500-Meter-Zementbahn höchst zweifelhafter Qualität. Die Bahn hatte unheimlich lange Längsseiten und dementsprechend kurze, fast senkrechte Kurven, und der Innenraum glich einer langen, schmalen Wiese. In Heugermühle, durch eine Kleinbahn mit Eberswalde und den umliegenden Faktorkorten verbunden, pflegten die Eberswalder und Berliner Radsportvereine ihre Amateurrennen abzuhalten, und hin und wieder gab sich dort die fünfte Garnitur der Berliner Berufsfahrer ein Stelldichein. Auch Steherrennen hinter Straßemotoren fanden statt.

und ich hatte dabei mehrmals als Schrittmacher für meinen Klubkameraden Gladow—Werneuchen mitgewirkt. Die erzielten Geschwindigkeiten waren selbst bei den zum Abschluß jedes Rennens unvermeidlichen Motorradrennen über 10 km kaum mehr als 30 km/h im Durchschnitt, und Sieger war stets der Heugermühler Max Siewert auf 750 ccm Phänomen, der die alte Bahn wie seine Westentasche kannte und der Abgott des Heugermühler Rennpublikums war. Die Heugermühler Rennbahnbesucher waren also sehr anspruchslöse Leute, und darauf hatte ich meine Pläne aufgebaut, als ich 1912 im „Motorklub Werneuchen 1906“ den verrückten Vorschlag machte, in Heugermühle ein großes Motorradbahnenrennen zu veranstalten. Nachdem Georg Tiebel, der 39 Jahre ununterbrochen I. Vorsitzender des Klubs war, was wohl einzig

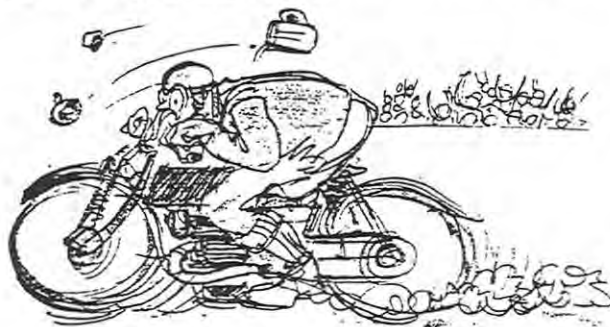
im deutschen Motorsport sein dürfte, sofort zugestimmt hatte, wurde das Rennen einstimmig für den kommenden Juli beschlossen, und nun entwickelte ich eine tolle Propaganda, wie sie heute undenkbar wäre. Die Eberswalder Zeitungen wurden mit Sensationsartikeln, die sich dauernd in ihren Behauptungen steigerten, überschwemmt, Plakate wurden bis in den letzten Dorfkrug hinein verbreitet, und allmählich geriet die ganze Umgebung von Eberswalde in Siedehitze und konnte kaum den großen Tag erwarten. Bombastisch posaunten die großen roten Plakate die Teilnahme von nicht weniger als 34 internationalen Motorradrennfahrern von Weltruf aus — so viele Elitelfahrer gab es damals in der ganzen Welt nicht —, und im letzten Vorbericht des Rennens machten die Eberswalder Lokalblätter geheimnisvolle Andeutungen, daß über den Besuch einer sehr hochgestellten Persönlichkeit — es mußte mindestens ein Prinz sein — gemunkelt würde. Das Material zu diesen Pressenotizen hatte ich natürlich selbst geliefert. Endlich war nun der große Sonntag da, und ein Rennwetter herrschte, wie man es sich nicht besser wünschen konnte. In der Morgenfrühe machte sich im 35 km entfernten Werneuchen ein Heer von Funktionären per Pferde-Kremser, Fahrrad oder Motorrad auf die Reise über Eberswalde nach Heegermühle. Allen Beteiligten war wohl zumute, nur mir nicht. Ganze 18 Meldungen lagen vor, von internationalen Fahrern war außer dem alten NSU-Rennfahrer Alwin Boldt, dem Magnetfahrer Ludwig, seinem Stallgenossen Walter Ebstein, wenn ich nicht irre, und mir selbst keine Rede. Die anderen Fahrer waren reine Amateure mit gewöhnlichen Straßenmaschinen und stammten zum großen Teile sogar aus meinem Werneuchener Klub. Meine größte Sorge war nur, den Zuschauern so viel Sand in die Augen zu streuen, daß sie unseren großen Schwindel nicht merkten. Das war keine ganz einfache Aufgabe; ich wollte sie dadurch lösen, daß ich unsere Klubmitglieder mehrmals in immer wieder veränderndem Drees und unter anderem Namen starten ließ. In der Not fraß auch damals schon der Teufel Fliegen, und so wußte ich keinen anderen Ausweg, und auch die fremden Fahrer erklärten sich bereit, den Rummel mitzumachen, nachdem sie sich über die ihnen von mir geschilderte Situation sattgelacht hatten. Schon um die Mittagsstunde begann der Anmarsch der Zuschauer, ein Sonderzug des Bimmelbahnchens nach dem anderen schaffte die Eberswalder, Schöppfurth, Steinfurter und die Bewohner von Messingwerk und Kupferhammer herbei, Ströme von Radfahrern, Fußgängern und Erntewagen mit Schaulustigen schoben sich langsam aber sicher durch die Straßen von Heegermühle zur Rennbahn hin, und die Kassen waren so umlagert, daß ich ihre Besetzung verdoppeln mußte, und bald war die letzte Eintrittskarte verkauft. Mir standen die Haare buchstäblich zu Berge, aber ich mußte schnell Rat schaffen und ließ mehrere Pappkartons herbeiholen, und nun prasselten die Markstücke nur so hinein in die Kästen, und es ging auch ohne Eintrittskarten. Die Tribünen

waren schon längst zum Brechen voll, und wie die Mauern umlagerten die Massen das große Zementoval der Rennbahn, und immer neue Scharen von Zuschauern strömten herbei. Als ich zu bemerken glaubte, daß das Publikum unruhig wurde, griff ich zu einem Trick, der voll seine Wirkung tat. Ich mischte mich mit Alwin Boldt, der soeben von der Peterburger NSU-Vertretung heimgekehrt war, unter die Leute, wobei Boldt laut russische Brocken ausstieß, während ich ihm in „Phantasie-Russisch“ eigener Fabrikation ebenso laut „antwortete“, und hin und wieder rief ich ihm etwas auf Französisch zu, woraufhin er, der von Französisch soviel wie ich von Russisch verstand, sofort ebenso in vermeintlichem Französisch antwortete. Die Wirkung war verblüffend. Ehrfürchtig bestaunten uns die Zuschauer, und niemand wagte mehr an dem internationalen Charakter der Veranstaltung zu zweifeln. Kurz vor 15 Uhr fuhr ein elegantes Adler-Landaulet vor, ein livrierter Diener sprang vom Vordersitz, der Fahrer gleichfalls in goldstrotzender Livrée, salutierte, und ein alter Herr mit Gehrock und Zylinder stieg, von der ehrfurchtsvoll zurückgewichenen Menge bestaunt, aus dem Wagen und wurde von mehreren Vorstandsmitgliedern, die gleichfalls n

Gehrock und Angststöße ausgerüstet waren, mit tiefen Verbeugungen begrüßt. Nun brach spontan der Jubel der Tausende los, die Kapelle spielte „Heil dir im Siegerkranz“, und alle Zuschauer stimmten begeistert ein, und so erreichte denn Hanne Schultze, Gutsinspektor zu Werneuchen, nach allen Seiten leutlich grüßend, seinen reichgeschmückten Platz auf der Ehrentribüne. Das Publikum war selig und hatte keine Ahnung, daß der Adlerwagen mein eigener Wagen war, und daß wir die Livreen für Fahrer und Diener aus einem Berliner Maskenverleihgeschäft entliehen hatten. Der „hohe Gast“ gab ein Handzeichen und das erste Rennen der kleinen Maschinen, die kaum mehr als 45 km/h liefen, nahm seinen Anfang. Dann folgten die schwereren Klassen, und die Teilnehmer mühten sich redlich ab, nicht über die Kurven hinauszufliegen, was sich aber trotzdem einige Male ereignete. Plötzlich war ein Fahrer zu schnell in die Kurve gegangen und flog oben heraus und landete in einer Schonung junger Fichten, ohne großen Schaden zu nehmen, aber die Zuschauer hatten dadurch wenigstens ihre erwartete Sensation. Endlich war die übliche große Pause abgelaufen, und die Matadore traten zum Hauptrennen des Tages über 75 km an. Mäuschenstill wurden die Tausende, als sie uns Fahrer mit wirklichen Rennmotoren am Start stehen sahen. Nur als Max Siewert, der Lokalmatador, seine schwere „Phänomen“ zum Start schob, erhob sich ein gewaltiger Jubelsturm, der nicht enden wollte. Und dann kam schließlich der große Augenblick! Der Starter senkte die Flagge, die Helfer schoben die Maschinen an, und dann begannen unsere Motore zu heulen und zu donnern. Siewert schob sich sofort an die Spitze, und wir anderen hatte unsere Not, ihm zu folgen. Ich heftete mich mit meinem schweren Magnet-Einzyylinder — ich fuhr damals ausnahmsweise keine meiner FN-Vierzylindermaschinen, da mir die niedrigere Bauart der Magnetmaschinen mit 24er Rädern günstiger zu sein schien — an sein Hinterrad, und es bedurfte aller meiner Fahrkunst, Siewerts Tempo zu halten. In den steilen Kurven, die er mit nachtwandlerischer Sicherheit beherrschte, lief er mir immer davon, und auf den Längs-

seiten war mein Einzyylinder seinem Zweizylinder an Beschleunigung längst nicht gewachsen. Trotzdem gelang es Siewert nicht, mich abzuschütteln, und die Zuschauer begriffen bald, daß ich ihrem Liebling und Favoriten mit allen Mitteln zu Leibe wollte. Da geschah etwas, was mich beinahe aus der gewohnten Ruhe brachte: mein kurzes Auspuffrohr hatte sich gelockert und so gedreht, daß die Stichflamme direkt auf die Innenseite meines linken Fußes zielte. Stechende Hitze verursachte zunehmende Schmerzen, und das Leder meines Schuhs begann zu verschwellen. Trotzdem ließ ich von Siewert nicht ab und nach ca. 30 km, die ich eifrig dazu benutzt hatte, die Kurventaktik meines Gegners genau zu studieren, begann ich mit den Angriffen. Immer wieder gelang es Siewert, mich am Ausgang der Kurve abzuschütteln, aber ich merkte trotz der Stichflamme am linken Fuße bald, wie sein Widerstand zu erlahmen begann. Er wurde sichtlich müde, und schließlich mußte er mich doch mitten in der Kurve passieren lassen. Die Zuschauer rasten wie ein Orkan vor Wut, der Ruf „Schiebung“ machte den Kehlen von Tausenden empört Luft. Biergläser, Steine und Wurfgeschosse aller Art sausten mir um die Ohren, und ich mußte jeden Augenblick eine Katastrophe befürchten. Es wurde erst besser, als ich Siewert zum zweiten Male angriff, denn nun wäre ja der Abgott der Massen in Gefahr geraten, auch getroffen zu werden. Noch einmal versuchte der Geketzte, meinen Angriffen zu widerstehen, aber dann brach sein Widerstand ganz plötzlich endgültig zusammen, und nun ließ er sich ohne jede Gegenwehr Runde auf Runde von mir abknöpfen, während sich die Schimpfkanonade seiner Anhänger bei jeder Überholung von Neuem über mich ergoß. Da setzte plötzlich mein Motor aus und ich mußte in den Innenraum steuern, wohin sofort meine Monteure herbeieilten. Benzinrohrbruch! Nun jubelte das Publikum schadenfroh, Siewert schöpfte neuen Mut und fuhr wieder wie ein junger Gott. Kaum hatte ich mich erschöpft auf den Rasen geworfen, als mich meine Monteure schon wieder nach blitzschnell vorgenommenem Ersatz des Benzinrohrs auf die Maschine setzten. Mein erster Gedanke war natürlich das Auspuffrohr, das immer noch auf meinen bereits angeschmorten Fuß zielte. Ich hatte in der Eile vergessen, die Monteure davon zu informieren, und so mußte ich den Leidsknecht bis zur Neige leeren und ohnmächtig zusehen, wie Schuh und Strumpf allmählich verbrannten, und dem Fleisch ging es nicht besser. Dessen ungeachtet nahm ich unverzüglich wieder den Kampf gegen Siewert auf, der sich noch ein Weilchen verzweifelt zur Wehr setzte, dann aber endgültig zusammenbrach und sich ohne Widerstand überrunden ließ. Niemand war froher als ich, als schließlich ein Schuß das Ende des Rennens verkündete. Unter Schmähungen des Publikums ließ ich meine Maschine ausrollen. Kameraden hoben mich aus dem Sattel, mein Fuß schmerzte rasend, so daß ich nicht allein gehen konnte. Da flüsterte mir ein Klubkamerad zu, ich solle sofort unter Bedeckung zu meinem Wagen eilen, was ich auch mit Hilfe meiner Freunde tat. Der Motor lief bereits, man hob mich in den Wagen und wollte gerade die Tür schließen, als Klubkameraden noch im letzten Augenblick Pappkartons hineinschoben und im Moment des Anfahrens schob unser Klubwirt und Kassierer Otto Hetzel einen 10-Pfundsack hinein und drückte mir einen bis zum Rande mit Geld gefüllten steifen Hut in die Hände. Dann zog der Vierzylinder an, und bald lagen Heegermühle und Eberswalde hinter uns. Hanne Schultze, der neben mir saß, erzählte mir schmunzelnd, daß die Zuschauer mich hätten lynchen wollen und auch unseren Funktionären

drohte das gleiche Schicksal. So kam es, daß wir Ehrenrunde Ehrenrunde sein ließen, und fünf Minuten nach Schluß der Veranstaltung war der letzte Funktionär unseres Klubs unterwegs nach der Heimat. Der Grund für das feindselige Verhalten der Zuschauer lag lediglich darin, daß ich als Fremder es gewagt hatte, ihren Lokalmatador Siewert in öffentlicher Schlacht vernichtend zu schlagen. Im übrigen konnte das Publikum mit dem gebotenen Sport trotz unserer propagandistischen „Kunstgriffe“ in jeder Hinsicht zufrieden sein, was auch Siewerts Bruder, der Redakteur einer Eberswalder Zeitung war, in seinem Bericht offen zugab und besonders betonte, daß die empörende Haltung der Zuschauer mir gegenüber für die Eberswalder eine Blamage wäre, da sein Bruder ihm selbst zugegeben hätte, daß ich eben der Bessere gewesen wäre und ihn in fairem Kampf reell geschlagen hätte. In Werneuchen wohlbehalten angekommen, ließ ich mir zuerst meinen von dicken Brandblasen bedeckten linken Fuß verbinden, und dann entleerten wir die Kartons, den Sandsack und die „Melone“ ihres klingenden Inhaltes. Ein so großer Haufen Geld bedeckte den Tisch, wie ich ihn nie wieder im Leben erblickt habe, und es dauerte lange, bis die Geldzähler ihr Werk vollbracht hatten. Jubelnd umarmten sich die Klubkameraden, als das Ergebnis endlich feststand: über 4000 Goldmark Überschuß, glatter Überschuß! Das war damals eine Rekordsumme und daher beschlossen wir sofort, im Schützenhaus ein großes Festbankett auf Klubkosten für alle Mitglieder und Funktionäre zu veranstalten. Außer einem pfündigen Souper, einer Flasche Wein und Zigarren und ungezählten Biermarken fand jeder Teilnehmer unter seiner Platzkarte ein dickes Fünfmarkstück zur Befriedigung „sonstiger Bedürfnisse“ vor, und die Stimmung der 60 Teilnehmer wurde bald so toll, wie einst die Wut der Heegermühler, über die viel gelacht wurde. Zwei Jahre später stand der I. Weltkrieg vor der Tür, und da beschloß der Klub, seinen minderbemittelten Mitgliedern, die meist auch sehr kinderreich waren, aus seiner wohlgefüllten Kasse monatliche Beihilfen zu zahlen, die sehr erheblich waren. So fand der Heegermühler Überschuß doch noch eine Verwendung, die niemand am tollen Sonntag von Heegermühle geahnt hatte. Mehr als 43 Jahre sind nun inzwischen ins Land gegangen, und was für Jahre! 71 Lebensjahre haben inzwischen meine Haare gebleicht, aber heute noch muß ich über die Gügläubigkeit der Eberswalder und Heegermühler lachen, denen wir damals auf so einmalige Weise das Geld aus der Tasche ziehen konnten.



Verstaerkungen am Regina-Motor

Es gibt verschiedene Gruende beim Aufbau eines Regina-Motors einige Verstaerkungen einzubauen. Zum einen sind die Probleme mit den Schaftradlagersitzen, speziell bei Gespannbetrieb bekannt, zum andern haben in der Leistung gesteigerte Motore hoehere Ansprueche. Welche Massnahmen sind nun relative problemlos fuer uns Bastler moeglich?

Verstaerkung der Kurbelwellenlager von Rundgehaeuse Motore. Es werden nur "E" Lager (Verstaerkte Ausfuehrung 2 Rollen mehr als Normal) eingebaut. Lager mit C3 Lagerluft werden bei strammen Lagersitzen oder geschweissten Gehaeusen gewaehlt. Will sagen, ein Lager, welches sich nach dem Einbau in das Gehaeuse schwer dreht oder hakt, sollte gegen eines mit C3 Luft ausgetauscht werden oder eine feine Nacharbeit des Lagersitzes, die nicht jedermann Sache ist, wird faellig. Dies gilt im besonderen fuer geschweisste Gehaeuse. Also Anfaenger versuchen es mit C3 Lager. Einen Versuch ist die Sache zumindest Wert. Es gibt aber auch Kollegen, die bauen generell C3 Lager ein und dies besonderst dort wo hoehere Drehzahlen erreicht werden; also schaedlich ist es bestimmt nicht, gleich C3 Lager einzubauen.

Aus Sicherheitsgrunden werden Massivkaefige aus Messing oder glasfaserverstaerktem Polyamid eingebaut, das soll nicht heissen, dass die normalen Blechkaefige ungeeignet waehren, aber Massive sind halt besser aber auch teurer. 1) Primaerseitig bauen wir ein um 7mm breiteres Kurbelwellenhauptlager der Grosse z.B NJ2305E.TVP2.C3 ein. An dieser Stelle gibt es bei Rundgehaeusen drei unterschiedliche Bauformen der Lagersicherung. Bei jener mit der Seegersicherung, faellt diese fort und das Lager wird nun wie auch bei den anderen Zwei noch moeglichen Bauformen vom Entluefterdeckel 03113001 gesichert. Zwischen Entluefterdeckel und Lager wird entsprechend ausdistanziert. Bei jenen Bauformen die das Lager durch einen Ring zwischen Lager und Deckel oder durch einen ringfoermigen Anguss am Deckel sichern, werden diese um die entsprechenden 7mm gekuerzt. Also durch abdrehen ausdistanziert. Das Kettenrad 06242900 muss lagerseitig etwas Material abgeschliffen bekommen, da sonst der Konus nicht mehr traegt.

2) Das Kupplungslager 6303 wird gegen ein Rollenlager z.B. NUP303E.TVP2 ausgetauscht. Noch besser, aber auch schwieriger, zu bewerkstelligen waere der Einbau eines NUP2204E.TVP2 Lagers, hier muesste ein Ring zwischen Getriebehauptwelle und Lagerinnenring angebracht werden, da das Lager innen 20mm, die Welle aber nur 17mm hat. Der Vorteil liegt aber in der groesseren Lagerbreite von 18mm anstelle 14mm, dadurch wird der Primaertrieb guenstiger gefasst. Die Schwierigkeit besteht in der neu zu stehenden Seegersicherungsnut fuer das breitere Lager. Oder man muesste sich eine andere Lagersicherung, z.B. mit dreimal M5 aufgeschraubter Deckel, ausdenken. Nicht zu vergessen auch die Buechse fuer das Kupplungskettenrad 01244101 muss in diesem Fall um die 4mm der groesseren Lagerbreite gekuerzt werden.

3) Das Schaftradlager 6205 wird durch ein Rollenlager z.B. NUP205E.TVP2 ausgetauscht. Ich weiss, viele werden unglaeubig mit dem Kopf schuettern, besonderst jene, die an dieser Stelle schon mal gerne ein Pendelkugellager einbauen. Aber ein Beispiel aus der Horex-Geschichte sei hier angefuehrt, um die Umruestung auf Rollenlager als nutzbringend glaubhaft zu machen. - Die staerkere Leistung der Imperator 450 (Type 23) machte gegenueber der 400 Imperator (Type 07) die Verwendung eines Rollenlagers als Schaftradlager notwendig. Und so ist es bei der Type 023 auch in die Serie eingeflossen.

Bei Verwendung des Resident Ritzels ist auch der Einbau eines Simmerrings anstelle der alte "Dichtung durch Rueckforder-

ungsschnecke" moeglich. Diese erleichterte der Kette zwar das Leben, bereitete ansonsten aber wenig Freude.

Auch fuer Imperator und Resi sind analoge Verstaerkungen mit entsprechenden Lagern moeglich. Fuer den notwendigen Erfahrungsaustausch in diesen Fragen kann ich Uli Tel.0521/290837 empfehlen.

P.S. Die Kupplung soll nicht vergessen werden, denn sie muss ja das eventuell hoehere Drehmoment uebertragen, und manchmal ist sie so schon am Ende. Ein um 20% groesseres Drehmoment ist durch ein zusaetzliches Paar Kupplungsscheiben zu erreichen, hierzu sind alle Scheiben etwas schmaeler zu schleifen und der Kuppplungskorb ist um 2 bis 3mm auszdrehen. Bitte etwas messen und vermitteln. Auf jeden Fall aber neuwertige Kupplungsfedern verwenden.

280Watt in Resi. u. Regina

Fuer all jene, die an mehr Power im Regina-Bordnetz interesse haben, hier eine kleine Anregung von Uli Tel.0521/290837. Dies ist also kein fertiges Kochrezept! Der Wunsch nach mehr Leistung im Bordnetz kann verschiedene Gruende haben. Z.B. heizbare Lenkergriffe, Doppelzuendung, sichere Beleuchtung, Komfort im Beiwagen u.s.w.. Die Drehstromlichtmaschine der BMW Boxer ab den fuenfer Modellen ist bestens geeignet. Nun zur Vorgehensweise:

Ein Lichtmaschinengehaeuse der Regina wird vollkommen ausgeraeumt. Die Erhoehung fuer den Unterbrecher wird abgesaegt. Lichtmaschinengehaeuse in der Drehbank an der Zentrierung zum Reginamotorgehaeuse fassen und von 105mm auf 107mm aufdrehen. Der BMW Stator kann nun in das Lichtmaschinengehaeuse geschoben werden. Punkte fuer die Befestigung des Stators am Lichtmaschinengehaeuse finden und festlegen. An den festgelegten Punkten Gewindestuecke (Muttern) anschweisen.

BMW Laeufer in Prezisionswerkstatt aendern lassen. Horex-Konus hat ca. 10 Grad BMW hat 12 Grad. Am besten zylindrisches Passstueck, welches innen den 10 Grad Konus darstellt, an stelle des ausgedrehten 12 Grad Konus im BMW Laeufer einpressen und sichern. Sitz des Laufers vom Stator, im Axialmass (sitz der Feldkohlen) beachten. Elektronischen Zuendgeber z.B. vom VW Bus (Hallgeber) am Fliehkraftversteller und Lichtmaschinengehaeuse anpassen und anbringen. Regler und Diodenplatte und geeignete Transistor Zuendbox am Fahrzeug anbringen und Elektrik auf 12V abaendern. Als Abschluss der Lichtmaschine passt ein schmaeler Deckel von der SB35 oder auch von Ilo-Motoren, sieht heiss aus. Bei der Imperator geht es wegen der auf der anderen Seite sitzenden Zuendung noch einfacher. Resi entspricht wieder der Regina. Es ist sogar moeglich, dass bei Imperator und Resi der Konus mit dem BMW Anker identisch ist. Als Zuendboxen kommen noch in Frage: Jene der Honda 750/900 Bol d Or mit der Bezeichnung OKI MPS 200 (siehe Gummikuh Heft 11/90) oder eine bei Ruopp Autoteile Schwarzer Weg 1 in 3071 Darkenburg erhaeltliche englische Elektronikzuendung fuer ca.225,-DM (siehe Gummikuh 4/89). Neben Uli haben noch Albrecht 06126/6531 und Gert 06172/71187 Erfahrung.

Abziehbilder

Die Firma Reinhold Martin in 2860 Osterholz-Scharmbeck, Karlstr.5 stellt Abziehbilder fuer Veteranenfahrzeuge her.Neben einem recht umfangreichen Katalog(fuer 10,- dort erhaeltlich) werden auch auf Kundenwunsch sehr preiswerte Abziehbilger angefertigt. Voraussetzung sind sehr genaue Zeichnungen und Farbangaben.Eine Mindestabnahmemenge ist mir nicht bekannt. Bei der Lieferzeit sollte man sich jedoch ca. 6 Monate in Geduld ueben. Sagt Frank.

51er Rennimperator aufgetaucht!!!

Am 8.6. auf dem Nuerburgring beim Jan Wellem-Pokal brachte Rolf Dachs aus 2902 Rastede eine neu restaurierte Rennimperator 500ccm aus dem Jahre 1951, also die mit den einzelnen Zylindern und den einzelnen Koepfen und dem Kettenschacht dazwischen, mit. Dieses Einnocken OHC-Modell wurde sporatisch von den Fahrern Kurt Mansfeld und Hugo Schmitz im Jahre 1951 eingesetzt. Erstes erscheinen am 15.4 in Dieburg nur beim Training. Zwei Wochen spaeter in Hannover auf der Eilenriede fiel Mansfeld und Schmitz nach Schmierungsschwierigkeiten aus. Am 20.Mai am Feldberg wollte das Werk dann mit Drei Fahren (zusaeztlich Harald Oelerich) starten, um Zuhause zu zeigen, wo Bartel den Most holt, Oelerich war dann doch nicht zum Start erschienen und Mansfeld und Schmitz kaempften mit Problemen, der beste Platz im Verlauf des Rennens erreichte Mansfeld in der fuenften Runde, er lag mit seiner Imperator an sechster Stelle. Dieses Motorrad war noch sehr nahe mit der Strassen-Imperator (Prototype) verbunden, aus diesem Grund muessen wir auch fuer die Konstruktion dieses Rades beide Hermann Reeb fuer die Grundkonstruktion und Fred Schlachter fuer die Aenderungen zur Rennmaschine angeben. Man schaezt das von den Motoren dieser Vorserie inkl. Rennmotore, ca. 20 bis 30 Stueck, alle Entwicklungsstufen zusammen genommen, vom noch trocken laufenden Ketten-Primaertrieb und geteilte Zylinder und Koepfe, bis zum letzten Zahnrad-Primaertrieb, der uebrigens die erste Arbeit von Gunkel bei Horex war, und einteiligen Koepfen und Zylinder, produziert wurden. Eine erklaeugliche Zahl dieser Motore soll zum Ende des Werks in den Schrott gegangen sein. Einige Motore tauchten bei Ausweis und Lizenz-Fahrern ab 1957 auf, hier seien die Brueder Gustav und Ewald Aufderhaar genannt, die in der Grasbahn-Gespannklasse 500 und 750ccm mit Prototypmotoren erfolgreich waren. Die Idee fuer die 51 Rennimperator war dem Herrenfahrer ein Fahrzeug an die Hand zu geben, was mit kleinen Aenderungen am Wochenende als Renn und in der Woche als sportliche Strassenmaschine eingesetzt werden konnte. Heute sind mir neben der von Dachs nur noch Teile oder ganze Maschinen von Kahrmann, Siebrasse und Jutzi bekannt. Die Imperator von Hr.Dachs entspricht, im Rahmen, mehr dem 1952 Modell, es wird sich wahrscheinlich um einen, im uebrigen sehr guten, Nachbau handeln. Wahrscheinlich wurde auch der Motor aus verschiedenen Motoren, aus unterschiedlichen Jahren, ausserdem durch einige Neuteile, wie Kupplung, die fehlten, komplettiert. Dies soll keine negative Kritik sein, die Arbeit stellt im ganzen den einzig gangbaren Weg, der hier auch noch besonders sauber gegangen wurde, dar!

Euer Horex Novice

Monat. Stammtische und Clubabende

Siehe HB 1/91 und 2/91. Neu Aufgenommen sind die HF-Hanau treffen sich jeden 3ten Freitag im Monat im Buergerhaus von 6458 Rodenbach um 20.00 Uhr Info bei Uwe Wahl Tel.06181-28319

Treffen-Ausstellungen-Maerkte

- 14 bis 15.7. Horex-Sommertreffen der H+G Mainkling naehe 718 Crailsheim Info. bei Fritz Tel. 07959/634
- 13 bis 14.7. Quer durch Neuwied 5450 Neuwied Marktplatz
- 13.7 bis 11.8. Amsterdam-Moskau-Amsterdam Tel.06243-8956
- 20.7. Victoria(Columbus) in Idar-Oberstein Tel.05323-(8)2825
- 18 bis 21.7. Rallye in A-9523 Villach Tel.0043-4242-414110
- 20 bis 21.7. Treffen Karlsruhe/Knielingen Tel.0721-558360
- 26 bis 28.7. Rallye in Valdenz/Mosel Tel.06534-657
- 21.7 Konzer Oldi-Treffen Tel.0651-42288
- 27 bis 28.7. "Wirzenborner Liss" Treffen und Markt, info bei Hans Peter in 5431 Ruppach-Goldhausen Tel. 02602-8706

- 2 bis 4.8. Ausfahrt A-3002 Furkersdorf Tel.0043-2231-2955
- 3.8. Rallye Kannenbaeckerland Tel.02623-4255
- 3.8. Orientierungsfahrt in 2257 Breedstedt Tel.04671-3720
- 3 bis 4.8. Schweden Info. Kjell Watz Box 6010 S-58006 Linköping
- 3 bis 4.8. West Kent Run Tel. 0044-81-8508633 A.Brett
- 3 bis 4.8. Rallye in 2215 Hanerau-Hademarschen Tel.04872-7870
- 7.8. Rallye in 7128 Laufen Tel. 07133-6861
- 10 bis 11.8. Treffen in Wadgassen Zweiradmuseum Cristallerie
6633 Wadgassen/Saar
- 10.8. Ausfahrt Innviertel A-5230 Mattighofen Tel.07742-3012
- 11.8. Brands Hatch Tel.0044-81-3020965 B.Southam
- 15.8. Six-Days fuer Motorraeder und Gespanne bis 1961 CSFR
Car Club Ostrava, Postovni Schranka 139, CSFR-72839 Ostrava
- 15 bis 18.8. Treffen in 7244 Salzstetten Tel.07486-1301/9192
- 17.8. Markt in CH-9620 Lichtensteig Tel.0041-747-4177
- 17.8. Floener-Rallye in 2320 Ploen Tel.04522-8604
- 17.8. Schotten Grand-Prix in Schotten Tel.06044-8447/2868
- 18.8. Einzylindertreffen bei 3130 Luechow Tel.05843-7660
- 24.8. Treffen in 6350 Gensingen/Nahe Tel.06704-2208
- 24 bis 25.8. Arlaender Treffen in 4554 Ankum Tel.05433-6776
- 24.8. Rally in 6490 Schluechtern Tel.06661-6466
- 24.8. Ausfahrt 8606 Hirschheid Tel. 09543-5119
- 24.8. Treffen in 6501 Heidesheim Tel.06132-5105
- 24 bis 25.8. Rallye bis 1939 in Hengelo Niederlande bei
R.Kreunen Sarinkkamp 95 NL-7255 CZ Hengelo 25725
- 24.8. Rainau Sernfahrt 7088 Huettlingen Tel.07961-7126
- 25.8. Rallye in Lippstadt Tel.02941-61366
- 31.8. Bergpreis in 5561 Bengel Mosel (VFV)
- 31.8. Rattenfaenger-Rally 3250 Hameln Tel.05151-12169
- Im September, den genauen Termin bitte ab August beim HB
erfragen, wird Friedel Muench wieder seine 1a Veranstaltung
(siehe HB 4/90 Seite14) in 6312 Laubach ausrichten.
- 1.9. Treffen und Markt in 3330 Helmstedt Tel.05351-31168
- 1.9. Rallye in Kirchheim/Teck Tel.07021-2753
- 6 bis 8.9.Horex-Treffen Buschwiese, des MSC Bad Homburg
Frau Schluckebier Tel. 06172/301192
- 7.9. Grand-Prix in Hockenheim (VFV)
- 7 bis 11.9.Alpenfahrt mit Robert Poensgen siehe in diesem Heft
- 13 bis 15.9. Rally in 3040 Soltau Tel.05191-2846
- 14.9. Ausfahrt in 7501 Marxzell Tel. 07248-312
- 15.9. Ausfahrt in 7230 Schramberg Tel.07422-22129
- 20 bis 21.9. Ausfahrt bis 1945 7083 Untergroeningen Tel.07975-874
- 21 bis 22.9. Bergpreis A-8990 Bad Aussee Tel. 0043-6152-2918
- 21 bis 22.9. Markt in Assen Tel. 0031-5928-12486
- 20 bis 21.9. ADAC Rallye Berlin Tel. 030-7444797
- 22.9. Schinkenrallye in 4594 Garzel Tel.04474-1757
- 27 bis 29.9. Rallye 8783 Hammelburg Tel.09732-80249
- 28 bis 29.9. Markt in Kassel
- 5.10. Bergpreis "Hatz auf die Katz" Ulrich Fachaly
Schwargasse 19 o-6800 Saalfeld/Saale
- 5.10. Markt in NL-7772 Hardenberg Tel.0031-5232-67440
- 5.10. Markt in Grafenwoehr Tel. 09641-3322
- 6.10. Teilemarkt in Wolfsburg Tel. 02263-6534
- 6 bis 13.10. Durch die Toskana (Italien) Tel.06243-8956
- 12 bis 13.10. Markt in Mannheim
- 15.10. Nuerburgring (VFV)
- 18 bis 20.10. Herbsttref. euro. Motorr. Woebbel Tel.05233-5795
- 19.10. Markt in Kaltenkirchen Tel.04192-9609
- 2 bis 3.11. Teilemarkt in Rozendaal-Belgien Hermann Haack
Ketelbuiserstraat 104 B-8810 Lichtervelde

Boge-Daempfer fuer Resi. u. Imp.

Koni-Federbeine sind zwar gut, aber wer haette nicht gerne wieder die original Federbeine an seiner Imperator oder Resident! Unser Horex-Freund Albrecht Tel. 06126-6531 auch bekannt wegen seiner schoenen Imperator 450 (Type 23) kann mit Rat, aber auch im Notfall mit der Tat helfen. Er hat Erfahrung sowie die notwendigen Materialien um diese Federbeine wieder in den Neuzustand zu versetzen. Vielleicht gibt uns Albrecht mal eine Arbeitsanweisung zur Veroeffentlichung, bis dahin bitten wir, sich selbst an Albrecht zu wenden. Doch noch einige andere Dinge sind bei Ihm zu bekommen oder in Erfahrung zu bringen. Zum Beispiel Schutzblechstreben aus VA fuer Imp und Resi, oder Faltenbaelke zwischen Motor und Kettenschutz bei dito, oder das vordere Schutzblech der Imperator in GFK. Auch hat er Erfahrung mit dem Einbau einer 12 Volt BMW Lichtmaschine in den Imperatormotor und allen notwendigen Aenderungen an der Elektrik. Zuguterletzt hat er den Delkreislauf seiner Imperator 400 Type 07, unter Beruecksichtigung physikalischer Gesetzmassigkeiten, optimal geaendert. Sollte einer am Erfahrungsaustausch Interesse haben, so moege er sich bitte an Albrecht wenden.

Auspuffbau

Eine Adresse vom Markt in Ludwigshafen, Hartmut Trommer aus 0-7251 Zschorna Nr.58 kein Telefon, baut Auspuffanlagen nach Muster.

HOREX Regina ERSATZTEILE

zum Beispiel:

Schalthebel- und Kickstartergummi in orig. Form	je 6,80 DM
HOREX Emblem 2-teilig, beste Qualität	je 59,80 DM
GEPÄCKBRÜCKEN in orig. Form mit Halterung	je 149,80 DM
FAHRERSATTEL komplett neu, Untergestell orig. Form	
HUPE 6V dicke Ausführung, schwarz, mit Chromblende	39,80 DM
und vieles mehr	

fordern Sie kostenlose Ersatzteillisten an.

MOTORRAD STEMLER GmbH

GROSS- UND EINZELHANDEL · IM- UND EXPORT · ANFERTIGUNGSTEILE
Adler - BMW - DKW - Horex - NSU - Triumph - Viktoria - Zündapp und andere

Garschager Heide 29, 5630 Remscheid 11, Tel. 02191/53067
Telefax 02191/590349

Galvanische Arbeiten

Galvanische Arbeiten in bester Qualitaet und besonders preisguenstig fuehrt die Firma Peter Zschaemisch, Scheffelstr.35 in 0-9560 Zwickau aus, wo ich seit 5 Jahren zufriedener Kunde bin. Sagt Heinz.

HOREX Sport

Vorkrieg-Auspufftoepfe

Unser Horex-Freund Joerg Naumann in 6501 Heidesheim // Dechand 21 Tel. 06132-59651, Vielen durch seine Tankabziehbilder fuer vorkriegs Horex bekannt, laesst nun, in der Form Original, Fischschwanz-Auspufftoepfe herstellen (siehe Titelbild HB 1/91). Diese Toepfe passen auf Rohre mit 53,5mm Aussendurchmesser entsprechend T5, T6, S5, S6. Um diese Toepfe auch bei den Typen S600, S800 und S64 mit 45mm Rohraussendurchmesser verwenden zu koennen, wird ein Daempfeinsatz mitgeliefert, der die 53,5mm auf 45mm reduziert. Dieser Daempfeinsatz ist nicht nur ein Ring, sondern es handelt sich um einen Schall reduzierenden Einsatz. Dieser kann auch mit dem 53,5mm Rohr, falls gewuenscht, verwendet werden. Die Befestigung muss hier allerdings im Krueemmerrohr erfolgen. Vorbestellungen bitte abgeben; die Lieferung erfolgt dann ca. August/September 91. Der Preis betraegt mit Halterung unverchromt 145,-DM und verchromt 225,-DM per Stueck. Bei Bestellung bitte Type und Anbringung rechts/links angeben.

Es werden auch Vorbestellungen fuer Toepfe der Typen S2, S3, S35 angenommen. Bei genuegend grossem Interesse wird auch dieser Daempfer nachgefertigt.

Nockenwellen probleme

Wir berichteten in HB 4/89 von unserer Neuerwerbung S35. Die Nockenwelle und die Schleppebel von diesem Motorrad sahen uebel aus. Ein entsprechendes Ersatzteil war trotz intensiver suche nicht aufzutreiben. Die Beilage in HB 1/91 zeigte uns den Weg; dort unter Punkt 2, 3, 4, 5 bietet Zweirad-Pabst in 669 St. Wendel in der Oberlinxweilerstr. 2 Tel.06851/70164 die Ueberholung solcher Teile fuer Resi und Imperator an. Wir dachten warum soll das nicht auch fuer die S35 moeglich sein. Ein Anruf bei Siegmund gab dann Aufschluss.- Wir sandten ihm die defekte Welle und eine gute E0 Welle der Regina, als Meister-Nocke, sowie die defekten Schleppebel und harreten der Dinge. Vier Wochen spaeter bekamen wir Post; uns lachte eine neuwertige S35 Nocke mit zwei wunderbaren Schleppebeln an. Dem Paeckchen lag ein Schreiben von Siegmund mit Ratschlaegen fuer die Behandlung der Teile und ein Werkspruefungszeugnis nach DIN 50049-2.3 ueber die Oberflaechen Behandlung unserer Teile bei. Unsere Schleppebel wurden 36 Stunden bei 500 Grad C 0,2 bis 0,3mm nach DIN 50190 Blat 3 im Ammoniakgasstrom tiefennitriert. Es ergab sich eine Oberflaechenhaerte von 454 HV5 (Haerte Vickers) Das Werkspruefungszeugnis fuer die Nockenwelle weist selbiges aus, nur ergibt sich hier eine Haerte von 720 HV5. Also Horex-Freunde wenn Ihr aehnlich gelagerte Probleme habt, fragt einfach mal bei Siegmund an, dort wird Euch wahrscheinlich geholfen, wir sind ganz happy und einen Schritt weiter, zumal es durch einen Horex-Freund und HB-Leser auch mit dem Rahmen geklappt hat ! P.S Was heisst eigentlich die S in HV5 und wie ist die Haerteangabe mit den mir bekannten Rockwell zu vergleichen?

Typenschilder

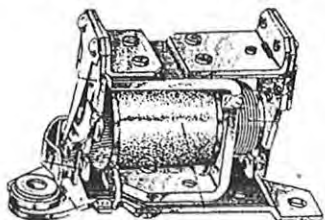
Wird ein altes Vorkrieg messing Typenschild fuer Horex-Columbus, oder ein neueres aus Alu mit schwarzem Aufdruck gesucht, der Ungar Fueleop Jozef aus H-1141 Budapest in der Fischer Istvan U 113 hat es oder kann es anfertigen. Es handelt sich immer um Schilder die dem Original entsprechen, also nicht um allgemein verwendbare Typenschilder, wie man sie an jeder Ecke bekommen kann. Seine Preise sind als moterat zu bezeichnen.

Mechanischer Regler

Horst Tel. 06172/34058 hat uns im HC-Taunus den Z-Regler als Ersatz fuer defekte F-Regler, original bei Resi und Regina, empfohlen. Der Regler ist unter der Bosch Nr. 0190205001 Typenbezeichnung RSZAA bei jedem Bosch-Haendler zu beziehen, ca. 126,-DM plus MWST.

Beschreibung: Der Z-Reglerschalter ist als Einfeld-Zweikontaktregler ausgebildet, der nach einer geneigten Kennlinie regelt. Sein magnetisches System zaehlt zur kombinierten Bauart mit zwei Ankern, je einen fuer den Regler und fuer den Schalter. Vom Z-Reglerschalter gibt es folgende Ausfuehrungen: RS/ZA (fuer Einbau XUE ohne Schutzkapsel), RS/ZB (weggebaut), RS/ZC (fuer Auf- oder Anbau) und RS/ZD (weggebaut mit Anlassschuetz); die drei zuletzt erwaehnten Ausfuehrungen haben eine Schutzkapsel. Der -Reglerschalter wird vorwiegend in Zweiradfahrzeugen und Kleinstwagen verwendet.

Anschluss bei Regina und Resi: Die Feldwicklung wird auf Reglerklemme DF gelegt. Reglerklemme "+" geht nach Klemme 61 Lichtmaschine. Reglerklemme 51 geht nach Klemme 30/51 also Pluskabel von der Batterie. Wir vom HB moechten aber nicht versaeumen, auf den Elektronischenregler der Fa. Laubersheimer, siehe Anzeige in diesem Heft so wie die Artikel in den Heften HB 2/90 Seite 18/19, HB 3/90 Seite 19 und HB 4/90 Seite 18), hinzuweisen.



HOREX-NEUTEILE

z.B. LIMA-Deckel, Kapselrohr,
Tachoscheiben, Ölltg., Tele - Ver-
schleißteile und vieles mehr.

KLAUS FORSTER

A. d. Stadtwiesen 37

6140 Bensheim 2

Tel. 06251-73223 ab 19 Uhr



Mod 283

Leder aus den 50er Jahren

Haelson, eine kleine Lederwarenfabrik in Baden hat noch alte Schnitte; Schnitte aus der Vorkriegszeit sowie aus den 50er Jahren. Nach diesen Schnitten werden aus einmalig schoenen Lederqualitaeten Motorradjacken und Breecheshosen nach Mass gefertigt. Fuer Leser des Horex-Boten werden diese Leistungen zu einem einmaligen Preis angeboten, und zwar zum Wiederverkaeufer-Einkaufspreis! Hier einige Beispiele: Breeches 410,-DM Mass inkl.MWSt. Jacke 345,-DM dito. Die Adresse lautet: Haelson 7520 Bruchsal / Durlacher Str.82 Tel.07251-12077. Wer jetzt noch die passende Brille zum Leder sucht, und zwar eine bei der es an der Nase nicht rein zieht und bei der man auch eine Halbschale aufsetzen kann, ohne dass durch den zu hohen Rand der Brille selbige auf die Nasenspitze gedrueckt wird, wie dies bei vielen englischen Brillen, die einfach fuer deutsche Nasen nicht gemacht wurden, welche ja bekanntlich, im Durchschnitt gesehen, etwas groesser sind als englische, der Fall ist, sollte sich an Bernd Voegler Tel. 069-624846 in 6000 Frankfurt a/M 70 in der Morgensternstr.18 wenden. Auch die passenden Handschuhe wird er dort finden.

-Der Clubkapitaen vom HC-NRW hat wohl endgueltig sein Wohndomizil gefunden. Dr. Reiner Suetfeld 2422 Hutzfeld Wiesengrund 2 Tel. 04527-612

Motorrad baut am Motor der Horex-Regina

Diese Anleitung gilt nur fuer viergeteilte E1M Motore der Type Regina und mit Abwandlung fuer SB35 und Regina 1 (dreigeteilt kleine Lagerung).

Schluessel verloren ?

Die Firma Eich & Ffm 1 Eschersheimerlandstrasse 40 stellt bei Einlieferung des Schliesszylinders ohne Schluessel, passende neue Schluessel her. Das kann Interessant sein fuer verlorengegangene Beiwagenklappen-, Lenkschloss- und Werkzeugkastenschluessel. Tel. 069/598121

Tachometer-Dienst

Heinz Noack Tachometer-Dienst Calvisiusstr. 16 0-7033 Leipzig Tel. 0037-41-47842554, ist Spezialist fuer Vorkrieg und Spezial-Reperaturen.

Horex Freunde Hanau

Friedel Schoen - Gast der Horex Freunde Hanau

Grosser Erfolg der 3.Horex Praesentation

Am 1.Juni 1971 stand der Hanauer Marktplatz wieder voll unter dem Zeichen der alten Motorradmarke Horex. Bei strahlendem Sonnenschein praesentierten die Mitglieder des Hanauer Oldi-Clubs zum 3. Mal ihre Maschinen dem rege interessierten Publikum. Ausser den bereits bekannten Maschinen war diesmal auch ein 500 ccm "Imperator" zu sehen, der im Jahre 1958 als "Zuendapp Citation" fuer die New Yorker Polizei gebaut wurde. Der Besitzer aus Waechtersbach stellte uns dieses Schmuckstueck fuer die Praesentation zu Verfuegung. Clubkapitaen Uwe Wahl freute sich ganz besonders darueber, als er den "Vater des Horex-Imperators", Herrn Oberingenieur Rudolf Gunkel aus Usingen i.Ts., auf dem Marktplatz begruessen konnte. Alle Fragen bezueglich der besonderen Konstruktionsmerkmale des heute noch modernen Imperator-Motors konnten jetzt an Ort und Stelle vom Fachmann erlaeutert werden. Auch Reinhard Juzzi war mit zwei seiner aus dem Jahr 1950 stammenden Rennmaschinen Gast der Horex Freunde Hanau.

Als dann der ehemalige Werksrennfahrer Friedel Schoen in Hanau bei den Horex Freunden eintraf, war die Freude riesig gross. Friedel Schoen war aktiver Rennfahrer in den Jahren 1932-1938 und von 1949-1954 und somit auf Horex Rennmaschinen in ganz Europa bekannt. 1950 errang er den Sieg bei der deutschen Bahnmeisterschaft aller Klassen, siegte 1952 mit einer Horex 500 ccm auf der Berliner AVUS sowie auf dem Hockenheimring. Den zweiten Platz erfuhr er sich in der 350er Klasse beim Feldbergrennen 1953. Interessiert lauschte man den Worten dieses einst grossen Rennfahrers, als er aus seinem Leben erzaehlte.

Resuemee des Tages: Es war rundum ein voller Erfolg. Fuer das leibliche Wohl wurde bestens gesorgt und man sah nur zufriedene Gesichter.

Opitz

Anmerkung: Es waere schoen, wenn solche Veranstaltungen vorher bekannt gegeben wuerden, um den Horex-Boten Lesern die Moeglichkeit des Besuches der naechsten Horex Praesentation zu eroeffnen.

Gepresste Reginakurbelwellen

Karlheinz Tel.06203/16462 hat die Information wie bei Hoeckle gepresste Stahlreginakwellen repariert wurden. (Wurden? Siehe HB 1/91 Seite 19) Es ist klar, diese Information hat nur Zweck fuer einen handwerklich Begabten, der Zugang zu den notwendigen Maschinen und Vorrichtungen hat.

Man besorgt sich einen neues Pleuellager der Suzuki 1000 oder 1100 Vierzylinder. (Vielleicht geht auch das der Yamaha XS750) Es handelt sich um einen als Ersatzteil erhaeltlichen verkupferten Stahlkaefig mit Rollen in der Abmessung $29 \times 39 \times 20$. Es wird ein neuer Hubzapfen aus 14CrNiMo14 oder 16MnCr5 hergestellt.

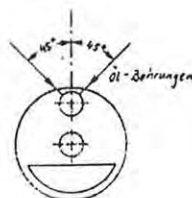
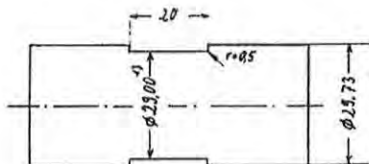
Der Zapfen wird vor dem Fertigschleifen fuer eine 1,2 bis 1,3mm Einhaert-Tiefe auf 60 bis 63 HRC (Haerte Rockwell was heisst eigentlich das "C" bei HRC?) eingesetzt und gehaertet.

Der neue Zapfen entspricht in Bezug auf Laenge und Sitz des Oel-eintritts dem alten Zapfen. Der Durchmesser am Pressitz des Zapfens betraegt ca. 29,73mm. Das richtige Mass ergibt sich aus dem Hubscheibenbohrungsdurchmesser fuer den Zapfen plus 0,08 bis 0,1mm. Die Laefflaeche der Rollen wird mittig im Zapfen ueber eine Breite von 20mm auf 29,00mm zentrich rund geschliffen. In den Ecken dieser Einschleifung muss ein Radius von 0,5mm eingehalten werden, sonst gibt es dort einen Kerkbruch. Es werden zwei Oel-Bohrungen zur Schmierung der Rollenlaufbahn in den Oel-Kanal des Zapfens gebohrt. (vor Haerten und Fertigschleifen) Die Bohrungen sitzen nach oben mittig zur Pleuel Laengsachse, wenn die Kurbelwelle 45 Grad vor und 45 Grad nach OT steht. Die Bohrungen befinden sich mittig in der Rollenlaufbahn und die Bohrungskante wird gut gebrochen.

Den neuen Aussenring fuer das Pleul fertigen wir aus 100Cr6 mit einer Haerte von 60 bis 63 HRC, mit den Massen $39 \times 47 \times 20$, dass korrekte Aussenmass ergibt sich aus Bohrung des Pleuls plus 0,06mm. Ring nach dem Haerten gut abrunden und mittig einpressen (original Pleulfussbreite 19,2mm). Danach eine Stunde bei 140 Grad C entspannen. Anschliessend Pleulfussbohrung feinhohnen bis das Radialspiel von 0,015 bis 0,02mm eingestellt ist. Bei korrektem Radialspiel ergibt sich ein Kippmass des Pleuels von ca. 1mm. Das Kippmass wird am Kolbenbolzen gemessen, aber nicht das Axialspiel von ca. 0,2 bis 0,35mm dazu addieren.

Die Hubscheiben werden im Bereich des Zapfens (zentriert durch die Hubzapfenbohrung) um ca. 0,4mm ausgedreht. Das genaue Mass ergibt sich aus der Differenz von Original-Pleulfuss-Breite ca. 19,2 bis 19,3mm und Aussenring-Breite 20mm. Hubscheiben werden im Bereich des Hubzapfens nicht gehaertet!

Montagehinweise: Beim Zusammenpressen duenne Bleche 0,2 bis 0,3mm zwischen Pleulfuss und Hubscheiben einschieben. Axialspiel 0,2 bis 0,35mm. Hubzapfen an den Aussenkanten gut abrunden und beim Zusammenpressen zuerst einseitig in eine Hubscheibe einpressen, dann zuerst Rollenkaefig, und danach Pleuel aufschieben. Nach dem der Hubzapfen ein Viertel in die zweite Hubscheibe eingepresst ist, Welle zwischen Spitzen ueberpruefen und gegebenenfalls nachrichten, jetzt erst fertig pressen und Welle endqueltig richten. Die Breite der Welle soll zwischen den Zwei Hauptlagersitzen 70mm betragen. Das Kolbenbolzen Radialspiel ist mit 0,015 bis 0,02 mm richtig eingestellt.



Regina "Kultobjekt"

In der Motorrad-Classic 3/91 fuer Mai/Juni hat Frank-Albert Illg einen informativen und interessanten 14seitigen Artikel zum Thema "Die Geschichte der Horex Regina" produziert. Wir koennen nur jedem Horex-Freund den Erwerb dieses Heftes empfehlen, sofern er es sich nicht schon zugelegt hat. Da das Heft im Zeitungshandel nicht mehr erhaeltlich ist, muss man sich an den Verlag wenden Tel.0711/2043229. Unsere Meinung 1A, sehr empfehlenswert.

Tank Innenversiegelung

Im HB 1-91 berichteten wir auf Seite 23 ueber die innere Tank Aufarbeitung. Die Firma Ammon hat hierfuer entsprechende Mittel zum Entfetten, Entrosten und fuer die Innenbeschichtung, neu in Ihrer Angebotspalette. Herbert bietet den Lesern vom HB, diese Artikel mit einem Nachlass von 10 Prozent an, man muss sich bei der Bestellung nur als Leser des HB zu erkennen geben. Das Innenbeschichtungsprodukt soll bei mehrmaligem Auftrag einen benzinfesten gummiartigen Ueberzug ergeben, welcher sogar feine Haarrisse ueberdecken und dichten soll. Das Mittel stammt aus der Flugzeugtechnik und hat dort die Aufgabe Kraftstofftanks, auch bei Auftreten erster Haarrisse, dicht zu halten. Telefon und Anschrift siehe Anzeige in diesem Heft.

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

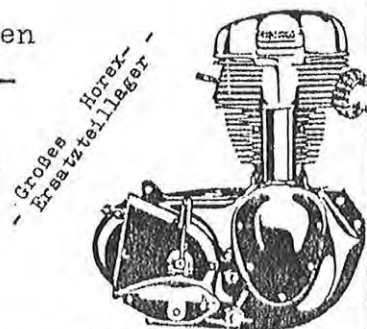
Krümmen - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

6110 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



Alpenfahrt 91

Robert Poensgen, bekannt als schreibender Touren- und Gelaenderfahrer veranstaltet vom 7 bis 11 September eine drei Tage Alpenfahrt ueber 16 Paesse. Die Uebernachtungen von Samstag bis Donnerstag finden im Zikkerhof bei Klausen in Suedtirol statt, dort wird auch das im Uebernachtungs und Teilnehmer-Preis von 750,-DM enthaltene Fruehstueck und Abendessen eingenommen. (Halbpension) Fuer Beifahrer ist nochmal der gleiche Preis faellig. Die drei Tagestouren haben eine Laenge von je ca. 350 km und werden von Robert ueber schoenste und verborgene Strecken gefuehrt. Anreise ist der Siebte, der Achte steht zur Vorbereitung der Touren zur Verfuegung. Ausschreibungen bei Motorrad Classic Action Team, Kennwort "Alpenfahrt 1991" Postfach 106036, 7000 Stuttgart 10.

P.S. Teilnahme berechtigt sind Motorraeder mit mindestens 14PS und einem Alter von 30 Jahren. Das Alter der Teilnehmer spielt dagegen keine Rolle.

Horex-Rahmen wurden gebondert

Im Artikel "Dem Pinsel zur Ehre" aus HB 4/90 Seite 15 erwaehnten wir, das "Bondern". Ein bei Horex angewandtes Phosphatierungsverfahren. Wir haben hierzu nun weitere Erfahrungen gesammelt, so dass wir ein erprobtes Verfahren zur Mitteilung bringen koennen: Die metallisch reine Eisenoberflaesch (Stahl), wie diese nach Sandstrahlen oder Schleifen erreicht wird, wird mit 10 prozentiger Phosphorsaure eingepinselt. Das geht so aehnlich, als wenn man mit Wasser etwas einpinseln wuerde. Doch es ist kein Wasser, darum ist auch etwas Schutz angezeigt; Schutzbrille, Gummihandschuhe und die Arbeit wird im Freien erledigt. Das Einatmen der Daempfe ist zu vermeiden. Einen Eimer mit Wasser fuer den Notfall bereit stellen.- Dies gilt im allgemein bei Arbeiten mit Saeuren.- Die Saeure wurde als 10 prozentige Loesung zu einem halben Liter in der Apotheke bestellt; der Preis betrug 15,-DM. Doch nun weiter in der Verarbeitung, um die Saeure mit dem Eisen schneller reagieren zu lassen habe ich das saeurenasse Teil mit auf maximaler Staerke gestellter Heissluftpistole trocken geblasen. Nach einer Ruhezeit von ca. 1 Stunde, in der ich weitere Teile wie oben beschrieben, behandelte, wurde der ganze Vorgang nochmals wiederholt. Am naechsten Tag wurden die Teile unter der Warmwasserdusche mit Handbuerste, Spuelbuerste und Zahnbuerste gruendlich von der eingetrockneten ueberschuessigen Phosphorsaure befreit. Das Ergebnis ist eine graue, fuer die Lackierung wunderbar geeignete Oberflaeche. Theoretisch ist zu sagen, die Phosphorsaure wandelt die oberste Eisenschicht in Eisenphosphat um. Die Kristalle des Eisenphosphats sind aeusserst fest mit dem Eisen verbunden und gehen ihrerseits eine sehr gute und feste Verbindung mit dem Lack ein. Das Endergebniss ist eine gegen Abplatzer aeusserst widerstandsfaehege Lackierung. Viel Erfolg bei eueren Versuchen.

Euer Horex-Novize

Sitzbaenke und Saettel

Denfeld war der Erstausruester von Horex, und Denfeld half bei verschlissenen Sitzmoebeln. Doch Denfeld in Bad Homburg/Kirdorf ist seit Jahren aufgeloest. Was nun? Ein ehemaliger Mitarbeiter von Denfeld, der Herr Martin Schmidt in 6380 Bad Homburg in der Saalburgstr. 121 Tel. 06172-31158 kann helfen. Er arbeitet die verschlissene Sitzbank auf, inklusive neuem Bezug und Zierleiste. Bei Schwingsaetteln zieht er auch neue Satteldecken auf. Er hat fuer diese Arbeiten die entsprechenden Vorrichtungen und Erfahrungen.

Die Norwegen-Tour

Aus den Kreisen der HB-Leser sind Fuenf Leute mit Vier Horex aus Berlin, Singhofen und Heidesheim Richtung Norden gefahren, Regina und S6. Ich werde so schreiben, als waere ich selbst dabei gewesen, ich koennte mir jetzt noch in den Arsch beiessen, dass ich es nicht war! Aber es schreibt sich so besser, als immer nur das Hoehrensagen zu erzaehlen. Also es war einmalig von der Natur, den Leuten, dem Wetter, der Organisation, den Preisen, dem Essen und dem Feeling. Norwegen zu sehen, gefuehrt durch gleichgesinnte Norweger, ist nicht zu vergleichen mit einem selbst organisierten Aufenthalt in diesem wunderbaren Land. Es ging auf Berge mit ueber einem Meter Schnee. Vorbei an Wasser in jeglicher Art. Die Uebernachtung fand in einer Huette statt, fuer alles war gesorgt. Mit einem Wort "Einmalig" In Zwei Jahren wollen die Freunde vom HE-Norsk mit Magnus Dahle nochmal zu einem Horex-Wochenende in Norwegen einladen! Aber diesmal mit uns. Doch naechstes Jahr wollen die Norweger erst mal in Bad Bramstedt vorbei schauen.

Horex-Dokumentation

Klaus-Joerg Habermann in 5534 Birgel/Eifel in der Dorfstrasse 19 Tel. 06597-4330 bringt im Selbstverlag einige fuer Horex-Freunde ausserst interessante Buecher und Anleitungen heraus. Die kleine Auflage wird im Kopierverfahren hergestellt. Eine Besprechung des Buches Dampfhammer Teil 1 erfolgte im HB 3/89 auf Seite 16. Es sind zur Zeit erhaeltlich: "Dampfhammer" Teil 1 DM 46,50; "Resident" Betriebs- und Werkstattanleitung DM 12,00; "Imperator" Betriebs- und Werkstattanleitung DM 18,00; "Imperator" Werkstattanleitung alleine DM 8,00; kompakter Ersatzteilkatalog "Regina 0 bis 4" DM 25,00; "Regina" Werkstattanleitung DM 25,00; "Geschichte der Windsbraut (schwarz/weiss Kopie) DM 30,00. Das Buch "Der Dampfhammer" Teil 2 "Vom Gnom zum Imperator" ist in Vorbereitung und wird voraussichtlich Ende 1991 erscheinen.

Die Siebenunddreizigste

Otto du hast Deine Sache gut gemacht. Die legere Art Deines Vortrags war einfach Spitze!!! Die Preise und das Wetter haben auch gestimmt. Der Dank der Horexfahrer ist EUCH, also Dir und Deinem Team sicher. Wir kommen alle gern wieder nach Holzhausen auf der Heid. Doch nun die Preistraeger 1991:

Altester Teilnehmer, Julius Lebeau MSC Bad Homburg auf Regina-Gespann 83 Jahre jung; 2 Platz, Alfred Eriemel HC Taunus auf Regina 72 Jahre jung. Weiteste Anfahrt, Herren Mauric Morell auf Resident aus Frankreich HC Freiburg. Frauen, Betina und Ania Runge auf Resi und Imp. Gespann HC Bad Bramstedt. Erik Peling hatte den jungsten Fuehrerschein zum fahren einer Horex. Die Reihenfolge in der Staerke der HC war Bad Bramstedt 64, Frankenthal 48, Berlin 45 genannte Teilnehmer. Die Reihenfolge bei den mit Horex genannten Teilnehmern lautet HC Taunus 14, Bad Bramstedt 13 und HF Krumbachtal 11. Die schoenste Columbus auf eigener Achse brachte Winfried Hett MSC Bad Homburg in's Ziel. Die schoenste Regina fuhr Andreas Harder, die schoenste Resi ?, die schoenste Imperator Martin Stahmeier, die schoenste 9835 Holger Heinrich MSC Bad Homburg, die schoenste kleine Horex (Moped „Kleinkraft“ rad und 98ccm) Winfried Boehm, schoenstes Gespann Paul Weiss. Das aelteste nicht Horex-Motorrad war eine Triumph BDG250. Das aelteste nicht Horex-Gespann eine Gelaender-Max brachte unser Lichtmaschinen und Zuendungsmeister Hr. Dilcher vom MSC Bad Homburg in's Ziel. An HC's HF's HG's und anderen Vereinigungen waren vertreten: Bad Bramstedt, Frankenthal, Bad Kissingen, Berlin, Taunus, Freiburg, MSC Bad Homburg, Fulda, Krumbachtal, Stauffeack, Bremen, Hanau, NRW, Friends, Oppau, Eckartsborn und nicht offiziell Mainkling und Niederlande. Vielen ist unser Horex-Doktor Curt Hahnenstein bekannt, der aus gesundheitlichen Gruenden nicht kommen konnte, Ihm wurde gute Besserung gewuenscht-diesem Wunsch moechten wir uns vom HB ausdruecklich anschliessen. Zu guter Letzt, die 38 internationale HOREX Sternfahrt zu Pfingsten 1992 findet bei Marcus, dem Schmied von Bimoelen Tel. 041922-1414, also beim HC Bad Bramstedt statt.

Maedels und Jungs der Norden ruft ! Gerhard wird's schon richten.

Heisses Ventil

Fuer Besitzer einer heissen 500ccm Regina mit Brennraum-Kalottendurchmesser von ca. 80mm, denn hier sind gegenueber Serie kuerzere Ventile notwendig, gibt es bei Zapp in Oberhausen Tel. 0208-873058 ein Maserati Titan Einlassventil mit 46er Teller Gewicht ca 50 Gramm Preis 150DM. Der Tip stammt von Uli 0521-290837 die Spezialisten werden damit schon was anfangen koennen.

Suche fuer Resi Tank und Fahr-
ersitz auch defekt Tel.05381-
2592

Verkaufe AWD Sport Bj. 1956
Zustand 2 Preis 3200,-DM
Tel. 02223-26784

Wer weiss Rat ? Welcher Kolben
passt fuer T6 oder wer hat
noch einen ? Tel. 06432-82753

Verkaufe 350er Regina Bj.52
sehr gute Kompression, Blech-
teile fehlen, sowie einen Rah-
men, einen festen 250ccm
Regina Motor und zwei Gabeln.
Tel.06704/662

Biete, Orig. Horex-Sonderheft
zur IFMA Okt. 51 in Frankfurt
a/M Tel.06432-7245

Biete, Horex-Seitenstaender,
DM 175,- Tel.040-6020274 N.
Hartleben Saselbergweg 26 in
2000 Hamburg 65

Tausche, meine Reginal
Schutzbleche (angesetzt) gegen
solche der Regina0 und meine
originalverpackte Resi-Pri-
maerkette gegen neue Regina-
Primaerkette. Biete Resi oder
Imperator Lampentopf. Suche
Bremsankerplatte Imperator
vorne und Original Regina Sei-
tenstaender. Tel.07231-55909.

Suche fuer Regina3 orig. Len-
ker mit Amaturen, kurzen
Schalldaempfer, Gepaeck-
bruecke, Ruecklicht so wie
Fahrer und Soziussattel.
Tel.0591-64145

Verkaufe oder tausche eine
Tele-Vorderradgabel. Vermittle
je 1X Imperator, Citation,
Imp.Motor. Suche dringend
Schutzbleche fuer Regina 0
u.3, Fussrasten vo/hi, Fahrer-
sattel oder Sitzbank, Rueck-
licht, Kickstarter mit Welle,
und Tank. Tel.07195-73214 ab
20Uhr



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

- Zylinderkopf - Änderungen und
Reparaturen (Auspuffstutzen)
- Umbau Motorentlüftung
- Kolben für Regina 350/400
- Sonstige Spezialreparaturen und
Änderungen auf Anfrage
- Kostenlose techn. Beratung

HOREX

Suche fuer vorkriegs SB35, Ge-
triebe, Primerkette, Zylinder
mit Oktanzahl, vordere Brems-
ankerplatte 170mm, komplette
Hinterradbremse, Lichtmaschi-
nenanker; fuer Resi, Rahmen
mit H.Schwinge und Fahrersitz.
Tel.0221-814374

Verkaufe allerlei von Regina
z.B. Rahmen, Gabel, Motor und
viele Kleinteile. Tel.089-
7593576 abends.

Verkaufe Regina3: Schutzbleche
je 150,-, Raeder je 85,-, Rah-
menteile 90,- : 2x T6 Motore :
Div. nicht Horex KFZ Literatur
Suche Hausposthefte 1953 u. 58
auch Tausch gegen Horex Teile.
Gebe ab Prospekt SB35 bis S6
Bj.1938. Tel.06432-7245



Kein Wunder, 22 PS gegen 3



HOREX

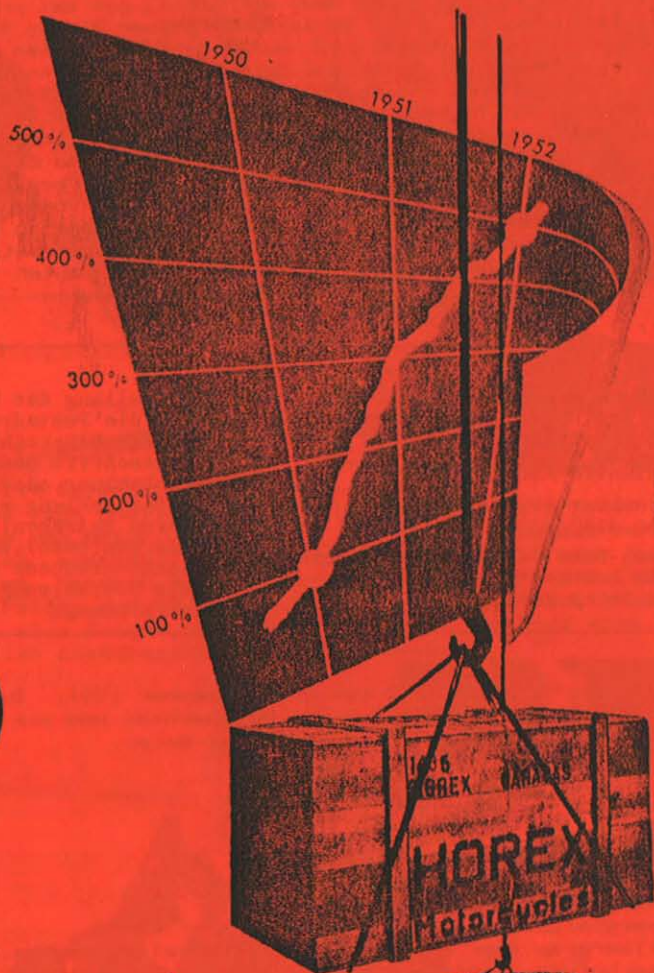
BOLE



AMC Lu.-Oppau
Horex-Freunde



HOREX-ENTUSIAST
NORSK
Preis 2,- DM



Liebe Horexianer,

Wir haben mit Fleiss die Seite "Monatliche Stammtische und Clubabende" fuer die uns bekannten Zusammenkuenfte komplettiert. Dadurch ist es nun fuer jeden Intressierten moeglich, sofern er nicht zu weit wohnt, einmal bei einem Stammtisch oder Clubabend herein zu schauen. Fuer Kollegen, in deren Naehae sich absolut keine Moeglichkeit ergibt, sind wir gerne bereit, mit Telefonnummern, einem an der Gruendung eines Stammtisch interessierten Horex-Freund, zu helfen. Nach unserer Uebersicht waeren Moeglichkeiten dazu in den Raeumen Hannover/Braunschweig, Koeln/Dortmund Erlangen/Nuernberg, Mannheim und Karlsruhe.

Ich hoffe, es ist nicht zuviel verlangt, aber wir moechten Euch bitten, den Horex-Boten bei anderen Freunden der Horex und Columbus bekannt zu machen, auch wenn wir nicht, wie bei professionellen Verlagen ueblich, ein Werbegeschenk fuer diesen Dienst abgeben koennen. Aber ein lebendiger Horex-Bote mit vielen Tips aus einer grossen Basis von Horex und Columbus Freunden kommt uns allen zu gute. Abropo Tips! - Seid Euch nicht zu schade, Informationen zum Thema, ob Technik, Erlebnisse, Ausfahrten, Ersatzteile, eigen Moeglichkeiten u.s.w. dem Horex-Boten mitzuteilen, wir werden sie zum Nutzen aller im Kreise der Horex und Columbus Freunde zur Kenntnis bringen. Dieser Aufruf gilt im besonderen fuer die Bescheidenen, die sich nicht gerne in den Vordergrund stellen, denn Sie haben meist die wichtigsten Beitrage zu leisten. Auch moechten wir darauf hinweisen, dass wir Informationen gerne telefonisch aufnehmen. Unsere Telefonnummern lauten 069-436859 oder 069-4909043.

Euer Horex Novice

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Postadresse Constantin Klinger
Rotlintstr. 51
6000 Frankfurt 1

Reduktion Constantin Klinger

Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
Kto. 318039303 BLZ. 500 502 01

Alle Artikel werden ohne Gewaehr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beitrage bleibt vorbehalten.

Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

Redaktionsschluss fuer HB 1/92 ist Ende Dezember 1991. Das Heft erscheint am 15 Januar 1992. Frohe Weihnachten und ein frohes neues Jahr wuenscht Euch das Team vom Horex-Boten.

Inhalt

- 3 Mobilol Brevier
- 12 Monatliche Stammtische u. Clubabende.
- 13 TREFFEN Ausstellungen Maerkte.
- 14 Von alten FN's Opa Geuder erzaehlt.
- 17 Haertevergleiche.
- 18 Fischsilbergrau fuer Regina. Schutzblechhalter Regina.
- 19 Tankueberholung. Treffen: Bei Karl-Heinz; Buschwiese;
- 20 Dreieich; Rennen in Schotten
- 21 12V mit der originalen Lichtmaschine. Kettenraeder. Politur. Imp. Ventil. Galvanik.
- 22 Nocken auf dem Pruefstand.
- 23 Horex Nockenwellen.
- 24 Das Horex Buch.
- 25 Preisvergleiche vor 40 Jahren.
- 26 Treffen Kaiser-Eiche.
- 28 Anzeigen

Richtige Schmierung der Motorräder

Richtige Schmierung

Dieses von Mobilol 1929/30 herausgegebene Brevier zur richtigen Pflege von Motorraedern wird sicher die Columbus-Fahrer erfreuen und so manches ist auch Heute noch aktuell oder kann fuer die neueren Horexten benutzt werden. Wir werden den Inhalt ueber einige Folgen des HB wiedergeben. Wobei wir Tabellen aus dem Anhang ueber alle Folgen verteilen, um nicht am Ende eine Folge nur aus Tabellen bestehend bringen zu muessen.



RICHTIGE SCHMIERUNG der MOTORRÄDER und anderer Motorkleinfahrzeuge

Diese Abhandlung bezieht sich auf alle in Deutschland laufenden Motorräder und sonstigen Motorkleinfahrzeuge. Wir glauben, mit dieser Druckschrift der großen Zahl von Kraftfahrern, die von ihrem Fahrzeug Tag für Tag ein zuverlässiges Arbeiten verlangen, einen Dienst zu erweisen.



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

- Zylinderkopf - Änderungen und Reparaturen (Auspuffstutzen)
- Umbau Motorentlüftung
- Kolben für Regina 350/400
- Sonstige Spezialreparaturen und Änderungen auf Anfrage
- Kostenlose techn. Beratung

HOREX



**WIR BRINGEN WIEDER GLANZ
AUF IHR METALL**

- Stets beste Arbeit
- Täglich Versand
- Mengenrabatt ab 3 Teilen

METALLHOCHGLANZPOLITUREN

ULRICH HERRMANN
ABTEI 8

3477 MARIENMÜNSTER
TEL: 0 52 76 / 84 04



53



51*



52*



51*

INHALT

Bedeutung der Richtigen Schmierung	3
Die Grundlagen Richtiger Schmierung	5
Richtige Ölauswahl und Verwendung	21
Bestimmung des richtigen Getriebeschmiermittels	25
Richtige Bedienung der übrigen Schmierstellen .	29
Störungen, ihre Ursachen und Abhilfe	32
Wo und wie ist Gargoyle Mobiloel erhältlich? ...	48
Abdruck des vollständigen Wegweisers für	
Motorräder	51
Getriebe	61
Kleinlieferwagen und Kleinfahrzeuge zur Personenbeförderung	64



Bedeutung der Richtigen Schmierung

Der Schmierungsfrage wird häufig von seiten der Kraftfahrer viel zu wenig Bedeutung beigemessen, obwohl sie für die Leistung, die Wirtschaftlichkeit und die Zuverlässigkeit der Maschine von ausschlaggebender Bedeutung ist. Gerade in den letzten Jahren hat die Motorentechnik gewaltige Fortschritte gemacht. Man vergegenwärtige sich nur, was es bedeutet, wenn heute luftgekühlte Radmotoren bis 5000 Umdrehungen in der Minute erreichen. Dementsprechend hoch sind Wärmeentwicklung, Beschleunigungsdrücke und Reibungsarbeit, und nur die Verwendung eines richtig ausgewählten hochwertigen Öles wird unter allen Betriebsbedingungen Richtige Schmierung und hiermit verbunden höchste Leistung und größte Lebensdauer des Fahrzeuges sicherstellen.

Wenn beispielsweise in der Brennstoffförderung oder dem Zündsystem irgendwelche Schwierigkeiten auftreten, so werden diese vom Fahrer bemerkt, bevor schwere Schäden eintreten. Dagegen wird ein Versagen der Schmierung meistens erst dann festgestellt, wenn schon schwere Schäden vorliegen und eine kostspielige Reparatur nötig ist.

Es kann gesagt werden, daß der größte Teil aller eintretenden Störungen und notwendigen Reparaturen auf unrichtige Schmierung zurückgeführt werden muß, sei es, daß ein minderwertiges oder unrichtiges Öl verwendet wurde, sei es, daß der Schmierung von seiten des Fahrers nicht die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt worden war. Die Motorräder verlassen die Fahrzeugfabriken in einem Zustande, in dem sie auf Grund der verwendeten ausgewählten Rohstoffe und sorgfältigster Ausführung auch den größten Beanspruchungen gewachsen sind. Sache der Motorradbesitzer ist es, die Maschinen im Betriebe so zu behandeln, daß dieser Zustand so lange wie möglich erhalten bleibt. Hierfür ist besonders wichtig die Verwendung eines hochwertigen bestgeeigneten Öles, das überall und stets in gleichbleibender Güte erhältlich ist.

Auf keinen Fall lasse man sich zu dem Einkauf eines billigen ungeeigneten Öles verleiten, da bei der Verwendung eines derartigen Öles außer bedeutend schnellerem Verschleiß der aufeinander reibenden Teile bald empfindliche Betriebsstörungen eintreten werden. Derartige Störungen sind aber stets mit hohen Reparaturkosten verbunden, die eine ganz bedeutend höhere Summe ausmachen werden, als der Jahresverbrauch des besten Öles.

Mit Rücksicht auf die besondere Wichtigkeit Richtiger Schmierung haben wir nachstehend für die Motorradbesitzer Schmierungsratschläge zusammengefaßt. Die Befolgung derselben wird dem Fahrer größte Leistung bei erhöhter Betriebssicherheit und längster Lebensdauer des Motors sowie geringste Reparaturkosten sichern.



Die Grundlagen Richtiger Schmierung

Richtige Schmierung muß folgende drei Aufgaben erfüllen:

1. Das Öl muß vollkommen schmieren, d. h. einen ständigen Ölfilm zwischen den gleitenden Teilen aufrechterhalten.
2. Das Öl muß der Aufgabe, als Kühlmittel zu dienen, d. h. die auftretende Verbrennungs- und Reibungswärme abzuführen, durch Beständigkeit und Unveränderlichkeit in vollem Umfange gewachsen sein.
3. Das Öl muß die Aufgabe erfüllen, bei geringstem inneren Widerstand die Kolbenfendichtung sicherzustellen. Es muß ferner der Einwirkung hoher Temperaturen, des Luftsauerstoffes und aller weiteren Einflüsse, die den Bestand des Öles bedrohen, gewachsen sein.

Diese drei Erfordernisse Richtiger Schmierung werden, wie Theorie und Praxis ergeben haben, lückenlos durch vier Schmierungsfaktoren erfaßt, nämlich:

1. den Wärme- oder Temperaturfaktor,
2. den Faktor der Ölverteilung,
3. den Faktor der Kohlerückstandsbildung,
4. den Faktor der Kolbenabdichtung.

1. Der Wärme- oder Temperaturfaktor

Die Wichtigkeit gerade dieses Punktes ist offensichtlich, wenn man bedenkt, daß jedes Schmieröl mit steigender Erwärmung an Zähflüssigkeit verliert und damit unter Umständen die Eigenschaft einbüßt,

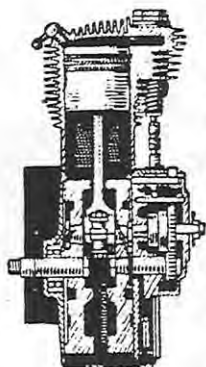
einengen Druck und Reibung widerstandsfähigen Ölhauch aufzubauen.

Die Arbeitstemperatur, die auch auf das Schmieröl einwirkt, hängt in hohem Maße von der Art der Kühlung ab: luftgekühlte Motoren arbeiten mit höheren Temperaturen als wassergekühlte.

Entsprechend der größeren Häufigkeit der Verbrennungsvorgänge im Zylinder wird im allgemeinen der schnelllaufende Motor heißer als der langsamlaufende. Zweitaktmotoren, die gegenüber Viertaktmotoren bei gleicher Drehzahl die doppelte Anzahl der Zündungen aufweisen, werden vergleichsweise auch wesentlich heißer.

Fernerhin ist die Belastung des Motors von hohem Einfluß. Beim Einzelfahren mit mäßiger Stunden- geschwindigkeit und häufigem Langsamfahren mit Rücksicht auf Verkehrshindernisse und Wegeverhältnisse treten verhältnismäßig niedrige Temperaturen auf.

Das Fahren mit Beiwagen, besonders in hügeligem Gelände, ferner mit hoher Geschwindigkeit und auf größeren Strecken, ergibt dagegen höhere Temperaturen. Aber dieses sind nicht die einzigen in Frage kommenden Punkte. Drehzahl, Zylinder-



abmessungen, Verdichtungsverhältnis, Ventilanordnung, Zylinder- und Kolbenbaustoff sind weitere Umstände, die die Arbeitstemperatur beeinflussen können.

Wenn alle diese Faktoren auf hohe Temperaturen hinweisen, so ist ein dickflüssiges Öl erforderlich.

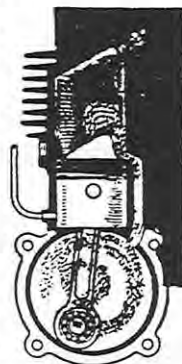
Gleichzeitig muß das Öl so beschaffen sein, daß es in dem vorhandenen Schmiersystem mit Sicherheit in der richtigen Menge zu den einzelnen Schmierstellen gelangen kann, bei gleichzeitiger guter Kolbenabdichtung und Vermeidung von Kohlerückstands- bildung.

2. Ölverteilung

Die zweite Hauptbedingung für die Bestimmung des Schmieröles verlangt, daß das Schmiersystem imstande ist, auch bei tiefen Temperaturen das Öl stets sicher zu allen Reibungsflächen zu fördern.

Die Mehrzahl aller Radmotoren arbeitet mit Frisch- ölschmierung. Das Öl wird dabei mittels mechanisch angetriebener Ölpumpe oder Handpumpe mit oder ohne sichtbaren Tropfenfall dem Motor zugeführt. Die umlaufenden Triebwerksteile im Kurbelgehäuse sorgen für die Verteilung des Öles auf die verschiedenen Reibungsflächen.

Bei den Radmotoren mit Umlaufschmierung ist der Verdünnung des Öles durch Kraftstoff im



Kurbelgehäuse durch regelmäßige Erneuerung des Öles Rechnung zu tragen.

Man unterscheidet grundsätzlich *fünf Arten der Ölverteilung*:

1. Tropfschmierung.
2. Halbautomatische Sichtschmierung.
3. Schmierung durch Handpumpe.
4. Schmierung durch mechanisch angetriebene Ölpumpe,
 - a) im Umlaufsystem,
 - b) im Frischölsystem.
5. Ölbeimischung zum Kraftstoff.

Jedes der ersten vier Verfahren kann bei Zweitakt- und Viertaktmotoren angewandt werden, während Ölbeimischung zum Kraftstoff nur bei Zweitaktmotoren Anwendung findet.

Die *Tropfschmierung* beruht auf der Zuführung des Öles aus dem einstellbaren Tropföler unter dem Einfluß der Schwerkraft. Die Fördermenge kann mittels einer Nadel einreguliert werden. Bei einigen Motoren wird die Ölzufuhr durch natürliches Gefälle und durch die Saugwirkung des Unterdruckes im Kurbelgehäuse unterstützt.

Da bei den mit Tropfschmierung ausgerüsteten Motorrädern der Ölvorratsbehälter sich meistens im Kraftstofftank befindet und von hier aus eine Ölleitung zur Zylinderwandung oder zum Kurbelgehäuse geführt wird, so ist stets die Gefahr vorhanden, daß minderwertiges oder unrichtig ausgewähltes Öl bei kalten Temperaturen verdickt und die Ölleitungen verstopft, wodurch Betriebsstörungen unausbleiblich sind. Um auch im Winter einen einwandfreien Betrieb zu gewährleisten, ist die

Verwendung eines bei tiefen Temperaturen freifließenden Öles erforderlich.

Dieses Schmiersystem findet heute noch Anwendung als sogenannte Zusatzschmierung bei Motorrädern, die bereits mit einer mechanischen Ölpumpe ausgerüstet sind.

Die *halbautomatische Sichtschmierung* besteht in der Vereinigung einer federbelasteten Handpumpe mit dem bereits erwähnten Tropfenfall. Die Pumpe liegt meistens im Öltank, der Tropföler ist außerhalb angebracht; durch Hochziehen bzw. Niederdrücken des Pumpenkolbens saugt sich der Pumpenzylinder voll Öl, das dann unter Federdruck dem Tropföler zugeführt wird. Bei dieser Art der Zufuhr ist im Winter mit Rücksicht auf die außenliegenden Rohrleitungen die Verwendung eines auch bei tiefen Temperaturen freifließenden Öles erforderlich.



Die *Schmierung durch einfache Handpumpe* ist das älteste Schmiervorgehen für Radmotoren und besteht darin, daß der Fahrer durch eine im Ölbehälter liegende gewöhnliche Handpumpe nach Zurücklegung einer gewissen Fahrstrecke einige Pumpenfüllungen entsprechend der Fabrikvorschrift in das Kurbelgehäuse gibt. Auch hier gilt im Winter das im vorhergehenden Absatz Gesagte.

Mechanisch angetriebene Ölpumpen können in einem Umlauf- oder Frischölsystem angeordnet sein. Sie leiten das Öl sicher und gleichmäßig dem Kurbelgehäuse bzw. den Schmierstellen zu und sind



Mobil oil

GARGOYLE WEGWEISER

für die richtige Schmierung von Motorrädern
Baujahre 1926-1929

Die Buchstaben in den Jahresspalten bezeichnen die empfohlenen Marken Gargoyle Mobil oil. „Arc“ bedeutet Gargoyle Mobil oil Arctic. Die Winterempfehlung gilt, solange Frostwetter herrscht oder zu erwarten ist; bei Temperaturen unter minus 18 Grad Celsius verwendet man, ausgenommen bei Gemischschmierung, Gargoyle Mobil oil Arctic. Schmiermittelpfehlungen für Getriebe siehe Seite 61-63.

Name des Motorrades bzw. Motors	1929		1928		1927		1926	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter
Abako.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Ace.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Adma.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Adria.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Mod. A und R.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Mod. RG 27 und O.....	—	—	—	—	—	—	—	—
A. J. S., seitlich gesteuert.....	—	—	—	—	—	—	—	—
oben gesteuert.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Alge, 500 ccm (Blackburne).....	—	—	—	—	—	—	—	—
170 und 350 ccm (Villiers).....	—	—	—	—	—	—	—	—
0,7/2,5 PS und 1,4/5 PS.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Allright-KLM.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Arco.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Ardie, alle Sportmodelle (O. H. V.).....	—	—	—	—	—	—	—	—
alle seitlich gesteuerten Modelle.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Reichswehrmodell T.M. 25.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Ariel, oben gesteuert.....	—	—	—	—	—	—	—	—
seitlich gesteuert.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Atlantis, E 350 Zweitakt.....	—	—	—	—	—	—	—	—
E 350 (AP).....	—	—	—	—	—	—	—	—
alle andern Modelle.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Avis celer, Mod. III und V.....	—	—	—	—	—	—	—	—
alle andern Modelle.....	—	—	—	—	—	—	—	—

HOREX Regina ERSATZTEILE

zum Beispiel:

Schalthebel- und Kickstartergummi in orig. Form je 6,80 DM
HOREX Emblem 2-teilig, beste Qualität je 59,80 DM
GEPÄCKBRÜCKEN in orig. Form mit Halterung je 149,80 DM
FAHRERSATTEL komplett neu, Untergestell orig. Form
HUPE 6V dicke Ausführung, schwarz, mit Chromblende 39,80 DM
und vieles mehr

fordern Sie kostenlose Ersatzteillisten an.

MOTORRAD STEMLER GmbH

GROSS- UND EINZELHANDEL · IM- UND EXPORT · ANFERTIGUNGSTEILE
Adler · BMW · DKW · Horex · NSU · Triumph · Viktoria · Zündapp und andere

Garschager Heide 29, 5630 Remscheid 11, Tel. 02191/53067
Telefax 02191/590349



Name des Motorrades bzw. Motors	1929		1928		1927		1926	
	Motor		Motor		Motor		Motor	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter
A. W. D., Mod. II 29	D	TT	—	—	—	—	—	—
II 28 600 ccm, III 29 550 ccm.	B	TT	B	TT	—	—	—	—
alle andern Modelle	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
AZA-Zweitaktmotoren	TT	TT	—	—	—	—	—	—
Viertakt 350 ccm	B	TT	—	—	—	—	—	—
Beck , A 16, A 17	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Bekamo	—	—	—	—	—	—	BB	BB
Bekamo-Brand	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Beuker, 2 1/2 PS Zweitakt	—	—	—	—	BB	BB	BB	BB
4/10 PS, 2 1/2 PS Viertakt	—	—	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Blackburne-Motoren, oben gest.	D	TT	—	—	—	—	—	—
seitlich gesteuert	B	TT	—	—	—	—	—	—
B. M. W., alle Modelle	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
Böhme-Leichtkraft	A	A	A	A	A	A	A	A
Brough-Superior, seitlich gest.	B	TT	B	TT	—	—	—	—
oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
B.S.A., Zweitakt	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
Rücker, Zweitakt	—	—	—	—	—	—	B	B
200 und 300 (JAP)	B	TT	B	TT	—	—	—	—
500 ccm oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
500 und 600 ccm Columbus	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Cambra , 3 PS und 400 ccm	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Chater-Lea, oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Cleveland, Vierzylinder	BB	A	BB	A	BB	A	A	Arc
Columbus-Motoren, oben gest.	B	TT	B	TT	—	—	B	TT
seitlich gesteuert	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Coventry-Eagle, „S. S.“ Villiers	D	TT	D	TT	—	—	—	—
and. Villiers-Motoren	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Cursy, 500 ccm	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
B 350 ccm	TT	TT	TT	TT	TT	TT	—	—
Curwy, A und B	—	—	—	—	—	—	TT	TT
D -Rad, alle Modelle	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
Diag, Mod. X (St.-A.)	B	TT	B	TT	—	—	—	—
Mod. X (Kühne)	—	—	TT	TT	TT	TT	—	—
Mod. VIII, IX, XI	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Mod. VII	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT
Einbaumotor IV	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Diamant, alle Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	—	—

Name des Motorrades bzw. Motors	1929		1928		1927		1926	
	Motor		Motor		Motor		Motor	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter
D. K. W., alle Modelle	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Douglas, kopfgesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Dunell, oben gesteuert	D	TT	—	—	—	—	D	TT
Zweitakt-Supersport	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
and. Zweitakt-Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
E -Rad, 200 ccm Viertakt	B	TT	—	—	—	—	—	—
Zweitakt Abako und AZA	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
Eber, Modell E und F	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
E. B. S., alle Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Eca (Carstens, Hamburg)	—	—	BB	BB	BB	BB	BB	BB
EGA	—	—	—	—	BB	BB	BB	BB
Eichler	BB	BB	BB	BB	BB	BB	—	—
ERMAG, Modell O us U	TT	TT	TT	TT	TT	TT	—	—
Ernst-MAG, 500 EH 29	D	TT	—	—	D	TT	—	—
Supersport 500 und 600	—	—	—	—	D	TT	—	—
alle andern Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Ernst-Werke, K 500	—	—	—	—	—	—	TT	TT
Esch-Record, 350, 500 und	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
1000 ccm S.V.	D	TT	D	TT	D	TT	—	—
500 und 1000 ccm O. H. V.	D	TT	D	TT	—	—	—	—
Ewabra, 500 ccm O. H. V. D. Pt.	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
175, 250, 350 ccm Villiers	—	—	—	—	—	—	—	—
350 und 750 ccm Zweitakt	—	—	—	—	TT	TT	—	—
wassergekühlt	—	—	—	—	B	TT	B	TT
700 ccm Einzylinder	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Excelsior (amerik.), Super-X	B	A	B	A	B	A	B	A
Super-X-Sport	—	—	—	—	—	—	—	—
Excelsior (Brandenburg/Havel),	B	TT	B	TT	—	—	—	—
200 ccm	D	TT	—	—	—	—	—	—
350 ccm O. H. V. D. Pt.	—	—	—	—	—	—	—	—
F . K. S., 350 ccm,	—	—	—	—	B	TT	TT	TT
seitlich gesteuert	—	—	—	—	—	—	D	TT
350 ccm, oben gesteuert	—	—	—	—	—	—	BB	BB
Perfekt	—	—	—	—	—	—	—	—
Flottweg, Modell 5 S	D	TT	D	TT	B	TT	B	TT
alle andern Modelle	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
F. N., Modell 67	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
andere Modelle	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Fortuna, W 1, W 2	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT
250 ccm oben gesteuert	—	—	—	—	D	TT	D	TT
Francis-Barnett, „S. S.“ Villiers	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
andere Villiers-Motoren	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
seitlich gesteuert	—	—	—	—	—	—	B	TT

Name des Motorrades bzw. Motors	1929		1928		1927		1926	
	Motor		Motor		Motor		Motor	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter
Franzani, FK 39, FK 59.....	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
FB 29, 30, 39.....	B	TT	—	—	—	—	—	—
FB 59.....	D	TT	—	—	—	—	—	—
J 59 u. MAG, oben gesteuert.	—	—	D	TT	D	TT	D	TT
MAG, gegengesteuert.....	—	—	TT	TT	TT	TT	TT	TT
3 1/2 PS Zweitakt.....	—	—	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Frental-FKW, Mod. BG u. KG 28	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
VG und KG (1927).....	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Gillet (belgisch), Zweitakt....	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
500 ccm O. H. V.....	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
Onome et Rhône, Zweitakt.....	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
seitlich gesteuert.....	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
oben gesteuert.....	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
Görcke, MS I, VS I.....	D	TT	D	TT	—	—	—	—
alle andern Modelle.....	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Grade.....	—	—	—	—	BB	BB	BB	BB
Grindlay-Peerless, mit Barr &	—	—	—	—	—	—	TT	TT
Stroud-Motor.....	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
„S. S.“ Villiers,.....	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
oben gesteuert.....	B	TT	B	TT	—	—	—	—
seitlich gesteuert.....	—	—	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Gruhn.....	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Guzzi, Normal und 250 TT.....	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Sport und 4 V.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Hamor, Motor und Motorrad.....	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Hansa.....	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Hapamec, I und II.....	B	TT	B	TT	—	—	—	—
175, 200 und 300 ccm JAP.....	D	A	D	A	BB	A	BB	A
Harley-Davidson, Mod. A u. B,	D	A	D	A	D	A	—	—
29 A, 29 B, 29 C, 29 CM.....	D	A	D	A	D	A	—	—
Mod. AA u. BA, 29 AA u. 29 BA	D	A	D	A	—	—	—	—
Mod. FDH, JDH, FH u. JH,	D	A	D	A	—	—	—	—
29 FDH, 29 JDH, 29 FH u. 29 JH	B	A	B	A	B	A	B	A
alle andern Modelle.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Harras.....	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Harso.....	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
Hecker, H II/350.....	—	—	TT	TT	TT	TT	TT	TT
H IV T. B. (28).....	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
alle andern Modelle.....	D	TT	D	TT	—	—	—	—
Heilo, Sport 28.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Mod. 24, 24 I, 26.....	A	A	A	A	A	A	A	A
Henderson.....	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Herbi, alle Modelle.....	B	TT	—	—	—	—	—	—
Hercules, 200 ccm.....	—	—	—	—	—	—	—	—

Name des Motorrades bzw. Motors	1929		1928		1927		1926	
	Motor		Motor		Motor		Motor	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter
Hermes, I und II.....	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Hiekel.....	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Hochland, HE 3.....	—	—	D	TT	D	TT	D	TT
Horex, oben gesteuert.....	B	TT	B	TT	—	—	B	TT
seitlich gesteuert.....	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
H. R. D., Zweitakt.....	TT	TT	—	—	—	—	—	—
oben gesteuert.....	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert.....	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Huba, 250 und 350 ccm.....	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
500 und 600 ccm.....	B	TT	B	TT	—	—	—	—
Hulla, Zweitakt.....	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Viertakt.....	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Humber, oben gesteuert.....	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert.....	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Husqvarna, Modell 50.....	D	TT	—	—	—	—	—	—
Modell 20, 25, 30.....	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
190, 180 A, 180, 600.....	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Ilo-Motoren.....	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Imperia, N 750 G.....	—	—	TT	TT	TT	TT	—	—
Sport (Supersport) 500.....	D	TT	D	TT	—	—	—	—
Indian, Ace und „4“.....	A	A	A	A	—	—	—	—
Scout 45 und GEP 101.....	D	A	D	A	D	A	—	—
Scout, Prince, G, GE 101	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
und 37.....	B	A	B	A	B	A	B	A
alle andern Modelle.....	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Ivy, Zweitakt.....	—	—	—	—	D	TT	D	TT
oben gesteuert.....	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
seitlich gesteuert.....	—	—	—	—	—	—	—	—
James, „S. S.“ Villiers-Motor.....	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
oben gesteuert.....	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert.....	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
J. A. P.-Motoren, oben gesteuert.....	D	TT	—	—	—	—	—	—
seitlich gesteuert.....	B	TT	—	—	—	—	—	—
K-Motor, System Küchen, alle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Modelle.....	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT
K. F.....	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
K. G.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Klotz.....	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT
Knorke.....	—	—	—	—	BB	BB	BB	BB
Köbo.....	B	TT	—	—	—	—	—	—
KR, 200 ccm.....	D	TT	D	TT	—	—	—	—
500 ccm O. H. V. double port.....	TT	TT	TT	TT	TT	TT	—	—
alle andern Modelle.....	—	—	—	—	—	—	—	—

Monat. Stammtische und Clubabende

Uns fehlen nur noch die Termine von HC Schweiz, HC Niederlande, HC Norwegen, Deutsches Motorradregister USA. Ich moechte unsere Horex-Freunde aus diesen Laendern bitten, uns Ihre Termine mitzuteilen!

-Der HC-Freiburg trifft sich jeden ersten und dritten Dienstag im Monat, um 20 Uhr in der 7800 Freiburger Gaststaette "Zur frohen Einkehr" nahe Hauptbahnhof in der Lehrnerstr. Kontakt ueber Gerhart Tel.07641-1832

-Der HC-Fulda trifft sich jeden zweiten Dienstag im Monat, um 20 Uhr in 6411 Wissels im Gasthof direkt am Ortseingang, an der Strasse von Fulda kommend. Kontakt ueber Werner Tel.06658-562

-Der HC NRW trifft sich an acht kurzfristig einberufenen Treffen im Jahr und dies an verschiedenen Orten in Nord-Rhein- Westfalen. Wer dabei sein moechte, wende sich an Reiner Tel. 04522-802-287 bis 17 Uhr oder an Dieter Tel. 02223-26784 bitte nach 21.00 Uhr.

-Der MSC Bad Homburg trifft sich jeden Freitag im Cafe Hett, im 6380 Bad Homburger Ortsteil Kirdorf. Kontakt ueber Winfried Tel.06172-81764 oder den Vorstand Tel.06172-35822.

-Der HC-Taunus trifft sich jeden zweiten Freitag im Monat, um 20.00 Uhr im "Darmstaetter Hof" in 6382 Burgholzhausen. Kontakt ueber Marina Tel.06172-35822.

-Die HF-Staufen-Teck treffen sich am letzten Freitag im Monat, um 20 Uhr im Gasthof "Traube" oder "Post" in 7312 Owen/Teck. Kontakt ueber Gudrun Tel.07161-22455 oder beim Vorstand Tel. 07161-25679

-Die HF Hanau treffen sich jeden dritten Freitag im Monat, im Buergerhaus von 6458 Rodenbach um 20.00 Uhr. Kontakt ueber Uwe Tel.06181-28319.

-Die HF Darmstadt treffen sich jeden letzten Freitag im Monat, in der Gaststaette "An der Trift" in 6108 Weiterstadt-Schneppenhausen. Kontakt ueber Dieter Tel.06150-6050.

-Die Horex u.Gespannfreunde Mainkling (naehe Creilsheim)treffen sich jeden ersten Sonntag im Monat, um 10 Uhr zum Fruehschoppen in dem Gasthof "Eiche" in 7189 Mainkling. Kontakt ueber Fritz Tel. 07959-634.

-Der HC-Berlin trifft sich jeden zweiten und vierten Dienstag im Monat, um 20 Uhr in 1000 Berlin Steglitzerdamm 95 im Schuetzenhaus. Kontakt ueber Hans Tel.030-6631218.

-Der HC-Singhofen trifft sich jeden ersten Samstag im Monat, um 20 Uhr in der Gaststaette des 5409 Singhofener Schwimmbades. Kontakt ueber Otto Tel.02604-8914.

-Der HC-Bad Bramstedt trifft sich ca. fuenfmal im Jahr, und das an verschiedenen Orten und Zeiten. Wer einmal dabei sein moechte, wende sich bitte an Markus Tel.04192-1414.

-Der HC Krumbachtal (Stuttgart) trifft sich jeden Donnerstag um 20 Uhr im Gasthof "Faessle" in 7015 Muenchingen. Kontakt ueber Josef Tel.07146-27171.

-Die HF-Bremen treffen sich jeden Freitag um 20 Uhr im "Meyerdicks" in 2802 Ottersberg 2 Ebbensiek 12. Kontakt ueber Bernd Tel.0421- 373933 oder 4572887.

-Der HC-Frankental trifft sich ca. fuenfmal im Jahr, in der "Fischerstube" in 6710 Frankenthal. Kontakt ueber Friedel Tel.06233-53850

-Die HF-Bad Kissingen treffen sich jeden ersten Freitag im Monat, um 20 Uhr in der Gaststaette "Schwarze Pfuetze" an der B19 naehe 8730 Bad Kissingen. Kontakt ueber Gernot Tel.0971-69036.

-Der MC Jovel trifft sich jeden ersten Mittwoch im Monat um 20 Uhr, in der am Sportplatz gelegenen Gaststaette "Die Huette", in 4400 Muenster Ortsteil Kinderhaus. Kontakt ueber Wolfgang Tel.0251-329170

-Die Veteranenfreunde Taunus treffen sich jeden ersten Mittwoch im Monat, um 20 Uhr in der Gaststaette "Ziegelhuette" in 6395 Rod an der Weil. Kontakt ueber Peter Tel.06081-7668.

-Am letzten Donnerstag im Monat um 19.30 Uhr trifft sich eine Gruppe von Horex und Veteranenfreunden zum Stammtisch im abgelegenen Schuetzenhaus von 7069 Dederndardt, Bergien. Kontakt ueber Benno Tel. 07195-73214 nach 21 Uhr.

Treffen-Ausstellungen-Maerkte

-12 bis 13.10. Markt in Mannheim

-18 bis 20.10. Herbsttref. euro. Motorr. Woebbel Tel.05233-5795

-19.10. Markt in Kaltenkirchen Tel.04192-9609

-26 bis 27.10. Le'denon/Frankreich Info: AFAMAC, 40 Place du Marechal Augereau, F-77610 La Houssaye en Brie.

-28.10. Orientierungsfahrt der Kuhle Wampe Aachen Tel.0241-511777

-2 bis 3.11. Teilemarkt in Rozendaal-Belgien Hermann Haack Ketelbuiserstraat 104 B-8810 Lichtervelde

-10.11. Veteranentrial in Mons/Belgien Tel.05829-448

-1 bis 3.11. Gespanntreffen an der Solitude Tel.0711-2571525

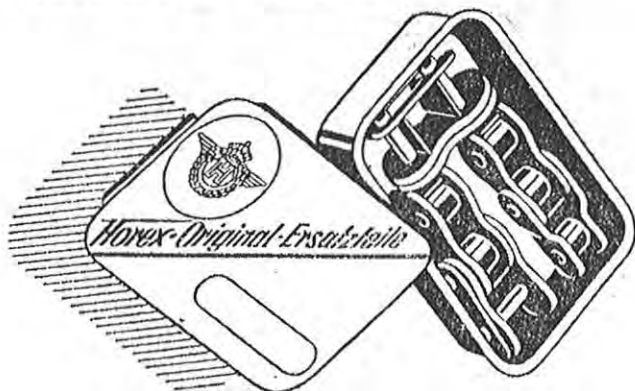
-Wintertreffen der Horex u. Gespanntreue Mainkling (naehe Creilsheim) mitte Januar Info bei Fritz 07959-634

-4 bis 5.4. Markt in Ludwigshafen

-2 bis 3.5. 14.Motorrad Veteranen-Ausfahrt des MSC Reichenbach 7080 Aalen Tel.07366/5587

-2 bis 3.5 Markt in Ulm

-38te Horex-Sternfahrt zu Pfingsten 1992 in 2357 Bimoehlen beim HC-Bad Bramstedt Info bei Markus Tel.04192-1414





Opa Geuder erzählt

von alten FN's

Als ich seinerzeit mein dreißigjähriges Jubiläum als Motorradfahrer beging — und das war immerhin schon 1931 —, hatten mich die FN-Werke in ihr Berliner Haus eingeladen. Dort waren in einem großen Saal alle bis dahin von FN gebauten Motorräder ausgestellt, natürlich auch die berühmtesten der Rennmaschinen. Viele von diesen Rennmaschinen hatte ich selbst oft zum Siege gesteuert, und es ist wohl schwer, sich vorzustellen, was ich beim Anblick dieser alten Veteranen empfand. Erinnerungen wurden in mir wach, als ich diese treuen und nun längst ausgedienten Kampfgenossen wieder vor mir sah, am längsten habe ich aber wohl das Erstlingsmodell aus dem Jahre 1903 betrachtet, auf welchem ich einst meine Laufbahn als Motorradfahrer begonnen habe, nachdem ich 1901 und 1902 primitive Versuchsmaschinen gefahren hatte. In mir wurde wieder jener Apriltag 1903 lebendig, an dem ich diese erste Serienmaschine der FN-Werke in Empfang nehmen konnte.

Ich erfuhr damals von dem Eintreffen der Maschine in Werneuchen bei Berlin gegen Abend und sauste — zu Fuß natürlich — so schnell mich nur die Füße tragen wollten, zum Bahnhof, wo man mir die Maschine auslieferte. Daheim angekommen, fand ich schon mehrere Freunde vor, die mir fleißig beim Entfernen der Verpackung halfen, und dann begann das große Staunen, denn außer mir und dem Mechanikermeister Hermann Mitzenzwey hatte wohl noch niemand ein richtiges Motorrad gesehen.

Die Maschine wog laut Typenschild trocken 65 kg und glied einem Fahrrad wie ein Ei dem anderen. Von einer Federgabel oder irgendeiner anderen Federung war natürlich keine Rede. Die 26 Zoll-Räder trugen 2 Zoll-Reifen ohne jegliches Profil, also vollkommen glatte Reifen. Der angeblich 2 PS-starke Viertaktmotor hatte ein automatisches Ansaugventil, welches sich beim Saughub des Kolbens selbsttätig öffnete. Ein ca. 3,3 cm breiter Lederflachriemen übertrug die Kraft des Motors auf das Hinterrad. Alle Bedienungshebel des Motors befanden sich am Benzintank: vorn links der Auspuffheber, vorn rechts die Zündverstellung, hinten rechts der Gashebel. Das war alles, denn eine Kupplung oder gar ein Getriebe waren nicht vorhanden. Das Tollste war aber die Anbringung der Hand-

Ölpumpe, welche sich auf der rechten Seite unter dem Sattel befand, wo man sie während der Fahrt kaum erreichen konnte. Dabei mußte man dem Motor alle 5—7 km frisches Öl zuführen. Der Benzinkasten — so nannte man damals den Tank — enthielt vorn den Betriebsstoff, und hinten hatte er ein Fach, in welchem der Zündakku und das Handwerkszeug, in Lappen eingehüllt, untergebracht waren. An Bremsen waren die Freilauf-Rücktrittbremse und eine an der Hinterfelge angebrachte primitive Klotzbremse vorhanden. Letztere war äußerst unzuverlässig. Selbstverständlich hatte die Maschine Tretpedale und war so hoch, daß man im Sattel den Boden nur knapp mit den Fußspitzen berühren konnte. Irgendwelche Beleuchtung war nicht vorhanden. Am Lenkstangenknopf war eine dicke Faserplatte angebracht, in deren Öffnung man vor dem Starten den Kontaktstift aus Messing stecken und damit den Stromkreis für die Zündung schließen mußte.

Nun stellte sich der Motorradfahrer von 1956 eine Fahrt auf solcher primitiven Maschine vor, die immer nur im direkten Gang gefahren werden konnte! Es war ein reines Kunststück, den Motor überhaupt in Gang zu bringen, nachdem man ihn auf dem Ständer erst hatte warmlaufen lassen. Das verdammte automatische Einlaßventil klebte immer, und es bedurfte erst mehrerer Einspritzungen mit Benzin und Petroleum, bis sich die Ölkruste endlich gelöst hatte und der Motor zu saugen begann. Kaum hatte man dann in höchster Eile den Ständer hochgeklappt und angeschnallt und sich auf die Maschine geschwungen und verzweifelt in die Pedale getreten, so klebte schon wieder das Ansaugventil, und der ganze Tanz ging wieder von vorn los! Gewöhnlich hatten sich inzwischen Neugierige eingefunden; und schließlich setzte man sich auf die Maschine und ließ sich von den Zuschauern anschieben, wobei man kräftig mittrat. Oft konnte man erst nach mehreren hundert Metern anstrengenden Pedalierens endlich die Füße still halten, weil es nun erst der Motor allein schaffte, nachdem das damals übliche dicke und zähe Motorenöl genügend flüssig geworden war.

In Werneuchen besaß damals der Tierarzt Köppen auch eine 2 PS FN-



Das ist Opa Geuder Anno 1903 auf seiner 2 PS-FN. Sichtlich ist er auch mal jung gewesen, nichts von wegen Rauschbart, auch heute übrigens nicht. Der Opa neben der Überschrift ist nur symbolisch.

Maschine, auf welcher er seine Patienten in der Umgebung zu besuchen pflegte. Er hatte sich einen automatisch hochklappenden Ständer angeschafft

und ließ dann den Motor auf dem Ständer erst richtig warm werden, wobei er schon im Sattel saß. Dann gab er sich plötzlich bei voll laufendem Motor einen kurzen Ruck nach vorn, so daß die Maschine auf die Erde geriet und der Ständer hochklappte. Natürlich gab es einen furchtbaren Ruck, als das sich rasend drehende Hinterrad den Boden berührte, aber unser braver Tierdoktor trat dann zuerst noch kräftig mit und kam so allmählich doch in Fahrt. Mich wundert noch heute, daß der Motor diese Mißhandlungen Tag für Tag aushielt, ohne daß die Kurbelwelle brach.

Der ca. 250 ccm-Motor, der 500—1000 Touren machte, war so brustschwach, daß man schon bei ganz leichten Steigungen mittreten mußte, und Berge oder starke Steigungen konnte er überhaupt nicht bewältigen. Dann blieb nur das Schieben übrig. Für Bergland war also das Vehikel gänzlich unbrauchbar. Ja, selbst bei mittelstarkem Gegenwind wurde der Motor immer kurzatmiger und blieb bald ganz stehen. Bei nur einigermaßen starkem Gegenwind war an ein Vorwärtskommen ebensowenig zu denken wie bei Regenwetter und nassen Straßen. Die aalglatten Reifen rutschten dann auf den damaligen schlechten Chausseen sofort weg. Der Lederflachriemen begann auch bald zu rutschen, und dann war es eben aus. Überhaupt dieser Lederriemen! Alle 10 km hatte er sich so gezogen, daß man ihn entweder mit einem Messer abkratzen und rauh machen oder sogar kürzen mußte. Ohne Kupplung und Getriebe war das Fahren bei scharfen Kurven, wo der Fahrer heutzutage einfach herunterschaltet, eine Qual, und ohne die Pedale ging es dann ebenso wenig wie bei einer Fahrt durch eine Stadt, wo alle Augenblicke ein Hindernis zum Abstoppen zwingen kann. Das schlimmste waren aber die vielen Reifenpannen am Hinterrad. Der Ausbau des Hinterrades war schlimmer als eine Motorpanne, und dann hielten — namentlich bei warmem Wetter — die mit einfacher Gummilösung aufgeklebten Flicker nie lange und konnten den Fahrer zur Verzweiflung bringen. Die Batterie hatte auch nur einen sehr begrenzten Radius und mußte spätestens nach 100 km Fahrt wieder aufgeladen werden. Stürze, verletzte Knie und zerrissene Hosen waren an der Tagesordnung. Es ist daher kein Wunder, daß viele Motorradfahrer bald den Sport ganz aufgaben und wieder Radfahrer wurden.

Der „lahme Hans“, wie ich meine erste Maschine selbst getauft hatte, bekam späterhin eine Federgabel und sogar einen Boschmagneten, und statt des elenden Lederflachriemens wurde ein Keilriemen angebracht, und damit wurden viele Pannen ausgeschaltet. Ich kannte schließlich die Maschine in- und auswendig, ganz genau und habe mit ihr trotz ihrer Schwächen viele, viele Tausende von Kilometern zurückgelegt, bevor ich sie nach Österreich verkaufte.

Natürlich hatte ich mir vorher schon den ersten FN-Vierzylinder bestellt. Das war Anno 1906, und ich kann mich heute noch darauf besinnen, wie begeistert ich von der ersten Probefahrt war. Ich setzte mich auf die Maschine, machte ein paar Tritte mit den Pedalen, und schon sprangen alle vier Zylinder wie mit einem Zauberschlage an. Der Motor hatte eine

Beschleunigung, die atemberaubend war. Nach weniger als 100 Metern waren schon 60 km erreicht, und ich mußte schleunigst Gas wegnehmen. Die Gummipufferfederung des Vorderrades war für damalige Verhältnisse hervorragend, und ein Kardan machte die üble Riemenübertragung überflüssig. In der Spitze erreichte der Vierzylinder, der zwar eine Kupplung, aber noch kein Getriebe hatte, etwa 70—75 km. Er hatte aber eine Eigenschaft, die noch viel wertvoller war: man konnte mit ihm tatsächlich langsam fahren! Das war damals etwas Unerhörtes. Der „lahme Hans“ lief ohne Unterstützung durch die Pedale kaum unter 20—25 km, und das war eine böse Sache. In Städten und geschlossenen Ortschaften war damals nämlich die Höchstgeschwindigkeit allgemein auf 15 km begrenzt, und so langsam lief damals kein einziges Motorrad.

Auf meinem neuen Vierzylinder fühlte ich mich wie ein König. Berge bezwang der 4 PS starke Motor mühelos, und an Betriebssicherheit ließ er nichts zu wünschen übrig. Nur die verdammten Hinterreifenpannen mit den sich immer wieder lösenden Flickern! Der Ausbau des Hinterrades war einfacher als heute mit einer Steckachse. Den Ölstand konnte man für jeden Zylinder an einem kleinen Fenster aus Marienglas im Kurbelgehäuse genau kontrollieren. Von diesen Vierzylindern liefen allein in Werneuchen mehrere.

1907 bekam ich wiederum das neueste Vierzylindermodell, welches sogar Kupplung und 2 Gänge besaß und bequem 75 km erreichte. Meine Spezialmaschine kam sogar auf 90 km, was für damalige Zeiten eine enorme Leistung bedeutete. An Strafmandaten war bei mir kein Mangel. Die Hauptursache war jedoch nicht schnelles Fahren, sondern das monotone Brummen und gelegentliche Aufheulen des Vierzylinders, was immer eine hohe Geschwindigkeit vortäuschte. Manchmal hat das auch sein Gutes. Eines Tages bekam ich ein Strafmandat über 20 Mark. Begründung: ich sollte mit meinem Vierzylinder in Berlin in der Petersburger Straße 500 Meter in 30 Sekunden durchfahren haben! Das waren also im Stadtverkehr runde 60 km! Auf diese polizeiliche Feststellung hin verkaufte ich bald danach die Maschine einem Liebhaber zu einem Preise, der über dem Katalogwerte lag.

Die nächsten Vierzylinder — ich bekam immer die allerneuesten Modelle — wurden immer vollkommener und auch etwas schneller, was aber praktisch kaum eine Rolle spielte, aber sie hatten alle nur automatische Ansaugventile. Sogar meine Rennmaschinen, die ich in der Hauptsache in Stundenrennen auf Zementbahnen fuhr, waren nicht anders konstruiert. Allerdings hatten sie weder eine Kupplung noch ein Getriebe, und auch die Federgabel mußte ihnen fehlen, da man sonst bei der Einfahrt in die Steilkurven aus dem Sattel geflogen wäre, aber sie hatten alle ein enormes Anzugsvermögen und eine Schnelligkeit, die man auf keiner Bahn Europas voll ausnutzen konnte. Auch die Handlung wurde nicht geändert. Die Behandlung der Serienmaschinen wie der Rennmaschinen war in bezug

auf die Kühlung nicht einfach, da die 4 Zylinder eng hintereinander lagen und daher leicht zur Überhitzung neigten. Es war also unmöglich, etwa 20 km ununterbrochen mit voller Geschwindigkeit zu durchfahren. Man mußte dem Motor immer wieder einmal eine kurze Ruhepause mit geringerer Geschwindigkeit gönnen. Ich bin damals oft von Presseleuten gefragt worden, wie ich es anstelle, den Vierzylinder in einem Stundenrennen ohne Heißlaufen über die Distanz zu bringen. Ich habe die Frage nie beantwortet, kann das Geheimnis jetzt aber verraten. Ich hob etwa jede 5. Kurve, also etwa alle 2,5 km, für ca. 2 Sekunden mitten in der Kurve das Auspuffventil an, was auf die Geschwindigkeit gar keinen Einfluß hatte, dem Motor aber Gelegenheit gab, kalte Luft einzusaugen und sich dadurch von innen heraus abzukühlen. Außerdem durfte man dem Gemisch nie zuviel Luft geben.

Und noch eine alte Maschine sah ich da 1931 im Ausstellungssaal stehen. Die in mir alte Erinnerungen weckte, eine ganz gewöhnliche Tourenmaschine von 2,5 PS, Einzylinder, Kardanauftragung, 2 Gänge und Kupplung. Es war das Modell 1912. Diese Maschine war das erste absolut bergfeste Modell der FN-Werke, welches mit jeder Steigung mühelos fertig wurde. Allerdings machte die Maschine in der Spitze nur 40 km, war aber sehr wendig. Ich habe sie versuchsweise wiederholt gefahren, aber dann auf sie verzichtet. Der Motor machte schon bei 30 km derart viel Touren und erschütterte die ganze Maschine derart, daß man dachte, man säße auf einer Elektrizitätsmaschine.

Neben diesem Modell stand die Einzylindertype 1913 von gleicher Stärke. Dieses in gleicher Weise ausgerüstete Maschinchen habe ich bis zum Ausbruch des Krieges 1914 gefahren und war mit ihm sehr zufrieden. 60 km war die Spitze, und das war vollkommen ausreichend für eine leichte Maschine. Als ich als Offizier bei der Armeekraftabteilung 14 in Schlestadt 1918 tätig war, benutzten wir dieses Modell mit Vorliebe zur Ausbildung unseres Nachwuchses.

Und noch ein anderes Modell sah ich in der Schaustellung auf dem Kaiserdamm in Berlin stehen: den 150 ccm FN-Vierzylinder mit gesteuerten Ventilen, wie ich ihn vor dem I. Weltkrieg so oft als Rennmaschine gefahren hatte. Er war ein Wunder der Präzision und wurde serienmäßig bis 1927 gebaut.

Mir ist es in den 55 Jahren, in welchen ich mit Motoren zu tun hatte, oft vorgekommen, als ob unsere Maschinen auch eine Seele hätten, und gar manches Mal haben meine Monteure liebevoll über die Kühlrippen gestrichen, wenn mein Vierzylinder wieder einmal ein Stundenrennen gewonnen hatte. So kann ich weder meinen alten „lahmen Hans“ wie seinen in Werneuchen noch heute unvergessenen Stallgenossen, den „grünen Franz“, der allen Klubkameraden des Motorklubs Werneuchen 1906 jahrelang als Reservemaschine treue Dienste leistete, je vergessen, denn diese alten Pioniere waren Wegbereiter einer Zeit der Motorisierung, die heute noch nicht abgeschlossen sein dürfte.

Maßvergleichliche

Thomas Tel. 089-53287336 hat uns unsere Frage nach der Vergleichbarkeit der verschiedenen Härteskalen (Rockwell, Vickers, Brinell) beantwortet. Auch die Frage nach der Zahl "5" in der Bezeichnung "HV5" wurde uns klar, als die Prüfkraft mit der die Diamantpyramide in die zu prüfende Fläche gedrückt wird erlaubt. Besten Dank an Thomas. Zur Information der Leser, die für uns als potenzielle Kunden einer Härterei, wichtigste Tabelle die uns von Thomas mitgeschickt wurde, die Vergleichbarkeit der verschiedenen Härteangaben. Siehe HB 3/91 Seite 21 "Nockenwellen Probleme"

Werkstoffprüfung

Umwertungstabelle für Härtewerte und Zugfestigkeit

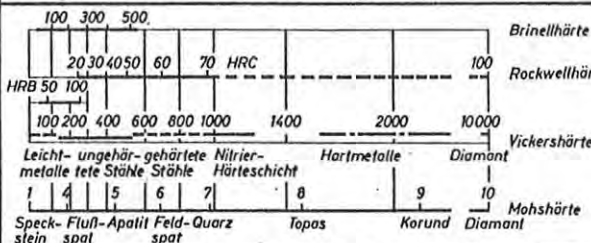
DIN 50 150 (12.76)

Zugfestigkeit R_m N/mm ²	Vickers- härte HV ($F \geq 98 N$)	Brinell- härte HB	Rockwellhärte				Zugfestigkeit R_m N/mm ²	Vickers- härte HV ($F \geq 98 N$)	Brinell- härte HB	Rockwellhärte	
			HRC	HRA	HRB	HRF				HRC	HRA
255	80	76			48	82,6	1155	360	342	36,6	68,7
285	90	85,5			56,2	87	1220	380	361	38,8	69,8
320	100	95			62,3	90,5	1290	400	380	40,8	70,8
350	110	105			66,7	93,6	1350	420	399	42,7	71,8
385	120	114					1420	440	418	44,5	72,8
415	130	124			71,2	96,4	1485	460	437	46,1	73,6
450	140	133			75	99	1555	480	(456)	47,7	74,5
480	150	143			78,7	(101,4)	1595	490	(466)	48,4	74,9
510	160	152			81,7	(103,6)	1665	510	(485)	49,8	75,7
545	170	162			85	(105,5)	1740	530	(504)	51,1	76,4
575	180	171			87,1	(107,2)	1810	550	(523)	52,3	77
610	190	181			89,5	(108,7)	1880	570	(542)	53,6	77,8
640	200	190			91,5	(110,1)	1955	590	(561)	54,7	78,4
675	210	199			93,5	(111,3)	2030	610	(580)	55,7	78,9
705	220	209			95	(112,4)	2105	630	(599)	56,8	79,5
740	230	219			96,7	(113,4)	2180	650	(618)	57,8	80
770	240	228	20,3	60,7	98,1	(114,3)		670		58,8	80,6
800	250	238	22,2	61,6	99,5	(115,1)		690		59,7	81,1
835	260	247	24	62,4				720		61	81,8
865	270	257	25,6	63,1				760		62,5	82,6
900	280	266	27,1	63,8				800		64	83,4
930	290	276	28,5	64,5				840		65,3	84,1
965	300	285	29,8	65,2				880		66,4	84,7
1030	320	304	32,2	66,4				920		67,5	85,3
1095	340	323	34,4	67,6				960		68	85,6

Die Tabelle liefert einen angenäherten Vergleich für unlegierte und niedrig legierte Stähle und Stahlguß. Eine Umwertung soll nur vorgenommen werden, wenn das vorgeschriebene Prüfverfahren nicht angewendet werden kann.

Die Werte der Brinellhärte gelten für Belastungsgrad 30 ($F = 9,81 \cdot 30 \cdot D^2$). Eingeklammerte Werte liegen außerhalb des genormten Anwendungsbereiches, können jedoch als Näherungswerte benutzt werden.

Vergleich verschiedener Härteskalen



Von zwei Stoffen ist der härtere, der den anderen ritzt. In der Mohs-Härteskala sind die Stoffe in der Reihenfolge ihrer Ritzhärte angeordnet und durch Härtezahlen 1 bis 10 gekennzeichnet.

Für technische Zwecke wird die Härte in Brinell-, Rockwell- und Vickershärte, weniger in den Werten der Härteskala nach Mohs angegeben.

Rüberg
KETTEN

Rüberg
VIELMILLIONENFACH BEWÄHRT

Rüberg
KETTEN

Horex in Jugoslawien

In diesen, fuer einen Jugoslawen schweren Zeiten, wollen wir an unseren Horex-Freund Jose in Maribor denken, dem es hoffentlich noch gut geht. Unsere Gruesse und die aller Horex-Freunde an ihn.

Fischsilbergrau fuer Regina 400

Die Frage: - Wurde die 400 Regina werksmaessig auch in Fischsilbergrau (faelschlich auch als Fischsilberblau oder *Blau-metallic* oder Blau benannt) geliefert? Kann nun klar mit "Ja" beantwortet werden. Helmut der eine solche Maschine, noch im Originalzustand von seinem Vater uebernommen hat, kann dies bestaetigen. Auch die damalige Lieferfirma Islinger Mannheim konnte durch Hr. Umhey diese Tatsache bestaetigen. Die Recherchen des HB bei ehemaligen Horexmitarbeitern ergab auch eine Bestaetigung in dieser Frage. Das Fahrzeug ist aus dem Jahre Februar 54 mit der Fahrgestell Nr. 06 1075 254.

Doch was nuetzt das beste Wissen um diese Frage, wenn man den Originallack oder zumindestens den Originalton nicht mehr beschaffen kann. Da die Regina von Helmut noch sehr gut erhalten ist, ist das Ziel nur eine Lackausbesserung des Originallackes. Nach langem Suchen und einigen Versuchen am original lackiertem Blech, erwies sich die Renault Bleumetallic Farbnummer 435 als der goldene Schuss. Bei Taglicht sind keine Unterschiede zu erkennen. Unter einer Lampe sind die nachlackierten Stellen jedoch noch vom Originallack zu unterscheiden. Eine Ueberpruefung, nach einer durchgefuehrten Politur beider Stellen steht noch aus. Helmut ist unter Tel. 06190-4584 zu erreichen.

* Es gab auch bei Horex noch ein Blau-Metallic und zwar bei der Imperator 450 fuer USA (Citation siehe HB 2/90) dies war wesentlich mehr blauhaltig als das Fischsilbergrau. Dieses Blau wurde nicht werksmaessig fuer Regina benutzt.

Schutzblechhalter hinten fuer Regina

Wem die gebogenen hinteren Schutzblechhalter der Regina mit den Teilenummern JFN 16 und JFN 17 fehlen, der kann einen Nachbau bei Gert erhalten. Tel. 06172-71187. Auch ist Gert gerne bei Motorueberholungen behilflich, seine Lehrzeit in diesem Metier, hat er bei Curt Hahnenstein und Alfred Friemel, vielen von uns als die Kapazitaeten auf diesem Gebiet bekannt, hinter sich gebracht. An dieser Stelle die besten Genesungswuensche an unseren Curt.

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleissteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

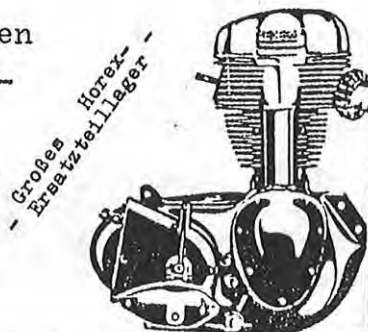
Krümmer - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

6110 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



Tankueberholung

Benno Tel.0195-3214 bietet Leistungen zur Restauration von Kraftstofftanks an. Durch einen Karosseriespengler mit einigen jahrzehnten Erfahrung im Motorrad-Kraftstoff-Tank-Bereich werden ein-gebeulte Tanks, ohne zu loeten, zu 100% gerichtet. Nach Bedarf und auf Wunsch werden neue Blechhalterungen fuer die Kniekissen angebracht. Auch die weiteren Arbeitsgaenge wie verchromen koennen ausgefuehrt werden. Bitte die Kosten bei Benno erfragen.

Aus alten Lagerbestaenden sind noch lieferbar: Tanks fuer BMW, Ardie, Duerkopp, Bauer, Miele, Hercules, DKW, etc. Auch ist es moeglich mit Benno Tanks zu tauschen oder Ihm ueberzaehlige zu verkaufen.

Treffen bei Karl-Heinz

Im Horex-Boten 1/91 regten wir ein gemeinsames Treffen an, dass leider eine schwache Resonanz hatte, naja vielleicht lags ja auch am Termin. Diese Idee verfolgt Karl-Heinz schon seit laengerem und laed ab und zu ein paar Horex-Interessierte zu sich ein. Wir sind seiner Einladung gefolgt und koennen nur positives von einem solchen kleinen Treffen berichten.

Am samstag Morgen schnappten wir, also Siegfried und ich, unsere Muehlen und rauschten in den Odenwald. Dort bei Karl-Heinz angekommen, luden wir unsere Tankrucksaecke ab und bekamen ersteinmal eine Bratwurst zum Essen. Fuer Essen und Getraenke war das ganze Wochenende gut gesorgt, da Karlheinz und Familie alles wunderbar organisierten. Nach und nach trafen dann unter anderen Wilfried und Roland ein. Der Samstag war fuer die Anreise und einen geselligen Abend vorbehalten. Es wurde auch ein schoener Abend, bei zwei Faessern Bier wurde viel erzaehlt, geredet und diskutiert. Am interessantesten waren die verschiedenen Dialekte, denn alle kamen aus einer anderen Ecke. Gegen 24 Uhr wurden dann die Schlafsaecke ausgepackt, wir wollten ja am naechsten Morgen eine Ausfahrt durch den Odenwald machen.

Die wurde es dann auch, Roland fuehrte uns ueber kleine verwinkelte Straesschen, die ich vorher noch nie gesehen hatte. Die Kurven waren so toll, dass ich sogar einmal meinen Hauptstaender zum Schleifen brachte. Will sagen, es war eine super ausgesuchte Strecke, die wirklich Spass machte zu fahren. Gegen 12 Uhr kehrten wir dann in einem Motorrad-Treffpunkt ein und trafen sogar einen Regina-Fahrer. Dort Fruehstueckten wir erst einmal gemuetlich, um dann wieder zurueck zu Karl-Heinz zu fahren. Uebrigens, die Strecke zurueck war nicht minder Interessant als die Hin- strecke. Bei Karl-Heinz angekommen wurde dann noch ein Kaffee getrunken und danach in aller Ruhe nach Hause gefahren. Ich werde dieses Wochenende immer in guter Erinnerung behalten-Vielen Dank Karl-Heinz.

C.K.

Buschwiesen Treffen 6.9.-8.9.91

Die Buschwiese war endlich mal wieder ein Horex - bzw. ein Veteranen-Treffen. Es waren mal wieder richtig viele Horex-Maschinen vertreten. Es reichte vom Gnom bis zum Imperator. Das Gleichnamige Buch von Herrn Habermann wurde hier auch zum ersten mal auf den Markt gebracht. Die Preise fuer Speis und Trank waren in Ordnung und auch die abendliche Veranstaltung war ein voller Erfolg. Der Horex-Club Taunus gewann dort uebrigens den Preis fuer die meisten gemeldeten und an die Buschwiese gebrachten Horexten. Da wir am Festabend nicht anwesend waren, liegen uns keine weiteren Angaben ueber die Plazierungen und Preisverteilungen vor.

Eine Besonderheit war die fein gemachte 500ccm Regina des Frankfurter's Gernot Langeloth.

Es war ein schoenes Horex-Treffen das die Linie fuer die naechste Buschwiese sein sollte.

C.K.

2-Tages-Ausfahrt des

Fahrzeugveteranenvereins Dreieich

Am Samstag den 29.6.91 wurde sich auf dem Parkplatz der Burg Dreieichenhain versammelt, um die Ausfahrt zu beginnen. Am Start waren eine Fuelle von Veteranen-Fahrzeugen, es reichte von einem alten franzoesischen Stadtbis bis zu 200ccm Motorraedern. Kurzum, es war wieder eine Vielfalt von Kulturquatern vorhanden, die kaum eine andere Ausfahrt zustande bringt. Von Dreieichenhain ging es dann ueber Moerfelden, Nierstein und Dahlheim zum Hof Pfalzblick bei Kriegsfeld, dort wurde dann koestlich zu Mittaggeessen. Ueb-rigens die gesamte Strecke war wieder wunderbar ausgesucht, es war eine Augenweide, die mir noch nicht bekannte Landschaft, zu betrachten. Gut gestraekt ging es dann ueber Kalkofen, Odernheim und Merxheim nach Hochstetten, wo wir auf einem BMW-Clubgelaende, VIELEN DANK, unser Lager aufschlugen.

Vom Abend bis in die Nacht wurden Bezingespraechе gehalten und es gab sogar noch Spiessbraten. Verdursten musste natuerlich auch keiner, es gab genug zu trinken. Nachdem auch die letzte Bier-flasche geleert wurde, gingen dann die letzten so gegen 3 Uhr morgens in Zelt schlafen. Ich glaube, alle werden diesen lustigen Abend in Erinnerung behalten.

Am 30.6 ging es morgens dann ueber Waldfriede, Schoeneberg, Windesheim, Langenlonsheim und Gensingen zum Sonnenhof, dort wurde wieder sehr gut aufgetischt, und die Veteranen konnten zum letztenmal bestaunt werden. Der Bus wurde uebrigens immer mehr zur Attraktion, denn die liegeengebliebenen Fahrer hatten eine wunderbare Mitfahrgelegenheit. Vom Sonnenhof ging es dann noch einmal ueber Jugenheim und Schwabsburg nach Nierstein an die Faehre, wo eine kurze Pause eingelegt wurde. Von dort aus fuhr dann jeder seine eigenen Wege nach Hause, um sich naechstes Jahr wieder bei einer einmalig organisierten Ausfahrt zu treffen.

C.K.

Schotten Grand-Prix 17.8.-18.8.91

Die Rennveranstaltung am Schottenring war wieder ein einmaliges Ereignis in der Veteranen Grand-Prix Szene. Es gibt wohl keine vergleichbare Veranstaltung, wo man das Renngeschehen so hautnah miterleben kann. Einfach toll wie die Organisatoren das immer wieder schaffen. Diesesmal war unter den normalen Rennklassen auch noch eine Klassik-Gruppe mit eingebracht, dort konnte dann z.B. eine Goericke oder eine Roconova bewundert werden. Es waren auch einige Imperatoren am Start, unter anderem auch ein Prototyp von 1951, der aber leider durch einen Vergaserdefekt ausschied. Die Imperator von Reinhard erreichte auch nicht das Ziel, da der Motor kurz vor Schluss fest ging. Aber ohne solche Defekte wuerde es ja auch keinen Spass machen.

Man konnte also wieder viele seltene Maschinen betrachten und ebenso in voller Aktion sehen, ich bin auf jeden Fall wieder im naechsten Jahr beim 3.Schottener Grand-Prix dabei, um die tollen Turnereien auf den Gespannen zu sehen.

C.K.

BERU

ZÜNDKERZEN



u2

NORMAL

Kerzen für
Motoren
aller Art



u2s

SPEZIAL

Kerzen mit größerem
Wärmebereich für
Zweitakt- und
Hochleistungsmotoren

12Volt mit der originalen 6Volt Lichtmaschine ! !

Ja, - es scheint zu gehen. Wie wir einem Bericht der Zeitschrift Gummikuh Heft 6/91 entnehmen konnten, ist bei der Firma Elektronik-Data Kleiber GmbH, Steinbach 19 in w-5253 Lindlar, Tel. 02266-2502, ein Regler erhaeltlich, der im Lichtmaschinen-gehaeuse unserer Noris-Anlagen den Platz des F-Reglers einnimmt und die Lichtmaschine zur Abgabe von 12Volt ermundert. Es wird ausdruecklich darauf hingewiesen, dass man keine sulfatierten, alte Batterien mit diesem Regler zusammenschalten soll, da sonst eine Ueberhitzung der Lichtmaschine stattfindet (Brandgefahr). Bei Fragen bitte an Hr. Kleiber wenden.

Kettenraeder u. Ritzel

Der normale Ersatz von originalen Kettenraedern und Ritzeln wird wohl am elegantesten ueber die verschiedenen Horex-Veteranen-Haendler, wie sie im HB annoncieren, erledigt. Doch z.B fuer die Kleinen oder die Alten oder auch fuer spezielle Umbauten sind meist andere Adressen notwendig. Antriebstechnik Werner Wollersen, Arsterdamm 107 in 2800 Bremen 1, ist eine solche die weiter hilft, seine Telefon Nr. ist 0421-824282

Tiefschwarzer Nachtglanz

In Anknuempfung an unseren Artikel in HB 4/90 Seite 15 "Dem Pinsel zur Ehre" sollte ja auch noch etwas zur spaeteren Pflege des mit so viel Muehe aufgebrauchten Lack hilfreich sein. Karlheinz Tel. 06203-16462 hat allerbeste Erfahrungen mit einer, speziell am Motorrad, leicht zu gebrauchenden Politur Namens "Plastal 99" gemacht. Diese Politur ist fuer alle gebrauchlichen Lacke ob Kunstharz, Acryl oder Nitro zu verwenden. Nach wiederholtem Gebrauch wird selbst der matteste Lack wieder wie Neu. Plastal 99 ist zu bestellen bei Karl Braun Tel. 07904-364, der Preis liegt fuer ca. 600 ml, in einer FCKW freien Spruehflasche bei 23,50 DM plus 4,-DM Porto. Auch fuer Fischsilbergrau und andere Farbtoene zu empfehlen.

Imperator Ventil

Bei der Imperator, so wurde uns mitgeteilt, sollen die Ventile der Suzuki GS 1000 passen. Dies wurde von uns nicht ueberprueft, auch haben wir den Namen des Tipgebers vergessen. Aber vielleicht misst mal ein HB Leser mit der Moeglichkeit dazu nach und gibt uns eine Mitteilung, die wir dann im naechsten HB veroeffentlichen.

Gute Galvanik

Helmut hat uns von seinen Erfahrungen mit Galvanikbetrieben im Rhein-Main-Gebiet berichtet. Er war mit dem Preis-Leistungs Verhaeltnis, den Ausbeulleistungen und der freundlichen und fachmaennischen Beratung der Firma Josef Koch Industriestr. 54 in 6500 Mainz-Mombach sehr zufrieden. Moechte Jemand naeheres wissen, z.B. welcher Betrieb nicht zu empfehlen ist, der wende sich bitte an Helmut 06190-4584

Friedel Muench

Die im September geplante Veranstaltung von Friedel musste leider ausfallen, da Friedel ueberraschend schwer erkrankt ist. Er soll sich aber schon wieder auf dem Wege der Besserung befinden. Von uns und allen Horex-Freunden, die besten Genesungswuensche an ihn.

Nocken auf dem Pruefstand !

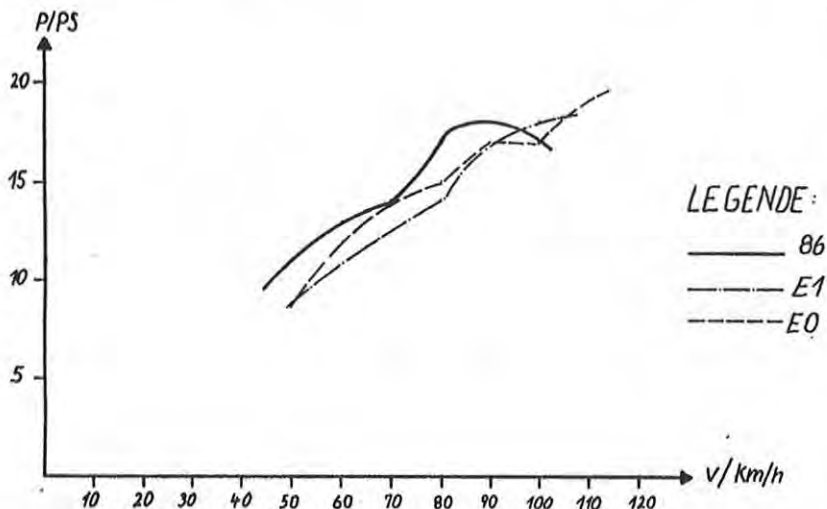
Karlheinz Tel. 06203-16462 hat mit seinem Regina 400er Motor, Toyotakolben und 250er Zylinderkopf, einige Leistungsmessungen, mit verschiedenen Nocken auf einem die Leistung am Hinterrad messenden Leistungspruefstand, vorgenommen.

Zuerst wurde der Motor mit einer E0 Nocke gemessen. Das maximal-Ergebnis, war 20 PS gemessen im dritten Gang bei einer Geschwindigkeit von ca. 100 km/h, das entsprach, entsprechend dem Uebersetzungsverhaeltnis, einer Drehzahl von ca. 6000 upm. Wenn man die Verluste durch die zusaetzlichen Zahnradpaarungen des dritten Ganges, der Sekundaeruebersetzung und der Reibuebertragung des Hinterrades auf die Messtrommel, beruecksichtigt ist das Ergebnis fuer einen 400er Motor als "SEHR GUT" zu bezeichnen. Ich kann die Leistungsaehigkeit dieses Motors aus eigener Anschauung waehrend einer gemeinsamen Ausfahrt (siehe den Bericht "Ausfahrt im Odenwald" in diesem Heft.) als sehr gut bezeichnen mit Spitzengeschwindigkeiten von ca. 140KM/h. Der Auspuffton einer 400er mit Einport ist sicher vielen bekannt, dies wird zum Vergleich zu den anderen Nocken benoetigt.

Als naechstes wird die vermeindlich so sportliche E1 Nocke mit ihrer langen Einlassoeffnungszeit eingebaut. Doch das Ergebnis ist niederschmetternd. Zur Erreichung der gleichen Leistung ist, ueber den ganzen Bereich, eine hoehere Drehzahl noetig und auch die Spitzenleistung wird nicht erreicht. Der Auspuffton klingt, als wenn zwei Pfund Stahlwolle im Auspuff waeren.

Nun wurde die B6er Nocke (siehe HB 2/91 Seite 22) eingebaut. Das Ergebnis laesst sich sehen. Im ganzen Drehzahlbereich, bis auf die Spitze ist die Leistung gegenueber der E0 Nocke bei gleicher Drehzahl um ca. 2PS hoeher. Die Spitze bleibt mit 19 PS etwas hinter der E0 Nocke. Doch da man sowieso nicht mit maximaler Drehzahl faehrt, blieb bei Karlheinz die B6er Nocke im Motor. Er wird uns die Unterschiede im Fahrgefuehl sicher noch beschreiben. Doch zuerst zum Ton der B6er Nocke. Den agressiven Ton, den die E0 Nocke bei hoeheren Drehzahlen bekommt, hat die B6er schon bei wenig ueber Lehrlaufdrehzahl.

Der Fahrversuch bestaetigte ein wesentliche Verbesserung der Beschleunigung und des Abzugs aus Kuen heraus. Fuer Fragen zu diesem Thema steht Karlheinz gerne zur Verfuegung.



Horex Nockenwellen

Rolli Tel.0521/61443 hat uns freundlicherweise seine Diplomarbeit ueber Abwicklungen von Nocken, beispielhaft an Horex-Nocken, zur Verfuegung gestellt. Da ich noch nicht alles verstehe, moechte ich Rolli bitten, mir auch noch die erklaeierenden Textteile zur Verfuegung zu stellen. Aber ganz so dumm sind wir nun auch nicht, dass was wir verstanden haben, moechten wir mitteilen.

Nocken- kennung	Ventil hub	Einlass oeffnet	Einlass schliesst	Auslass oeffnet	Auslass schliesst	Ueber schneid.
	Einlass/ Auslass	v UI	n UI	v UI	n UI	

Regina

E	8,48/8,55	50	80	90	70	120
E 1 *1	8,69/8,72	90	110	120	90	180
E 0 *2	8,36/8,20	50	70	90	60	110
E 0 *3	8,33/8,21	50	80	100	60	110
E 2	7,55/7,29	60	80	110	70	130

Imperator

R 1	8,00/7,76	90	90	110	70	160
R 3	8,12/7,99	70	80	90	50	120
RS 3	8,04/7,74	80	70	90	50	130
-8 *4	8,02/7,88	110	90	90	90	200

Spreizung in Kurbelgraden von Maximalerhebung Einlass zu Maximalerhebung Auslass.

105 Grad haben die Nockenwellen E, E0 *2, E2, R1.

107,5 Grad haben die Nockenwellen E1, E0 *3.

97,5 Grad haben die Nockenwellen R3, -8.

95 Grad hat die Nockenwelle RS3. Die Flanken dieser Welle (RS3) sind bei Ein und Auslassnocken hohl geschliffen, nur so ist bei dem gegebenen Radius des Abnahme koerpers (Kipphebel) eine steile Erhebungskurve zu erreichen.

Alle Angaben sind auf Kurbelwellengrade bezogen und der Ventilhub ist in mm angegeben. Im Bereich des Ventilhubes der Nocken E, E1, E0, koennen sich durch die Verwendung von gebrauchten Nocken unterschiede in den Erhebungen ergeben haben. Aber auch die Fertigungstoleranzen tragen zu den Unterschieden bei. So hat die ungeliebte E1 Nocke den hoechsten Hub !

*1 Diese Nocke hat laengere Anlaufampen als die anderen.

*2 Die Null bei E0 ist stehend eingeschlagen.

*3 Die Null bei E0 ist liegend eingeschlagen.

*4 Stationaermotor Nocke mit extrem langen Anlaufampen, daher Steuerzeiten mit den anderen Nocken nicht vergleichbar.

Abgenutzte Schlepphebel reduzieren den Ventilhub z.B in den mir vorliegenden Unterlagen, um bis zu 1 mm ueber 50 Grad Kurbelwellen Drehung. Ansonsten verhalten sich alte und neue Schlepphebel einigermassen gleich und koennen, sofern gleiche Pfannennradien Verwendung finden, mit allen Nocken genutzt werden. Dies hier nochmal ausdruecklich, da ich nach der ersten Einsicht in die Unterlage, eine falsche Meinung gewonnen hatte, die ich auch muendlich einigen Horex-Freunden gegenueber geaussert habe. Also diese meine muendliche Aeusserung wird zurueckgenommen, denn sie ist falsch.

Das Horex-Buch ist da !

Klaus-Joerg Tel. 06597-4330 hat das erste Horex-Buch am Markt, den "Dampfhammer 2" fertig. Er bringt es im Selbstverlag, also nicht in der Buchhandlung nach dem Buch fragen, es ist nur bei Klaus-Joerg fuer 61,50 DM erhaeltlich. 61,50 DM fuer 200 Seiten Horex Geschichte nicht gestreckt durch Bedienungs-, oder Reparaturanleitungen. Ich finde, wenn man die handwerkliche Einmannproduktion beachtet, Klaus-Joerg war und ist Redakteur, Autor, Grafiker, Layouter, Lektor, Verleger, Drucker, Buchbinder und Buchhaendler in einer Person, so glaube ich, ist das ein angemessener Preis. Auch wenn mancher sagen wird, fuer die Haelfte bekomme ich einen Prachtfarbband und nicht eine im Kopierverfahren hergestellte, einen Zentimeter dicke, Din A4 Broschuere, dem muss entgegnet werden, das ist der Tribut an die nicht gegebene Massenaufgabe. Und wie sollte eine Privatperson dieses Risiko tragen, wenn nicht einmal bis vor kurzem ein Millionen schwerer Verlag bereit war, dies zu tun? Aus diesem Grund unsere Achtung und nicht unsere Kritik fuer dieses Unternehmen.

Das Buch beschreibt den Baum Horex von seinen Wurzeln bis in seine Krone. Das heisst, es geht ueber jenes was in der Windsbraut oder im Schrader-Buch erzaehlt wird, weit hinaus. Man koennte sogar behaupten, dass der "Dampfhammer 2" durch die Bildqualitaet der Windsbraut aber auch des Schrader-Buches (siehe HB 1/89) erst richtig ergaenzt wird.

Zeitbeziege und oekonomische Betrachtungen des Autors lassen die Wellenbewegungen der Horex-Geschichte nicht als eine Aufzaehlung von Fakten erscheinen, sondern geben dies fuer den Leser greifbar wieder. Auch die in Passagen romanhaft gehaltene Form laesst dieses Buch nie uninteressant werden und ich habe es in einem Zug ausgelesen.

Das Buch ist durch einige interessante original Dokumente, in seinen Textteilen untermauert. Der Horex-Freund wird sich viele Fragen nach dem woher, dem warum und dem wieso nach der Lektuere des Buches beantworten koennen. Uns bleibt nur zu sagen: Ein absolutes Muss fuer den auch geschichtlich interessierten Horex-Freund.

Zu guterletzt moechte ich aber nicht verhehlen, das einige der Ergebnisse von Klaus-Jorgs Recherche sich nicht mit der meinigen decken. Z.B. hatte ich mit einer ziemlich grossen Sicherheit (drei voneinander unabhaengige Zeitzeugen gaben bildhaft Auskunft, und die uns bekannten Motore entsprechen alle mit ihre Motornummer dem bei Sturmey-Archer ueblichem System) recherchiert, das es keine Lizenznahme der Horex zum Nachbau der Sturmey-Archer Motore gab, sondern diese Motore von Horex wie auch von Victoria als Importmotore aus England bezogen wurden. Aber diese Punkte sollten sich in einem Gespraech ueber die Quellen der Recherche bereinigen lassen. Aber es bleibt festzuhalten, dass der "Dampfhammer 2" das zur Zeit mit Abstand informativste Buch zum Thema Horex darstellt.

Euer Horex-Novice

Preisvergleiche vor 40 Jahren

In welcher Preisregion bewegte sich 1951 die Regina? Wie sah der Markt preislich aus? Einige markante Preisbeispiele! Jeder kann so den Erwerb einer Regina auf seine heutigen Verhaeltnisse reflektieren und mit einem neuen Fahrzeug gleich setzen. Die Anschaffung damals wuerde Heute einer Anschaffung von ca. 20000,- DM entsprechen.

Anderes

Einfamilienhaus.	20000,-
Stundenlohn bei Horex nach einem Jahr Zugehoerigkeit fuer Fach-Arbeiter.	1,20 DM
Monatsverdienst bei ca. 60 Std in der Woche, das war nicht selten bei Horex in diesen Jahren.	390,-
Drei Pfund Brot	1,60
Drei-Zimmer-Altbau-Wohnung ca. 70 qm	
Miete in Frankfurt	70,-
Ei oder Broetchen	-,10
Ein Liter Sprit	-,45
Ein paar Schuhe	20,-
Anzug	70,-
Zeitschrift	1,-
Bild-Zeitung	-,10

ZWEIRAD

Victoria FM 38	360,-
Billigste 98er	498,-
NSU Quick	550,-
Teuerste 98er	850,-
98er 4 Takt Fox	985,-
Billigste 125er	845,-
DKW RT 125	945,-
Teuerste 125er	1260,-
Vespa	1220,-
Zuendapp DB 201	1195,-
Billigste 250er	1375,-
Teuerste 250er BMW	1750,-
NSU 251 DSL	1395,-
Triumph BDG 250	1525,-
Puch 250 TF	1660,-
NSU 351 OT	1525,-
Horex SB 35	1775,-
Regina	1975,-
Zuendapp KB 601	2550,-
BMW R 51/3	2750,-

HABERMANN

Der
Dampfhammer
Vom
Gnom
zum
HOREX Imperator



Teil 2



Das war Lillis Idee: Je nach Wetterlage kann das Windschutzscheibenunterteil mit roten Bändchen sinnvoll drapiert werden.



PKW

Campion 250er	2400,-
Lloyd 300er	3334,-
Gutbrod 600er	4280,-
Goliath 700er	5600,-
DKW 700er	5830,-
Volkswagen Stand.	4400,-
Ford Taunus 1200er	5350,-
Opel Olympia 1500er	6400,-
Mercedes 170 V	7380,-
Mercedes 170 S	9450,-
Opel Kapitän 2500er	9600,-
Ford Mercury 4180er	16800,-

Nutzfahrzeuge

Kleintraktor "Stier" mit Horex J1M Motor	5356,-
Opel Blitz 1,5 t	7850,-
Mercedes-Benz 3,5 t	13600,-
MAN 5 t	23800,-
Buessing 8 t	32080,-



Köpfchen — Köpfchen

Dr. H. H. H. H.

Veteranentreffen an der Kaiser-Eiche

Organisiert hatten dieses 6. Treffen die Freunde des Motorrad-Veteranen-Stammtisches Taunus. Die Raritaetaenausstellung wurde am Samstag um 10 Uhr frueh eroeffnet, weit ueber 50 Motorraeder konnten bei idealem Wetter bewundert werden. Der Sound klang den Zweiradfans wie Musik in den Ohren. Aber nicht nur fuer die Ohren, sondern auch fuer die Augen der Liebhaber, wurde eine Menge geboten. Aufgeboten wurde von Heinz Gierth, Neu-Anspach eine englische Triumph aus dem Jahre 1927, eine NSU-Sport von 1923 stammte von Guenther Bruer, Laubus-Eschbach, die DKW NZ 500 aus dem Jahre 1939 kam von Guenter Vollberg, Weillrod und der Neu-Anspacher Peter Hartwig, auch liebevoll "Horex-Pabst" genannt, zeigte eine Horex S6 von 1939. Weiterhin zu bestaunen waren die Horex T 6 von 1935, etliche Horex-Regina, eine originale Zuendapp DB 200, eine Moto Guzzi Falcone, Adler, Victoria oder BMW in allen Variationen.

Ein Hoehepunkt war am Sonntagvormittag die Fahrt der Motorrad-Veteranen durch den Taunus. Gegen 10 Uhr startete der Konvoi an der Kaiser-Eiche. Am Treisberg wurde eine kleine Rast eingelegt, danach wurde die Rundfahrt fortgesetzt, zurueck zur Kaiser-Eiche. Bei der anschliessenden Veteranen-Ausstellung standen wieder genuegend Maschinen zur Schau. Mit Grillspezialitaeten, Kaffee und Kuchen, verschiedenen Getraenken und natuerlich intensivem Gedankenaustausch wurde dann der Nachmittag verbracht. Gegen Abend endete dann dieses schoene Treffen alter Motorraeder.

Die Veteranenfreunde Taunus treffen sich zu ihrem Stammtisch jeden ersten Mittwoch im Monat um 20 Uhr auf der Ziegelhuette bei Rod an der Weil. Interessierte sind hierzu recht herzlich eingeladen.

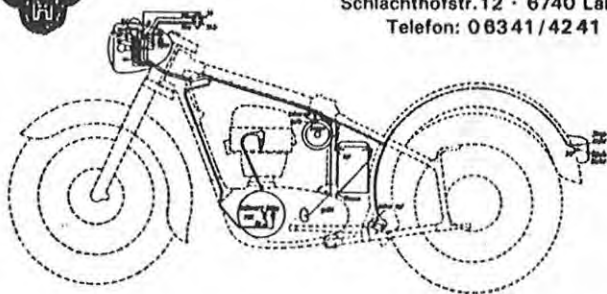
C.K.

Elektro- u. Feinwerktechnik

Werner Laubersheimer

Schlachthofstr.12 · 6740 Landau

Telefon: 06341/4241



Neue Spannungsregler

für alle Lichtmaschinen

DM 130,-

Kabelbäume in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan DM 70,-

Instandsetzung von Zündmagneten

schnell und kostengünstig

Gleichstromanker wickeln 130,- 200,-

Zündspulen wickeln DM 70,-

Drehstromanker im Tausch DM 130,-

Auf sämtliche Arbeiten und Produkte

1 Jahr Garantie

Bitte kostenlose Preislisle anfordern.
Postversand jeden Tag, auch ins Ausland.

DIE AKTUELLE ZEITSCHRIFT FÜR HOREX-FREUNDE

UND ALLE, DIE ES WERDEN WOLLEN

Bild Nr.

GEHÄUSE

- 6/2 Dichting C 14 x 20
 6/3 Buchse Kickstarter
 6/5 Ringritzenlager 6303
 6/8 Stiftschraube M 3 x 43,5
 6/9 Simmering für Kurbelwelle
 6/14 Kurbelwellenhauptlager REGINA 350/400
 NJ 305 C 3, ECP (rundes Gehäuse)
 Kurbelwellenhauptlager REGINA/REGINA 01
 (spitzer Motor), Steuerseite
 Kurbelwellenhauptlager REGINA/REGINA 01
 (spitzer Motor), Lichtmaschinen-
 seite
 NA 4905 - IR kurz
 NA 4905 - IR lang
 ohne Bild: Simmering für Nadellager
 Simmering für Originallager
 verstärktes Rollenlager, Kurbelwelle spitzer Motor -
 Steuerseite, Umbausatz für Kurbelwelle
 Buchse für Nebenwelle
 Ringritzenlager 6205 ZR
 Simmering für Ritzel REGINA alle Modelle
 Abdichtstopfen
 6/26 Dichting C 16 x 22
 6/27 Hohltschraube kompl. mit Sieb
 6/28 Buchse für Nockenwelle
 6/30 Dichting
 6/31 Verschlusschraube Otablaß M 14 x 1,5
 6/31 Verschlusschraube Otablaß M 14 x 1,5 mit Magnet
 6/32 M 6 Linsensenkblechschrauben, Edelstahl Stück
 6/37 Ölwanne komplett
 6/40 Buchse für Nockenwelle
 6/41 Steuergehäusedeckel mit Buchse
 6/43 Linsensenkblechschrauben M 7 - alle Motorschrauben
 48 Regina 0, 01, 02, 03, 06 8.8 verzinkt
 Linsensenkblechschrauben M 7 - jedoch in Edelstahl,
 alle Motorschrauben außen, Regina 0, 01, 02, 03, 06

DM	0,50
DM	18,-
DM	16,-
DM	3,-
DM	14,-
DM	46,-
DM	19,-
DM	31,-
DM	34,-
DM	12,-
DM	14,-
DM	56,-
DM	18,-
DM	19,-
DM	12,-
DM	8,-
DM	0,50
DM	24,-
DM	18,-
DM	0,50
DM	3,-
DM	8,80
DM	2,60
DM	100,-
DM	19,-
DM	30,-
DM	68,-
DM	76,-



1974



1976



1977



1978



1979

BILD NR. 6

Regina 6



HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND

REGINA - RESIDENT - IMPERATOR

Teiliste 90/91 mit 600 Bildpositionen

Motorenrevison - Restauration - Teilefertigung

Tauschkurbelwellen - Einspeicherservice

Gebrauchsmaschinen - Neues Werkstatt-Handbuch

Aluschweißungen - Lagerersatzreparaturen

ATECHNIK

8720 SCHWEINFURT

Zehntstr. 28 - Tel. 09721-41455 u. 1415

Anzeigen

Alle Kleinanzeigen sind kostenfrei. Wir behalten uns aber vor, den Text sinnvoll zu kürzen oder zu verändern. Anzeigen können jeweils bis 18 Tage vor Herauskommen des HB an uns per Post oder Telefon, fuer die naechste Ausgabe des HB, gegeben werden. Siehe hierzu Adresse und Telefon im Impressum.

Verkaufe kompl. Resi-Getriebe DM 300,-, 250er Resi Kurbelw. DM 100,-, Imperator-Ölwanne mit Ölpumpe DM 150,-, Tausche mein Orig. Prospekt Imperator 500 (Prototype) gegen Citation Prospekt. el.06432-82753 ab 19.00 Uhr.

Suche Regina restauriert oder zum restaurieren (kein Schrott) zu annehmbarem Preis. Tel. 06032-1823.

Tausche meinen Teile-Resimotor gegen einen solchen Regina-motor. Tel.0043-3612-23124.

Neuwertige Regina0-Lampe mit Schloss Lampeneinsatz und Ring, tausche gegen DKW RT 175 Teile. Sonst Preis 100,-DM Tel.06222/4551.

Vieles von Horex abzugeben. Anfrage lohnt sich Tel.09273-6988 ab 19 Uhr.

Verkaufe Reginal-Gabel mit Vorderrad, Flatterbremse und Gabelbrillen aber ohne Schutzblech, oder tausche gegen BMW R51/3 Gabel. Tel.06447-1015.

Suche Regina 2 in moeglichst fahrbereitem Zustand, ist aber nicht unbedingt erforderlich. Tel.069/493694 Daniel verlangen!

Verkaufe seltene S800 (Parallelwin) in teilrestauriertem und zerlegtem Zustand, Baujahr 1933. Mindestgebot 16500,- DM.Chiffre 1/9/91.

Verkaufe Regina Fahrgestell mit Rumpfmotor. Tel.0043-7229/89927.

Biete Horex Regina0 Motor kpl. mit Lichtmaschine 580,- und Tele-gabel zerlegt 100,-. Tel.0561/522838.

Biete fuer Columbus-Motore Hajot Simplex II und Best +Lloyd Ölpumpe. Tel. 05021/2702.

Suche; Zyl. Kopf Regina-Sport, Kotfluegel Regina0 sowie Tank alles gegen bar o. eventuell im Tausch gegen Zuendapp KS 601 Teile oder Imperator/Resi Teile. Wer hilft mit Spezialwerkzeug Regina aus. Nur als Leihgabe bzw. Muster fuer Masse zur Nachfertigung. (Werthinterlegung und Entlohnung wird garantiert) Tel. 0195-3214 nach 21 Uhr.

HOREX-NEUTEILE

z.B. LIMA-Deckel, Kapselrohr, Tachoscheiben, Ölltg., Tele - Verschleißteile und vieles mehr.

KLAUS FORSTER
A. d. Stadtwiesen 37
6140 Bensheim 2

Tel. 06251-73223 ab 19 Uhr



HOREX BOTE
das Lesevergnügen

HOREX

BOLE



AMC Lu.-Oppau
Horex-Freunde

HOREX „Regina“ 400 ccm

Motor

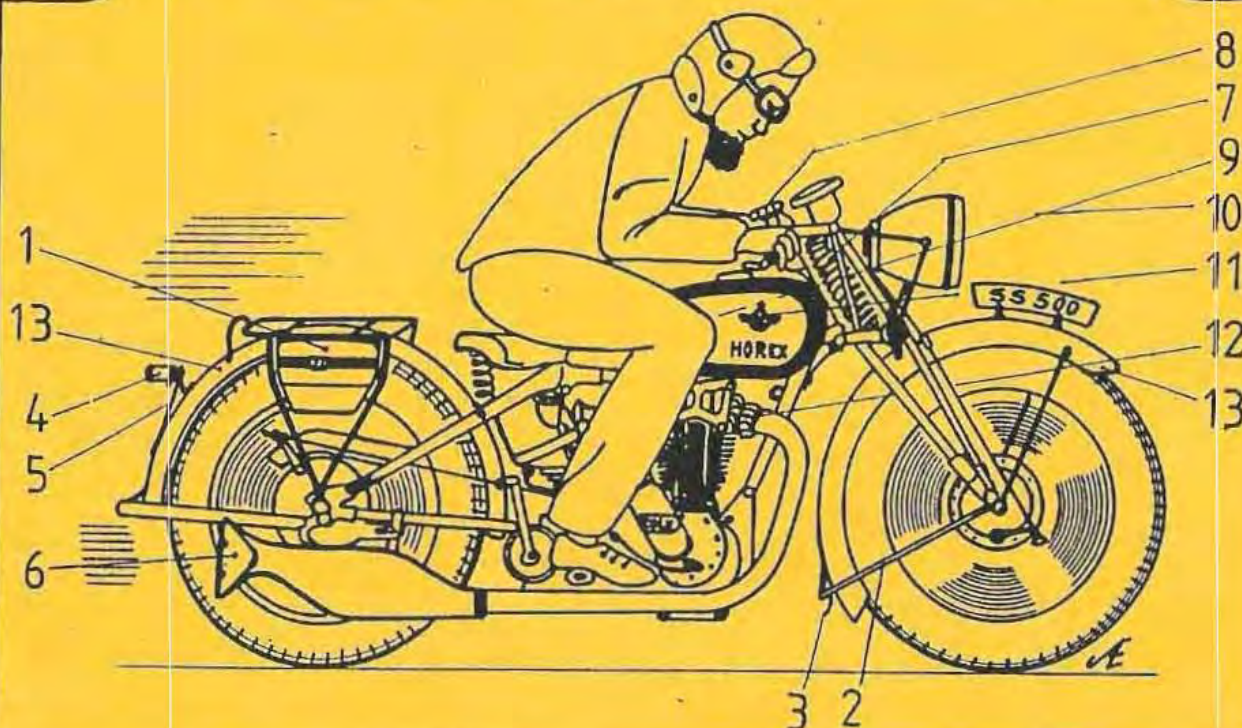


HOREX-ENTUSIAST
NORSK



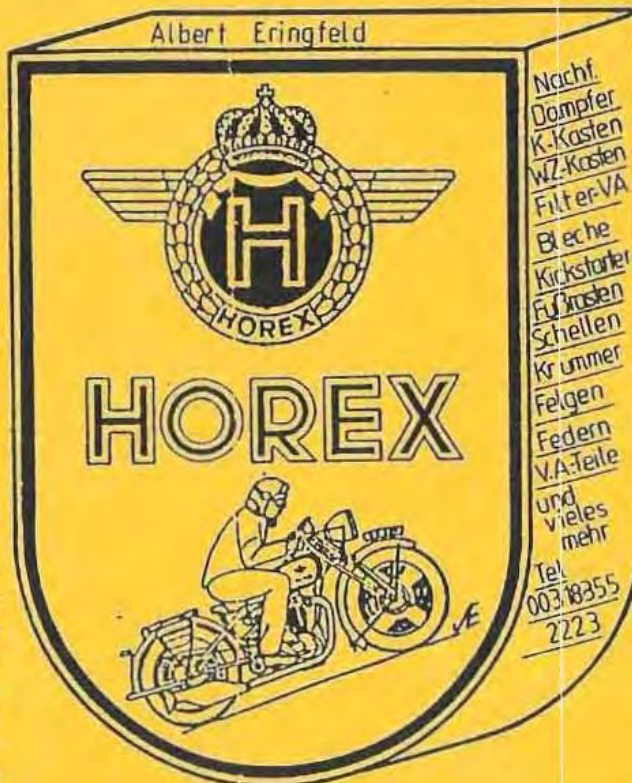


Nachfertigung für T5-S5 - COLUMBUS



1	Werkzeugkasten	125.-
2	Hauptständer vorne	85.-
3	Satz Haltefedern - Hauptständer	15.-
4	Rücklicht BOSCH	120.-
5	Halter VA für Rücklicht	20.-
6	Fischschwarz-Schalldämpfer-Bausatz	110.-
	unverchromt - I.D.-angeben Kpl.versch.	175.-
	verchromt	250.-
	V.A.-Blatz	275.-
7	Gabelfeder - verchromt	65.-
8	Tiger-Abzeichen	35.-
9	Tankansatzbleche - VA - Stck	15.-
10	Tankkniekissen - Satz	50.-
11	Tankabzeichen	15.-
12	Huspuff-Klemmschelle - G66	35.-
13	Schutzbleche 19'x123mm breit	210.-
14	6-Kl.-Muttern M8-SW 14-VA	3.-
15	Linsensenkschr. M6x28 - VA	2.-
16	Getriebekette 1/2x3/16x73	45.-
17	Speichen: M4x3,5x176mm	
	M4x3,5x215mm	
	M4x3,5x200mm	
18	Typenschild, Hs- oder Al.	15.-

Albert Eringfeld



Nachf.
Dämpfer
K-Kasten
WZ-Kasten
Filter-VA
Bleche
Kickstarter
Fußkasten
Schellen
Krummer
Felgen
Federn
V.A.-Teile
und
viele
mehr
Tel.
0031 8355
2223



Albert Eringfeld
Aaltenseweg 48
NL-7091 - AG - Dinxperle
Telefon 0031 8355 2223

Liebe Horex-Freunde

In letzter Zeit haben uns Klagen ueber die Zustellung des HB erreicht. Zum einen kam der HB 14 Tage zu spaet; zum anderen kam er ueberhaupt nicht. Wir vom HB koennen Euch versichern, das alle Sendungen mit den HB an zwei hintereinander liegenden Tagen, so um den 10ten bis 14ten des Erscheinungsmonats zu unserem Postamt gehen. Am ersten Tag gehen alle Auslandsendungen ab, hierbei kaufe ich die Briefmarken fuer alle Inlandsendungen, die dann am folgenden Tag zur Post gehen. Doch Ihr kennt sicher alle das Sprichwort: "Wer arbeitet macht auch Fehler" Dies bedenkent, sollte jeder der seinen HB nicht bis spaetestens den 20ten eines Monats hat, sich bei uns melden.

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Telefon

Postadresse Constantin Klinger 069-
Rotlintstr.51 436859
6000 Frankfurt 1 oder
Redaktion Constantin Klinger 4909043
Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
Kto.318039303 BLZ.500 502 01

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

Redaktionsschluss fuer HB 2/92 ist Ende Maerz 1992. Das Heft erscheint am 15 April 1992. Horex-Freunde, jetzt ist die Zeit, die Horex fuer die Saison 1992 vorzubereiten, also nicht lange gewartet und angefangen!!!

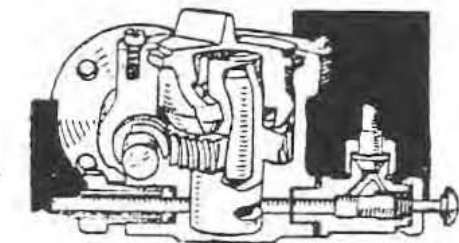
INHALT

- 4 Mobiloel Brevier
- 10 Eine Nocken Geschichte
- 11 Rallye in Flammersfeld
- 12 Monat. Stammtische
- 13 Eine Klubfahrt
- 17 Informationen
- 19 Montagehinweis
- 21 Horex-Freunde unter sich
- 22 Treffen-Ausstellungen-Maerkte
- 24 Sturmey-Archer-Motor
- 25 Elektronische Regler
- 28 Anzeigen

derartig durchgebildet, daß sie immer die entsprechend der Motorbeanspruchung benötigte Ölmenge fördern. Bei Kolbenpumpen ist die Fördermenge durch Verstellen des Pumpenhubes zu verändern. Bei Zahnradpumpen, die neuerdings bei Blockmotoren vielfach Anwendung finden, ist die Fördermenge durch eine Regulierschraube oder durch eine in der Hauptleitung vorhandene und auswechselbare Öldüse einstellbar. Bei diesen Blockkonstruktionen ist das gesamte Schmiersystem in dem

Motorgehäuse untergebracht.

Bei mechanischen Ölpumpen mit außenliegenden, durch die Motorenwärme nicht angewärmten Ölleitungen ist bei kaltem



Wetter die Verwendung eines freifließenden Öles erforderlich.

Manchmal sind außerdem einfache Hilfspumpen vorhanden für Zusatzschmierung bei besonders hoher Motorenbeanspruchung.

Ölbeimischung zum Kraftstoff hat sich bei Zweitaktmotoren sehr gut bewährt und wird bei diesen fast allgemein angewandt. Das Mischungsverhältnis zwischen Öl und Kraftstoff schwankt bei den verschiedenen Maschinen und ist von Fall zu Fall festzulegen. Die Ausbildung des Kurbelgehäuses und die Art der Kurbelwellen- und Pleuellstangenlagerung sind von großem Einfluß auf das Mischungsverhältnis. Praktische Erfahrungen gehen dahin, daß bei Ausbildung des Pleuellagers als Gleitlager sich ein Mischungsverhältnis von 1:10 bis 1:12 am besten

Richtige Schmierung
Dieses von Mobilöl 1929/30 herausgegebene Brevier zur richtigen Pflege von Motoren wird sicher die Columbus-Fahrer unter uns erfreuen und so manches ist auch heute noch aktuell oder kann fuer die neueren Horexen benutzt werden. Wir starteten mit dem Inhalt in der letzten Folge, und werden ihn auch in dieser fortsetzen. Wobei wir Tabellen aus dem Anhang ueber alle Folgen verteilen, um nicht am Ende eine Folge nur aus Tabellen bestehend bringen zu muessen.

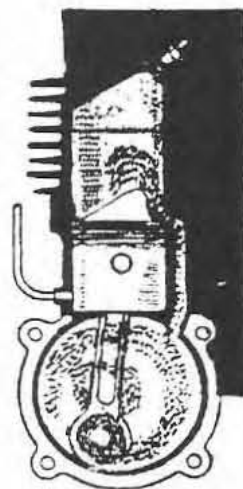
bewährt hat. Ein ölarmeres Gemisch als 1:15 sollte in diesem Falle nicht gewählt werden. Bei Rollslagern ist möglichst ein Gemisch bis 1:20 zu empfehlen.

Ein zu großer Ölanteil im Gemisch verursacht ein schnelles Ansetzen von Kohlerückständen, besonders in den Kolbenringnuten und Auslaßschlitzen.

Das richtige Mischungsverhältnis ist erreicht, wenn die Auspuffgase eine schwache bläuliche Färbung haben.

Die erste Bedingung für ein einwandfreies Arbeiten bei Gemischschmierung ist die Herstellung eines gleichmäßig innigen Gemisches; es darf nur hochwertiges, sich gut mischendes Mineralöl verwendet werden. Andernfalls besteht die Gefahr, daß das Öl sich im Behälter absetzt, wodurch dem Vergaser fast reines Öl bzw. reiner Kraftstoff zugeführt wird, was immer Anstände hervorruft.

Die richtige Gemischherstellung. Bei der Zubereitung des Gemisches empfiehlt sich geringe Anwärmung des Schmieröles, da alle Öle bei Erwärmung dünnflüssiger werden und in diesem Zustand sich inniger mit dem Kraftstoff mischen. Man verfährt so, daß man in eine abgemessene Menge Kraftstoff zunächst nur einen Teil des beizumischenden Öles gießt und diese Mischung gut umrührt, bis sie gleichmäßig geworden ist. Dann erst gibt man weiteres Öl zu unter stetem Umrühren. Dadurch erreicht man



die Herstellung eines beständigeren Kraftstoff-Öl-Gemisches, als wenn man die gesamte Ölmenge auf einmal hinzugibt.

Ein weiteres Schmiervverfahren bei Zweitaktmaschinen zeigt die auf Seite 11 dargestellte Abbildung. Das Öl wird aus einem Tropföler, der am Ölbehälter angebracht ist, durch ein Rohr einer Stelle der Zylinderwand zugeführt. Von dort aus wird es durch den hin- und hergehenden Kolben sowie durch die Pleuelwelle und Pleuelstange über die gesamte Pleuellfläche verteilt, wodurch eine genügende Ölschicht gebildet wird.

Die Lager der Pleuelstange und vielfach auch die Pleuellstangenlager sind, wie im Bilde gezeigt, bei den meisten dieser Motoren Kugel- bzw. Rollenlager.

Die Lager werden durch das Spritzöl und den Ölnebel geschmiert, der im Pleuellgehäuse durch die Bewegung der umlaufenden Teile erzeugt wird. Falls Gleitlager eingebaut sind, werden geeignete Ölzufuhrbohrungen und Ölnuten vorgesehen, um ausgiebige Verteilung des Öles in den Lagern sicherzustellen.

Das zu verwendende Öl muß derartig beschaffen sein, daß es sich leicht auf den Pleuell- und Zylinderwandungen ausbreitet.

Von den vorher gekennzeichneten Schmiersystemen hat der übliche Viertaktmotor zumeist *Spritzschmierung mit Frischölsatz*. Das Frischöl wird dem Pleuellgehäuse unmittelbar bzw. dem unteren Teil des Zylinders zugeführt, von wo die Pleuellstange es über alle Gleitflächen verspritzt.

Das von den Zylinderwänden ablaufende Öl wird durch Bohrungen oder Ölverteilungsnuten den Hauptlagern zugeführt.

Kurbelzapfen- und Pleuellbolzenlager werden durch den Ölnebel geschmiert.

Der Pleuellbolzen wird durch das Spritzöl, das sich an der Zylinderwand niederschlägt, versorgt. Gleichzeitig wird durch eine feine Ölschicht das Durchblasen der Gase verhindert.

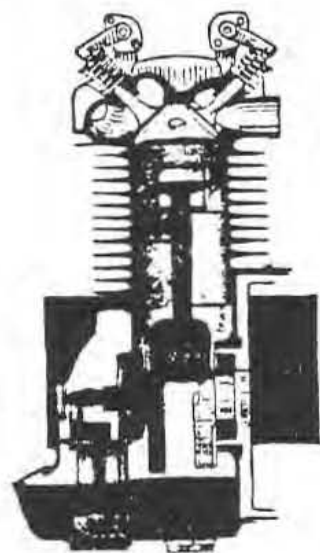
Diese Ölschicht muß imstande sein, den in einem luftgekühlten Motor auftretenden hohen Temperaturen und Drücken zu widerstehen und muß ferner bei diesen Temperaturen genügende Zähflüssigkeit besitzen, um ausreichende Schmierung zwischen Pleuellbolzen, Pleuellringen und Zylinderwand zu gewährleisten.



Die Pleuellstange und deren Lager sowie Pleuell, Pleuellstößel und Pleuellräder für den Pleuellwellenantrieb werden allgemein durch den Ölnebel geschmiert.

Bei neuzeitlichen Blockmotoren findet, wie bei Automotoren, meistens die *Druckumlaufschmierung* Anwendung. Das durch eine Pleuellpumpe unter Druck den einzelnen Pleuellstellen zugeführte Öl läuft in das Pleuellgehäuse wieder zurück, um seinen Umlauf von neuem zu beginnen. Die Pleuell und Zylinder erhalten ihre Schmierung durch das aus den Pleuelllagern abspritzende Öl. Da mit der Zeit das Öl verbraucht wird, empfiehlt es sich, mindestens alle 200 bis 300 km Öl bis zum richtigen Ölstand nachzufüllen. Bei fabrikneuen Motoren ist es zweckmäßig, nach den ersten 500 km das Öl

abzulassen, das Gehäuse sorgfältig auszuspülen und wieder mit Frischöl bis zur vorgeschriebenen Höhe aufzufüllen. Für die übrige Zeit eine bestimmte Kilometerzahl anzugeben, nach der das Öl jeweils

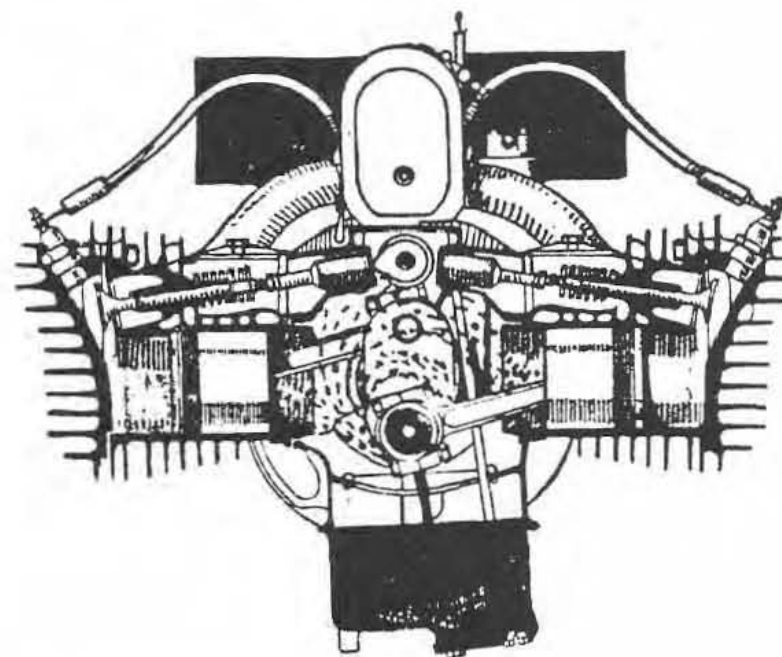


zu erneuern ist, ist mit Rücksicht auf die konstruktiven und betriebstechnischen Eigenarten der einzelnen Motoren nicht möglich. Als ungefähre Richtlinie mag gelten, daß nach jeweils 1500 bis 2000 km ein vollständiges Ablassen des Öles aus dem Kurbelgehäuse ratsam erscheint. Die hierfür gegebenen Fabrikvorschriften sollten sorgfältig beachtet werden. Im übrigen ist die Lebensdauer einer Ölfüllung abhängig von der Maschinenpflege und der Fahrtechnik.

Bei liegendem Viertaktmotor mit gegenüberliegenden Zylindern findet das soeben beschriebene Schmiersystem häufig Anwendung. Durch das von den Pleuellagern abspritzende Öl ist der hintere Zylinder der Gefahr der Überölung ausgesetzt, da dieser durch die Drehbewegung der Kurbelwelle die Hauptmenge des Spritzöles erhält. Letzteres ist besonders der Fall, wenn bei derartigen Motoren ein Spritzschmiersystem vorgesehen ist, bei dem durch das Eintauchen der Pleuellager in den Ölsumpf sämtliche Schmierstellen Spritzöl erhalten. Da andererseits bei der üblichen Anordnung der Zylinder hintereinander der hintere Zylinder, der im Windschatten liegt, nicht so gut wie der vordere Zylinder gekühlt

wird, kann sich bei diesem — ganz besonders bei gleichzeitiger Überölung — sehr leicht Rückstandsbildung durch Überhitzung störend bemerkbar machen.

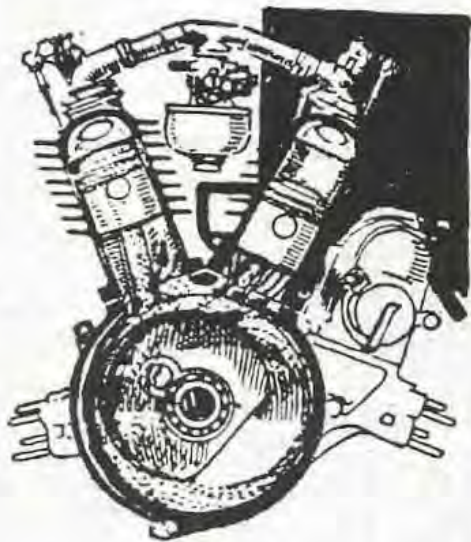
Dieser Erscheinung wird jedoch dadurch entgegengewirkt, daß das außenliegende Schwungrad als Ventilator ausgebildet ist.



Bei Viertaktmotoren mit V-förmig angeordneten Zylindern (vgl. nachstehende Abbildung) erfolgt die Schmierung gewöhnlich in der Weise, daß nur eine Ölleitung unmittelbar an die hintere Wand des vorderen Zylinders führt, während der hintere Zylinder mit Spritzöl durch die Schwungscheiben versorgt wird, die das aus dem vorderen Zylinder ablaufende Öl herumschleudern.

Das überschüssige Öl aus den Zylindern sammelt sich am Boden des Kurbelgehäuses, und die Schmierung der Hauptlager, Kurbelzapfen- und Kolbenbolzenlager sowie der Ventilsteuerung geschieht in ähnlicher Weise wie bei dem auf Seite 12 beschriebenen einzylindrigen Viertaktmotor.

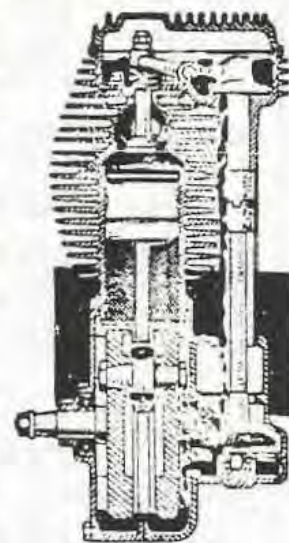
Bei V-Motoren neigt der hintere, im Bilde der linke Zylinder leicht zur Überölung, weshalb vielfach unter dem hinteren Zylinder ein Spritzblech angebracht



ist; Überölung führt zu Rückstandsbildung und Hängenbleiben der Ventile.

Ölgekühlte Maschinen. In jedem Krastrad wird das Öl zur Wärmeableitung, d. h. zum Kühlen herangezogen. Es gibt aber auch Systeme, in denen dem Öl in ganz besonderer Weise die Wärmeableitung übertragen ist. Man unterscheidet dabei zwei Arten.

Die eine Art besteht darin, daß nur der Zylinderkopf gemäß der nebenstehenden Abbildung durch einen dauernden Ölstrom gekühlt wird. Hier sorgt die stets vorhandene zwangsläufig angetriebene Ölpumpe für einen reichlichen Ölstrom, der sich über die heiße Fläche des Zylinderkopfes und den Ventilantrieb ergießt und so die Wärme an die Kühlrippen und durch diese an die Außenluft abgibt.



Eine andere Art der Ölkühlung ist die, daß das Öl außer dem Zylinderkopf auch den Zylindermantel kühlt. Die hierbei vom Öl abgeführte Wärme wird gleichfalls über die Verrippungen des Gehäuses an die Außenluft abgegeben.

3. Rückstandsbildung

Außer den Bedingungen, denen das Öl bezüglich Arbeitstemperatur und Verteilung genügen muß, wird weiter verlangt, daß es möglichst wenig Rückstände im Verbrennungsraum und auf dem Kolbenboden bildet.

Von vornherein sei bemerkt, daß bei weitem nicht jede Rückstandsbildung auf das Schmieröl zurückzuführen ist. Zu fettes Gemisch infolge falscher Vergasereinstellung, das bei Luftmangel im Kraftzylinder nicht vollkommen verbrennen kann, ergibt rußige oder kohlige Rückstände. Hierbei ist zu beachten, daß die verschiedenen Kraftstoffe einen unterschiedlichen Luftbedarf haben. So braucht beispielsweise

Name des Motorrades bzw. Motors	1929		1928		1927		1926	
	Motor		Motor		Motor		Motor	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter
Q uadrant, oben gesteuert	D	TT	D	TT	—	—	—	—
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	TT	TT	TT	TT
R aleigh, oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Renner-Original, JAP O. H. V.-Modelle	D	TT	D	TT	D	TT	—	—
JAP seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Villiers und Barr & Stroud	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT
Rennsteig, oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	—	—
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Rex-Acme, Villiers-Motoren	TT	TT	—	—	—	—	—	—
oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Rinne-Motoren	B	B	B	B	B	B	B	B
R. M. W., Zweitakt	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
500 ccm Touren	TT	TT	TT	TT	TT	TT	—	—
500 ccm Sport	D	TT	D	TT	D	TT	—	—
600 ccm	B	TT	B	TT	—	—	—	—
Royal Enfield, Zweitakt	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
R. S., mit K-Motor	—	—	—	—	TT	TT	—	—
and. Modelle, seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	—	—
Rudg - Whitworth	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
Rupp-JAP, Mod. L	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Mod. S und SSR	D	TT	D	TT	D	TT	—	—
Ruppe-Fahrradmotor	—	—	B	B	B	B	B	B
Rush, oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
andere Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
S AR-Motor bzw. Motorrad, Modell A, B, C	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Saroléa	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
Schliha, Zweitakt	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
JAP 250 bis 500 ccm	—	—	B	TT	—	—	—	—
Schüfftöf, L. 200 ccm 4 PS	BB	BB	BB	BB	—	—	—	—
alle andern Modelle	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
Schunk, Modell SZ	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Scott	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
S. M. W., S II — Einzylinder	B	TT	—	—	—	—	—	—
I — Zweizylinder	—	—	D	TT	D	TT	D	TT
Snob	—	—	—	—	—	—	TT	TT

Name des Motorrades bzw. Motors	1929		1928		1927		1926	
	Motor		Motor		Motor		Motor	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter
Soyer, Zweitakt	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
350 ccm mit obenliegender Nockenwelle	BB	BB	—	—	—	—	—	—
andere O. H. V.-Modelle	D	TT	D	TT	D	TT	—	—
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Spiegler, 350 ccm	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
500 und 600 ccm Touren	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
500 und 600 ccm Sport	D	TT	D	TT	—	—	—	—
ST (Steidinger),	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT
Standard, oben gesteuert	D	TT	D	TT	—	—	—	—
andere Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	—	—
Stock, GR 200	BB	BB	—	—	—	—	—	—
R 119, 119 ccm	B	B	B	B	B	B	B	B
Sturmey-Archer-Motoren, oben gesteuert	D	TT	—	—	—	—	—	—
seitlich gesteuert	B	TT	—	—	—	—	—	—
S. u. G., 196 ccm	TT	TT	—	—	—	—	—	—
alle andern Modelle	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Sunbeam, oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
SUT, Modell C und D	—	—	—	—	A	A	A	A
F AS, 500 ccm Sport	B	TT	B	TT	—	—	—	—
500 ccm Supersport	D	TT	D	TT	—	—	—	—
alle andern Modelle	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT
Tornax, III/28	D	TT	D	TT	—	—	—	—
IV/28	—	—	TT	TT	—	—	—	—
I/29 bis 26, II/29 bis 28	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Triumph (Nürnberg), Knirps ...	—	—	—	—	—	—	BB	BB
S 3 1/2 PS	—	—	—	—	—	—	B	TT
alle K-Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	—	—
alle T-Modelle	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Triumph (engl.), oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
TX	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
U niverselle, alle Modelle	—	—	TT	TT	TT	TT	TT	TT
U. T., 500 ccm Supersport RC ..	D	TT	—	—	—	—	—	—
200, 300, 550 ccm	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
250 ccm Zweitakt	—	—	BB	BB	BB	BB	BB	BB
V elo (V. W.)	—	—	—	—	—	—	TT	TT
Velocette, Zweitakt	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
Victoria, KR 35	D	TT	D	TT	—	—	—	—
alle andern Modelle	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT

Name des Motorrades bzw. Motors	1929		1928		1927		1926	
	Motor		Motor		Motor		Motor	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter
Krieger, K 1 und K 2, seitlich gest.	—	—	—	—	B	TT	B	TT
K 2, oben gesteuert	—	—	—	—	D	TT	D	TT
K. S. B., oben gesteuert	—	—	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	—	—	B	TT	B	TT	B	TT
gegengesteuert	—	—	TT	TT	TT	TT	—	—
Puppchen	—	—	—	—	—	—	BB	BB
Kühne-Motor, alle Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
K. u. G.	—	—	—	—	B	TT	B	TT
kv, EG 25.	—	—	—	—	—	—	TT	TT
K. Z., seitlich gesteuert	—	—	—	—	B	TT	B	TT
oben gesteuert	—	—	—	—	D	TT	D	TT
Leopard , 250 ccm Columbus	—	—	—	—	TT	TT	B	TT
350 ccm JAP	—	—	—	—	B	TT	—	—
250 und 350 ccm MAG	—	—	—	—	—	—	TT	TT
Levis, „Six Port“ und O. H. V.	D	TT	D	TT	—	—	—	—
alle andern Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Lloyd	—	—	—	—	B	TT	B	TT
Löber	—	—	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Lutrau	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
MA 1000 ccm	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
500 ccm Touren	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
500 ccm Sport	D	TT	D	TT	—	—	—	—
Mabeco, alle Modelle	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Mafa, DKW	—	—	—	—	—	—	BB	BB
alle andern Modelle	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT
MAG-Motoren, oben gesteuert	D	TT	—	—	—	—	—	—
gegengesteuert	TT	TT	—	—	—	—	—	—
Mammot, 2 ZM 600	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
4 TBR 250, 4 TJR 350 ccm	—	—	—	—	D	TT	D	TT
alle andern Viertaktmod.	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
2 T/200	BB	BB	—	—	—	—	—	—
2 T MI (250), 2 T M II (350) ..	—	—	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Matchless, oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Mawi	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
M. F. Z.	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
M. G. F.	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Montgomery, „S. S.“ Villiers- Motor	D	TT	—	—	—	—	—	—
and. Villiers-Motoren	—	—	—	—	—	—	TT	TT
oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT

Name des Motorrades bzw. Motors	1929		1928		1927		1926	
	Motor		Motor		Motor		Motor	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter
Moto-Guzzi s. Guzzi.	—	—	—	—	—	—	—	—
Motosacoche, oben gest.	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
gegengest.	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Neander , mit Baumi-Motor	—	—	—	—	BB	A	BB	A
MAG O. H. V., JAP O. H. V.	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
JAP 1000 ccm S.V.	B	TT	—	—	—	—	—	—
Villiers, 172 ccm Supersport ..	—	—	—	—	D	TT	—	—
alle andern Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Nestoria, Zweitakt	—	—	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Nestoria-MAG, 500 ccm 6/12 PS	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
500 ccm O. H. V. 8/16 PS.	D	TT	—	—	—	—	—	—
Nestoria-STA 200	B	TT	—	—	—	—	—	—
New Hudson, oben gesteuert ..	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
New Imperial, oben gesteuert.	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Norton, m. obenliegender Nocken- welle u. and. O. H. V.-Modelle	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
N. S. H., Villiers	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
JAP, oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	—	—
JAP, seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
N. S. U., Viertakt — alle Modelle	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
Oberle , 250 und 350 ccm, eigener Motor	—	—	—	—	—	—	BB	BB
alle andern Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
O. D., SS 50	D	TT	D	TT	—	—	—	—
TS 60, T 100	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
Opel Motoclub	TT	TT	—	—	—	—	—	—
Pan	—	—	—	—	—	—	TT	TT
Paqué	—	—	—	—	—	—	TT	TT
Per	—	—	—	—	—	—	TT	TT
Peugeot, Zweitakt	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
P 105	BB	BB	BB	BB	BB	BB	—	—
andere Modelle	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Phantom, mit JAP-Motoren	—	—	B	TT	—	—	—	—
alle andern Modelle	—	—	TT	TT	TT	TT	TT	TT
P. & M. Panther, Villiers-Motor ..	TT	TT	—	—	—	—	—	—
alle andern Modelle	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
P. & M. Panhette, Standard u. Sport	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Puch, alle Modelle	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT

Eine Nocken Geschichte

Alfred vom Horex-Club Taunus, vielen als ehemaliger Horexianer aus der Reparaturabteilung und der Mechanikerschulung bekannt, erzählte mir, anlässlich unserer Beiträge über Nockenwellen, diese Geschichte. Die wir hier, so gut wie es uns gegeben ist, niedergeschrieben haben. Zuerst die Ausgangsposition. Nach dem mit der Regina die Zahnradsteuerung eingeführt wurde, waren die Nockenwellen mit einem "E" für "Einlass vorn" gekennzeichnet, denn der Einlassnocken lag durch die nun geänderte Drehrichtung, vorne. Früher, bei der Kettensteuerung, lag der Auslassnocken vorne und diese wurden mit "A" gekennzeichnet. Dies musste so sein, da die "A" und "E" Nocken auf der gleichen Nockenschleifmaschine mit gleicher Meisternocke gefertigt wurden. Bei der Entwicklung der Regina3 mit Aluminiumzylinderkopf stellte sich heraus, dass die reduzierten Geräusche der neuen Auspuffanlage, die unangenehmen und nun durch den Alukopf noch verstärkt auftretenden Steuerungsgeräusche nicht mehr überlagerten. Das hörte sich nicht gut an. Eine neue Nockenwelle musste her! Es wurde die leise "E1" Nocke entwickelt und diese floss dann auch in die Regina3 Serie. Doch so mancher alte Regina-Fahrer merkte nach Beendigung der Einfahrzeit: "Da stimmt doch was nicht im Vergleich zu meiner alten Regina läuft die neue ja schlechter!" - Er reklamierte. Die Maschinen kamen in die Reparatur. Hier merkte man bald, dass Reklamationen über zu hohem Spritverbrauch und fehlender Leistung mit den neuen "E1" Nocken zusammenhingen. Es wurden in die Maschinen der reklamierenden Kunden die alten "E" Nocken eingebaut und zur Einstellung korrekt abgewickelt. Die Kunden nahmen die etwas lautereren mechanischen Geräusche hin, da sich in der Leistung und im Verbrauch deutliche Verbesserungen zeigten. Und das Motorrad jetzt besser lief als die alte Regina. Doch der Lagerbestand an "E" Nockenwellen war bald aufgebraucht und auch letzte gute, gebrauchte Nocken waren bald verbaut. Was nun? Konstruktion und Versuch aber auch die Fertigung sahen die Probleme der Reparatur nicht. Sie waren nicht bereit die alten "E" Nocken wieder zu fertigen. - In diesen Tagen hatte der Leiter des Versuchs, Harald Oelerich, so manchen Erfolg mit der neuen Regina3 erkaempft und man konnte in der Reparatur nicht glauben, dass dies mit der neuen "E1" Nocke möglich wäre und so überprüfte Alfred auf Weisung des Werkstattleiters der Reparatur Jean Wenig die Steuerzeiten der Oelerich Maschine. Und siehe da, er fuhr eine "E" Nocke. Dieses Wissen machte sicher und so erbat man einen Termin bei Hans Hett, dem ehemaligen kaufmännischen Lehrling der Rex Konservenglasgesellschaft, der in den Nachkriegsjahren Leiter des Verkaufs mit Umsatzbeteiligung war. Hett hörte sich die Klagen von Alfred und Jean an, über die Unmöglichkeit Reklamationen, zu Leistung und Verbrauch der neuen Regina3, befriedigend zu lösen. Es wurden die entsprechenden Herren von Konstruktion, Fertigung und Versuch Reeb, Michels und Oelerich zum Gespräch gerufen. Die Zwei von der Reparatur mussten nochmals ihre Probleme darlegen. "Ach", sagte man, "ihr könnt nur nicht richtig Nocken abwickeln und so habt ihr die Motore nicht richtig eingestellt". Leicht zornig, wegen der ausgesprochenen Unterstellung, fragte Alfred dann Harald Oelerich. - "Welche Nockenwelle fahren Sie in Ihrer Wettbewerbsmaschine?" Man bekam zur Antwort - "Natürlich die neue E1." - Nun spielte man den Trumpf aus und Alfred sagte. - "Ich habe letztens auf Anweisung von Herrn Wenig die Nockenwelle der oelerischen Wettbewerbsmaschine abgewickelt und fand eine alte E Nocke vor." - Das war nun genug für Hett. Er entliess die zwei von der Reparatur wieder an ihre Arbeit. Diese konnten auf Ihrem Weg noch die durch Hett laut schreiend gemachten Vorwürfe an die verbliebenen Anwesenden hören. Nun kam Bewegung in die Sache. Ziemlich rasch

wurde nun eine neue Nockenschleifmaschine im Werk eingerichtet und die Produktion von E0 Nockenwellen begann. Die E1 Nocken aber wurden in grossen Stueckzahlen verschrottet. Noch eine Bemerkung am Rande. Ab der E0 Nockenwelle ist ein Einbauen nur nach den Markierungen moeglich, bei den aelteren Wellen muss abgewickelt werden, um die korrekte Einstellung der Steuerzeiten zu erreichen. Aber schaden kann dieser Vorgang auch bei den E0 Wellen nicht, da doch oft alte Motorgehaeuse im Zusammenhang mit E0 Wellen benutzt werden. In der Reparatur wurden bei Problemen mit der Regina2 auch deren E2 Nockenwellen gegen die neuen E0 ausgetauscht. Dies zu Eurer Information. Euer Horex-Novize

Rallye in 5232 Flammersfeld

Gert und Gustel hatten mich am Samstag den 5 Oktober zur Ausfahrt in den Westerwald, mit Ihren Reginas, abgeholt. Sie machten eine Andeutung, dass es dort in Flammersfeld eine Rallye mit interessantem Teilnehmerfeld geben soll. Ich hatte in den einschlaegigen Zeitschriften ob VFV, Markt oder Motorradclassic nichts von einer solchen Rallye gelesen oder gar sonst etwas davon gehoert. Also sind wir am spaeten Vormittag gestartet und kamen nach einer flotten (ca. 100 bis 120 km/h am Tacho) Fahrt gegen Mittag in Flammersfeld an. Der Anblick der sich uns bot war enttaeuschend. Neben einem Verkaufsstand mit Veteranen-Nippes, befand sich nur eine nichtzugelassene 200er Adler und ein Citroen Gangsterwagen auf dem Platz. Enttaeuscht dachten wir schon an die Weiterfahrt, nach Schotten zum Einzylindertreffen am Faltorhaus. Da kam ein freundlicher Veteranenfreund mit einer 98er "BSW" (? wer kennt diese Marke ? - Wir nicht !) zum Platz geschoben. Diesen konnten wir nun nach dem Treffen, das offensichtlich nur schwachen Besuch hatte, befragen. Und die Auskunft war dann so, dass wir von unserem Vorhaben die 150km nach Schotten zu fahren wieder Abstand nahmen.

Er, der "BSW" Fahrer, sagte; die cirka 100 Teilnehmer seien mit Ihren Fahrzeugen auf der Rundfahrt und muessten nun beim Mittagessen in Neustadt sein. Er gab uns noch die Seite mit der Streckenbeschreibung aus seinem Teilnehmerprogramm mit, so dass wir auf jedenfall die Veteranenhorte treffen mussten. Nach einer schnellen Fahrt von Flammersfeld nach Neustadt, uebrigens durch eine wunderbare Landschaft, fanden wir Anschluss an die Veteranenfahrer und fuhren mit Ihnen ueber weiterhin wunderbare Strecken zurueck zum Ausgangspunkt. Hier moechte ich noch etwas zu der fuer uns Veteranenfahrer idealen Landschaft sagen. Der Westerwald dort hat wunderbare Strecken mit Serpentinien, schmalen wenig befahrenen Strassen und eine preiswerte Gastronomie. Mich erinnert diese Landschaft etwas an den Schwarzwald, nur ohne die vielen Touristen.

Nun zurueck. Am Veranstaltungsplatz wurde Zuenftiges, so wie auch Suesses fuer den Hunger geboten. Auch von dieser Seite ist also nur Bestes zu berichten; der Zwetschenkuchen sei hier herausgestellt. Nun zu den Fahrzeugen: Buecker mit Columbusmotor 1925, SB35 „Regina in mehreren Ausfuehrungen, Resident von HB Leser Walter. Von den nicht zum Columbus oder Horex-Kreis gehoehernden Fahrzeugen seien genannt: NSU Kettenrad und andere Wehrmacht, Ford T Speedster, zwei Uraltautos, noch vor 1910, Indian und Harley, Nimbus, Guzzi, Zuendapp, Imperia, Autos aus den 20er und 30er Jahren, DKW, BMW, Adler, Victoria, NSU und so manche Kleine, also alles was das Herz begehrt. Die Kosten fuer die Teilnehmer, wir waren leider nicht offiziell dabei, sollen auch das eigene Portemonnaie sehr geschohnt haben, da einiges an Verzehr mit im Preis enthalten gewesen sein soll. Also fuer das jetzige Jahr, diese Veranstaltung bitte vormerken. Anfragen bitte richten an: Verkehrsverein w-5232 Flammersfeld a.d. Raiffeisenstrasse Tel.02685-348 und 686 Kennwort Raiffeisen Veteranenfahrt.

Monat. Stammtische und Clubabende

Bitte sehen sie auf Seite 12 und 13 im HB 4/91 nach. Es wurden einige Telefonnummern (Krumbachtal und Taunus) falsch wiedergegeben, die wir in dieser Ausgabe berichtigt haben. Die Telefonnummer von Dieter (NRW) hat sich geändert. Bitte berichtigen Sie Ihren HB 4/91 mit diesen Änderungen.

- Der HC NRW trifft sich an acht kurzfristig einberufenen Treffen im Jahr und dies an verschiedenen Orten in Nord-Rhein-Westfalen. Wer dabei sein moechte, wende sich an Reiner Tel. 04522-802-287 bis 17 Uhr oder an Dieter Tel. 02223-24583 bitte nach 21.00 Uhr.
- Der HC-Taunus trifft sich jeden zweiten Freitag im Monat, um 20.00 Uhr im "Darmstaetter Hof" in 6382 Burgholzhausen. Kontakt ueber Marina Tel.06172-81898.
- Der Hc Krumbachtal (Stuttgart) trifft sich jeden Donnerstag um 20 Uhr im Gasthof "Faessle" in 7015 Muenchingen. Kontakt ueber Josef Tel.07156-27171.
- Ein neuer Club bemueht sich um die Marke Horex, der "Oberpfälzer Veteranen-Club" man trifft sich jeden zweiten Freitag im Monat um 19.00 Uhr im Gasthaus "Zum alten Wirt" in 8460 Kreith. Kontakt ueber Hans 09431-61689. Die Adresse des Club lautet OVC Lindenstr.4 in 8464 Wackersdorf Hans Hirschinger
- Am letzten Donnerstag im Monat um 19.30 Uhr trifft sich eine Gruppe von Horex und Veteranenfreunden zum Stammtisch im Kreis 7050 Waiblingen und zwar im abgelegenen Schuetzenhaus von 7069 Oedernhadt-Berglen. Kontakt ueber Benno Tel. 07195-73214 nach 21.00 Uhr.



Motorrad-Veteranen-Club
I. d. Oberpfalz

Arberstraße 4 - 8464 Wackersdorf

HOREX-NEUTEILE

z.B. LIMA-Deckel, Kapselrohr,
Tachoscheiben, Ölltg., Tele - Ver-
schleißteile und vieles mehr.

KLAUS FORSTER

A. d. Stadtwiesen 37
6140 Bensheim 2

Tel. 06251-73223 ab 19 Uhr

Museum der 50er und 60er Jahre

7110 Oehringen ist eine Reise wert! Gelegen an der Autobahn von Heilbronn nach Nuernberg, in der Naehel von Neckarsulm. Dieses Museum, nicht so ein Riese wie Sinsheim, jedoch deutlich mehr als eine Privatsammlung, obwohl sie dieses tatsaechlich ist, ist ein Besuch wert. Denn das betrachten der Ausstellungsstuecke macht einfach Spass. Jedes Stueck perfekt restauriert, nicht ueber-restauriert sondern gerade richtig. Was soll man viel schreiben ueber dieses Museum? Man sollte einfach mal reinschauen. Fuer Reisende ist das Museum ganzjaehrig von Montags bis Freitags 9.00 bis 12.00 und 13.00 bis 17.00 Uhr geoeffnet. Fuer Wochenendtourer ist auch an Wochenenden vom 1 April bis 31 Oktober von 13.00 bis 17.00 geoeffnet. Die Atmosphaere dort ist sehr persoendlich. An Zeit werden so 1 bis 2 Stunden benoetigt. Horex fehlt natuerlich nicht in der Sammlung. Tel. 07941-8027



Wenn ich so in einer ruhigen Stunde in meinen motorsportlichen Erinnerungen krame, dann muß ich oft an eine ereignisreiche Klubfahrt vor 49 Jahren zurückdenken, die mir immer unvergeßlich bleiben wird. Anno 1907 saßen wir Anfang August vergnügt in Werneuchen im Hotel Hetzel bei der Monatsversammlung des Motorklubs Werneuchen 1906 beisammen, und als die Tagesordnung erledigt war, fragte der Vorsitzende Schorsch Tiebel: „Hat noch jemand etwas unter Punkt Verschiedenes vorzubringen?“ Ich erhob mich sofort und schlug vor, eine 1½tägige Klubfahrt zur Schorfheide zu veranstalten und legte dafür gleich einen festen Plan vor, der auch einstimmig angenommen wurde, und alle Klubkameraden meldeten ihre Teilnahme an der Fahrt an. Die Vorbereitungen übertrug man mir. Dann wurde noch manche feuchtfröhliche Runde auf die bevorstehende Klubfahrt genehmigt, und schon im voraus begeistert schlichen dann zu früher Morgenstunde die Kameraden ihren heimischen Penaten zu, wo ihrer die übliche Gardinenpredigt harrete.

Erst Ende September war es so weit, daß die Fahrt, von der das ganze Städtchen schon tagelang vorher erzählte, begonnen werden konnte.

echt mittelalterliches Kopfsteinpflaster, welches offensichtlich in den letzten 300 Jahren nie ausgebessert worden war, auszuprobieren.

Als diese Tortur glücklich überstanden und sich mehrere dem M.C. Werneuchen angehörende und in Bernau wohnende Kameraden zu uns gesellt hatten, fuhren wir in sauberer Formation nach Wandlitzsee weiter. Mehrere Aufenthalte durch Kerzen- oder Keilriemenschaden will ich gar nicht besonders erwähnen, denn die gehörten damals zu einer Motorradfahrt wie das Amen zur Kirche. Über Klosterfelde gelangten wir schließlich nach Groß-Schönebeck, wo die Schorfheide beginnt. Der Gastwirt Georg Liepner, ein geborener Werneuchner und durch mich bereits über unser Kommen vorher informiert, stand schon vor der Tür, und hundert Einwohner des Dorfes um ihn herum, und aus allen Gassen strömten jung und alt herbei, um das Wunder zu schauen: Ein Motorklub mit vielen der seltsamen Motorräder!

Wir betraten das Gasthaus, und unser Vorsitzender Tiebel fragte sofort den Wirt nach seinen Bierbeständen. Ohne langes Handeln kaufte er Liepner sein gesamtes Bier ab und legte den Betrag in bar auf die Theke. Ebenso verfuhr

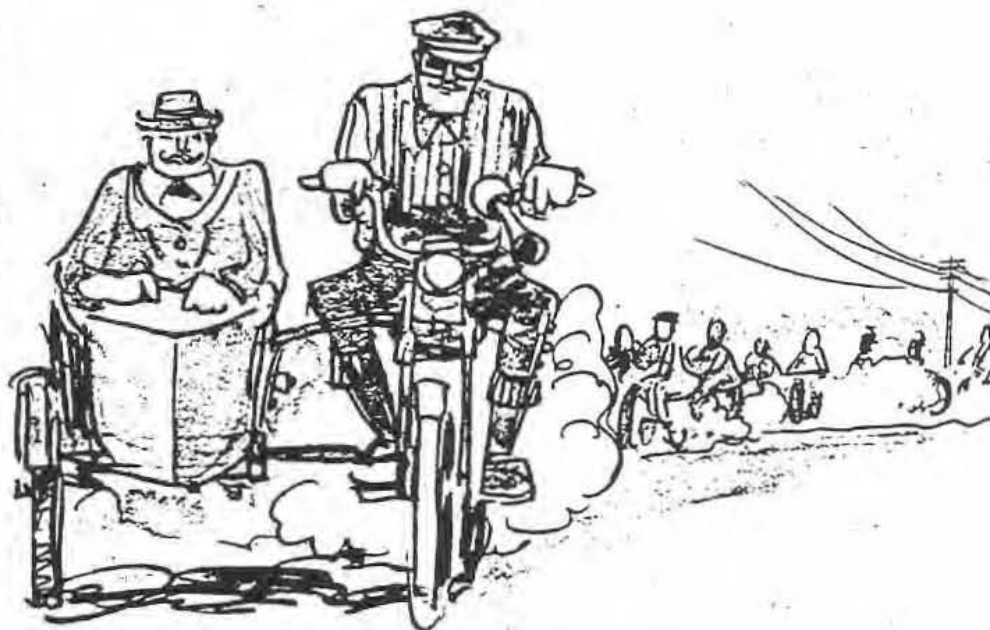
Binde, wie sie nur irgend bewältigen konnten, da sie befürchteten, daß unsere lukrativen Quellen bald versiegen könnten. Im Nu waren die Bauern so blau wie die Haubitzen, und wie ein Lauffeuer verbreitete sich die Kunde davon im ganzen Dorfe. So erfuhren es denn auch die gestrengen Ehefrauen und eilten schnurstracks und wutentbrannt zum Gasthause. Die Knüppel, die sie mit sich führten, ließen kaum auf gute Absichten schließen, und so gab unser Vorsitzender in aller Stille den Befehl zur Abfahrt, und fast unbemerkt verschwanden wir in Richtung Schorfheide. Es dämmerte schon stark, als wir das Wildgatter am Eingange in die Schorfheide passierten. Späterhin wurde das Gatter beseitigt, aber damals mußte man noch ein Gatter öffnen, ehe man weiterfahren konnte. 10 Kilometer fuhren wir dann durch den sonst so stillen Hochwald, der nun von unserem Motorenlärm widerhallte. Alle Augenblicke sprang Wild über die Straße, Rehe, Hirsche, Wildschweine und sogar Hasen und Füchse. Es war bei dem damaligen großen Wildbestand der Schorfheide gar nicht so ungefährlich, durch dieses Gebiet zu fahren, besonders abends. Weit und breit kein Mensch, kein Haus, kein Dorf. Inmitten der Schorfheide an der Chaussee Berlin-Prenzlau liegt das einsame Gasthaus Döllnkrug, welches mich immer an das verrufene Wirtshaus im Spessart erinnert hat. Das war unser Tagesziel, hier war auch Quartier für uns bestellt. Bald saßen wir alle an festlich gedeckten Tischen und sprachen mit gutem Appetit einem reichlichen Abendbrot zu. Ich entsinne mich noch genau, daß wir für 3 Gänge mit den üblichen Nebengerichten 2.— Mark pro Person bezahlt haben und soviel Fleisch essen konnten, wie wir nur wollten. Nach dem Mahle begann ein lustiger Bierabend — wir Werneuchner waren damals sehr trinkfeste Gesellen, und wir Motorradfahrer hielten zusammen wie Pech und Schwefel, und so gingen bei Gesang und lustigen Schnurren die Stunden

Bei schönstem Herbstwetter versammelte sich ein ganzes Rudel Motorradfahrer vor dem Klublokal, und nachdem der Klubwirt Otto Hetzel noch schnell eine Abschiedsrunde bewilligt hatte, starteten wir gegen 15 Uhr. Vorsitzender Schorsch Tiebel mit seiner 3,5 PS 2 Zylinder Laurin & Clement-Maschine mit Beiwagen übernahm wie immer die Spitze. Im Beiwagen, der wie ein Korbstuhl auf Rädern aussah, saß der Zigarrenfabrikant Paul Kühne, und dann folgte ein gutes Dutzend von Motorrädern wüst knatternd mit offenen Auspuffklappen. Die Werneuchner standen vor den Haustüren und sperrten Maul und Nase auf.

Natürlich hatte sich die Abfahrt nicht so glatt abgewickelt, wie es sich hier liest. Die Beiwagenmaschine wollte — wie gewöhnlich — lange nicht anspringen, und bei unbesetztem Beiwagen schoben wir das schwere Vehikel, daß uns der Schweiß in den Nacken lief. Schließlich meldete sich der Motor aber doch, und der Beifahrer sprang von hinten kopfüber in den Beiwagen, in dem er zuerst regelrecht kopfstand. Unter akrobatischen Verrenkungen gelang es ihm dann allmählich, den Sitz einzunehmen, wo er sich dann in eine Decke einwickelte. Wir „Schieber“ stürzten zu unseren Maschinen, um den Anschluß nicht zu verlieren, und nach und nach gelang es uns, alle Motoren in Gang zu bringen. Wir holperten auf schrecklichem Kopfsteinpflaster zur Mühlenstraße hinaus in Richtung Bernau. Zumeist fuhren wir auf dem Fußsteig, der neben der Chaussee verlief, da die Straße voller Löcher war. Selbstverständlich hatte außer mir auf meinem FN-Vierzylinder niemand eine Vorderradfederung. In den Dörfern war ein ebenso vorsintflutliches Pflaster wie in der alten Hussitenstadt Bernau, die wir nach 12 Kilometern erreichen wollten. Vorläufig waren wir aber noch nicht da, denn 2 km vor Bernau ging bei Börnicke plötzlich ein Schlagbaum herunter und versperrte uns die Weiterfahrt. Dann kam aus dem Chausseehäuschen ein Mann heraus, der uns an einer Stange einen Klingelbeutel hielt und aufforderte, pro Mann 12 Pfennige zu zahlen. Nachdem das unter vielem Fluchen getan war, ging die Reise weiter, und bald bekamen wir in Bernau ausreichend Gelegenheit,

Paul Kühne hinsichtlich der Schnäpse, und dann ging ein fröhliches Zechen los. An den Fenstern drückten sich draußen die Neugierigen die Nasen platt und konnten uns nicht genug bestaunen.

Wenn die Bauern am Samstag Feierabend haben, dann gehen sie gewöhnlich zum Krug und stärken sich bei Bier und Schnaps. So geschah es auch an diesem Tage. Einige Bauern, die gerade vom Felde kamen, betraten die Gaststube und riefen dem Gastwirt ihre Wünsche zu. Der aber schüttelte die Achseln und erklärte ihnen, daß wir Motorradfahrer ihm sein gesamtes Bier und den Schnaps in Bausch und Bogen abgekauft hätten. Zuerst machten die Bauern, von welchen immer mehr eintrafen, enttäuschte Gesichter. Dann aber fing sie bald auf den Gastwirt, bald auf uns wütend an zu schimpfen. Aber das half ihnen zunächst gar nichts. Sie mußten mit ausgedörrten Kehlen zusehen, wie wir in Bier schwelgten. Als die Wut der Bauern ihren Höhepunkt erreicht zu haben schien — wir waren zum Glück in der Überzahl —, hielt Tiebel eine launige Ansprache und gab bekannt, daß wir uns entschlossen hätten, uns unserer Brüder vom Lande zu erbarmen, und daß wir selbst von jetzt an das große Glas Bier ihnen für ganze 5 Pfennige und den Schnaps für den gleichen Preis verkaufen würden. In Wirklichkeit kosteten damals diese Getränke mindestens das Doppelte. Wie die Wilden stürzten sich nun die Bauern auf Bier und Schnaps, und bald waren wir ihre besten Freunde. Die Bauern nahmen die günstige Gelegenheit wahr und gossen so viel hinter die



im Fluge hin, bis plötzlich einer der Kameraden mich fragte, wann wir denn das Röhren der Brunfthirsche zu hören bekommen würden. Daran hatte bisher in der allgemeinen Ausgelassenheit noch niemand gedacht, und da ich nun einmal der „Impresario“ der Fahrt war, begab ich mich vor die Gasthaustür und lauschte in die Nacht hinaus. Ich hörte zwar seltsame Geräusche vom nahegelegenen Döllnsee herüberklingen, aber von dem Röhren der Hirsche war nichts zu hören. Etwas enttäuscht ging ich zum Wirt und befragte ihn. Er erklärte mir nach kurzem Überlegen, daß er mir Bescheid sagen würde, wenn einer der mächtigen Geweihten in der Nähe zu röhren begänne. Nach einer guten Viertelstunde gab mir der Wirt einen Wink, und nun ging ich mit meinen Kameraden hinaus vor das Wirtshaus. Dunkle, sternenlose Nacht umgab uns, und die Baumkronen der Kiefern rauschten unheimlich im Winde. Auf Geheiß des Wirtes verhielten wir uns ganz stumm. Wir warteten schon eine ganze Weile vergeblich, als plötzlich — keine hundert

Meter von uns weg — ein urwaldähnliches Gebrüll ertönte, das uns allen einen gewaltigen Schreck einjagte, und dann ging es so längere Zeit weiter. Uns allen lief es kalt den Rücken hinunter, und so begaben wir uns bald wieder in das Gasthaus und bald danach zur Ruhe. Ich schlief mit Ernst Lemke aus Eberswalde — genannt „der süße Ernst“, weil er eine Süßwarenhandlung in der Kreuzstraße zu Eberswalde hatte, und einem anderen Kameraden zusammen in einem Zimmer. Am Sonntagfrüh erwachte ich durch ein dauerndes Stöhnen, das aus dem Bette des „süßen Ernsts“ kam. Er jammerte, daß er so hart wie auf dem schlimmsten Knüppeldamm geschlafen hätte und ihm alle Glieder weh täten. Das war auch kein Wunder, wie wir durch eine „Lokalbesichtigung“ sofort feststellten. Kameraden hatten ihm sein Unterbett und Kopfkissen durch eine Einlage von mehreren Stiefeln und einer ganzen Waschsüssel etwas unbequem „gepolstert“, was aber der „süße Ernst“ infolge einer nicht gerade geringen Bettschwere am Abend garnicht wahrgenommen hatte.

Als ich ins Gastzimmer kam, nahm mich der Wirt schmunzelnd beiseite und fragte mich, wie uns das Röhren des Hirsches gefallen hätte. Ich äußerte mich sehr rühmend, aber da brach der Wirt in ein schallendes Gelächter aus und erzählte mir unter dem Siegel einstweiliger Verschwiegenheit, daß die Zeit der Hirschbrunft bereits vorbei sei. Er habe uns aber nicht enttäuschen wollen und kurzerhand seinen Hausknecht mit einer alten Gießkanne in den Wald geschickt, und der Brave hatte das Röhren des Hirsches so naturgetreu mittels der Gießkanne nachgemacht, daß uns alle das Gruseln padkte. Offenbar hatte der alte Hausknecht schon große Übung als Tierstimmenimitator, denn zum ersten Male hatte er das sicher nicht gemacht.

Die Herbstsonne schien freundlich durch die schlanken Kiefernstämme, als wir uns nach einem ausgiebigen Frühstück etwas verkatert auf die Weiterfahrt nach Schloß Hubertusstock begaben. Wie ein „Gottesauge“ lag bald der Werbellinsee

den Fahrern, die schon getankt und bezahlt hatten, eine wahre Panik aus. Das muß man verstehen, wenn man bedenkt, daß sie mit gutem Recht der Meinung waren, daß sie nun, fern der Heimat, mit ihren Maschinen liegenbleiben würden, und Ersatz war kaum zu beschaffen. Zwei Fahrer ließen sofort ihr Benzin auf den Marktplatz fließen, und nach Entfernung aller Motorräder steckte Tiebel das Benzin an. Eine riesige



pechschwarze Feuerwolke bestätigte Tiebels Feststellung: Es war Schwerbenzin. Ich nahm mir nun Simon vor und erklärte ihm, daß wir unser Geld zurückverlangten und ihn für allen weiteren Schaden verantwortlich machen würden. Ich

Kupplung und 2 Gänge und Tiebels „Laura“ eine nachträglich eingebaute Kupke-Doppelübersetzung hatte, während alle andern Maschinen weder Kupplung noch Getriebe hatten.

Auch der gefürchtete Eberswalder Berg wurde schließlich doch von allen Maschinen bezwungen, wenn auch mehrere Fahrer die letzten paar hundert Meter ihre Vehikel buchstäblich im Schweiß ihres Angesichts hinaufschieben mußten. Die Fahrer der kleinen Maschinen hatten sich beim Mitreten so ausgepumpt, daß wir eine Pause einlegen mußten.

Ob wohl unsere Motoren mit dem Schwerbenzin wieder anspringen würden? Das war die bange Frage, die sich alle Fahrer, die dieses Teufelszeug getankt hatten, voller Sorge stellten. Die Motoren sprangen auch diesmal tatsächlich wieder an, und auf ganz sanft abfallender Straße erreichten wir bald über Trampe Heckelberg, wo wir beim Klubkameraden Diemer Einkehr hielten. Er hatte nämlich eine weit und breit bekannte Gastwirtschaft und bewirtete uns nicht schlecht. Auf der Weiterfahrt wurde plötzlich der „Grüne Franz“ sauer. Diesen Spitznamen trug nämlich eine der kleinen 2 PS-FN-Maschinen, und in unserem Klub hatte jede Maschine genau so ihren Spitznamen wie die Kameraden, und die berühmteste unserer Maschinen war damals nun einmal der „Grüne Franz“, wegen seines grünen Tanks so benannt. Den „Grünen Franz“ kannte selbst in Berlin jeder DMV-Motorsportler. Also der „Grüne Franz“ streikte! Die Ursache war mittels des Voltmeters bald gefunden: Der Akkumulator war restlos leer. Das war ein hoffnungsloser Fall. Ich nahm kurzerhand den „Grünen Franz“ ins Schlepptau, und so ging die Reise weiter, immer der Heimat zu. In Tiefensee fiel eine weitere Maschine wegen Motorstörung aus. Da bereits die Bäume lange Schatten warfen, nahm Tiebel diese Maschine ins Schlepp, und auf einer fast schnurgeraden 9 km langen guten Chaussee „dampften“ wir in gehobener Stimmung auf Werneuchen los und erreichten das Städtchen trotz des Schwerbenzins vom „blauen Simon“

vor uns. Der Joachimstaler Dichter Brunhold, der ihn in wunderbaren Gedichten besang, gab ihm mit Recht den Namen „Gottesauge“, und er zeigte sich uns an diesem Sonntagmorgen in all seiner Pracht. Schloß Hubertusstock statteten wir einen kurzen Besuch ab, und dann hielten wir um die Mittagsstunde knatternd und brummend unseren Einzug in Joachimstal, wo wir im „Sandkrug“ einkehrten und zu Mittag speisten. Nach einem kurzen Rundgange durch das verräumte Städtchen beschlossen wir, unsere Maschinen aufzutanken, was Anno 1907 immer ein Problem war, da es noch nirgends Tankstellen gab. Auf Empfehlung des Wirtes fragte ich beim nahegelegenen Kaufmann Simon nach Benzin an. Ich kam in einen kaum 8 qm großen oder besser gesagt kleinen Vorraum, in welchem eine Heringstonne und daneben eine Wäschmangel standen und erblickte einen Schalter, der einem Fahrkartenschalter aufs Haar glich. Daneben war ein Klingelzug, den ich in Tätigkeit setzte. Nach geraumer Weile wurde das Schalterfenster geöffnet, und Herr Simon, ein Hagestolz Ende der Vierziger, fragte mich: Was soll's denn sein, Väterchen? Ich erklärte ihm, daß ich ca. 50 Liter Benzin für Motorräder benötige. Nach einigem Hin- und Herschütteln des Kopfes erklärte er sich bereit zur Lieferung und nannte einen annehmbaren Preis. Ich muß hier einflechten, daß Simon — allgemein „der blaue Simon“ genannt — ein Original war und jeden Kunden mit „Väterchen“ ansprach. Ich ging zu meinen Kameraden und holte sie mit ihren Maschinen herbei, und dann begann das Tanken aus großen Kannen. Natürlich wollte jeder zuerst an die Reihe kommen. Als schon ca. 10 Maschinen ihre Tanks voll hatten und Tiebel an die Reihe kam, rief er zuerst an dem Benzin. Dann fuhr er, wie von der Taube gestochen, hoch und schrie: „Schluß mit dem Tanken! Das ist ja Schwerbenzin!“ Und damit hatte er recht. Simon versorgte damit immer die Motorboote auf dem Werbellinsee, und unsere hochempfindlichen Motoren vertrugen damals wie man uns immer sagte — nur Leichtbenzin von ca. 680 spezifischem Gewicht. Nun brach bei

drohte ihm auch mit der Polizei. Nach langem Palaver gab er mir schweren Herzens die bereits kassierten 36 Mark heraus, und unter Verwünschungen zogen wir wieder ab.

Nun war guter Rat teuer. Zwar gelang es den beiden Fahrern, die alles Benzin abgelassen hatten, in der Apotheke für den „Freundschaftspreis“ von nur 1 Mark pro Liter einiges Benzin zu ergattern, aber was sollte aus den anderen Fahrern werden, die bereits Schwerbenzin vollgetankt hatten? Viel Wahl hatten wir nicht, und so entschlossen wir uns, den Versuch zu machen, mit dem Schwerbenzin auf die Reise zu gehen. Bis Werneuchen hatten wir 49 km vor uns, und so versuchten wir sofort den Start. Wunderbarerweise sprangen nach den üblichen Bemühungen tatsächlich sämtliche Motoren an, und so fuhren wir voller Sorge los, überzeugt davon, daß unsere Motoren doch bald aussetzen würden und wir dann hilflos auf der Straße ständen. Merkwürdigerweise geschah aber nichts von dem. Zwar qualmten die Motoren schwärzlicher als sonst, aber sie liefen zu unserem Erstaunen sonst ganz normal. Ich hatte selbst noch nicht getankt, da ich noch über genügend Benzin verfügte. Da tauchte auch schon vor uns tief im Tale Eberswalde, die von allen Motorradfahrern damaliger Zeit so gefürchtete Stadt, auf. Dort gab es fast genau so schlechtes Pflaster wie in Bernau. Viel schlimmer war aber, daß wir Eberswalde nur auf einer ca. 2 km langen starken Steigung in Richtung Heimat verlassen konnten, und unsere Motorräder von Anno 1907 waren ausgesprochen „bergscheu“, d. h. man konnte mit ihnen lange Berge nur unter heftigem Mitretten — sie hatten ja alle Pedale — überwinden, oder man mußte die schwere Maschine hinaufschieben. Selbst mein 4 PS starker Vierzylinder hatte an den Eberswalder Bergen schwer zu würgen, aber er schaffte sie wenigstens. Tiebels „Laura“ dagegen, wie wir seine Laurin & Clement-Maschine nannten, war verhältnismäßig bergfest, obwohl sie den Beiwagen mitzuziehen hatte. Hierzu muß ich ergänzend bemerken, daß nur mein Vierzylinder

wohlbehalten. Aus allen Fenstern winkte man uns begeistert zu, als wir geräuschvoll in bester Marschordnung durch die Straßen zu unserem Vereinslokal fuhren. Dort empfing uns eine Menschenmenge mit stürmischen Hochrufen, als ob wir soeben die deutsche Fußballmeisterschaft erobert hätten. Immerhin hatte der Motorklub seine erste wirklich große Ausfahrt erfolgreich beendet, trotz allen vorherigen Unkenrufen, und das wollte Anno 1907 schon etwas heißen. Wir waren alle wohlbehalten wieder heimgekehrt, und der Begriff über Entfernungen, der in der Neuzeit immer mehr zusammengeschrumpft ist, war damals ganz anders als heute. 100 km galten schon als eine Riesenstrecke, und die meisten Landbewohner waren kaum je weiter als höchstens 10 km über ihren Wohnsitz hinausgekommen. Da war also eine Fahrt zur Schorfheide wirklich ein Erlebnis, und jeder Teilnehmer dieser Klubfahrt war im wahrsten Sinne des Wortes ein Pionier des Motorsportes. Das sollte die heutige Generation nie vergessen. Ernst Gender



Noten fuer Reparatur u. Lieferung


Hans Tel.09431-61689 hat zusammen mit seinen Clubkameraden viele Erfahrungen, positiv wie negativ, im Umgang mit Horexteilehaendlern und Reparateuren gesammelt. Er ist gerne bereit jeden Ratsuchenden mit entsprechenden Ratschlaegen zu unterstuetzen.

Wer macht mir den Motor ?

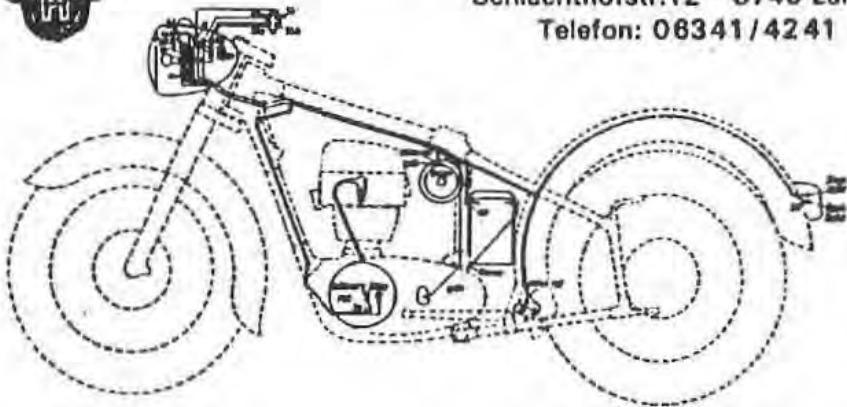
Es gibt Leute die brauchen keinen Motormacher, die machen alles selbst. Aber es gibt auch Horex-Freunde die suchen jemanden, der Ihnen den Motor macht. Den "Motor-Macher". Nachfolgend einige private uns bekannter Telefonnummern. Horst Tel.02603-6279 Vor und Nachkrieg; Gert 06172-71187 Nachkrieg; Hannes 06142-21366 Vor und Nachkrieg; Ulrich 0521-290837 Imperator, Resident, Regina-Rundgehaeuse; Richard 06172-459537 Nachkrieg; Laurenz 0251-316386 Imperator; Siegmund 06851-70164 Imperator und Resi. Dies sind keine Empfehlungen vom HB jeder Auftraggeber muss sich selbst versichern, dass er seinen Motor in gute Haende gibt und nicht zu viel zahlt. Auch werden teilweise durch die im HB annoncierenden Firmen diese Leistungen angeboten.

Ersatz Lichtmaschine u. Vergaser

Hans Tel.09431-61689 schreibt uns ueber die Moeglichkeiten eine nicht mehr vorhandene Regina Lichtmaschine zu ersaetzen. Es sollen jene der Zuendapp DB201 bis Elastic (MLZU 45/60) 'bis auf den Unterbrecher passen. Bei den MLZ 45/60 der Triumph BD250 und BDG250 muss die Kabelfuehrung etwas abgeaendert werden. Ein Ersatz fuer die starken Lichtmaschinen MLZ 60/6/1600/3R findet man auf Maerkten mit der Nr. MLZ 60/6/1600/1R hier muessen nur noch zwei Bolzen fuer die Deckelbefestigung angebracht werden. Die Flanschvergaser der DKW RT250 (2/26/13) und der NSU Konsull (2/26/13) passen an der Regina. Die Vergaser muessen teilweise umbeduest werden siehe hierzu HB 2/89. Hans steht gerne mit Rat zur Verfuegung.



Elektro- u. Feinwerktechnik
Werner Laubersheimer
Schlachthofstr.12 · 6740 Landau
Telefon: 06341/4241



Neue Spannungsregler
für alle Lichtmaschinen DM 130,-
Kabelbäume in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan DM 70,-
Instandsetzung von Zündmagneten
schnell und kostengünstig

Gleichstromanker wickeln 130,-
Zündspulen wickeln DM 70,-
Drehstromanker im Tausch DM 130,-
Auf sämtliche Arbeiten und Produkte
1 Jahr Garantie
Bitte kostenlose Preisliste anfordern.
Postversand jeden Tag, auch ins Ausland.

Und fuer die Schweiz,

bietet sich den Horex-Freunden der Betrieb des Mechanikermeisters Paul Schneider in CH 5616 Meisterschwanden Hauptstr. 27 Tel. 0041-5727-2141 an, der mir schon einmal eine nachgefertigte Nockenwelle lieferte.

Postkarte mit SB35 Motive

Klaus bestellte den HB mit einer wunderschönen Bildkarte. Auf dieser Karte ist das Emailschild mit der Vorkriegs-SB35 wiedergegeben. Die Karte ist unter der Bestellnummer 130 bei P.A.R.C.-Archiv-Edition Postfach 2724 in 2390 Flensburg erhaeltlich. Das Motiv gibt es auch in 30 mal 40 cm und 50 mal 70 cm. Die Preise sind mir unbekannt.

Mechanische Praezision

Fuer den Jenigen, der ueber die normale Restauration seines Veteranen noch besondere Wuensche hat und Anforderungen stellt, wir muessen nur an den Veteranen-Rennsport denken, stellt sich oft die Frage: Wo kann ich bestimmte Praezisionsarbeiten ausfuehren lassen? Es sei auf die Werkstatt von Otto Bayer Tel. 07131-482000 verwiesen. Siehe auch Anzeige in diesem Heft. Wer z.B. fuer seine Regina Ventile und Fuehrungen sucht, wird sicher bei Otto fuendig, auch in bleifrei. Zylinderkopf- und Kurbelwellen-Ueberholung kein Problem.

Vorkriegs Betriebsanleitungen.

Klaus Joerg Habermann Tel. 06597-4330 Dorfstr. 19 in 5534 Birgel hat in Zusammenarbeit mit Mike nun etwas fuer die Columbus-Fahrer gemacht. Er stellte einen wunderschönen 57 seitigen DIN A4 Band im Querformat mit Betriebsanleitungen zusammen. In einer guten Kopierqualitaet werden die Betriebsanleitungen der 20er Jahre fuer sv und ohv wiedergeben. Es folgen Behandlungsvorschriften fuer Sturmey Archer Motore, Columbusmotore S2, S3, S35 so wie S400, S800, S64, T5 und T6. Weiter geht es mit den Spaetdreissigern S2, S3, S35, so wie S5, S6 und den sv's T5 und T6. Dann folgen Betriebsanleitungen fuer die kleinen und grossen Horex Motorraeder sowie fuer die SB35. Aber es geht noch weiter ueber Betriebsanleitungen fuer die Tigergabel bis hin zu den Bremsnaben. In den Texten wird kein Thema ausgespart von "A" wie "Ausbau des Kolbens" bis "Z" wie "Zuendkerzen" wird alles angesprochen und erklart. Fazit fuer den Horex und Columbus-Freund sofern er eine Alte besitzt oder sich fuer die Geschichte interessiert, ein absolutes Muss! Und 20,- DM + 4,-DM Porto ist dieser Band allemal wert.

Ein wackerer Polizist konnte es sich nicht verkneifen, beim Rennen der Serienmaschinen 26 Fahrer aufzuschreiben, die links fuhren und rechts ueberhalten!

COLUMBUS MOTORE
BETRIEBSANWEISUNG
HOREX-MOTORRADER
HOREX-MOTORRADER
BETRIEBSANWEISUNG
HOREX-Fahrraebau-Aktion-Gesellschaft
HOREX COLUMBUS-WERK K.G.
FRITZ KLEHMANN, BAD HOMBURG



Montagehinweis Rundgehaeuse-Motor

Gernot Tel.069-442499 gab uns den Hinweis. Bei der Montage der Regina400 Kurbelwelle muss man das Axialspiel der Kurbelwelle einstellen *ca.2/100mm bis 4/100mm Luft*, hierbei sollen die Beilagscheiben mit den Teilenummern 00913529, 00913530, 00913508, 00913509, 00913510 und 00913511 zur Anwendung kommen. Das Problem ist nur, dass man diese Scheiben steuerseitig zwischen NJ305 Lagerinnenring und Kurbelwange einlegen soll. Das bedingt bei falscher Einstellung die erneute Demontage der zwei Kurbelgehaeusehaelften und das Abziehen des Lagerinnenringes von dem Kurbelzapfen, letzteres ist nicht ganz einfach. Einfacher hingegen ist es das Axialspiel ueber die Lagersicherung des primaerseitigen NJ305 Lageraussenring zu bewerkstelligen. Zuvor muss man aber wissen, das es zur Sicherung dieses Lagers drei verschiedene Bauformen gibt. Siehe hier zu HB 3/91 Seite 16 "Verstaerkungen am Regina-Motor". Was ist zu tun? Der Seegerring 47x1.5 DIN 472 kommt in Wegfall, falls vorhanden. Bei den anderen Bauformen ist nichts besonderes zu machen. Steuerseitig wird Sorge getragen, dass das NJ305 am Seegerring anliegt und der Ausgleich zwischen Innenring und Kurbelwange so vorgenommen wird, dass das Pleuel genau mittig an der Gehaeusenahut zu liegen kommt. Nachdem das Kurbelgehaeuse mit eingelegten Wellen endgueltig zusammengeschaubt wurde, wird das Kurbelwellen Axialspiel ueber das naeher an die Kurbelwelle zu bringende primaerseitige NJ305 Lager eingestellt. Und zwar so, dass man den Entluefterdeckel mit der ausgemessenen Anzahl Beilagscheiben von 62mm Ausendurchmesser, welche im Kugellagerhandel zu beschaffen sind, langsam mit Dichtung aufschraubt. Es ist darauf zu achten, dass der Deckel hierbei nicht ueberanspricht und ein Schraubenauge ausbricht. Also mit Gefuehl!! Auf jeden Fall muss man mit einem groesseren als dem endgueltigen Spiel beginnen, um sicher zu gehen, dass das Lager keine Luft zum Entluefterdeckel hat, und sich nur ein scheinbar korrektes Spiel eingestellt haette. Nicht zu toll vorgehen, immer mit der am Kurbelgehaeuse ueber einen Winkel befestigten Messuhr das Spiel nachmessen. Sollte das Lager einmal zu tief sitzen, will sagen, man hat zuviele Beilagscheiben beigelegt und ohne Kontrolle den Entluefterdeckel aufgeschraubt, so muss der Motor wieder auseinander. Nur nicht das Lager ueber die Kurbelwelle zurueck druecken, das waere Murks. Wenn der Entluefterdeckel noch nicht richtig fest sitzt aber das Maximalspiel schon erreicht ist, so muss man den Entluefterdeckel nochmal loesen und bei den Ausgleichsscheiben entsprechend durch Wegnahme korrigieren. Die Arbeit wurde richtig ausgefuehrt, wenn am Ende der Entluefterdeckel fest aufgeschraubt ist und sich das richtige Kurbelwellenaxialspiel beim Schrauben ergeben hat. Das Spiel wird an der Messuhr abgelesen in dem man mit einem kleinen Schraubenzieher von oben die Kurbelwangen vom linken an den rechten Anschlag und umgekehrt, zart hebt. Zu grosses Axialspiel fuehrt zu poltern und in Folge zu Schaeden; zu kleines Axialspiel zwangslaeufig zu Schaeden.

* Wer kann uns vom HB, eine Kopie einer Regina400 Motorreparaturanweisung ueberlassen, in welcher das Ausgleichen der Regina Rundgehaeuse-Kurbelwellen beschrieben ist. In unserer ist das Ausgleichen mit keinem Wort erwaeht. Wir haben Hinweise nur ueber die Residentmotor-Reparaturanleitung Absatz 11 und den Dampfhammer 1 Seite 54 gefunden. Im voraus besten Dank.



Fahren kann er gar nicht, er mußte aber unbedingt eine Horex haben!

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

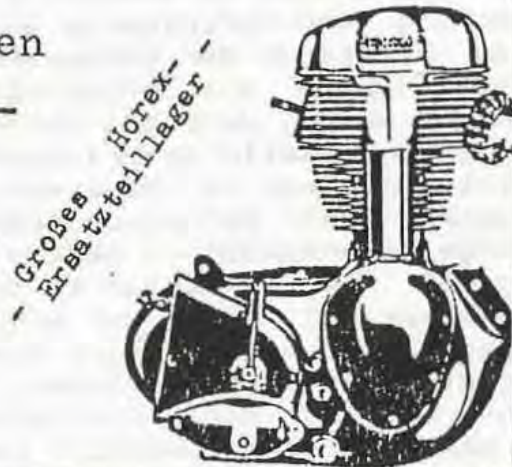
Krümmer - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

6110 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

- DKW 125, DKW 175, MZ, MAICO
- NSU MAX, NSU CONSUL, HOREX, ADLER
- BMW R25/26, BMW R50/60, BMW R51/2
- MATCHLESS, AJS, SAROLEA
- Sonderanfertigung für fast alle Modelle



ELEKTRONIC-DATA

KLEIBER GMBH

Steinbach 19 · 5253 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

Horex-Freunde unter sich.

Uwe macht den Vorschlag eine Liste zu erstellen, auf der Adressen von Horex-Freunden verzeichnet sind, die fuer folgend aufgelistete Leistungen zur Verfuegung stehen.

- G = Getraenk z.B. Kaffee oder Bier steht fuer Horex-Freunde, die vorbeischauen bereit. Nach Moeglichkeit erst anrufen.
- F = Fruehstueck (kleine Mahlzeit) fuer Horex- oder Veteranen-Fahrern auf Tour. Nach Moeglichkeit erst anrufen.
- H = Ich leiste einem lieengebliebenen Horex- oder Veteranen-Fahrer hilfe.
- Bn = Horex-oder Veteranen-Fahrer auf Tour finden "n" Betten oder Schlafplaetze. (B2 heisst zwei Betten, B3 = drei Betten oder Schlafplaetze u.s.w.).
Nach Moeglichkeit vorher anrufen.
- S = Ich bin an einem Stammtisch in meinem Raum interessiert. Gleichgesinnte moegen sich bitte melden.
- W = Habe Horexwerkstatt leiste gerne Hilfe an Horex.
- C = Fahre Vorkriegs Horex oder Columbus.
- Rg = Fahre Regina oder SB35.
- I = Bin Imperator Fahrer.
- Rs = Bin Resident Fahrer.
- K = Fahre eine kleine Horex bis 100ccm.
- N = Habe keine Horex, bin aber Horex-Freund.
- R = Sport mit Horex- oder Columbus-Veteranen z.B. Rennen oder Trial ist meine Sache.
- T = Stehe fuer tech. Erfahrungsaustausch zur Verfuegung.
- Sa = Sammele Horex, Columbus, Motorenfabrik Oberursel, oder Rex. Z.B. Stationaermotore, Fahrrad, Einmachglas, Dokumentation, Bilder u.s.w..

Und nun die erste Anschrift, wir bitten um weitere Meldungen, die wir in der naechsten Ausgabe des HB bekannt geben. Einmal jaehrlich werden wir dann einen Ueberblick aller Meldungen im HB bringen.

Schwarz Uwe:Kirchbachweg 12:w7811 Sulzburg:Tel.07634-8159:G,H:



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

- Zylinderkopf - Änderungen und Reparaturen (Auspuffstutzen)
- Umbau Motorentlüftung
- Kolben für Regina 350/400
- Sonstige Spezialreparaturen und Änderungen auf Anfrage
- Kostenlose techn. Beratung

HOREX

OBS

Otto Bayer Spezial

Motorsport - Zylinderschleiferei - Kolben

Kolben für Motorräder, Moped, Auto, Oldtimer,
Sonderanfertigungen · Kolbenringe, Kolbenbolzen,
Dichtungen für ältere Motorräder

Ansbacher Str. 12 · Tel. 07131/482000
7100 HN-Frankenbach

Daß die Motorradjackenbauer noch nicht darauf gekommen sind? Heini Birnbaum ist mit der Tasche jedenfalls ebenso zufrieden wie Lilli, nur damals, als an dem schönen Sommersonnentag die Picknickbutter drinsteckte, kam es zu Unzulänglichkeiten.



iretten-Ausstellungen-Maerkte
-3 bis 6.1 Winter-Wertungsfahrt der Scuderia 98er-Freunde also
nur fuer 98er Rebell-und Slughi Fahrer Tel.07181-89959
-11.1. 0-9382 Schloss Augustsburg Tel.0037-7291-267 oder 340
+++++
+ W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +
+-Wintertreffen der Horex u. Gespannfreunde Mainkling (naehe +
+ Creilsheim) am 17 bis 19.1.1992 Info bei Fritz 07959-634 +
+++++
-25 bis 26.1. Markt in Wolfsburg Tel.02263-6524
-1.2. Markt in Hoogeveen/NL Tel.0031-5280-75550
-15 bis 16.2. Motorrad Treffpunkt 92 in Kassel Tel.02263-6524
-21 bis 22.3. Rennen der Veteranengespanne Marc Muylaert
11 rue des Graviere F-91650 Breuillet Frankreich
-28 bis 29.3. Markt in Kassel Tel.0731-24452
-28 bis 29.3. Markt in CH-Bern Tel.0041-32-581810
-28 bis 29.3. Markt in Muenster Tel.02304-22122
-5.4. Heizhausrallye bis 1949 in 2231 Strasshof Tel.02287-37734
-11 bis 12.4. Markt in Ludwigshafen
-12 bis 19.4 Fernfahrt Durch die Toskana Tel. 06243-8956
-18 bis 19.4. Markt in Ernstroda/Thueringen Tel.05665-2655
-24 bis 26.4. HNM in 6348 Herborn bis 1939 Tel.02772-40788
-25.4. Zielfahrt zum HNM in 6348 Herborn Tel.02772-41222
-28.4 bis 2.5 Fernfahrt Paris Nizza Tel. 06343-8956
-Mai Hallenfest in 6072 Dreieich 1 Tel.06103-62300 Christel
-Mitte Mai Treffen in der Knallhuette 6400 Bebra Tel.06622-5529
-1.5 XI. Rallye 5350 Euskirchen MSC Dom-Esch e.v. Hasenpfad 2
-2 bis 3.5. 14.Motorrad Veteranen-Ausfahrt des MSC Reichenbach
7080 Aalen Tel.07366/5587
-2 bis 3.5 Markt in Ulm Tel. 0731-24452
-8 bis 10.5 3. Ostalb Ausfahrt Postfach 1252 7072 Heubach
-9.5. 7. R.Kuechen-Gedaechtnisfahrt Bad Bergzabern Tel.06349-8506
-16.5. 14. E.Molitor-Gedaechf. 7081 Aalen-Dewangen Tel.07366-5587
-17.5. Rallye Heilbronn Tel. 07134-8656
-28.5. Ausfahrt in 8570 Pegnitz Tel.09241-6011
-29.5. Krabbentoern 2250 Husum Tel.04841-6900
-30.5. Wein-Rallye in 6735 Maikammer bis 1945 Tel.06321-58161
-30.5. Rallye in XXXX Laufen Tel. 07133-6861

* W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G *
*-38te Horex-Sternfahrt zu Pfingsten 5 bis 8.6.1992 in 2357 *
* Bimoehlen beim HC-Bad Bramstedt Info bei Markus Tel.04192-1414*

-14.6 Friesland-Rallye 2935 Bockhorn Tel.04453-71835
-Mitte Juli 2.Tagefahrt 6072 Dreieich 1 siehe HB3/90 Seite 3
und HB 4/91 Seite 20 Tel 06103-62300 Christel
-Juli Victoria Treffen bis 1958 6580 Oberstein Tel.05323-82825
-18.7. VII Hopfenmeile 8069 Wolnzach Tel.08442-8389
-Juli/August Treffen in 3556 Oberweimar Tel.06633-7867
-1.8. Rallye Kannenbaeckerland 5412 Ransbach Tel. 02623-4255
-1 bis 22.8. Ostseetour durchs Baltikum Tel.06243-8956
-14 bis 16.8. Veteranenfahrt Norddeutschland bis 1945 und
Windmill-Trophy bis 1930 in 2358 Kaltenkirchen Tel. 04101-31776
-15 bis 23.8. Fernfahrt 2000km durch Deutschland Tel.02434-5156
-28 bis 30.8. Fernfahrt Scheveningen-Louxeburg-Scheveningen
Tel.06243-8956 Fax 06243-7553 W. Steinmetz.
-30.8.Luthringshauser laedt zum Museum 6756 Otterbach 06131-14331
+++++
+ W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +
+-September Horex-Treffen Buschwiese 6380 Bad Homburg v. d. H. +
+ Dornholzhausen beim MSC Bad-Homburg Tel.06172-35822 +
+++++
-19.9 Rallye in 8755 Alzenau siehe HB 4/90 S. 14 Tel.06023-2683
-3.10.Ausstellung in 6072 Dreieich 1 Tel. Christel 06103-62300
-11 bis 25.10 Rundfahrt Elsass/Schwarzwald Tel.06243-8956

Dichtungspapier u. Platten

In der Gummikuh 10/91 Seite 32 wird in einem Artikel ueber die verschiedenen Dichtungspapiere und Platten der Fa. Reinz-Dichtungs-GmbH in der Reinzstr.3 bis 7 in 7910 Neu-Ulm Tel.0731-70460 berichtet. Zum kennenlernen eignet sich ein Sortiment mit 6 verschiedenen DIN A4 grossen Stuecken. Preis 38,87 DM unter der Bestellnummer 16-27250-01. Die normalen Liefergroessen sind 1,50m mal 1,50m bei Platten. Und 1m oder 1,50m mit unterschiedlichen Laengen bei Papieren und Kopfdichtungsmaterial.

Verchromereien

Hans Tel.09431-61689 empfiehlt die Fa. Doerfner in 8413 Regensburg Tel.09402-5641 diese Firma ist bereit und bevorzugt dies sogar, vom Kunden fertig geschliffene und polierte Teile zu einem guenstigen Preis, in dem guten alten Dreischichtverfahren, zu verkupfern, vernickeln und zu verchromen. Die Qualitaet wird also bei dieser Firma durch die eigene Leistung bestimmt.

Ulrich Tel.0591-64145 empfiehlt die Verchromung in Holland. Der Preis ist nur ca. Halb so hoch wie in der ERD und die Quatitaet stimmt. Vielleicht kann Ulrich ueber konkrete Adressen und Vorgehensweisen Auskunft geben. Wir vom HB moechten unsere im Grenzland wohnenden Leser bitten, Ihre Erfahrungen mit Verchromereien und anderen Leistungsgebern wie Lackierereien Sandstrahlereien u.s.w. aus dem grenznahen Ausland, uns bitte mitzuteilen. Siehe auch HB 4/91 Seite 21 und 3/91 Seite 20

Man fährt auch gut



mit **RING SCHUH**

Motorrad-Stiefel la Rindbox, zwiegenäht, Poro-Wabensohle, echt Lammfell gefüttert, nur 65,50 DM

Erich Röber
Das Haus der guten Schuhe
WOLFENBUTTEL
DIREKT AM STADTMARKT
FERNRUF 2494
Versand per Nachnahme - Umtausch jederzeit



„Mensch, du hast Nerven –! – in einer halben Stunde ist Star!“

Fischsilbergrau; die Zweite.

Im HB 4/91 auf Seite 18 wurde auf die Renault Farbnummer 435 verwiesen. Wie uns nun Helmut, Tel.069-30516015 tagsueber und 06190-4584 abends, mitteilte, gibt es da noch die Moeglichkeit etwas falsch zu machen. Denn unter dieser Farbnummer gibt es zwei unterschiedliche Farbtoene. Zum einen der Richtige "Bleu-Metallic" ein Farbton von 1967, aber auch ein Falscher, ein viel zu blauer, naemlich das "Kobalt-Metallise" von 1982/83. Also bei der Bestellung nicht nur die Farbnummer Renault 435 angeben, sonder auch den Ton von 1967 verlangen. Eine moegliche Lieferadresse waere die Firma Standox Tel.069-307084 in der Palleskestr. 34 in 6000 Frankfurt a/M 80.

Lizenz, Einbaulizenz, Importmotor, ja oder nein?

Nach wie vor eine berechtigte Frage, denn hier scheiden sich die Geister! Bewiesen ist nichts. Auch ist nicht bekannt, ob die Horex an den englischen Hersteller überhaupt Lizenz-Gebühren gezahlt hat. Bewiesen ist lediglich, die Engländer Motoren nach Deutschland geliefert haben, die dann auch hier bei uns von den Motorradherstellern Horex und Viktoria eingebaut wurden; Horex den 500ccm- und Viktoria vornehmlich den 350ccm-Sturmey-Archer-Motor. Lediglich auf den von Horex "vermarkteten" Motoren erscheint ein "Columbus-Schriftzug" auf der Abdeckung zum Magnetzündelantrieb, bzw. zur LM. Ebenso sind auf den noch wenigen verbliebenen Exponaten die aus der laufenden englischen Produktion gängigen Motornummern plus der danach von Horex vorgenommenen Signierung. Woher also dann, kommt die feste Annahme zu einer Lizenznahme? - Herrmann Reeb selbst machte mir gegenüber einmal anfänglich der achtziger Jahre die Bemerkung: "...die hatten da auf den Motor die Lizenz..." - jedoch mochte er sich nicht ausgiebig zu diesen Motoren äußern, da sie nicht auf seinem Konstruktionspapier gewachsen waren. Selbst Helmut Hütten äußerte einmal das Wort Lizenz, relativ nebensächlich in seiner Horex-Geschichte, im Zusammenhang mit den Renngeschehnissen zur Jahrzehntwende der 20er/30er Jahre, als "man" ziemlich quer durch den Gemüsegarten der Hersteller alleweil mit Fremdmaterial für die eigene Marke nach dem Siege trachtete. Wird hier heute eine ehrliche Bilanz gezogen, so ergibt sich folgender Schluß: Die Motore von "Sturmey Archer" waren eine reine "Importware" welche als Konfektions-Einbau im eigenen Fahrgestell diente und somit geschickt vermarktet wurde, solange nichts an gleichwertigem eigenen Material zur Verfügung stand und bis das "Dritte Reich" den Importen einen Riegel vorschob. U.a. sei auch noch auf die Firma "Sturmey Archer Gears Limited GmbH Nürnberg" verwiesen, welche sicherlich keine nicht unwesentliche Rolle bei der Abwicklung der Importgeschäfte und in der Frage der Ersatzteilversorgung gespielt haben dürfte. - Desweiteren sei auf einen vermutlichen Irrtum von Erwin Tragatsch verwiesen, vielleicht auch nur auf eine etwas unglücklich gewählte Schreibweise in seiner Darstellung über berühmte Konstruktionen und in der Bielefelder Verlagsanstalt erschienen, worin er über die 348-cm-Konstruktion im Zusammenhang mit Victorias Rennerfolgen folgende Ausführungen macht (hierbei ausgehend von dem 198-cm-Motor Hermann Reeb's, der ja eine eigenständige Neuentwicklung des Konstrukteur Reeb war und danach weiter auf 250 ccm für den Sport, dann auf 300 ccm und schließlich auf 350 ccm eben auch für Victoria noch vor der gemeinsamen "350er-Blockkonstruktion" mit Richard Küchen führte): "Diese 348-cm-Konstruktion beruhte auf dem Original-Sturmey-Archer-ohv-Motor und wurde bereits 1929 für Victoria in Nürnberg bei Horex-Columbus gebaut. In der KR 35 war der Motor sehr beliebt und in der Rennausführung..." usw. - Hier also bereits mußte ebenfalls der Eindruck einer "Lizenz" entstehen,

der sich nicht halten und untermauern läßt. Die Recherchen anderer Kollegen (hier speziell S. Klinger Frankfurt) aber auch die Aussagen vieler Horex-Freunde, weisen immer wieder in die Richtung, dieser rein englische Motor weder in Oberursel bei der Columbus, noch bei der Horex in Bad Homburg je nachgebaut wurde, sondern es wird vielmehr bildhaft nach Siegfried Klingers Nachforschungen berichtet, wie "man per Dreirad" die angekommenen Motore vom Bahnhof abgeholt und ins Werk transportiert hat. - Desweiteren berichtet E. Tragatsch in seinen bei Motorbuch erschienenen beiden großen Enzyklopädien über alle in der Vergangenheit erschienenen Motorräder im Band: Deutschland, Österreich, Tschechoslowakei unter Horex, "...daß die Firma damals auch die Baulizenz für die englischen ohv-Sturmey-Archer-Motoren erwarb und eine besondere 348 ccm Version für Victoria in Nürnberg baute." - Und im gleichen Band erfolgt die Aussage unter Victoria über den 348-cm-Motor, der nach Sturmey-Archer-Lizenz bei Horex für Victoria gebaut worden sein soll. Im Band: Alle Motorräder 1884 bis Heute, steht unter Victoria u.a.: "Ab 1928 wurden Modelle mit 198- bis 498-cm³-Sturmey-Archer-Motoren, teilweise von Horex-Columbus für Victoria unter Lizenz gebaut, hergestellt." - Stellt sich die Frage, was denn also stimmt? - Die Verwirrung ist komplett. Vermutlich bestand eine Lizenz oder auch Einbaulizenz (wie immer man will), welche aber zum Eigenbau nicht genutzt wurde, daher auch keinerlei Hinweise auf Zahlung von Lizenzgebühren und somit nur die Beschränkung auf den Bezug der Motore und gegebenenfalls, falls nicht vorher bereits in England für den deutschen Abnehmer nach dessen Wünschen bereits gerichteter Motore, allenfalls eine entsprechende Modifikation bei "Horex-Columbus". - Noch etwas fällt in diesem Zusammenhang auf: Wären die Motore wirklich hier in Deutschland komplett nachgebaut worden, so müßte irgendwo an den Kurbelgehäuseteilen, der Welle, gar dem Zylinder - ein Signum eines hiesigen Herstellers, z. B. einer Gießerei von annodunnemal auftauchen... Und worin bestand der Unterschied zwischen der "S-" und der "SS"-Ausführung? - Bereits die englischen Konstrukteure hatten hier einen relativ simplen Weg beschritten und unter dem Zylinder eine zusätzliche Platte angeordnet. Wurde sie entfernt, ergab sich automatisch eine Erhöhung der Verdichtung. Bei einem bereits länger im Betrieb befindlichen Motor, konnte allerdings eine nachträgliche Änderung nicht mehr ratsam sein, ohne den Zylinder zu tauschen, da der jetzt obere Teil des Zylinders den der Kolben nun mit berührte, eventuell einen Grad aufwies und nicht mit eingelaufen war. Mit unterschiedlichen Kolben, Nockenwellen, Vergaserabstimmungen, auch unterschiedlichen Verdichtungen, war bei der "Horex" hier jedoch laboriert worden.

K. J. H.

An
Herrn Klinger
Horex-Bote
Rotlintstr. 51



ELEKTRONIC-DATA

KLEIBER GMBH

Steinbach 19
5253 Lindlar

Telefon (0 22 66) 25 02

W-6000 Frankfurt a/M **elektronische Regler**

Lindlar, den 27.9.91

Sehr geehrter Herr Klinger ,

wie schon telefonisch angesprochen moechte ich Ihnen noch einige Informationen ueber den 12V Umbau mittels eines elektronischen Regler zu kommen lassen.

Der Regler passt an die original Position und kann ohne mechanische Eingriffe dort montiert werden.
Die Lebensdauer wird nicht beeinflusst , da der Anker durch den geringeren Strom entlastet wird (geringere innere Verlustleistung) , und die Feldwicklung die ansteigende Verluste (groesse Erwaermung, da ein groesser Feldstrom erforderlich ist) problemlos abfuehren kann. Beide Einfluesse kompensieren sich nahezu , weshalb die Gesamttemperatur der Lima nur un-erheblich ansteigt.

Langzeittest (ueber 15000 Km) im eigenen Motorrad zeigten keinerlei Veraenderungen im Zustand der Lima.
Eine Leistungssteigerung ergibt sich aus dem geringeren Strom bei gleicher Leistung und 12V , daher kann man ,wenn man sich der Groesse des original Stroms naehert ,bei 12V ca. 50% mehr Leistung der Lima abverlangen. Dies bietet z.B. die Moeglichkeit von H4 Licht und staerkeren Blinkerlampen.

Die Drehzahlen fuer eine gute Ladespannung sind so wie mit dem original Regler , lediglich der 6V Regler faengt bei einer etwas niedrigeren Drehzahl an zu regeln.

Als Anlage ist eine Einbauanleitung fuer NSU MAX beigefuegt, diese Lima ist identisch zur Horex-Lima, aus der Sie weitere technische Daten entnehmen koennen.

Selbstverstaendlich ist auch eine 6V Version des Reglers lieferbar.

An einer Anzeige in Ihrem Heft bis ich interessiert, bitte drucken Sie die beigefuegte Anzeige im Format DIN A5 , zum Preis von 150 DM in vier Ausgaben, ab.

mit freundlichen Gruessen

Kupplungslamellen fuer Imperator

Oft sind Querverweise bei der Suche nach Verbrauchsteilen sehr hilfreich. So teilte uns Norbert ueber eine Meldung in der Gummikuh 9/91 mit, dass der Imperatorfahrer fuer sein Fahrzeug die Kupplungslamellen der Ilo-Twin benutzen kann. Dies duerfte interessant sein, da die Ilo-Interessengemeinschaft immer wieder Teile nachfertigt. Auch moegen auf so manchem Gross,- oder Einzelhandelslager Kupplungslamellen unter der Bezeichnung, - "fuer Ilo-Twin Type M2/125" - noch vorhanden sein, aber bei der Frage nach Horex-Imperator erhaelt man eine negative Auskunft.

Kniekissen u. Horex-Zigarre

Kniekissen ist klar; aber was meint er mit der Horex-Zigarre? Nun, vielen ist es bekannt, das Horex bei Steib in Nuernberg den Steib S501 Seitenwagen als Horex-Seitenwagen mit Horex-Emblem fertigen liess und komplette Gespanne auf Regina4 Basis den Kunden anbot. Da die Steib S350, S500 und S501 wegen ihrer Form auch Zigarrensteib genannt wurden, moechten wir den fuer Horex gefertigten Beiwagen "Horex-Zigarre" nennen. Was benoetigt der Steib-Zigarren Besitzer um aus diesem eine Horex-Zigarre zu machen, nur ein Horexbugemblem; dieses so wie Kniekissen fuer Regina0 und auch fuer Regina1 bis Resident fertigt unser HB-Leser Stefan Klingenberg, Koepenicker Str. 8, in 1000 Berlin 36, Tel.030-6186258. Stefan fuehrt einen, Samstags von 8.00 bis 18.00 geoeffneten, Veteranenladen.

Tankueberholung

Im letzten HB spielte uns die "7" unserer Tastatur einen Streich, sodass die Telefonnummer von Benno falsch wiedergegeben wurde. Darum die folgende Meldung nochmals mit richtiger Telefonnummer. Benno Tel.07195-73214 bietet Leistungen zur Restauration von Kraftstofftanks an. Durch einen Karosseriespengler mit einigen jahrzehnten Erfahrung im Motorradkraftstofftankbereich werden eingebeulte Tanks, ohne zu loeten, zu 100% gerichtet. Nach Bedarf und auf Wunsch werden neue Blechhalterungen fuer die Kniekissen angebracht. Auch die weiteren Arbeitsgaenge wie verchromen koennen ausgefuehrt werden. Bitte die Kosten bei Benno erfragen.

Aus alten Lagerbestaenden sind noch lieferbar: Tanks fuer BMW, Ardie, Duerkopp, Bauer, Miele, Hercules, DKW, etc. Auch ist es moeglich mit Benno Tanks zu tauschen oder Ihm ueberzaehlige zu verkaufen.

HOREX Regina ERSATZTEILE

zum Beispiel:

Schalthebel- und Kickstartergummi in orig. Form	je 6,80 DM
HOREX Emblem 2-teilig, beste Qualität	je 59,80 DM
GEPÄCKBRÜCKEN in orig. Form mit Halterung	je 149,80 DM
FAHRERSATTEL komplett neu, Untergestell orig. Form	
HUPE 6V <u>dicke Ausführung</u> , schwarz, mit Chromblende	39,80 DM
und vieles mehr	

fordern Sie kostenlose Ersatzteillisten an.

MOTORRAD STEMLER GmbH

GROSS- UND EINZELHANDEL · IM- UND EXPORT · ANFERTIGUNGSTEILE
Adler - BMW - DKW - Horex - NSU - Triumph - Viktoria - Zündapp und andere

Garschager Heide 29, 5630 Remscheid 11, Tel. 02191/53067
Telefax 02191/590349

Neue Regina 181 Tanks

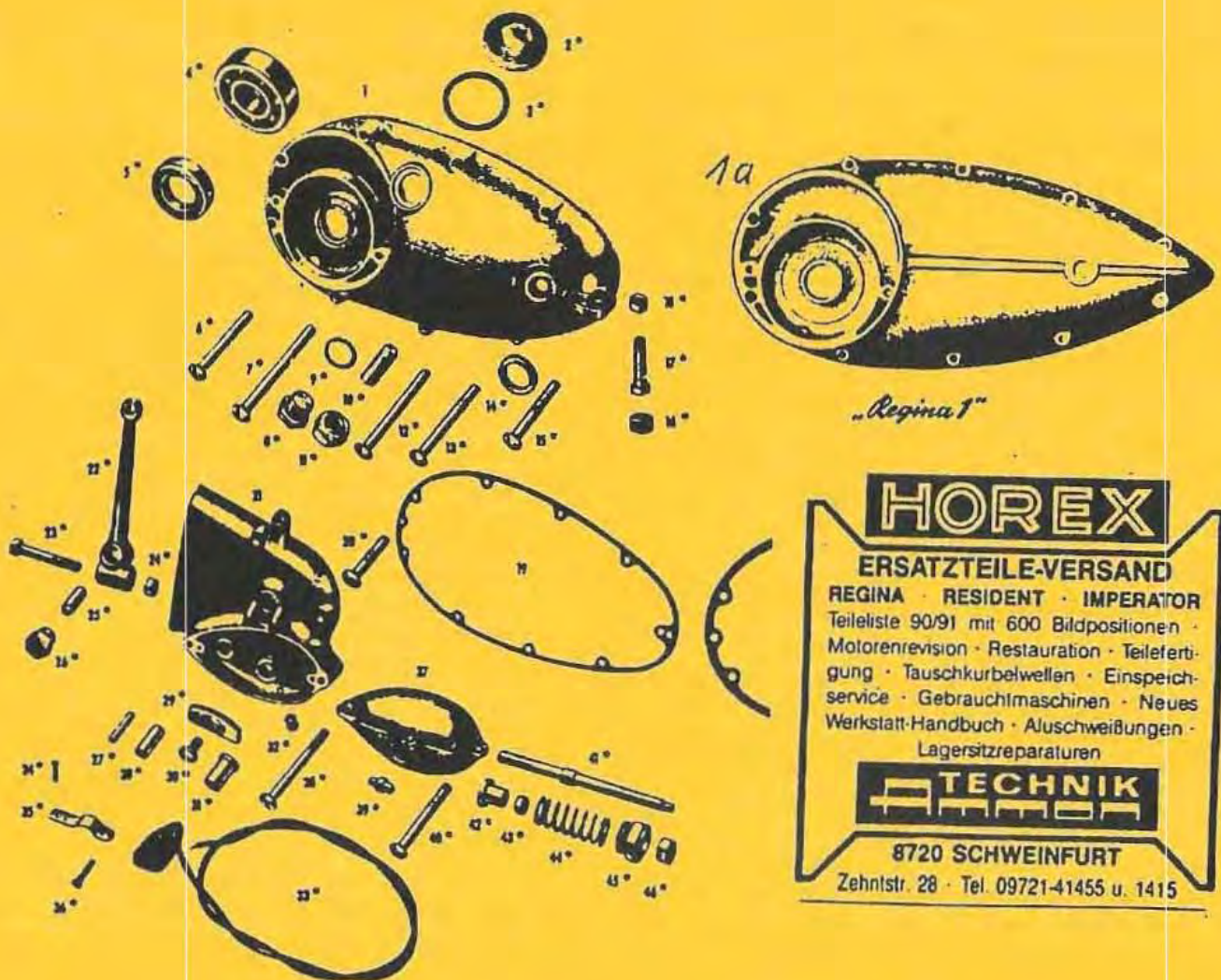
Bei NSU Motzke Tel.06656-8605 sind ab Januar ca. 8 Stueck neue 181 Reginatanks erhaeltlich. Die Tanks haben Lagerschaeden am Chrom, stellen aber fuer eine Neuverchromung die ideale Basis dar. Die Preise sollen bei ca. 700,-DM liegen.

KETTENKASTEN

10/ 1 a	Kettenkasten-Oberteil, Alu
10/ 4	Ringrillenlager 6303 17 x 47 x 14 C 3
10/ 5	Slimmering Lichtmaschine 17 x 35 x 8
10/ 8	Sechskantschraube M 14 x 1,5
10/ 9	Dichtring AM 14 x 18
10/10	Druckschraube für Kettenspanner
10/11	Elastik-Stop-Sicherheitsmutter
10/14	U-Ring, Neufertigung
10/17	Sechskantschraube M 7 x 30
	Sechskantschraube M 7 x 30 Edelstahl
10/18	Sechskantmutter M 7
	Sechskantmutter M 7 Edelstahl
10/19, a	Dichtung Kupplungsdeckel spitzer Motor
10/19	Dichtung Kupplungsdeckel Regina 02 + 06
10/19 b	Getriebedeckeldichtung Regina 0 - ohne Bild
10/21	Kettenabdeckung
10/22	Kupplungshebel, Chrom, unterkupfert
10/23	Sechskantschraube M 6 x 40 SW 10
10/25	Druckschraube M 8 x 19
10/26	Gegenmutter M 8 x 19, verchromt
10/28	kurzer Druckbolzen 8 mm, gehärtet
10/29	Abstreifplatte
10/33	Elektr. Leerlaufanzeige kompl.
10/37	Gehäuse für Fußschaltung kompl.

DM	48,--
DM	16,--
DM	9,80
DM	3,--
DM	0,50
DM	2,--
DM	0,40
DM	6,50
DM	1,--
DM	2,90
DM	0,20
DM	0,50
DM	8,60
DM	9,20
DM	8,90
DM	42,--
DM	19,80
DM	0,80
DM	4,--
DM	6,--
DM	4,--
DM	8,--
DM	18,-
DM	48,--

Kettenkasten BILD NR. 10



HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND

REGINA · RESIDENT · IMPERATOR

Teileliste 90/91 mit 600 Bildpositionen ·
Motorenrevision · Restauration · Teileferti-
gung · Tauschkurbelwellen · Einspeich-
service · Gebrauchsmaschinen · Neues
Werkstatt-Handbuch · Aluschweißungen ·
Lagersitzreparaturen

ATECHNIK

8720 SCHWEINFURT

Zehntstr. 28 · Tel. 09721-41455 u. 1415

Anzeigen

Alle Kleinanzeigen sind kostenfrei. Wir behalten uns aber vor, den Text sinnvoll zu kürzen oder zu verändern. Anzeigen können jeweils bis 18 Tage vor Herauskommen des HB an uns per Post oder Telefon, fuer die naechste Ausgabe des HB, gegeben werden. Siehe hierzu Adresse und Telefon im Impressum.

Hauspost-Nachdrucke der Jahrgaenge 1951 bis 55 4,-DM je Tel.02223-24583 nach 21 Uhr.

Verkaufe oder tausche gegen gesuchtes: Regina3 Rahmen 450 DM restaurierten 181 Reginatank 1300 DM, Vordr. Gabel 350 DM usw. Tausche: Meinen Regina3 Motor gegen Regina0 Motor. Suche: Sportkopft, E0 Nockenwelle. Fuer Regina0 Kotfluegel, Scheinwerfer Ruecklicht, sowie Tank alles gegen bar o. eventuell im Tausch gegen Zuendapp KS 601 oder Resi Imperator Teile. Wer hilft mit Spezialwerkzeug Regina aus. Nur als Leihgabe bzw. Muster fuer Masse zur Nachfertigung. (Wert hinterlegung u. Entlohnung wird garantiert) Tel. 07195-73214 nach 21 Uhr.

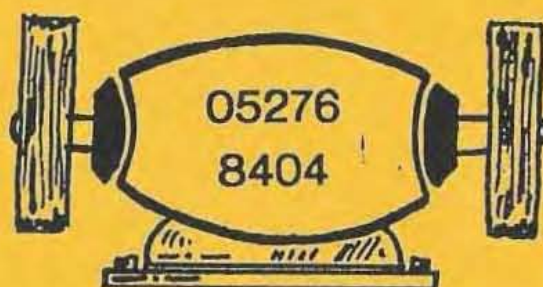
Verkaufe komplette Reginagabel mit Lampe, Deltank, Benzintank, zwei Raeder, sowie Kleinteile. Tel. 09373-8689

Biete Zylinder Bohr. 65, Kopf u. Kurbelwelle der Regina2, Getriebe u. Motorteile, schlechten Flachtank u. Rahmenteil hinten. Suche Vorderrahmen fuer Regina 1 bis 4 u. Kipphebelkappe mit Entlueftung. Tel. 09431-61689

Tausche mein hintereres Regina3 Schutzblech in 1a Qualitaet und komplett gegen eben solches der Regina1. Tel. 06221-315760

Tausche meine Regina1 Schutzbleche gegen solche der Regina0 Biete Resi/Imp Lampentopf. Suche Imperator Vorderradbremse und original Regina Seitenstaender Tel. 07231-55909

Suche alle Horex Typen insbeso. eine Regina4. Tel. 04407-5341



**WIR BRINGEN WIEDER GLANZ
AUF IHR METALL**

- Stets beste Arbeit
- Täglich Versand
- Mengenrabatt ab 3 Teilen

METALLHOCHGLANZPOLITUREN

ULRICH HERRMANN

ABTEI 8

3477 MARIENMÜNSTER

TEL: 0 52 76 / 84 04

Verk. S35 Bj. 38 Einport, Teilzerlegt, Tank schlecht. Bis auf wenig Komplet. 4500,-DM Tausche meine neuw. komplette Imp/Resi Lampe gegen solche der Regina Tel. 069-843148 abends.

Tausche meinen unrestaurierten Imperatortank gegen solchen der Regina 18 Liter. Tel. 06296-1391

Verkaufe: Kompl. Regina350 Bj. 52 zum restaurieren. Von Resident Rahmen gut, Motorgehaeuse, Zyl. Kopf, Raeder vo/hi. u. Regina Raeder vo/hi. Suche: S5 Motor und Tank. Tel. 0031-8355-2223

Suche Regina Tank Tel. 07139-2356

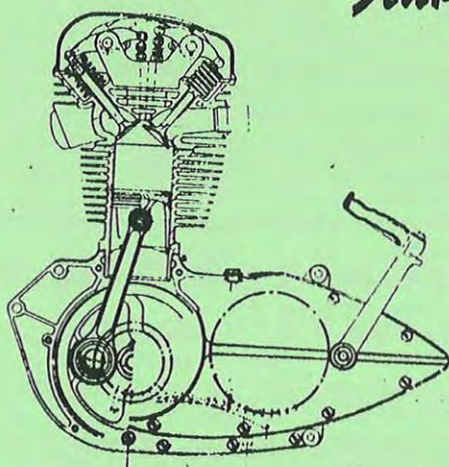
Suche Regina3 Schutzbleche v/h Sattel, Ruecklicht u. Gepaecktraeger. Tel. 07156-8196 18Uhr



HOREX BOLE



Die Pionier-Leistung von Sturmey Archer, Küchen und Reel



KR 35
»Pionier«
Blockmotor
ohv

Preis 2,-DM

Horex-Freunde
Rhein / Neckar

Nr. 3 92

-----INHALT-----			
3-12	Victoria Pionier	13	Bremsen
14-15	Allerlei Horex	17-22	Opa Geuder
24-26	Termine: Allerlei Horex	27-28	Maße die...: Allerlei H.
29	Die 38igste	30-31	Allerlei Horex
32	Kleinanzeigen: Allerlei H.		

Liebe Horexianer

Nun erscheinen wir im vierten Jahr und bisher immer ohne Verzögerung. Doch nun ist es passiert. Schuld (die Frage die einen echten Deutschen zuerst interessiert) war der frühe Sommerferienbeginn in Hessen und die in unserer Firma gueltige Urlaubsregelung. Nun ja wir hatten das Ziel, den HB noch vor unserem Urlaub in Druck zu geben, das scheiterte aber an noch ausstehenden Informationen zum Thema Sternfahrt. Ja- so ist man schnell einen Monat zuspäet. Aber da wir keine Tagesthemen mit kurzer Verfallszeit in unserem Heft haben, werde ich wohl mit dem Verstaendnis der Leser rechnen duerfen. Unser besonderer Dank gilt den Freunden der Victoria Interessengemeinschaft um Christian Wild und Manfred Sprenger, die uns erlaubten Artikel ueber die Horex SB35 Schwester Pionier in unser Heft zu uebernehmen.

Euer Horex-Novice

elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

- DKW 125, DKW 175, MZ, MAICO
- NSU MAX, NSU CONSUL, HOREX, ADLER
- BMW R25/26, BMW R50/60, BMW R51/2
- MATCHLESS, AJS, SAROLEA
- Sonderanfertigung für fast alle Modelle



ELEKTRONIC-DATA

KLEIBER GMBH

Steinbach 19 · 5253 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Telefon

Postadresse Constantin Klinger
Rotlintstr. 51
6000 Frankfurt 1
oder
Redaktion Constantin Klinger
Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
Kto. 318039303 BLZ. 500 502 01

069-
436859
oder
4909043

Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

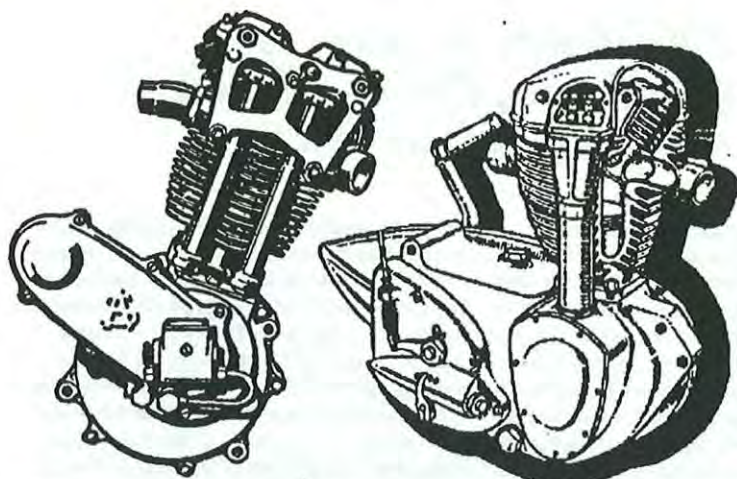
Die »Pionier«-Leistung von Sturmey Archer, Küchen und Reeb

Die Entwicklungsgeschichte der KR 35 Blockmotor ohv

»Das ist ja eine Victoria mit Horex-Motor«, so oder ähnlich lauten die Kommentare der Umstehenden, wenn ich mit meiner Pionier in eine Menschenansammlung gerate, wo jemand glaubt etwas von »alten« Motorrädern zu verstehen, das schließt auch Veteranentreffen ein, wo man eigentlich ein etwas qualifizierteres Publikum erwarten dürfte. Ich kann es mittlerweile keinem mehr für Übel nehmen, daß mir unterstellt wird ich hätte eine Aero mit einem Horex Regina Motor ausgerüstet, wurde doch bisher in der Fachliteratur nur andeutungsweise über die Pionier berichtet. Zu wenig, um einem breiten Publikum die Hintergründe zu diesem Modell vorzustellen. Dem wollen wir als IG-ler Abhilfe schaffen und etwas mehr Licht in das Schattendasein der KR 35 Pionier bringen.

Das in England schnelle und zuverlässige Motoren gebaut werden, war in Deutschland zur Zeit des Jahrzehntwechsels 1920/30 hinlänglich bekannt und damit fing eigentlich alles an. Victoria und Horex waren gute Kunden bei dem englischen Motorenlieferant Sturmey Archer. Entgegen vieler unterschiedlicher Meinungen wurden die Motoren damals weder bei Horex-Columbus in Bad Homburg, noch bei Victoria in Nürnberg als Lizenzbau produziert. Das konnte man viel einfacher haben, wenn man im original Ersatzteilkatalog der Nürnberger Sturmey Archer-Niederlassung den markenentsprechenden Deckel für den Magnetantrieb mitbestellte und die gab es laut Katalog mit dem VW-Zeichen (Victoria Werke), genauso wie mit dem Columbus-Schriftzug. Das dies zutrifft hat mir neulich sogar ein Horex-Kollege aus der Veteranenszene bestätigt, der bis jetzt ganz stolz auf die »Lizenzbauten« aus Bad Homburg war, bis er von einem ehemaligen Horex-Mitarbeiter erfahren hat, das dort nur fleißig die Deckelchen aufgeschraubt wurden und damit war der Lizenzbau fertig. Beim Überprüfen der Gewindesteigungen am Motor einer KR 35 der Baujahre 1928 bis 1933, wird man feststellen, daß ausschließlich die in England üblichen Withworth-Steigungen Verwendung finden.

Mit der Machtübernahme der Nazis 1933 wurden einschneidende Einfuhrbeschränkungen erlassen und die deutschen Motorradhersteller waren fortan gezwungen ihre Motorenproduktion selbst in die Hand zu nehmen. Bei Horex-Columbus nahm man den Sturmey Archer-Motor als bewährtes Vorbild, entwickelte und modernisierte jetzt selbstständig weiter und baute ihn bei dem Modell S 35 ein. Bei Victoria ging man schon immer etwas eigene Wege und der Trend in der Victoria-Konstruktionsabteilung hieß: glattflächige und verkleidete Motorräder ohne Schmutzangriffsfläche. Das war bei einem seitengesteuerten Motor wesentlich einfacher zu verwirklichen, war doch der Ventiltrieb sauberer im Motorgehäuse unterzubringen und abzudichten. Man verließ sich auf ein Patent des Österreichers Lackler, um einen seitengesteuerten 350er Motor mit neu konstruiertem Brennraum aus der Taufe zu heben, der in den Modellen KR 35 B und G eingebaut wurde. Aber der Verkaufserfolg ließ, ebenso wie bei dem vollverkleideten Modell Fahrmeister auf sich warten und zwei Flops konnte sich selbst ein so gestandenes Werk wie Victoria nicht auf Dauer leisten. Man erinnerte sich des Verkaufschlagers der KR 35 mit Sturmey Archer-Motor und entschloß sich daher, wieder einen kopfgesteuerten Motor in das Programm aufzunehmen. Was lag in der Kürze der Zeit näher als den bei Horex-Columbus konsequent weiterentwickelten Sturmey Archer Motor als Konfektionsware einzukaufen. Daraus entwickelte man die KR 35 S die nur rund ein Jahr in einer Stückzahl von ca. 1000 Exemplaren gebaut wurde. Das genügte um zu erkennen das man wieder auf dem richtigen Weg war. Die Zusammenarbeit mit den Homburgern muß wohl so gut funktioniert haben, daß man sich auf ein gemeinsames Projekt einigte, an dem von Horex der schon zum Firmeninventar gehörende Chefkonstrukteur Hermann Reeb und von Victoria der legendäre Richard Küchen zusammenarbeiteten. Küchen muß damals ein wahrhaft gewaltiges Arbeitspensum absolviert haben, entwarf er doch gleichzeitig die



Links:
Sturmey Archer-Motor
mit Doppelpor-
Zylinderkopf für
nach vorne geneigte
Einbauweise
wie er noch 1933 bei
der KR 35 SLM
eingebaut wurde.

Rechts:
Der Pionier-Blockmotor
mit klassischen
Küchen-merkmalen:
glattflächiger,
tropfenförmiger
Motorblock in der
neuen Victoria-Linie.

komplette neue Victoria-Linie aus der die Aeros entstanden (siehe IG-Info 2/91). Er war damit einer der wenigen Konstrukteure die sich auf 2Takter ebenso gut verstand, wie auf 4Taktmotoren. Das Ergebnis des Teamworks lief Ende 1937 vom Band, es war das Geburtsjahr der KR 35 SN Pionier mit 18 PS und des Sportmodells SS, das laut Prospekt neben der hochgezogenen Auspuffanlage mit einen »nachgearbeiteten« Motor über ca. 20 PS verfügte und garantierte 125 km/h Höchstgeschwindigkeit versprach. Der Erfolg war so einschlagend, das sich die Pionier in kürzester Zeit einen Namen als sportlich robustes Gebrauchsmotorrad machte. Es mögen wohl Produktionskapazitäten, Patentabkommen und andere Dinge dafür ausschlaggebend gewesen sein, warum in letzter Konsequenz die Produktionsstätte der Motoren in Bad Homburg eingerichtet wurde. Des Rätsels Lösung werden wohl die Kaufleute von Victoria und Horex-Columbus mit ins Grab genommen haben. Horex als Partner bei der Motorentwicklung hat den Start eines Modells mit gleichem Motor verschlafen und erst ein halbes Jahr später mit der SB 35 ein Motorrad, mit eben diesem Motor, auf den Markt gebracht, daß allerdings dem technischen Stand einer Pionier nicht entsprach. Wie die verkauften Stückzahlen von rund 4.000 Exemplaren innerhalb von zwei Produktionsjahren belegen belegen, war die Pionier, wie der Prospektaufmacher aus dieser Zeit schon andeutet »der Schläger der Saison«. Aber nicht nur der durchschnittliche Motorradfahrer jener Zeit, sondern auch das Militär wurde auf die Pionier aufmerksam und veranlaßte den Bau ei-

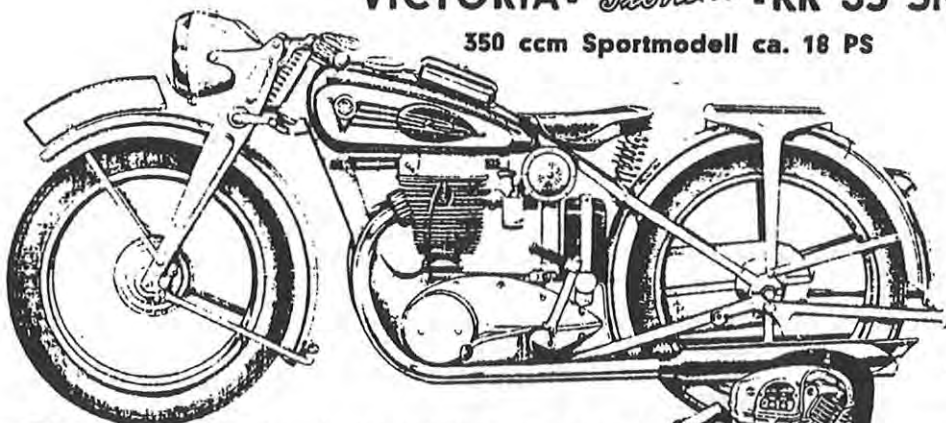
ner Wehrmachtausführung die leider schon bald in den praktischen Einsatz mußte. Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges ging dadurch die Produktion der zivilen Pionier immer mehr zurück und bald wurden nur noch die Wehrmachtmodelle produziert, von denen rund 6.000 Stück das Nürnberger Werk verließen.

Nach dem Krieg lag Nürnberg, die Stadt der Reichsparteitage, in Schutt und Asche. Einige unentwegte Werksangehörige von Victoria versuchten zu retten, was zu retten war und begannen 1948 aus den Trümmern mit der Produktion eines Fahrradhilfsmotors. An eine Wiederauferstehung der Pionier war nicht zu denken, dafür fehlten wohl die technischen Möglichkeiten. Dafür hatte jetzt Horex das Heft in der Hand und nutzte die Gelegenheit in den vom Krieg verschont gebliebenen Bad Homburger Werks hallen »ihren« Verkaufsschlager mit dem Motor aus der Gemeinschaftsentwicklung zu landen. Die SB 35 entstand unverändert und wurde das Basismodell aller Reginas, die als der OHV-Einzylinder-Nachkriegsklassiker schlechthin gilt.

Bei Victoria muß es trotzdem noch Anstrengungen gegeben haben, die Pionier wieder aufstehen zu lassen. Aus der Nachkriegszeit ist Sportmodell mit der Telegabel aus der HMAero, Jurisch Hinterradfederung und hochgezogener Auspuffanlage ohne Schalldämpfer ist bekannt und ein Touren-Prototyp mit Hinterradschwinge existiert ebenfalls. Den fortlaufenden Rahmennummern nach zu urteilen müßten nach dem Krieg noch 500 Pioniere gefertigt worden sein. Möglich, daß dafür der Lagerbestand an Teilen aufgebraucht wur-

VICTORIA- *Pionier* -KR 35 SN

350 ccm Sportmodell ca. 18 PS



Das schnelle Sportmodell!

MOTOR: moderner, 342 ccm Original-VICTORIA-Vier-taktblockmotor ca. 18 PS mit obengesteuertem Ventilmeehanismus; in Öl, bzw. Öldampf — Bohrung: 69 mm, Hub: 91,5 mm — Kompressionsverhältnis 1:6 — Drehzahl: normal 3000, maximal 5000 Touren/min. — abnehmbarer Zylinderkopf — Aluminiumkolben — 3 fach gelagerte Kurbelwelle — Automatische Umlaufschmierung mittels Ölpumpe, staubdicht gekapselt — Amal-Zweischiebertvergaser mit Luftfilter — Drehgriff für Gas, Luftregulierung durch Hebel — Schwungrad-Batterie-Zündlichtanlage 30/50 Watt — Batterie in der Mitte des Rahmens geschützt eingebaut — Motorgetriebekette staubdicht gekapselt und im Ölbad laufend.

GETRIEBE: in den Motorblock eingebautes Viergang-Getriebe, Übersetzungen: 1:1, 1:1,33, 1:1,81, 1:2,76, mit umklappbarem Kickstarter — Fußschaltung links mit Kontrollanzeiger — Korklamellenkupplung in den stromförmig gehaltenen Kettenkasten staubdicht eingebaut, Kupplungshebel am Lenker — Gummi-Stoßdämpfer im Kupplungs-Kettenrad — alle bewegl. Teile gekapselt.

FAHRGESTELL: nach vollkommen neuen Gesichtspunkten hergestellter, gemuffter Rohrrahmen, mit stromlinienförmig gehaltenem vorderen Rahmenrohr, das organisch in den Motorblock übergeht — langgestreckte, niedere Rahmenkonstruktion — tief eingebauter Motorblock — breiter, bequemer Druckfedersattel — neue Original-Preßstahlfedergabel, mit stromförmigem Querschnitt, zentraler Schraubenfeder, sowie einstellbarem Lenkungs- u. Stoßdämpfer — moderner, verstellbarer Sportlenker — ca. 14 Ltr. Kraftstoff fassender Satteltank, dunkelblau lackiert, mit Schnellverschluß u. Reserve-Benzinhahn — Öltank für ca. 2 1/2 Ltr. Inhalt, geschützt eingebaut — Ölverbrauch auf 100 km ca. 0,10 Ltr. — verstellbare Gummifußrasten — grifflige, große Gummiklenkissen — Bodenfreiheit 130 mm.

ANTRIEB: mittels staubdicht gekapselter Kette — Vollsteckachse — große Innenbacken-Bremsen, vordere für Hand, hintere für Fußbetätigung (Zehenbremse) — Tiefbettfelgen für Beladung 3,25x19".

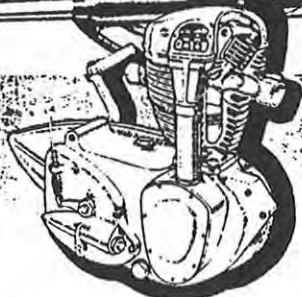
AUSSTATTUNG: blaugraue VICTORIA-Lackierung dunkelblau abgesetzt — Tank dunkelblau mit Silberfeld und Markenzeichen — großer, stromförmiger Scheinwerfer, mit eingebautem Kilometerzähler und Geschwindigkeitsmesser — Abblendhebel für Licht am Lenker — Rücklicht und Rückstrahler — Elektrisches Horn — Doppelauspuffanlage (auf Wunsch: tief- oder hochgezogen, ohne Aufpreis), mit Schalldämpfer u. Kleiderschutz für den Fahrer — breite Schutzbleche, hinteres aufklappbar — Hinter- u. Vorderrad-Klappständer — komplettes Werkzeug im Metallbehälter auf dem Tank — gepreßter, abnehmbarer Gepäckträger — 2 Nummernschilder — Luftpumpe.

LEISTUNG u. VERBRAUCH: Höchstgeschwindigkeit, gestoppte 110 km i. d. St. Kraftstoff-Normverbrauch auf 100 km Fahrstrecke nur 3,00 Ltr. bei 73 km Geschwindigkeit! — Gewicht: ca. 135 kg.

Kassapreis RM 995.-

Gummipreisdifferenz, Helmstoffzuschlag und Kraftfahrzeugbrief werden noch zugeschlagen!

Auf Wunsch: VICTORIA - Doppelfeder - Schwingsattel	mehr RM 4.50
VICTORIA - Doppelfeder - Schwingsattel mit Rasten für den Mitfahrer	
gegen Aufpreis von	25.50
Diebstahlsicherung	3.20



de. Die genau Entstehungsgeschichte dieser beiden Maschinen und die Frage: wieso ging die Pionier nach dem Krieg nicht wieder in Serie? wird wohl unbeantwortet bleiben.

Bleibt nur noch zu sagen: Wenn Sie als Besitzer einer Pionier auch des öfteren angesprochen wer-

den weil Sie einen Horex-Motor in ihre Victoria eingebaut haben, würden Sie etwa einen solchen Menschen aufklären der vorher noch nie etwas von der Existenz einer der schönsten Victorias gewußt hat?

Manfred Sprenger

Daten zur Victoria KR 35 SN/SS/WH

Motor	Viertakter mit schräg hängenden, durch Stoßstangen gesteuerte Ventile (Einlaß größer), Steuerungsteile voll gekapselt, Hub 91,5 mm, Bohrung 69 mm, Inhalt 342 ccm, Leistung 18 PS bei 5000 U/min, SS rd. 20 PS mit überarbeitetem Motor, Verdichtung 1: 6, Batterie-Zündung mit Schwungrad-Zündlichtmaschine,
Schmierung	Trockensumpf-Umlaufschmierung Öltankinhalt ca. 2,5 l, Ölverbrauch ca. 0,1 l auf 100 km
Kraftstofftank	Inhalt ca. 14 Liter, Einguß links, lichte Weite 65 mm, Dreiwegehahn mit Filter, aufgesetzter Werkzeugkasten
Vergaser	Amal M 76 444 (Zweihebel), Hauptdüse 120, Nadelstellung II, Gasschieber 6/4, Leerlauf Luft 1,5 Umdrehungen offen, Knecht-Naß-Luftfilter.
Zündkerze	14-mm-Kerze Bosch W 240 T 1 oder W 260 T 1
Lichtanlage	Noris MLZ 6/30/45, Scheinwerfer Noris SST 170, Lichtaustritt 170 mm, Veigl-Tachometer indirekt beleuchtet
Kupplung	Mehrscheiben mit Korklamellen, Gummistoßdämpfer im Kettenrad!
Getriebe	Victoria-Hurth-Block-Getriebe, Viergang 1: 2,76 - 1: 1,81 - 1: 1,33 - 1: 1.
Antrieb	Motor zum Getriebe durch voll gekapselte Kette im Ölbad (3/8 x 3/8, Gliederzahl 70), Hinterradkette voll gekapselt (Brillant 1/2 x 5/16, Gliederzahl 124). Gesamtübersetzung im vierten Gang 1: 5,2 Übersetzung vom Motor zum Getriebe 1: 1,92, Übersetzung vom Getriebe zum Hinterrad 1: 2,8, Übersetzungsverhältnis 1. Gang 1: 2,76 - 2. Gang 1: 1,81 - 3. Gang 1: 1,33 - 4. Gang 1: 1, Fußschaltung durch normgerecht liegenden Fußschalthebel
Bremstrommel	Vorn: Durchmesser 152 mm, Breite 25 mm, hinten: Durchmesser 165 mm, Breite 34 mm, Betätigung durch Handhebel für Vorderradbremse rechts, durch Zehenhebel für Hinterradbremse rechts
Bereifung	vorne und hinten 3,25 x 19 auf Felge 2,5 x 19, vorgeschriebener Luftdruck vorn 1,0 - 1,3 atü, hinten 1,5 - 1,8 atü, hinten Steckachse mit neun Klauen.
Rahmen	Gemuffter, offener Rohrrahmen. Vorderzug mit Stromform-Querschnitt, aus Profil-Stahlblech geschweißt, genietet und gelötet. Breiter Hinterrad- und schmaler Vorderrad-Ständer.

Federgabel	Stahlblechgabel mit geschlossenem (!) Oval-Profil mit tonnenförmiger Schrauben-Druckfeder, Plattenreibungsdämpfer mit Handverstellung
Maße	Lenkerbreite 710 mm, Radabstand 1390 mm, Gesamtlänge 2140 mm, Sattelhöhe 700 mm, Bodenfreiheit 130 mm
Gewicht	fahrfertig (gefüllter Tank): 145 kg, Leistungsgewicht fahrfertig: 8,1 kg je PS. Leistungsgewicht besetzt mit einer Person = 75 kg: 12,2 kh je PS

Fahrwerte und -eigenschaften

Höchstgeschwindigkeit (sitzend): 115 km/Std.

Beschleunigung

III. Gang von 30 auf 60 km/Std.: 6,5 Sek.,

IV. Gang von 30 auf 60 km/Std.: 10 Sek.

Kraftstoffverbrauch

I: Bei 50 km/Std. gleichbleibender Geschwindigkeit 1,8 Liter je 100 km.

II: Bei 60 km/Std. gleichbleibender Geschwindigkeit 2,1 Liter je 100 km.

III: Bei 70 km/Std. gleichbleibender Geschwindigkeit 2,6 Liter je 100 km. - Günstige Verbrauchskurve, erst ab 90 km/Std. steiler ansteigend.

Eigenheit Formschöne Konstruktion. Wirkliches Sportrad, auch für Tourenzwecke voll geeignet. Sehr schnell und wirtschaftlich. Für die Gesamtgestaltung (mit vollgekapselftem Antrieb) nicht zu schwer. Vorderrahmenrohr, Kühlrippen, Vorderkettenkasten und Tank in Stromform. Motor etwas laut, auch bei Vollgas nur geringe Vibration.

Fahrweise Durch sehr langen Radstand und gute Gewichtsverteilung feste Straßenlage. Der etwas lange Abstand zwischen Lenker und Sattel kann durch schräg eingesetzte Lenkerhälften verkürzt werden! - Bedienung: Drehgas, Luft und Zündung durch Handhebel.

Federung Für einfache Druckfedergabel weich und ausgeglichen.

Bremsen Fußspitzenbremse rechts, gut liegend, Bremsnachstellung vorn und hinten von Hand.

Schaltung Fußschaltung links, etwas zu weit außen, etwas hart, Fußspitze muß voll aufgesetzt und untergehängt werden. Schaltrichtung: Erster Gang nach unten, zweiter bis vierter Gang nach oben. Ganganzeige nur am Getriebegehäuse. Motor kann in jeder Gangstellung gekickt werden.

Ausstattung Victoria-Schwingsattel mit zwei Schrauben-Zugfedern (durch Werkzeug einstellbar), einfache Drilastic Einsicht-Gummidecke, Lenker drehbar, Rasten etwas verstellbar, große, gut geformte Schenkelkissen. Steuerungsdämpfer von Hand einstellbar, Lenkungsschloß, beleuchtetes Tachometer (Durchmesser 74 mm) im Scheinwerfergehäuse!, Horn unter dem Sattel zur Seite gerichtet. Batterie auf dem tiefliegenden Öltank unter dem Sattel. Werkzeugbehälter griffbereit auf dem Tank. Getriebekette kann von außen (Spannschraube und Gleitkuhe) nachgespannt werden.

Für die Wartung

Motor

1. Zylinderkopfdichtung: Reinz-Spezial 0,5 mm.
2. Ventilspiel: Bei kaltem Motor Einlaß 0,05; Auslaß 0,1 mm.
3. Ventilzeiten: Einlaß öffnet 50 - 55 Grad = 20,3 - 24 mm vor OT, schließt 80 - 85 Grad = 31,5 bis 35,2 mm nach UT, Auslaß öffnet 80 - 85 Grad = 31,5 - 35,2 mm vor UT, schließt 50 - 55 Grad = 20,3 - 24 mm nach OT.
4. Ölsieb: Feinmaschiges Sieb.
5. Kühlung: Luft. - Rippen sauber halten!
6. Auspufftopf: Zerlegbar. - Reinigen nach etwa 3000 km.
7. Luftfilter: Knecht-Naß-Luftfilter. - Bei normalem Staubanfall nach etwa 2000 km auswaschen und neu ölen! Bei starkem Staubanfall - z. B. Kolonnenfahrt - alle 300 km.
8. Kupplung: Korklamellen-Kupplung. Nachstellung durch Werkzeug an der rechten Motorgehäusesseite.

Kraftstoffanlage

9. Vergaser: Auf Dichtheit (Nebenluft und Kraftstoffverlust) und Sauberkeit achten! - Einstellung nach Teil I prüfen.

Getriebe

10. Getriebegehäuse: Auf Dichtheit achten.
11. Antriebe: Kette/Kette. - Bei der Getriebekette Nachspannung durch Stellschraube (mit Gleitkufe) von außen möglich. Bei der Hinterradkette auf Kettenspannung (durch das Schauloch) achten. Die gekapselte Kette rechtzeitig - etwa alle 5000 km - abnehmen und in der Bewegung reinigen und neu fetten! Richtige Kettenspannung ist vorhanden, wenn die Kette in der Mitte etwa 20 mm auf- und abbewegt werden kann.

Vordergabel

12. Gabel: Gabelbolzen rechtzeitig nachstellen. Auf Bolzenverschleiß achten.
13. Stoßdämpfer: Reibscheiben. Verstellung von Hand.
14. Bereifung: Luftdruck 1 - 1,3 atü beachten! Reifenzustand überwachen.
15. Lenkungsämpfer: Reibscheiben mit Handverstellung.

Hintergabel

16. Federung: Nicht vorhanden.
17. Stoßdämpfer: Keine Federung.
18. Bereifung: Luftdruck 1,5 - 1,8 atü beachten! Reifenzustand überwachen.
19. Radstellung: Auf genauen Spurlauf der Räder achten!

Bremsen

20. Vorderrad: Innenbacken. Bremsnachstellung mit Rändelschrauben von Hand.
21. Hinterrad: Innenbacken. Bremsnachstellung mit Flügelmutter von Hand.

Fahrgestell

22. Rahmen: Rohr mit Tempergußteilen. Gelötet, Hintergabel verschraubt.
23. Lackierung: Tauchbad.

Elektrische Rüstung

24. Sammler (Batterie): 6 V 7 Ah. - Alle 2000 km Säurestand prüfen. Sauber halten.
25. Zündlichtmaschine: Noris MLZ 6/30/50.
26. Unterbrecher: Kontaktabstand 0,4 mm beachten. Nur nach Vorschrift ölen oder fetten!
27. Zündkerzen: Bosch W 240 T 1 normal und für Höchstbelastung W 260 T1. Elektrodenabstand 0,6mm prüfen. Kerze nach 15.000 km erneuern.
28. Zündeneinstellung: 11 mm vor OT.

29. Scheinwerfer: Hauptbirne Bilux 6 V 25/25 W Osram. Standlampe 6 V 3 W. Osram 5002.
 Birnen nicht mit fettigen Fingern berühren! Scheinwerferspiegel nicht reinigen, da sehr empfindlich
 30. Schlußlicht: 6 V 3 W Osram 5002.
 31. Sicherungen: Nicht vorhanden.
 Schmiermittel
 32. Motor: Trockensumpf-Umlaufschmierung. Tankinhalt 2 Liter. Markenöl: Sommer wie Aero-Shell-Mittel. Winter wie Aero-Shell-Leicht.
 33. Getriebe: Ölinhalt 1 Liter. - Markenöl: Sommer und Winter wie Shell Autoöl X.
 34. Fahrgestell: Mit Fettpresse. 11 Schmierstellen. Hochdruckschmierfett wie Shell Rotella
 Getriebekette im Ölbad. Hinterradkette mit heißem Kettenfett.

Für die Instandsetzung

Kurbelwelle	<p>A. Hauptlagerzapfen: Zahl 2, Durchmesser: rechts 20, links 22,3. Toleranz - 0,01 mm. Breite: rechts 22, links 48 mm. Tiefe der Härteschicht 0,6 mm. Härtingsart: Rechts vergütet, links Einsatzhärtung. Axialspiel normal: 0,2 mm. Zulässige Umrundung: 0,005 mm. Kurbelwellenschlag: Maximal 0,02 mm.</p> <p>B. Pleuellagerzapfen: Zahl 1. Durchmesser 24,5; Breite 70 mm. Tiefe der Härteschicht 0,6 mm. Härtingsart: Einsatzhärtung. Zulässige Konizität: 0,005 mm. Zulässige Umrundung: 0,005 mm.</p>
Kurbelwellenlager	<p>Abmessungen normal: Rechts 25 x 20 \varnothing mal 15, links 42 x 22,3 \varnothing x 14. Lagerart: Rechts 1 Radiallager VKF 6304 C 002, links 2 Spezial-Rollenlager Victoria. - Lagerspiel 0,003 - 0,008 mm.</p>
Pleuelstangenlager	<p>Abmessungen normal: 34 Rollen 5,5 \varnothing mal 7,4 mm lang. Lagerart: Spezial-Rollenlager. Lagerspiel: Spielfrei einbauen.</p>
Kolben und Ringe	<p>Kolben: Legierung KS 280. Kolbeneinbauspil normal: Schaft unter 0,05 mm. Einbauspil Dichtungsring: 1. Ring von oben 0,18 mm; 2. Ring 0,16 mm. Ölabbstreifring 0,08 mm. Dichtungsring: Spezialguß 69 x 63,4 \varnothing mal 2 mm. Kolbenübermaße: 0,5 bis 1 mm. Dichtungsringe: Zahl 2, Höhe 2 mm, Tiefe 2,8 mm. Ölabbstreifringe: Ein Ölabbstreifring: Höhe 4, Tiefe 2,8 mm.</p>
Kolbenbolzen	Durchmesser: 14 mm. Art der Sicherung: Federdrahting.
Zylinderbohrung	Ausschleifen bis 1 mm über Nennmaß- \varnothing (Bohrung 69 mm).
Nochenantrieb	<p>Nockenwellenlager: Gleitlager. Anzahl der Lager: 2 Stärke der Lagerzapfen: 13 mm. Ventile: Tellerventil Ate. - Führungen aufreiben maximal bis 0,2 mm. Ventilsitzringe im Zylinder Einlaß 39 mm, Auslaß 35 mm.</p>
Radstellung	<p>Lenkungswinkel: 61 Grad Nachlauf: 85 mm.</p>

KR 35 *Pionier* auf der Straße und im Gelände

Testbericht aus »Das Motorrad« Heft Nr. 20/1939

Es war eine meiner ersten Taten, nachdem ich im Herbst 1928 wieder beim „Motorrad“ eintrat, daß ich zum Flieger-Siegfried ging und mir eine 350er Victoria KR 35 kaufte. Und diese meine Maschine wurde gleichzeitig die erste Testmaschine des „Motorrades“, denn der Bericht über diese meine KR 35 war der erste Prüfungsbericht, der im „Motorrad“ erschien! - Die KR 35 hat mir für viele tausend Kilometer erst solo und dann als Gespann ehrlich und treu gedient und hat mich nie versetzt. Erst, als ich sie verkaufte, wurde sie tückisch und der Bayern-Otto ist heute noch der Meinung, daß ich ihn angeschmiert hätte. Aber es muß wohl mehr an ihm gelegen haben ...

Es ist wohl verständlich, daß ich nach den netten Erinnerungen an das Modell 1929 dem neuen Typ mit freundlichen Gefühlen begegnete. Aber nicht nur ich, sondern auch die Bos haben die Victoria freundlich aber streng behandelt, haben sie erheblich geschunden, so daß wir schon mit Berechtigung einiges über sie aussagen können.

Erster Eindruck: Es ist erstaunlich, wie man den völlig gekapselten Primärkettenantrieb und eine völlige Hinterkettenkapselung, ferner den großen Tank, eine sehr stabile Gabel und alles, was man sonst braucht, bei einem so niedrigen Gewicht vereinigen kann. Die KR 35 SN wiegt voll getankt nur 145 kg und das ist für eine Maschine mit dieser Ausrüstung beachtlich wenig. Besonders bemerkt werden muß dazu noch, daß die Maße durchaus reichlich sind, so daß man auch als großer Mensch (siehe Bild oben rechts) wirklich bequem sitzt und sich keinen Zwang antun muß. Das sei besonders betont, denn es ist leider durchaus nicht selbstverständlich.

Das leichte Maschinengewicht merkt man jederzeit, die Maschine ist ganz überraschend handlich. Darum ist es auch kein allzu schwerer Fehler, daß sie nur mit Hinterradständer geliefert wird, es ist kein Kunststück, und bedarf keiner größeren Kraftanstrengung, sie aufzubocken. Allerdings wären wir über eine Abstellstütze nicht böse. Aber nicht wegen der Anstrengung des Aufbockens auf den Hinterradständer, sondern einfach, weil man sich natürlich jedesmal dabei

seinen Mantel an den Auspufftopfenden eindeckt. Dazu war die geprüfte Maschine noch außerdem mit hochgezogenen Auspuffrohren ausgerüstet. Der Mensch, der diese Mode erfand, denn eine Mode ist es ja doch bloß, wann braucht man schon die hochgezogenen Rohre im Gelände, gehört genau so mit dem Steamroller platt gewalzt, wie der Erfinder des Frackhemdes. Die Maschine wäre schöner und bequemer, vor allem auch für die Sozia diskutabel, wenn sie normale Rohre gehabt hätte.

Aber ich will nicht schimpfen, sie hat so viel gute Seiten, daß man reichlich davon schreiben kann. Vor allem einmal der Motor, der für mein Gefühl zum Besten gehört, was in der Klasse gebaut wurde. Verbräuche lagen bei unserem doch meist recht scharfen Tempo immer bei ungefähr 3 1/2 Liter und hiervon ist sehr viel Stadtfahrt, also dauerndes Beschleunigen, Leerlauf und wieder scharf abbremsen. Wenn man mit der Maschine gleichbleibend zwischen 60 und 70 bummelt, kann man mit ungefähr 2,5 Litern je 100 km rechnen. Erstaunlich ist die Geschmeidigkeit des Motors, den man im dritten Gang aus 20 km/std ruckfrei scharf beschleunigen kann, im vierten ist das aus 30 km/std anstandslos möglich. Vibrationen für einen Einzylinder nahezu gleich null, jedenfalls bei keiner Drehzahl störend. Das Ventilgeräusch ist ziemlich gering und wurde auch während der ganzen Prüfungszeit nicht lauter, obwohl wir uns um den Ventilabstand nicht kümmerten. Die Ventile sind unter einer großen Leichtmetallhaube staub- und öldicht gekapselt und recht bequem nachzustellen. Die Kapselung ist nicht nur im Prospekt öldicht, sondern auch in Wirklichkeit. Übrigens gilt das auch für andere Teile des Motors. Wir haben während der ganzen Prüfungsdauer den Motor nicht gereinigt und dennoch war der Block tadellos sauber. Möglich, daß er im Hochsommer ein klein bißchen schwitzen mag, in der jetzigen Jahreszeit blieb er tadellos trocken. Die Einstellung der geprüften Maschine entsprach der Serie, also 120er Hauptdüse, Gasschieber 6/4, Nadel 2. Kerbe von oben, Amal-Vergaser mit Knecht-Luftfilter. Es handelt sich um die Gelände-

ausführung mit dem Lufteintritt für den Leerlauf innerhalb des Gasschiebers. So nebenbei, der Luftfilter sitzt unmittelbar vor der Sattelstrebe und ist daher nicht ganz so bequem abzumontieren, wie vielleicht im allgemeinen wünschenswert. Erfolg: Keiner von meinen Kumpels hatte sich um den Luftfilter gekümmert und reichlicher Schmutz in der Schieberkammer bewies, daß das eigentlich schon notwendig gewesen wäre. Die Zuleitung zum Vergaser ist, wie heute meistens üblich, aus brennstofffestem Schlauch mit entsprechenden Nippeln. Diese Ausführung sichert vor den früher häufigen „Benzinrohrbrücken“, was für den

fahrer besonders, wenn er es für sich selbst

fahren mitmachen will, recht angenehm ist. Das können sich übrigens auch die Besitzer alter Maschinen leisten, kostet nicht viel. Wird auch häufig gemacht und ein Berliner Vergaser-Spezialist hat diesen Zug der Zeit richtig erkannt und sich für alle Vergaser-Typen und Maschinenmodelle die entsprechenden Schläuche mit Nippeln fertig auf Vorrat gelegt. Man sieht doch, mit einem bißchen Verstand findet man immer noch Dinge, mit denen ein Geschäft zu machen ist.

Typisch Kichen ist die Verwendung einer Scheibendynamo beim Einzylinder. Es ist eine Norris 6 Volt 30/45 Watt-Anlage mit einem großen 170-mm Tacho, mit Antriebs vom Vorderrad. Durch die Verwendung der Scheibendynamo mit direkt aufgesetztem Unterbrecher bekommt man einen Zündfunken je Kurbelwellenumdrehung, also schlägt ein Funke auch in den Auspuffhub. Das hat sich ja aber auch die langen Jahre bei Zündapp nicht als schädlich erwiesen und man spart den gesonderten Antrieb. Die Oelung ist eine Trockensumpf-Umlaufölung mit einem gesonderten Behälter, der hinter dem Getriebe sitzt. Die Leitungen liegen außen. Die ganze Anordnung ist ähnlich wie bei den D-Rädern R 10 und R 11, die Stolle damals gemacht hat.

Von dem Motor ist noch zu sagen, daß er unter Garantie auf den ersten Tritt kommt, wenn man ihn erst mal kennt und die richtige Gasschieberstellung heraus hat. Bei der geprüften Maschine waren Lufthebel und Zündhebel in einem Aggregat auf der rechten Lenkerhälfte vereinigt, was recht unbequem war. Aber mit der Normung fällt eine derartige Anordnung ja auch weg. Unschön war auch der Abblendschalter aus Kunstharz, weil er beim Bahntransport abgebrochen war. Hier sollte man auch etwas anderes wählen, sol-

che Beschädigungen sind doch an der Tagesordnung, Kupplungs- und Bremshebel lagen sehr angenehm. Die Kupplung könnte etwas leichter gehen, aber wahrscheinlich war der Zug nicht gut gepflegt. Auch hatten wir häufiger Schwierigkeiten mit dem Auskuppeln, da die Kupplung nicht ganz frei gab, wodurch das geräuschlose Einschalten des ersten Ganges manchmal nicht möglich war.

Über die Fahreigenschaften war unter den Bos keine absolute Einigkeit zu erzielen. Ich war sehr zufrieden und zwar sowohl im Gelände als auch auf der Straße, die leichten Männer klagten

aber gelegentliches Spritzen bei sehr schlechter

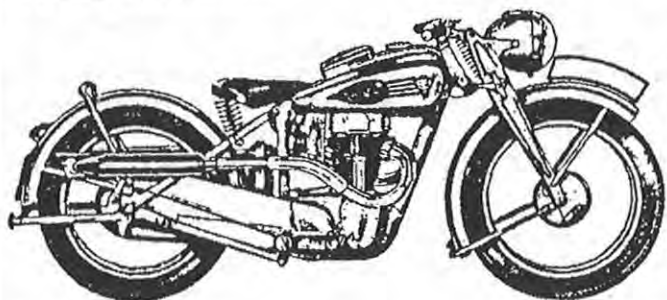
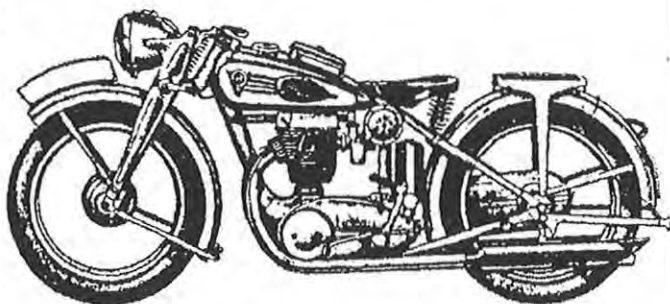
Straße, während sie bei mir durchaus vernünftig lief. Alle waren wir uns einig, daß man mit der KR 35 SN auf kurvenreicher Strecke unverschämte scharf fahren kann, weil sie so willig und elegant durch die Kurven geht, wie ganz wenige Maschinen. Geradezu ideal ist die Maschine aber im Gelände. Ganz gleich, was kommt, Sand, Schotter oder Geröll, sie geht sicher über alles weg. So sicher, daß ich sie mir wahrscheinlich zur Sechstagesfahrt holen werden. Die geprüfte Maschine hatte keinen Schwingsattel, sondern den normalen Pagusa-Zweischichten-Sattel, der außerordentlich bequem war und den ich sehr schätzte. Äußere Ausführung das bekannte Victoria grau-blau. Sehr praktisch und leicht auszubessern.

Und nun zum Schluß eine kleine wehmütige Erinnerung: Am Schildhorn-Sonntag stoppten wir die KR 35 SN ohne vorher irgend etwas am Motor nachzustellen, nicht einmal das Ventilspiel wurde reguliert, hin und zurück über 2 km mit 60 1/10 Sekunden, also ziemlich genau 120 km/std. Da es sich um den normalen, nicht um den SS-Motor handelt, dürfte das Beweis genug sein, was man evtl. aus dem Motor machen kann, wenn man sich die Sportbocken einbaut und ihn auch sonst genau hinfrisst. Die enormen, schon ziemlich weitgehend quadratischen Kühlrippen am Zylinderkopf, zeigen auch schon, daß man bei Victoria mit der Frasierneigung des Bastlers gerechnet hat.

Alles in allem, eine ausgesprochen robuste, sehr handliche, leistungsfähige und sparsame, dabei preiswerte Maschine, der man in Zukunft allerdings noch eine Hinterradfederung wünschen möchte, um ihr die letzte Schönheit zu geben.

Gustav Müller

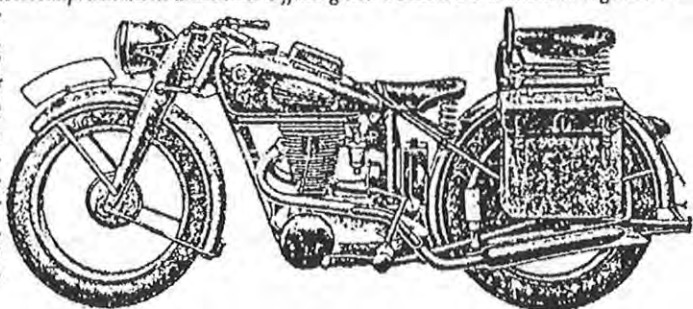
Die Viertakter der Pionier-Baureihe wurden zum Verkaufsschlager. Allein in den ersten zwei Jahren wurden rund 2.500 Stück verkauft. Mit entscheidend dafür waren das gute Kosten-Nutzen-Verhältnis. Ein robustes, aber doch sportliches Motorrad, das seiner Zeit voraus war und der relativ niedrige Verkaufspreis von 995,- Reichsmark, für das hier abgebildete Modell KR 35 SN. Serienmäßig waren der im Scheinwerfer eingebaute Kilometerzähler und das fußgeschaltete Vierganggetriebe von Hurth.



Das Supersportmodell KR 35 SS kostete 100,- RM mehr und bot dafür laut Prospekt 2 PS Mehrleistung durch einen »überarbeiteten« Motor der garantiert gestoppte 125 km/h Höchstgeschwindigkeit lief. Die hochgezogene Auspuffanlage war in den

Dreißigern das optische Kennzeichen einer Sportmaschine und bei der SS serienmäßig. Den Rennbügel oder die Gepäckbrücke gab es zur Auswahl. Für den Doppelfeder-Schwingsattel mit Zugfedern, anstatt des normalen Sattels mußte man 4,50 RM Aufpreis zahlen.

Die Wehrmacht veranlaßte den Bau einer Militärausführung, die KR 35 WH. Neben den Blechteilen waren auch die Chromteile dunkelgrau lackiert, die Gepäckbrücke erhielt zusätzliche Streben zur Stabilitätsverbesserung und durch die Packtaschen bedingt, war etwas weiter vorne ein weiteres Paar Fußrasten angebracht. Die Auspuffanlage verlief vorne über den Motorblock und war hinten durch die herunterhängenden Packtaschen wieder nach unten gezogen. Zur besseren Filterung hatte der Luftfilter eine abgeschirmte Luftzufuhr. Der Ausbruch des Zweite Weltkrieg bedeutete dies das Aus für die zivile Motorradproduktion. Durch die Öffnung des Ostblocks werden zurückgelassene WH-Modelle aus der ehemaligen DDR, Polen, UdSSR und Rumänien zum Kauf angeboten. Vorsicht ist hier geboten, den vom Originalzustand sind diese »Pioniere« in der Regel weit entfernt, da sie bis heute noch im Alltagsbetrieb bewegt wurden.



HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

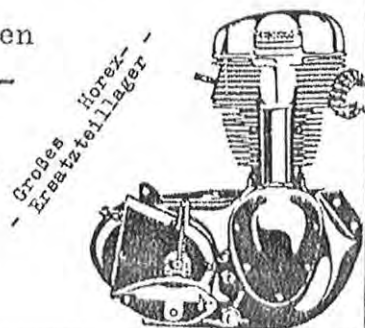
Krümmer - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

6110 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



Bremsen Ueberholung

Wir hatten eine Zuendapp KS600 Vorderradbremse und eine Triumph BD250 Hinterradbremse zu ueberholen. Gewuenscht wurden weiche Relaege, die eine gute Bremsleistung ergeben, die Verschleissfestigkeit war Nebensache. Die Bremstrommel sollte nach dem Einspeichen mit dem aufgezogenen Reifen ausgedreht werden. All diese Forderungen wurden bis auf eine durch die Firma Bremsen-Union Rossittener Str. 15 in 6000 Frankfurt a/M 90 (Hausen) Tel.069-7937-0 vortrefflich erledigt. Nur die BD250 Bremse konnte wegen Ihres zu kleinen Durchmessers nicht ausgedreht werden, dass macht aber nichts, da die Bremstrommel separat an die Hinterradnabe angeschraubt ist und dadurch nicht durch die Speichen verspannt werden kann. Diese Trommel laesst sich noch nachtraeglich auf einer normalen Drehbank ausdrehen. Die Arbreiten wurden innerhalb eines Tages zu einem Endpreis von 157,-DM zu meiner vollsten Zufriedenheit erledigt.

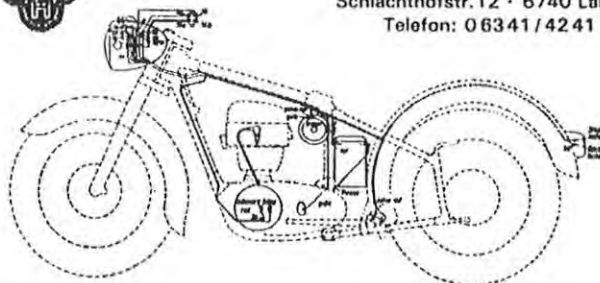
Euer Horex-Novice

Elektro- u. Feinwerktechnik

Werner Laubersheimer

Schlachthofstr.12 • 6740 Landau

Telefon: 06341/4241



Neue Spannungsregler

für alle Lichtmaschinen

DM 130,-

Kabelbäume in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan DM 70,-

Gleichstromanker wickeln 130,- 200,-

Zündspulen wickeln

DM 70,-

Drehstromanker im Tausch DM 130,-

Auf sämtliche Arbeiten und Produkte

1 Jahr Garantie

Instandsetzung von Zündmagneten

schnell und kostengünstig

Bitte kostenlose Preislste anfordern.
Postversand jeden Tag, auch ins Ausland.

Tankrevision

Wir berichteten in HB 1/91 Seite 23, 2/91 Seite 15, 3/91 Seite 25, 4/91 Seite 19 und 1/92 Seite 26 ueber Tankrevisionsfragen und Adressen fuer solche Leistungen. Nun hat sich die Anschrift eines Leistungsgebers geaendert. Benno ist nach dem 27.7.92 wieder tagsueber im Buero unter Tel. 0711-1758026 zu erreichen. Seine Adresse lautet Benno Deifel Hofener Str. 4 in 7012 Fellbach.

Lenker

Wenn der Columbusfahrer einen Lenker sucht, so berichtet uns Klaus in einem VFV Artikel, so wird er bei Eberhard Berger, Oberwasserstr.2 in o-3604 Harsleben fuendig. Jede Dicke, jede Form und alle Groessen.

Bowdenzug Material

Zuege und Huellen in Nirosta. Teflon Einlagen. Diese wunderbaren Dinge hat neben normalem Material, die Fa. H.Sauritz Hauptstr. 46a in w-3300 Braunschweig Tel. 05307-2605



**WIR BRINGEN WIEDER GLANZ
AUF IHR METALL**

- Stets beste Arbeit
- Täglich Versand
- Mengenrabatt ab 3 Teilen

METALLHOCHGLANZPOLITUREN

ULRICH HERRMANN

ABTEI 8

3477 MARIENMÜNSTER

TEL.: 0 52 76 / 84 04

OBS

Otto Bayer Spezial

Motorsport - Zylinderschleiferei - Kolben

Kopfdichtung mit CU-Einfassung Regina 3+4 9,-DM/ Resi 16,-DM
Papierdichtungen Gehaeuse-mitte oder rund oder spitz 8,50 DM
Dichtung Kipphebelhaube 2,50 DM
Fussdichtung 350, 400 3,50 DM
Ventilfuehrung Guss 20,-DM dito Sondermessung 25,-DM. Ventile Reg.350,400 u. Imperator Blei-frei 45,-DM. Kolben Reg.250,350 400 und Imperator in 1a 250,-DM

Kolben für Motorräder, Moped, Auto, Oldtimer,
Sonderanfertigungen · Kolbenringe, Kolbenbolzen,
Dichtungen für ältere Motorräder

**Ansbacher Str. 12 · Tel. 07131/482000
7100 HN-Frankenbach**

Tropfender Benzinhahn

Wie wir eine Meldung der Gummikuh 2/92 entnommen haben, sind tropfende Benzinhaehne dadurch zu stoppen, dass man das Korkplaetchen mit den vier Loechen aus dem Hahn entnimmt und es einige Stunden in Wasser quellen laesst. Nach dem erneuten Zusammenbau, duerfte der Benzinahn nicht mehr tropfen.

Leder fuer Kinder zum ausleihen.

Maico-Letters 1/92 teilte mit: Der Bundesverband der Motorradfahrer leiht fuer 12.50 pro Monat und Teil, Motorrad-Klamotten fuer Kinder aus. Fuer Kinder im Wachstum ein interessantes Angebot. Tel.02391-10657 Rene Kegelmann.

Scheinwerfer- reflektoren

Maico-Letters 1/92 berichtet und das ist speziell fuer Columbus-Fahrer interessant, dass Komonyi, Intastr. 17 in 5100 Aachen, fuer 45,-DM pro Stueck Reflektoren neu verspiegelt werden. Siehe auch HB 1/91 Seite 23.



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

- Zylinderkopf - Änderungen und Reparaturen (Auspuffstutzen)
- Umbau Motorentlüftung
- Kolben für Regina 350/400
- Sonstige Spezialreparaturen und Änderungen auf Anfrage
- Kostenlose techn. Beratung

HOREX

Button fuer jede Gelegenheit

Button (groessere Anstecker) werden mit jedem denkbaren Zeichen oder Bild, vom Kapitaaen der Horex-Freund Bad Kissingen Gernot Krischke, Postfach 1712 in w-8730 Bad Kissingen, Tel. 0971-69036 nach 18.00 Uhr, hergestellt. Diese Button haben einen Durchmesser von ca. 55mm, es koennen auch kleinere Mengen ca. 20 Stueck geliefert werden und der Preis pro Stueck betraegt ca. 2,50DM.

Museum Bad Deyenhausen

Ein alter Bekannter unter den Fahrzeugmuseen hat wieder geoeffnet. Fuer B,-DM Eintritt wird in w-4970 Bad Deyenhausen vorwiegend vor WK II Fahrzeuge gezeigt. Von Columbus wird eine seltene Buecker T5 oder T6 mit noch seltenerem Woernergetriebe (kleiner Getriebelieferant aus Nieder-Eschbach bei Frankfurt a/M der nur in den 20er Jahren und das vorwiegend an Imperia, Horex und Buecker lieferte) gezeigt. Wir fanden das Museum sehenswert.

Neues vom Ersatzteilmarkt

Bald wird man neue Reginas kaufen koennen. Grob gesagt fehlen nur noch Rahmen, Tank, Motorgehaeuse und Naben. Neu auf dem Markt sind:

Schutzbleche, Kettenkaesten, Werkzeugkaesten, Hauptstaender, Luftfilter, original-Auspuffanlagen u.s.w bei Ammon und Eringfeld. Neue primaerseitige Lagerung der geschraubten Regina-kurbelwellen, einmal original bei Forster oder mit Norm-Nadel-lager aufgebaut bei Ammon. Dichtungen fuer Regina, Ventile und Kolben auch fuer Imperator bei OBS. Veigel Tachos Vorkrieg bei Forster. Erkundigen Sie sich bei der Vielzahl von Haendlern, wie sie im HB annoncieren. Unsere Empfehlung, Preise vergleichen.

Veteranenladen Siegburg

Siegburg hat jetzt auch einen Veteranenladen, dies entnahm ich der Maico-Letter 1/92. Arndt Tel.02241-50545.

Das Ende ist Nahe (BRD)

Am 1.1.93 ist die Schohnfrist fuer unsere geliebten nicht ECE-gepruefte Helme vorbei. Der letzte Sommer laeuft. Naechstes Jahr sehen wir ganz schoen alt aus. Wir haben nur die Wahl, zwischen Gesetzesbruch oder uns ECE-geprueft vergewaltigen zu lassen, sofern man nicht schon lange mit dem ECE Frieden geschlossen hat und aus Ueberzeugung diese Helme traegt.

Neue Adresse

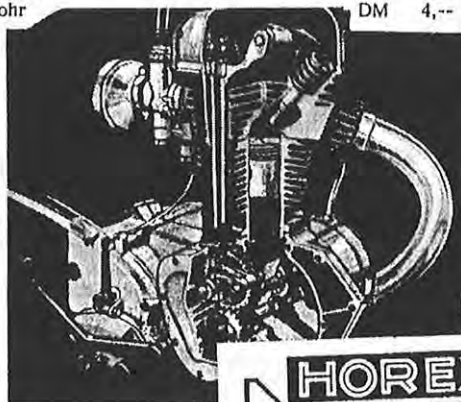
Unser Belgischer Horex-Freund und Teilehaendler Paul Nauwelaers wohnt nun in der Groenlaan 12 in Belgien 3080 Teruren und seine Telefonnummer lautet 0032-2-7670388.

Bild Nr.

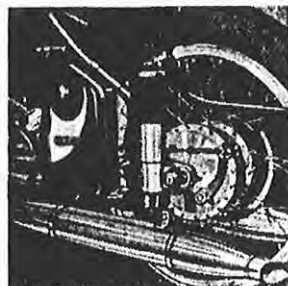
Zylinder, Zylinderkopf, Steuerung, Kapselung

14/27	Bolzen für Kipphebel - gehärtet	DM	20,--
14/32	Ventilführungsbüchse aus Sonderguß	DM	24,--
14/33	Zylinderkopfschraube Edelstahl	DM	1,40
14/36	Sicherung für Dekompressor	DM	7,--
14/37	Feder	DM	3,50
14/38	Welle für Dekompressor	DM	14,--
14/42	Einsteilschraube mit Pfanne, Neuteil	DM	16,--
14/43	Spezialmutter M 6 x 0,75 SW 10	DM	1,--
14/44	Stoßstangenkappe SW 11	DM	12,--
14/45	Stoßstangenrohr, i. Austausch repariert	DM	24,--
14/48	Nockenhebel	DM	30,--
14/51	Federteller	DM	4,--
14/52	Feder	DM	4,--
14/53	Nockenwelle	DM	80,--
	bis	DM	140,--
14/55	Zahnrad für Nockenwelle	DM	38,--
14/56	Zahnrad-Ölpumpenrad	DM	88,--
	Ölpumpenrad für Kolbenpumpe	DM	68,--
14/58	Sechskantmutter M 12 x 1 x 7 SW 19	DM	4,--
14/59	Spezial Mutter SW 14 verzinkt	DM	0,50
14/60	Stiftschraube für Zylinderkopf	DM	6,--
14/61	Dichtung für Zylinderkopf 250/350/400	DM	10,--
14/61 a	Dichtung für Zylinderkopf Bohrung 72 - 73 mm	DM	15,--
14/62	Zylinder mit neuem Kolben, geschliffen einbaufertig	DM	203,-- bis
	Rückgabe Altteil (Kolben 138,- + Schleifen 65,-)	DM	213,--
14/63	Dichtung für Zylinderflansch	DM	4,--
14/64	Kapselrohr-Mutter verchromt	DM	6,--
14/65	Kapselrohr verchromt	DM	36,--
14/66	Dichtung Kapselrohr	DM	4,--

Der Motor ist ein
Blowmotor mit 2-1/2
Liter Zylinderkopf
ist geeignet für zum
Anschließen von
Pumpen und
Ventilen



HOREX



Harmlose technischer
Zweckmäßigkeit ge-
schmiedeter Leichtmetall
war immer nur vornehm
bei typischer HOREX
Konstruktionsmerkmale

HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND

REGINA · RESIDENT · IMPERATOR
Teileliste 90/91 mit 600 Bildpositionen ·
Motorenrevision · Restauration · Teileferti-
gung · Tauschkurbelwellen · Einspeich-
service · Gebrauchsmaschinen · Neues
Werkstatt-Handbuch · Aluschweißungen ·
Lagersitzreparaturen

TECHNIK

8720 SCHWEINFURT

Zehntstr. 28 · Tel. 09721-41455 u. 1415

EINE TOLLE WINTERFAHRT

ANNO 1906

Anno 1906! Damals gab es nur sehr wenige Motorradfahrer, so daß man sogar im Sommer oft auf 100 km nicht einem einzigen dieser Gilde begegnete, und sogar Autos traf man unterwegs nur höchst selten an. Am 20. März 1906 hatte ich mit meinen Freunden Erich Hindenberg und Georg Tiebel den nachmals so berühmten „Motorklub Werneuchen 1906“ als ADAC-Klub (damals nannte sich der junge Verband noch DMV!) gegründet. Wir hatten vielleicht 20 Mitglieder, und unsere Sportbegeisterung war unvorstellbar groß. Unser Maschinenmaterial entsprach aber leider nur wenig unserem Enthusiasmus. Wir fuhren in der Mehrzahl die ersten Modelle von F. N. und dazu einige Adlermaschinen, aber ihnen allen hafteten die Kinderkrankheiten an, die eben Erstlingsmodellen einer gänzlich neuen Industrie ohne jede Erfahrungen nicht erspart bleiben. Unser Fahrwart Georg Tiebel besaß eine österreichische Laurin und Clement-Maschine aus Jungbunzlau, eine Marke, die heute wohl kaum noch ein Motorradfahrer kennt, obwohl die Rennmaschinen dieses Werkes vor 50 Jahren im Motorsport eine bedeutende Rolle gespielt haben.

Von einer Spezialkleidung für Motorradfahrer war damals natürlich noch keine Rede, und das einzige Kennzeichen eines Motorradfahrers waren die Ledergamaschen und die Schutzbrille auf der Mütze, und auch selbst diese Brillen waren noch sehr primitiv. Daß unter diesen Umständen schon der erste Frost dem Fahren ein Ende bereitete; ist kein Wunder, und so kam es, daß in Werneuchen und Umgegend außer Tiebel, unserem Tierarzt Köppen und mir kaum jemand im Winter sein Motorrad benutzte, und selbst wir Unentwegten legten meistens nur Strecken bis zu 25 km zurück. Dann waren wir so durchgefroren und ermattet, daß wir froh waren, wenn wir uns am heimischen Kachelofen wieder erwärmen konnten. Auf 25 km kamen damals mindestens 3 Reparaturen. Meistens galten sie dem Antriebsriemen, der gekürzt und gesäubert werden mußte, oder die Kerze versagte ihren Dienst. Auf alle Fälle bekam man dabei schmierige und kalte Hände.

Am 3. Feiertag 1906 nahm ich mit Georg Tiebel an der Treibjagd unseres Vorsitzenden Hindenberg teil, und da kamen wir in der Frühstückspause auf den Gedanken, über Neujahr eine zünftige Winterfahrt zu unternehmen. Wir waren uns schnell darüber einig, daß es kein lohnenderes Ziel gäbe als das mittelalterliche Stralsund, dem wir beide schon zu Ostern 1906 auf unserer mittlerweile schon historisch gewordenen Kügenfahrt einen Besuch abgestattet hatten. Als unser



der uns zunächst für total verrückt erklärte und uns eine Wette über eine Tonne Bier anbot, die er verloren hätte, wenn ein einziger von uns mit eigener Motorenkraft nach Stralsund käme und ihm als Beweisstück eine Flasche Ostseewasser mitbrächte. Unter Zeugen wurde die Wette unter allgemeinem Hallo abgeschlossen, und der Förster Schlosser erbot sich sogar, alle Jagdteilnehmer zu einem Hirschiessen einzuladen, wenn wir Fahrer die Wette gewinnen würden.



Klubkamerad Schaeske, seines Zeichens Rittergutsinspektor von Leuenberg, am Abend beim Schlüsselreiben von unserem Plane hörte, war er sofort mit von der Partie. Anders dachte unser Vorsitzender und Jagdherr Erich Hindenberg,

Als ich am nächsten Morgen mit einem gewaltigen Kater erwachte, begann es draußen gerade zu schneien, was mir keinen geringen Schrecken einjagte. Denn mit Schnee hatten wir für unsere immerhin ca. 480 km lange Fahrt ebensowenig gerechnet wie mit strengem Frost. Zum Glück hörte das Schneien bald auf, aber dafür setzte scharfer Frost ein. Was half das alles, wir hatten unsere sportliche Ehre aufs Spiel gesetzt, und so machten wir uns sofort gründlich an die Vorbereitungen. Tiebel und ich wollten mit Tiebels 3,5 PS Laurin und Clement-Beiwagenmaschine fahren und das Vehikel — kurz „Laura“ genannt — abwechselnd steuern. Der Beiwagen glich einem Stuhl aus Rohrgeflecht, und der Motor war ein starker Zweizylinder in V-Form und hatte Abreißzündung und einen Oberflächenvergaser ohne jede Düse. Der ganze Vergaser bestand lediglich aus einer Mischkammer mit einigen Sieben. Der Motor saugte die Gase ab, die sich bei der Fahrt durch das Rütteln und Schütteln über dem Benzinspiegel bildeten, und natürlich regelte eine Drosselklappe die Geschwindigkeit. Auch ein Lufthebel war vorhanden. Das Ganze war wohl das Äußerste an Primitivität, aber Düsenverstopfungen, die damals infolge der Unreinlichkeit des Benzens an der Tagesordnung waren, konnten selbst bei schmutzigstem Benzin nicht eintreten, da ja keine Düse vorhanden war. Späterhin hat Tiebel den Oberflächenvergaser durch einen normalen Vergaser mit Schwimmergehäuse und Düse ersetzen lassen, da er die ewigen Startschwierigkeiten satt hatte. Nicht weniger Schwierigkeiten als der Oberflächenvergaser machte die Abreißzündung, die ideal gewesen

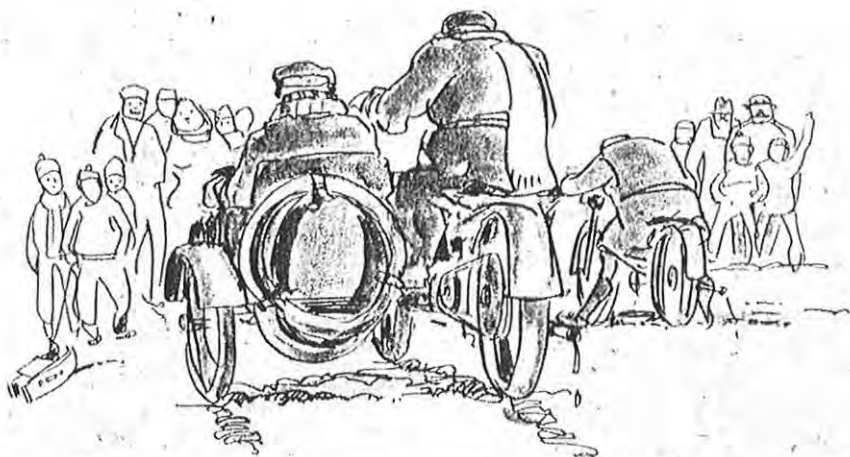


wäre, wenn sie sich nicht während der Fahrt so leicht verstellte hätte, und dann begann ein wüstes Knallen und Aussetzen. Oft dauerte es eine ganze Stunde, bis Tiebel dann die Zündung wieder richtig eingestellt hatte. Aber sonst entwickelte der Motor eine unverwundliche Zugkraft, was man von den damaligen F.N.-Maschinen noch nicht in diesem Maße behaupten konnte. Unser Klubkamerad Richard Schaeske fuhr einen 3 PS-F.N.-Vierzylinder mit Kardantrieb. Die sehr geschmeidige Maschine entwickelte eine Geschwindigkeit von 5—70 km pro Stunde, hatte aber den Fehler, daß die 4 Zylinder ihr Öl nicht ganz gleichmäßig bekamen und die Kerzen daher leicht zum Verlöten neigten. Die „Laura“ wie der Vierzylinder wurden per Handpumpe geölt wie alle damaligen Motorräder. Die ersten automatischen Ölungen kamen an deutschen Maschinen erst nach 1918 in Gebrauch, während sie zum Beispiel in England schon früher eingeführt wurden. Der Vierzylinder besaß als einziges Motorrad der damaligen Epoche eine gute Vorderradfederung mit Gummipuffern, während die „Laura“ keinerlei Federung besaß. Keine der beiden Maschinen wies eine Kupplung oder ein Getriebe auf, und

beide hatten Pedale zum Mitretten. Man fuhr mit diesen Motorrädern also stets im großen Gang, und dazu kam erschwerend hinzu, daß die Ein- und Zweizylinder noch jeglicher Geschmeidigkeit ermangelten und die Bedienung der Handpumpe für die Ölung ein sehr feines Einfühlungsvermögen voraussetzte. Nun wird es wohl den Leser von 1956 anfangen zu gruseln. Heutzutage braucht sich der Fahrer während der Fahrt nicht mehr viel um den Motor zu kümmern, damals aber mußten wir aufmerksam die Motorengeräusche beobachten. Sobald der Motor einen härteren Gang zeigte, bekam er je nach Gefühl eine ganze oder halbe Pumpe Öl, und vor langen Bergen gab man ihm immer etwas Öl zusätzlich. Dabei mußte man immer bedenken, daß schon ein geringes Zuviel die primitiven Kerzen verölen würde, was auch tatsächlich oft vorkam. Auf die Erhitzung des Motors mußten wir genau Obacht geben, und vor langen Bergen fuhrten wir möglichst lange stark gedrosselt, um den Motor kühl zu halten. Erst unmittelbar vor der Steigung nahm man einen Anlauf mit halbem Gas und öffnete den Gashebel erst im Berge nach und nach, damit es keine Überhitzung gab, und zum Schluß mußte man oft noch sehr kräftig in die Pedale treten, um mit letzten Kräften doch noch den Berg zu bewältigen. Oft genug blieb der überhitzte Motor trotzdem noch kurz vor der Kuppe stehen, und dann blieb nichts weiter übrig, als die schwere Maschine die letzten 50 Meter hinaufzuschieben. So also sahen die Motorräder von Anno 1906 aus, und mit diesen von 1000 Mängeln behafteten Vehikeln wollten wir uns im harten Winter auf die lange Reise nach Stralsund begeben.

Am Morgen des 30. Dezember 1906 herrschte eine Kälte von ca. 5—6 Grad, und die Sonne schien auf die schneefreie Straße, als wir drei Winterfahrer, wie die Eskimos eingemummt, uns vor dem Klublokal Hetzel trafen. Fast alle Klubkameraden waren anwesend, und die gesamte Jugend der kleinen Stadt Werneuchen hatte sich eingefunden, um unserer Abfahrt beizuwohnen. Unsere Motoren liefen sich auf den Ständern

warm, und dann kam der Start. Ich saß, warm eingewickelt, im vorn offenen Beiwagen. Unter meinen Füßen hatte ich einen 10 Liter-Benzinkanister, und dann war noch allerlei Gepäck im Beiwagen verstaut. An die Rücklehne des Beiwagens hatten wir 2 Reservereifen geschnallt, und so entstand der Eindruck, als hätten wir eine Polarexpedition vor. Unsere Motoren waren verstummt, als Hindenberg das Zeichen zum Start gab. Mehrere Kameraden schoben unsere Maschine an, während Tiebel in hohen Filzstiefeln nebenherlief. Trotz aller anfeuernden Zurufe gab der Motor keinen Ton von sich, obwohl ihm Tiebel vorher eine kräftige Einspritzung Benzin und Petroleum gegeben hatte. Erst nach mehreren weiteren Versuchen sprang der Motor endlich an. Tiebel schwang sich in den Sattel, trat noch etwas kräftig mit, und dann übernahm unsere „Laura“ endlich allein die Arbeit. Schaeskes Vierzylinder dagegen sprang sofort an, und so machten wir uns denn endlich gemeinsam auf die weite Reise. Bis Eberswalde (30 km) war die Chaussee in leidlichem Zustande, aber die Dörfer Heckelberg und Trampe hatten ein jämmerliches Katzenkopfpflaster, das mich in meinem Beiwagen furchtbar durchschüttelte. In Eberswalde war es keineswegs

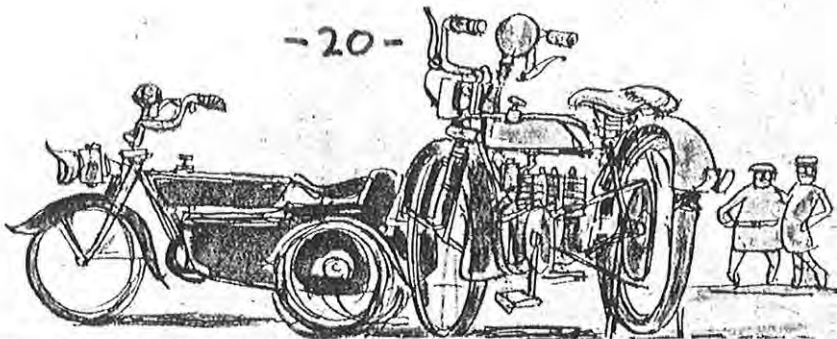


besser, aber unsere Gedanken beschäftigten sich bereits mit dem langen Berge, der in Richtung Angermünde aus der Stadt führte und sehr gefährlich war. Indem bogen wir um eine Straßenecke, und da sahen wir, daß die Zugbrücke über den Kanal aufgezogen war und sich die Fuhrwerke vor der Brücke stauten. Tiesel hielt sofort an, und wir sprachen beide kein Wort in der Erwartung dessen, was uns nun bevorstand: Ein neuer Start mit allen damit verbundenen Schwierigkeiten! Indessen umstand uns schon eine Gruppe neugieriger Leute, von denen wohl viele noch nie eine Beiwagenmaschine gesehen hatten. Wir beantworteten ihnen willig ihre Fragen, und als dann plötzlich die Brücke wieder niedergelassen wurde, bat ich sie, uns anzuschließen, was die Männer auch bereitwilligst taten, und dann geschah das Wunder, daß der Zweizylinder sofort ansprang und mit uns infolge seiner Abkühlung freudig die lange Steigung hinaufzog, während Schaeske mit seinem Vierzylinder dicht hinter uns folgte. Unsere Reisegeschwindigkeit mag 35–40 km betragen haben, und wir konnten uns durch Zurufe mit Schaeske ganz gut verständigen. Soeben hatte er seinem Vierzylinder eine frische Pumpe Öl gegeben, als ich sah, wie sein Motor anfang stark zu qualmen, und schon begann er auszusetzen und blieb trotz Mitreitens bald ganz stehen. Schaeske rief uns zu, wir sollten weiterfahren, was wir auch gar zu gern taten. Wir bogen dann bald links nach Joachimstal ab und fuhren nur langsam, um auf unseren Kameraden zu warten. Es kam aber anders! Plötzlich gab es einen Ruck und unser Motor raste im Leerlauf: unser Keilriemen war gerissen! Ich kletterte schweren Herzens aus meinem Beiwagen, und dann untersuchten wir den Schaden, nachdem ich

den Riemen auf der Straße aufgelesen hatte. Zum Glück war er schon etwas lang geworden, und so konnten wir ein Stückchen abschneiden und ihn dann wieder zusammensetzen. Während dieser Arbeit froren uns zwar die Finger steif, aber es klappte wenigstens. Kamerad Schaeske hatte sich inzwischen auch wieder eingefunden, und mit ihm zusammen schob ich unsere Beiwagenmaschine an. Als sie plötzlich ansprang, schwang ich mich mit einem kühnem Hechtsprung von hinten über die Lehne meines Korbessels und landete mit dem Kopf nach unten im Beiwagen. Im Fahren mußte ich nun akrobatische Verrenkungen machen, bis ich schließlich wieder in normaler Lage auf meinem Sitze saß, natürlich alles im Fahren! Dann begann das mühselige Einpacken in die Decken, aber die Fahrt ging trotzdem immer weiter. Nach einem kleinen Gefälle erblickten wir plötzlich zur Linken, tief in bewaldete Höhen eingebettet, den zugefrorenen Werbellinsee. Fünf Minuten später trudelten wir in Joachimstal mit seinem mittelalterlichen Kopfplaster ein. Gar zu gern hätten wir im Hotel „Zum Kurfürsten“ einen steifen Grog genehmigt, aber wir fürchteten zu sehr den anschließenden Start und froren lieber unentwegt weiter.

Nun ging es in die unermessliche Schorfheide. Dicht hinter Joachimstal an der Straße nach Friedrichswalde erwartete uns die erste Überraschung. Dort stand ein kleines Chausseehaus, und der Aufseher hatte den Schlagbaum herabgelassen. Wir mußten anhalten, und dann hielt eine Frau an einer langen Stange einen Lederbeutel zum Fenster hinaus und forderte uns auf, 32 Pfennig Chausseegeld zu zahlen. Wir waren





ärgerlich, daß wir anhalten mußten und studierten die an dem Hause angebrachte Tafel mit den verschiedenen Chausseegeldtarifen, fanden aber nichts über Motorräder und Beiwagenmaschinen und weigerten uns, eine Zahlung zu leisten. Nach langem Hin- und Hergerede hoben wir den Schlagbaum hoch, schoben beide Maschinen hindurch und begannen trotz des Geschimpfes der Einnehmerin unsern Start, der ausnahmsweise gut klappte, wenigleich ich auch diesmal wieder mit dem üblichen Kopfstand im Beiwagen landete. Allmählich begann wieder der Keilriemen zu rutschen, aber es gelang uns trotzdem, in dem flachen Gelände der Schorfheide Milnersdorf an der Berlin-Prenzlauer Chaussee wohlbehalten, wenn auch steifgefroren, zu erreichen. Hier machten wir vor dem Gasthause halt und humpelten in die Gaststube, um uns beim Wirt einen kräftigen Grog zu bestellen. Die paar anwesenden Bauern konnten es offensichtlich nicht begreifen, wie es uns bei dem eisigen Wetter gelingen war, mit unseren wacklig aussehenden Fahrzeugen diese weite Strecke zu bewältigen. Nach einiger Erwärmung rieben wir uns die Hände, und dann machten wir uns an das Riemenkürzen. Zum Händewaschen nahmen wir uns keine Zeit, denn es war absolut sicher, daß wir noch vor Prenzlau wieder etwas an der Maschine zu reparieren bekämen. Unsere Ahnung hatte uns nicht betrogen. Bei der Durchfahrt durch Mittenwalde mit seinem damals einmalig erbärmlichen Pflaster riß das vordere Schutzblech ab, und wir mußten es mit Draht befestigen. Und dann sollte uns noch kurz vor Prenzlau wiederum das Schicksal erreichen. Unser Zweizylinder begann zu knallen und auszusetzen. Wir wußten sofort, daß sich die Zündeneinstellung verändert hatte. Mit Ach und weinlichem Krach erreichten wir das Ausflugslokal „Zur kleinen Heide“, und dort gelang es Tiebel nach mehr als einstündigem Bemühen, die Zündung neu einzustellen, und bergab rollten wir los, bis der Motor ansprang und uns sicher bis zu unserem nächsten Ziele — Prenzlau — brachte, nachdem wir selbst das geradezu halsbrecherische Pflaster des Neustädter Damms heil überstanden hatten. Mit großem Jubel empfingen uns unsere Freunde, und die gesamte Nachbarschaft lag in den Fenstern, als wir von unseren Maschinen stiegen. Viel heißem Waschwasser gelang es, unser Äußeres wieder einigermaßen menschlich zu gestalten, und dann erwartete uns ein frugales Mahl, das uns bald alle Strapazen vergessen ließ. Zwar wollten wir eigentlich noch am gleichen Tage unsere Reise wenigstens bis Anklam fortsetzen, aber echt uckermärkische Gastfreundschaft und der National-Kräuterlikör Buntebarth wußten uns so zu fesseln, daß wir gern über Nacht bei unseren Freunden blieben, nachdem wir das defekte Schutzblech hatten reparieren lassen.

Auch gelang es uns, unsere Spiritbestände bei einem Fahrradhändler zu ergänzen. Denn an Tankstellen war damals noch nicht zu denken, und die Spritfrage war oft ein heikles Problem. Am nächsten Morgen machten wir uns bei heiterem Frostwetter nach einem ausgiebigen Frühstück wieder auf die Reise, nachdem sich die ganze Nachbarschaft beim Start bis aufs Blut abgequält hatte. Nun ging es auf verhältnismäßig guter Straße auf die pommersche Grenze zu, die wir kurz vor Pasewalk überschritten. Über das Pasewalker Pflaster zu berichten, möge mir erspart bleiben, es war furchtbar, und Kamerad Schaeske stieß plötzlich einen Hilferuf aus. Sein Hinterreifen hatte einen Durchschlag. Reifen flicken bei mehreren Grad Kälte ist kein Vergnügen, aber auch das wurde überstanden, und so ging es nach $\frac{3}{4}$ Stunden weiter in Richtung Ferdinandshof. Es würde langweilig, wenn ich jeden Kerzenwechsel am Vierzylinder und jede Riemenstörung an der „Laura“ hier erwähnen sollte, ebenso habe ich die Kopfstände im Beiwagen nicht gewissenhaft gezählt, obwohl sie diesmal Tiebel betrafen, da ich die Beiwagenmaschine auf dieser Etappe steuerte. Alles nimmt einmal ein Ende, und so erreichten wir kurz vor Mittag Anklam. Wegen des Pflasters siehe Pasewalk! Eine Stunde später tauchte in der Ferne die „Dicke Marie“ auf, wie der Volksmund den dicken Turm der Greifswalder Marienkirche zu nennen pflegt, von uns freudig begrüßt. Greifswalder Pflaster? Siehe Pasewalk und Anklam! Bald hinter Greifswald erblickten wir zur Linken zum ersten Male auf unserer Reise die blaue Ostsee und die Küste von Rügen und begrüßten sie mit einem Freudengeheul. In einem Dorf stieb eine Hühnerschar dicht vor meiner Maschine auseinander. Es gab einen Ruck, und schon lag ein totes Huhn auf der Straße. Straßenpassanten erhoben ein wüstes Geschimpfe, und hätte jetzt mein Motor ausgesetzt, so wäre uns nach damaliger Sitte eine Tracht Prügel gewiß gewesen. Ein

Unglück kommt selten allein. Einige hundert Meter weiter lief mir ein Dorfkröter vor die Maschine. Trotz aller Bemühungen streifte ich ihn, und jaulend humpelte er von dannen, während mir wiederum einige Dorfbewohner unfreundliche Worte nachriefen. Bei den Bauern waren wir Motorradfahrer damals nicht gerade beliebt.

Als wir später den Berg in Brandshagen hinabrollen, bemerke ich, daß der Hinterreifen weich geworden ist. Ein vierzölliger Nagel hat ihn durchlöcher. Nun geht es wieder ans Bauen. Das Hinterrad der Maschine muß mühselig ausgebaut werden — Steckachsen waren leider noch nicht erfunden —, und das war immer eine sehr un-

angenehme Arbeit, besonders, wenn man steifgefrorene Finger hat. Alles war so unpraktisch angebracht, daß man zu solcher Reparatur oft gern und gut eine volle Stunde gebraucht, und geflickt wurde nur mit gewöhnlicher Gummilösung. Im Sommer gingen die Flicker bei heißem Wetter obendrein schnell wieder los. Endlich ging es wieder ans Einpacken, und nun ließ ich die Maschine bergab anrollen, bis der Motor wieder lief. Sehr gefährdet war damals die lange und steile Ausfahrt in Richtung Stralsund, und trotz verzweifelten Mittretens und trotzdem ich Tiebel zum Aussteigen veranlaßt hatte, schaffte es die brave „Laura“ nicht und gab gute hundert Meter vor Erreichen der Anhöhe den Geist auf. Ich mußte wohl oder übel warten, bis Tiebel herangekeucht kam, und mit seiner und Schaeskes Hilfe gelang es uns dann, die schwere Maschine bis zur Kuppe hochzuschieben. Wir waren alle drei in Schweiß gebadet und mußten eine Pause einlegen, bevor wir weiterfahren konnten. Kilometer auf Kilometer legten wir zurück, hielten hier und da wegen einer kleinen Reparatur, und in Gedanken träumte ich schon von einer Kanne mit heißem Kaffee und einem warmen Kachelofen. Da bogen wir plötzlich um eine Kurve, und nun lag wie mit einem Zauberschlage Stralsund, das Venedig

des Nordens, wie man es mit einiger Übertreibung nennt, in all seiner Pracht vor uns, und rechts der Strelasund mit der Insel Rügen und der kleinen Insel Dänholm, wo früher die Marinegedrillt wurde. Unwillkürlich hielten wir an und konnten uns nicht sattsehen an diesem herrlichen Panorama. Auch späterhin habe ich diesen Punkt nie passiert, ohne anzuhalten. Plötzlich zerriß Tiebel den Schleier der Andacht, der mich erfüllte, mit dem profanen Ausruf: „Nun muß Erich Hindenberg doch seine Tonne Bier bezahlen, und Schlosser muß uns das Hirschesen geben!“ Ja, wir hatten

unsere Wette nun gewonnen, und voller Stolz und Freude rollten wir hinunter nach Stralsund und hielten unter dem unverhohlenen Staunen der Fußgänger über den Frankendamm unseren Einzug in Stralsund, wo uns Onkel Paul, Tante Gertrud und ein Schwarm hübscher Kusinen freudig empfingen. Als sie uns allerdings näher besahen, erschraken sie sichtlich. Wir sahen nämlich wie die Schornsteinfeger aus und hatten öl- und rußbeschmierte Gesichter und Hände und glichen in unserer Vermummung fast Raumschiff-Fahrern. Eine halbe Stunde später hatten wir uns wieder in Normalmenschen verwandelt und begannen langsam aufzutauen. Meine Kusinen flüsterten mir zu, daß wir alle am Abend zur Bürgerressource zum Silvesterball gehen würden. Darüber waren wir drei Fahrer gar nicht beson-

ders erbaut, denn erstens waren wir hundemüde, und zweitens fühlte ich mich bei dem Gedanken, in meinem Fahrerdress in die exklusivste Gesellschaft Stralsunds gehen zu müssen, nicht besonders wohl.

Es kam aber alles anders, als ich befürchtet hatte. In der Bürgerressource sprach es sich schnell herum, welche sportliche Leistung wir trotz des eisigen Winterwetters vollbracht hatten, und so waren wir bald der Mittelpunkt der glänzenden Gesellschaft, und jeder Stralsunder betrachtete es als eine besondere Ehre, mit uns einen Grog, ein Glas Wein oder einen heißen Punsch zu trinken, und das war für uns ebenso anstrengend wie gefährlich. Zum Glück waren wir aber alle drei recht trinkfeste Gesellen, so daß uns die wohlgesinnten Stralsunder nichts anhaben konnten. Wir fühlten uns wie der Hahn im Korb und konnten uns vor Einladungen nicht retten. Bei der Damenwahl begann immer ein regelrechtes Rennen nach uns, und wir waren froh, als uns mein alter Freund, Direktor Saß von der berühmten Stralsunder Kornbranntweinbrennerei, in ein ruhiges Eckchen schleppte, um mit uns bei



einer guten Flasche Rotspon über unsere Fahrt zu plaudern.

Am Neujahrstage mußten wir noch einigen Einladungen Folge leisten, und am Abend trafen wir die Feststellung, daß die Stralsunder Tage fast noch anstrengender waren als unsere Winterfahrt. In aller Frühe des 2. Januar traten wir die Rückreise an, die ohne besondere Zwischenfälle bis Anklam glatt verlief. Dann begegneten wir einem Bauernfuhrwerk, dessen Pferde durch unser ungewohntes Motorengeräusch unruhig wurden. Unglücklicherweise schlief der Kutscher

und hatte die Leine am Wagen angebunden. Ehe er etwas merkte, gingen die Pferde durch und rasten im sogenannten Sommerwege, der als weicher Sandweg neben der Chaussee herlief, in einer Staubwolke davon. Ehe wir uns versahen, liefen sie auf einen gepflügten, festgefrorenen Acker, wo sie schließlich stehenblieben. Tier und Mensch war glücklicherweise nichts passiert, aber der Wagen und das Geschirr sahen böse aus. Der Kutscher flüchte in allen Tonarten auf unsere „verdammten Benzinkutschen“, obwohl er durch seine Saumseligkeit selbst an dem Unfall schuld war. Wir hatten angehalten, und andere Fuhrwerke mit ihren Fahrern taten das gleiche, besahen den Schaden und nahmen eine drohende Haltung gegen uns an. Schließlich kam einer der Bauern mit geschwungener Peitsche auf uns zu. Da riß mir die Geduld. Ich zog meine Browningpistole aus der Gesäßtasche und richtete sie auf den Bauernlummel. Die Wirkung war verblüffend. Wie angedonnert blieb er stehen und stotterte einige Worte der Entschuldigung. Ich ging auf ihn zu, nahm ihm die Peitsche ab und zerbrach sie vor seinen Augen und warf sie ihm vor die Füße. Kein Mensch wagte ein Wort zu sprechen, als wir uns wieder zu unseren Fahrzeugen begaben und weiterfuhren. Ohne meinen Trick mit der Pistole hätten wir nach damaligem Brauche sicher eine schwere Tracht Prügel bezogen. Meine Kameraden lachten aber aus vollem Halse, als ich ihnen erzählte, daß die Browningpistole gar nicht geladen war.

Als wir Pasewalk wieder erreichten, begann es leise zu schneien, und ein starker Rückenwind erhob sich. Die Sicht wurde immer schlechter, aber wir bissen die Zähne zusammen und fuhren weiter, bis wir Prenzlau erreichten. Hier aßen wir wieder bei unseren Freunden zu Mittag, und dann ging sofort die Reise weiter. Der Schneesturm hatte sich zwar gelegt, aber der Rückenwind war geblieben, und das war uns recht angenehm. Abgesehen von den routinemäßigen kleinen Störungen trat keine besondere Panne ein. Eberswalde lag schon hinter uns, und so erreichten wir wohlbehalten Tiefensee, als plötzlich die „Laura“ aussetzte und stehenblieb. Diesmal war es aber nicht die Zündeneinstellung, sondern das Benzin war restlos alle. Glücklicherweise waren wir dicht bei einer Gastwirtschaft, wohin wir die Maschine schoben. Benzin war natürlich weit und breit nicht zu haben, und so kaufte sich Tiebel kurz entschlossen 2 Flaschen Cognac und schüttete sie in den Tank. Wen beginnt es da nicht zu gruseln! Aber dann geschah das Wunder. Dank dem Oberflächenvergaser sprang die Maschine sofort an, und so erreichten wir glücklich unser Ziel Werneuchen. Der Oberflächenvergaser ist nämlich für Beimischungen wie Wasser gänzlich unempfindlich, da er ohnehin nur das Gas über der Flüssigkeit absaugt. Motorsportler-Latein? Keineswegs! Jeder alte Fahrer solches Fahrzeuges kann das bezeugen. Ich habe selbst später mit Tiebel eine Fahrt mit dieser Maschine gemacht, wo wir sogar kochendes

Wasser in den Tank füllten, um bei großer Kälte das Benzin zur Vergasung zu veranlassen.

Als wir drei Fahrer damals in Werneuchen ankamen, sahen wir wie Schneemänner aus, aber wir waren sonst wohltauf. Die große Kälte hatte nachgelassen, und der steife Rückenwind hatte uns wohlgetan. Unser Benzinkanister war leer,



nachdem es uns in Joachimstal und Eberswalde nicht gelungen war, einen Tropfen Benzin aufzutreiben, aber dennoch waren wir pünktlich heimgekehrt. Eine drollige Tatsache möchte ich nicht unerwähnt lassen. Die „Laura“ mit ihrem Oberflächenvergaser ließ oft auf guten Straßen in ihrer Leistung erheblich nach. Sobald wir dann aber auf schlechte Straßen kamen, wo die Maschine tüchtig durchgeschüttelt wurde, begann sich der Motor sichtlich zu erholen. Durch das Rütteln und Schütteln wurde nämlich die Vergasung erheblich besser.

So matt und müde wir damals auch bei der Ankunft waren, meldeten wir uns von unserem Klublokal aus sofort durch einen Boten — Telefone waren anno 1906 noch selten — bei unserem Vorsitzenden, der wenige Minuten später bei uns eintraf und gleich eine doppelte Lage extra steifen Grog bestellte und dann vergnügt die Flasche mit Ostseewasser in Empfang nahm. Einige Wochen später hielten wir sodann ein großes

Hirschessen ab und leerten dabei u. a. die verlorene Tonne Bier. Lang, lang ist's her. Mein guter Freund Tiebel, einer der begeistertsten Motorsportler, den es je gab, ruht in Werneuchen seit 1945 unter dem kühlen Rasen, und ebenso unser Kamerad Schaeske, mit dem ich manche tolle Fahrt unternahm. Werneuchen liegt jetzt in der Sowjetzone, und daher ruht dort der Motorsport gänzlich. Sollte ich aber noch den Tag der Wiedervereinigung erleben, so würde ich trotz meines Alters unverzüglich in meine alte Heimat eilen, um dort den Motorklub Werneuchen 1906 wieder neu zu gründen, um die 39jährige alte ruhmreiche Tradition fortzusetzen.



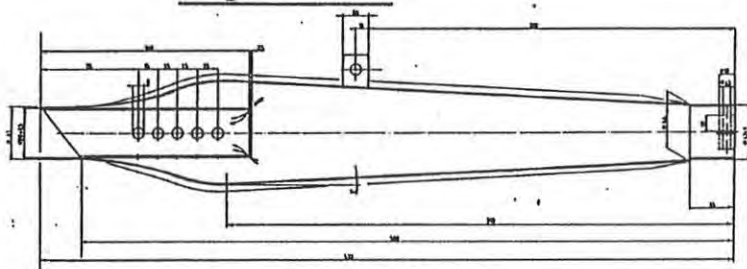
-23-

HOREX

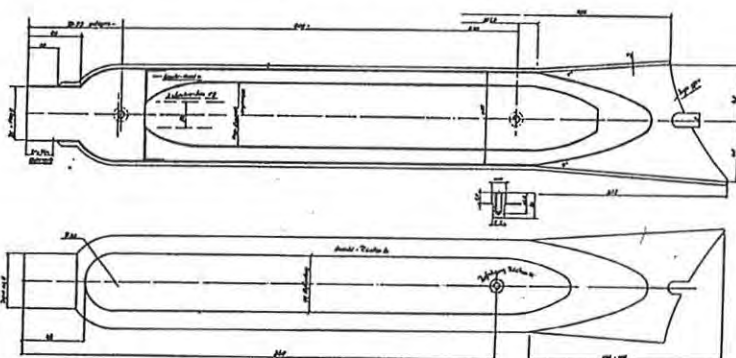


Regina "0+1"

10-90 A



SB 35 - innen abgeflacht



T 5; T 6; S 35; S 5; S 6

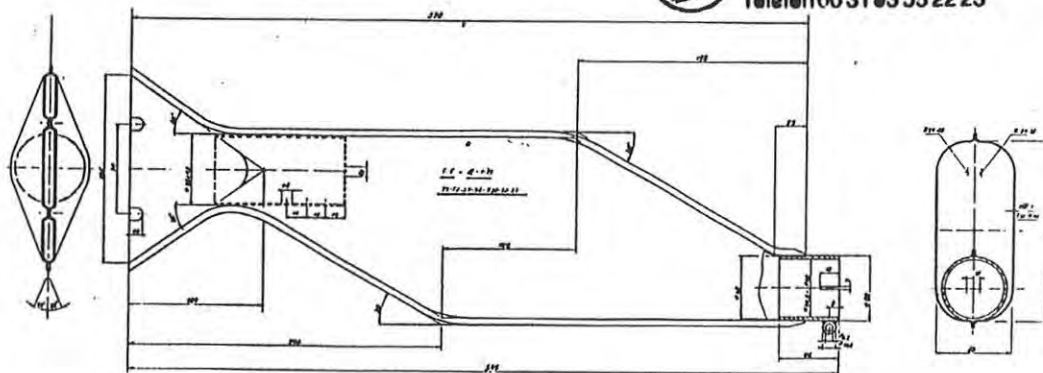


Albert Eringfeld

Aaltenseweg 40

NL-7091 - AG - Dinxperle

Telefon 0031 0355 2223



Wir brachten in HB3/91 Seite 23 eine Meldung ueber einen Tachodienst Noack in o-7033 Leipzig Tel.0037-41--47842554 in der Calvisiusstr. 16. Uwe Clubkapitaen des HC-Hanau Tel.06181-28319 hatte Probleme mit seinem alten SB35 Tacho. Er schicke den defekten nach Leipzig mit der Bitte um Reparatur. Schon nach einer Woche kam eine Karte, dass der Tacho nicht mehr reparabel sei, man aber einen "alten-neuen" fuer 160,-DM anbieten koenne. Uwe nahm das Angebot an und hatte eine Woche spaeter seinen defekten und den neuen, per Nachnahme in der Post. Der neue funktioniert bestens. Uwes und unsere Meinung "sehr empfehlenswert".

Monat. Stammtische und Clubabende

Bitte sehen sie auf Seite 12 und 13 im HB 4/91 und Seite 12 im HB 1/92 so wie Seite 28 HB 2/92 nach. Neu zu Berichten ist:

Neu-Grueundung des

"Horex-Club-Braunschweig"

Auf den letzten Horex-Sternfahrten, an denen regelmaessig auch einige "Braunschweiger" teilnahmen, reifte die Idee, den ehemaligen "Horex-Club-Braunschweig" wieder zum Leben zu erwecken.

Der Club wurde 1950 gegrueundet und war in seiner besten Zeit bis zu 80 Maschinen stark. Leider ist wenig ueber seine Entstehung und Aktivitaeten bekannt. Ein ehemaliges Mitglied konnte sich noch an eine gemeinsames Sommerlager (ca. 1953) mit dem Club Hamburg erinnern. Durch Zufall gelangte eine ehemalige Clubplakette in unsere Haende, aus der durch drucktechnische Ueberarbeitung das neue Emblem entstand.

Das "Neugruendungstreffen" fand am 5.4.1992 statt. Die rege Teilnahme ermutigte sehr, und so war es moeglich, 4 Horex-Motorraeder nach Bad Bramstedt zu bewegen.

Ziel des Clubs ist es, die Kontakte zwischen HorexfahrernInnen herzustellen bzw. zu verbessern, und ein Forum zu sein fuer alle, die sich mit der Motorradmarke "Horex" beschaefigten.

Noch finden die Treffen unregelmassig statt. Wer sich fuer den Club interessiert, wende sich daher bitte an folgende Kontaktadresse: Helmut Koecher, Celler Heerstr. 29, in w-3300 Braunschweig, Tel. 0531-509984.

Ausstellung in Bad Homburg

Die durch den HC-Taunus am 16.5 Samstags vormittags veranstaltete Ausstellung auf dem Marktplatz zu Bad Homburg wurde durch die Bad Homburger Bevoelkerung sehr positiv aufgenommen. Einige ehemalige Horexianer gaben sich zu erkennen. Die Gespraechе mit Ihnen waren sehr interessant. Auch wurde unsere Ausstellung von einigen Horexfreunden aus anderen Gauen besucht. Zusammenfassend ist zu sagen, ein Erfolg, der sicher einen Nachfolger finden wird.

-Eine Aenderung der Anschrift fuer die HF welche sich jeden letzten Donnerstag im Monat um 19.30 im abgelegenen Schuetzenhaus von 7069 Oedernhard-Bergln, Kreis 7050 Weiblingen, siehe HB 1/92 Seite 12, treffen hat sich ergeben. Neu ist Benno Deifel Hofenerstr.4 in 7012 Fellbach 5, Telefon vormittags ab 27.7.92 Tel.0711-1758026.

-Auch in Hamburg gibt es Horex-Freunde und zwar die Rahlstedter Motorrad Oldis, (in Bimoelen mit einer starken Horexabteilung vertreten) wer Kontakt sucht, melde sich bitte bei Siegfried Bliebenich Bernerstr 25 in 2000 Hamburg 73. Tel.?

Horex-Freunde unter sich.

Siehe HB 2/92 Seite 27 Neu ist:

Mueller Helmut:Fichtenstr.7:w7742 St.Georgen 4:07725-7606:S,RS:

Juritz Bernd:Sportstr32:w3542Willingen1:05632-1895:G,F,H,B?,S,Rg:

Friess Thomas:Wengeweg1:w8941Westerheim:08336-7824:G.H.Ro:

Treffen-Ausstellungen-Maerkte

- *****
- + -Ausfahrtstermine des HC Taunus 22.8 , 20.9 ,18.10 +
- + Info bei Marina Tel. 06172-81898 +
- *****
- +Vet.Rennen VFV K.Reese Tel.06158-85501: 15.8 w-6479 Schotten, 12.9 w-6832 Hockenheim, 27.9 Nuerburgring.
- Vet.Rennen Oesterreich H.Brandstetter Tel.0043-7252-26107: 15.8 A-? Damberg , 5.9 A-? Sauzahn.
- +Vet.Rennen in Holland H.MV Tel.0031-5920-56364: 30.8 Hoogvliet, +Vet.Rennen in Holland, Yvonne van Kempen, Zwitterlandstraat 44, NL-2034 RL Haarlem : 19 bis 20.9 Assen, 3 bis 4.10 Assen.
- Vet.Rennen AFAMAC, 40 Place du Marechal Augereau, F-77610 La Houssaye en Brie, Frankreich: 12 u. 13.9.Nogaro, 10/11.10.Le Mans.
- Vet.Rennen England Mrs. Kim Wilkinson, Atherton House 36, Fulwood Row, Preston, Lancashire PR2 6SL : 29 u. 30.8.Pembrey, 5.9. Snetterton, 10.10. Cadwell Park.
- +Vet.Rennen England CRMC Ann Murden, Fenn Farm, St. Marys Hoo nr. Rochester Kent 16.8 Shetterton, 29 bis 30.8 Pembry, 26 bis 27.9 Pembrey, 3.10 Cadwell Park.
- *****
- +14 bis 16.8 Abzelten beim HC w-7800 Freiburg Tel.07641-1832 +
- *****
- 15 bis 23.8. Fernfahrt 2000km durch Deutschland Tel.02434-5156
- +21 bis 23.8 Rallye in Maribor Slowenien Tel.0038-62-102795
- 22.8. Vet. Trial w-3111 Brockhoeftel.05829-448
- +22.8. Luutringshauser laed zum Museum 6756 Otterbach 0631-14331
- +23.8. Mopedtreffen der 50er Jahre Bad Iburg 0541-73291
- 28 bis 30.8. Fernfahrt Scheveningen-Louxeburg-Scheveningen Tel.06243-8956 Fax 06243-7553 W. Steinmetz.
- *****
- +29 u. 30.8 Horex Treffen in CH-xxxx Locarno am Lago Maggiore +
- + bei Udo Tel. 0041-93-313176 +
- *****
- +29.8 Wertungsfahrt in A-2486 Pottendorf Oesterr. 0043-2623-2161
- +29.8 Ausfahrt in w-3504 Kaufungen Tel. 05608-2341
- 29 bis 30.8 Treffen w5928 Bad Laasphe-Oberndorf Tel. 02754-1297
- +29.8. Deutsche Weinstrassen Fahrt w-6701 Maxdorf Tel.0637-5103
- 29.8. Rallye in w-6537 Gensingen Tel. 06704-2208
- +29 bis 30.8 Rallye NL-7255 CZ Hengelo H.Kreunen Sarinkkamp 95
- +30.8 Rallye des MSC w-7312 Kirchheim/Teck, Postplatz 9
- +30.8 Ausfahrt in w-4780 Lippstadt Tel 02941-61366
- +30.8 Rallye und Grillfest w8305 Ergoldsbach Tel. 08771-875
- +30.8 Rallye in A-4063 Hoersching Oesterreich 0043-7221-73022
- +30.8 Ausfahrt w-5446 Kempenich Tel.02655-3592
- *****
- + W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +
- + -4 bis 6.9 Horex-Treffen Buschwiese 6380 Bad Homburg v. d. H. +
- + Dornholzhausen beim MSC Bad-Homburg Tel.06172-35822 +
- + Siehe HB 4/90 Seite 14, HNB 4/91 Seite 19 +
- *****
- +13.9 Treffen beim HC Schweiz in CH-5616 Meisterschwanden Info +
- + bei Alfred am Hallwilersee Tel. 0041-57-271731 +
- *****
- 18.9 Deutschlandfahrt -ueberall- Tel. 02391-10657
- 19.9 Rallye in w-8755 Alzenau siehe HB 4/90 S. 14 Tel.06023-2683
- +19 bis 20.9 Rallye in A-8990 Aussee Oesterr. 0043-6152-2918
- 19 bis 20.9 Markt in Assen NL-9331 He Norg Tel.0031-5928-12486
- +20 bis 21.9. Rallye w5063 Heiligenhaus Tel. 02206-81178
- +20.9 Treffen Grenzlandring in w5144 Wegberg Tel. 02434-6666

- +20.9 Ausfahrt w8060 Dachau Tel. 08131-71935
- +26.9 Markt am Sachsenring o9270 Hohenstein-Er. 07349-2091
- +26.9 Trail in w-6908 Schatthausen Tel. 05829-448
- 26 bis 27.9 Markt in w-3500 Kassel Tel. 0731-24452
- +26 bis 27.9 Rochlitzer Berg MSC Dorfstr. 5 o9291 Zetteritz
- +27.9 Vet. Rennen am Nuerburgring "Koelner Kurs" des MSC Porz, Zielfahrt und Markt dazu. Tel. 02202-55051
- 3 bis 4.10 Rally w-5232 Flammersfeld Tel. 02685-686 Siehe HB 1/92
- +3.10 Hatz auf die Katz o-68Saalfelden U.Fachaly Schwarmgasse 19
- 10.10 Markt in w-6800 Mannheim
- 11 bis 25.10 Rundfahrt Elsass/Schwarzwald Tel. 06243-8956
- 24.10 Markt A-4400 Steyr Tel. 0043-7252-26107
- 8.11 Oldiemanie w-6070 Langen Tel. 06103-53850
- +28.11 Markt in w7033 Herrenberg (Stuttgart) Tel. 09721-1415
- +5.12 Weihnachtsbasar fuer Motorrad Tel. 0451-898105

* + Diese Zeichen bedeuten: neu, wichtig oder veraendert.

Regin Rundgehaeuse Kurbelwellen Axialspiel

Im HB 1/92 Seite 19 und im HB 2/92 Seite 12 berichteten wir ueber eine einfache Methode fuer den korrekten Einbau der gepressten Regina Stahlkurbelwellen. Horst Tel. 02603-6279 hat sich ein einfaches Werkzeug gedreht, welches die Einstellung des Axialspiels wesentlich vereinfacht. Es wird aus Aluminium ein Ring in den Abmessungen des Lagerinnenrings vom Kurbelwellenhauptlager NJ305 angefertigt. Einziger Unterschied, der Ring wird im Innenmass so angefertigt, dass er leicht auf den Kurbelzapfen aufgeschoben und wieder abgenommen werden kann. Also nicht, wie beim Lagerinnenring, press sitzt. Dieser Aluring wird nun benuetzt um einfachst, ohne umstaendlichen Aus- und Einbau des sonst press sitzenden Lagerinnenrings, das Pleuel, durch entsprechenden Ausgleich mit Beilagscheiben, auf Mitte Gehaeusenaht, also Mitte Zylinder, zu stellen. Das Werkzeug sollte universell auch fuer andere Lagerhersteller zu gebrauchen sein. Wir empfehlen, falls NJ305 Lager verschiedener Hersteller verwendet werden, jeweils vor jeder Eindistanzierung die Abmessungen des Alurings mit jenen des Lagerinnenrings, unter Zuhilfenahme einer Mikrometerschraube, zu vergleichen.

Zuendschloesser

Zuendschloesser mit den 3 Befestigungsschrauben im Lampengehaeuse, wie fuer Regina benoetigt. Es passt das Schloss der MZ. Gebraucht fuer ein paar Mark zu haben, neu fuer ca. 40,-DM zu bekommen. Dieses Schloss hat gegenueber dem Original fuenf anstelle drei Schaltstellungen. Mit etwas elektrischem Verstaendniss laesst sich dieses Schloss sicher korrekt verschalten und der Spezialist wird auch noch eine Ueberbrueckung des Rueckstromschalters bewerkstelligen, die ihm den Betrieb ohne Batterie im Notfall gestattet. Diese Notstellung ermoeeglicht es, das Fahrzeug ohne Batterie in Gang zu setzen. Dies geschieht durch eine elektrische Bruecke zwischen Klemme 61 und 51. Die Batterie muss elektrisch abgeschaltet werden. Das Schloss ist fuer Flachstecker ausgelegt. Kontrollampen fuer dieses Schloss sind bei Hella unter der Nummer 2AA003257-001 und -021 fuer ca. 4,-DM erhaeltlich. Doch nicht alles ist Gold was glaenzt. In der Gummikuh 5/92 Seite 13 wird ueber die Nachteile, des in Gummikuh 4/92 Seite 23 vorgestellten Zuendschlusses berichtet. Es liegt eine besondere Empfindlichkeit gegen Wasser vor. Vielleicht hilft in diesem Fall ein Kriechoel oder Kontaktspray um die Nachteile auszubuegeln.

Schriftzuege u. Embleme

Karin Tel.08161-63806 oder 0841-1551 hat einen Katalog mit ca. 500 Motive von Achilles ueber Horex bis zu Zuendapp erstellt. Siehe auch HB 3/91 Seite 17, HB 2/91 Seite 15 so wie HB 4/90 Seite 13. Aber auch die im HB annoncierenden Haendler sind als erste Adressen hierfuer zu betrachten.

- 27 -

Nachtrag zu: "Masse die ein Horex-Freund kennen sollte"

In HB 1/90 Seite 5 und HB 3/90 Seite 18 hatten wir ueber Unterschiede an Horexteilen berichtet. Nun noch fuenf Nachtraege:

-Die Steuerkopflager der Regina0, schraege Gabel, sind unterschiedlich, zu denen der neuen Modelle mit der steilen Gabel, entsprechend den Modellen Regina1, 2, 3, 4, sowie Imperator und Resident. Sowohl bei Verwendung der Schwinggabel als auch der Telegabel. Im Steuerkopf der alten Regina als auch in der oberen Gabelbrille dieser, finden drei innen ungeschliffene Kugellaufringe, mit der Bezeichnung BFG 45, Verwendung. Auf der unteren Gabelbrille sitzt der innen geschliffene Laufring JFG 45.- Wichtig! Als Kugeln finden je 24 Stueck 3/16 Zoll Kugeln Verwendung und nicht 5mm Kugeln, das gibt Schrott. Bei den neueren Regina Imperator und Resident Rahmen, inklusive der neuen oberen Gabelbrille, finden die drei innen ungeschliffenen Kugellaufringe, mit der Bezeichnung LFG 45, Verwendung. Der innen geschliffene Kugellauftrag auf der unteren Gabelbrille hat die Bezeichnung LFG 45-a.- Wichtig! Es finden je 22 Stueck 6 mm Kugeln Verwendung. Diese Kugellauftrage werden inzwischen durch die verschiedenen Haendler, wie sie im HB annoncieren, angeboten.

-Fuer Regina gibt es zwei unterschiedliche Hauptstaender, Kickstarter, Auspuffkruemmerlaengen und Auspuffdaempfer. Wie haengt das nun alles zusammen? - Mit Einfuehrung der Regina2, fuer den deutschen Markt, im Herbst 1953 wurde, ein groesseres Schalldaempfervolumen, zur Reduzierung der Geraeusentwicklung, bei notwendig hoher Leistung, gefordert. Man verkuerzte den Kruemmer und konnte so eine Verlaengerung des Daempfers vornehmen. Doch nun passte es nicht mehr mit dem Kickstarterhebel und dem Hauptstaender, beides musste geaendert werden, um nicht an den Daempfer zu schlagen. So wurde der U-foermig gegossene Hauptstaender mit der Nr. JFM 12-a durch den kreuzfoermig gegossenen Hauptstaender 02320400 ersetzt. Der Kickstarter war nun gekroepft und hatte sein Einschwengelenk direkt an der Kickstarterwelle, im Gegensatz zu den alten, die nur den Trittausleger einschwengten. Alte Ausfuehrung Nr. JFU 13 und JFU 15. Neue Ausfuehrung 02233301 und 02231001. Da die technische Ueberwachung machte der Horex Probleme mit der Zulassung der alten JXF 20-d/25-d Knalltueten (alte konische Daempfer mit Naht) machte, wurde ein die Lautstaerke mindernter Einsatz JFX 38 fuer diese Knalltueten entwickelt. Der Nachteil war, er reduzierte nicht nur die Lautstaerke, sondern auch die Leistung. Jeder der mit dieser Leistungsminderung nicht einverstanden war und auch nicht mit dem in Hauspostheft 2/1954 fuer 16.50 DM pro Stueck angebotene Ueberziehern seine Maschine veranstalten wollte, konnte, sofern er die Lautstaerke seiner Regina reduzieren wollte, auf die Auspuffanlage der Regina3 zurueckgreifen. Hierfuer wurde aber der zusaetzliche Erwerb von neuem Kickstarter und Hauptstaender notwendig. Spaeter (21.3.1955) wurden unter den Nummern 06350501, 06350601 fuer Doppelport und 03350500, 03350600 fuer Einport, Daempfer angeboten die neue kurze Kruemmer, Hauptstaender und Kickstarter nicht notwendig machten.

-Die hinteren Schutzblechhalter der verschiedenen Reginatypen sind unterschiedlich. Siehe hierzu auch HB 4/91 Seite 18. Das Rohr des Halters ist zur hinteren Schutzblechklappe flach gedrückt. Ist die Länge dieser Abflachung 60mm, so gehören die Halter zur Regina0 Teilenummer links NFN17-a-0 oder 013031201 und rechts NFN16-a-0 oder 01303201. Ist dieses Mass 100mm, so gehören die Halter zur Regina1,2,3,4. Fuer hochgelegte Auspuffanlagen der Regina 400GS und 350GS aus den Serien Regina4 und Regina3 wurden andere Halter benutzt. Diese Halter waren im oberen Teil aus Flachmaterial, welches so nach innen gebogen war, dass die Daempfer ganz dicht neben dem Schutzblech zu liegen kamen. Hierfuer liegt uns keine Teilenummer vor. Auch bei der Regina0 mit hochgezogener Auspuffanlage wurden unterschiedliche Halter benutzt, aber eine Beschreibung dieser ist mir mangels Information nicht moeglich. Die Teilenummer dieser lautete fuer links JFN21 fuer rechts JFN20. Hier sind die Leser des HB um Hilfe gefragt!

-Fuer Regina gibt es zwei unterschiedliche Kettenkaesten und zwei unterschiedliche, zu den Kettenkaesten gehoerige, Laeufer der rechten hinteren Teleskopfederung. Die Regina0 hatte ihren Kettenkasten bestehend aus den Teilen JFW10-a und JFW30-a nur am oberen Teil mit dem Federungslaeufer JFA58, der auch nur eine Befestigungsöse hatte, verschraubt. Die Regina1,2,3,4 Typen hatten ihren Kettenkasten bestehend aus den Teilen JFW10-a oder 01570601 und JFW30-a oder 01570701 an zwei Oesen des rechten Hinderradfederungslaeufer mit der Nummer NFA58 oder 01360400 verschraubt. Von aussen sind die Kettenkaesten, durch die bei der Regina0 vorhandenen Handverschraubung, an der hinteren Stirnseite des Kettenkastens zu unterscheiden. Diese fehlt bei den Regina1,2,3,4 Kaesten.

-Die Hoehe des Feuersteg der Regina Zylinder, auch Zentrierungsbund genannt, betraegt bei Zylinder fuer Graugusskoepfe 4,7mm und bei Zylinder fuer Alukoepfe 3,5mm. Ob dies auch bei Sport und aelteren 250ccm Zylindern gilt, ist uns unbekannt. Beim Schrauben heisst es aufpassen, dass die Kopfdichtung genuegend gepresst werden kann. Notfalls abdrehen.

Euer Horex-Novice

HOREX Regina ERSATZTEILE

zum Beispiel:

Schalthebel- und Kickstartergummi in orig. Form	je 6,80 DM
HOREX Emblem 2-teilig, beste Qualität	je 59,80 DM
GEPÄCKBRÜCKEN in orig. Form mit Halterung	je 149,80 DM
FAHRERSATTEL komplett neu, Untergestell orig. Form	
HUPE 6V dicke Ausführung, schwarz, mit Chromblende	39,80 DM
und vieles mehr	

fordern Sie kostenlose Ersatzteillisten an.

MOTORRAD STEMLER GmbH

GROSS- UND EINZELHANDEL · IM- UND EXPORT · ANFERTIGUNGSTEILE
Adler - BMW - DKW - Horex - NSU - Triumph - Viktoria - Zündapp und andere

Garschager Heide 29, 5630 Remscheid 11, Tel. 02191/53067
Telefax 02191/590349

Ein grosses Fest, die 38igste!

Bimoehlen, ich glaube die Gemeinde mit der groessten Horex-population auf die Anzahl der Einwohner gesehen, war einfach spitze. Ein wunderbares Horexfest, auf einem schoen gelegenen, von Eichen umstellten, Platz. In einer herrlichen Gemeinde, in einer attraktiven Landschaft, bei herlichstem Wetter und guter Verpflegung. Was fehlt denn da noch? - Mir fehlt eigentlich nur noch die Horex zum Horextreffen, aber da bin ich wohl selbst Schuld.

Mir fehlten auch einige vorkriegs Horexten, bis auf die wunderbare SB35 des MSC Bad Homburg (7 Fahrer 5 Beifahrer davon einer auf Horex) ist mir keine weitere ueber den Weg gefahren, oder ein Renner aus der Rasteder Nachbarschaft. Nun zu den Einzelheiten der Sternfahrt. Eine starke Abordnung der Norsk-Horex-Entusiast (6 Fahrer 3 Beifahrer davon 3 auf Horex und eine Maico Teifun) wurden freundschaftlich durch die Frauen und Mannen um Otto, also des Horex-Club Singhofen (8 Fahrer und 7 Beifahrer davon 3 auf Horex), in die Abläufe der Sternfahrt eingefuehrt. Die Freunde aus Norwegen stellen menschlich und auch von Ihrem Motorradbestand eine Bereicherung unseres Freundeskreises dar. Aber auch noch andere neue Clubs oder Vereinigungen traten positiv zum erstenmal bei einer Horex-Sternfahrt auf, zu nennen sind der Horex-Club Braunschweig (4 Fahrer 4 Beifahrer davon 2 auf Horex), ein schon fast vergessener Club, der nun wie Phoenix wieder erstanden ist. Aus Darmstadt haben sich die Horex-Freunde (3 Fahrer 1 Beifahrer davon 2 auf Horex) auf die ueber 700km Fahrt durch Vogelsberg, Rhoe und Harz, also auf Umwegen, nach Bimoehlen gemacht. Und aus Hamburg kam zwar nicht der erste Ausrichter einer Sternfahrt, der Horex-Club Hamburg, der existiert schon lange nicht mehr, aber in Hamburg Rahlstedt (5 Fahrer davon 2 auf Horex) bei Siegfried Bliebenich kuemmert man sich um die alten Homburger. Vielleicht sehen wir diese Freunde noch oefter im Kreise der Horex-Freunde. Nun zu den alten Bekannten. Der HC Staufen-Teck (11 Fahrer 5 Beifahrer davon 10 auf Horex) hat die lange Anfahrt von der Schwaebischenalb bis nach Bimoehlen zu einer dreitaegigen Deutschlandtour, auch durch die Ostlaender, genutzt. Die Freunde aus Fulda (17 Fahrer 8 Beifahrer davon 8 auf Horex), uebrigens der Ausrichter der 39igsten Horex-Sternfahrt 1993 zu Pfingsten, wollten eine 600er Imperator, mit einiges ueber 40PS mitbringen, aber bei der letzten Probefahrt hat es die Kopfdichtung herausgeblasen. Die Freunde aus Berlin genossen Ihr neu gewonnenes Hinterland, und kamen mit der groessten Abordnung (45 Fahrer und 26 Beifahrer davon 13 auf Horex) gluecklich an. Der ueber das ganze Bundesland NRW und noch einige Aussenstellen verteilte Horex-Club Nordrhein-Westfalen (5 Fahrer 1 Beifahrer davon 3 auf Horex) nutzte diese Sternfahrt zu einer Zusammenkunft mit Lagerfeuerromantik, wenn auch das Feuer auf einen Grill beschaenkt bleiben musste; so trocken war das schon lange nicht mehr im Norden; dies tat der Stimmung aber keinen Abbruch. Frankenthal (25 Fahrer 17 Beifahrer) stellte im Zusammenspiel mit seiner Fahrergruppe Bad Kissingen die zweitstaerkste Mannschaft. Uwe der Kapitaen von Hanau (1 Fahrer und 1 Beifahrer) hatte Pech, er blieb in Giessen mit Antriebsschaden liegen, so dass man ihn auf einem Anhaenger zurueckbringen musste. Bruno mit Begleitung vertrat aber die Farben des HC-Hanau wuerdig. Bremen, stark vertreten (12 Fahrer 11 Beifahrer 2 auf Horex), freute sich ueber einen seltenen Besuch aus Pakistan. Freiburg (12 Fahrer 16 Beifahrer davon 1 auf Horex) und Taunus (21 Fahrer 16 Beifahrer davon 15 auf Horex) waren mit grossen Zelten, zur Foerderung der Clubgemeinschaft vertreten. Wobei ich als Mitglied im HC-Taunus ueber die Donnerstagsanfahrt, Regen bis Hannover und die Freitagsanfahrt, Sonne !!!, berichten kann. Die Imperator von meinem

Freund Gert hatte einen Schaden am Kipphebel, der dieses Motorrad fuer die Rueckfahrt auf den Haenger verwies. Wir fuhren jede Strecke ca. 650Km nur Landstrasse und nahmen die Faehre bei Glueckstadt. Die Freunde aus dem Krumbachtal waren zwar da (25 Fahrer 17 Beifahrer), aber es ergab sich keine Gelegenheit zu einem kleinen Plausch, aus dem ich hier zitieren koennte. Die Horex und Gespannfreunde Mainking waren mit einer Horex und Beifahrer vertreten, Fritz war mit seinem Mobile da. Nicht zuletzt seien auch die Friends Holland erwaeht, mit 4 Fahren und 4 Beifahrer davon einer auf Horex zu nennen. Unter den Einzel- oder Zweier-Fahren sind mir Horexfreunde der Clubs Niederlande und Rhein/Neckar begegnet. Es gab 61 Fahrer 34 Beifahrer davon 20 auf Horex. Es seien noch erwaeht, Willi aus Sugenheim und Helmut vom HC-Taunus, sie hatten Pech mit Ihren Batterien, sie sind einfach geplatzt.

Defekter Schaftradrägersitz Regina

Gert Tel. 06172-71187 hat schon mehrmals mit Erfolg den Schaftradrägersitz im Reginagehaeuse repariert. Das rechte Motorgehaeuse wird mit einer Bohrspindel, auf einer Radialbohrmaschine, am alten Lagersitz, zentrich aufgebohrt. Es wird ein neuer Lagersitzring aus Stahl gefertigt und in das Motorgehaeuse eingeklebt. Die Buechse ist an ihrem Umfang, mit einem Bund an der Motorgehaeuseinnenseite gesichert. Da in der Buechse, an Stelle der Seegerisicherung 52x1,5 EIMB52, noch ein Bund, hier zur Lagersicherung, angebracht ist, laesst sich das Schaftradlager nicht mehr, wie sonst zu Reparaturzwecken ueblich, ohne Demontage des Motorgehaeuse, austauschen. Will sagen, in solch einem Fall, muss der Motor zerlegt werden. Aber dies stellt heute ja kein Manko mehr da.

Die Hauptursache fuer defekte Schaftradrägersitze sind meiner Einschaeztung nach folgende Fehler.

1. Zu stramme Kettenspannung der Secundaerkette.
2. Brutaler Schaftradlager Aus und Einbau.
3. Fahren mit defektem Schaftradlager.
4. Gespannbetrieb.
5. Leistungsgesteigerter Motor im harten Einsatz.

Fuer Leute, die Problemen mit dem Schaftradlager aus dem Wege gehen moechten, empfehle ich HB 3/91 Seite 16 zu lesen.

Entlackung ohne Sand

Wir entnahmen der Gummikuh 4/92 Seite 34 einen interessanten Bericht ueber die Entlackung in Natronlauge. Durch dieses Verfahren findet neben der Entlackung auch noch eine Entrostung statt. Z.B. wurde der angelieferte Tank innen komplett und sauber entrostet und vor neuen Rostbildung geschuetzt. Dieser Vorgang findet an allen Stellen statt, also auch dort, wo der Sandstrahler nicht hinkommt. Das Verhalten von Alu und Zink sollte vorher beim Ablauger erfragt werden. Wo und zu welchen Preisen kann man ablaugen? Einmal bei C.F. Plump Gewaesserschutz GmbH in w-2800 Bremen 21, Beim Industriehafen 165, dort kostet das Kilo zu entlacken und zu bondern 1.80DM. Zeitbedarf, einen Tag. Eine weitere Adresse ist die Ablaugerei Sued GmbH in w-6306 Langgoens Oberkleen Tel. 06447-6014 dort muss man fuer ablaugen und bondern ca. 250,-bis 300,-DM fuer ein ganzes Motorrad rechnen. Zeit ca. eine bis zwei Wochen. Aber auch in 7970 Leutkirch soll es eine Ablaugerei geben, nur naeheres ist mir hier nicht bekannt. Was ist Bondern? Siehe HB 3/91 Seite 26, Bondern oder phosphatieren ist ein Rostschutzverfahren.

12 Volt in der Imperator

Wir berichteten in HB 3/91 Seite 17, HB4/91 Seite 21 und HB 2/92 ueber den Einbau einer BMW Lichtmaschine in die Imperator. Werner Tel.06658-562 hat uns nun Aufgeklaert. Er wird uns fuer einen der naechsten HB eine Umbauanleitung erarbeiten. Nur soviel sei schon mitgeteilt; dies wurde mir auch von Albrecht Tel.06126-6531 so bestaetigt, der uebrigens auch ueber seine Erfahrungen zu diesem Thema im HB berichten will; die Konen des Imperator Kurbelzapfens und des Lichtmaschinenankers sind von ihrem Winkel identisch. Wir sind gespannt, wer von beiden uns den ersten Bericht zu sendet.

Zu diesem Thema gehoert auch ein Bericht aus der Gummikuh 4/92 Seite 12, dort wird ueber eine Lichtmaschine fuer die BMW Boxer, also jene die wir auch fuer unsere Horexten benutzen, berichtet, die schon bei 1000upm 12 Ampere abgibt, die original Bosch braucht da einiges mehr. Also genau das richtige fuer unsere Motore, sofern die Aussenmasse identisch mit denen der Boschmaschine sind. Denn das ist wichtig fuer unseren Gebrauch. Vielleicht sammelt ein Leser damit Erfahrung und teilt uns diese mit. Der Lieferant ist die Firma Paffen-Mechanik Gewerbestr.15 in w-2930 Varel Tel. 04451-7950 Fax 04451-85120 Herr Haschen.

Motorradmuseum in Brandenburg

Ich hab es zwar noch nicht besucht, aber auf der Fahrt von Dueseldorf nach Berlin bin ich, wegen ueberfuellter Autobahn, auf der Landstrasse durch den Ort o-1507 Glindow, naehe Brandenburg, Richtung Potsdam, gekommen. Ein Schild machte dort auf das oertliche Motorradmuseum aufmerksam. Sollte einer unserer Leser einmal dieses Museum besuchen, so wuerden wir uns ueber einen kurzen Bericht, ob es sich lohnt und was ausgestellt wird, freuen.

Tankdeckel

In Sachsenring- Vertretungen kann man fuer 3,-DM Tankdeckel vom Trabant-Auto fuer seine Horex kaufen. Die Deckel sind neutral ohne Beschriftung. Diese Meldung haben wir der Zeitschrift Gummikuh 2/92 entnommen.

HOREX-NEUTEILE

z.B. LIMA-Deckel, Kapselrohr, Tachoscheiben, Oeltg., Tele - Verschleißteile und vieles mehr.

KLAUS FORSTER

A. d. Stadtwiesen 37

6140 Bensheim 2

Tel. 06251-73223 ab 19 Uhr



- 31 -

Redaktionsschluss fuer HB 4/92 ist Anfang September 92. Das Heft erscheint am 15 Oktober 1992.

Nicht verzagt, naechstes Jahr ist auch noch ein Jahr! Nur nicht hetzen, wir sind nicht auf der Flucht, sondern beim Hobby.

Alle Kleinanzeigen sind kostenfrei. Wir behalten uns aber vor den Text sinnvoll zu kürzen oder zu verändern. Anzeigen können jeweils bis 30 Tage vor Herauskommen des HB an uns per Post oder Telefon, fuer die naechste Ausgabe des HB, gegeben werden. Siehe hierzu Adresse und Telefon im Impressum.

Tausche meine Horexteile gegen Maerklin "Sprint" Autorennbahn
Tel. 02223-26810

Suche Resi. Tank Tel. 04230-529

Suche Motor Imperator 450, Type 23, und Schalthebel dazu.
Tel. 09229-7382

Tausche oder verkaufe Regina o. Motor mit steiler Gabel. Suche Seitenstaender Regina, Rundgehaeusemotor oder auch nur Gehaeuse von solchem. Suche kontakt zu Regina-Sport Besitzer.
Tel. nach dem 27.7. vormittags 0711-1758026

Verkaufe originale neue Resi. Kolben 77,5:78:fuer Resi 250 u. 78:fuer Resi 350; 100,-DM je. Bruce Williams PO Box 386 in Cortland OH 44410-0386 USA
Tel. 001-216-638-5666

Verk. Regina0 original bis auf Fussrastengummis, Ruecklicht, Regler. Voll funktionstuechtig, sehr guter Originalzustand, mit original Papieren u. TUV, Zugel. VB 6500,-DM Tel. 02223-26810

Verkaufe BMW Lampengehaeuse mit Schloss u. Chromring. Ab 16 Uhr
Tel. 06224-50421 Bernd Zimmer

Schlachtfest Regina4, Schaftradelagerschaden, ohne Blech und Gabel. Hubert Tel. 07233-5811

Verkaufe Regina 3 sportlicher Umbau, mech. 1a, Tank verchromt, 20kg E-Teile +250ccm rund Motor VB 5000,- Tel. 02233-23554

Verkaufe Resi350 Zustand 2+ VB 9500,-DM Tel. 0043-316-914401

Suche Resident Kurbelwelle
Tel. 07546-2195 Egon

Verkaufe glanzverzinkte M7 Gehaeuseschraubensaetze Regina. Linsenkopf. 1A Stahl. Je Satz 80,-DM Tel. 06081-14957 Uwe

Leder Saettel

Arbeiten in Leder und das in einer 1A Qualitaet liefert Horst Geilsdorf Ortsstr. 5 in 0-6551 Kuelmal Tel. 0037-7958-314. Sei eine neue Satteldecke fuer die ganz alten Columbus benoetigt oder ein neuer Werkzeugkasteneinsatz, mit all diesen Dingen ist man hier richtig. Auch das Rennbroetchen der Regina Sport koennte Horst anfertigen. Am liebsten ist Ihm, man schickt ihm ein Muster.

Horex willkommen

Christine vom HC Hanau empfielt in A-6133 Weerberg 220B Tirol das Ferienhaus der Familie Johan und Zita Schnoetzinger Tel. 0043-5224-8048. Der Ort liegt in der Naehue von Innsbruck. Johan Schnoetzinger ist Liebhaber alter wie neuer Motorraeder. Christine Tel. 06181-28319 verbrachte dort eine wunderbare Zeit.

Die Pension Haus Ingrid in w-3542 Willingen/Usseln - Hochsauerland, Tel. 05632-1895 in der Sportstr. 32 wird von einer Horex fahrenden Familie geleitet, also Horex sehr willkommen. Die Uebernachtung mit Fruehstueck kostet ab 32,-DM pro Person und die Ferienwohnung ab 54,-DM pro Tag.

Der Campingplatz in w5409 Dausenau an der Lahn wird vom Horexfahrer und Schrauber-spezialist Horst Frielingsdorf geleitet Tel. 02603-6279. Es muss nicht erwaehnt werden, dass Horexfahrer jeder Zeit willkommen sind.



HOREX baut alle 7 Minuten 1 Regina



Gehört von Motorsportlern
für Motorsportler

HOREX-ERFOLGE

in der „Internationalen Sechstagesfahrt“

Meisterfahrer Hans Störlein, Schweiz
Ingénieur Harald Osterich, Deutschland
Dr. med. Walter Czorny, Österreich
vertreten der weltweit anerkannten HOREX-Qualität
und erringen in dieser schwierigen Zuverlässigkeitsfahrt:

3 Goldmedaillen auf HOREX „Regina“

HOREX-COLUMBUS-WERK K.G. FRITZ KLEMMANN
BAD HOMBURG

Liebe Liza!

Wißt Du noch, wie es früher war?
ER hatte die Zeit! Morgens früh
um, den ganzen Tag den schweren
Arbeits, abends spät heim und
dann... Ruhe, Alltags!

Wie schön aber ist es heute, wo ER
ein Motorrad hat. Stimmt er nicht,
daß er wie ausgewechselt ist? Nicht
nur, daß er den Weg zur und von
der Arbeit nicht mehr in überstül-
pften Verkehrsmitteln zurücklegen
muß, er spart Verkehr und Zeit.
Meinungsbest. über 40 Minuten am
Tag, das sind im Jahr volle 200
fröhliche Stunden - und das gehören
mir, mir ganz allein! Und das
Geld, was er abends nicht spart -
gibt er mir auch (schon mal)
Lila - Kleider, etc.



HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND

REGINA - RESIDENT - IMPERATOR
Teileliste 90/91 mit 600 Bildpositionen
Motorenrevision - Restauration - Teileferti-
gung - Tauschkurbelwellen - Einspei-
service - Gebrauchsmaschinen - Neues
Werkstatt-Handbuch - Aluschweißungen
Lagersitzreparaturen

TECHNIK

8720 SCHWEINFURT

Zehntstr. 28 - Tel. 09721-41455 u. 1415

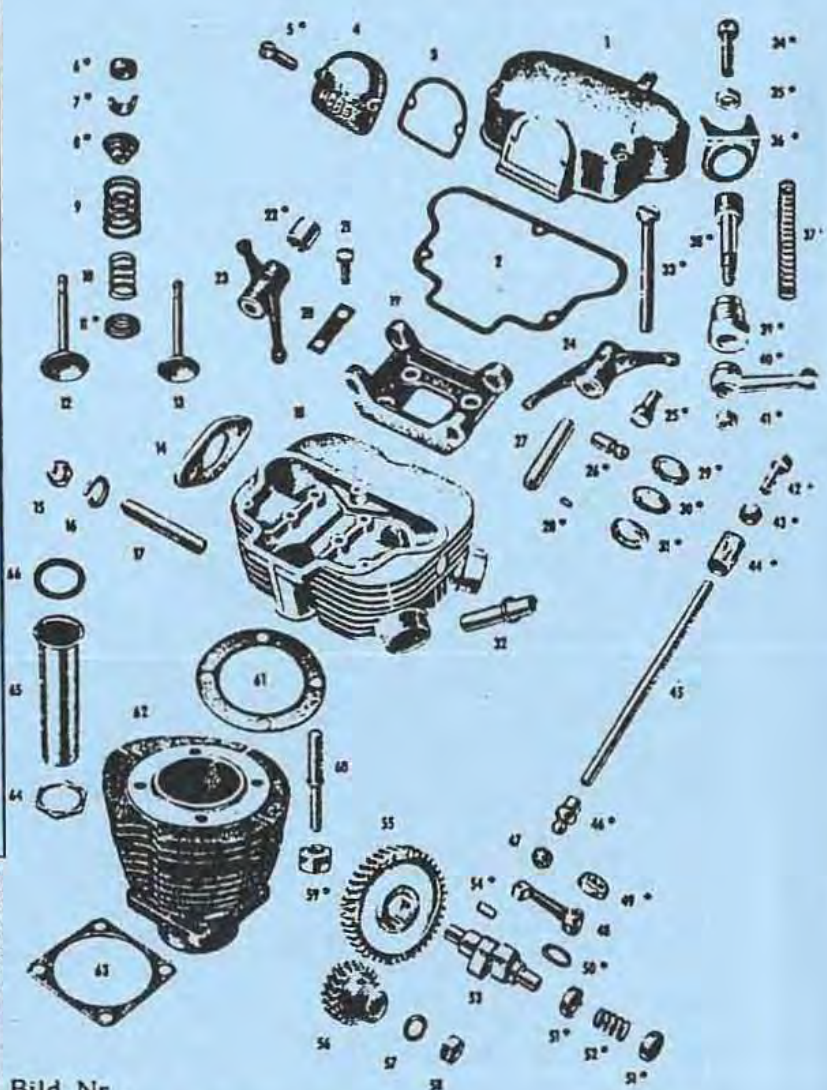


Bild Nr.

14/ 1	Kipphebelkappe	DM 48,-
14/ 2	Dichtung für Kipphebelkappe	DM 9,-
14/ 3	Dichtung für Kipphebeldeckel	DM 3,-
14/ 4	Kipphebeldeckel HOREX	DM 24,-
14/ 5	M 6 Steilkopfschraube Edelst.	DM 2,60
14/ 6	Ventilkappe	DM 4,-
14/ 7	Ventilkeil	DM 3,-
14/ 8	Ventilfederteller oben	DM 16,-
14/9 + 10	Ventilfeder, Neufertigung, wärmebehandelt, kugelge- strahlt, gesetzt	
	Außenfeder	DM 10,-
	Innenfeder	DM 9,-
14/11	Ventilfederteller unten	DM 14,-
14/12	Ventilkegel Einlaß 250/350/400	DM 44,-
14/13	Ventilkegel Auslaß 250/350/400	DM 48,-
14/14	Dichtung für Vergaser	DM 3,80
14/17	Stiftschraube	DM 0,55
14/18	Zylinderkopf (neue Führungen, Sitzringe bearbeitet)	
	Guß 350	DM 140,-
	Alu 350	DM 240,-
	Alu 400	DM 280,-
14/19	Kipphebelbock	DM 35,-
14/23	Kipphebel-Einlaß komp.	DM 28,-
14/24	Kipphebel-Auslaß kompl.	DM 28,-
14/26	Druckbolzen für Kipphebel Stoßst.	DM 6,50

Viele von Euch zahlen Ihren Obolus fuer den Horex-Boten dadurch, dass Sie mit der Post einen Geldschein in einem Briefumschlag an uns schicken. Dies ist gut so und erspart uns einigen Aufwand und hat den Vorteil, dass es fuer den HB-Leser auch wesentlich schneller mit einer moeglichen Ruecksendung geht. Bis jetzt ist uns auch noch kein Fall bekannt geworden, bei dem das Geld nicht bei uns angekommen waere.

Doch im Januar machte der Fernsehsender RTL einen Versuch und schickte einige 100 Briefe mit Geldscheinen im Umschlag. Das Ergebnis war, dass aus 4 Prozent der Sendungen das Geld verschwand. Dies bedenkend, moechte ich alle bitten, die Ihr Geld mit der Post schicken, es in einigen beigelegten Papierseiten mit einem Tesafilmstreifen zu befestigen und es so zu kaschieren. Dadurch kann man es von aussen nicht mehr so einfach feststellen ob Geld im Brief ist.

Da wir hier vom Geld sprechen; - Auch mit der Bank ist es nicht so einfach. Es ist mir noch nicht moeglich eine Buchung z.B. 10,- DM (Dieser Betrag kommt oft vor.) auf meinem Kontoauszug eindeutig einem Ueberweisungsbeleg, der alleine die Identitaet des Zahlers angibt, herzustellen. So bin ich der Meinung, dass mir zwar 10,-DM auf das Konto ueberwiesen wurden, aber mir ein Beleg fuer die Zuordnung des Zahlers fehlt. So kann es kommen, dass einer zwar gezahlt hat, aber trotzdem gemahnt wird oder seinen HB nicht erhaelt. Oder mir wurde von der Kreissparkasse Ploen 10,-DM ueberwiesen, aber der Absender ist auf dem Gutschriftbeleg nicht vermerkt. Auch hat mir einmal in Mannheim einer 5,-DM in die Hand gedruickt und gesagt es sei fuer den HB, doch zu Hause hatte ich seinen Namen vergessen und so bin ich ihm noch 5,- DM schuldig. Was lernen wir hieraus? Wer arbeitet macht Fehler und wer sich falsch behandelt fuehlt, soll sich bitte melden, wir geben unser bestes und haben nicht vor Geld zu unterschlagen.

Noch eine Bitte, von Natur aus bin ich schreibfaul und der HB ist schon Schreibarbeit genug! Fuer Anfragen, die eine Antwort erfordern, bitte ich mich anzurufen, (siehe Impressum) so kann ich mir das Antwortschreiben sparen und ein Plausch mit einem Horex-Freund ist auch ganz nett!

Euer Horex-Novice



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

- Zylinderkopf - Änderungen und Reparaturen (Auspuffstutzen)
- Umbau Motorentlüftung
- Kolben für Regina 350/400
- Sonstige Spezialreparaturen und Änderungen auf Anfrage
- Kostenlose techn. Beratung

INHALT

- 4 Curt Hahnenstein
- 6 Leserbrief
- 7-10 Stosssdaempfer Reparatur
- 11 Zeitgeschichte "BMW"
- 12 Allerlei zu Horex I
- 13-15 Termine
- 16-20 Opa Geuder
- 21-22 Resi ein Oeler?
- 22-24 Geschraubte Kurbelwellen
- 25-27 Eine Norwegen Reise
- 27 Horex Freunde unter sich
- 28 Stammtische...
- 29-31 Allerlei zu Horex II
- 32 Anzeigen

Redaktionsschluss fuer HB 3/92 ist Anfang Juni 92. Das Heft erscheint am 15 Juli 92.

HOREX

IN MEMORANTUM CURT HAHNENSTEIN
* 18.10.1911 + 25.12.1991

Ein Mensch hat uns verlassen, mit dem zu sprechen, zu arbeiten, von ihm zu lernen eine Wonne war. Seine Grosszuegigkeit und Hilfsbereitschaft war einmalig. Er bildete das Zentrum unserer Leidenschaft. Sein Erfahrungsschatz und sein Koennen wird nicht zu ersetzen sein. Ich vermisse Curt! Ich weiss und die Beerdigung zeigte es deutlich, das es vielen Horex-Freunden auch so geht.

Curt ein Westerwaelder, geboren in Rehe, dort schon als Kind, durch das Fahrrad - Naehmaschinen und Zentrifugengeschaeft seines Vaters, mit dem Zweiradbazillus infiziert, blieb ein ganzes Leben ueber dem Zweirad verbunden.

Das Technische liegt im Blut der Hahnensteins, der Grossvater baute in seiner freien Zeit Uhren, mit bewegten Figuren, die Zahnraeder wurden hierzu aus Messingkaufmannsgewichten gesaegt und gefeilt. Der Vater hatte schon 1907 sein erstes Motorrad, dem 1911 das erste Auto folgte.

Schon als Kind hatte sich Curt, in der vaeterlichen Werkstatt, einen guten Ruf als Einspeicher und Zentrierer erworben. Fahrrad-raeder der Marken Phenomen, Adler, Opel und Brennabor wurden verkauft. Es liess nicht lange auf sich warten und auch Motor-raeder wurden dazu genommen. Doch so ein Motorrad wollte auch gewartet werden; der Deckel zum Zuendmagnetenantrieb war schnell abmontiert und auch der Magnet ausgebaut. Doch nachdem man alles wieder nach bestem Koennen zusammengebaut hatte, lief der Motor nicht mehr. Was nun? Als Fahrradmonteur hatte man mit Zuendzeit-punkten nichts zu tun. Aber Curt hatte da mal was gelesen und er versuchte nun den Konus des Kettenrades zum Magnetantrieb so durch verdrehen zu versetzen, dass der Funke im rechten Augen-blick zustande kam. Und siehe da, es glueckte. Curt war nun fuer die Motorraeder, meisst Zuendapp, bei Hahnensteins zustaendig. In diese Zeit faellt auch der erste Kontakt zu Columbus, der Vater faehrt nach dem ersten Weltkrieg eine Buecker mit 250ccm Columbus AM Motor. Diese Maschine war Curt noch in guter Erinnerung, da bei ihr oefter die hinter dem Zylinder stehenden Stossstangen herausgesprungen waren, die man dann im Strassnstaub wieder suchen musste um weiter fahren zu koennen. Bald fuehrte man Er-satz dabei.

Curt entwickelte sich zu einem erfolgreichen Motorrad-Verkaeuer. Spaeter dann bei einer groesseren Motorradhandlung, deren Haupt-marke deutsche Triumph war.

In dieser Zeit kam es, durch die fernen verwandtschaftlichen Be-ziehungen, von Hahnenstein zu Kleemann, zu Besuchen der Soehne von Roberts und Gregorie; beide Englaender in leitender Stellung bei Horex; in Rehe. Bei diesen Gelegenheiten machte man gemein-same Ausfahrten, mit der vom Bruder geborgten "Orania" mit Jap Motor, einer Marke aus Dillenburg.

Doch der Broterwerb war in einer Gegend, wie sie der Westerwald darstellt, nicht das Einfachste. So kam es zur Aussiedlung nach Mecklenburg. Dort bewirtschaftete man einen groesseren Hof, an den man zusaetzlich ein Fuhrgeschaeft angliederte. Dieses Fuhrge-schaeft, Nah und Fernverkehr, fuehrte Curt und sein Bruder Alfred gemeinsam. Das vorhandene mechanische Verstaendnis der Hahnensteins machte den Betrieb von Buessing, Chevrolet LKW und Fordson Schlepper mit zwei Haengern, zu einem gut florierenden Unternehmen.

Doch Curt zog es hinaus. Leute, die was von Motoren und Fahr-zeugen verstanden, wurden beim Autobahnbau gebraucht. Curt kam zu einer Baustelle, an der man sich mit einer Diesel-Feldbahn-Locko-motive herumaergerte. Die war so startunwillig, dass man jeden

Abend das Öl a. musste, um es am naech.
 Doch selbst das heisse Öl -
 sicheres Anspringen. So kam es vor,
 wiederholt werden musste. Oder die zweite
 unwillige anziehen. Der Bauleiter war sehr gene.
 tenen Verzögerungen wegen. Dabei war der Motor du.
 ueberholt worden. Curt hatte den alten Kolben des O&K L.
 dermotors im Schrott liegen sehen. Der Kolben hatte ein Sack.
 im Boden, dass war neu fuer Curt und er kombinierte. - "Was ist,
 wenn dieses Sackloch im neuen Kolben zu gross ist?" - Der Motor
 wurde aufgeschraubt und mit Öl wurde der Kompressionsraum aus-
 gelitert und mit dem Kolben vom Schrott verglichen. Siehe da, der
 neue Kolben im Motor hatte ein deutlich groesseres Sackloch-
 volumen. Im Nu war klar was zu passieren hatte. Ein richtiger
 Kolben wurde beschafft und eingebaut. Curt war ab dieser Stunde
 nur noch fuer die zwei Lokomotiven und die Stromversorgung der
 Baustelle zustaendig, eine Taetigkeit die viel Freizeit liess.
 Schon in Rehe war Curt immer mit Motorraedern unterwegs. Er fuhr
 Victoria mit 350 Surmeij Archer oder auch Fahrzeuge mit MAG Mo-
 tore. Ein Pleuel am Strassenrand einer Berliner Chaussee an sei-
 ner MAG auszuwechseln kam genauso vor wie in einer Winternacht-
 fahrt von Mecklenburg nach Rehe zu fahren. Motoren und insbeson-
 dere Motorraeder liessen Curt nicht mehr los.
 Der Autobahn Bau ging zu Ende und Curt nahm seine Taetigkeit im
 Familienunternehmen wieder auf. Bis zu seiner Einberufung im
 Februar 45, also kurz vor Mai dem Kriegsende war er als Trans-
 porteur fuer die Heimat unabkoemmlich.
 Waehrend seiner, bis Oktober 46 dauernden englischen Gefang-
 enschaft, war er nach einer Anfangszeit in Belgien, spaeter in
 Minden Westf. und hier im Fuhrpark beschaeftigt.
 Wieder Zuhause in Mecklenburg war es vorbei mit dem Fuhrge-
 schaeft. Aber eine Maschinenschlosserei wurde im Kreis benoetigt.
 Curt machte einige Fahrzeuge, z.B. NSU DSL 500 und Victoria KR35
 WH ex Militaer, wieder fahrbereit. Hierzu wurd aus herumliegenden
 Kriegsschrott Material ausgebaut, dass man dann zu den notwen-
 digen und nicht beschaffbaren Dingen umarbeitete, wie Zapfen,
 Wellen und Gleitlagern. Eine ganze Scheune wurde mit umgearbeite-
 ten Stehbolzen von Panzermotoren verschraubt. Dreschtrommeln von
 Dreschmaschinen wurden ausgewuchtet. Bei Arbeiten an Landmaschi-
 nen durften die Lager nicht fein eingepasst werden, sondern sie
 mussten "SAND LUFT" haben, um nicht bei der ersten Arbeit auf dem
 Feld wieder zu fressen. Man kann sagen in dieser Mecklenburg-
 erzeit wurde alles gemacht, von der Feinmechanik bis zur Warmver-
 formung, vom Maschinenbau, wie z.B. Extruderoelpressen bis zum
 Werkzeugbau. Doch der Unternehmergeist in Curt sagte: "Hier in
 der Ostzone, dann DDR, hat das Weitermachen keinen Sinn." Also ab
 in den Westen, mit Frau, Kind und Eltern. Dies war am 23.1.53.
 Ein neuer Anfang ergab sich durch die weitlaeufigen verwandt-
 schaftlichen Beziehung zu Kleemanns, bei Horex in Bad Homburg.
 Curt hatte keine Lust am Fliessband zu arbeiten und so began er
 in der Reparatur, am 11.5.1953 in Jean Wenigs Domaene. Dort war
 man anfangs, dem vermeindlich protegierten, nich sehr freundlich
 gesinnt, und man versuchte, ihn mit einer schwierigen Reparatur
 eines SB35 Motors zu pruefen. Doch durch seine Erfahrungen mit
 den gleichen Motoren aus der Victoria KR35-WH hatte er sogar ein
 besseres Ergebnis liefern koennen, als das durch Jean Wenig ge-
 dacht wurde. So wurde Curt dann mit der Zeit zum Spezialisten
 fuer Imperator und alle kniffligen Angelegenheiten in der Motor-
 enreparatur von Horex.
 Nachdem Fritz Kleemann das Zepter an Daimler-Benz abgegeben
 hatte, und auch das Reparaturwerk aufgeloeset wurde, hatte Curt

tete Werkstatt und Ersatzteilhaltung fuer weitere Taetigkeiten in der Reparatur von Horexmotoren, aufgebaut. So mancher Rennfahrer liess seinen Imperatormotor bei Curt und Alfred machen oder ueberholen. Diese Taetigkeit fuehrten Sie bis in unsere Zeit, weiter.

Hier verstaerkte sich die Taetigkeiten wieder. Und es wurden fuer die Freunde vom Horex-Club bis in das Jahr 1991 wunderbare Zeiten, in denen Curt und wir, viel lernten und lachten beim gemeinsamen Schrauben und Ausfahren, denn das liess sich Curt auch mit ueber 70 Jahren nicht nehmen. Unser Dank gilt auch Evi, seiner Frau, die ihn immer in seiner Leidenschaft unterstuetzte und dafuer sorgte, dass er bis ins hohe Alter die Stuetze in unserem Hobby sein konnte. Mir bleibt nur zu sagen und ich weiss, ich spreche fuer viele: - Danke Curt fuer diese schoene Zeit, wir sehn uns irgendwann wieder!

Siegfried Klinger

Jens Hill
Münsterstraße.10;App 17
6500 Mainz

Mainz, den 25.2.92

Hallo !

Vielen Dank für die prompte Zusendung der beiden letzten Ausgaben des Boten. Sie enthielten einige Informationen die mich als Horex Sammler interessierten, bzw. beim Lösen von Problemen nützlich sein dürften (z.B. der Nockenwellen-Artikel). Außerdem zeigten sie mir, daß einige Fragen anscheinend auf sehr viel Interesse stoßen, jedoch keine befriedigenden Antworten zu finden sind - Farbtöne der Lackierung ist eine, Sonderserien eine andere:

- Schwarz als Standardlack akzeptiert jeder, Fischsilbergrau als Sonderlack im Prinzip auch - aber ist Blau-metallic nur eine "Export-Farbe" ? Wie ist es mit Rot (ein inzwischen als Nachdruck erhältliches Plakat zeigt zumindest einen roten Steib S500 an einer 400er Regina, die Firma Kahrmann hatte vor einiger Zeit noch fabrikneue Originalkleinteile in Feuerrot (ca. RAL 3000) im Angebot, außerdem gibt es "Augenzeugen", die in den 50igern fabrikneue Reginas gesehen haben wollen, die ab Werk Rot waren !.....) ? Gab es noch andere Farben, die gegen Aufpreis oder für Exportmodelle verwendet wurden?
- Welche Sonderserien bzw. in größeren Stückzahlen hergestellte Übergangsmodelle gab es ? So soll es (laut "Augenzeugen"!!)
 - Metallicblaue 350iger Reginas mit Steib LS200 (!),
 - 400er mit angesetzten Schutzblechen (Modell '52),
 - bei den frühen '50er Reginas schwarze Schalldämpfer, mechanischen Abblendschalter und keine (!) Leerlaufkontrollanzeige,
 - Victoria Vicky IV Mopeds, die durch HOREX- Typenschild, Steuerkopffemblem und Tankaufkleber in der Spätzeit zu HOREX-Mopeds wurden, gegeben haben.

Ich denke, daß diese und andere Fragen doch durch die zahlreichen HOREX Freunde zu lösen sein müßten, zumal es zur Zeit noch viele Menschen gibt, die damals, sei es als Arbeiter, Händler oder Fahrer, mit HOREX zu tun hatten und daher noch am ehesten Bescheid wissen müßten. Als dann, viel Spaß weiterhin mit HOREX und dem HOREX-Boten!

Mit freundlichen Grüßen

6 *Jens Hill*

Überholen von HOREX-

Resident/Imperator

Stoßdämpfern

A. Strack

Te1. 06126-6531



Wir benötigen:

- 1 Schraubzwinde 50 cm
- 1 Vierkantrohr 40 x 40 x 50 mm hoch, eine Seite zu gegenüber 2 Löcher 10 mm Durchmesser an Unterkante
- 1 Rohr 50 mm Durchmesser x 80 mm hoch, eine Seite zu. Schlitz 10 x 40 mm lang durchgehend von unten. Gegenüber Fenster 45 x 50 mm hoch, oben und unten 15 mm Steg

0,5 L Automatic-Getriebeöl, z. B. DEA-Deamatic

je Dämpfer 1 Wellendichtung CFWBA SL 11-24-8
und 1 Rundschnurdichtung 2 x 29 mm A Durchmesser

- 1 Ausdreher (Eigenbau) Y-förmig, eine Seite gekröpft und verstellbar mit 2 Bolzen 4 mm Durchmesser x 4 mm lang
- 2 Rundeisen 10 x 100 mm lang

Gummi für obere Aufnahme (falls notwendig)

Opel Nr. 0444336, muß bearbeitet werden.

Für unten keine Alternative bekannt. Hier ist nur Einzelanfertigung mit Drehbank oder Gießverfahren mit Devcon 60 (teuer) z. Zt. möglich.

Für oberen und unteren Gummi sind Gießformen in Vorbereitung, wodurch die Herstellung in den Originalmaßen möglich sein wird.

Demontage - Zwei Möglichkeiten

1. Sprengstift austreiben, oben und unten ein Rundeisen einstecken, eine Seite an festem Gegenstand anbinden, zweite Seite mit Abschleppseil an PKW, Dämpfer mit Decke umwickeln und auseinanderziehen.
2. Obere Hülse ausdrücken, hierbei kann der Gummi zerstört werden, Gummi entfernen, Sprengstift austreiben und obere Halterung erwärmen. Durch den Federdruck können sich die Teile lösen. Vorsicht ist geboten, denn Halterung, Alu-Hülse und Feder fliegen durch die Werkstatt, wenn wir sie nicht sichern. Andernfalls muß gezogen werden.

Nun haben wir den Dämpfer vor uns, welcher oben verschraubt ist. Die beiden Sacklöcher der Verschraubung bohren wir mit 4 mm bis zur Wellendichtung durch. So haben wir mehr Halt für unseren gabelförmig gebogenen Spezialschlüssel mit Bolzen 4 mm Durchmesser und 4 mm lang. Man kann nun das Gewinde erwärmen oder durch leichtes Klopfen lockern. Die Verschraubung geht leicht heraus. Die Hubstange ist meist i. O., sonst muß sie neu angefertigt werden. Unter der Verschraubung befindet sich eine Rundschnurdichtung, eine Scheibe mit Rand nach unten und die Abdeckung der Innenhülse. Alles wird mit Benzin gereinigt und getrocknet. Mit einem Durchschlag wird die alte Wellendichtung ausgetrieben, die Verschraubung um 1/10 - 1/15 mm ausgedreht und die neue Wellendichtung eingedrückt.

Sollte sich die untere Verkleidung der vorderen Dämpfer nicht beim Auseinanderziehen gelöst haben, nehmen wir ein dickes Brett oder Kantholz, bohren ein großes Loch hinein. Dieses Loch wird entsprechend Dämpfergehäuse angeschrägt. In diese Aufnahme wird der Dämpfer gesteckt und kann nun, durch Schläge mit dem Gummihammer auf das Rohr, vom Gehäuse getrennt werden.

Dämpferunterteil reinigen und neu lackieren. Aluoberteil polieren, ebenso Aluhülse. Beide Teile müssen leicht ineinander gehen. Auch das Oberteil sollte leicht in die Hubstange gehen. Stimmen die Löcher überein? Die Umschaltung der hinteren Dämpfer von 1 auf 2 Personen ist oft nach unten gebogen. Sie sollte rechtwinklig abstehen. Gummi oben ersetzen,

falls notwendig. Neuen Gummi eindrücken, vorher an Schleifscheibe mittig der Form anpassen, dann Hülse, evtl. mit etwas Seife einpressen. Diese sollte am hinteren, linken Dämpfer innen weiter herausstehen, da dieser sonst am Kettenkasten scheuern kann.

Montage vorderer Dämpfer:

Vierkantrohr unten anschrauben, im Schraubstock befestigen und gegen seitliches Kippen mit Lappen sichern. Verkleidung auf Dämpfer schieben und Tragscheibe für Feder einlegen. Innenhülse in untere Passung einsetzen. Es sind dann noch ca. 15 mm bis zum Rand. Etwa 60 cm³ Öl einfüllen. Hubstange einführen und pumpen, wobei wir die Innenhülse mit einem Schraubendreher nach unten drücken. So entweicht restliche Luft. Das Öl sollte nun bei eingedrückter Hubstange etwas unter dem Gewinde stehen. Tiefster Stand der Hubstange unter Berücksichtigung von Gummischeiden und obiger Halterung! Nun die Abdeckung der Innenhülse genau einsetzen, darauf die Scheibe mit Rand nach unten. Das nun evtl. darüber stehende Öl absaugen, Rundschnurdichtung einlegen, Verschraubung eindrehen und festziehen. Hubstange nun ganz herausziehen und 6 Gummischeiden 32 mm Durchmesser aufschieben, Trichterseite nach unten. Jetzt wird die Feder 5,5 x 45 x 220 mm eingeschoben und die letzte Gummischeibe 34 mm Durchmesser eingesetzt. In dieser Reihenfolge geht es am besten.

Ist der Kunststoffring am Unterteil, welcher die Alubüchse führt, noch in Ordnung?

Wir umwickeln nun das Unterteil mit einem Tuch um den neuen Lack zu schützen und schieben die Aluhülse darüber. Das Ganze aus dem Schraubstock nehmen und dafür die Schraubzwinde senkrecht einspannen. Nun kommt der Dämpfer dazwischen, versehen mit der oberen Eindrückvorrichtung, Fenster nach vorn. Beim Zusammendrücken erscheint nun die Hubstange im Fenster und die obere Halterung kann durch das Fenster auf die Stange geschoben werden. Nachdem Loch auf Loch steht, wird von der Schlitzseite ein 3,5 - 4 mm Durchschlag bis auf ca. 3 mm durchgesteckt. Wir nehmen nun den Dämpfer aus der Zwinde und können von der Gegenseite mit dem Schraubstock den Sprengstift eindrücken. Die restlichen 3 mm treiben wir mit dem Durchschlag ein.

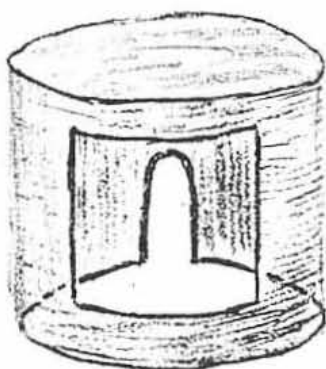
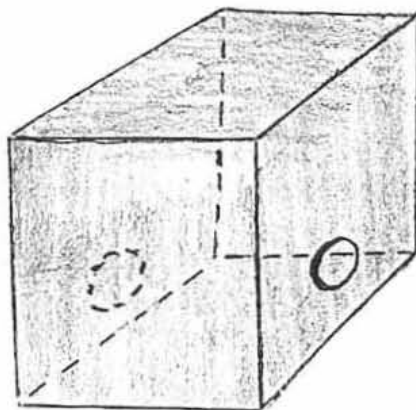
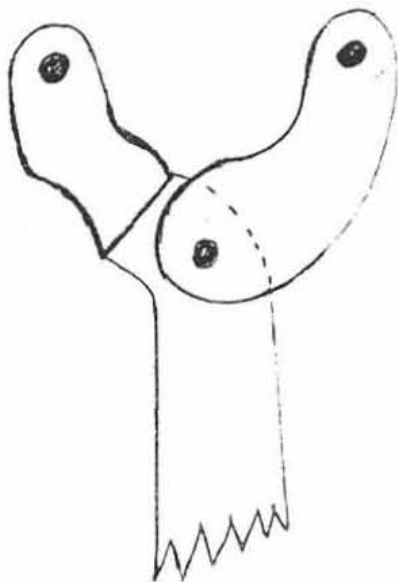
Dämpfer hinten (nur Abweichungen zu vorne):

Etwa 90 cm³ Öl. Scheibe mit Spalt für 1 und 2 Personen einsetzen, Winkelstück mit langem Teil nach oben und unten in Spalt gegen verdrehen. Rohr an den meist blankgescheuerten Stellen und dem unteren Rand mit Kupferpaste einstreichen, Rohr mit den 4 "Spitzen" aufschieben, Umschalthebel in die Aussparung.

Geht alles leicht? Rundschnurdichtung einlegen, geht auch ohne. Untere Hülse in Arretierung. Zwei Gummischeiben 32 mm Durchmesser, Feder 6 x 48 x 210 mm, Aluhülse gegen verdrehen sichern, Umschaltung 1 - 2 geht sonst nicht richtig.

An der oberen Hülse befindet sich ein Kerbstift, der durch die Hülse bis in eine Bohrung der Feder geht, diese gegen verdrehen sichert und somit die Umschaltung von 1 - 2 gewährleistet. Obere Eindrückvorrichtung an dieser Stelle etwas ausfeilen.

Diese Anleitung ist für "Schrauber" gedacht und nicht für Profis, die es mit entsprechendem Werkzeug besser können.



Albert Eringfeld



HOREX



Nachf.
Dämpfer
K-Kasten
WZ-Kasten
Filter-VA.
Bleche
Kickstarter
Fußrasten
Schellen
Krummer
Felgen
Federn
V.A.-Teile
und
vieles
mehr
Tel.
00318355
2223

OBS

Otto Bayer Spezial

Motorsport - Zylinderschleiferei - Kolben

Kolben für Motorräder, Moped, Auto, Oldtimer,
Sonderanfertigungen · Kolbenringe, Kolbenbolzen,
Dichtungen für ältere Motorräder

Ansbacher Str. 12 · Tel. 07131/48 20 00
7100 HN - Frankenbach

Horst Mönnich
BMW
EINE DEUTSCHE
GESCHICHTE
IN BILDERN



Serie Piper

Horst Mönnich
BMW
EINE DEUTSCHE
GESCHICHTE



Serie Piper

Zeitgeschichte

Zwei Taschenbuecher vom Verlag "Piper" boten mir in der letzten Zeit eine aeußerst interessante Lektüre. Das Eine, ist der Bildband zum Anderen. Geschildert wird die Vorgeschichte und der Werdegang der "BMW". Da diese Geschichte in vielem parallel zur Geschichte der Motoren Fabrik (MO), Columbus und Horex verlaufen ist, macht die Lektüre dieser Baende, auch fuer Horexinteressierte Sinn. Flugmotore hier wie dort. Wiederanfang nach dem ersten Weltkrieg mit Einbaumotoren. Motorraeder vor und nach dem zweiten Weltkrieg. Wer den Dampfhammer 2 gelesen hat, wird diese Baende und hier besonders den Bildband mit seinen mehreren Hunder Bilddokumenten, als willkommene Ergaenzung betrachten. Unsere Meinung "Sehr empfehlenswert" Der Bildband hat die Piper Nr. SP 1442 und die ISB Nr. 3-492-11442-3 und kostet 29,80 DM. Der nicht minder empfehlenswerte Textband hat die Piper Nr. SP 1441 Und die ISB Nr. 3-49211441-5 auch 29,80 DM. Der Autor beider Buecher ist Horst Moennich, der die Geschichte im Auftrag der "BMW", im Jahre 1989 zusammen trug.



**WIR BRINGEN WIEDER GLANZ
AUF IHR METALL**

- Stets beste Arbeit
- Täglich Versand
- Mengenrabatt ab 3 Teilen

METALLHOCHGLANZPOLITUREN

ULRICH HERRMANN

ABTEI 8

3477 MARIENMÜNSTER

TEL : 0 52 76 / 84 04

Die Fahrbrille fuer Brillentraeger

Helmut, selber Brillentraeger gab uns den Tip. Helmut ist tagsueber unter 069-30516015 und abends unter 06190-4584 erreichbar. Die Firma "GIORGIO NANNINI" aus Modena Italien fertigt eine Motorradfahrerbrille mit eingebauten Dioptrieglaesern, so das jeder Brillentraeger die fuer ihn notwendigen Brillenglaeser einsetzen lassen kann. Helmut hat seine GN Brille bei Optik Gerhard Haensel Rotenhofstr.2 in 6234 Hattersheim Tel. 06190-4457, mit seiner Dioptriezahl bestellt und geliefert bekommen. Das Quatitaetsurteil von Helmut lautet 3-4.

Regina Rundgehaeuse Kurbelwellen Axialspiel

Im letzten HB Seite 19 "Montagehinweis..." fragten wir nach einer Werks Montageanleitung fuer diese Motore. Dieter von den HF Darmstadt hat sie uns freundlicherweise zugeschickt. Besten Dank!

-Doch nun die Aenderung zu unserem Bericht.

Das Axialspiel wird nicht wie behauptet mit 2/100 bis 4/100 eingestellt, sondern etwas groesser mit 5/100 bis 7/100 gewaehlt. Auch wird in der Anweisung auf den Einbau des Kolbens hingewiesen. Die Einfraesung (Ventiltasche) im Kolbenboden kommt an das Einlassventil.

Horex Rennfahrer Motive

Im HB 1/92 Seite 18 machten wir auf ein SB35 Motive, dass in verschiedenen Groessen zu haben ist, aufmerksam. Bei derselben Firma ist auch der Horex-Rennfahrer unter der Bestellnummer 131 in den verschiedenen Groessen erhaeltlich.

Der kleine Galvaniseur

Wenn man lange Zeit etwas nicht mehr gemacht hat, so ist man froh wenn man einige Notizen ueber die Taetigkeit hat. So ging mir das auch beim Verzinken. Ich nahm mir den HB 4/89 Seite 5 bis 7 und habe nach dem Lesen mit dem Aufbau meiner Galvanik begonnen. Doch das Ergebnis war miserabel. Das zu verzinkende Gut wurde nur Schwarz. Was wurde falsch gemacht? Wir hatten in besagtem Artikel die Polung falsch angegeben. Richtig ist: An das Zinkblech kommt der Pluspol + und an das zu verzinkende Gut der Minuspol -. Bitte auf Seite 7 Zeile 2 und 3 berichtigen.

Zierleisten, Kinderhelme, Kettenritzel.

Wie ich der Zeitschrift "MAICO LETTERS" entnehmen konnte werden Zierleisten fuer Sitzbaenke, durch Kraftradteile H. Juergen Schwarz, Postfach 250345 in 5600 Wuppertal 2 Tel. 0202-661861 bis 63, Fax 0202-663527, geliefert. Diese Firma hat seinerzeit das Denfeld Programm uebernommen.

-Eine Firma fuer Ritzel und Ketten ist, Ketten-Theis GmbH Alter Militaerring in 5000 Koeln 41 Muengersdorf, Tel. 0221-496445 Fax 0221-496904. Siehe auch HB 4/91 Seite 21.

-Helme fuer Kinder sind erhaeltlich bei Reichler GmbH, Zum Bauckmert 20 in 5275 Bergneustadt-Wiedenest, Tel. 02261-42449. ECE- gerechte Helme gibt es ab 100,-DM.

86 Nockenwellen

86er Nockenwellen Siehe HB2/91 Seite 22 und HB 4/91 Seite 22 werden jetzt auch bei Herbert Ammon gefertigt, siehe Anzeige in diesem Heft.

Treffen-Ausstellungen-Maerkte

+Ausfahrtstermine des HC Taunus 26.4 , 29.6 , 19.7 , 1 und +
 + 2.8 , 22.8 , 20.9/18.10 Info bei Marina Tel. 06172-81898 +
 +Vet.Rennen VFV K.Reese Tel.06158-85501: 24.4 Einstellfahrten
 w-5489 Nuerburgring , 16.5 o-6550 Schleiz , 23.5 o-6601 Neu-
 muehle , 11.7 CSFR Most , 15.8 w-6479 Schotten , 12.9 w-6832
 Hockenheim.
 +Vet.Rennen Oesterreich H.Brandstetter Tel.0043-7252-26107:
 15.8 A-? Damberg , 5.9 A-? Sauzahn.
 +Vet.Rennen AFAMAC, 40 Place du Marechal Augereau, F-77610
 La Houssaye en Brie, Frankreich: 17 u. 19.4.Paul Ricard,
 23 u. 24.5.Magny-Cours, 12 u. 13.9.Nogaro, 10/11.10.Le Mans.
 +Vet.Rennen Mrs. Kim Wilkinson, Atherton House 36, Fulwood Row,
 Preston, Lancashire PR2 6SL, England: 19.4. Mallory Park,
 23 u. 24.5.Cadwell Park, 18 u. 19.7.Tree Sisters,
 29 u. 30.8.Pembrey, 5.9. Snetterton, 10.10. Cadwell Park.
 -11 bis 12.4. Markt in w-6700 Ludwigshafen
 -12 bis 19.4 Fernfahrt Durch die Toskana Tel. 06243-8956
 -18 bis 19.4. Markt in o-5801 Ernstroda/Thueringen Tel.05665-2655
 -24 bis 26.4. Hessen Nassau Marathon w-6348 Herborn bis 1939
 Tel.02772-40788. Am 25.4. Zielfahrt zum Hessen Nassau
 Marathon auch fuer juengere Fahrzeuge Tel.02772-41222
 +25.4. Markt A-4400 Steyr Tel. 0043-7252-26107
 +25.4. Moto Giro d'Italia Telefax 0039-744-272223
 +25.4. Vetr. Trial w-6349 Breitscheid Tel.05829-448
 +26.4. Markt u. Treffen w-8260 Muehlldbrf Tel.08631-7367
 -28.4 bis 2.5 Fernfahrt Paris Nizza Tel. 06343-8956
 -1.5. Ausfahrt w-6537 Gensingen Tel.0671-44550
 +1.5 XI. Rallye w-5350 Euskirchen MSC Dom-Esch e.v. Hasenpfad 2
 -2 bis 3.5. 14.Motorrad Veteranen-Ausfahrt des MSC Reichenbach
 w-7080 Aalen Tel.07366/5587
 -2 bis 3.5 Markt in w-7900 Ulm Tel. 0731-24452
 -8 bis 10.5 3. Ostalb Ausfahrt Postfach 1252 w-7072 Heubach
 +9.5. Tag des Motorradfahrers - ueberall -
 + -9.5 7. R.Kuechen-Gedaechtnisfahrt w-6748 Bad Bergzabern +
 + Tel.06349-8506 +
 +16.5 Horex-Ausstellung des HC Taunus am Marktplatz w-6380 +
 +Bad Homburg siehe HB 3/90 Seite 17 Tel. Marina 06172-81898 +
 -16.5. 14. E.Molitor-Gedaechf. 7081 Aalen-Dewangen Tel.07366-5587
 +16.5. Markt in w-8960 Kempten Tel.089-7851358
 +17.5. Rallye w-7033 Herrenberg Tel. 0732-5132
 +17.5. Treffen w-8901 Koenigsbrunn Tel. 08231-85447 u. 5915
 -17.5. Rallye w-7100 Heilbronn Tel. 07134-8656

 * W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G *
 *- 9tes Treffen des Horex-Club Niederlande vom 22 bis 24.5. in *
 * Hunsel im Landesteil Limburg ca 15Km von Roermond *
 * (Venlo/Moenchengladbach) Info. J.Gorissen Margarethastraat 40 *
 * in 6014 AG Ittervoort Tel.0031-4756-6494 " Horex in Holland " *

 +22 bis 24.5 Treffen Knallhuetten bei w-6400 Bebra Tel.06622-5529
 +23 bis 24.5 Hallenfest 6072 Dreieich 1 Tel.06103-62300 Christel+
 +23 bis 24.5 Aust.+ Markt w-7063 Rudersberg Tel.07183-8170
 +28.5 Treffen w-7176 Braunsbach Tel. 07183-41595

-28.5. Ausfahrt in w-8570 Pegnitz Tel.09241-6011
 -29.5. Krabbentoern w-2250 Husum Tel.04841-6900
 -30 bis 31.5 Wein-Rallye 6735 Maikammer bis 1945 Tel.06321-58161
 -30.5. Rallye in w-? Laufen Tel. 07133-6861
 +30.5. Vet. Trial w-5190 Gressenich Tel.05829-448

 * W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G *
 *-38te Horex-Sternfahrt zu Pfingsten 5 bis 8.6.1992 in w-2357 *
 * Bimoehlen beim HC-Bad Bramstedt Info bei Markus Tel.04192-1414*
 * Siehe HB 3/89 Seite 9, 3/90 Seite 15, 3/91 Seite 27 u.Anzeige *

 +8.6. Classic TT Isle of Man: C&C Promotions, 172 Tower Road,
 Wareherts, SG12 7LL, England
 -12 bis 14.6 Friesland-Rallye w-2935 Bockhorn Tel.04453-71835
 +12 bis 13.6 Vet. Cross S-? High Chapparral Tel. 004643530569
 +13 bis 14.6 Markt in 2935 w-Bockhorn Tel.04453-73333
 +14.6 Verkehrsnostalgie Oesterr. A-4400 Steyr Tel.0043-7252-26107
 +14.6. Post-TT Classic Race Mallory Park: C&C Promotions, 172
 Tower Road, Wareherts, SG12 7LL, England.
 +19 bis 21.6 Rallye im Breisgau MRT Saegplatz 7 w-7838 Freiamt
 +20 bis 21.6 Mc Intyre Races Schottland Tel. 0044-505-29759
 +21.6 Vet. Cross GB-?Frensham England Tel.004425182263
 +26.6 Treffen w-2125 Salzhausen Tel. 04825-7161
 ++++++
 +27.6. Buecker-Treffen auf dem Werksgelaende in 6370 Oberursel +
 ++++++
 +27.6. Treffen in w-6530 Gensingen neben Bruecke Tel. 06704-220
 +26 bis 28.6 Loewen-Rallye in Traun: Gerhard Pfaller
 Hanfpointstr. 98 A-4050 Traun Oesterreich
 +27 bis 28.6 Gespanntreffen des Oldtimerclubs Leutershausen
 St. Zorn Hindenburgstr. 6, w-8811 Leutershausen
 ++++++
 +4 bis 5.7 2.Tagefahrt w-6072 Dreieich 1. Siehe HB3/90 +
 +Seite 3 und HB 4/91 Seite 20 Tel. 06103-62300 Christel +
 ++++++
 +4.7. Ausstellung des HC Hanau am Marktplatz in w-6450 Hanau +
 +siehe HB 3/91 Seite 23 Uwe Tel.06181-28319 +
 ++++++
 +10.7 Treffen A-4400 Steyr Tel. 0043-7252-26107
 ++++++
 + 24 bis 26.7. 4-Victoria Sternfahrt. Bis Bj.1958 +
 + in w-6580 Oberstein Tel.05323-82825 +
 ++++++
 +5.7 Vet. Cross Thornhill Schottland Tel. 004484830881
 +5 bis 10.7 Fernfahrt Milano-Taranto Fax 0039-75-607223
 +11.7. Vet.Trial Irma Hackel Reisersberg 13,8391 Roehrnbach
 +11.7. Inntal-Rallye Tel. 08631-7367
 ++++++
 + W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +
 +-17 bis 19.7 Horex Sommerfest bei Fritz w-7189 Mainkling +
 + Frankenhart naehe Creilsheim Tel.07959-634. HG Mainkling +
 ++++++
 +18.7. Vet. Trial Tel. 05829-448
 -18.7. VII Hopfenmeile w-8069 Wolnzach Tel.08442-8389
 +25.7. Treffen in w-6694 Marpingen Tel. 06853-3644
 ++++++
 +25 bis 26.7. Treffen Wirzenborner Liss in w-5430 Montabaur- +
 + Wirzenborn mit kleinem Markt . Tel. Horex-Freund Hans-Peter +
 + Tel.02602-8706 +
 ++++++
 -Juli/August Treffen in w-3556 Oberweimar Tel.06633-7867

+27 bis 1.8 Tour de Suiss bis Bj.52 Alain Rochat, C.P.873,
CH-1212 Grand Lancy Schweiz

-1.8. Rallye Kannenbaeckerland w-5412 Ransbach Tel. 02623-4255

-1 bis 22.8. Ostseetour durchs Baltikum Tel.06243-8956

-14 bis 16.8. Veteranenfahrt Norddeutschland bis 1945 und
Windmill-Trophy bis 1930 in 2358 Kaltenkirchen Tel. 04101-31776

-15 bis 23.8. Fernfahrt 2000km durch Deutschland Tel.02434-5156

+15.8. Rallye w-7742 St. Georgen Tel. 07725-7593

+15 bis 16.8. Classic-Meeting w-4300 Essen Tel.0209-209157

+22.8. Vet. Trial w-3111 Brockhoeftel.05829-448

-28 bis 30.8. Fernfahrt Scheveningen-Louxburg-Scheveningen
Tel.06243-8956 Fax 06243-7553 W. Steinmetz.

+29.8 Treffen w-5928 Bad Laasphe-Oberndorf Tel. 02754-1297

+29.8. Rallye in w-6537 Gensingen Tel. 06704-2208

-30.8.Luthringshauser laedt zum Museum 6756 Otterbach 06131-14331

+++++

+ W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +

+4 bis 6.9 Horex-Treffen Buschwiese 6380 Bad Homburg v. d. H. +

+ Dornholzhausen beim MSC Bad-Homburg Tel.06172-35822 +

+ Siehe HB 4/90 Seite 14, HHB 4/91 Seite 19 +

+++++

+12.9 Vet. Trial w-3501 Fuldabrueck Tel. 05829-448

+13.9.Vet.Cross F-? Beuval Tel. 003335328169

+18.9 Deutschlandfahrt -ueberall- Tel. 02391-10657

-19.9 Rallye in w-8755 Alzenau siehe HB 4/90 S. 14 Tel.06023-2683

+19 bis 20.9 Markt in NL-9331 He Norg Tel.0031-5928-12486

+26 bis 27.9 Markt in w-3500 Kassel Tel.0731-24452

+3 bis 4.10 Rally w-5232 Flammersfeld Tel.02685-686 Siehe HB 1/92

+++++

+3.10.Ausstellung in 6072 Dreieich 1 Tel. Christel 06103-62300 +

+++++


+10.10 Markt in w-6800 Mannheim

-11 bis 25.10 Rundfahrt Elsass/Schwarzwald Tel.06243-8956

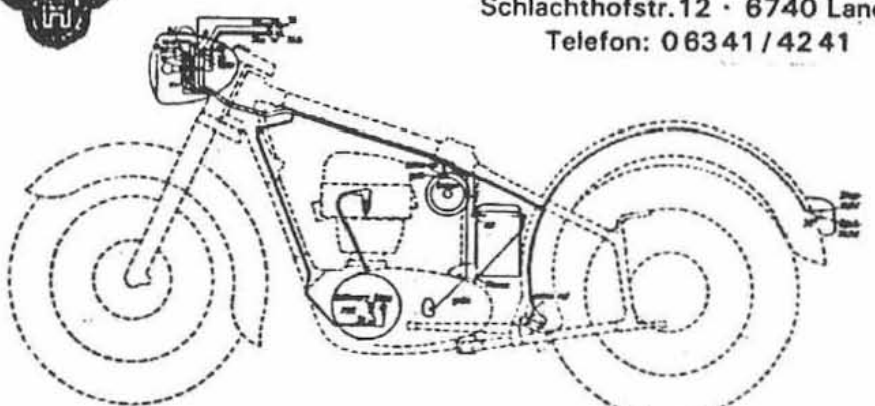
+24.10 Markt A-4400 Steyr Tel. 0043-7252-26107

+8.11 Oldiemanie w-6070 Langen Tel.06103-53850

* + Diese Zeichen bedeuten: neu, wichtig oder veraendert.



Elektro- u. Feinwerktechnik
Werner Laubersheimer
Schlachthofstr.12 · 6740 Landau
Telefon: 06341/4241



Neue Spannungsregler
für alle Lichtmaschinen DM 130,-

Kabelbäume in original Farben u. Ab-
messungen mit Anschlußplan DM 70,-

Instandsetzung von Zündmagneten
schnell und kostengünstig

Gleichstromanker wickeln 130,- 200,-

Zündspulen wickeln DM 70,-

Drehstromanker im Tausch DM 130,-

Auf sämtliche Arbeiten und Produkte
1 Jahr Garantie

Bitte kostenlose Preisliste anfordern.
Postversand jeden Tag, auch ins Ausland.



EIN TOLLES STRASSENRENNEN

ANNO 1908

16

Nach dem großen sportlichen und finanziellen Erfolge des Berlin-Treptower Bahnrennens am 5. 5. 1907 plante der Vorstand des Motorclubs Werneuchen 1906 im Frühling 1908 eine weitere Veranstaltung. Ich hatte damals soeben ein Straßenrennen in Belgien gewonnen, war am 31. Mai in Hannover auf der Zementbahn Pferdeturm siegreich gefahren, und da war es mir verständlich, daß mich meine Klubkameraden und die Werneuchener auch einmal in der Heimat auf dem Rennvierzylinder sehen wollten. Anno 1908 war es im gesamten Deutschen Reich unmöglich, die behördliche Genehmigung für ein Motorrad-Straßenrennen zu erlangen. Ich sah mich zunächst in aller Stille nach einer geeigneten Rennstrecke in der Werneuchener Umgebung um und entdeckte einen 25 km langen Rundweg, der durch einsame Gegenden führte und auf welchem nur ein einziges Dorf, Hirschfelde, zu durchfahren war. Über die behördlichen Schwierigkeiten setzten wir uns ohne langes Debattieren hinweg und hofften im stillen, daß uns keine Dienststelle etwas in den Weg legen würde. Eine OMK gab es natürlich noch nicht, und im DMV-Gau Berlin-Branden-

überlassen, was mit heutigen Augen gemessen auf einer schwierigen 25-km-Strecke eigentlich ein Wahnsinn war und mich um alle Chancen bringen mußte. Damals machte ich mir deswegen wenig Sorgen und freute mich, daß ich überhaupt einmal in meiner Heimat und vor meinen engeren Landsleuten mein Können zeigen durfte.

Der große Tag des Rennens, ein strahlender Julisonntag 1908, brach an, und schon in der Mittagsstunde setzte eine Völkerwanderung zum Startort, dem 5 km entfernten Werfphuler Chausseehause an der Werneuchen-Tiefenseer Chaussee, ein. Ich war soeben dabei, noch eine letzte Proberunde auf der Rennstrecke zu absolvieren, als 3 km vor Werneuchen plötzlich mein Vierzylinder in voller Fahrt jäh verstummte. Da alles Zureden vergeblich war, blieb mir nichts weiter übrig, als die schwere Maschine im Schweiß meines Angesichts nach Hause zu schieben, wo ein Bruch der Unterbrecherfeder festgestellt und in letzter Minute beseitigt wurde.

Dann fuhr ich hinaus zum Startort, wo schon die gesamte Konkurrenz, von der 2 PS-FN-Einzylindermaschine bis zur 5 PS-Adler, in

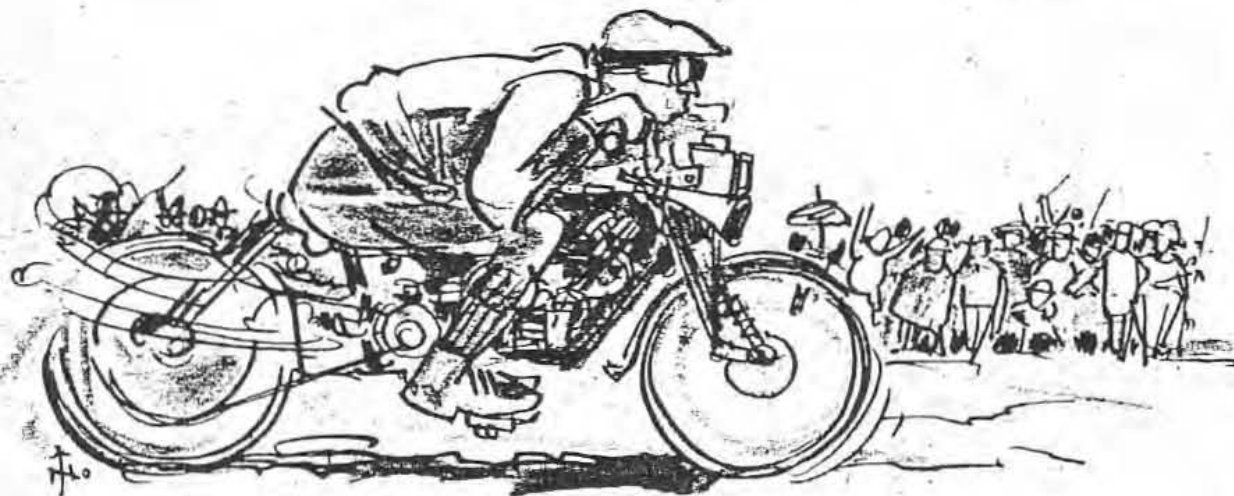
nächst nichts weiter übrig, als die spitze Ziegeleikurve, die unseren alten Rennfahrern von der „Märkischen Herbstfahrt“ her noch gut in Erinnerung sein dürfte, in vorsichtiger Fahrt zu passieren, und dann jagte ich in tollem Tempo auf der sehr mäßigen Chaussee nach Hirschfelde davon, wo mich eine vollkommen unübersichtliche S-Kurve zum Abstoppen zwang. Des Kopfsteinpflasters halber durchfuhr ich das Dorf auf dem Fußsteige, und dann hieß es den Gashebel voll aufreißen, um aufzuholen, und da war es schon wieder aus mit dem hohen Tempo, denn nun mußte ich eine ca. 500 Meter lange Baustrecke passieren, wo die Straßendecke aufgerissen war und einem Sturzacker glich. Die Maschine flog von einer Seite zur andern, rutschte und holperte, aber dann war doch endlich die Strecke wieder frei. Der Wald versperrte jede Straßenübersicht, aber immerhin gab uns die Besetzung der gefährlichsten Punkte durch Klubkameraden einige Sicherheit. Wie die Windsbraut raste ich durch die gefährliche S-Kurve im Elswerder, und das Nächste was ich dann sah, waren 4 Radfahrer, die gemächlich auf der Chaussee bergauf nebeneinander herfuhr. Was habe

17
burg, in dessen Vorstand ich selbst seit 1907 saß, freute man sich natürlich auf ein Straßenrennen vor den Toren Berlins.

So nahm denn das Verhängnis, von niemand gebremst, ungehindert seinen Lauf. Die Länge des Rennens, das am 19. Juli 1908 stattfand, wurde auf 4 Runden = 100 km festgelegt, obwohl ich 6 Runden vorgeschlagen hatte. Hätte man meinen Rat befolgt, so wäre ich heute nicht mehr in der Lage, über diesen in jeder Hinsicht tollen Renntag zu berichten, wie sich später zeigen wird. Zugelassen wurden nur gewöhnliche Straßenmaschinen, die etwas „friert“ sein durften. Zwischen den einzelnen nach der Motorenstärke gestaffelten Klassen gab es als Ausgleich Vorgaben in Minuten, und mir hatte man als dem bis dato erfolgreichsten Fahrer noch „Sonder-Gratifikationen“ in Gestalt weiterer Vorgaben aufgebrummt. So mußte ich sogar den schnellsten der Konkurrenten, obwohl sie stärkere Motoren fuhren, mindestens 5 Minuten pro Runde an Vorgabe

Aufregung auf mich wartete. Alle Fahrer hatten die Auspufftöpfe abgenommen, und auch an meinem FN-Vierzylinder, übrigens meiner Privatmaschine, leiteten nur vier fingerlange Rohransätze die Auspuffgase ab. Ich war froh, als ich bei der Auslösung der Startnummern die Nummer 1 zog, wodurch ich mir manche Überholung ersparte. Die Straße war schwarz von Zuschauern, als Schorsch Tiebel, der Klubvorsitzende, die Startflagge senkte, und wie aus der Pistole geschossen sauste mein Vierzylinder davon. Ich legte mich flach auf die Maschine und jagte auf Werneuchen los. An der Ziegelei, unmittelbar vor der Stadt, standen auch die Zuschauer wie die Mauern. Ich wollte sie durch ein Hupensignal warnen, aber, oh Schreck! Der Gummiball von meiner Hupe war verschwunden! Das war eine böse Überraschung für mich, denn nun konnte ich doch keine Signale mehr geben, und das auf einer nicht abgesperrten Rennstrecke, die teilweise sehr unübersichtlich ist. Mir blieb daher zu-

ich da den Gummiball von meiner Hupe verflucht und geschrien, bis endlich eine Straßenseite frei wurde! Das war alles Zeitverlust für mich, und ich mußte immer wieder an die Vorgaben denken. Da war auch schon das Giesdorfer Chausseehaus mit seiner sehr schweren spitzwinkligen Linkskurve da! Kuppelung und Getriebe gab es Anno 1908 noch nicht, und so mußte ich die Geschwindigkeit stark herabmindern und im entscheidenden Augenblick mit den Pedalen nachhelfen. An dieser Kurve verloren übrigens die meisten meiner Konkurrenten viel Zeit, da sie nicht genügend Kurventechnik besaßen, worin ich ihnen als Rennfahrer erheblich überlegen war. Nun hatte ich endlich freie Bahn, und in wil-dem Tempo jagte ich am alten Heidekrug vorbei zur Prötzeler Chaussee, gewann die rechtwinklige Linkskurve mit Elan und schoß den 1100 Meter langen Berg zum Gamensee mit 90 Sachen hinab und hätte nun manche Sekunde auf guter Straße aufholen können, wenn ich eben mittels meiner Hupe hätte die Radfahrer von der Straße scheuchen können. Dann kam der Werftphuler Bahnübergang, und Sekunden später passierte ich zum ersten Male, stürmisch begrüßt, die Startlinie. Wie ich später erfuhr, hatte ich die erste Runde in 23,58 Minuten zurückgelegt, was vorher niemand für möglich gehalten hätte. Mein schnellster Konkurrent hatte 6,04 Minuten mehr gebraucht. Runde um Runde wurde nun absolviert und meine Nerven wurden durch die Unmöglichkeit, Warnsignale geben zu können, nicht wenig strapaziert. Mußte ich doch in den beiden gefährlichen Kurven in Hirschfelde und am Elswerder jede Sekunde damit rechnen, daß ich auf ein Hindernis stoßen würde, aber ich hatte trotz allem Glück und fuhr keinen Radfahrer über den Haufen. Auf den schlechtesten Straßenstrecken und namentlich dem Hirschfelder Katzenkopfpflaster schönte ich meine Maschine keinen Augenblick, denn ich



wollte siegen, siegen um jeden Preis! Endlich nahte ich in der letzten Runde dem Ziele, und ein Wald von Händen und Taschentüchern winkte mir entgegen, als ich mit 80 Sachen die Ziellinie passierte, und dann ging das Gratulieren los. Ich war immer froh, wenn diese Szenen glücklich vorüber waren, und warf mich ins Gras, um etwas zu verschnauften. Und dann schickte mir der Zeitnehmer einen Zettel, auf welchem er mir mitteilte, daß ich die 100 km mit einem Stundendurchschnitt von 66,2 km durchfahren hätte und nicht mehr zu schlagen wäre. Nach und nach trudelten auch die Konkurrenten ein, und auch viele Berliner Kameraden hatten sich eingefunden, und so herrschte überall Hochstimmung. Mehrere Maschinen waren mit Pannen auf der Strecke liegengeblieben und mußten repariert oder eingeschleppt werden, was aber der Stimmung keinen Abbruch tat. Mein alter Freund Kurt Goldstein, der heute noch in Wuppertal lebt und damals an vielen Rennen teilnahm, erzählte mir, daß er und mehrere andere Berliner Kameraden sich an dem Rennen hätten beteiligen wollen, was jedoch durch Verspätung — Ursache: Pannen — unmöglich wurde. Mein FN-Vierzylinder hatte übrigens das Rennen ohne die geringste Störung durchgestanden. Ich übergab ihn meinem Mechaniker, der ihn nach Werneuchen zurückbringen sollte. Und nun ereignete sich etwas, was ich nie vergessen werde, und wenn ich hundert Jahre alt würde! Im gleichen Augenblick, wo sich der Mechaniker in den Sattel schwang, krachte die Maschine

vorn zusammen: Die Federgabel war gebrochen! Ich wurde weiß wie die Wand und starrte auf die Maschine. Wäre das Rennen nur einen einzigen Kilometer länger gewesen, so hätte ich wohl den Todessturz getan.

Nachdem ich mich durch einen großen Kognak von meinem Schrecken erholt hatte, marschierten Zuschauer, Rennleitung und Rennfahrer Arm in Arm hinüber zum Walde, wo uns fröhliche Musik erwartete und ein großes Waldfest vom Stapel lief. Wir labten uns mit Kaffee und Kuchen, und dann begann auf dem Rasen der Tanz, und an der fliegenden Gastwirtschaft, die unser Vereinswirt Otto Hetzel aufgebaut hatte, flossen Bier und andere Getränke in Strömen. Ich hatte meinen Schock bald überwunden und machte feste mit, und so trieben wir es, bis die Dunkelheit hereinbrach. Bei Lampenbeleuchtung wurde fröhlich weitergefeiert und getanzt, und dann kam der glanzvolle Abschluß des Tages: Das große Feuerwerk, welches auf einer Waldwiese unser Kamerad Herrenkind abbrannte. Leuchtend stiegen die Raketen zum nächtlichen Himmel empor, und tausend Sterne stürzten verlöschend aus der Höhe hernieder. Ein allen Teilnehmern unvergeßlicher Tag hatte damit sein Ende erreicht, und bei einsetzendem Mondschein traten die Pärchen den Heimweg durch den Wald an. Ich behalte gerade diese Nacht mit ihrer poetischen Stimmung für immer in

meinem Gedächtnis, denn unterwegs habe ich mich mit meiner späteren Frau heimlich verlobt.

Bis hierher ist wohl alles in bester Ordnung verlaufen, aber nun kommt das dicke Ende. Am Montag früh erschien der Polizeidiener Ladwig beim Vorstandsmitglied Erich Hindenberg und lud ihn für 10 Uhr zum Bürgermeister Heggemann vor, der Hindenberg mit ernster Miene empfing. Gleich auf den ersten Blick sah dieser auf dem Tische die neueste Nummer des „Werneuchener Anzeigers“ aufgeschlagen liegen und wußte nun, was die Glocke geschlagen hatte. Unser „Käse-Blättchen“ hatte nämlich einen ausführlichen Bericht über den großartigen Verlauf des Rennens gebracht, inklusive Waldfest und Feuerwerk, und nun stellte der Ortsgewaltige in dieser Verbindung nach dem Verlesen des Berichtes hochnotpeinliche Fragen, die Hindenberg nur mit Ja beantworten konnte. Nur auf die Frage, ob das Rennen durch die Polizeibehörde oder den Landrat genehmigt worden wäre, antwortete er mit einem bescheidenen Nein, und ebenso auf die Erkundigung, ob das Waldfest und das Feuerwerk zur Genehmigung angemeldet worden wären. Mit stürmischer Miene entließ der Bürgermeister Hindenberg, dem er zur besonderen Stärkung nachrief, daß die Sache noch ein gerichtliches Nachspiel haben dürfte, und darin hatte er recht.

Wir Betroffenen ließen deswegen durchaus nicht die Köpfe hängen und harreten mit Spannung der Dinge, die da kommen sollten. Es

dauerte auch gar nicht lange, da flatterte ein Strafbefehl von 50 Mark auf meinen Tisch, und den anderen Kameraden erging es nicht besser. In einer schnell zusammengerufenen Mitgliederversammlung beschlossen wir, daß ich die 50 Mark bezahlen sollte, während die anderen Kameraden Widerspruch erhoben. Und nun kam es, wie es kommen mußte: Wir erhielten jeder eine Ladung zum Termin vor dem Amtsgericht in Altlandsberg, die Kameraden als Angeklagte, ich als Zeuge. Ganz Werneuchen sprach in diesen Tagen von nichts anderem als unserem Prozeß, und am Morgen des Verhandlungstages versammelten wir uns in durchaus nicht gedrückter Stimmung im Vereinslokal Hetzel, wo wir uns noch durch kräftige Getränke ausgiebig stärkten, und dann fuhren die Pferdefuhrwerke vor, die uns nach dem 7 km entfernten Altlandsberg zum Amtsgericht brachten, und mehrere Werneuchener begleiteten uns als „Kriminal-Studenten“. Auch in der „Gerichtslaube“ waren noch einige Runden fällig, bis wir uns zum Amtsgericht begaben. Bald wurde die Sache „Hindenberg und Genossen“ aufgerufen, und wir betraten schmunzelnd den Gerichtssaal. Die „Angeklagten“ blieben mitten im Saale stehen, bis der Amtsrichter ihnen zuwinkte, sie möchten sich in die Anklagebank setzen, was von Hindenberg falsch verstanden wurde, der dem Amtsrichter höflich zurückwinkte und mit den an-

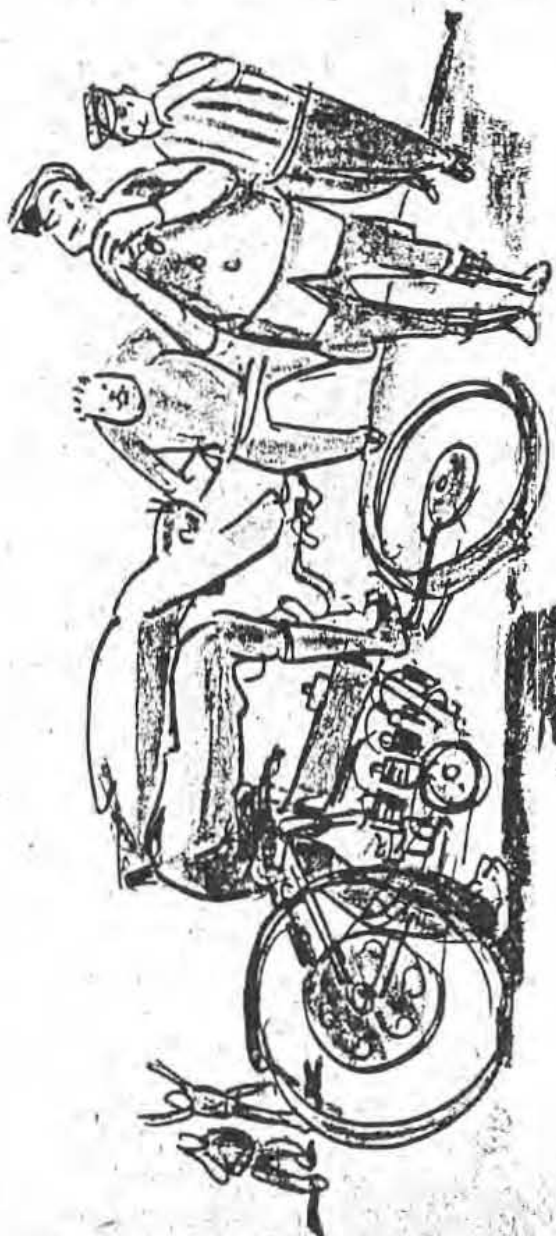
dern stehenblieb. Endlich klärte der Gerichtsdienner die Angeklagten auf, und nun nahm Hindenberg als erster auf dem Armesünderbänkchen Platz und legte seinen steifen Hut, heute „Praliné“ genannt, neben sich auf die Bank. Prompt setzte sich Schorsch Tiebel ahnungslos auf den Hut, sprang aber sofort wie von der Tarantel gestochen auf und hielt den zerbeulten Steifen in seiner Hand. Ein gewaltiges Gelächter, dem sich selbst das hohe Gericht nicht ganz entziehen konnte, brach im Saale los, und diese muntere Stimmung hielt die ganze Verhandlung hindurch zum Gaudium des Publikums — in Altlandsberg kannte uns jedes Kind — an.

Das Frage- und Antwortspiel zwischen Richter und Angeklagten begann, und immer wieder ergab sich der gleiche Tatbestand: Alle Angeklagten schoben alle Schuld und Verantwortung auf mich, der ich mein Strafmandat bezahlt hatte und nicht noch einmal bestraft werden konnte. Die Zuschauer heulten vor Vergnügen, während ich den Zerknirschten spielte und mir oft kaum das Lachen verbeißen konnte. Dem armen Amtsrichter lief der Angstschweiß übers Gesicht, während die Angeklagten mit strahlender Miene den Fortgang verfolgten. Selbst der Amtsanwalt, der hier den Staatsanwalt vertrat, guckte verdächtig oft tief in die Akten, um sein Lachen zu verbergen. Als man lange verhandelt hatte, war man genauso weit wie zu Beginn, und alle Angeklagten hatten einmütig ihre Schuld bestritten, und ich hatte in jedem einzelnen Falle die gesamte Verantwortung auf mich genommen. Von meiner Verteidigung hatte der Richter schon im Anfang Abstand genommen, und so konnte ich getrost das Blaue vom Himmel herunterlügen und tat es auch.

Endlich machte der Amtsrichter erschöpft Schluß, und nach längerer Beratung wurden alle Angeklagten zu Strafen, die unter dem früheren Strafmaß lagen, kostenpflichtig verurteilt. Noch ehe das Gericht den Saal verlassen hatte, gab Schorsch Tiebel die Parole aus: Treffpunkt „Gerichtslaube“, gegenüber vom Amtsgericht! Wir Zeugen holten uns unsere Zeugengebühren, Fahrkosten etc., und dann eilten wir hinüber zur Gaststätte, wo jeder einzelne mit Geheul empfangen wurde. Neben der Tür stand „Angeklagter“ Tiebel und hielt einen Hut auf, in welchen sämtliche Zeugengebühren — auch die des Polizeisergeanten Ladwig — wanderten. Zu meinem Erstaunen war auch fast die gesamte Zuhörerschaft aus dem Amtsgericht anwesend. Auch unsere Fuhrleute taten die Fahrkosten in Tiebels Hut, und nun hielt Tiebel eine zündende Ansprache und lud alle Anwesenden zu einem kräftigen Umtrunk ein. Im gleichen Augenblick erschien die Bedienung mit einem großen Wassereimer voll Münchner Bier. Daraus füllten wir zur Transportersparnis nach Bedarf fleißig unsere Halbliterkrüge, und so entwickelte sich in kürzester Frist eine ausgelassene Stimmung, der sich niemand entziehen konnte. Selten im Leben habe ich soviel gelacht wie an diesem denkwürdigen Tage. Ich hätte nie geglaubt, daß wir in Altlandsberg

soviel Freunde hätten, denn immer mehr fröhliche Zecher fanden sich ein und wurden von uns wie alte Bekannte freigeig bewirtet. Es dunkelte schon stark, als wir endlich unsere Fuhrwerke bestiegen und unter dem Jubel der Altlandsberger die Heimreise antraten. In Wegendorf wurde selbstverständlich bei Klubkamerad Wernicke Station gemacht. In weiser Voraussicht hatte dieser schon in seiner Gastwirtschaft eine lange Tafel für uns zurechtgemacht, und so konnte ohne jeden Zeitverlust das fröhliche Zechgelage seinen Fortgang nehmen, nur, daß als Freunde jetzt die Wegendorfer daran teilnahmen. Manche Runde wurde vertilgt, und manches Hoch wurde auf unseren Bürgermeister Heggemann, der uns den ganzen Braten eingebracht hatte, sowie den Amtsrichter ausgebracht. Wir waren alle in einer Stimmung, wo man nichts nachträgt. Gegen Mitternacht traten wir in gehobener Stim-

15





mung die letzte 4,5 km lange Etappe an. Unterwegs mußten wir im Wegendorfer Walde noch einmal haltmachen. Es hatte sich nämlich herausgestellt, daß uns ein Mann abhandengekommen war. Zwei Kameraden, die noch gut auf den Füßen waren — das ist nur relativ gemeint — begaben sich zu Fuß ein Stück zurück, und bald entdeckten sie auf der Chaussee trotz Dunkelheit den vermißten Kameraden, der dort den Schlaf des Gerechten schlief. Er war, wie sich später herausstellte, unbemerkt vom letzten Wagen gefallen und hatte sich eingebildet, er läge schon daheim in seinem Bett.

Das letzte Stück des Weges verlief programmäßig, und so trafen wir denn wohlbehalten wieder bei unserem Vereinswirt ein, der allerdings als Angeklagter an der „Expedition“

nach Altlandsberg teilgenommen hatte. Hier wurde der letzte Schoppen genehmigt, der sich bis in die Morgenstunden ausdehnte. Am nächsten Tage feierte man uns in Werneuchen wie Helden, und es währte noch geraume Zeit, bis wieder Beruhigung eintrat. Bemerkenswert ist übrigens, daß kein einziger von den Kameraden eine Entschädigung aus der Klubkasse annahm, die seit dem Treptower Rennen bis zum Rande voll war, und Schorsch Tiebel, der nun schon seit 1945 unter dem grünen Rasen ruht, sagte mir anlässlich des 25jährigen Klubjubiläums 1931, daß der Spaß ihm und allen Kameraden gern und gut die 500 Mark wert gewesen wäre, die er uns samt den Gerichtskosten damals gekostet hat.

Fast 50 Jahre sind nun schon seit dem Rennen von 1908 vergangen, und dieses Rennen bei der kleinen Stadt Werneuchen, 27 km von Berlin, hat späterhin wirklich Geschichte gemacht. Bis 1923 haben wir es — wenn auch in kleinem Kreise und inoffiziell — alljährlich im Klub ausgefahren, 1920 sogar nur mit Hilfsmotoren, und ich gewann es ohne Ausnahme in jedem Jahre, aber dann kam der große Tag für Werneuchen: Der DMV beschloß, auf dieser Strecke alljährlich den letzten Lauf der deutschen Straßenmeisterschaft auszutragen, und wenn ich nun auch nicht mehr aktiv in die großen Motorenschlachten eingriff, so hatte ich doch alljährlich die große Freude, die großen Asse des deutschen Motorradportes auf dieser von mir 1908 entdeckten und späterhin ausgebauten Rennstrecke um den Endsieg in der deutschen Straßenmeisterschaft kämpfen zu sehen. Ich bin sicher, daß mancher

der alten Kämpen von damals lächeln wird, wenn er hier wahrheitsgetreu liest, wie es Anno 1908 im Motorradrennsport und insbesondere auf dieser Rennstrecke aussah.

Anmerkung der Redaktion: Es gibt humorlose und äußerst empfindliche Leute — drum: Mit Opa Geuders Gerichtssitzungsschilderung soll keineswegs die Würde irgendeiner Institution angetastet werden. Die Sache ist ja schon lange her, und über die (vielleicht) gute und (auf jeden Fall) alte Zeit senkt sich der Schleier des Vergebens und Vergessens . . .

Ernst Geuder



Vorsicht schwarzer Horex-Humor! bitte nicht das Gemuet verkohlen

"Wie steht es denn mit dem Kundendienst?" - Fragt der misstrauische Imperator-Interessent den Haendler. - "Oh,- prima, jede Imperator bekommt kostenlos einen neuen Bundesbahnfahrplan dazu-gelegt."

"Unser Sohn kann schon mit 11 Monaten laufen !" - Sagt der Resident Fahrer zu seinem Freund. Dieser Antwortet: - "Recht so, was der Sprit, den deine Resi so braucht kostet, da kann man gar nicht frueh genug mit dem Laufen anfangen."

Der Vater Schimpft: "Dein Zeugnis laesst aber allerhand zu WUENSCHEN uebrig." "Au fein, dann WUENSCHEN ich mir ein Horex-Rebell-Moped Papi !"

Zwei Motorraeder stehen auf dem Parkplatz. - "Wohin?" Fragt die BMW. - "An den Neckar !" - Knurrt die NSU. - "Ich will ja nicht angeben," - meint die BMW - "aber ich fahre in die Alpen !" - "Trifft mich ueberhaupt nicht," - sagt die NSU - "im Taunus habe ich eine Regina getroffen, die faehrt ueberhaupt nie richtig."

Nachtrag Motormacher

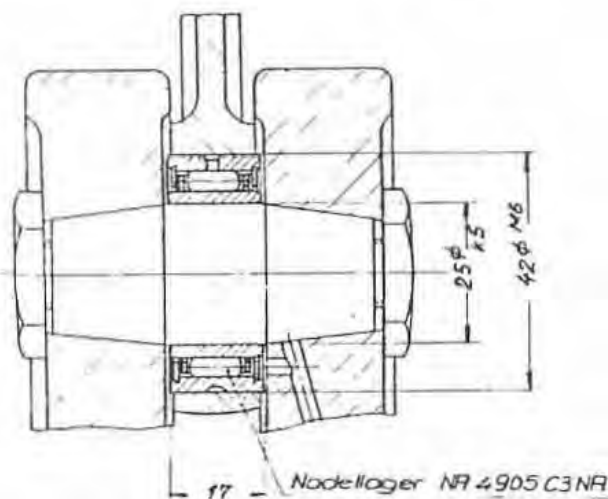
Im HB 1/92 Seite 12 "Wer macht mir den Motor" haben wir noch drei Telefonnummern vergessen, zum einen Horst fuer Imperator 04407-5777, Karl-Heinz fuer Regina4 06203-16462 und nicht zu letzt Wilfried Tel.07231-55909 fuer Regina0 bis 4

Ist die Resident ein Oeler?

Christian Tel. 09502-7448 hat uns geschriegen wie er seiner Resi das oelen abgewoehnte. Wir erinnerten uns an die durch Curt + vorgenommen Massnahmen unseren Motor garnicht erst oelen zu lassen. Bei der Resi gibt es vier Ausfuehrungen der Zylinderkopfbefestigung. Die zwei Ausfuehrungen mit kurzen M10 Stehbolzen bis Motornummer 083390 oder M11 ab Motornummer 0833911. So wie die zwei Ausfuehrungen mit langen Stehbolzen M10 Motornummer ? Oder M11 bis Motornummer 083534. Die Dichtungsmassnahmen der langen Ausfuehrung werden in Christians Leserbrief beschrieben. Wir wollen die Massnahmen fuer die kurzen Stehbolzen beschreiben. Es ist ganz einfach. Nachdem der Kopf mit den 4 Gewindebuechsen 08144300 aufgeschraubt und korrekt angezogen wurde, wird der Spalt zwischen Gewindebuechsen und Zylinderkopf mit Siliconkautschuk (Dirko) abgedichtet. Denn, auf die dort teilweise vorgesehenen O-Ringe ist, wegen der rauhen Zylinderkopfoberflaeche und den nicht konzentrischen O-Ringauflageflaechen, kein verlass auf Dichtheit. Auch beigelegte Kupferscheiben 10mm oder 11mm wie vom Werk vorgesehen, bringen nicht immer einen dichten Resident Motor. Das Del kriecht durch die Gewindegaenge und tritt dann am Zylinder aus. Noch etwas ist mir damals am Resimotor aufgefallen, den Lagerdeckel fuer die Nockenwelle gibt es in zwei Ausfuehrungen, die gegenseitig nicht im jeweils anderen Motorgehaeuse passen, Teilenummer 08111600 fuer Motore bis Nummer 083263 und Teil 08111601 fuer Motore ab Nummer 083264.

Euer Horex Novice

PS. Die vier bei Christian geaenderte Distanzbuechsen mit der Teilenummer 08144302 sind bei Resident-Motore ab Nummer 083391 verwendet.



Zu "Nadellager fuer Regina-Pleuel"

HOREX-NEUTEILE

z.B. LIMA-Deckel, Kapselrohr,
Tachoscheiben, Ölltg., Tele - Ver-
schleißteile und vieles mehr.

KLAUS FORSTER

A. d. Stadtwiesen 37

6140 Bensheim 2

Tel. 06251-73223 ab 19 Uhr

01.02.92

Lieber Horexfreund!

Das Vorwort im HB 4/91 habe ich mit Interesse gelesen und würde mich freuen, wenn es gelänge einen Stammtisch in der Region Bamberg, Erlangen, Nürnberg auf die Beine zu stellen. Die Interessenten müßten Sie mir mitteilen, um mit ihnen in Kontakt zu treten.

Thema "TECHNIK"

welches auch angesprochen wurde. Zur Horex-Resi 350 fällt mir folgendes ein (es wurde ja schon etliches zur Verbesserung durch Hr. Adelman geschrieben). Als ich vor Jahren am Zylinderkopf, die Führungen, Ventile und Sitze erneuerte, stellte sich nach der Montage und anschließender Probefahrt heraus, daß Öl an den Stehbolzen die durch die Zylinderrippen in den Kopf führen austrat (ich weiß nicht wie das Original von Horex gelöst war). Das Problem kann folgendermaßen gelöst werden. Die 4 eingeschrumpften Stahlbuchsen im Zylinderkopf werden mit einer Bohrung von 14 mm Durchmesser und 2 mm Tiefe versehen. Zur Abdichtung der Buchsen zu den Stehbolzen stanzt man mit Locheisen einen Ring (aus öl- und temperaturfestem Gummi) mit Außendurchmesser 14 mm und Innendurchmesser 10 mm mit einer Dicke von 3,5 mm. Dieser wird über den Stehbolzen geschoben und in die 14x2 Aussparung in der Buchse gedrückt und der Kipphebelbock darüber befestigt. Somit ist das Ölproblem beseitigt. Ventilführungen können von Alfa-Romeo verwendet werden. Man muß allerdings den Außendurchmesser als auch die Länge und Nut für den Sicherungsring neu anbringen. Und wenn man das Ende der Ventilführung andreht, kann man auch die Ventilführungsabdichtungen verwenden. Man muß dann aber auch den unteren Ventilderteller nacharbeiten. Die ganze Sache ist daraus entstanden, schnellstmöglich eine Abdichtung zu erproben. Da ich Locheisen und ein Stück ölfesten Gummi zur Hand hatte war dies das nächstliegende. Die Angelegenheit kann natürlich ganz elegant gelöst werden, indem man in den nächsten Laden geht und sich einen dementsprechenden O-Ring besorgt. Aber wer hat denn den Laden schon um der Ecke.

Ich hoffe, daß diese Anregungen einigen Horexfreunden nützlich sind.

C.H

Geschraubte Regina Kurbelwellen

Albert Tel. 00318355-2223 aus Holland schickte mir zwei wunderbare Schnittzeichnungen der geschraubten Regina0 oder Regina1 Welle, mit neuerem (grossem) Pleul. Auf einer Zeichnung ist fuer Reparaturzwecke der Einbau eines 4905 C3 Nadellagers dargestellt. Die andere zeigt die originale Lagerung. Ich erinnerte mich an einen Motorrad Artikel aus Motorradheft 11 1962. Beides, die Zeichnungen von Albert und den alten Motorrad Artikel, haben wir hier und auf dem Deckblatt wiedergegeben. Wir vom HB haben uns eine Welle mit dem kleinen Pleul und einem alten defekten Hubzapfen des grossen Pleuls repariert. Die Arbeit war, dank der Hilfe unseres Werkzeugmachers Werner und seiner Rundschleifarbit, sowie unseres Horex-Doktors Curt +, recht einfach. Doch Haltbarkeitserfahrungen liegen zur Zeit bei uns nicht vor. Aus diesem Grunde soll in diesem Artikel nicht verschwiegen werden, dass es Bedenken ueber die Verwendung eines normalen Nadellagers, im Bereich des Pleuls, mit seinen speziellen Gegebenheiten (Stossbelastung), gibt. So muss jeder die Verantwortung fuer einen solchen Umbau selber tragen.

Der Umbau eines grossen Pleuls sollte nicht, wie auf der Zeichnung, mit einer Buechse zwischen aeusserem Nadellager Lauf-ring und Pleul dargestellt werden, sondern durch einen, in das nachgehonte Pleul eingepassten (Presspassung), extra angefertigten, aeusseren Laufring, dargestellt werden. Nachhonen der Nadel-lauflaeschche, wegen Rundheit der selben, ist angezeigt. Hier stellt sich dann aber die Frage, sind so noch Kosten gegenueber der Ueberholung mit neuem Zapfen und speziellem Pleul Nadel-lagerkaefig zu sparen?

PS. Wer noch einen defekten (eingelaufenen) geschraubten Hubzapfen vom grossen Pleul hat und ihn fuer den geschilderten Umbau nicht benoetigt, kann uns, vom HB, diesen verkaufen. Wir sind noch an 2 Zapfen interessiert!

Euer Horex Novize

Neue Kurbelwellen Regina

Wie mir Herbert Ammon, siehe Anzeige in diesem Heft, mitteilte, sind bei Ihm fuer alle Regina Kurbelwellentypen neue Hubscheiben, Lagerzapfen mit Lager und Simmerringen, sowie Hubzapfen, Pleul-lager und Kolbenbolzenlager erhaeltlich. Dass heisst, an der Kurbelwelle kann, bis auf das Pleul, kaputt sein was will, die Kurbelwelle kann wieder aufgebaut werden. Es ist noch zu bemerken, dass diese Hubscheiben fuer alle Typen aus Stahl nachgefertigt wurden und dass die Montage generell durch verpressen, wie bei den neueren Reginalwellen stattfindet.

Abnorme Gewinde

Erinnert Ihr euch noch an die Frage nach dem Kickstartergewinde an der Regina, im HB 1/91 Seite 3 und die Antwort im naechsten Heft Seite 11 ?. Oder habt Ihr schon einmal Schneideisen und Gewindebohrer fuer die verschiedenen Fahrradgewinde gesucht ? Nun habe ich eine Adresse, wo man solche Sachen bekommt ! Ich suchte M10 mal 1 links und M21 mal 1,25; einmal an der Lade gezogen und schon lag das Gesuchte auf dem Tresen. Johann Rebell Tel.069-854004 Bieberer Str. 145A in 6050 Offenbach ist eine solche Adresse. Auch Versand.

Schlechter Seitenstaender

Unser schweizer Horex-Freund Erich Widmer Walter-Hauser-Str 10 in CH-8820 Waedenswil, hat mit dem in HB 3/91 Anzeigenteil angebotenen Seitenstaendernachbauten, keine guten Erfahrungen gemacht. Er war nicht lange haltbar.

Nadellager für Regina-Pleuel

Unser Leser Alois Dürr, Nürnberg, schrieb uns eines Tages einen Brief:

Ich hatte bei meiner 350 ccm-Regina immer Malheur mit den Pleuellagern. 20.000, höchstens 30.000 km, dann ging die Klapperei los, oder es war das Pleuel restlos gefressen. Vierkant- oder Sechskantwalzen kamen beim Zerlegen immer raus. Darum suchte ich seit langem nach einem anderen Lager mit Innen- und Außenring, das man beliebig oft auswechseln könne, um nicht immer DM 50,- für ein Austauschpleuel auf den Tisch legen zu müssen.

Ich fand nach langem Suchen zwei Lager, und zwar: „INA-Nadellager – NA 4905“ mit der Abmessung $42 \times 25 \times 17$, oder das Nadellager von Dürkopp mit der gleichen Abmessung. Die Lager haben im Außenring eine Schmierrille. INA hat eine Durchbohrung zu den Nadeln, Dürkopp dagegen drei. Von der Schmierrille aus sind Durchbohrungen zu den Nadeln, die die Schmierung von außen bewirken.

Es gibt allerdings zwei verschiedene Pleuel. Es paßt aber nur die alte Ausführung, wo der Ring vom Rollenlager eingepreßt ist und die Rollen auf dem Hubzapfen $24,5 \varnothing$ laufen, weil nämlich die neue Ausführung einen stärkeren Hubzapfen hat, $29,8 \varnothing$ und keinen Außenring hat. Die Rollen laufen in dem harten Pleuel mit $40,8 \varnothing$.

Also an die Arbeit: Kurbelwelle auseinander-schrauben. Allerdings ist da noch was zu ändern. Man muß nämlich den Hubzapfen aufstählen lassen, und zwar von $24,5 \varnothing$ auf $25,0 \varnothing$, also um $\frac{1}{2}$ mm. Kostenpunkt ca. DM 10,-. Den Innenring pressen wir aus dem Pleuel raus, es geht allerdings etwas hart, man braucht einen großen Schraubstock und ein paar Rohrabfälle, aber dann geht es schon. Das neue Lager wird eingepreßt, es ist genauso breit wie das Pleuel. Der Innenring wird auf den Hubzapfen aufgepreßt, dann kann man die Kurbelwelle wieder zusammenschrauben und auf der Drehbank auszentrieren.

Es ist noch folgendes zu beachten: Es gibt verschiedene Schmiersysteme – Öleintritt in rechten Kurbelwellenzapfen, es wird hier das Pleuellager seitlich von der Kurbelwelle aus geschmiert. Das ist die ganz alte Ausführung. Die neue Ausführung ist wie folgt: Öleintritt in Kurbelwellenzapfen. Das Öl tritt erst vom Hubzapfen auf die Lauffläche des Pleuellagers. Da aber der Innenring auf den Hubzapfen gepreßt ist, muß man sich einen Innenring mit Schmierloch besorgen, oder man schleift sich ein Loch hindurch. Um die großen Lagertoleranzen auszugleichen, gibt es Innenringe mit ein paar Tausendstel Übermaß.

Es gibt noch eine Möglichkeit um das Aufstählen zu umgehen. Man nimmt den starken Hubzapfen mit $29,8 \text{ mm } \varnothing$ und dreht oder schleift ihn auf $25,0 \varnothing$; Passung h 6. Das alte Pleuel mit $42 \text{ mm } \varnothing$ ist aber unumgänglich, man muß es sich, wenn man das neue Pleuel mit $40,8 \text{ mm } \varnothing$ hat und das wird wohl meistens der Fall sein, beim nächsten Händler eintauschen, und wenn das nicht möglich ist, sich beim Schrotthändler eines besorgen.

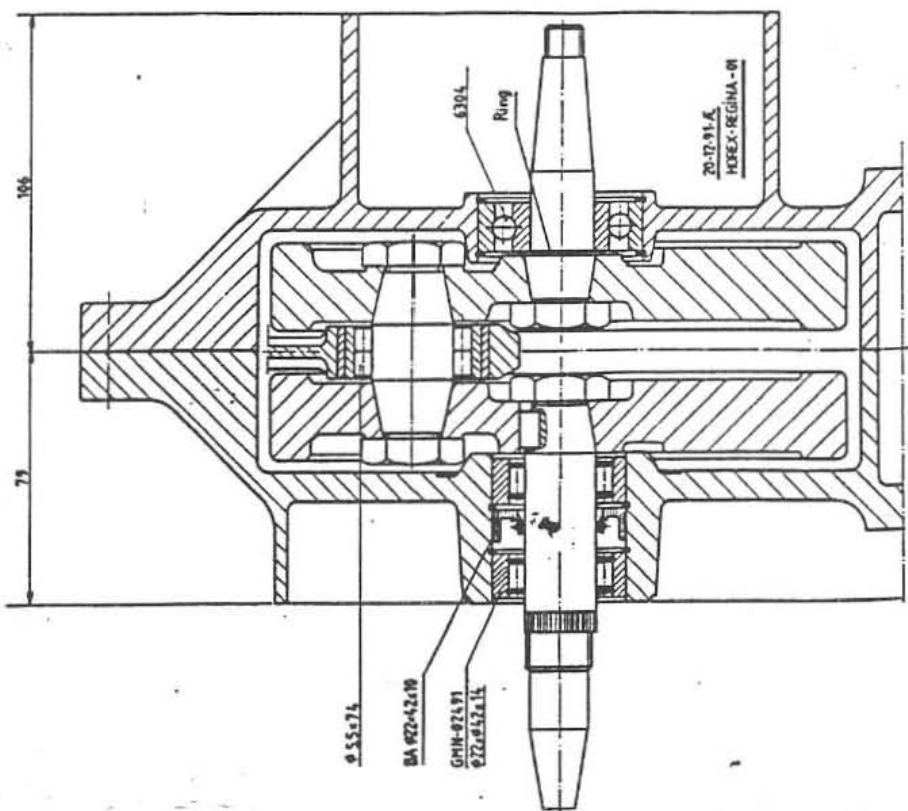
Wir fragten daraufhin bei der Herstellerfirma der INA-Nadellager an, was man zu diesem Umbauvorschlag sagte. Dort war man der Meinung, daß auf Grund seiner speziellen Konstruktion das genannte Nadellager NA 4905 für eine Verwendung im Pleuel nicht besonders geeignet sei — man hielte es sogar für besser, im Reparaturfall die alte vollrollige Ausführung wieder herstellen zu lassen.

Darauf legten wir den Vorschlag auch der Herstellerfirma der Dürkopp-Nadellager vor. Auch dort würde man, wie aus der Antwort zweifelsfrei zu entnehmen ist, an sich lieber einen anderen Nadellagertyp im Reparaturfall zum Einbau bringen — nur dieses Lager, mit wesentlich stärkerem Käfig und höherer Tragfähigkeit, paßt leider nicht in die vorliegenden Abmessungen des Kurbeltriebs der Regina. Aber eine grundsätzliche Ablehnung des Vorschlags sprach man nicht aus — sondern die Dürkopp-Leute waren sogar so nett, für unsere Leser, die eventuell an diesem Umbau interessiert sein könnten, eine Einbauzeichnung unter Verwendung des Nadellagers NA 4905 anzufertigen.

Wir bringen sie nachstehend. Und geben einen Hinweis wieder, den uns Dürkopp zur ursprünglichen Einbau-skizze unseres Lesers Dürr übermittelt hat: in dessen Umbauanweisung (s. oben) war darauf hingewiesen, daß man sich einen Innenring mit Schmierloch besorgen oder ein solches nachträglich einschleifen müsse, um die Ölzufuhr auf dem bei der neueren Hubzapfenausführung vorgesehenen Ölbohrung zu ermöglichen. Diesen Ölzutritt auf der Lauffläche des Innenrings beim Nadellager hält man bei Dürkopp für überflüssig, der Ölzutritt von der Seite genüge.

Ru.

Original Lagerung





Peter Haun im
Horex Club
Berlin e. V.

Berlin, d. 3.1.92

Liebe Freunde des Horex-Boten.

Evtl. habt Ihr im Winter ein „Sommerloch“ und wollt etwas von meinem Urlaub 1991 berichten.

Mein Entschluß wieder 2 Wochen Juli / August in Norwegen zu angeln, stand schon lange fest. Mein Ziel war die Westküste, in den Fjorden. Als im Club die Einladung zum Horex Treffen in Sandnes vorgelesen wurde lag es nahe, auch Magnus Dahle zu besuchen. Auf meine Fragen schrieb Er: kommen, laß Sprache keine Hinderung sein.

Die Urlaubszeit war ran. An einem Samstagmorgen gings los und am Abend war ich in Hirtshals (DK). Die Nachtfähre war sehr voll, aber alle Motorräder wurden verladen. Am Sonntagmorgen kam ich in Kristiansand (N) an. Auf der Straße nach Sandnes lernte ich einen BMW Fahrer kennen, mit dem ich ins Gespräch kam. Er kannte Magnus und führte mich zu Ihm. Es war eine herzliche Begrüßung. Ich fand es ganz toll, als Magnus mir anbot, meine Frau in Berlin anzurufen, daß ich gut angekommen bin. Magnus besorgte mir eine Unterkunft bei einem Oldtimer Freak.

Per Nysted bot mir gleich seinen umgebauten Reisebus an, in dem ich einige Tage wohnte. Mit Per machte ich eine schöne Fahrt nach Stavanger, dann auf der Fähre durch den Lysefjord zum Lyse-Botn. 4 Stunden waren wir bei herrlichem Wetter auf dem Wasser. Dann ging es die 30 Kehren nach Oben. Die Teilnehmer am damaligen Treffen in Sandnes wissen wovon ich schreibe. Es war ein Erlebnis !! Ich fuhr eine modernere Maschine, aber auch die alte BSA (Kriegsmodell) überwand die 932m Höhenunterschied mühelos. Auf der Straße bergab, stand hinter einer Kurve plötzlich ein Pferd quer auf der Fahrbahn. Den Kopf durchs offene Fahrerfenster gesteckt-wollte es Futter haben. Für uns Motorradfahrer war noch Platz, wir hätten vorbei fahren können. Aber dieses Schauspiel wollten wir uns nicht entgehen lassen. Es dauerte eine ganze Weile, bis das Pferd den Kopf freiwillig aus den Wagen zog. Wer hat denn schon Pferdefutter im Auto?

In den Tagen als ich bei Per im Bus wohnte kam Magnus öfter mal vorbei. Mal brachte Er seine Briefmarken mit, mal brachte Er den Horex Entusiasten Terje B. Solesvik mit, der mir stolz seine Regina 3 vorführte. Oder Magnus holte mich ab und wir besuchten den Rennfahrer Jon Ødegard in seiner Werkstatt. Diese ist profimäßig ausgestattet und Jon baute gerade an einer alten Rudge/Ulster herum. Als ich mich entschloß weiter zu fahren, wurde Abschied gefeiert. Magnus telefonierte während dessen



mit Arne Bratland auf der Insel Karmøy.-Ja Peter aus Berlin soll kommen. Am nächsten Tag angekommen auf der Insel, befuhr ich die angegebene Straße. Ich konnte sein Haus abseits nicht verfehlen, denn an der Straße blinkte und blitzte eine schöne Regina. Es war eine herzliche Begrüßung. (Wiederholung ist angebracht) wie bei Sternfahrten, wenn man die Freunde wieder sieht. Arne bot mir sein Wochenendhaus an und nach Kaffee & Kuchen brachte Er mich hin. Es war eine himmlische Ruhe - nur die piekenden Fliegen waren lästig. Eine Woche blieb ich dort. Fuhr durch die Gegend, sah mir die Insel an. Die meiste Zeit aber verbrachte ich am Fjord und angelte. Arne holte mich auch öfter mal ab, wir gingen dann an einem See angeln. Mal fuhren wir, Arne mit seiner Frau Hinten drauf nach Bokn. Ein Ort, wo man den Fernmeldeturm über'n Fjord sah, aber über die Brücke von Haugesund erst nach 1 Stunde erreichte. Dort wohnt auf einem Bauerngehöft ein Motorrad Freak, der so an die 10 verschiedene Motorräder hat und div. Ersatzteile. Außerdem sammelt Er jegliches Gerät aus der Landwirtschaft. Dieser Fan freute sich, endlich mal wieder die deutsche Sprache - einwandfrei - an den Mann zu bringen. Auch Harald Kallevik besuchte mich und ließ seine schöne Resident begutachten. Arne Bratland erzählte von dem gelungenem Horex Treffen und zeigte auch Fotos. Jeden Teilnehmer nannte Er mit Namen. Bei OTTO WILL kam ich Ihm zuvor. Erstaunt fragte Arne - kennst du den auch? Meine Antwort: „wer OTTO nicht kennt hat die Welt verpennt“. Erst wußte Er nichts damit anzufangen. Ich erklärte Ihm, daß es ein Ausspruch bei uns ist. Er fand es so lustig, daß wir uns oft mit diesem Spruch begrüßten. Die Zeit verging viel zuschnell, wie immer, wenn es schön ist. Meine Rückfahrt ging über Haugesund, Übernachtung in Eidfjord, Geilo, Kongsberg, Larvik nach Kristiansand zur Fähre. Wie gesagt, es waren herrliche Tage ohne einen Tropfen Regen und fast immer Sonne. Und ich habe wieder nette Menschen kennen gelernt. Ich freue mich schon auf die nächste Sternfahrt bei Markus in Bimöhlen, denn die Norweger wollen auch kommen! Dann werde ich auch erfahren, ob meine Post mit Fotos und div. Horex Unterlagen, das Werkstattbuch für Magnus seine Imperator u.s.w. angekommen sind. Erst dachte ich der Postdampfer ist abgesoffen, aber inzwischen hat sich Per gemeldet - dann werden irgendwann es auch die Horex Entusiasten tun. Aber die Hauptsache--ich bin nach 3285 Km heil und mit vielen neuen Eindrücken zurück gekommen. Mit Horexianergruß

Peter Haun



MAGNUS, TERJE B. SOLESVIK + KLEIN PETER



VOR DEM HAUS
Insel Karmøy

Horex-Freunde unter sich.

Uwe macht den Vorschlag eine Liste zu erstellen, auf der Adressen von Horex-Freunden verzeichnet sind, die fuer folgend aufgelistete Leistungen zur Verfuegung stehen.

- G = Getraenk z.B. Kaffee oder Bier steht fuer Horex-Freunde, die vorbeischauen bereit. Nach Moeglichkeit erst anrufen.
- F = Fruehstueck (kleine Mahlzeit) fuer Horex- oder Veteranen-Fahrern auf Tour. Nach Moeglichkeit erst anrufen.
- H = Ich leiste einem liegengebliebenen Horex- oder Veteranen-Fahrer hilfe.
- Bn = Horex-oder Veteranen-Fahrer auf Tour finden "n" Betten oder Schlafplaetze. (B2 heisst zwei Betten, B3 = drei Betten oder Schlafplaetze u.s.w.). Nach Moeglichkeit vorher anrufen.
- S = Ich bin an einem Stammtisch in meinem Raum interessiert. Gleichgesinnte moegen sich bitte melden.
- W = Habe Horexwerkstatt leiste gerne Hilfe an Horex.
- C = Fahre Vorkriegs Horex oder Columbus.
- Rg = Fahre Regina oder SB35.
- I = Bin Imperator Fahrer.
- Rs = Bin Resident Fahrer.
- K = Fahre eine kleine Horex bis 100ccm.
- N = Habe keine Horex, bin aber Horex-Freund.
- R = Sport mit Horex- oder Columbus-Veteranen z.B. Rennen oder Trial ist meine Sache.
- T = Stehe fuer tech. Erfahrungsaustausch zur Verfuegung.
- Sa = Sammle Horex, Columbus, Motorenfabrik Oberursel, oder Rex. Z.B. Stationaermotore, Fahrrad, Einmachglas, Dokumentation, Bilder u.s.w..

Und nun die ersten Anschriften, wir bitten um weitere Meldungen, die wir in der naechsten Ausgabe des HB bekannt geben. Einmal jaehrlich werden wir dann einen Ueberblick aller Meldungen im HB bringen.

Schwarz Uwe:Kirchbachweg 12:w7811 Sulzburg:Tel.07634-8159:G,H:
 Koch H.:Eggartstr.10:w8224 Chiming/Egerer:Tel08664-1439:G,H,Rg,I:
 Schmitz K:Plinganserstr.40:w8 Muenchen70:089-778380:S,Rg,I,Sa,T:
 Waschull Heino:KleineHoll:w2Hamburg74:040-7153187:W,S,B2,H,F,G,Rg:
 Haberzeth C.:Plattenweg1:w8602Pettstadt:09502-7448:H,Rs,R,S:
 Bunger Uwe:Am Sandberg 14:w2803Weyte/Lesste:0421-802705:G,H,Rs:

...de Rhein/Neckar treffen sich einmal im Monat, am Mittwoch, zum Stammtisch in 7528 Karlsdorf. Sinn und zweck das Stammtisches ist das Austauschen von Tips, Erfahrungen, Besuch von Veranstaltungen etc.. Wer interessiert ist, melde sich bei Bernhard Huber in der Heinrich-Fuchs-Str. 101 in 6900 Heidelberg. Tel. 06221-315760

-Der MSC-Bad Homburg ist ueber seinen Vorsitzenden Eduart Schoettner in der Schneidheimerstr.5 in 6380 Bad Homburg Tel. Tags 06172-100403 und abends 06172-35822 erreichbar.

-Die Veteranen-Freunde 6072 Dreieich Treffen sich jeden dritten Freitag im Monat in 6090 Ruesselsheim- Hassloch Moerfelderlandstr. im Sportheim um 20 Uhr . Oder am ersten Freitag in 6072 Dreieich -Sprendlingen in der Seilerstr. bei der Sportgemeinde SKG auch um 20 Uhr. Info bei Christel Tel.06103-62300.

-w-2000 Hamburg 76 Gaststaette "Intakt" jeden Freitag ab 200 Uhr

-w-4542 Tecklenburg Gasthof Roemerkrug jeden Mittwoch
Tel. 05405-3382.

-w-6537 Gensingen Hotel zum Adler jeden Montag ab 20 Uhr
Tel. 06704-2208

-w-7129 Eibensbach-Gueglingen Felsenkeller jeden letzten Sonntag
ab 9.30 Uhr

-w-7176 Braunsbach/Kocher jeden ersten Sonntag 19 Uhr
Tel.07183-41595

-w-7900 Ulm Cafe Rialto jeden Donnerstag ab 19 Uhr
Tel. 07302-4853

-w-8700 Wuerzburg Oberduerrbach Waldschaenke jeden ersten Freitag
19.30 Uhr Tel. 0931-83852

-w-8823 Muhr am See Gasthof Moenchswald jeden dritten Freitag
ab 20 Uhr Tel. 09831-9149

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Telefon

Postadresse Constantin Klinger
Rotlintstr.51
6000 Frankfurt 1
Redaktion Constantin Klinger
Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
Kto.318039303 BLZ.500 502 01

069-
436859
oder
4909043

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

Gummiteile fuer Horex

Albrecht Strack Tel.06126-6531 hat eine Fertigung von verschiedenen Gummiteilen aufgezogen. Bei Ihm sind zu bekommen, die Faltenbaelke zwischen Motor und Kettenkasten, jeweils speziell fuer Resident oder Imperator; die sind naemlich unterschiedlich. Weiter ist zu bekommen, alle Gummiteile aus den Resi- und Imperator-Federbeinen, wie oberes und unteres Gummi des Befestigungsauges, oder die Anschlaggummischeiben des Daempfers. Weiterhin macht er Ruecklichtunterlageplatten bauart "Hella" 105x68 oval nach. Diese Unterlage ist oben 12mm und unten 6mm stark, in der Mitte geht das Mass bis auf 2mm zurueck. Fuer Horex sind 3mm starke Unterlagen erhaeltlich. Auch Batterie Unterlagen mit hochstehendem Rand in den Massen 90x80 - 83x95 - 120x60 und 124x59 sind zu bekommen. Und zuletzt sind bei Ihm die Gummis zur hinteren Tankbefestigung der Regina erhaeltlich NFQ55a. Die Preise koennen nicht sehr niedrig sein, da zur Herstellung ein zweikomponenten kalt vulkanisierender Gummi verwendet wird, bei dem der Materialpreis schon bei 80,-DM das halbe Kilo liegt.

Federn

Fuer die nachkriegs Horexten sieht der Ersatzteilemarkt ja sehr gut aus, aber die Columbus-Fahrer haben da noch richtige Probleme. Z.B wer macht mir eine Kupplungsfeder u.s.w.. Die Firma R W U GmbH Tel. 06181-17333 Moehnest. 10 in 6450 Hanau 1 macht Federn nach Zeichnung oder Modell, auch in kleinen Mengen.

Oil- und Benzin- Schlauch

Die Firma Grossler Tel. 069-733021 oder 736073 in der Hufnagelstr. 10 in 6000 Frankfurt 1 fuehrt Meterware und Schlauchnippel in vielen Quatitaeten.

Tankdecken und Sattelueberzuege. Steinschlagschutz Regina GS.

Gunter Meyer, vom HC Bremen, zur Zeit in Pakistan, hat die Moeglichkeit Tankdecken und Sattelbezuuge, dort, nachfertigen zu lassen. Er benoetigt eine Papierschablone, sowie die Material, Farbe und Ausfuehrungsbeschreibung fuer die verschiedenen Horex- Decken oder Bezuuge. Wir konnten Ihm mit zwei Schablonen fuer Regina und Imperator Tankdecken dienlich sein. Gunter hat uns darauf ein feines Muster einer Reginatankdecke zurueckgesand. Der Herstellungspreis liegt in Pakistan bei ca. 5 bis 10,- DM per Stueck. Auch waere die Nachfertigung des Steinschlagschutzes fuer Regina Gelaendesport, siehe Seite 18 im HB 3/89, moeglich. Es fehlen Gunter nur die genauen Massangaben und die Materialbeschreibung. Wer Gunter helfen kann oder selber an der Nachfertigung Interesse hat, wende sich bitte an:

Gunter Meyer: AEG Tarbela Site Office G. : P.O. Box 17 : Tarbela Dam Colony : Pakistan Hazara P.C. 22850. oder Fax 009251-584196. Er ist nur noch bis ende April dort.

Imperator Schutzbleche aus Kunststoff

Nun hat mir doch, beim letzten Stammtisch, einer erzaehlt, dass der Holger vom HC Bad Bramstedt Tel. 04882-385 wunderschoene Schutzbleche, in GFK, fuer die Imperator nachbaut. Na das ist doch eine Moeglichkeit fuer die, die schon lange, und dies erfolglos, auf der Suche nach solch einem Teil sind. Bei dieser Gelegenheit moechte ich auch auf Albrecht siehe HB 3/91 Seite 20 "Boge-Daempfer..." hinweisen, der auch vordere Imp./Resi. - Schutzbleche in GFK nachbaut.

Gespann Hinterradreifen 4.00x19 und Wulstreifen

Ein Hinterradreifen mit flachem Profil, also hervorragend fuer Gespannfahren geeignet, ist bei Michelin Bannwaldallee 60 in 7500 Karlsruhe 21 Tel. 0721-86000 erhaeltlich. Der Reifen laeuft dort unter "Reifen fuer Oldtimer" 1932 ZZ 400x19 Moto/Cycle-Care. Auch Wulstreifen mit der Bezeichnung "Roulage Universel" in den Groessen 700x80, 750x80 und 700x75 sind dort erhaeltlich. Wartezeiten bis zu 6 Monaten sind moeglich.

12 Volt fuer die Imperator

Im Artikel "280 Watt fuer..." aus HB 3/91 Seite 17 war uns noch nicht klar, ob der BMW Anker den gleichen Konus wie die Imperator Kurbelwelle hat. Dies ist der Fall! Beide Konen sind gleich. Dreharbeit ist nicht unbedingt noetig. Doch durch ein tiefer drehen des Konus lassen sich Anpassungsarbeiten am linken Gehausedeckel vermeiden. Zusaetzliche Information: Die Lichtmaschine der neueren 1000ccm Boxer hat noch mehr Leistung als die der /5 und /6 Typen.

HOREX Regina ERSATZTEILE

zum Beispiel:

Schalthebel- und Kickstartergummi in orig. Form	je	6,80 DM
HOREX Emblem 2-teilig, beste Qualität	je	59,80 DM
GEPÄCKBRÜCKEN in orig. Form mit Halterung	je	149,80 DM
FAHRERSATTEL komplett neu, Untergestell orig. Form		
HUPE 6V dicke Ausführung, schwarz, mit Chromblende		39,80 DM

und vieles mehr

fordern Sie kostenlose Ersatzteillisten an.

MOTORRAD STEMLER GmbH

GROSS- UND EINZELHANDEL · IM- UND EXPORT · ANFERTIGUNGSTEILE
Adler - BMW - DKW - Horex - NSU - Triumph - Viktoria - Zündapp und andere

Garschager Heide 29, 5630 Remscheid 11, Tel. 02191/53067
Telefax 02191/590349

elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

- DKW 125, DKW 175, MZ, MAICO
- NSU MAX, NSU CONSUL, HOREX, ADLER
- BMW R25/26, BMW R50/60, BMW R51/2
- MATCHLESS, AJS, SAROLEA
- Sonderanfertigung für fast alle Modelle



ELEKTRONIC-DATA

KLEIBER GMBH

Steinbach 19 · 5253 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

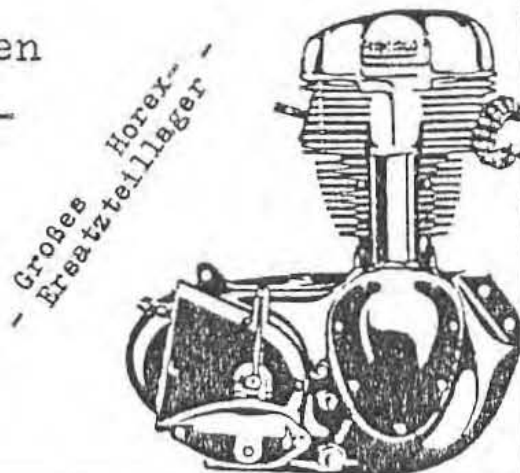
Krümmern - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

6110 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



Auspuffstutzen

Wer an seinem Zylinderkopf neue Auspuffstutzen braucht und diese in Stahl ausgeführt haben möchte, entsprechend der Werksreparatur, der ist bei Axel Tel.06172-39935 bestens aufgehoben. Für alle Horex-Modelle bietet er die Anfertigung und den Einbau an. Karl-Heinz Tel.06203-16462 macht die selben Arbeiten, nur werden sie bei ihm in Alu ausgeführt. Siehe Anzeige in diesem Heft. Der Grund für Alu ist, der gleiche Wärmeausdehnungskoeffizient zwischen Alustutzen und Alukopf, was dem locker werden vorbeugt.

Kleine Federn für Horex

Wilfried Tel.07231-55909 bietet einige kleine Federn an. Zum einen der Federring welcher den Gummibalg an der Hinterradfederung hält Teilenummer JFA 74. Dieses Teil wird in V2A gefertigt. Zum anderen macht er auch die Federn für den Fliehkraft-Zuendversteller welche, die Fliehkewichte zurückhalten. Diese Teile sind ohne Teilenummer.

Motor Erkennung bei Spitzgehäusen.

Man bekommt einen Regina Motor mit dreigeteiltem Spitzgehäuse angeboten und fragt sich. - Ist das ein Motor mit grosser Lagerung? Mit, wie beim Rundgehäusemotor, NJ305 Rollenlager. Dass wäre das Beste, was einem passieren kann, oder hat der Motor die Zwischenlösung, mit den zwei Kugellagern, auf der Primaerseite. Möglich wäre auch ein Regina Motor mit den direkt auf dem Kurbelzapfen laufenden Rollen. Könnte man den Motor aufmachen, wäre die Antwort leicht, aber das ist meist nicht möglich. Was nun, mein lieber Freund und Kupferstecher? Wilfried Tel.07231-55909 weiss Rat! Zuerst einmal die einfachste Lösung, - über die Motornummern. Vorsicht dort ist Manipulation möglich! Motoren mit E1M und 01er Nummer haben die direkt laufenden Rollen. Motoren mit 03er Nummer bis zur Nummer 0371931153 haben die Zwischenlösung mit den zwei Kugellagern. Motoren ab und einschliesslich 0371931153 haben die NJ305 Rollenlagerung, die Rundgehäuse Motore sowieso haben. Nun zu den unveränderlichen äusseren Merkmalen. Die Motoren mit der NJ305 Lagerung haben alle ein drittes Kurbelwellenlager, kurz vor der Lichtmaschine im Primaerdeckel. Dieser Deckel ist dadurch 55mm breit, man spricht deshalb auch vom "Breiten-Motor". Alle älteren Motore sind nur 45mm breit. Das Mass wird zwischen Lichtmaschinenfläche und Dichtfläche zum Kurbelgehäuse genommen. Die Unterscheidung zwischen den zwei älteren Ausführungen ist nicht so sicher vorzunehmen, da es möglich ist, dass der Primaerdeckel mit dem Prüfdeckelchen für die Primaerkettenspannung nachträglich auf einen alten Motor mit direktlaufenden Rollen montiert wurde und so einen neueren Motor vortauscht. Das Umgekehrte, z.B. nach einer Beschädigung, ist natürlich auch möglich.

Kurbelwellen Reparatur

Ulrich Tel.0591-64145 hat Erfahrungen mit der Überholung von Kurbelwellen gemacht. Wir gaben Telefonnummern im HB 1/91 Seite 19 "Hoeckle" und HB 2/91 Seite 22 "Kurbelwellen" bekannt, siehe aber auch letztes Heft "Mechanische Präzision" Ulrich machte Preisvergleiche die zwischen 250,-DM und 700,-DM lagen. Er gab seine Welle an Fa. Westermann in 4840 Rheda-Wiedenbrück Tel.05242-47421 zahlte knapp 300,-DM und ist mit der Arbeit hoch zu frieden. Ulrich gibt gerne seinen Preisspiegel an Interessenten weiter.

Alle Kleinanzeigen sind kostenfrei. Wir behalten uns aber vor, den Text sinnvoll zu kürzen oder zu veraendern. Anzeigen koennen jeweils bis 30 Tage vor herauskommen des HB an uns per Post oder Telefon, fuer die naechste Ausgabe des HB, gegeben werden. Siehe hierzu Adresse und Telefon im Impressum.

Neue Nockenwellen fuer Horex SS00 u. SS500 mit Sturmey Archer Motor. Tel. 02223-24583 ab 18Uhr

Suche Regina Oeltank + Resident Kurbelwelle. Teile duerfen repbeduerftig sein. Tel 05381-2592

Suche fuer XM T6 Seitendeckel mit COLUMBUS Schrift, HAJOT Umlaufpumppe, 9 Bolzen Zyl.-Deckel, Deckel fuer das Ventilfedergehäuse. Tel. 08664-1439

Suche Explosionszeichnung des Type 23 Imperator 450 wie in HB 2/90 Seite 13, nur in gross. Tel. 09229-7382

Suche zu kaufen, defekte Nockenwellen, Kipphebel + Ventilstoessel, der Typen Regina, Imp+Resi. Suche Kontakt zu Leuten, deren Imp. 180Kmh laeuft, oder die eine Resi. mit obenliegender Nockenwelle haben. Tel. 06851-70164

Verkaufe Poliermotore 3000UpM 2Kw, beidseitige Aufnahme fuer Scheiben. 400,-DM je Albert Tel. 0031-83-552223

Suche original Seitenstaender fuer Reg.2. Tel. 0041-17800440

Verk. fuer Regina: glasgestrahlt 4teilig. Mot-Gehäuse, Ventildeckel, Schiffchen mit Unterteil; Weinmann 40loch 19" Flachschulterfelgen, Kurbelwelle ein Zapfen fehlt, G-Gusskopf, Kleinteile. Fuer andere Teile bitte nachfragen. Tel. 07634-8159

Suche Imperator 500ccm Alu-Zylinder. Tel. 09502-7448

Tausche oder verkaufe meinen 600 ccm Stamo-Columbus. Suche oder tausche Hausposthefte, habe doppelt. Tel. 06438-3834



HOREX-Club Bad Bramstedt
Markus Runge
Dorfplatz 6
W-2357 Birmöhlen

Tel. 04192-1414



HOREX

Sternfahrt

Pfingsten 1992 in Bad Bramstedt

Suche fuer Reg. 0,1,3 Schutzbl. Motor, M-Teile, Lampengehäuse Lenker, Kettenka. Zahnradpumpe Auch Tausch gegen KS 601- oder BMW-Teile. Zum Nachbau suche ich Vorlage des Kissens hinten Reg-Sport. Tel. 07195-73214

Suche fuer Imperator hinteres Schutzblech, Kettenkasten, vord. Bremsnabe oder ganzes Rad und beide Auspufftueten: J. Muenzner o9386 Leubsdorf Hauptstr. 139

Verk. Regina 350 Motor mit vor. Rahmen; Spitzgehäuseteile; Auspuffkr.; Bremsaet.; Lampeneins. Ventile, Federn, Teller; Beifahrersattel u. vieles mehr. Rohrteile fuer Tigergabel der S35 Tel. 07221-61919 ab 18 Uhr

Suche fuer Regina 4 Tausch oder Kauf, unfallfreien Rahmen inkl Brief, hint. Schutzblechklappe, Hauptstaender, untere Motorhalter. Tel. 05276-8404 ab 20 Uhr

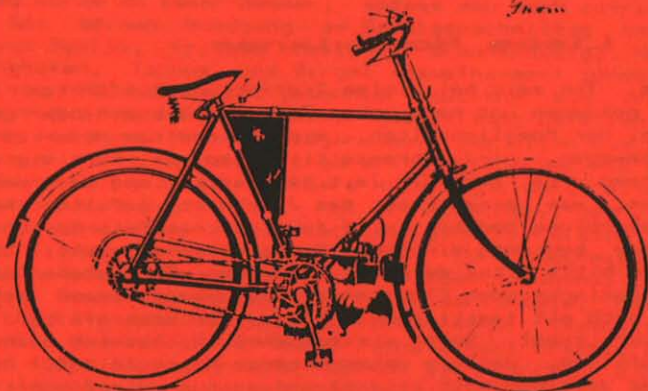
Suche gekroepften Regina Kickstarter, linken Resi Werkzeugk. u. Resi Fahrersitz. T 06126-6531



HOREX BOLE



SCHWEIZER



Horex-Freunde
Rhein / Neckar



Preis 2,-DM

Nr. 4/92

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

Krümmer - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

6110 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



Liebe Horexianer

Ich hoffe, Ihr seid bei vielen Treffen und Ausfahrten in 1992 zusammen gekommen und habt ueber Gespraechе zueinander gefunden. Die Anzahl der Moeglichkeiten, sich mit seinem Motorrad in der Natur zu bewegen, wird jahreszeitlich bedingt, fuer die naechste Zeit abnehmen. Es kommt die Zeit der Maerkte und der Werkstatt. So manches, was einem ueber das Jahr nicht gefallen hat oder einer Ueberholung bedarf, wird fuer die naechste Saison gerichtet. Andere beginnen ein neues Restaurationsprojekt. Doch das menschliche bitte nicht darueber vergessen. Es bestehen an vielen Orten Stammtische oder Clubabende, die Gaeste immer willkommen heissen, auch mit familiaerem Anhang, der doch oft bei unserem Hoppy zu kurz kommt. Seien wir mal ehrlich, es ist doch mit der Familie oft so, das sie unter unserem Hoppy leidet. Also aus Fehlern der Vergangenheit gelernt und es fuer die Zukunft besser gemacht.

Euer Horex-Novice

Seite

INHALT

3	Horex Treffen in Europa.
4	Was sagt die Windsbraut ueber den Anfang von Horex.
6	Schotten Grand-Prix: Ausstellung Dreieich.
7- 10	Gnom Prospekt der Motorenfabrik Oberursel (MO).
10	Ventileinstellschrauben fuer Reg, Imp, Resi.
11	Aussehen des Gnom vor und waehrend des AMI Processes.
12	Aussehen der letzten Gnom Ausfuehrung MO und Columbus.
13	Zeug. untsch. von Eduart Freise, Direktor u.Konstru..
13- 14	Information zum AMI Process.
15- 16	Nachbau Auspuffdaempfer fuer S2 bis S35.
17	Loesung fuer Primaerkettenproblem Regina.
17- 19	Columbus wirbt fuer den Gnom.
20- 24	Artikel in "Automobil-,Motorrad und Flugverkehr 1923.
25- 27	Opa Geuder erzaehlt vom Rennen D-Zug/Motorrad.
28- 30	Richtige Schmierung (wurde in 2 und 3/92 ausgelassen.
31	Elektronische Zuendanlage fuer Horex-Imp,-Reg,-Resi..
32	Veteranen-Treffen und Horex-Witze.
33	Horex-Gummi und Horex-Jeans.
34	Was sagt der grosse Motorradhistoriker "Tragatsch".
35	Horex-Stammtische: 92 Sternfahrt: Neue Museen.

Infos ueber Horex-Treffen

Norwegen ruft!!!

Die Horex-Freunde vom Norsk Horex Club um Arne Bratland laden, nach einem Jahr Pause, wieder zu einem Wochenende mit Ausfahrt ein. Siehe auch HB 2/91 S.19, HB 3/91 S.26 und HB 2/92 S.25. Arne hat uns geschrieben: Ein weiteres Horex-Treffen in Norwegen. Der Norwegische Horex-Club freut sich, alle Horex-Freunde zum 1993 Treffen, nach Norwegen einladen zu duerfen. Das erste Treffen fand im Juni 1991 statt. Fuer das neue Treffen ist die Planung noch nicht fertig, aber der Termin steht schon fest und zwar drei Wochen nach der Sternfahrt, am 18 bis 20 Juni 1993. Das Treffen findet auf der Insel Karmoe, an der Suedwestkueste, statt. Die Entfernung von Kristiansand betraegt ca. 275km. Naehere Informationen werden Anfang 1993, ueber die Clubs und den Horex-Boten, an die Horex-Freunde gegeben. Viele Horex-Gruesse vom Horex-Club Norwegen durch Arne Bratland an alle Horexfreunde.

Buschwiese 1992

Es sah ja fast so aus, als wolle das Wetter den Horex-Freunden die Buschwiese verkraulen. Doch von Freitagabend bis Sonntagmittag wurde es immer besser, sodass man doch zufrieden sein konnte. Bei meinem Rundgang am Samstagnachmittag konnte ich Freunde von Berlin, Friends Holland, Braunschweig, Mainkling, NRW, Singhofen, Taunus und Birgel (Dampfhammer) sprechen. Die Freunde vom MSC hatten mit gewohnter Routiene das Treffen im Griff. Sehr gut hat mir die Buecker-Ausstellung gefallen, die mit viel Liebe und Herz, vom Schwiegersohn, des alten Buecker, Herr Walz, ausgerichtet wurde. Dort wurden auch Buecker mit Columbusmotor T5 und S35 gezeigt. Weitere High-Light waren eine wunderschoen anzusehene Regina 500, rot mit Porschezylinder, aus dem ehemaligen Jugoslawien nach Deutschland geholt. Dieser im Design gelungene Eigenbau brachte Winfried mit zur Buschwiese. Willi zeigte ein top restauriertes Zuendapp KS601 Gespann, in lindgruen, der Gruene Elefant. Doch Fritz berichtete, dass diese 600er nicht in jeder Drehzahl Lage einem 400er Imperatorgespann davonfaehrt. Unser Aachener Horexfreund Eduart brachte ein Bild von einer 450er Imperator mit. Gernot aus Frankfurt a/M zeigte, wie schon letztes Jahr, seine technisch perfekte 500er Schwingenregina mit eigenem gegossenem Zylinder. Am Bus von Benno, konnte man eine schoen restaurierte Regina und die Arbeit seiner Tankueberholungen bestaunen. Otto und Joerg wussten interessant vom letzten Norwegen Treffen zu erzaehlen. Joerg hatte uebrigens seine S600 mitgebracht. Gerhart aus Wackenheim zeigte seine S35. Die Freunde aus NRW brachten sogar einen japanischen Redakteur, der dortigen Veteranenzeitung mit. Dieser machte Fotos und ein Interview. Meine Clubkameraden zeigten viele interessante Horex. Was dann auch zu einem Preis beim Festabend fuehrte.

Euer Horex-Novice

Privates Winter-Treffen

Ulrich Tel.05276-8404 fuehrt die Tradition weiter! Wie schon Karl-Heinz, siehe HB 4/91 Seite 19, so ermoeglicht auch er, eine private Zusammenkunft von Horex-Fahrern. Die Moeglichkeiten sind mit max 24 Leuten gut gegeben. Das Treffen soll im Februar 93 stattfinden, feste Unterkunft ist vorhanden. Bitte rechtzeitig anmelden. Ulrich Herrmann, Abtei 8, w-3477 Marienmuenster. Siehe auch HB 1/91 Seite 15/16.

IM ANFANG WAR EIN MANN

„Wirf Dein Herz über das Hindernis und spring ihm nach!“ so heißt ein Reiterspruch, und er trifft auf den 22jährigen zu, der dem Namen HOREX Gestalt und Leben verlieh: Fritz Kleemann.

Man schrieb das Jahr 1923, der Große Krieg war zu Ende gegangen und mit ihm die Hoffnung auf die Sicherheit der Existenz. – Inflation.

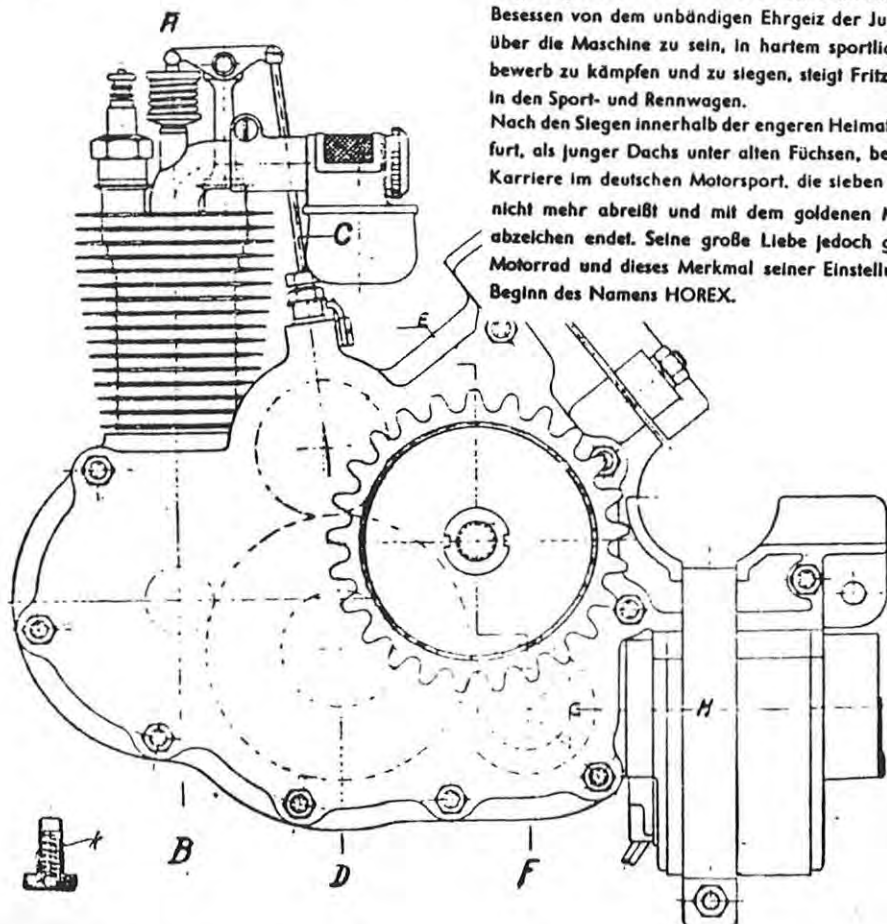
Wie für so viele, so war auch für den Vater, Kommerzienrat Friedrich Kleemann, der Rest eines einst großen, in mühsamer Arbeit errungenen Vermögens geblieben, die Aktienmajorität der REX-Konservenglasgesellschaft in Bad Homburg.

Dieser Friedrich Kleemann, ein „selfmademan“ in des Wortes bester Bedeutung, impulsiv, immer neuen Ideen verfallend, strebsam bis zum Ehrgeiz, mit dem sechsten Sinn einer nachtwandlerischen Sicherheit für geschäftliche Transaktionen behaftet, versucht zu retten, was noch zu retten ist.

Er, der Mann, der die Welt bereiste, eine kleine Insel in der Südsee besaß und Kokos pflanzte, ein Gut in Süddeutschland, sich an Unternehmen beteiligte und selbst gründete, der unbandigen Freude des Gründens zuliebe, wird nun verbannt in die Enge seiner kleinen ruhigen Heimatstadt, der Badestadt Homburg, der vom Glanz einstiger Zeiten nur mehr die Erinnerung blieb.

Hier treffen zwei Temperamente aufeinander. Der rastlose, erfolgreiche Vater und der heranwachsende, in der Sicherheit des wilhelminischen Zeitalters erzogene, keineswegs aber verzogene Sohn.

Nach Absolvierung der leider „obligatorischen Gymnasialzeit“ und nach längerem Auslandsaufenthalt kehrt Fritz Kleemann Jr. nach Hause zurück, das war 1920. Er wird Kaufmann, arbeitet bei Adam Opel, Griesheim-Elektron und schließlich in der Verwaltung der REX-Konservenglas-Ges. In diesen Jahren, das Leben beginnt wieder sich zu stabilisieren, beginnt auch das Kraftfahrzeug, bisher eigentlich nur in der Hand begüterter Kreise oder der Armee, seinen Siegeszug anzutreten in die Welt der Gebrauchsgüter. Besessen von dem unbandigen Ehrgeiz der Jugend, Herr über die Maschine zu sein, in hartem sportlichem Wettbewerb zu kämpfen und zu siegen, steigt Fritz Kleemann in den Sport- und Rennwagen. Nach den Siegen innerhalb der engeren Heimat um Frankfurt, als junger Dachs unter alten Füchsen, beginnt seine Karriere im deutschen Motorsport, die sieben Jahre lang nicht mehr abreißt und mit dem goldenen Motorsportabzeichen endet. Seine große Liebe jedoch gehört dem Motorrad und dieses Merkmal seiner Einstellung ist der Beginn des Namens HOREX.



England ist zu der damaligen Zeit die Domäne des Motorradbaues, das läßt sich nicht verleugnen. Seine ersten großen Erfolge feiert Fritz Kleemann auf engl. Triumph, mit einem Vorsprung, der dem Techniker zu denken gibt. Er siegt auf Sunbeam und siegt auf Sarolea, bis ihn das Gewissen nicht mehr ruhen läßt.

Warum fährst Du keine eigene Maschine?

Wirf Dein Herz über das Hindernis und er springt ihm nach, er, der junge Mann, der mehr Kaufmann als Techniker, mehr Rennfahrer als Konstrukteur, nur das nötigste besitzt, was man zum Start ins Unternehmertum braucht: ein wenig Geld und ... Mut.

Doch zurück zum Vater. Um 1920 übernimmt der rührige Kommerzienrat eine kleine Motorenfabrik im benachbarten Oberursel am Taunus, die Columbus-Motorenbaug A.G. Sie ist die Urzelle des späteren HOREX-Werkes und ihr Name blieb fast dreißig Jahre, wenn auch in Verbindung mit dem Namen HOREX im deutschen Motorenbaubau lebendig.

Ihr erstes Erzeugnis ist ein Fahrradhilfsmotor, ein kopfgesteuerter kleiner Viertakter, der vor dem Treitlager befestigt wird.

Sein Name ist „GNOM“ und der Volksmund nennt ihn nicht ganz ohne Berechtigung:

„Geht Nicht Ohne Mitfahren“.

In der Wagenremise des elterlichen Hauses, mit ein oder zwei Arbeitern, beginnt die erste Fahrzeugmontage. Columbus liefert an Fritz Kleemann den Motor, er selbst kauft Fahrräder und montiert.

Doch das ist noch lange bevor es zur HOREX kommt.

Die Freude an der Materie hält den Trieb zum Vorwärtsschreiten aufrecht, aber die Unwirtschaftlichkeit hemmt. Der kleine Betrieb in Oberursel verdrängt nicht die Last der Unkosten, die Gehälter zweier Direktoren, doch noch glaubt der Kommerzienrat nicht an die Kraft seines Sohnes. Das Leben geht weiter ... Fritz Kleemann, nun 24 Jahre alt, aus der REX-Konservenglas längst ausgestiegen ... (Konservengläser sind ~~tot~~ Materie!) stellt sich auf eigene Füße.

In den Schuppen des Auslieferungslagers der REX, in der Nähe des Homburger Bahnhofs etabliert sich eine junge Firma, die HOREX-Fahrzeugbau A.G., ein stolzer Name! Wie es zu dem Namen kam? Der neugebackene Direktor erbittet sich die Mitbenutzung des Warenzeichens REX und hängt die erste Silbe der Heimatstadt davor.

Dieses denkwürdige Jahr 1923 bringt neben der heißersehten Souveränität dem jungen Direktor und nun auch Ehemann ein gerüttelt Maß wirtschaftlicher Sorgen. Es muß zentralisiert werden, die Fahrzeuge sind zu teuer! Es ist um die Zeit, da HOREX ihr erstes richtiges Motorrad

baut, die kopfgesteuerte 250-ccm-Maschine, die, mit guten technischen Anlagen behattet, es wert ist, groß publiziert und verkauft zu werden. Aber das liebe Geld! - Die Unkosten fressen die Mittel auf, es mußte investiert werden. Maschinen müssen her, man braucht Leute.



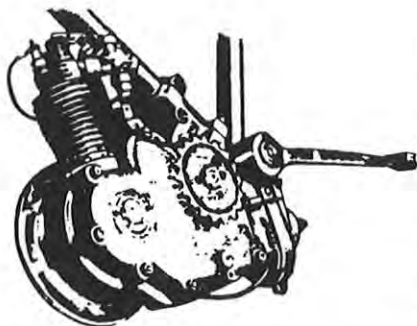
Fritz Kleemann und seine junge Frau kämpfen um ihre Existenz, man verkauft die geliebte Geige und schließlich das Klavier, von den überzähligen Kleidern, dem Schmuck etc. ganz zu schweigen. Wichtig ist nur eines: Nicht kapitulieren!

Für Werbung fehlt das Geld. So wird Fritz Kleemann, Direktor und Betriebsleiter, Einkäufer und Verkäufer zugleich, nun auch sein eigener Rennfahrer, und es vergeht in den folgenden Jahren kein Sonntag, an dem er nicht irgendwo in den Rennsattel steigt um zu werben und zu siegen.

Langsam, unendlich langsam, vergrößert sich der Betrieb und mit ihm auch die Rentabilität, aber noch immer kämpft der junge Kleemann mit dem eigensinnigen Vater um den Hemmschuh der dezentralisierten Betriebe Oberursel und Homburg, bis es zu dem entscheidenden Schritt kommt, der Immer die Folge harter Männerherzen ist: dem Ultimatum.

Der junge siegt. Er erwirbt die Aktienmehrheit, und sein erster Schritt führt ihn nach Oberursel zu Columbus.

Hier vollzieht sich, was sich im Herzen des jungen Mannes schon lange eingegraben und befestigt hat, die Fusion der



Ein Fahrrad-Hilfsmotor mit den Baumerkmalen des Flugmotors. Ein Stahlzylinder aus einem Stück, der mit Gewinde in das Leichtmetallgehäuse eingeschraubt wird - der „Gnom“ aus Oberursel. Er leistete 1 PS bei 2500 U/min.

beiden kaum noch existenzfähigen Betriebe, der scharfe Schnitt mit dem Seziernmesser, der die einzige Lösung der finanziellen Probleme zu sein scheint.

Das ist 1925. Die Direktoren gehen, Columbus kommt zu HOREX und es bleibt ein junger Mann und sein Sieg über den stolzen Vater.

Die Richtigkeit des Entschlusses zeichnet nun das Bild des kleinen Werkes in den folgenden Jahren. Wenn auch der Aufstieg nicht sprunghaft vor sich geht, wenn auch wirtschaftliche Rückschläge kommen, der Name HOREX und seine Erzeugnisse, nach und nach ein Programm von 250 ccm bis 800 ccm, ist in die Geschichte der Kraftfahrzeugentwicklung unausschöpflich eingegangen.

4. Schottenring-Grand-Prix

Die diesmalige Rennveranstaltung war ein voller Erfolg, rund 14.000 begeisterte Zuschauer säumten an den beiden Tagen den 1,4 Kilometer langen Stadtkurs und verfolgten die Gleichmässigkeitläufe von letztendlich ueber 260 Startern aus zehn Nationen; dies bedeutete einen neuen Rekord.

In Schotten ging es zum dritten Mal in dieser Saison um Punkte zur internationalen Meisterschaft des Veteranen-Fahrzeug-Verbandes (VFV). Neben den Wertungsläufen in elf Klassen (Solo- und Gespannmaschinen der Baujahre 1921 bis 1964) sorgten historische "Motorraeder aus Kaisers Zeiten" sowie klassische MV Agusta Motorraeder fuer ein abwechslungsreiches Show-Programm. Viel sportliche Prominenz war dabei auf und neben der Strecke zu sehen: So zum Beispiel die einst in der Gespann-Weltmeisterschaft erfolgreichen Heinz Luthringshauser, Ralf Engelhardt und Helmut Fath, sowie Ex-Weltrekordhalter Wilhelm Herz und Motorrad-Konstrukteur Friedel Muench.

Besonders zu erwahnen ist natuerlich Ex-Horex-Werksrennfahrer Friedel Schoen der in fruheren Tagen hier eine seiner groessten Erfolge feierte. Ausserdem gab es wieder einige Horex-Imperator - Rennmaschinen zu sehen, unter denen sich sogar eine vom 1951er Imperator Prototyp abgeleitete Rennmaschine befand. Kenner der Horex-Szene wissen um welches seltene Gefaehrt es sich hierbei handelt !

Diesmal konnte Reinhard Jutzi aus Trebur sogar den ersten Lauf, der Nachkriegsklasse ueber 350-500 ccm gewinnen.

Imperator victoriosi !

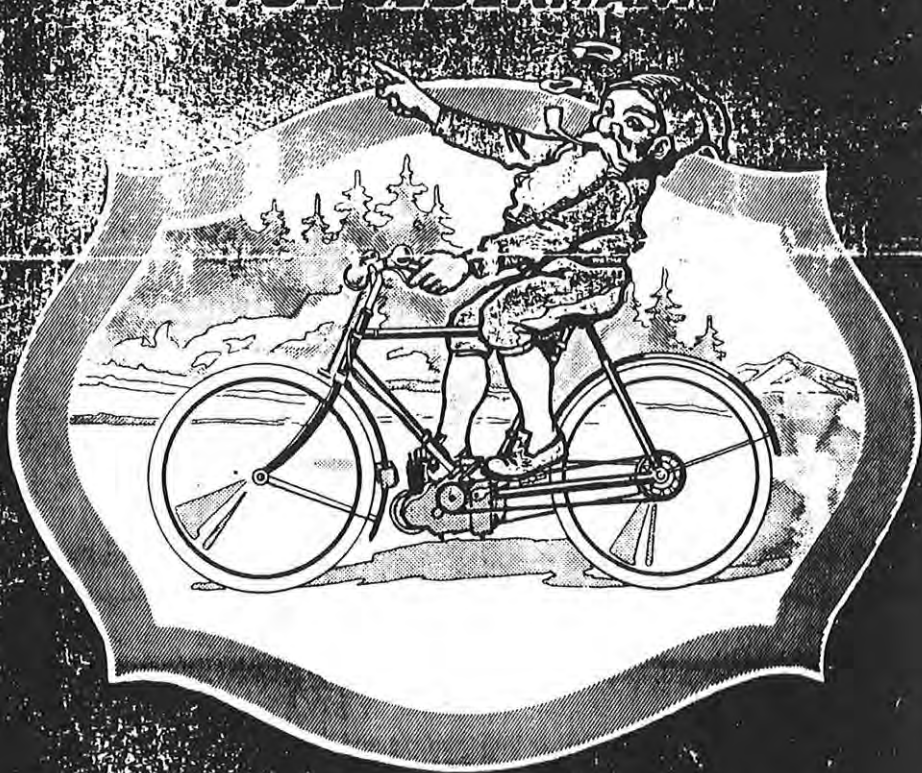
Ausstellung Dreieich

Unter dem Motto "Das Zweirad im Wandel der Zeit" stellte der Fahrzeugveteranenverein Dreieich e.V. eine wunderschöne Ausstellung auf die Beine. In der Turnhalle Dreieich wurden uns seltene Exemplare der Motorradgeschichte vorgestellt. Vom Dreisichen Laufrad ueber eine FN-Vierzylindermaschine (Opa Geuder) bis zur 65er BMW waren alle Entwicklungsstadien der Zweiradgeschichte groesstenteils vertreten. Fuer uns Horexianer waren besonders interessant, eine 1921 Oberurseler Gnom vereint mit AMI, hier aber nicht vor dem Kadi, weiterhin eine der schnellsten 250er ihrer Zeit die 1924 Horex, S500 von 1933 mit Sturmey-Archer-Motor, T6 mit Vierganggetriebe und praktisch unverwundlich, ebenso die meistgebaute 350er ihrer Zeit "Die Koenigin", ganz seltene Horex-Imperator 500 Prototyp Bj.1950, ausserdem eine Horex Rebell S 50 eines der ersten deutschen Kleinkraftraeder, Horex-Imperator 450 mit 32 PS und eine Horex-Werksrennmaschine von 1953, diese Doppelnockenmaschine wurde seiner Zeit von Fred Schlachter gezeichnet.

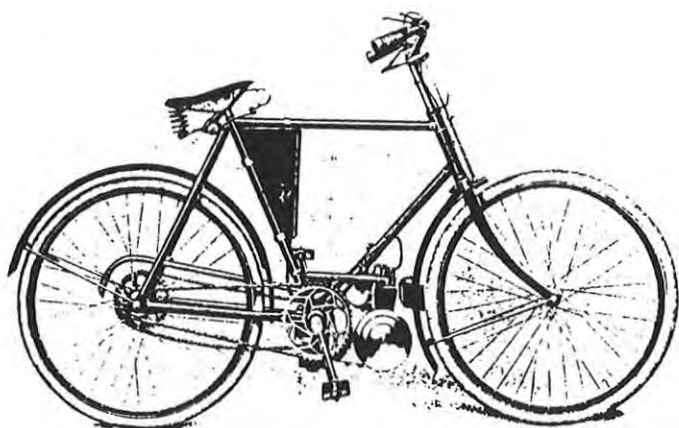
in veterano gaudium

Oberurseler Gnom

**DER FAHRRAD-EINBAU-MOTOR
FÜR JEDERMANN**



MOTORENFABRIK OBERURSEL A. G.
OBERURSEL BEI FRANKFURT A. M.



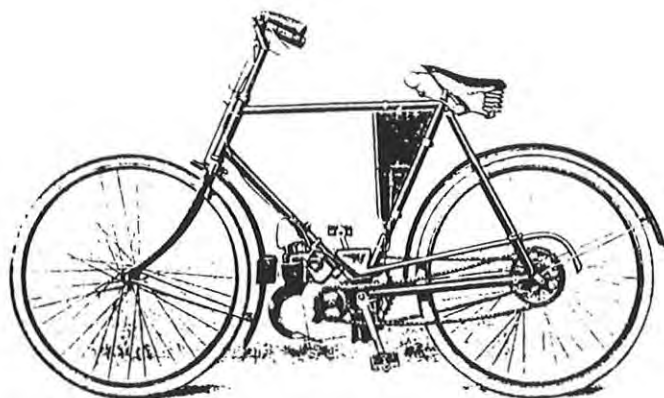
Langjährige Erfahrung im Bau von Verbrennungsmotoren, die bei geringstem Gewicht mit peinlichster Präzision aus hochwertigen Materialien hergestellt große Leistungen ergeben und zuverlässig arbeiten, haben wir benutzt, um einen Fahrrad-Einbaumotor auf den Markt zu bringen. — Unser:

OBERURSELER GNOM

entspricht allen Anforderungen, die man an einen Fahrrad-Einbaumotor zu stellen berechtigt ist.

Bisher bekannte Konstruktionen bedingen entweder einen verstärkten Rahmenbau oder sie krankten an Unwirtschaftlichkeit, schneller Abnutzung, Nachlassen der Leistungsfähigkeit, schlechter Kühlung oder das Fahrrad selbst leidet stark unter der Beanspruchung.

Unser Motor kann von jedermann ohne besondere Kenntnisse in jedes vorhandene normale Touren-Fahrrad eingebaut werden. Wie die Abbildungen zeigen, wird der Motor zwischen den Tretkurbeln einmontiert. Diese Anordnung hat den Vorteil, daß der Schwerpunkt tief liegt, wodurch ein sicheres Fahren gewährleistet wird. Eine Verschmutzung des Motors kann nicht eintreten. Sämtliche Wellen laufen in bewährten Rollenlagern. Unser „Oberurseler Gnom“ gibt jedermann die Möglichkeit sein Fahrrad in ein Kraffrad umzuwandeln, welches dann ein sicheres Beförderungsmittel, ohne Anstrengung des Fahrers, für kurze und lange Strecken bildet. Jedermann ist in der Lage, bis zur Höchstgeschwindigkeit von ca. 30 km die Stunde jede Geschwindigkeit zu wählen, ohne besondere Vorkenntnisse. Die Lieferung des Motors geschieht komplett für den Einbau und kann als Postpaket erfolgen. Einfache Konstruktion, größte Betriebssicherheit, leichte Bedienung und Wartung sind die Vorzüge unseres Motors.



- Motor:** Derselbe ist ein Einzylinder und arbeitet im Viertakt. Die wesentlichen Einzeileiten der Konstruktion sind im In- und Auslande patentamtlich geschützt.
- Zylinder und Ventile:** Die Stellung des Zylinders ist aufrecht stehend, aus einem Stück und aus Spezialstahl hergestellt. Reichlich bemessene Rippen sorgen für gute Luftkühlung. Der am Schutzblech zweckmäßig angebrachte Windefangtrichter erhöht noch die Kühlung bedeutend. Am unteren Ende ist der Zylinder mit Gewinde versehen und in das Gehäuse eingeschraubt. Durch eine Klemmvorrichtung kann er in jeder gewünschten Stellung fixiert werden, sodass verschiedene im Handel befindliche Brennstoffe wirtschaftlich ausgenutzt werden können. Durch Herausdrehen des Zylinders liegt der Kolben frei. Im Zylinderboden befinden sich die Ein- und Auslaßventile, welche gesteuert sind.
- Zündkerze:** Diese ist gleichfalls in den Zylinderboden eingeschraubt, kann leicht herausgenommen und wenn nötig ausgewechselt werden. Sie ist derart eingesetzt, daß sie sich nicht festsetzen kann und bei richtiger Bedienung nicht verölt.
- Kolben:** besteht aus einem Stück, hat 4 Kolbenringe. Der untere Ring dient gleichzeitig als Oelabstreifring.
- Pleuelstange und Kurbelwelle:** Beide sind aus hochwertigem Spezialstahl hergestellt und laufen auf bzw. in patentierten Rollenlagern.
- Gehäuse:** besteht aus Aluminium und ist vollkommen staub- und öldicht.
- Magnetapparat:** Ist bewährtes Fabrikat und öl- und staubdicht gelagert.

Übertragung: Die Übertragung der Kraft auf das Kettenrad am Motorengehäuse erfolgt durch Stirnräder aus hochwertigstem Chromnickelstahl. Durch eine besondere Konstruktion wird das Kettenrad am Hinterrade nicht an den Speichen, wie es bei den meisten Rädern üblich ist, sondern auf der Hinterradnabe befestigt, sodaß das Drehmoment nicht durch eine, sondern durch beide Speichenseiten übertragen wird.

Schmierung: Durch die einfache und als betriebsicher bekannte Tauchschrnerung wird der Motor genügend mit Öl versehen. Das Schmieröl befindet sich in einer Vertiefung des Motorgehäuses und gelangt an alle zu schmierenden Stellen in einwandfreier und sparsamer Weise. Weiterhin ist unterhalb des Benzintanks ein Ölbehälter vorhanden, aus dem das vom Motor verbrauchte Öl ersetzt wird. Der Verbrauch an Öl ist ein ganz minimaler.

Benzin- und Ölbehälter: sind derartig befestigt, daß durch Lösen der Klemmvorrichtung ein sofortiges Abnehmen, da Brennstoff- und Ölbehälter vereinigt sind, erfolgen kann. Brennstoff- und Ölbehälter ist am Sattelstützrohr angebracht.

Vergaser: ist ein Spezialvergaser, welcher gegen Staub, Erschütterungen und sonstige schädliche Einwirkungen unempfindlich ist.

Regulierung: erfolgt durch Bowdenzüge von der Lenkstange aus.

Ersatzteile: sind jederzeit vorrätig und auswechselbar, da die Herstellung unseres Motors auf Präzisionsmaschinen nach dem Toleranzsystem erfolgt.

Leistung und Gewicht: ca. 0,75 PS, ca. 30 km pro Stunde. 10prozentige Steigungen werden glatt ohne Mittreten überwunden. Größere Steigungen kann der Fahrer durch Mittreten nehmen.

Brennstoffverbrauch pro 100 km: . . . ca. 600 — 700 gr

Fassungsraum des Brennstoffbehälters: 1 1/2 l

Fassungsraum des Ölbehälters: 1/2 l

Gewicht des kompletten Motors: ca. 8 kg

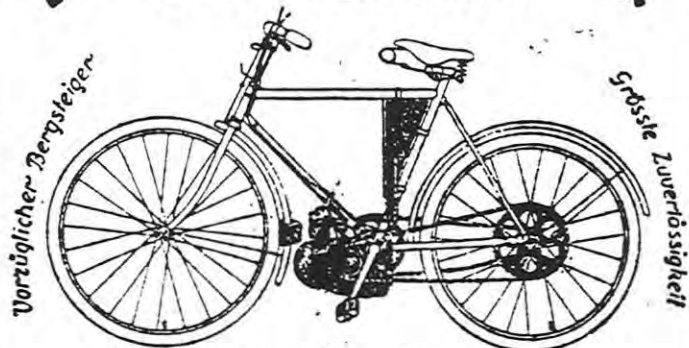
Sonderofferten in unserem „Oberurseler Gnom“, Fahrrädern und sonstigem Zubehör gerne zu Diensten.



Ventilspieleinstellschrauben

Es koennen die Einstellschrauben von einem neueren Mercedes genommen werden. Die Type ist nicht ganz sicher, 190er erste Ausfuhrung? Die Einstellschrauben haben, an ihrem unteren Ende, die auf den Ventilschaft drueckende Pflanne mit Flaechen, angeboertelt. In der Imperator kann diese Einstellschraube direkt zum Einsatz kommen, das Gewinde ist gleich und die Laenge stimmt. Nur der Einbau ist etwas schwieriger, da die Einstellschraube, wegen der angeboertelten Pflanne, von unten in den Kipphebel geschraubt werden muss. Aber wenn man den Kipphebel ausbaut und das Ventil beim Wiedereinbau etwas nach unten drueckt, geht es ganz gut; wie mir Herbert Tel. 09721-41455 sagte. Fuer Regina und Resi kann man, aus dem Gewindeteil der Mercedes- Einstellschrauben, die notwendigen Konen, zum Einbau in die Kipphebel, drehen. Siehe auch HB 1/91 S.22, und HB 3/90 S.18.

OBERURSELER
GNOM
 DER FAHRRAD-EINBAUMOTOR
 FÜR JEDERMANN



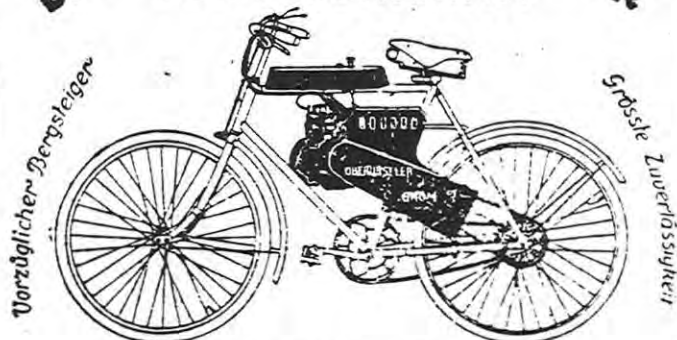
Der einfachste, beste und sparsamste
EINBAUMOTOR

passend für jedes Fahrrad

MOTORENFABRIK OBERURSELA.G.
 OBERURSEL $\text{O}/\text{FRANKFURT } \text{M.}$
 VERTRETER FÜR OBERURSEL
 UND UMGEGEND

JOH. HALAS, OBERURSEL
 24 STRACKGASSE 24

OBERURSELER
GNOM
 DER FAHRRAD-EINBAUMOTOR
 FÜR JEDERMANN



Der einfachste, beste und sparsamste
EINBAUMOTOR

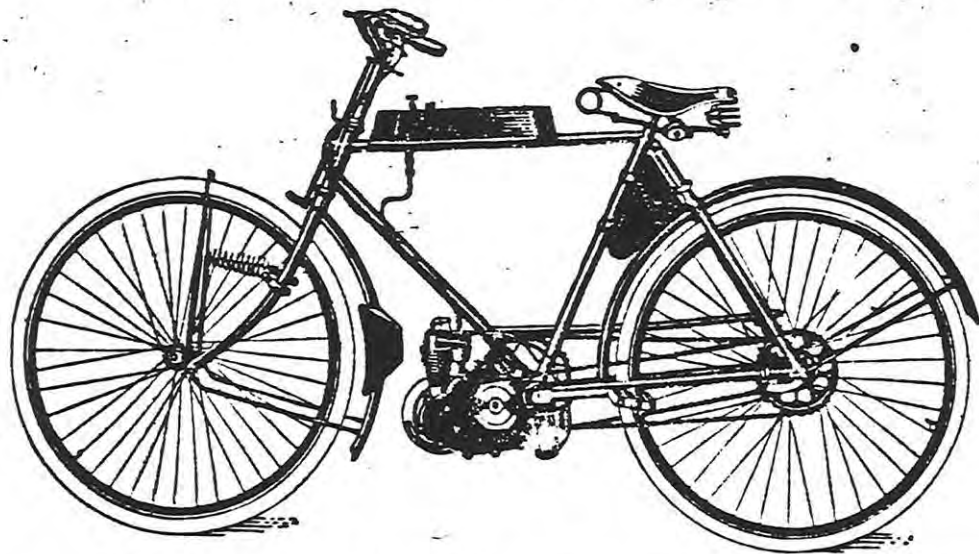
passend für jedes Fahrrad

MOTORENFABRIK OBERURSELA.G.
 OBERURSEL $\text{O}/\text{FRANKFURT } \text{M.}$

Alleinvertriebsrecht für Oberursel u. Umgeb.
Joh. Halas, Strackgasse 24,
 Oberursel.

Oberurseler-GNOM

Fahrrad · Einbau · Motor



ERSTER und ZWEITER PREIS

bei dem Bergrennen am 30. Oktober 1921 auf den Großen Feldberg (Ts.) - 900 m Höhe - bis 13% Steigungen
4 Maschinen gestartet

ZEIT: 24.20 MINUTEN

4 Maschinen am Ziel

MOTORENFABRIK OBERURSEL Akt.-Ges. OBERURSEL b. FRANKFURT a. M.

„COLUMBUS“-MOTORENBAU

AKTIEN-GESELLSCHAFT

Oberursel, Telefon Nr. 50

Telegramm-Adresse:
Columbus

Postscheck-Konto 32520
Frankfurt a. M.

Oberursel (Taunus), den 4. September 1924.

Ze u g n i s s !

Wir bestätigen Herrn Willi West en b u r g e r ,
dass derselbe vom 10/3.12. bis 2/6.22. in unserem Betriebe als
Monteur beschäftigt war.

Herrn West en b u r g e r s Aufgabe bestand vornehmlich
darin, neue Konstruktionen durchzuführen, sowie auch selbst-
ständig Verbesserungen vorzunehmen.

Wir können Herrn West en b u r g e r heute das Zeugnis
ausstellen, dass er stets mit grossem Fleiss, die ihm zugewie-
senen Arbeiten erledigt hat und bemerken noch besonders, dass
die von ihm vorgeschlagenen Änderungen fast stets zu einem
vollen Erfolge führten.

Wir wünschen Herrn West en b u r g e r für die Zukunft nur
das Beste.

„Columbus“-Motorenbau
Aktiengesellschaft

Reine

Befr. „Oberurseler Gnom“ Fahrrad-Einbau-Motor

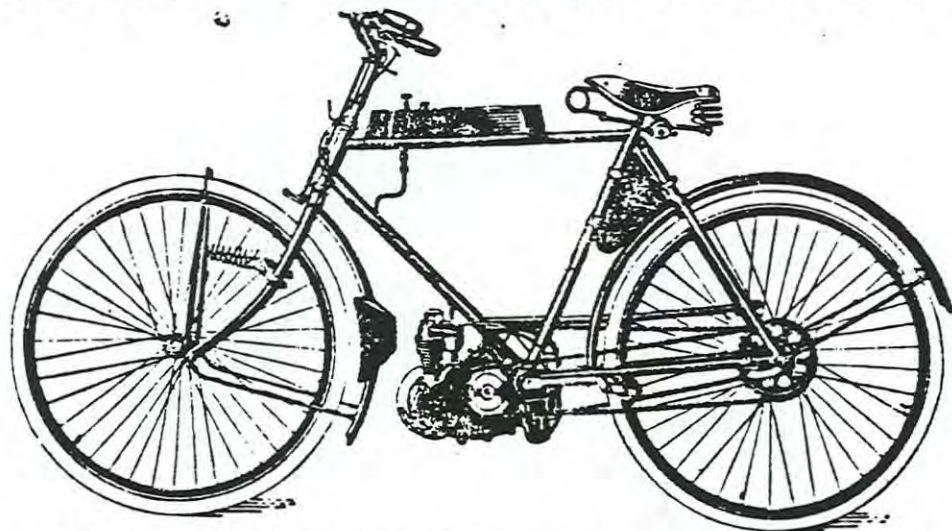
Die gegen uns ergangene einstweilige Verfügung über den Einbau unseres
„Oberurseler Gnom“ Fahrrad-Einbau-Motors ist auf unsere Berufung
aufgehoben

worden. Damit ist gerichtlich anerkannt, daß es uns und unseren Abnehmern
freisteht, den Einbau unseres „Oberurseler Gnom“ Fahrrad-Einbau-Motors sowohl
im Rahmepinnern wie unter dem Tretkurbellager vorzunehmen und daß wir
auch den Benzinbehälter in das Rahmepinnern des Fahrrades legen können.

Oberursel bei Frankfurt a. M.
im Juli 1921.

Motorenfabrik Oberursel A.-G.

Oberurseler - Gnom - Fahrrad - Einbau - Motor



Das Landgericht II 5. Kammer für Handelssachen, Berlin hat auf unseren Antrag am 8. 11. 21 folgende einstweilige Verfügung gegen die Aml-Automotoren-Industrie G. m. b. H., Berlin-Schöneberg, erlassen:
Der Aml-Automotoren-Industrie G. m. b. H., Berlin-Schöneberg, wird bei Meidung einer Geldstrafe bis zu M. 1500.— für jeden Fall der Zuwiderhandlung untersagt, Warnungen wegen Verletzungen ihres D.R.P. 333771 in einer Form zu erlassen, die den Anschein erweckt, als ob es anderen, insbesondere der Motorenfabrik Oberursel A.-G. in Oberursel verboten sei, Motore zum Einbau in Hilfsmotor-Fahrräder herzustellen oder zu vertreiben, bei denen Motor und Zündapparat unter dem Tretkurbellager des Fahrrades angeordnet sind.

Motorenfabrik Oberursel, Akt.-Ges., Oberursel b. Frankfurt a. M.

Auspuffdaempfer fuer die Alten

Neben dem hier abgedruckten Beitrag von Christian, sei noch auf folgendes hingewiesen. HB 3/91 Seite 21 und 20. Aber auch auf die Haendler Ammon und Eringfeld, siehe Anzeige in diesem HB.

Christian-Heinrich Thürmer

Wolfsgangstr. 153

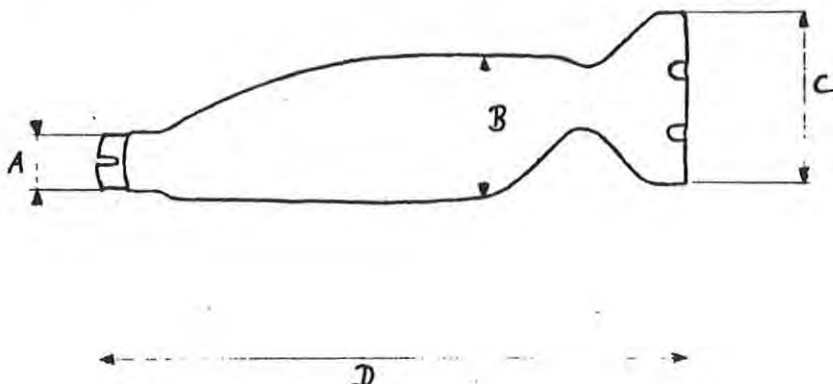
6000 Frankfurt/M. 1

Tel.: 069 / 591360

069 / 6060-226 tagsüber
06060-140 FAX tagsüber

6 Ffm., den 02.09.92

=== S C H A L L D Ä M P F E R N A C H F E R T I G U N G ===



Maße des Schalldämpfers

A = 46,5-47,0 mm; Krümmerrohr \varnothing 46 mm wird eingeschoben und mit Schelle geklemmt.

B = 130 mm; - Höhe des Dämpferkörpers.

C = 155 mm; - Höhe des "Fischschwanzes".

D = 535 mm; - Gesamtlänge des Schalldämpfers.

Breite des Dämpferkörpers bei Maß "B" beträgt ca. 55mm. (Dieses Maß ist nicht eingezeichnet)

Vorhaben: Nachfertigung der Original-Schalldämpfer (S. Skizze) für die "kleinen" HOREX-Columbus Modelle S 2 - S 35 der Baujahre 1933 - 1939 ; auch verwendbar für Motorradmarken, welche ebendiese Columbus-Motoren seinerzeit eingebaut haben (z.B. Konfektionäre wie Bucker, Hercules etc. Leider sind z. Zt. für diese Kraftradtypen keine befriedigenden Schalldämpfer-Alternativen im Angebot, wenn man original restaurieren möchte.

Daher diese Initiative, denn das Auspuffproblem kennt jeder, der sich mit diesen Motorrädern, von denen ja noch einige vorhanden sind, beschäftigt.

Umfang der Nachfertigung: Geplant ist, den Schalldämpfer, wie skizziert, nach original Muster und Maßen nachzufertigen.

Da er sowohl für Rechts als auch für Links verwendbar ist, wird er ohne Halter geliefert werden. Um den Dämpfer möglichst universal zu haben, ist der Halter je nach Seite und Fahrzeugtyp individuell selbst zu fertigen und anzubringen. Und zwar, wie es auch original vorgesehen ist, mittels zweier hart eingelöteter Gewindebüchsen, mit denen der Halter dann verschraubt wird.

Das Gleiche gilt auch für die Schelle, mit der das Krümmerrohr im Dämpfer geklemmt wird. Auch diese wäre individuell selbst zu fertigen.

Aus diesen Gründen kann der Dämpfer nur unverchromt bereitgestellt werden

Voraussetzungen f. eine Nachfertigung und Preisniveau: Leider ist es auch hier wie überall: Eine Nachfertigung ist nur möglich bzw. lohnend, wenn eine bestimmte Stückzahl zusammen kommt. Das wäre in unserem Fall mindestens 20 Stck.; d.h. 20 definitive Bestellungen.

Erst dann kann es zu einem Auftrag kommen. Die Preise werden vmtl. bei ca. 180,- DM liegen (pro Stck.).

Die ganze Aktion steht oder fällt also mit der Nachfrage.-- Deshalb bitte ich alle, die sich für einen solchen Schalldämpfer interessieren, sich mit mir in Verbindung zu setzen, damit wir genügend zusammenbekommen. Bitte auch den weiteren Veteranen-Freundes-u. Bekanntenkreis darüber informieren.

Ich stehe jedenfalls bei Rückfragen jederzeit gerne zur Verfügung.



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

- Zylinderkopf - Änderungen und Reparaturen (Auspuffstutzen)
- Umbau Motorentlüftung
- Kolben für Regina 350/400
- Sonstige Spezialreparaturen und Änderungen auf Anfrage
- Kostenlose techn. Beratung

HOREX

OBS

Otto Bayer Spezial

Motorsport - Zylinderschleiferei - Kolben

Kopfdichtung mit CU-Einfassung
Regina 3+4 9,-DM/ Resi 16,-DM
Papierdichtungen Gehäuse-mitte
oder rund oder spitz 8,50 DM
Dichtung Kipphebelhaube 2,50 DM
Fussdichtung 350, 400 3,50 DM
Ventilführung Guss 20,-DM dito
Sondermessing 25,-DM. Ventile
Reg. 350, 400 u. Imperator Blei-
frei 45,-DM. Kolben Reg. 250, 350
400 und Imperator in 1a 250,-DM

Kolben für Motorräder, Moped, Auto, Oldtimer,
Sonderanfertigungen - Kolbenringe, Kolbenbolzen,
Dichtungen für ältere Motorräder

Ansbacher Str. 12 · Tel. 07131/482000
7100 HN - Frankenbach

Regina Primaertriebe

Die Misere, mit den nicht mehr zu bekommenden Duplexprimaerketten, mit 6,3mm Rollen, hat nun ein Ende. Bei Ammon sind nachgefertigte Primaertriebe, fuer Ketten mit 6mm Rollen, erhaeltlich und zwar mit allen drei moeglichen Bauformen des Kurbelwellenkettenrades, sowie auch das Kupplungstraegerkettenrad. Als Ketten finden die Duplexketten, wie sie im 1/8 Mercedes als Steuerketten dienen, Verwendung. Siehe auch HB 1/91 S. 23.

Fahrrad-Einbau**Motor**

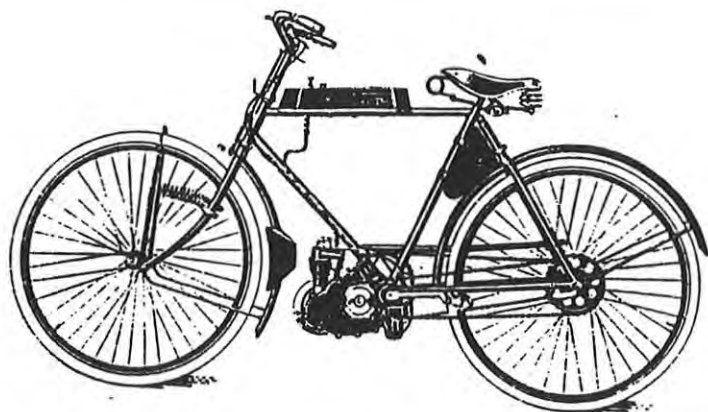
der

„Columbus“
Motorenbau A.-G.

für

Jedermann**Columbus-Motorenbau A.-G.**

Oberursel bei Frankfurt a. M.



Die langjährigen Erfahrungen im Bau von Verbrennungsmotoren, die bei geringstem Gewicht, mit peinlichster Präzision aus hochwertigen Materialien hergestellt, große Leistungen ergeben und zuverlässig arbeiten, haben wir benutzt, um einen Fahrrad-Einbaumotor auf den Markt zu bringen. — Unser:

„Columbus“ Motor

entspricht allen Anforderungen, die man an einen Fahrrad-Einbaumotor zu stellen berechtigt ist.

Bisher bekannte Konstruktionen bedingen entweder einen verstärkten Rahmenbau oder sie kranken an Unwirtschaftlichkeit, schneller Abnutzung, Nachlassen der Leistungsfähigkeit, schlechter Kühlung oder das Fahrrad selbst leidet stark unter der Beanspruchung.

Unser Motor kann von jedem Schlosser ohne besondere Kenntnisse in ein stabiles Touren-Fahrrad eingebaut werden. Wie die Abbildung zeigt wird der Motor zwischen den Trekkurbeln einmontiert. Diese Anordnung hat den Vorteil, daß der Schwerpunkt tief liegt, wodurch ein sicheres Fahren gewährleistet wird. Sämtliche Wellen laufen in bewährten Rollen- und Kugellagern. Unser „Columbus“ Motor gibt jedermann die Möglichkeit, sein Fahrrad in ein leichtes Kraftrad umzuwandeln, welches dann ein sicheres Belöderungsmittel, ohne Anstrengung des Fahrers, für kurze und lange Strecken bildet. Jedermann ist in der Lage, von ca. 5 km bis 30 km die Stunde jede Geschwindigkeit zu wählen, ohne besondere Vorkenntnisse. Die Lieferung des Motors geschieht komplett für den Einbau und kann per Post erfolgen. Einfache Konstruktion, größte Betriebssicherheit, leichte Bedienung und Wartung sind die Vorzüge des Motors.

Motor:

Derselbe ist ein Einzylinder und arbeitet im Viertakt. Die wesentlichen Einzelheiten der Konstruktion sind im In- und Auslande patentamtlich geschützt.

Zylinder und Ventile

Die Stellung des Zylinders ist aufrecht stehend angeordnet, er besteht aus einem Stück und ist aus Spezialstahl hergestellt. Reichlich bemessene Rippen sorgen für gute Luftkühlung. Der am Schutzblech zweckmäßig angebrachte Windfangtrichter erhöht noch die Kühlung bedeutend. Am unteren Ende ist der Zylinder mit Gewinde

versehen und in das Gehäuse eingeschraubt. Durch eine Gegenmutter kann er in jeder gewünschten Stellung fixiert werden, sodass verschiedene im Handel befindliche Brennstoffe wirtschaftlich ausgenutzt werden können. Durch Herausdrehen des Zylinders liegt der Kolben frei. Im Zylinderboden befinden sich die Ein- und Auslassventile, welche von oben gesteuert sind.

- Zündkerze:** Diese ist gleichfalls in den Zylinderboden eingeschraubt, kann leicht herausgenommen und wenn nötig ausgewechselt werden. Sie ist derart eingesetzt, dass sie sich nicht festsetzen kann und bei richtiger Bedienung nicht verölt.
- Kolben:** besteht aus einem Stück, hat 3 Kolbenringe. Der untere Ring gilt gleichzeitig als Oelabstreifring.
- Pleuelstange u. Kurbelwelle** Beide sind aus hochwertigstem Chromnickelstahl hergestellt und laufen auf bzw. in patentierten Rollen- und Kugellagern.
- Gehäuse:** besteht aus Aluminium und ist vollkommen staub- und öldicht.
- Magnetapparat:** ist bewährtes Fabrikat mit verstellbarem Zündmoment und öl- und staubdicht gelagert.
- Uebertragung:** Die Uebertragung der Kraft auf das Kettenrad am Motorgehäuse erfolgt durch Stirnräder aus hochwertigstem Chromnickelstahl. Durch eine besondere Konstruktion wird das Kettenrad am Hinterrad nicht an den Speichen, wie es bei den meisten Rädern üblich ist, sondern auf der Hinterradnabe befestigt, sodass das Drehmoment nicht durch eine, sondern durch beide Speichenseiten übertragen wird. Eine besondere Nabe ist nicht erforderlich, die Anbringung kann an jeder normalen Freilaufnabe erfolgen.
- Schmierung:** Durch die einfache und als betriebssicher bekannte Tauchschmierung wird der Motor genügend mit Oel versehen. Das Schmieröl befindet sich in einer Vertiefung des Motorgehäuses und gelangt an alle zu schmierenden Stellen in einwandfreier und sparsamer Weise. Weiterhin ist neben dem Benzintank ein Oelbehälter vorhanden, aus dem das vom Motor verbrauchte Oel durch Handpumpe ersetzt wird. Der Verbrauch an Oel ist ein ganz minimaler.
- Benzin- und Oelbehälter:** liegen nebeneinander und sind über der Verbindungsstange zwischen Sattelstützrohr und Lenkstange angebracht. Das Öffnen und Schliessen der Zufuhrvorrichtungen für Brennstoff und für Oel kann während der Fahrt vom Sattel aus erfolgen.
- Vergaser:** ist ein Spezialvergaser für Benzin oder Benzol, welcher gegen Staub, Erschütterungen und sonstige schädliche Einwirkungen unempfindlich ist.
- Regulierung:** erfolgt durch Bowdenzüge von der Lenkstange aus.
- Ersatzteile:** sind jederzeit vorrätig und auswechselbar, da die Herstellung unseres Motors auf Präzisionsmaschinen nach dem Toleranzsystem erfolgt.
- Leistung und Gewicht:** ca. 1 PS, 5—30 km pro Stunde. Alle vorkommenden Steigungen, soweit sie nicht außergewöhnlich stark sind, werden ohne Beihilfe durch die Pedale unter Voraussetzung eines genügenden Anlaufes genommen. Das Mitfahren erfolgt aber auch bei größeren Steigungen ohne jede körperliche Anstrengung.

Brennstoffverbrauch für 100 km: . . . ca. 300—1000 gr
 Fassungsraum des Brennstoffbehälters: . . . ca. 1³/₂ l
 Fassungsraum des Oelbehälters: . . . ca. 1¹/₂ l
 Gewicht des Motors: . . . ca. 8 kg

Sonderofferten in unserem „Columbus Motor“,
 in verstärkten Fahrrädern mit 2¹/₂ mm starken Speichen und sonstigem Zubehör gern zu Dinsten.

Der „Columbus“-Viertakt-Fahrrad-Einbaumotor.

Das Interesse am Kleinmotor wird bei uns in Deutschland dank dem rigorosen Vorgehen der Verkehrsunternehmungen in Bezug auf Fahrpreise in immer größerem Maße geweckt. Dies dürfte auch die Ursache für die schnelle Entwicklung der Kleinmotorenindustrie sein.

Unter den wenigen, für den Einbau in ein gewöhnliches Fahrrad geeigneten Einbau-Motoren, dürfte der nachstehend beschriebene „Columbus“-Fahrrad-Einbau-Motor mit an erster Stelle stehen.

Der „Columbus“-Fahrrad-Einbau-Motor arbeitet im Viertakt und wiegt etwa 8 kg. mit Zubehör 12 kg. Die Befestigung erfolgt unter dem Tretebellenlager. Die Leistung beträgt bei einer Kurbelwellendrehzahl von etwa 2500. etwa 1 PS. Diese Leistung wird über eine Zwischenwelle auf die Kettenradachse im Gehäuse und von hier mittels Kette auf das Kettenrad des Hinterrades übertragen. Die größte Breite des Motors beträgt 77 mm. das Mindestmaß zwischen Kettenrad und Pedal muß 82 mm betragen.

Der Zylinder besteht aus einem Stück mit aus dem vollen gedrehten Rippen. Am unteren Ende ist der Zylinder mit Gewinde versehen, mittels dessen er in das Gehäuse eingeschraubt wird. Der Zylinder wird durch Gegenmutter in seiner Stellung festgehalten. Diese Einrichtung hat noch den Vorteil, daß der Verdichtungsgrad entsprechend dem jeweiligen Brennstoff durch einfaches Verdrehen des Zylinders verändert werden kann. Im Zylinderkopf sind die beiden untereinander vollständig gleichen und sehr reichlich bemessenen Ventile (ein Saug- und ein Auspuffventil) untergebracht, welche von oben mittels Schwinghebel betätigt werden. Die Führungen der Ventilspindeln befinden sich in den eingeschweißten Saug- bzw.

Auspuffkrümmern. An der bestgekühlten Seite sitzt vorn im Zylinderkopf die Zündkerze und hinter derselben der eingeschraubte Ventilhebelblock. Besonders ist die Form des Kompressionsraumes betr. Brennstoffausnutzung für die Verbrennung äußerst günstig, da keinerlei tote Räume vorhanden sind, wie es z. B. bei Motoren mit von unten gesteuerten Ventilen der Fall ist. Der Übergang vom Kompressionsraum in den Laufzylinder wird von einem schlanken Konus gebildet, ist also nicht mehr scharf hinterdreht, wie bei Motoren anderer Kon-

struktion. Diese schlanke Ausbildung des Überganges hat bei Zylindern ohne Deckel den Zweck, daß der Kolben leicht von unten herausgezogen werden kann, falls er aus Unvorsichtigkeit beim Zusammenbau in den Zylinder bis an den Boden gelangt sein sollte.

Als Ventilantrieb dienen zwei einfache, vom Steuernocken bewegte Ventilstößel und leichte Stoßzangen, welche in Kugellagern gelagert sind.

Der Kolben aus Spezial-Grauguß besitzt drei Kolbenringe. Der untere Ring dient gleichzeitig als Ölabstreifring und sichert den Kolbenbolzen gegen Verdrehen und Verschieben. Die Pleuelstange aus Chromnickelstahl von T-förmigem Querschnitt besitzt oben ein geschlossenes Auge mit Bronzebüchse für den Kolbenbolzen. Das Kurbelzapfenende ist ebenfalls geschlossen ausgeführt und zur Aufnahme eines Rollenlagers für den Kurbelzapfen eingerichtet.

Die zweiteilige Kurbelwelle aus Chromnickelstahl besteht aus zwei Schwungscheiben und zwei Wellenzapfen, von denen der eine Zapfen das auf dem Konus sitzende, außerhalb des Gehäuses freiliegende Schwungrad trägt. Die Welle ist beiderseits in Kugellagern gelagert, welche ihrerseits wieder in ent-

BAD HOMBURG



REX

sprechend angeordneten Angüssen im Gehäuse geführt sind. Die Teilung der Kurbelwelle ist im Kurbelzapfen vorgenommen, derart, daß die eine Schwungscheibe ein konisch ausgeführtes Loch trägt, auf welchem das Rollenlager der Pleuelstange läuft. Die andere Schwungscheibe trägt einen konisch angedrehten Zapfen, der genau in die konische Bohrung des anderen Zapfens hineinpaßt und mit einer kräftigen Schraube in dieser festgehalten wird. Auf diese Weise ist eine einwandfreie Verbindung der beiden Wellenhälften erreicht worden. Eine achsiale Verschiebung der Welle wird durch die genau in das Gehäuse eingelezten Luftringe der beiden Rollenlager verhindert.

Das zweiteilige Gehäuse besteht aus Aluminiumguß. Beide Hälften sind vollkommen öldicht miteinander durch Schrauben verbunden, welche außerhalb in dem ringsum laufenden Dichtungsflansch angebracht sind. Im übrigen ist das Gehäuse außen ganz glatt gehalten. Im innern tragen die beiden Gehäusehälften Augen, in deren Bohrungen die Rollen- bzw. Kugellagerlaufringe für die Getriebewellen genau eingepaßt sind. Die Paßschrauben verhindern die gegenseitige Verschiebung der bei-

den Gehäusehälften nach festem Anziehen der Muttern. Am hinteren Teile des Gehäuses liegt der Magnetantrieb, welcher in einer öldicht abgeschlossenen Gehäusebohrung eingebaut ist. Vermittels des in das Gehäuse eingeschraubten Ölstützens kann der Ölstand kontrolliert und der gesamte Ölinhalt nach Herausschrauben aus dem Gehäuse entleert werden. Ein leichter Druck von unten mit einem dünnen Gegenstand lüftet die Kugel im Ölstützen und man ist somit in der Lage, sich Gewißheit zu verschaffen, ob genügend Öl im Gehäuse vorhanden ist. Ein Zuviel muß durch diesen Stützen abgelassen werden.

Die Übertragung der Kraft auf das

Das Antriebsstirnrad a auf der Kurbelwelle b ist mit seiner einerseits verlängerten konischen Nabe in den einen konisch ausgebohrten Wellenzapfen eingesetzt und durch eine kräftige Schraube gehalten. Zwischen dem Stirnrad und der einen Kurbelwellen-Schwungscheibe befindet sich das traxende, in das Gehäuse eingebaute Rollenlager, so daß also die Kraftübertragung in vollkommen einwandfreier Weise erfolgt. Die beiden Stirnräder auf der Zwischenwelle sind miteinander derart durch Schrauben und Haltestifte verbunden, daß das kleine Rad c als Nabe für das größere e dient. Die Welle ist ebenfalls in genau in das Gehäuse eingepaßte Rollenlager gelagert und geführt.

Das Kettenrad außerhalb des Gehäuses ist auf dem einen Wellenende mittels eines Konus befestigt; die ~~andere~~ verlängerte Radnabe trägt das ~~Wellenlager~~ welches nach außen durch einen Blechring öldicht im Gehäuse abgeschlossen ist. Von dem Antriebsstirnrad der Zwischenwelle erfolgt noch der Antrieb der darüberliegenden

Nockenwelle f, sowie einer weiteren Welle g, auf welcher der Magnetantrieb sitzt. Letzterer besteht aus einem Kegelläderpaar. Die Kraftübertragung erfolgt durch eine Rollenkette vom Kettenrad am Hinterrad. Das Kettenrad auf der Hinterradnabe ist nicht an den Speichen befestigt, sondern mittels eines geschlitzten Konusringes h, der auf die Nabe geschoben wird und eines hinterlegten

Kettenrad am Motor-

gehäuse erfolgt durch Stirnräder im Verhältnis 8:1. Um das Übersetzungsverhältnis möglichst günstig zu gestalten, ist dasselbe unterteilt und zwar ist eine Zwischenwelle angeordnet, welche von der Kurbelwelle im Verhältnis 4:1 angetrieben wird. Von hier aus wird die Welle für das Kettenrad im Verhältnis 2:1 durch Stirnräder angetrieben. Leerlauf bzw. Kupplung ist bei dem Motor nicht vorhanden. Im übrigen wird die Arbeitsleistung des Motors ausgeschaltet. Durch Abnehmen der Kette kann der Motor ganz ausgeschaltet werden.

Die Geschwindigkeit wird durch Verstellen des Vergaserhebels reguliert unter gleichzeitiger Betätigung des Hebels für die Zündverstellung. Die Übersetzung ist so gewählt, daß selbst große Chausseesteigungen leicht überwunden werden. Obgleich der Motor auf guten Straßen eine Geschwindigkeit bis zu 50 km zuläßt, empfiehlt es sich, nicht mehr wie 30-35 km pro Stunde zu fahren, um das Rad selbst nicht zu sehr zu belasten.

Treffen-Ausstellungen-Maerkte

 + -Ausfahrtstermine des HC Taunus 18.10* Wo bleiben die Termine +
 + Info bei Marina Tel. 06172-81898 * der anderen Clubs ??? +

 +17.10 Markt in Kaltenkirchen Tel. 04192-9609
 +17.10 Treffen am Streicher Museum Tel. 09904-914
 +22 bis 25.10 Treffen in A-6235 Reith Alpbachtal
 Tel. 0043-5337-2648 oder 2156
 -24.10 Markt A-4400 Steyr Tel. 0043-7252-26107
 +24.10 Markt/Treffen in w-4350 Recklinghausen Tel. 0202-300848
 +24.10 Classicarr+Bike Stuttgart Killesberg Tel. 0711-2589302
 +24 bis 25.10 Markt in Pocking bei Passau Tel. 08531-12174
 +14.11 Markt in Herning Daenemark Tel. 0045-97-151603
 +13 bis 15.11 Kupferwurm-Kurs Tel. 06291-57802

 +28.11 Markt in w7033 Herrenberg (Stuttgart) Tel. 09721-1415 +

 +28 bis 29.11 Versteigerung von Motorradveteranen bei unseren +
 +Freunden von w-6072 Dreieich Tel. 06103-62300 siehe disen HB +

 -5.12 Weihnachtsbasar fuer Motorrad Tel. 0451-898105
 +5.12 Markt in CH-Schoetzahueuesli in Isikon Tel. 0041-52-612158
 +5.12 Treffen in w-2222 Lahrstedt Tel. 05172-5500

 + W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +
 +22.2 Wintertreffen der Horex und Gespannfreunde Mainiling naeher +
 + Creilsheim Info bei Fritz Tel. 07959-634 +

 +9 bis 10.1 Markt in w-4100 Duisburg Tel. 02263-6524
 +16 bis 17.1 Markt in w-4790 Paderborn Tel. 02263-6524
 +23 bis 24.1 Markt in w-3180 Wolfsburg Tel. 02263-6524

 +Februar Priv. Horex-Wintertreffen bei Ulrich Herrmann Abtei 8 +
 +w-3477 Marienmuenster Tel. 05276-8404 ca. 24 Teilnehmer moeglich+

 * W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G *
 *28 bis 31.5 Fulda 39igste Horex-Sternfahrt Tel. 06658-562 *

 +31.5 bis 11.6 Isel of Man Tel. 10M-624-621323-661930

 + W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +
 +18 bis 20.6 Horex-Treffen in Norwegen Tel. 0047-4-851446 Arne +

 * + Diese Zeichen bedeuten: neu, wichtig oder veraendert.

HOREX-NEUTEILE

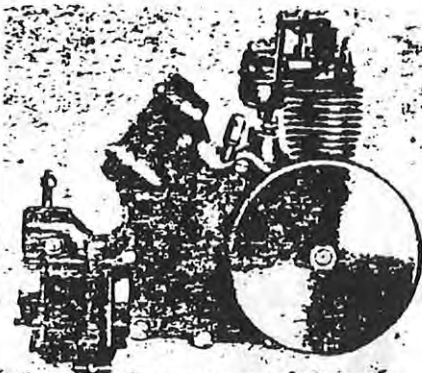
z.B. LIMA-Deckel, Kapselrohr,
 Tachoscheiben, Ölltg., Tele - Ver-
 schleißteile und vieles mehr.

KLAUS FORSTER

A. d. Stadtwiesen 37

6140 Bensheim 2

Tel. 06251-73223 ab 19 Uhr



Schwungrad-Seile

konischen zweiteiligen Ringes i mit 9 Schrauben auf die Nabe aufgezogen. Hierdurch ist die Kraftübertragung direkt auf die Nabe in einwandfreier Weise gesichert und ein Verspannen der Speichen kann somit nicht vorkommen. Das hintere Kettenrad kann auf jede normale einfache Freilaufnabe aufgesetzt werden, die an der Stelle, wo das Kettenrad zu sitzen kommt, bis 46 1/4 mm betragen kann.

Die Schmierung erfolgt automatisch und zwar durch die einfache und als betriebssicher anerkannte Tauchschmierung.

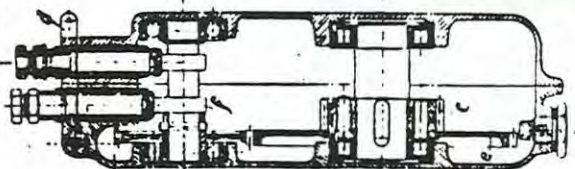
Die Ölzufuhr vom Behälter zum Motor ist durch eine Pumpe auch beim Fahren vom Sattel aus regulierbar und durch ein Schauglas unterhalb des Ölbehälters zu beobachten. Das

Schmieröl sammelt sich in einer Vertiefung im Kurbelgehäuse unterhalb des Stirnrades zur Zwischenwelle. Für die Schleuderschmierung wird das Stirnrad auf der Zwischenwelle benutzt.

da beim direkten Eintauchen der Kurbelwelle in das Schmieröl durch die hohe Umdrehungszahl derselben ein baldiges Verölen eintreten würde.

Der Brennstoff- und Ölbehälter ist in einem gemeinsamen aber in sich getrennten Kasten vereinigt. Er wird auf einfache Weise am oberen Rahmenrohr befestigt. Als Absperr-

Schnitt C-D



vorrichtung dient für Öl die Pumpe und für Benzin ein Nadelventil.

Der verwendete Graetzin- bzw. Pallas-Vergaser gestattet,

die Geschwindigkeit der Maschine bis auf 5 km abzudrosseln.

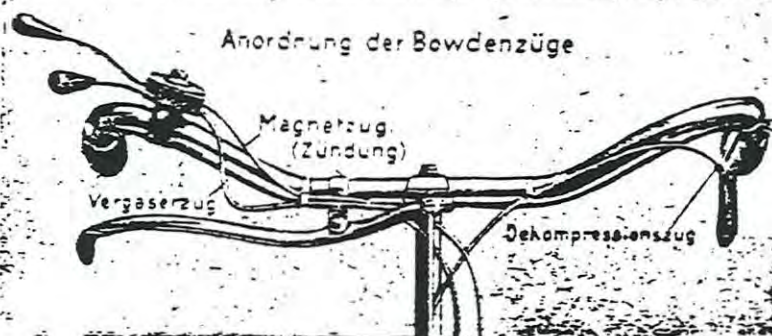
Der Graetzin-Vergaser ist mit einem nahezu reibungsrei-

sch bewegenden zentralen Kippschwimmer ausgerüstet, der durch die Betätigung einer kurzen Schwimbernadel den Brennstoff auf einem konstanten Niveau hält. Der Pallas-Vergaser ist ein schwimmerloser Vergaser.

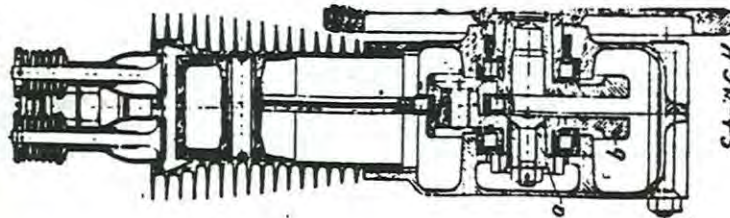
Die Regulierung geschieht durch zwei an der Lenkstange befestigte Bowdenhebel, welche mittels Bowdenzügen, Vergaser, Dekompressor und Magnet verbunden sind. Fr.



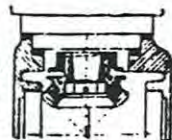
Anordnung der Bowdenzüge



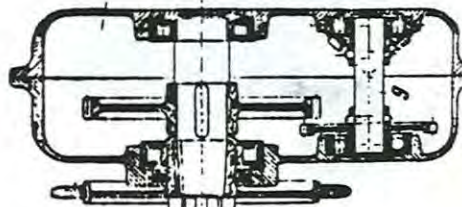
Schnitt A-B



Schnitt G-H



Schnitt E-F

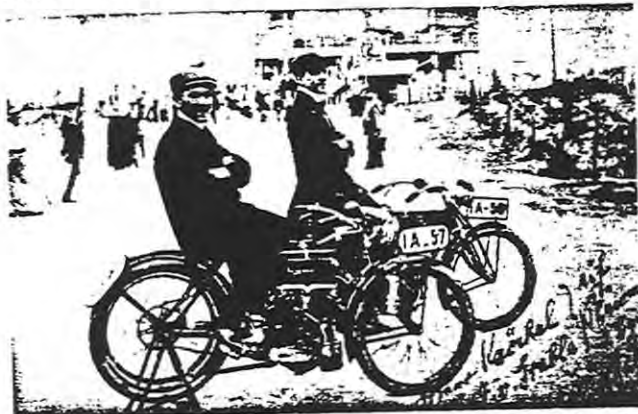


Motorrad gegen Nacht-D-Zug

Anno 1912

Den Programmpreis hatte ich auf 0,50 Mark festgesetzt, was in Wirklichkeit schon einem verkappten Eintrittspreis gleichkam. Zudem galten die Freikarten nur für Stehplätze, und viele Inhaber zahlten ein Aufgeld für bessere Plätze dazu. Meine Rechnung ging tadellos auf. Die Bahn war ausverkauft und zum erstenmal erzielte die Gaukasse einen gewaltigen Überschuß.

Noch in anderer Beziehung bedeutete dieser Renntag eine Wende im Motorradsport. Der Kronprinz entsandte seine beiden ältesten Söhne mit ihrer Begleitung, da sich die beiden jungen Prinzen gern einmal ein derartiges Rennen ansehen wollten. Dadurch wurde der Motorradsport gewissermaßen hoffähig. Ich hatte bereits 2 FN-Vierzylinder-Maschinen für das Rennen gemeldet, mußte aber meine Nennung in letzter Stunde zurückziehen, obwohl mein Name in Riesenlettern auf den Plakaten prangte. Denn mir fiel nun die Aufgabe zu, den Mentor der jungen Prinzen zu



Im Vordergrund Arthur Knöchel, Berlin, dahinter Zbigniew von Grabla, Berlin, beide auf ihren in vielen Zementbahnrennen bewährten 3½ PS-Zweizylinder-Phänomenmaschinen. Aufgenommen 1908 am Rande des Ostseebades Ahlbeck. Keine der beiden Maschinen hat irgendwelche Federung und an Grablas Maschine ist zum Schutz gegen Brüche sogar die Vordergabel besonders versteift.

spielen und ihnen alles zu zeigen und zu erklären, womit ich natürlich meinen Anfang im Fahrerlager machte. Die Rennen selbst verliefen sehr interessant. Spitzenreiter war wie immer Georg Retienne, dieser bescheidene, große, schlanke Junge in seinem gutmütigen, blatternarbigen Gesicht, der erstmalig eine der neuen Indian-Rennmaschinen fuhr. In den kurzen Rennen konnte er sich an diesem Tage allerdings nicht durchsetzen, da der hohe Rahmenbau seiner Indian ihm nicht die volle Entwicklung seiner Geschwindigkeit gestattete. Dafür hatte aber Bruno von Grabla seinen großen Tag, der seine letzten Rennen mit seiner NSU fuhr und in vier Läufen siegreich war.

Nach dem Rennen saß ich im Rennbahnrestaurant mit den Gebrüdern von Grabla zusammen, und da vertraute mir Zbigniew von Grabla unter dem Siegel des Geheimnisses an, daß er und sein Bruder Bruno die Absicht hätten, in den nächsten Tagen auf der 480 km langen Strecke Berlin—Danzig eine Wettfahrt mit dem Nacht-D-Zug zu unternehmen und die Vorbereitungen dazu bereits abgeschlossen wären. Offenbar ging es ihnen darum, die Leistung Hermann Roßners auf der Strecke Dresden—Berlin erheblich zu überbieten. Ich ließ mir den Plan schnell durch den Kopf gehen, aber ich konnte mich beim besten Willen nicht von seiner Ausführbarkeit überzeugen lassen, von seiner enormen Gefährlichkeit gar nicht zu sprechen. Natürlich predigte ich tauben Ohren. Zbigniew und Bruno waren bereits so fest in ihr Vorhaben verblissen und sahen sich bereits siegreich in Danzig, daß da mit Vernunftgründen nichts mehr zu machen war.

Wir sprachen nun die technische Seite der Nachtfahrt durch. Ich merkte bald, daß alles bis aufs kleinste genau vorbereitet war, und so erschöpfte sich meine Rolle darin, hier und da gute Ratschläge zu erteilen. Gewiß, die beiden neuen Indian-Maschinen waren in jeder Weise für eine derartige Gewaltfahrt prädestiniert, aber immerhin sind 480 km eine gewaltige Strecke, die Straßen waren damals höchstens mit Straßen 3. Ordnung heutigen Maßstabes zu vergleichen, und dann vor allem die lange Nacht! Meiner Ansicht nach standen die Erfolgchancen höchstens 1:20.

Wenige Tage später wollten die zu Besuch in Berlin weilenden Eltern der beiden motorbesessenen Jünglinge die Rückreise über Danzig nach Zoppot antreten. Wie es guten Söhnen geziemt, brachten Zbigniew und Bruno ihre Eltern zum Bahnhof und winkten ihnen, als sich der D-Zug in Bewegung setzte, ihre Abschiedsgrüße zu, aber dann sprangen sie plötzlich, wie von der Tarantel gestochen, über den Bahnsteig davon, rastend durch die Sperre, nahmen auf der Ausgangsstrepe immer drei Stufen auf

1251

einmal und rannten zu ihren vor dem Bahnhof stehenden Indian-Maschinen, drehten den Benzinhahn auf, schoben die schweren Zweizylinder an und stoben — Maschine hinter Maschine — davon, als hätten sie soeben die Bahnhofskasse geraubt. Die geruchsam ihren Abendbummel absolvierenden Berliner mögen wohl gedacht haben, daß da plötzlich zwei Motorradfahrer den Verstand verloren hätten. Der Schutzmann mit der Pickelhaube versuchte vergeblich sein Notizbuch zu zücken und sah dann empört zur Bahnhofsuhr empor, die 22.50 Uhr anzeigte und schüttelte mißbilligend den Kopf.

Setzen wir uns nun in Gedanken auf einen der in Wirklichkeit nicht vorhandenen Soziussitze einer der Indianmaschinen, die sich mit auffälliger Geschwindigkeit durch den ziemlich starken Pferdedroschkenverkehr winden und sich um die Flüche der Rosselenker und eilig beiseitespringenden Passanten wenig kümmern. Endlich ist die breite Prachtstraße Unter den Linden erreicht, und wie die wilde Jagd brausen unsere beiden Freunde dem Osten Berlins entgegen. In der Frankfurter Allee — heute Stalin-Allee — wird der Verkehr schwächer und das Tempo dementsprechend höher, und als nun ein böses Kopfsteinpflaster beginnt, das seit der Zeit des Alten Fritz kaum erneuert sein dürfte. Mehr als 20 kostbare Minuten dürften seit der Abfahrt vom Bahnhof verstrichen sein, und der D-Zug rast sicherlich bereits lange mit voller Geschwindigkeit durch die dunkle Nacht. Hinter dem Vorort Mahlsdorf wird endlich die Gegend einsamer, nur hier und da begegnet den beiden Motorradfahrern noch ein verspätetes Pferdefuhrwerk oder ein Radfahrer. Jetzt setzen sich die beiden Maschinen nebeneinander und bleiben, wo es nur irgend geht, immer auf gleicher Höhe. Beide Maschinen sind mit für damalige Verhältnisse guten Acetylen-Scheinwerfern mit getrenntem Behälter ausgerüstet, und durch die Vereinigung der beiden Lichtkegel ist die Straße gut ausgeleuchtet. Hinter Hoppegarten müssen die beiden schweren Zweizylinder hergeben, was sie leisten können, und, sobald die Straßen gut sind, dürfte das Tempo bis auf 90 km/h steigen.

Von Zeit zu Zeit greifen die beiden Fahrer nach hinten auf den Stränder, wo eine Benzinreservekanne mit fünf Litern Inhalt angeschnallt ist. Eine weitere Fünfteliterkanne „Dapolin“ hat außerdem jeder als eiserne Reserve im Rucksack, aus dem der Griff einer großen Luftpumpe für alle Fälle herauschaut. Da sind wir auch schon in Münchenberg mit seinem besonders „historisch“ anmutenden Pflaster! Den beiden tapferen Brüdern kommt es vor, als ob ihnen alle Knochen im Leibe zerbrochen werden sollten. Gottlob, das wäre auch geschafft, und nun wieder volles Drehgas! 29 km bis Küstrin! Endlos zieht sich die Chaussee hin! Plötzlich sperrt

ein heruntergelassener Schlagbaum neben einem Hause die Straße! Ein verschlafener Zöllner läßt sich nach längerem Rufen endlich blicken, mustert die seltsamen Reisenden und verlangt von jedem 23 Pfennige Brückenzoll. Fluchend sucht Bruno die verlangten Pfennige mit klammern Fingern zusammen und verzichtet freiwillig auf das Wechselgeld, und dann geht mit betonter Langsamkeit endlich der Schlagbaum hoch, die schweren Motoren heulen auf, und weiter geht das Wettrennen mit dem Danziger D-Zug, der unterwegs sicherlich beim Passieren der Oder keinen Brückenzoll zu zahlen braucht. Gedachten jedoch unsere nachtlischen Motorradfahrer, nun endlich wieder freie Bahn zu haben, so sollten sie gleich eines Besseren belehrt werden. Schon wieder eine Brücke mit einem Schlagbaum, der Übergang über die Warthe, an deren Zusammenfluß mit der Oder Küstrin liegt! Hier muß erst der Zollbeamte mit ziemlichem Zeitaufwand aus seinem Bett getrommelt werden, und dann folgen die gleichen zeitraubenden Formalitäten. Fluchend über den großen Zeitverlust und auch vielleicht etwas entmutigt, donnern Bruno und Zbigniew durch Küstrin, allerdings in sehr kleinem Tempo, denn wer möchte schon gern in einem der mächtigen Löcher im Katzenkopfpflaster nächtlicher Weise den Hals brechen! Während der Aufenthalte an den Flußübergängen wurde das Reservebenzin in die Tanks gegossen, und mit neuem Mut stürmen die Brüder — Maschine neben Maschine — auf der ausnahmsweise guten und breiten Hauptchaussee nach Landsberg an der Warthe davon. Unterwegs nicht Neues. Die beiden Motoren arbeiten wie die Uhrwerke. Die Gegend wird immer menschenleerer, die Ortschaften seltener, und ungehindert nimmt die Fahrt ihren Fortgang. Und dann kommt die erste kurze Pause, in welcher mitgenommene Butterbrote — heimlich von Aschinger bezogen, da die Eltern ja nichts ahnen durften — mit Heißhunger verzehrt werden. Die Entwickler müssen auch wieder mit frischem Karbid und Wasser, das einem Dorfbrunnen entnommen wird, versehen werden, wobei der verschlafene Nachtwächter mit seiner Sturmlaterne Hilfsdienste leistet. Als dann die Motoren wieder aufdonnern, hätte der Brave vor Schreck bald sein Nachtwächterhorn fallen lassen, und einige Fensterläden öffnen sich, und verschlafene Bauern erscheinen mit erschreckten Gesichtern in den Fenstern, um nach der Ursache der nächtlichen Störung zu forschen. Unterdessen summen die beiden Motoren längst weit in der Ferne, und nur ein breiter Lichtfinger zeigt, daß es sich nicht um ein Nachtgespenst, sondern um zwei auf Rekordjagd befindliche Motorradfahrer gehandelt hat.

Das Ende der Wettfahrt gegen den Nacht-D-Zug

Immer weiter, immer weiter, dem fernen Danzig entgegen. So langsam kann man bei solcher nächtlichen Jagd müde werden. Bruno von Grabla Maschine macht plötzlich so seltsame Schwankungen. Während Zbigniew noch über die Ursache nachdenkt, fährt ihm plötzlich Bruno fast in die Flanke. Zbigniew schreit auf vor Schreck, und da wird Bruno, der schon im Fahren fast eingeschlafen war plötzlich wieder wach, so daß der Zusammenstoß in letzter Sekunde noch vermieden werden kann. Wer wie ich früher 24 Stundenfahrten (z. B. am 19. Juli 1928 Werneuchen—Berlin—Lüttich in Belgien in 22 Stunden und 23 Minuten Non-Stop-Fahrt) mehrfach durchgeführt hat, kennt diese gefährlichen Sekunden zwischen Schlaf und Wachsein. Die beiden Danzig-Fahrer machen für einige Minuten Halt und ruhen sich aus, wobei Erfrischungsbonsbons immer gute Dienste leisten. Dann wird die Fahrt mit frischem Mut und neuen Kräften wieder aufgenommen, und Schneidemühl und Flatow liegen schon hinter den beiden Fahrern. Unendliche Wälder kennzeichnen einen großen Teil dieser Strecke, und nachts kommen einem die düsteren Wälder noch einmal so lang vor. Noch 7 km bis Konitz! Gottlob! In Konitz muß zum letzten Male vor Danzig getankt werden, aber diesmal nicht aus eigenen Kanistern. Ein von früheren Fahrten her gut bekannter Drogist hat auf schriftliche Bitte hin zugesagt, Kanister mit dem erforderlichen Benzin für diese Nacht in den Garten hinter seinem Hause zu stellen. Die große Frage ist nur noch, ob auch der hilfsbereite Drogist das nicht vergessen hat. Dann wäre die Wettfahrt mit dem D-Zug sicherlich verloren.

Voll höchster Spannung halten wir vor dem Hause des Drogisten an und schleichen uns dann wie nächtliche Diebe leise durch den Vorgarten um das Haus herum, und dann sehen wir trotz der Dunkelheit auch schon die beiden Kanister stehen. Sie nehmen, zu unseren Maschinen laufen, die Tanks aufschrauben und das edle Naß in sie hineinströmen lassen, war das Werk weniger Minuten, und das leise Glucksen des ausströmenden Benzins klang uns schöner als das schönste Symphoniekonzert! In Eile stellen wir die leeren Kanister wieder hinter das Haus, und mit dem Gefühl tiefsten Dankes dampfen wir aus Konitz hinaus, Dirschau entgegen. Die ersten matten Streifen am östlichen Himmel verkünden den nahenden Tag, und bald können wir unsere Scheinwerfer löschen und dann hintereinander fahren, sofern uns Staubwolken das nicht unmöglich machen.

Denn Asphaltchauseen gab es anno 1912 noch nirgends. Dirschau liegt schon längst hinter uns, und angestrengt starren wir in die Ferne, um die ersten Türme von Danzig zu entdecken. Und dann schreit plötzlich Bruno auf. Er sieht die ferne Spitze der Marienkirche, und bald folgen weitere Kirchtürme. Wie spät mag es wohl sein? Davon hat keiner der beiden Fahrer eine genaue Vorstellung, aber trotzdem sind sie voll froher Hoffnung. Immer mehr nimmt der Morgenverkehr zu. Bauern fahren schon zum Markte nach Danzig, und dann ist schließlich das Ziel der Träume glücklich erreicht. Danzig-Hauptbahnhof! 5.49 Uhr zeigt die Bahnhofsuhr an! Ein großes Glücksgefühl durchpulst die beiden Brüder, die sich ihre steifgefrorenen Glieder in der kühlen Morgenluft noch etwas zu vertreten versuchen. Langsam humpeln sie dann zum Bahnsteig empor, Zbigniew löst zwei Bahnsteigkarten, und gespannt erwarten sie den um 6.04 Uhr pünktlich einlaufenden Berliner D-Zug, den sie mit ihren Indian-Motorrädern trotz mehrfacher Zwangsaufenthalte um volle 15 Minuten geschlagen haben.

Sprachlos schließen die Eltern ihre beiden über und über mit Staub bedeckten Söhne in die Arme, langatmige Erklärungen sind fällig, und dann greift auf beiden Seiten eine ungeheure Freude Platz. Stolz blickt Vater von Grabla auf seine beiden Söhne, während die besorgte Mutter froh ist, daß die Fahrt ohne Unfall abgegangen ist. Einige frohe Ferientage im schönen Zoppot folgen nun, und dann setzen sich Zbigniew und Bruno wieder auf ihre beiden roten Indians und fahren nach Berlin zurück, diesmal aber sicherlich mit mehr Muße.

Man kann sich wohl heute noch vorstellen, welch ungeheures Aufsehen anno 1912 diese sportliche Großtat der beiden Gebrüder von Grabla in allen motorsportlichen Kreisen hervorgerufen hat. Mit einem Motorrad, noch dazu nachts einen D-Zug über 480 km bei meistens schlechten Straßen um volle 15 Minuten zu schlagen! Das war wirklich etwas Unglaubliches! Volle 46 Jahre sind seitdem vergangen. Bruno von Grabla, der demnächst 67 Jahre wird, lebt in Westberlin, und Zbigniew von Grabla, der bereits 72 Jahre zählt, verlebt seinen Lebensabend in Meran, und enge Freundschaft verbindet uns drei ehemalige Motorradrennfahrer bis auf den heutigen Tag. Abgesehen von meinem in Westberlin lebenden Freund Kurt Goldstein sind wir wohl die Letzten einer Rennfahrergeneration, die einst mit Begeisterung für die technische Aufwärtsentwicklung des Motorrades kämpfte und oft genug das Leben in die Schanze schlug.

1
27-1

28

Benzol wesentlich mehr Luft zur vollkommenen Verbrennung als Benzin.

Die Neigung zur Rückstandsbildung ist je nach dem Charakter des Öles ganz verschieden. So ist bekannt, daß leichtflüssige, rein mineralische Öle weniger zur Bildung kokiger Rückstände neigen als sehr zähflüssige. Von vielen tierischen und pflanzlichen Ölen und deren Mischungen mit Mineralöl ist weiter bekannt, daß sie in starkem Maße zu harzigen klebrigen Massen verbrennen und in Einzelfällen zur Bildung gummi- bis lackartig zäher Rückstände neigen, die Kolbenringe, Ventilschäfte und Gleitflächen verkleben.

Richtig gefettete Öle lassen bei zweckmäßiger Anwendung Rückstandsbildungen in der letzterwähnten Art nicht zu, sondern ergeben im Zylinder nur geringe kohlige Rückstände von besonders weichem und unschädlichem Aufbau. Diese Rückstände werden zumeist mit den Auspuffgasen sofort nach ihrer Bildung durch die Auslaßventilöffnungen und Schlitzte ausgeblasen.

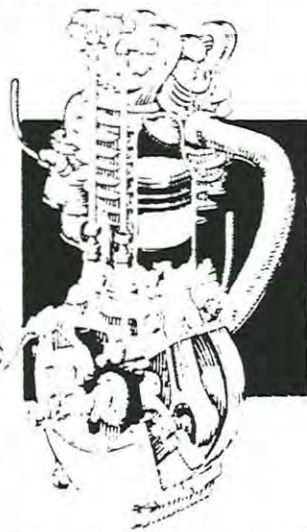
Grundlegend für jede Rückstandsbildung aus Schmieröl ist die Arbeitstemperatur des Motors. Ein mäßig warmer und im Mittel gering belasteter Motor wird niemals ein sehr zähflüssiges reines oder gefettetes Mineralöl rückstandsfrei verbrennen können, während bei hohen Temperaturen dies der Fall sein kann. Außerdem hängt naturgemäß der Umfang der Rückstandsbildung stark von der Menge des Öles ab, das an den Kolbenringen vorbei in den Zylinder wandert. Diese Erscheinungen werden stark von Ausführung und Erhaltungszustand der Kolben und Kolbenringe beeinflusst.

Richtige Schmier- und

Dieses von Mobil Oil 1929/30 herausgegebene Informativ- und richtigen Pflege von Motorraedern wird sicher die Columbus-Fahrer unter uns erfreuen und so manches ist auch heute noch aktuell oder kann fuer die neueren Motoren benutzt werden. Wir starten mit dem Inhalt in Hg 4/91 und werden ihn auch in diesem fortsetzen. Woher wir Tabellen aus dem Anhang ueber alle Folgen verteilen, um nicht am Ende eine Folge nur aus Tabellen bestehend bringen zu muessen.

Außer diesen Einzelheiten kann die Formgebung des Verbrennungsraumes und die Art der Ventilsteuerung einen bedeutenden Einfluß auf die Rückstandsbildung haben.

Motoren, deren Verbrennungsraum eine kleine Wandungsfläche im Vergleich zum Rauminhalt hat, wie dies für die Verbrennungsräume bei schräghängender Ventilanordnung nahezu immer zutrifft (siehe nebenstehendes Bild), ergeben mit Bezug auf Rückstandsbildung günstigere Verhältnisse als die Motoren mit seitlich stehenden Ventilen. Bei der letzten Bauart sind größere Flächen vorhanden, auf denen sich Schmieröl niederschlagen kann, ohne daß es vollkommen von der Gasladung im Zylinder erfaßt und verbrannt werden kann.



Das Schmieröl hat damit Gelegenheit, allmählich unter dem Einfluß der Wärme teilweise zu verdampfen und endlich zu koksartigen Rückständen zusammenzubacken.

Hoch komprimierende Motoren neigen eher zu Kraftstoff- und Rückstandsklopfen als niedrig verdichtende. Daher ist es dringend nötig, nicht nur den Kraftstoff sorgfältig der Eigenart der Motoren anzupassen, sondern auch das Schmieröl. Es

Öluntersuchung notwendigen Einrichtungen zu Gebote. Außerdem wird der Laie nicht instande sein, sich die Sonderkenntnisse und Erfahrungen zu erwerben, die zur Beurteilung eines Schmieröles unumgänglich sind.

Um dem Besitzer irgendeines Motorrades die Möglichkeit zu geben, sofort, ohne vom Zufall abhängig zu sein, das richtige Schmieröl zu erhalten, läßt die Deutsche Vacuum Oil Aktiengesellschaft seit Jahren den jedem Kraftfahrer wohlbekannten „Gargoyle“ Wegweiser für die Richtige Schmierung von Motorrädern jährlich überprüfen und, auf Grund der neuesten Erfahrungen ergänzt, neu erscheinen.

Die Empfehlungen des Gargoxyl Wegweisers beruhen demnach auf der Erfassung aller oben geschilderten, für die Schmierung wichtigen Faktoren durch geschulte Fachingenieure, die in ständiger Fühlungnahme mit der gesamten Kraftfahrzeugindustrie sind und denen andererseits eine über sechszigjährige Erfahrung der Gesellschaft in der Herstellung und Anwendung hochwertiger Schmiermittel zur Seite steht.

In diesem Zusammenhang sei auch ein Hinweis auf die *zweckmäßigste Art des Schmicrens* gegeben.

Bei Maschinen mit *Umlaufschmierung* ist es zweckmäßiger, in kleineren Ölspeichern nur kleinere Ölmengen nachzufüllen, um so einen möglichst gleichmäßigen Ölspiegel in der Maschine zu halten, als Nachfüllung in größeren Zwischenräumen vorzunehmen. Die zutretenden kleinen Mengen reinen Öles wirken bis zu einem gewissen Grade verbessernd auf die Gesamtfüllung.

bei Maschinen mit *Frischölschmierung* muß vor allem bei der Zuführung von Zusatzöl auf Fahr-

geschwindigkeit, Gelände und Belastung (Beiwagen)
Rücksicht genommen werden.

Übermäßiges Schmieren verursacht rauchenden Auspuff, starke Rückstandsbildung und ein Festbrennen der Auspuffventile.

inengängiges Schmirn verursacht ungleichmäßigen Motorlauf, Überhitzung, Leistungsverlust durch erhöhte Reibung, starke Abnutzung und infolgedessen mangelnde Verdichtung, schließlich Fressen der Kolben sowie weitere üble Folgen.

Nur Motoren im Einlaufzustand, etwa während der ersten 500 km, sollten etwa 25 v. H. mehr Öl bekommen als gut eingelaufene.

Dies alles gilt sinngemäß auch für Zweitaktmotoren mit *Gemischschmierung*, bei denen man je nach der Belastung und dem Einlaufzustand von Fall zu Fall das Mischungsverhältnis von Kraftstoff zum Öl variieren sollte.

Aus dem Streben nach Höchstleistung, aus sportlichen oder wirtschaftlichen Gründen heraus, sind entweder aus Serienmodellen durch besondere fabrikatorische oder konstruktive Maßnahmen wie Kompressionserhöhung, Doppelventile, Spezialkolben, Innenschliff — oder als besondere Konstruktionen — die sogenannten *Sportmodelle* oder auch auch *Leistungsmotoren* entstanden.

Auch für solche Typen sind Empfehlungen der richtigen Marke Gargoyle Mobiloel im Wegweiser vorhanden. Sie beziehen sich auf die Verwendung für normale Beanspruchung.

Für ungewöhnlich hohe Beanspruchung von Flugmotoren, Wagenmotoren oder Radmotoren ist ein besonderes Spezialöl in Gargovle Mobiloil D in gründlichen Versuchen auf Prüfstand und Rennstrecke

Fahrzeugmarke	1929				1928				1927				1926			
	Sommer	Winter	Getriebe	Achsantrieb	Sommer	Winter	Getriebe	Achsantrieb	Sommer	Winter	Getriebe	Achsantrieb	Sommer	Winter	Getriebe	Achsantrieb
Nestorfa-Lieferdreirad, 350 ccm	TT	TT	C	—	TT	TT	C	—	TT	TT	C	—	—	—	—	—
Nestorfa-MAO-Lieferdreirad, 500 ccm	TT	TT	C	—	TT	TT	C	—	TT	TT	C	—	—	—	—	—
Nordhusia, I mit JAP-Motor	B	B	C	—	B	TT	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—
I mit Rinne-Motor	B	B	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II (K-Motor)	TT	TT	C	—	TT	TT	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pfeilwagen mit Ilo-, Hamor- oder DKW-Motor	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	—	—	—	—
mit Villiers-Motor	—	—	—	—	TT	TT	C	—	TT	TT	C	—	—	—	—	—
Phänomobil	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rollfix, mit Ilo-Motor	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	—	—	—	—
mit DKW-Motor	BB	BB	★	—	BB	BB	★	—	BB	BB	★	—	BB	BB	★	—
Spinell, Modell C	—	—	—	—	—	—	—	—	TT	TT	C	—	TT	TT	C	—
Modell K	—	—	—	—	—	—	—	—	TT	TT	Mb	—	TT	TT	Mb	—
Steigboy, 2/12 PS Viertakt	B	TT	C	—	B	TT	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3,5/10 PS Zweitakt	—	—	—	—	TT	TT	C	—	TT	TT	C	—	—	—	—	—
Tempo, mit Rinne-Motor	B	B	C	—	B	B	Mb	—	—	—	—	—	—	—	—	—
mit Hamor- oder Ilo-Motor	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	—	—	—	—
Transporette, alle Modelle	BB	BB	Mb	—	BB	BB	Mb	—	BB	BB	Mb	—	BB	BB	Mb	—
Universelle, ZIII B	—	—	—	—	TT	TT	★	—	TT	TT	★	—	TT	TT	★	—
Velox, V1, V2, V3	B	TT	C	—	B	TT	B	—	B	TT	B	—	B	TT	B	—
Welse-Express, 4 und 8 Zentner	B	B	C	—	B	B	C	—	B	B	C	—	B	B	C	—
Weiss (München), Lastdreirad	—	—	—	—	TT	TT	★	—	TT	TT	★	—	TT	TT	★	—
Zündapp Lieferwagen, Modell LM	BB	BB	Me	—	BB	BB	Me	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Modell mit Druckschmierung	—	—	—	—	—	—	—	—	A	A-c	C	—	—	—	—	—



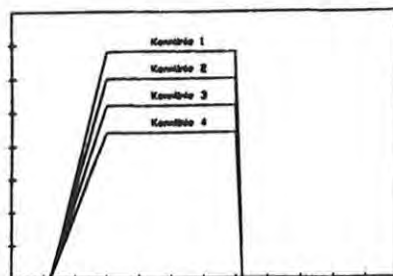
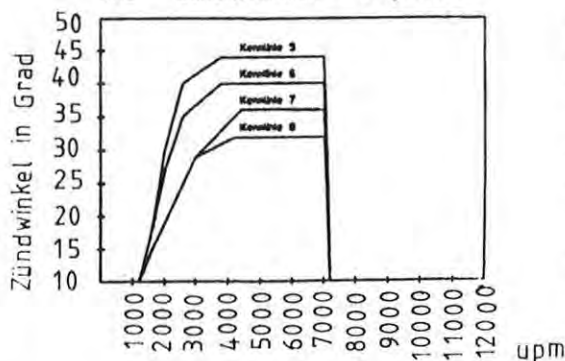
Noch ein Bild zur Erinnerung an jene Tage: 1912 Start zum Zementbahnrennen auf der Olympia-Rennbahn in Berlin-Plötzensee. Ganz links im weißen Dreß mit dem Rücken zum Betrachter Banno von Grabbe, der vierfache Sieger des Tages, auf Phänomen. Im Vordergrund (Pfla) mit Wollmütze Georg Betzian-Nürnberg auf "Indian", der bedeutendste Motorradrennfahrer der Welt der Epoche vor dem 1. Weltkrieg und der 1932 in Leipzig beim Zementbahnrennen tödlich verunglückte. Links neben ihm (mit Sportmütze) Hermann Rosener. Wie man sieht, tragen nur zwei der Fahrer Sturzhelme.

entwickelt worden, das bei den Gargoyle Mobiloel-Wiederverkäufern erhältlich ist. Gargoyle Mobiloel D wird neben der Verwendung an Serienmodellen entsprechend den Angaben des Gargoyle Wegweisers für alle Arten von Kraftfahrzeugen bei Regen nicht empfohlen, sondern nur bei trockener Witterung, also dort, wo die Maschinen über das übliche Maß hinaus beansprucht werden. Es sichert durch seine eigenartige Zusammensetzung sichere Schmierleistung und leichten Lauf, auch bei höchster Rennbeanspruchung, ohne Hinterlassung von Rückständen.

Elektronische Zuendung

In der Falconepost 2/92 wurde eine elektronische Zuendanlage fuer die Novo-Falcone 500ccm vorgestellt. Das koennte doch auch was fuer unsere Reginas, Resis oder Imperatoren sein! Die Anlage ist durch einen Rechner gesteuert, das Steuergehaeuse hat die Abmessung 11x8x3cm. Die Betriebsspannung ist 12Volt, also ein entsprechende Lichtmaschine oder ein entsprechender Regler fuer die original Lichtmaschine ist unerlaesslich. Siehe hierzu HB 3/92 S. 31, HB 3/91 S. 17, HB 4/91 S. 21, HB 2/92 S. 29, HB 3/90 S. 17. Der weitere Aufbau der Anlage besteht aus der Lichtschranke, fuer die zwei Halterungen zu fertigen sind. Also nur etwas fuer Begabte. Die erste Halterung muss das Lichtschrankenunterbrechungsfenster auf dem Wellenstumpf der Kurbelwelle (Imperator) oder des Lichtmaschinenankers (Regina, Resident) halten. Die zweite Halterung muss die Fotozelle aufnehmen. Eine der Halterungen sollte, zur Zuendeinstellung, justierbar sein. Die Zuendverstellung kann ueber Schalterchen selektiert werden. Es stehen 8 Zuendverstellkurven zur Veruegung siehe Bild. Da muesste auch eine fuer unsre Horexten passen. Wem das nicht ausreicht, der kann fuer einen einmaligen Kostenaufwand von ca. 300,-DM eine neue Programmierung der Zuendanlage fuer seine Motortype erstellen lassen. Hierzu werden folgend Daten benoetigt. Pleuellaeenge, Hub, Bohrung und Verdichtung, so wie ungefaehre Zuendkerzenlage. Auch hier werden dann wieder 8 um den theoretischen Idealwert liegende Zuendverstellerkurven an der Zuendanlage durch den Horexfreund schaltbar sein. Die 300,-DM plus sind nur fuer die erste Anlage, welche auf eine neue Motortype programmiert wurde zu zahlen. Wurde die Programmierarbeit geleistet und bezahlt, so sind weitere Bestellungen von Zuendanlagen fuer diese Motortype zum Zuendanlagenpreis von 350,-DM moeglich. Die Lichtschranke mit Fotozelle schlaegt mit 30,-DM extra zu Buche. Folgende Dinge werden durch die Anlage moeglich. Betrieb einer zweiten Zuendspule, fuer Imperator notwendig, ansonsten besteht die Moeglichkeit zur Doppelzuendung. Selbststaendige Lehrlaufreglung ueber Zuendverstellung im Lehrlauf. Zuendspulenabschaltung bei stillstand des Motors. Testmoeglichkeit ohne Motorlauf. Moeglichkeit einen Drehzahlbegrenzer programmieren zu lassen, letzteres wurde bei der zur Veruegung stehenden Falconeausfuehrung aber nicht gemacht. Nun brauchen wir nur noch jemanden der sich fuer den Umbau interessiert und das noetige mechanische Geschick hat, wir sind dann gerne bereit, ueber seine Erfahrungen und Erfolge zu berichten. Zuguterletzt, wo ist die Anlage zu bekommen? Bei Zweirad Lamprecht in der Heidingsfelder Str.23 in w-8701 Winterhausen Tel.09333-1200 Fax 09333-8100. Viel Glueck. Euer Horex-Novice.

DMC - Zündkennlinien - Diagramm



Veteranenrally Alzenau

Die 8. Veteranenrally, fuer Motorraeder und Automobile am 19. September 1992 war trotz des Regens ein voller Erfolg. Rund um den Hahnenkamm wurde die Aura zu einem in der Zeit zurueck versetzten Platz der Klassiker. Ich fuehlte mich selbst in der Zeit zurueck versetzt, als ich meine Laufkarten erhielt, am Start mein Name mit Startnummer und einige Worte zur Maschine (DB 201) gesprochen wurden. Die Rally Alzenau laesst eben ein richtiges Rennfieber entstehen. Bei so einer Stimmung konnte uns dann auch der um eine Stunde verschobene Start, der Ausfall der Zeitmessung oder das groesste Uebel, der Regen, nichts mehr ausmachen. Wir starteten einfach um den wunderbar ausgesuchten Strecken zu froehren, der Nebel im Spessart war zum Beispiel ein einmaliges Erlebnis, das man nicht so schnell vergisst. Ein grosses Lob muss ich uebrigens der gesamten Organisation machen, trotz einiger Pannen lief alles wunderbar, am meisten hat uns wohl allen immer wieder der heisse Kaffee Mut gegeben.

Horex war natuerlich auch wieder vertreten mit einer Regina und einer T5 aus der naeheren Umgebung und einer S 35 aus Heilbronn, wobei der Fahrer der S 35 bei diesem Unwetter die Anreise auf eigener Achse von Heilbronn bewerkstelligte.

Das schoene an Alzenau ist immer wieder die Herzlichkeit der Teilnehmer und Organisatoren, es entsteht einfach kein Konkurrenzdenken zwischen einzelnen und jeder wird akzeptiert.

Vielen Dank uebrigens, das ich in letzter Minute doch noch starten durfte, also bis in zwei Jahren bei der naechsten Rally rund um den Hahnenkamm.

in idolum S 35

Treffen in Weil-Rod Kaisereiche

Dieses Jahr hatten wir nicht die Zeit, als Teilnehmer an diesem schoenen Treffen, der Veteranenfreunde Taunus, teilzunehmen. Es langte nur fuer einen kurzen Besuch am Samstagvormittag, fuer einen Bericht zu wenig. Wer kann aushelfen?

Horex Bierkruege 0.5L

Unser Horex-Freund und Resi-Spezialist Achim bietet, Steinzeug Bierkruege mit eingetragtem buntem Horex Tankemblem, Preis 25,- DM, an. Gravur auf dem Deckel moeglich, 0.30DM je Buchstabe. Auch andere Markenzeichen moeglich Tel. 06382-8089 Fax 8483

Vorsicht schwarzer Horex-Humor

Robert, gut abgefuehlt, hat etwas Pech gehabt. Er liegt neben seiner verbeulten Resi und stoehnt. Der herbeieilende Sanitaeter fragt mitleidig: "Haste was gebrochen?" "Nee" - wuergt Robert - "bis jetzt noch nicht!"

"Horex-Fahrer sind wirklich noch nette Motorradfahrer, halten an, nehmen dich mit und lassen dich sogar bei dir schlafen!" "Was und das ist Dir passiert?" "Mir nicht, aber meiner Frau."

Franz kommt mit seiner klapprigen, zerschraubten SB35 zur Tankstelle und verlangt 10 Liter Sprit. Der Tankwart kratzt sich nachdenklich am Kopf und fragt: "Junge, willst Du wirklich noch soviele investieren?"

"Guten Tag, gehoert Ihnen die schoene Horex-Rebell vor der Tuer?" Helmut (geschmeichelt): "Ja!" - "Koennen Sie mir einen Gefallen tun?" "Natuerlich", sagt Helmut. "Gut. Dann regen Sie sich jetzt bitte nur nicht auf. Es tut mir ja so leid! Ich habe beim zurueckfahren..."

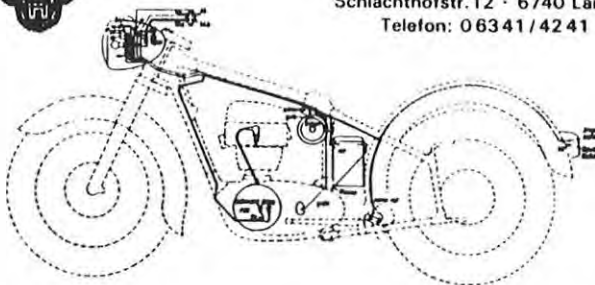
Witze wurden der Maico-Letters 3/92 entnommen Danke

Elektro- u. Feinwerktechnik

Werner Laubersheimer

Schlachthofstr. 12 · 6740 Landau

Telefon: 06341 / 4241

**Neue Spannungsregler**

für alle Lichtmaschinen

DM 130,-

Gleichstromanker wickeln 130,- bis 200,-**Zündspulen** wickeln

DM 70,-

Kabelbäume in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan DM 70,-**Drehstromanker** im Tausch DM 130,-

Auf sämtliche Arbeiten und Produkte

1 Jahr Garantie**Instandsetzung von Zündmagneten**

schnell und kostengünstig

Bitte kostenlose Preislise anfordern.
Postversand jeden Tag, auch ins Ausland.**Jeden Gummi an der Horex...**

Wir berichteten schon im HB 2/92 S.28 ueber den Gummiteile produzierenden Horex-Freund Albrecht Strak Tel.06132-6531. Nun hat Albrecht seine Palette noch wesentlich erweitert, wie er mir dies auf der Buschwiese zeigte. Man kann heute sagen, wem ein Gummiteil an der Horex fehlt, der wende sich bitte an Albrecht, er wird meist helfen koennen. Sein Motto "Jeden Gummi fuer jede Horex".

Horex Jeans

Eine neue Jeans (Hosen) der Marke Horex ist am Markt. Es handelt sich um gut gemachte und verarbeitete Jeans, mit unserem Horexwappen ueber der hinteren Tasche und nochmal in klein am Etikett. Wer an solchen Hosen Interesse hat, wende sich bitte an unseren Horex-Freund Joerg Tel.06132-59651.

elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

- DKW 125, DKW 175, MZ, MAICO
- NSU MAX, NSU CONSUL, HOREX, ADLER
- BMW R25/26, BMW R50/60, BMW R51/2
- MATCHLESS, AJS, SAROLEA
- Sonderanfertigung für fast alle Modelle

**ELEKTRONIK-DATA****KLEIBER GMBH**

Steinbach 19 · 5253 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

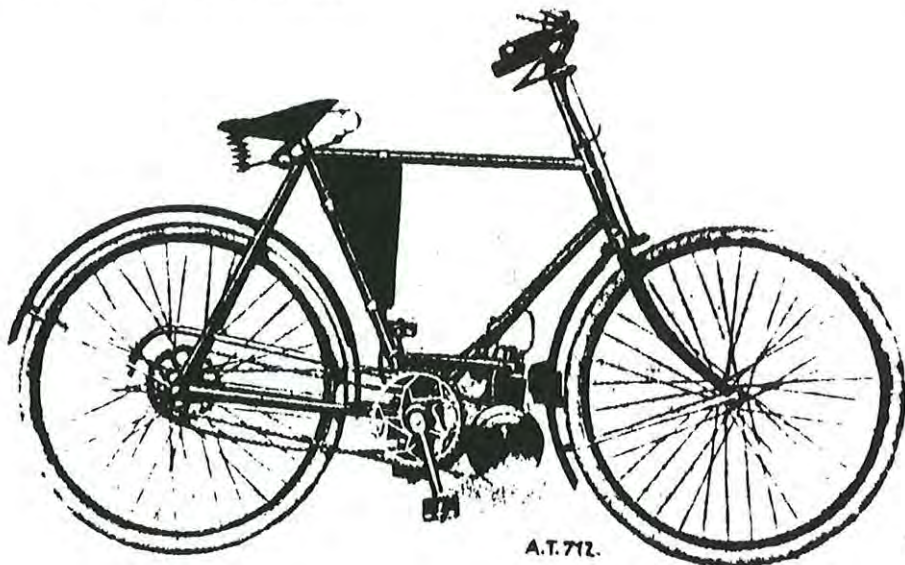
GNOM

-34-

Motorenfabrik Oberursel A.G., Oberursel bei Frankfurt am Main

Mit dem kleinen Gnom-Hilfsmotor gab es bald nach seiner »Geburt« (1921) Schwierigkeiten juristischer Natur. Der Grund lag in seiner Anordnung vor dem Tretlager normaler Fahrräder; eine Bauweise, für die die Firma Ami ältere Ansprüche geltend machte. Der Rechtsstreit ging jedoch zugunsten von Gnom aus, und von da an erwarb sich der 63 ccm Viertakter zahlreiche Anhänger. Die Firma ging bald darauf unter dem Namen »Columbus« auch zum Bau größerer – 250 ccm ohv-Einzylinder – Einbaumotoren

63 ccm Gnom (Horex-Columbus) 1922



über. Hauptaktionär war dann Fritz Kleemann, der 1923 die Horex-Werke in Bad Homburg v. d. Höhe gründete und bald darauf die Columbus-Werke seinem Betrieb angliederte. Eine Verbindung zwischen Gnom in Oberursel und der damaligen Neutitscheiner Autofabrik Gnom von Fritz Hüchel (dem bekannten Hutfabrikanten!) bestand nicht.

IMPRESSUM HOREX – BOTE

Telefon

Postadresse	Constantin Klinger	069-
	Rotlintstr. 51	436859
	6000 Frankfurt 1	oder
Redaktion	Constantin Klinger	4709043
Bankverbindung	Frankfurter Sparkasse	
	Kto. 312039303 BLZ. 500 502 01	

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbefehl. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

Monat. Stammtische und Clubabende

Bitte sehen sie auf Seite 12 und 13 im HB 4/91 und Seite 12 im HB 1/92 sowie Seite 28 HB 2/92 nach. Neu zu berichten ist:

HF-Oedernhard-Bergln

Wir berichteten in HB 3/92 Seite 24, unter der Ueberschrift Ausstellung in Bad Homburg, auch ueber die Horex-Freunde in Bergln. Dieser Stammtisch hat sich nun verlagert und trifft sich neuerdings jeden letzten Donnerstag im Monat im "VFR-Vereinsheim" w-7057 Winnenden-Birkmannsweiler um 19.30 Uhr. An diesem Stammtisch haben sich 15 Motorradveteranenfreunde zusammengefunden, von denen 5 Horexfahrer sind. Info. Benno 0711-512473.

Stammtisch Franken

Wer Interesse an einem Veteranen oder Horex Stammtisch im Grossraum Nuernberg hat, der melde sich bitte bei Christian Habertzeth, Plattenweg 1, w-8602 Pettstadt, Tel. 09502-7448. Christian (Resifahrer) wird bei genuegend grossem Interesse die Planung, Einladung und Vorbereitung uebernehmen.

Infos ueber Horex-Treffen

Nachtrag die 38igste.

Zu unserem Artikel, ueber die 38igste Sternfahrt 1992 nach Bimoehlen, wollen wir noch die Pokalgewinner nachreichen.

Einzelfahrer mit der weitesten Anfahrt- Joachim Getz aus w-8037 Olching. Juengster Fahrer auf Horex- Frank Karle geb. 6.8.68.

Einzelfahrer fuer weiteste Anfahrt auf Horex- Willi Wagenknecht w-8531 Sugenheim. Einzelfahrerin mit weitester Anfahrt- Monika Schoenfeld auf BMW Muenster/Westf. Club mit der groessten Anzahl Motorraeder- HC-Berlin. Club mit der weitesten Anfahrt- HC-Norwegen. Dame mit weitester Anfahrt auf Horex-Gespann- Gitta Wenig Bad Homburg.

(Am Rande, der Schwiegervater Jean Wenig war, schon vor und im ersten Weltkrieg, bei der Motorenfabrik Oberursel, im Flugmotorenbau, dann bei der Gnom-Fahradhilfsmotor Abt. und spaeter als einer der ersten Mitarbeiter der Columbus Motorenbau AG., beschaeftigt. Nach der Uebernahme, der Columbus, durch Horex, war er dort bis zum Ende von Horex, zuletzt als Werkstattleiter des Reparaturwerkes taetig.)

Aeltester Fahrer auf Horex- Gerhard Rasenberger auf Horex-Gespann; Freiburg Geb. 24.5.1925. Juengster Mann mit weitester Anfahrt auf Horex-Gespann- Christof Bruske Darmstadt. Aelteste Fahrerin auf Horex - Gitta Wenig Bad Homburg. Club mit der zweit-groessten Anzahl an Horex- HC-Berlin 11 Maschinen. Club mit den meisten Horex- HC-Taunus 13 Maschinen. Schoenster Horex-Chopper Rolf Blume Braunschweig. Aeltester Teilnehmer - Alfred Friemel Bad Homburg. (Am Rande, Alfred war nach dem Zweiten Weltkrieg in der Reparatur bei Jean Wenig taetig, er war reisender Spezialist und gab Werkstattschulungen.)

Neues Museum

Wer hat Zeit und besucht das neue Motorrad Museum in Michelstadt Odenwald, Walter-Rathenau-Allee 17, Nahe TOOM Markt. Geoeffnet Mo.-Fr. 16.00 bis 20.00 Uhr und Sa.+So. 10.00 bis 18.00. Bericht fuer den HB, fertig als Kopiervorlage erwuenscht.

Uebrigens, ein grosses Dankeschoen an Klaus, der uns einen Bericht ueber das im letzten HB erwaehte Museum zuschickte, den wir im naechsten HB veroeffentlichen werden.

ANZEIGEN

Alle Kleinanzeigen sind kostenfrei. Wir behalten uns aber vor den Text sinnvoll zu kürzen oder zu verändern. Anzeigen koennen jeweils bis 30 Tage vor Herauskommen des HB an uns per Post oder Telefon, fuer die naechste Ausgabe des HB, gegeben werden. Siehe hierzu Adresse und Telefon im Impressum.

Schlachtfest, von zwei Resi350 Motore werden die Teile verk.
Tel.07524-6409 Frank

Achim Adelman, Schlossgasse 16 w-6785 Lauterecken, Tel.06382-8089, Fax 8463, hat eine Teilleiste fuer Resi/Reg -Teile, die er verkaufen moechte, zusammengestellt. Diese Liste kann bei Achim abgerufen werden. Hier Auszuege aus der ca. 40 Pos. starken Liste. Schutzblech vor. neu 400,- / Kupplungskorb 5,- Stosssdaempfer Paar 75,-/ Kettenkasten 250,- /Hinterradschwinge 80,-/Ventilfedern Satz neu 10,- vieles mehr. Auch BMW 75/5 Teile

Voranzeige:Der Horex-Club Norsli wird ca. 3 Wochen nach der 93er Sternfahrt ein Treffen auf der Insel Karmoey 275km von Kristiansand ausrichten. Siehe auch in diesem HB.

Tausche orig. Imperator Montierhebel u. hint. Bremsankerplatte gegen solche von Regina. Lampentopf von Resi abzugeben. Tel. 07231-55909

Suche fuer Regina3 Bj.53 Motorgehäuse rechts, Hinterradfederungs-laeufer rechts und links Fuehrungsrohr fuer Teleg. links 18 Liter Tank, Sitzbank, Kickstarter u. Schalthebel.
Thomas Tel. 08336-7824 ab 20Uhr

Verk. Regina Bj.51 teilrestauriert, 100% komplett, M. laeuft VB 5400,-DM Tel.02208-3985

Biete: Regina0 Motor 4teiliges Gehäuse, Handzuendversteller, unrestauriert aber komplett. 1 Paar gute konische Ballertueten. Suche 181 Tank, Bleche u. Vorderrahmen fuer Regina2 Bj.54 Tel. 05205-20377 Remco

Verkaufe Regina4 Lampe mit Tacho und einen 27.5 Vergaser mit Luftfilter. VB 180,-DM Tel.02631-20396

Verk. oder tausche gegen Horex-teile, Regina3 Fahrwerk mit Brief, eventuell mit Motor. Suche Schutzblech Regina1 sowie beide Schutzblechstreben Regina0, Tausch gegen Bnz.-Tank moeglich. Wer borgt mir Sport Sitzkissen sowie Auspuff (hoch/tief) Regina Sport zum Nachbau gegen Kautio n u. ein weiteres Exemplar.Tel. 0711-512473 18Uhr

Tausche meine Resi Hinderradschwinge, Nadelgelagert gegen Imperator- Hinterradschwinge (nicht krum). Tel. 06433-5628 B.Knapp tagsueber.



**WIR BRINGEN WIEDER GLANZ
AUF IHR METALL**

- Stets beste Arbeit
- Täglich Versand
- Mengenrabatt ab 3 Teilen

METALLHOCHGLANZPOLITUREN

ULRICH HERRMANN

ABTEI 8

3477 MARIENMÜNSTER

TEL.: 0 52 76 / 84 04

HOREX

Preis 2,- DM



BOLE

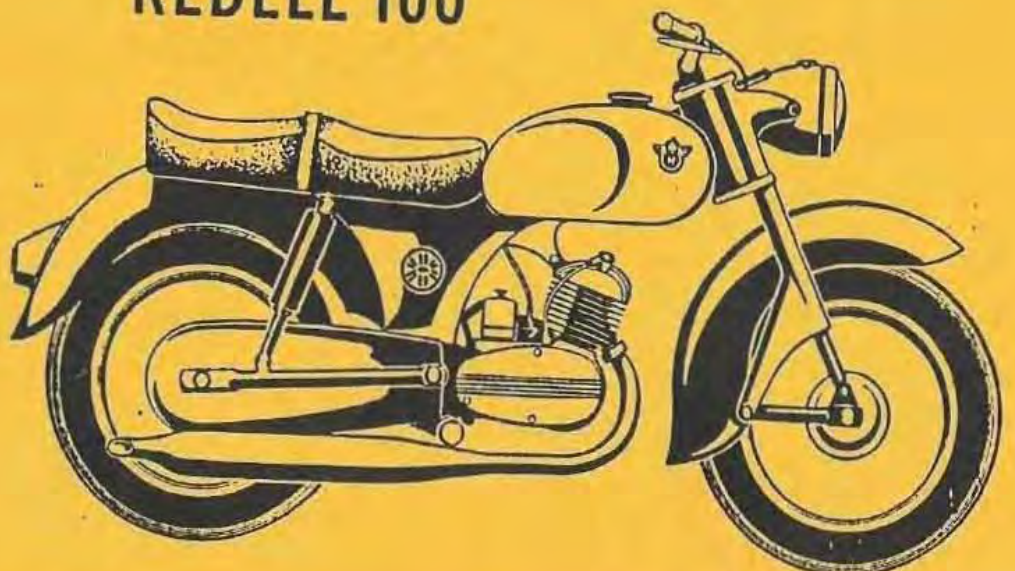
SCHWEIZER



Horex-Freunde
Rhein / Neckar



REBELL 100



Manchmal wird man fuer Dinge gescholten, fuer die man nichts kann. Ich hoffe das passiert uns nicht auch, wenn wir den Preis des Horex-Boten erhoehen muessen. Aber wie ich einer Zeitungsmeldung entnehmen musste, plant die Post ab April 93 die Versandform "Drucksache" fortfallen zu lassen. Wenn wir dann den HB als "Brief" versenden muessen, ist eine Anhebung nicht mehr vermeidbar. Der HB erscheint nun im fuenften Jahr zum selben Preis. Eine jaehrliche Teuerungsrate von 4% zu Grunde gelegt macht ueber fuenf Jahre ein notwendiges Plus von 22% aus. So hat sich der Druck erst letzts um 34% verteuert, denn der Umfang des HB hatte staendig zugenommen. (36 Seiten) Wenn jetzt noch eine Verteuerung des Portos hinzukommt, muessten wir ab *HB2/93* 3,- DM pro Heft nehmen. Aber noch liegen mir keine exakten Informationen zu den Plaenen der Post vor. Doch ansprechen wollte ich es schon einmal, so das die Horexfreunde vorgewarnt sind. Wir werden dann die Konten, auf die schon bezahlten und nun verteuerten HB, umrechnen und jeden der nicht mehr genug auf seinem HB Konto hat informieren. Diejenigen, die mit dieser Vorgehensweise nicht einverstanden waeren, moegen mich bitte anrufen, abends ab 17.00 bis 21.00Uhr, Tel. 069-436859 oder tagsueber unter 069-490706 Fa.Auto-trol Herr Klinger probieren.

Euer Horex-Novice

Inhalt

Seite	3,4	Test Horex S3.
"	5	Horex Anzeige fuer S3.
"	6	Imperator Kopfdichtung.
"	8-9	Monatl. Stammtische u. Clubabende.
"	9	Friedel Münch verkauft.
"	10	Rebell 100 zur IFMA 57.
"	10	Ersatzteile von NSU.
"	12	Pinzel Tip.
"	12	HeiBer Motor durch den Zündversteller.
"	13-16	Test der Rebell 100.
"	15	IMPRESSUM
"	17-21	Opas Geuder erzählt.
"	22-26	Richtige Scheuerung.
"	25	Aml der andere Gnom

Seite	28-31	Nadelgränze fürs Pleuel.
"	29	Leder Tip.
"	29	Schweizer Alpenfahrt.
"	32	Horexfreunde unter sich.
"	32	Der Bilslerhobel.
"	33	Bericht vom Museum Blindow.
"	33	Redaktionsschluß HB 2/93.
"	33	Scheinwerfer Tip.
"	34	Winter-Fahrer-Bekleidungstip.
"	35	Treffen und Märkte.
"	36	Kleinanzeigen
"	36	Regina Faltenbälke
"	36	Ventileinstellschrauben Imp.Reg.Res.
"	36	Horex Antiquaria.

OBS

Otto Bayer Spezial

Motorsport - Zylinderschleiferei - Kolben

Kolben für Motorräder, Moped, Auto, Oldtimer,
Sonderanfertigungen · Kolbenringe, Kolbenbolzen,
Dichtungen für ältere Motorräder

Ansbacher Str. 12 · Tel. 07131/48 20 00
7100 HN-Frankenbach

Kopfdichtung mit CU-Einfassung,
Regina 3+4 9,-DM/ Resi 16,-DM
Papierdichtungen Gehäuse, Mitte
o. Deckel rund o. spitz 8,50 DM
Dichtung Kipphebelhaube 2,50 DM
Fußdichtung 350, 400 3,50 DM
Ventilführung Guß 20,-DM dito
Sondermessing 25,-DM. Ventile
Reg.350,400 u. Imperator Blei-
frei 45,-DM. Kolben Reg.250,350
400 und Imperator in 1a 250,-DM



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

- Zylinderkopf - Änderungen und Reparaturen (Auspuffstutzen)
- Umbau Motorentlüftung
- Kolben für Regina 350/400
- Sonstige Spezialreparaturen und Änderungen auf Anfrage
- Kostenlose techn. Beratung

HOREX

Horex S 200 • Eine robuste, steuerfreie Sozius-Maschine

Aus der neuesten Veröffentlichung des Reichsverbandes der deutschen Automobilindustrie: „Tatsachen und Zahlen aus der Kraftfahrzeugindustrie“ geht hervor, daß im vergangenen Jahr, d. h. in der Zeit vom 1. Juli 1929 bis zum 1. Juli 1930 rund 730 000 Krafträder in Deutschland zugelassen wurden, wovon nicht weniger als 42,3 Prozent steuer- und führerscheinfreie Kleinkraftäder waren. Ganz ohne Zweifel wird die immer noch zunehmende Kapital- und Wirtschaftsnot die enorme Verbreitung des Kleinmotorrades — genau wie die des Kleinwagens — weiterhin derart steigern, daß der Anteil der steuerfreien Maschinen unter den Neuzulassungen dieses Jahres wohl 50 Prozent überschreiten wird.

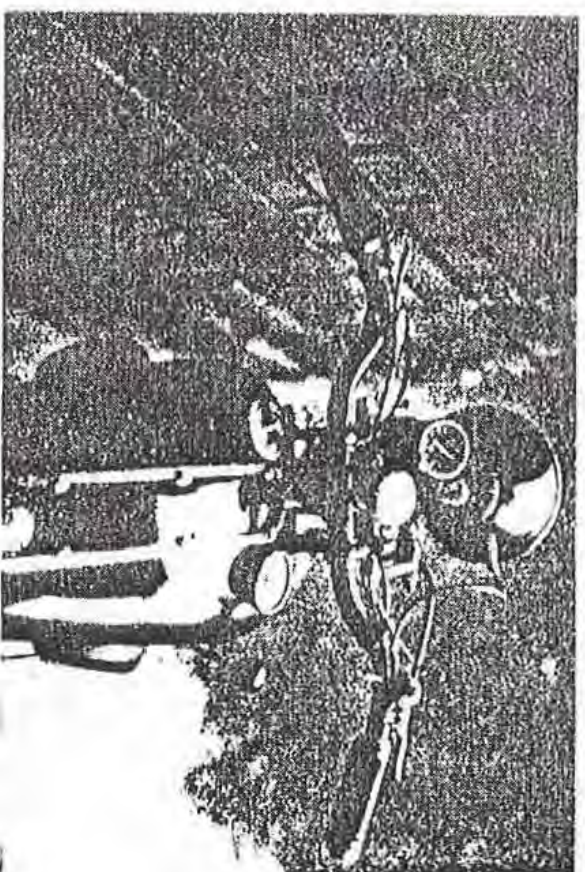
Die deutsche Motorradindustrie hat sich dieser Lage rechtzeitig anzupassen verstanden: nicht weniger als rund 35 deutsche Firmen fabrizieren 200-cem-Maschinen, unter denen man allerdings einen großen Teil solcher mit Einbau- und Auslandsmotoren findet. Zu den nur etwa 10 rein deutschen Fabrikaten ist dieses Frühjahr eine Neuschöpfung hinzugegetreten, die ihrer hervorragenden Konstruktion und Leistung wegen eine besondere Besprechung verdient: die „S 200“ der Horex-Fahrzeugbau A.-G., Bad Homburg.

Die Maschine, die mir zu einer gründlichen Probefahrt so gut wie uneingefahren zur Verfügung gestellt wurde, machte auf den ersten Blick mit ihrem starken Rahmen und den überdimensionierten Kühlrippen des Motors absolut den Eindruck einer 350er. Tatsächlich beträgt ihr Gewicht denn auch 130 kg, was für den ohengesteuerten Hochleistungsmotor aber kein Grund ist, einen schweren Fahrer mit Sozius spielend über jedes Gelände zu bringen. Der offene, hartgelötete Stahlrohrrahmen mit doppeltem Satteltank von



Etwas mißtraulich hole ich mir die Maschine zur Versuchsfahrt aus dem Werk

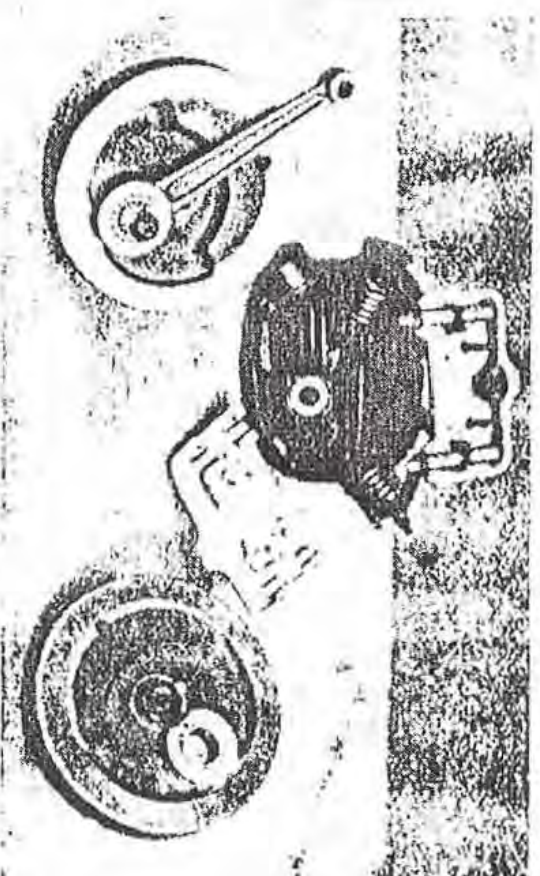
14 Liter (1) Fassungsvermögen (gleich 600 km Reichweite), tiefer Sattelanordnung, bequemen, verstellbaren Lenker, Tülgergabel mit nachstellbarem Stoßdämpfer und Plattenbremse sowie der große Radstand von 1350 mm verliehen der „Klein-Horex“ ganz hervorragende Fahreigenschaften, die es mir ermöglichen, schon nach einigen 100 m „Klein-gewöhnungsfahrt“ bei jedem Tempo freihändig zu fahren. Die gute Straßenlage, das weiche und doch kräftige Anziehen der (natürlich von Hand leicht nachstellbaren) Bremsen und dann auch das wirklich mühelose Anklicken des mit Batteriezündung ausgestatteten Motors erfreuten mich jedoch nicht so sehr, wie die einfach annehobte Leistungsfähigkeit des Motors, der trotz seiner „Juggräublichkeit“ und sengender Hitze einfach nicht totzukriegen war. Ich fuhr im 3. Gang mit etwa 25 Stundenkilometer eine steile Steigung an; der Motor gehörte dem Drehgriff und be-



Der braune Tank und bequeme Lenker mit den Armaturen

scheinigte, ich jagte ihn — unangefahren — im Höchsttempo einige Kilometer weite er blieb „handwarm“, trotz dem das Tachometer fast 80 Stundenkilometer gezeigt hatte. Und trotz meiner 85 Kilo „Lebendgewichtes“ war ein Umschalten am Berg nicht ein einzigesmal nötig. Das Geheim-

nis dieser Leistung, die etwa der eines Halblitermotors aus dem Jahre 1928 gleichkam: ein fabelhaft ausgestaltetes, fast halbkugelförmiger Zylinderkopf mit ebenso deformierten Kolben, Rollenlagerung für den gesamten Kurbeltrieb, sehr grobe teilweise 40 mm tiefe Kühltropfen, eine ausgezeichnete, vollautomatische Trockensumpf-Linienleitung, lupenförmige Klappenventile, die mitsamt dem Steuerungsmechanismus vollkommen gekapselt sind, dazu ein Verdrichtungsverhältnis von 15:8 und eine maximale Tourenzahl von 4800 bis 5000 U/minuten . . . das ergibt summa summarum: 9½ PS! Und bei jeder eingelaufenen Maschine ein Endtempo von rund 90 Std./km. Die Ausstattung mit 30-Watt-Beschleucht und -Horn, sowie Tachometer und Benzummehrheitschwarze Hochglanzmalfierung, Verchromung aller Blankteile, die Verwendung von Hinterrad-Stoßachse und „Stachspiechen“ Triebketten, die serienmäßige Ausrüstung mit einem starken Gepäck- bzw. Soziusträger, mit



Zylinderkopf und Kurbeltrieb mit Rollenlagern

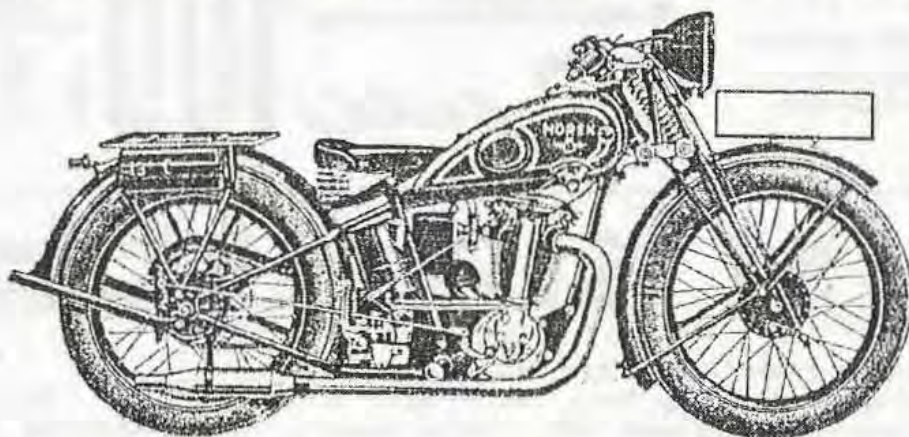
Werkzeugkästen, Hinterradständer, Kettenkapselung usw. ergeben alles in allem einen „Komfort“, der leider bei vielen mittelschweren und großen Maschinen auch heute noch sehr vermißt wird. Kein Wunder also, wenn heutzutage mancher Fahrer einer „schweren Mähne“ zu einer Horex S 200 hinüberwechselt!

A. Leub.

Der große Wurf!

HOREX

Modelle S 200 und S 300



S 200 Preis RM. 895.—

S 300 " " 975.—

complett mit
Boschlicht und Horn
Tachometer

Motor:

200 ccm³ 52 mm Bohrung, 78 mm Hub, 4 Takt kopfgesteuert,
300 ccm³ 64 mm Bohrung, 92 mm Hub, 4 Takt, kopfgesteuert,
mit abnehmbarem Kopf, leicht nachstellbarer vollständig
gekapselter Steuerung, Leichtmetallkolben, Motorenachsen und
 Pleuel Rollen gelagert, zwei Auspuffrohre.

Öelung:

Vollständig automatische Trockensumpflöhung, die auch sämt-
liche beweglichen Motorteile mit reichlich Öl versieht, Rah-
mentelle durch Hochdruckschmierpresse.

Zündung, Lichtanlage und Signal:

Bosch-Zündlichtanlage und Bosch-Signallampe

Vergaser:

Amac.

Getriebe:

3 Gang mit 2 Plattenkupplung und Stoßdämpfer. Tankrohr-
schaltung.

Kraftübertragung:

$\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$ Präzisionsrollenkettten, beide durch Kettenkasten ge-
schützt.

Lenker:

Bequemer, verstellbarer Lenker. Drehgas.

Rahmen und Gabel:

Harigelloierter stabiler Stahlrohrrahmen mit starker Tigergabel
mit verstellb. Stoßdämpfern und Steuerungsdämpfer.

Tanks:

Großer, formschöner, Doppelsattelack mit Kuleklissen, 14 Ltr.
Inhalt, separater Ölbehälter 3 Ltr. Inhalt.

Räder, Bremsen, Bereifung, Schutzbleche:

Große, leicht nachstellbare Vorder- und Hinterrad-Ionenbak-
kenbremsen, S. S. Tielbettelgen, 1 mm Spielchen, 25 X 3
S. S. Ballon-Reifen, 130 mm breite, verstärkte Schutzbleche.

Ausstattung:

Tiefschwarze Hochglanz-Emaillierung, Tank mit Goldstreifen,
Blankteile verchromt, Tachometer, Elastik-Sattel, Verstellbare
Fußrasten. (Uhr gegen Aufpreis auf Wunsch).

Geschwindigkeit:

S 200 ca. 90 — 95 km.

S 300 ca. 100 — 110 km.

Konstruktionsänderungen vorbehalten.



HOREX FAHRZEUGBAU AKTIENGESELLSCHAFT
BAD HOMBURG

PROGRAMM

IMPERATOR 400

2-Zylinder, 4-Takt ohc
2 Vergaser
400 ccm - 28 PS

RESIDENT 350

1-Zylinder, 4-Takt ohv
350 ccm - 24 PS

RESIDENT 250

1-Zylinder, 4-Takt ohv
250 ccm - 18,5 PS

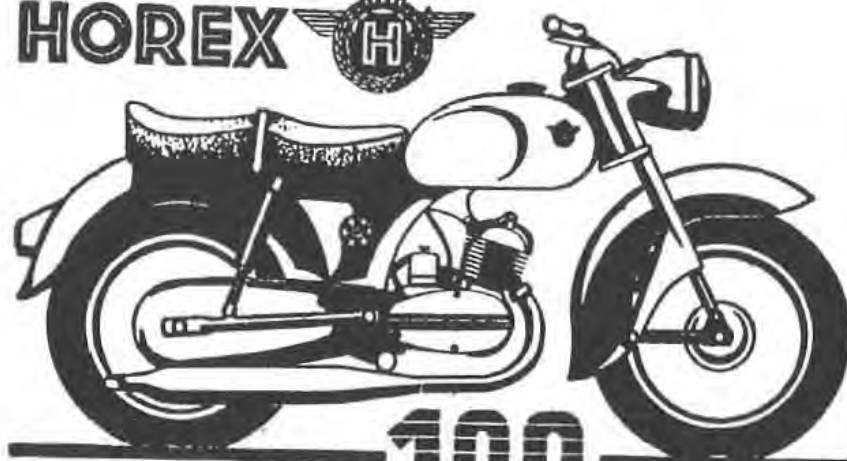
REBELL 100

1-Zylinder, 2-Takt
97 ccm - 5,2 PS

REBELL-MOPED

2-Ganggetriebe und
3-Ganggetriebe

HOREX



Rebell **100** **5,2 PS**

FRANZ ISLINGER Mannheim Viehhofstraße 18

Imperator Kopfdichtung

Ein lang vermisstes Teil ist wieder am Markt! Die Kopfdichtung fuer Imperator 400 und 450. Otto Bayer, siehe Anzeige in diesem Heft, hat einige in guter Kupferqualitaet herstellen lassen. Interessenten wenden sich bitte an Otto.

Kolben fuer Resident, Regina Imperator u. Vorkrieg jede Groesse

Kolben, dem Original entsprechend, werden durch Otto Bayer, fuer unsere Horexten gefertigt. Otto bekommt hierfuer Kolbenrohlinge aus Italien, die er dann entsprechend dem Original bearbeitet. Hierdurch werden alle Maengel beseitigt, die durch die Nutzung von typenfremden Kolben entstehen. Die Preise sollen moderat sein und in keinem Fall die Hoehe von, durch die Firma Wahl bearbeiteter Mahlekolben, erreichen. (Siehe Anzeige) Die Bearbeitung des Zylinders, passent zu neuen Kolben wird natuerlich auch von Otto durchgefuehrt. Otto Bayer- Siehe Anzeige in diesem Heft. Kolben fuer Horex- siehe auch HB 2/91 Seite 15 und 20, HB 3/90 Seite 17 (neue zusaetzlich Telefonnummer zur alten 591360 noch die 069-571397. Siehe auch Meldung zur Resi dort.) Weiterhin bietet Otto Ventile entsprechend dem neusten Stand der Technik, so wie die Reparatur von Kurbelwellen, an.

mit

ZUBEHÖR

ist noch was zu machen!

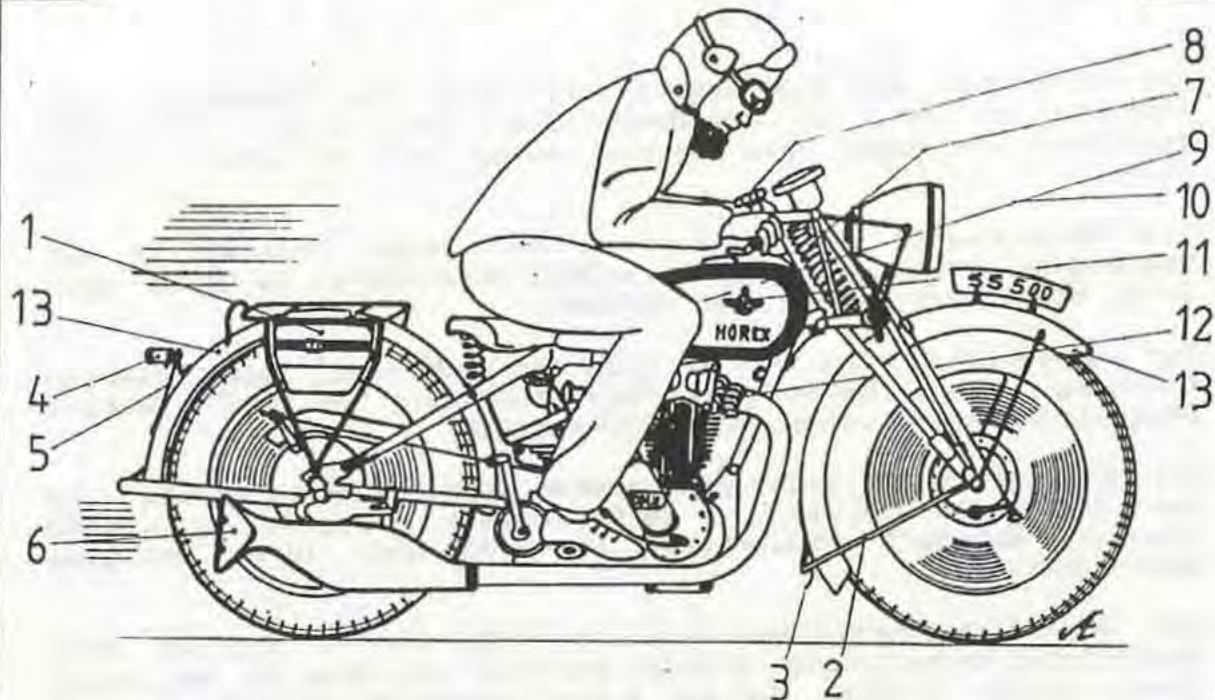


Rechtes Auspuffrohr nach vorn gerichtet, Einwurfvorrichtung für Pfefferminzbonbons angebastelt, und wenn dann die Lichtkugel gegen langsame Linksfahrer nicht mehr reicht: Feuer frei!





Nachfertigung für T5-S5 - COLUMBUS



1	Werkzeugkasten	125.-
2	Hauptständer vorne	85.-
3	Satz Haltefedern - Hauptständer	15.-
4	Rücklicht BOSCH	120.-
5	Halter VA für Rücklicht	20.-
6	Fischschwanz-Schalldämpfer-Bausatz	110.-
	unverchromt - I.D.-angeben kol.versch.	175.-
	verchromt	250.-
	V.A.-Blech	275.-
7	Gabelfeder - verchromt	65.-
8	Tiger-Abzeichen	35.-
9	Tankansatzbleche - VA - Stück	15.-
10	Tankkniekissen - Satz	50.-
11	Tankabzeichen	15.-
12	Auspuff-Klemmschelle - GG6	35.-
13	Schutzbleche 19'x123mm breit	210.-
14	6-Kt.-Muttern M8-SW 14-VA	3.-
15	Linsensenkschr. M6x28 - VA	2.-
16	Getriebekette 1/2x9/16x73	45.-
17	Speichen: M4x3,5x176mm	
	M4x3,5x215mm	
	M4x3,5x200mm	
18	Typenschild, Hs- oder Al.	15.-

Albert Eringfeld



Nachf.
Dampfer
K.-Kasten
WZ-Kasten
Filter-VA
Bleche
Kickstarter
Fußrücken
Schellen
Krummer
Felgen
Federn
V.A.-Teile
und
viele
mehr
Tel
00318355
2223



Albert Eringfeld
Aaltensweg 48
NL-7091 - AG - Dinxperle
Telefon 0031 8355 2223

Monat. Stammtische und Clubabende

Uns fehlen noch die Termine von HC-Braunschweig, HC-Schweiz, HC-Niederlande, HC-Norwegen, Deutsches-Motorrad-Register-USA, Friends-Holland, Rahlstedter Motorrad Oldis. Ich möchte die Horexfreunde dieser Clubs bitten, uns Ihre Termine mitzuteilen. Alle anderen, mögen Ihre Termine überprüfen und uns Änderungen mitteilen!

-Der Horexclub Bad Bramstedt trifft sich zum Clubabend, ca. fünfmal im Jahr, in der Gaststätte "Zum Aukrug", in w-2357 Bimöhlen. Wer dabei sein möchte, wende sich an Markus 04192-1414.

-Die Horexfreunde Bremen treffen sich jeden Freitag in der Gaststätte "Meyersdirks", in w-2802 Ottersberg, um 20.00 Uhr. Info. Bernd 0421-373933 oder 4572887.

-Der Horexclub Berlin trifft sich zum Clubabend, jeden vierten Dienstag eines Monats, im "Schützenhaus", w- 1000 Berlin, Steglitzerdamm 95. Info. Hans 030-6631218.

-Der MC Jovel trifft sich jeden ersten Mittwoch eines Monats, in der Gaststätte "Hütte", am Sportplatz gelegen, in w-4400 Münster, Ortsteil Kinderhaus, um 20.00 Uhr. Info. Wolfgang 0251- 329170.

-Der Horexclub Nord-Rhein-Westfalen (NRW) trifft sich an acht kurzfristig einberufenen Treffen pro Jahr und dies an verschiedenen Orten in NRW. Wer bei diesen urigen Treffen dabei sein möchte, wende sich bitte an Rainer 04522-802-287 vormittags oder Dieter 02223-24583 nach 21.00Uhr.

-Stammtisch Ruhr Pott.

Opa Nienburg - Horex - Fan, wünscht sich im Ruhrgebiet einen "Oldi-Stammtisch". Auch nicht Horex Besitzer sind gern gesehen. Wichtig! Unsere Frauen die nicht mehr Motorrad fahren möchten, sind beim Stammtisch erwünscht!! Interessierte bei Günter melden. Günter Pose, Nettebergerstr. 97, w-4714 Bork, Tel. 02592-63133 oder 05021-66243. Glück auf - Günter.

-Der Horexclub Singhofen trifft sich zum Clubabend, jeden ersten Samstag eines Monats, in der Gaststätte des "Schwimmbades", in w- 5409 Singhofen. Info. Otto 02604-8914.

-Der Horexclub Fulda trifft sich zum Clubabend, jeden zweiten Dienstag eines Monats, im Gasthof direkt am Ortseingang von w- 6411 Wissels und zwar auf der Straße von Fulda kommend, um 20.00 Uhr. Info. Werner 0711-512473.

-Der MSC-Bad Homburg trifft sich jeden Freitag um 20.00Uhr im Cafe Hett, in w-6380 Bad Homburg, Ortsteil Kirdorf. Info. Winfried 06172-81764 oder Eduart 06172-35822.

-Der Horexclub Taunus trifft sich zum Clubabend, jeden zweiten Freitag eines Monats, in der Gaststätte "Darmstätter Hof", in w- 6382 Burgholzhausen, in Ortsmitte, um 20.00 Uhr. Info. Marina 06172-81898.

-Die Veteranenfreunde Taunus treffen sich jeden ersten Mittwoch eines Monats, in der Gaststätte Ziegelhütte, in w-6395 Rod an der Weil, um 20.00 Uhr. Info. Peter 06081-7668.

-Die Horexfreunde Hanau treffen sich jeden dritten Freitag eines Monats, im Bürgerhaus von w-6458 Rodenbach, um 20.00 Uhr. Info. Uwe 06181-28319.

-Die Veteranenfreunde Dreieich treffen sich jeden dritten Freitag eines Monats, im Sportheim von w-6090 Rüsselsheim, Ortsteil Haßloch, Mörfelderlandstr., um 20.00 Uhr. Oder aber jeden ersten Freitag eines Monats, bei der Sportgemeinde SKG, in w-6072 Dreieich, Ortsteil Sprendlingen, in der Seilerstr., um 20.00 Uhr. Info. Christel 06103-62300.

-Die Horexfreunde Darmstadt treffen sich jeden letzten Freitag eines Monats, in der Gaststätte "An der Trift", in w-6108 Weiterstadt, um 20.00 Uhr. Info. Dieter 06150-6050.

-Die Horexfreunde Rhein/Neckar treffen sich jeden zweiten Mittwoch eines Monats, in der Gaststätte "????????????????", in w-7528 Karlsdorf, um 20.00 Uhr. Info. Bernhard 06221-315760.

-Der Horexclub Frankental trifft sich zum Clubabend ca. fuenf mal im Jahr, in der Gaststätte "Fischerstube", in w-6710 Frankental. Intressenten wenden sich bitte an Friedel 06233-53850.

-Die Horexfreunde Bad Kissingen treffen sich jeden ersten Freitag eines Monats, in der Gaststätte "Schwarze Pfütze", an der B19, in w-8730 Bad Kissingen, um 20.00 Uhr. Info. Gernot 0971-69036.

-Die Horex und Gespannfreunde Mainkling (Ort nahe Creilsheim) treffen sich jeden ersten Sonntag eines Monats, in der Gaststätte "Eiche", zum Frühschoppen, in w-7189 Mainkling Frankenhart um, 10.00 Uhr. Info. Fritz 07959-634.

-Stammtisch Franken

Wer Interesse an einem Veteranen oder Horex Stammtisch im Großraum Nürnberg hat, der melde sich bitte bei Christian [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] Christian (Resi-Fahrer) wird bei genügend großem Interesse die Planung, Einladung und Vorbereitung übernehmen.

-Der Oberpfälzer Veteranenclub trifft sich jeden zweiten Freitag eines Monats, im Gasthaus "Zum alten Wirt", in w-8460 Kreith, um 19.00 Uhr. Info. Hans 09431-61689.

-Der Horexclub Krumbachtal (Raum Stuttgart) trifft sich zum Clubabend, jeden Donnerstag im Gasthof "Fässle", in w-7015 Münchingen. Info. Josef 07156-27171

-Die Horexfreunde ödernhardt-Bergeln treffen sich zum Stammtisch, jeden letzten Donnerstag eines Monats, im "VFR-Vereinsheim" w-7057 Winnenden-Birkmannsweiler, um 19.30 Uhr. Info. Benno 0711-512473.

-Die Horexfreunde Staufen-Teck treffen sich jeden letzten Freitag eines Monats, in den Gaststätten "Traube" oder "Post", in w-7312 Owen/Teck, um 20.00 Uhr. Info. Gudrun 07161-22455 oder Vorstand 07161-25679.

-Der Horexclub Freiburg trifft sich zum Clubabend, jeden dritten Dienstag eines Monats, in der Gaststätte "Zur frohen Einkehr", nahe Hauptbahnhof, in w-7800 Freiburg Lehrnerstr., um 20.00 Uhr. Info. Gerhart 0711-512473.

Friedel Münch

Wie wir einer Meldung der NSU Prinzenpost entnahmen, bietet Friedel Münch seine Motorradfabrik und Fertigungsstätte zum Kauf an. Dies ist wahrscheinlich eine Folge des erlittenen Schlaganfalls. Eine entsprechende Annonce hatte er in "DAS MOTORRAD" Heft 19/92 Seite 100 geschaltet. Siehe hier zu HB 4/90 Seite 14 und 4/91 Seite 21. Wir wünschen Friedel alles gute für die Zukunft und hoffen auf eine fortschreitende Genesung. Auf das er auch weiterhin die Horex-Freunde mit Rat und Tat unterstützen kann.

DIE IFMA BRACHTE ES AN DEN TAG: **REBELL 100** DAS JUNGSTE KIND DER HOREX-WERKE

Es gibt alte **Motorradfahrer**, begeisterte Anhänger „schwerer Hirsche“, die sich entschlossen haben, auf „Leichtgewichte“ umzusteigen, weil sie nicht einsehen, dem Staat an Steuern und der Versicherung an Prämien, Summen zu zahlen, die ein vernünftiges Maß längst überschritten haben.

Es gibt **Mopedfahrer**, die auf den Geschmack gekommen sind, ein ausgewachsenes Motorrad zu besitzen, das ihnen erlaubt, die Sozia mitzunehmen, auf der Autobahn reisen zu können, schnell und unabhängig zu sein und dabei ein Geringstmaß an Unterhaltungskosten aufzuwenden.

Für all diese Anhänger des motorisierten Zweirades haben die Horex-Konstrukteure nun ein blitzsauberes, soziesfestes Leichtmotorrad mit allen Finessen der klassischen Motorrad-Schule geschaffen, die seit 33 Jahren auf der Welt zum Begriff geworden ist.

Für einen Anschaffungswert von rund tausend Mark und für eine monatliche Aufwendung von 2.78 für Steuer und Versicherung sind Sie und Ihre Sozia Ihr eigener Herr auf allen Straßen, unabhängig von überfüllten Autobussen, Straßenbahnen und anderen Verkehrsmitteln, ganz zu schweigen von dem wirklich anspruchslosen Brennstoffverbrauch, der auch die kleinste Lohntüte kaum belastet.

Hier, liebe Horexfreunde, die technischen Stichworte dieses rassigen Maschinchens, das sich mit Vollschwing-Fahrgestell und liebevoller Ausstattung präsentiert:

Motor: Einzylinder-Zweitakt Sachs 100/3, Hubraum 97 cc, Leistung 5,2 PS bei 5250 U/min. Dreiganggetriebe mit Drehgriffschaltung. Spitzengeschwindigkeit 80 km/h. Brennstoff-Normverbrauch 2,2 Liter/100 km. Kolbenschieber-Vorgaser mit Starteinrichtung und Naßluftfilter. Bosch-Schwungrad-Lichtmagnetzündler 6 Volt, 30 Watt.

Fahrgestell: Elektrisch geschweißte, drehsteife Einrohr-Schalenkombination. Hinterradschwinge mit zwei ölgedämpften Federbeinen. Vordergabel mit Langhub-Federbeinschwinge. Tiefgezogene, bombierte Schutzbleche, geschlossener, mitschwingender Kettenschutz.

Räder: Bereifung 3.00x16, Leichtmetallfelgen und Vollnabenbremsen in beiden Rädern.

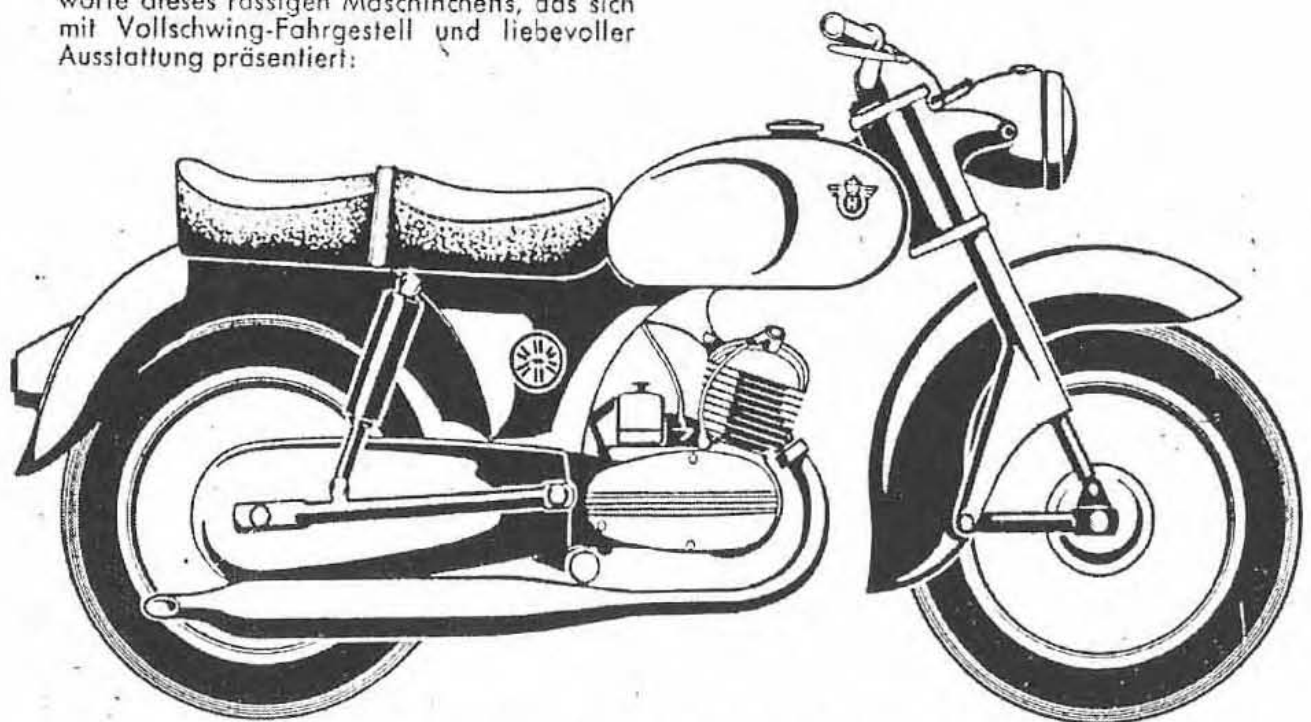
Kraftstoffbehälter: Satteltank mit Knieschluß-Einbuchtung, Inhalt 9,5 Liter, davon 1,5 Liter Reservemenge.

Lichtanlage: Scheinwerfer 25 Watt mit Tachobeleuchtung, Schlußlicht 3 Watt.

Ausstattung: Schaumgummi-Sitzkissen (auf Wunsch zusätzliches Soziuskissen oder Doppelsitzbank). Im Rahmen eingebauter Werkzeugbehälter, Tachometer im Scheinwerfer, Lenkschloß, Luftpumpe unter dem Tank, Augen für Soziusfußrasten an der Hinterschwingen, Bowdenzug-Stellschrauben am Lenker.

Oberflächen: Dreifach-Hartlackierung in Hochglanz, alle Blankteile verchromt bzw. poliert.

Farben: Lichtgrau mit rotem Tank und Zierlinien oder Pastellblau mit lichtgrauem Tank und Zierlinien oder leuchtend Rot mit lichtgrauem Tank und Zierlinien.



Horex-Teile vom NSU 1000 bis 1200

So manches Teil vom Zylinderkopf des NSU Vierzylinders passt bei der Imperator. Auch die Kolben sind bei Regina und Resi zu gebrauchen. Gut sortiert in NSU-Auto-Teilen ist Scuderia NSU Süddeutschland, Gerald Smagon, w-7259 Frielzheim, Bergstr.7 Tel. 07044-41468 und J. Keilhofer w-4200 Oberhausen 2, Bahnstr. 67 Tel. 0208-684462. Diese Informationen entnahmen wir zum Teil der NSU Prinzenpost.

Bild Nr.

BING-VERGASER 2/26/43 2/27,5/3

DIE MEISTEN BILDPOSITIONEN SIND LIEFERBAR,
PREISLISTE AUF ANFRAGE

Vergaser komplett					
	Bing Steckvergaser	26 mm		Typ 2/26/11	DM 193,--
x	Bing Flanschvergaser	26 mm		Typ 2/26/23	DM 198,--
x	Bing Flanschvergaser	27,5 mm		Typ 2/27,5/3	DM 198,--
20/10	Mischkammereinsatz				DM 5,40
20/16	Nadeldüse				DM 6,20
20/20	Hauptdüse	105	110	115	DM 4,90
20/35	Leerlaufdüse	40	45	50	DM 4,--
x Flanschvergaser sind nicht mehr lieferbar, da die Form im Werk nicht mehr vorhanden ist. Es wird ein steckvergaser, vorbereitet zum Anbau eines Stahlflansches, geliefert.					
	Stahlflansch für 26 mm Vergaser				DM 26,--
	Stahlflansch für 27,5 mm Vergaser				DM 26,--

Bing-Vergaser 2 26 11

Bing-Vergaser 2/26/23

Bing-Vergaser 2/27,5/2

BILD NR. 20



HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND

REGINA - RESIDENT - IMPERATOR

Teileliste 90/91 mit 600 Bildpositionen ·
Motorenrevision · Restauration · Teilefertigung ·
Tauschkurbelwellen · Einspeicherservice · Gebrauchsmaschinen · Neues
Werkstatt-Handbuch · Aluschweißungen ·
Lagersitzreparaturen

8720 SCHWEINFURT

Zehntstr. 28 - Tel. 09721-41455 u. 1415

Pinzel

Pinzel nicht als Wegwerfartikel und doch als Wegwerfartikel, aber dann halt nicht den ganzen Pinzel, zu einem einmaligen Preis gibt es bei Nikolaus Sans Gartenfeldstr. 14 in W-6506 Nackenheim/Rhein Tel. 06135-5163. Seine Pinzel sind besonders umweltschonend, da bis auf die Borstenbindung kein Kunststoff Verwendung findet. Die Pinzel sind aus Holz und der Griff ist wiederverwendbar. Herr Sans gibt auf den Griff 3 Jahre Garantie. Der Preis für einen solchen Pinzel beträgt 5,-DM und 4 Ersatz Pinselaufsätze dafür, in verschiedenen Größen, kosten 4,-DM für alle 4. Es besteht die Möglichkeit, zwischen verschiedene Borstenarten zu wählen. Die Borsten sind in einer hochwertigen Art, durch vergießen, am Pinzel gebunden. Neben dem hier angesprochenen Pinzel, sind solche in manigfaltiger Ausführung dort zu beziehen. Ich glaube, dies ist eine feine kleine Adresse für die Bastler und Schrauber!

Der Motor wird heiß und hat keine Leistung

Ein Problem welches mir nun öfters zu Ohren gekommen ist und welches durch Werner Tel. 06081-3249 und Helmut Tel. 06190-4584 an Ihren Maschinen gelöst wurde. Die Symptome sind:

- Ein Stuckern des ganzen Motorrades, wenn der Motor ausgedreht werden soll. Meist ist dies nur im vierten Gang richtig wahrnehmbar, da man in den anderen spätestens dann hochschaltet wenn keine Beschleunigung mehr spürbar ist.
- Beim Antreten bekommt man einen Rückschlag auf den Fuß, das aber nicht immer; die Zündung hat man aber richtig eingestellt.
- Die mögliche Spitzengeschwindigkeit wird nicht erreicht. Minimal sollte das Motorrad seine im Prospekt angegebene Geschwindigkeit minus 10% erreichen, hierbei nicht unbedingt auf den eigenen Tacho verlassen, sondern ein modereneres Begleitfahrzeug, die gefahrene Geschwindigkeit bewerten lassen. Bei größeren Differenzen, zwischen der eigenen Anzeige und der des Begleitfahrzeuges, noch andere Fahrzeuge an den Messungen beteiligen.
- Und nun das vierte und gefährlichste Symptom: Der Motor wird unzulässig heiß und dies macht sich mit all seinen negativen Begleiterscheinungen bemerkbar. Er wird heiß, obwohl man garnicht schnell fährt.

Bei all den erwähnten Symptomen gehe ich von einem ansonsten technisch fehlerfreien Motorrad aus.

Und was ist oft der Grund für dieses Verhalten der Horex? Bei Helmut und Werner war es der Grund. Der Fliehkraftzündversteller arbeitet nicht richtig, er hagt und hängt anstatt sich gleichmäßig und ruckfrei zu bewegen. Oft ist dieses Teil ausgeschlagen und verschlissen. Eine Beurteilung des Teiles läßt sich sicher nur nach seiner Zerlegung abgeben. Eine Reparatur dürfte nur mit einer gut ausgerüsteten mechanischen Werkstatt möglich werden, denn die Teile, wie Ächsen und Büchsen sind vernietet und gehärtet. Für den Normalhorexfreund dürfte nur der Austausch in Frage kommen, bitte bei den im HB annoncierenden Händlern nach Ersatz fragen. Die Umrüstung auf elektronische Zündverstellung gibt es noch nicht als fertigen Bausatz. (Siehe HB4/92 S.31) Sollte einer es nur einmal kurz mit neuen Fliehkraftrückholfedern probieren wollen, so siehe er bitte in HB2/92 S. 31 nach. Eine Schnellbeurteilung des Fliehkraftzündverstellers könnte meines erachtens auch mit einer Stroboskoplampe und einer an der runden Stirnfläche des Kollektors angebrachten Zündmarke (Kreidestrich) erfolgen. Während dem Abblitzen den Motor hochdrehen, es müßte sich die Zündmarke ruhig zur maximalen Frühzündung hinbewegen. Ruckartige Bewegungen und Sprünge der Marke sind ein Zeichen für einen defekten Fliehkraftzündversteller oder defekten Kontakt oder Kondensator. Aber eine sichere Beurteilung ist dies nicht. Soll über diese Marke auch eine Einstellung des Zündzeitpunktes erfolgen, so muß sie im OT mit einem Zeiger (Draht), der am Motorgehäuse und nicht am Lichtmaschinengehäuse befestigt ist, übereinstimmen.

Euer Horex-Novice



**WIR BRINGEN WIEDER GLANZ
AUF IHR METALL**

- Stets beste Arbeit
- Täglich Versand
- Mengenrabatt ab 3 Teilen

METALLHOCHGLANZPOLITUREN

ULRICH HERRMANN

ABTEI 8

3477 MARIENMÜNSTER

TEL: 0 52 76 / 84 04

HOREX-NEUTEILE

z.B. LIMA-Deckel, Kapselrohr,
Tachoscheiben, Ölltg., Tele - Ver-
schleißteile und vieles mehr.

KLAUS FORSTER

A. d. Stadtwiesen 37

6140 Bensheim 2

Tel. 06251-73223 ab 19 Uhr

Rebell 100

der TEST von Dipl. Ing. Helmut Hütten – erschienen in Nr. 17 der
MOTOR-RUNDSCHAU vom 10. September 1957.

Zu den starken Ein- und Zweizylindermodellen, die seit jeher den Ansprüchen und Wünschen von eingeflechten Touren- und Sportfahrern Rechnung tragen, ist jetzt bei Horex in Anpassung an die gewandelte Struktur des Kraftradmarktes (außer einem gleichnamigen Moped) das 100-ccm-Leichtmotorrad „Rebell“ gekommen. Dabei wird als Triebwerk (erstmalig) ein Zweitakter bzw. ein Einbaumotor benutzt, der in Gestalt des bewährten und leistungsfähigen 3-Gang-Sachs, dem Homburger Werk die wohl weise Beschränkung auf die Konstruktion und Entwicklung eines ebenso eleganten wie soliden und strapazierfähigen Fahrwerks erlaubt. Die ansprechende kleine Maschine besitzt ohne Zweifel Fahr- und Gebrauchseigenschaften, die einerseits den „alten“ Motorradfahrer angenehm überraschen und andererseits manchem Moped-Benutzer einen starken und berechtigten Anreiz zum „Umsteigen“ in diese neuerdings so beliebte, aber auch stark umworbene Klasse bieten, die – die im Gegensatz zum Moped – einwandfrei und mühelos im Verkehrsstrom mit schwimmt, auch größere Geländeschwierigkeiten meistert und nicht zuletzt voll sozistauglich ist.

MOTOR und ANTRIEB

Der Sachs 100/3 mit seinem kompakten und zweckvollen Aufbau, bei dem aber Vergaser und Luftfilter, Kerze und elektrische Anlage in vorbildlicher Weise zugänglich sind, bestätigte alle guten und liebenswerten, schon von seiner früheren Erprobung her bekannten Eigenschaften (vgl. MR. 19/1956). Er springt spontan an und besitzt trotz sparsam bemessener Schwungmassen einen sicheren, unaufdringlichen Standlauf; er beschleunigt flott in den unteren Gängen, selbst bei Soziusbetrieb, und verfügt über eine breite Drehzahl- bzw. Drehmomenten-Skala, so daß der Verzicht auf ein Vierganggetriebe im Alltag, im Stadtverkehr und auch über Land leicht fällt; schon bei 30 km/h im großen Gang arbeitet er sauber im Zweitakt, läßt sich andererseits im zweiten Gang unbedenklich bis zu 50 km/h und noch darüber ausfahren – die mittlere Kolbengeschwindigkeit überschreitet auch dann 10 m/sec nur knapp und die seinerzeit feststellbaren Vibrationen sind, zumindest im Horex-Rahmen, bis auf einen völlig bedeutungslosen Rest „ausgebügelt“. – Die Ver-

brauchskurve liegt unten besser als bei den meisten Mopeds und bleibt bei scharfem Ausfahren in angemessenem Rahmen. Exakte Spülung und hochgradige mechanische wie thermische „Gesundheit“ äußern sich im Fehlen von Klingeln, Nachlaufen oder Kersenschäden und in unbeschränkter Vollgasfestigkeit. Die Dämpfung von Auspuff- und Ansaugergeräusch entspricht dem modernen hohen Standard (78 Phon); nur oberhalb von 60 km/h, d. h. bei hoher Last und hohen Drehzahlen gleichzeitig, bleiben Kolben und Getriebe nicht unhörbar.

Das Getriebe erfüllt seine Aufgabe untadelig, seine Stufung vermeidet fühlbare „Löcher“, soweit das mit drei Gängen möglich ist. Die Kupplung ist sehr leicht zu ziehen, trennt sauber und greift weich, aber sicher ein. Auch die Drehgriffschaltung funktioniert exakt, glatt und geräuschlos (zumal nach geringer Verdrehung des Griffs nach unten gegenüber der serienmäßigen Einstellung). – Zum Hinterradausbau muß die Kette freigelegt und abgehoben werden, was aber durch die horizontale Teilung und geschickte Anbringung des Kettenkastens einfach zu bewerkstelligen ist.

FAHREIGENSCHAFTEN

Das Rebell-Fahrwerk fährt sich genauso gut und sportlich wie es aussieht und bietet auch bei vollster Ausnutzung des kleinen Motors noch beträchtliche „Reserven“, d. h. hohen Sicherheitsfaktor. Richtige Lenkgeometrie, kräftige Dimensionierung des Rahmens und eine geeignete Auslegung beider Schwingen nach neuesten Erkenntnissen vermitteln mit der (relativ großvolumigen!) 16"-Bereifung Fahreigenschaften, die sowohl federungs- als auch lenkungsmäßig schärfster Kritik standhalten! Die Handlichkeit und Wendigkeit der kleinen Horex sind nicht nur auf allen Straßen, sondern auch in schwerem Gelände überzeugend. Die Federbeine sind sogar trotz ihres leichten und weichen Ansprechens in einem überraschenden Ausmaß durchschlagsicher, weder auf Schmier oder im Sand, noch bei flotter Straßenfahrt wird ein Lenkungsdämpfer vermißt.

BREMSEN

Beide Bremsen fassen weich an und lassen sich mit normale Handhebel- bzw. Pedalkräften zu voll ausreichender (Vorderrad) und sehr guter (Hinterrad) Wirksamkeit steigern. Mit der Parallelogramm-Abstützung

der Vorderbremse wird eine Überlagerung der Federung vermieden. – Die notwendige Umstellung auf das links angeordnete Pedal wird durch die Drehgriffschaltung erleichtert (im Vergleich zur Fußschaltung); die Verlegung auf die rechte Seite liegt jedoch nahe.

AUSSTATTUNG

Die Sitzposition ist auch für größere Fahrer bequem und vermittelt kaum das bekannte „zu leicht-“ oder zu klein-Gefühl, zumal die Fußrasten recht weit zu verstellen sind. Naturgemäß zwingt die Fahrzeuggröße der Sitzbank hinsichtlich ihrer Breite einen Kompromiß auf, der nicht im üblichen Fahrbetrieb, aber auf Langstreckenfahrten spürbar wird. – Für die erzielten Tempi ist das Wechselstromlicht gut, allerdings mit der üblichen Verzögerung beim Auf- und Abblenden behaftet; durch das Fehlen von Gleichrichter und Batterie muß an die Stelle des Signalhorns leider eine Schnarre treten. – Das elegante Äußere und die gelungene Linienführung erfordern keinen Kommentar. Verarbeitung und Finish folgen der bekannten Horex-Tradition.

WÜNSCHE

Gleichrichter, Batterie und Gleichstromhorn. – Veränderte Winkelstellung für Schaltdrehgriff. – Werkzeug praktischer (keine Mehrfach-Maulschlüssel!). – Ausfallenden für Hinterachse. – Bremspedal (für Inland) rechts anordnen!

MESSUNGEN:

Gewicht

fahrfertig (voller Tank, Doppelsitzbank, aber ohne Soziusrasten) 87 kg
vorn 41 kg, hinten 46 kg
zulässiges Gesamtgewicht 245 kg

Leistungsgewicht

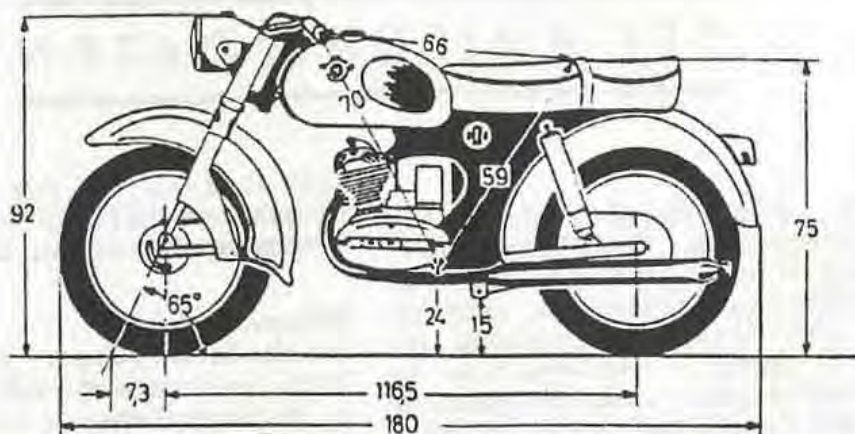
fahrfertig 16,7 kg/PS
mit 1 Person = 75 kg 31,2 kg/PS

Bereifung

3,00–16
erprobter Luftdruck: vorn 1,2 atü, hinten 1,5
mit Sozius 1,8) atü

Bremsweg

aus 50 km/h auf trockenem Asphalt
Vorderbremse 17, Hinterbremse 26,



beide Bremsen
(Bremsverzögerung 7,4 m/sec²)

13 m

0 bis 60 km/h (1. bis 3. Gang): 18 sec
0 bis 70 km/h: 28 sec

Prüfung

700 bis 1700 km; Hamburg, April-Mai 1957

Höchstgeschwindigkeit

aufrecht sitzend im Mittel 73 km/h
(gebückt 77 km/h)

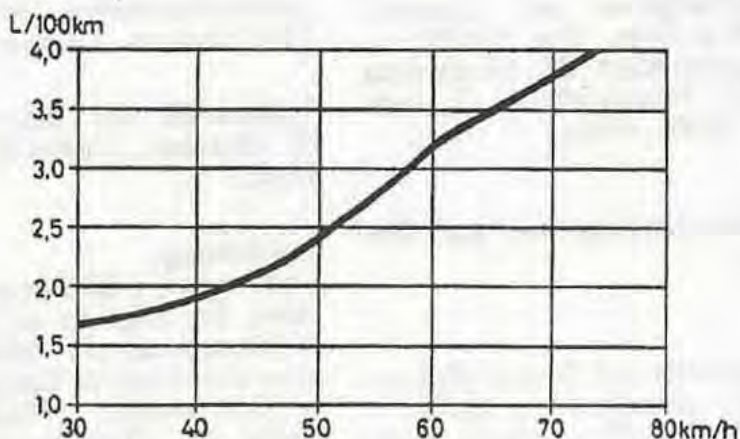
Kraftstoffverbrauch (Kraftstoff ohne Öl)
(bei gleichbleibenden Geschwindigkeiten)
bei 50 km/h 2,4L/100 km
bei 70 km/h 3,9L/100 km
bei Vollgas = 73 km/h 4,1L/100 km*

Beschleunigungszeiten

von 20 auf 40 km/h im 2. Gang 4,5 sec
von 30 auf 60 km/h im 3. Gang 13 sec
von 40 auf 70 km/h im 3. Gang 17 sec
1 km mit stehendem Start: 56 sec;
Durchschnitt 64 km/h
400 m mit stehendem Start 26,5 sec.

Durchschnittsverbrauch

im Kurzstreckenverkehr und bei kleineren Fahrten in Norddeutschland, stets flott gefahren... bzw. bei längeren Strecken teilweise wettbewerbsmäßig gefahren und mit Geländeabschnitten 2,9...3,2...3,5...3,9 L/100 km



IMPRESSUM HOREX - BOTE

Telefon

Postadresse Constantin Klinger
Rotlintstr. 51
6000 Frankfurt 1

069-
436859
oder
4909043

Redaktion Constantin Klinger

Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
Kto. 318039303 BLZ. 500 502 01

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

TECHNISCHE DATEN

Motor

Sachs 100/3, Einzylinder-Zweitakter mit Schnürle-Umkehrspülung. Flachkolben, Einport. – Bohrung 48 mm, Hub 54 mm, **Hubraum 97 ccm**. Verdichtungsverhältnis 6:1, Leistung 5,2 PS bei 5500 U/min (entsprechend ca 69 km/h im 3. Gang) – Motorgehäuse in Leichtmetall-Kokillenguß; zusammengesetzte Kurbelwelle auf Kugellagern laufend. Leichtmetallpleuel mit eingeschrumpftem Laufring auf Rollen, Graugußzylinder. Leichtmetallkopf. – KS-Vollschaftkolben mit 2 Kompressionsringen.

Elektrische Anlage

Bosch-Schwungradlichtmagnetzündler 6 Volt, 30 Watt; Wechselstromanlage – Scheinwerfer 25 Watt, Schlußlicht 3 W, Tacholeuchte 0,6 W. – **Zündpunkt** 3–4 mm vor OT. – **Zündkerze** 18 mm, Wärmewert 225 (Spezial-Zweitakterkerze).

Schmierung Mischungsschmierung 1:25 (SAE 40 oder 50).

Vergaser

Bing-Kolbenschiebervergaser mit Starteinrichtung und Naßluftfilter, Typ 1/20/35. – Hauptdüse 85, Leerlaufdüse 35, Nadeldüse 2,64, Startdüse 70, Nadelstellung 3, Luftschraube ca. 1½ Umdr. offen.

Kupplung

Dreischeiben-Korklamellenkupplung auf Getriebevorlegewelle.

Getriebe

F. u. S.-Dreiganggetriebe mit Drehgriffschaltung, mit Motor in gemeinsamen Block. – **Getriebestufen**: 3,25 – 1,69 – 1,06:1. (Relative Stufung 3, 1 – 1,6 – 1) Schmierung durch 400 ccm Getriebeöl (SAE 80) gemeinsam mit Primärantrieb; Ölkontrollschraube in Kupplungskammer vorn unten.

Antrieb

Von Kurbelwelle, linksseitig auf Vorlegewelle (Kupplung) über Hülsenkette 9,525 x 7,5 mm, 42 Hülsen endlos. – **Übersetzung** 12 Z:34 Z = 1:2,43. – Von Vorgelegewelle über das jeweilige Zahnradpaar auf Hauptwelle. Von Getrieberitzel rechtsseitig mit geschlossenen Kettenkasten zum Hinterrad mittels Rollen-

kette ½ x 5/16", 8,5 mm Rollen-Durchmesser; **Übersetzung** 12 Z:37 Z = 1:3,08. – **Gesamtübersetzungen**: 24,3 – 12,7 – 7,92:1.

Fahrwerk

Einrohr-Zentralrahmen, kombiniert und elektrisch zusammengeschweißt mit Hinterrahmen in Schalenbauweise. – Hinterradschwinge mit ölgedämpften Federbeinen; Vorderrad in „dreiviertellangen“ Schwingen. – Kein Lenkungs-dämpfer.

Räder

F. u. S.-Leichtmetall-Vollnaben, V. bzw. H. 115 V; Leichtmetallfelgen. Keine Steckachsen

Bremsen

Innenbackenbremsen 115 mm Ø, 25 mm breit, Bremsbelagfläche ca. 115 qcm (zulässiges Gesamtgewicht: Bremsfläche = ca. 2,1 kg/qcm) Hinterbremse mit Flügelmutter, Vorderbremse mit Bowdenzugstellschraube am Lenker nachstellbar.

Tank

Satteltank (italienische Formgebung mit Knie-schlußeinbuchtung. Inhalt ca. 9,5 l, davon ca. 1,5 l Reserve. – Keine Kniekissen.

Typenschild am Steuerkopf vorn. Rahmen-Nr. daneben, Motor-Nr. auf Motoren-Typenschild.

Ausstattung

Schaumgummi-Sitzkissen (auf Wunsch zusätzliches Soziuskissen oder Doppelsitzbank.) – Werkzeugraum im Rahmeninneren, mit gleichem Schlüssel für Lenkschloß. – Tachometer im Scheinwerfer (VDO, zeigte in Testmaschine ca. 10 % zuviel km/h, km-Anzeige genau). – Augen für Soziusrästen an der Hinterschwinge. – Bowdenzugstellschrauben am Lenker für Kupplung, Handbremse und Schalter. – Mittelständer. – Lackierung lichtgrau oder schwarz, mit rotem Tank und Zierlinien, Blankteile verchromt bzw. poliert.

Preis

998.– DM
Jahressteuer 14.40 DM, Mindesthaftpflichtprämie 19.– DM).

Hersteller Horex-Werke KG., Fritz Klemann, Bad Homburg v. d. H.

Opa Geuder erzählt:

Eine Nonstop-

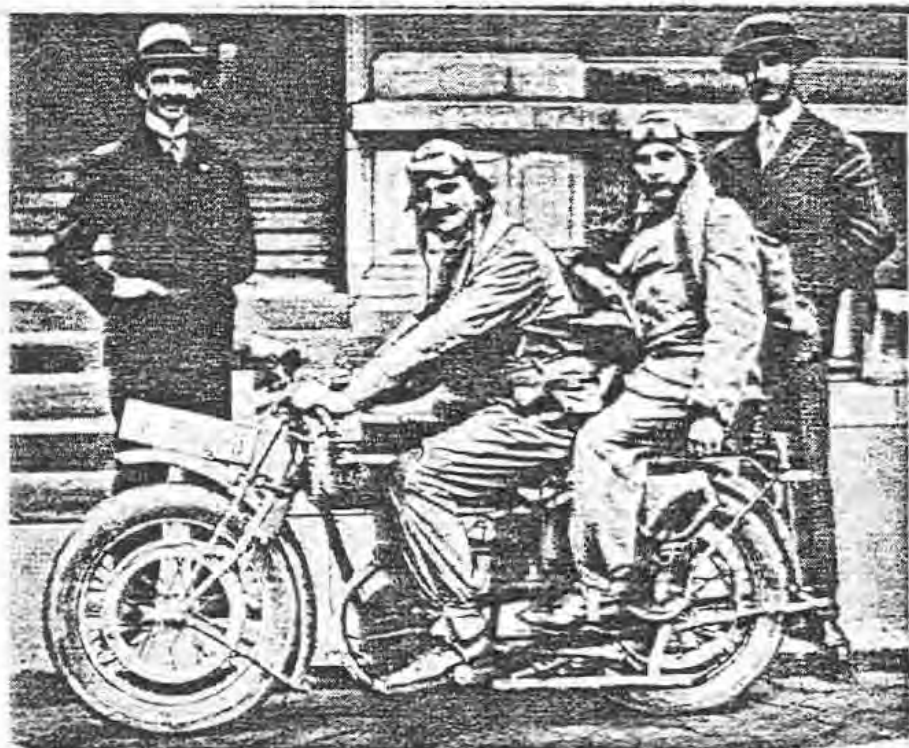
Fahrt

Berlin-Lüttich 1928

Das Problem, die für damalige Verhältnisse riesenhaft anmutende Strecke von Berlin nach Lüttich mit einem Motorrad in einer pausenlosen Fahrt an einem Tage zu bewältigen, hat mich jahrelang beschäftigt und wurde sogar von den FN-Leuten ins Reich der Utopie verwiesen. Die Motorräder um die Mitte der zwanziger Jahre waren zwar maschinell bereits sehr leistungsfähig, aber sie waren noch durchweg mit Hochdruckreifen ausgerüstet, und meine Freunde hielten mir immer vor, daß kein Fahrer instande wäre, die harten Stöße auf den damaligen noch recht primitiven deutschen Landstraßen einen ganzen Tag auszuhalten, ganz abgesehen von den enormen körperlichen und geistigen Anstrengungen einer derartigen Fahrt. Ich war aber von meiner Idee so besessen, daß ich felsenfest an ihre Verwirklichung glaubte. Die großen Leistungen der damaligen Motorrad-Langstreckenfahrer mit ihrem Marador Julius von Krohn an der Spitze — von uns kurz „Jule“ genannt — ließen mir keine Ruhe. Dabei ließ ich auch nicht die Tatsache aus den Augen, daß diese Meister der Langstrecke zwar die Entfernung vom Eismeer bis Berlin gemeistert hatten, wobei sich jedoch ihre Tagestrecken immer in normalem Rahmen hielten. Von Non-Stop-Fahrten war also dabei keine Rede.

1927 hatte ich von den FN-Worken das neueste Modell, eine 350 cm-Einzylinder-Viertakt-Maschine mit echten Ballonreifen, bekommen, das berühmte Sahara-Modell, und ich saß auf ihr selbst auf weniger guten Straßen dank den Riesenreifen so weich wie in einer Wiege. (Na, na! Klacks.) Katalogmäßig sollte die „Sahara“ 95 km/h Spitze laufen, ich hatte sie jedoch durch einen Kniff auf eine Spitzenleistung von über 105 km/h gebracht. Das schien mir also die richtige Maschine zu sein, mit der ich den Angriff auf die Tagestrecke Berlin—Lüttich wagen konnte. Als ich mit meinem Plan in der Berliner Generalvertretung der FN-Worken im Juni 1928 erstmalig auftauchte, lachte man mich zwar nicht direkt aus, aber niemand glaubte im entferntesten an sein Gelingen, obwohl man von mir seit Jahrzehnten allerlei gewöhnt war. Ich muß hier einschalten, daß die deutschen Landstraßen sich infolge des verlorenen Krieges und der anschließenden Inflation in einem Zustande befanden, den sich heutzutage nur wenige noch vorstellen können. Die Tankstellen waren noch dünn gesät und nachts durchweg geschlossen. Das alles übernahm ich nicht, aber ich hatte den Willen, alle diese Hindernisse, die sich mir in den Weg türmten, zu überwinden. Nun galt es für mich, einen Begleiter ausfindig zu machen, der ein ebenso erstklassiger Fahrer wie ein tüchtiger Fachmann sein mußte, und — was das Wichtigste war — genauso zähe und ausdauernd sein mußte wie ich selber. Nach langem Suchen fand ich ihn in meiner zweiten Heimatstadt Werneuchen bei Berlin. Mein Freund Reinhold Schmalke, Kfz-Meister und, wie es in Werneuchen selbstverständlich war, mit dem Motorrad groß geworden, war von meinem Plane sofort begeistert, und ich hätte schließlich einen besseren Begleiter finden können. In aller Stille trafen wir nun unsere Vorbereitungen und bedachten dabei alles bis ins Kleinste. Meine FN, die dicht vor dem 40 000-Kilometer stand, wurde in der Berliner Generalvertretung gründlichst überholt, und der 20. Juli 1928 war als Starttag vorgesehen. Im Laufe des 18. Juli erfuhr ich vom Wetterdienst, daß das andauernd schöne Wetter jedenfalls nur noch bis zum 19. Juli anhalten würde. Daraufhin verlegten wir die Abfahrtszeit auf Mitternacht zwischen dem 18. und 19. Juli, also am 19. Juli um 0 Uhr. Startort war Werneuchen, 30 km nordöstlich von Berlin, wodurch sich die Fahrt nach Lüttich noch zusätzlich um 30 km verlängerte. Wir schoben, bis an die Zähne mit allem nur denkbaren Material bewaffnet, unsere brave FN zum „Schwarzen Adler“, wo bereits die Abnahmekommission des „Motorclubs Werneuchen 1906“ mit ihrem Vorsitzenden Schorsch Tiesel an der Spitze unser harter. Zu unserem größten Erstaunen war schon die ganze Stadt auf den Beinen, um unsern Start beizuwohnen. Mein Vater gab mir noch im letzten Augenblick eine runde Mettwurst, die Schmalke schnell verstaute, und dann setzte die Turmuhr zum Mitternachtschlage an. Im gleichen Augenblick erhob mein Motor seine Donnerstimme, und unter vielstimmigen Hurraufen schoß unsere FN mit uns durch eine enge Menschengasse davon. Unser großes Abenteuer hatte begonnen!

In den Dörfern, die wir durchausen, klirrten sicherlich die Fensterscheiben. Statt des normalen Auspuffrohrs hatte ich ein starkes Rohr ohne jegliche Dämpfung anbringen lassen, das an seinem Ende etwa so dick wie ein mitt-



leres Ofenrohr war. Auf der Berliner Avus hatte die Maschine ohne Dämpfung über 115 Stundenkilometer erreicht. Schon bald hinter Ahrensfelde, wo wir die Berliner Stadtgrenze passierten, begann unser Leidensweg. Bis Weißensee fuhren wir über einen Knüppeldamm mit tiefen Löchern und bekamen einen Vorgeschmack der Dinge. Wie der Blitz sausten wir die menschenleere Prachtstraße Unter den Linden entlang, schossen durch das Brandenburger Tor und gewannen die Charlottenburger Chaussee und hatten Minuten später schon die Avus erreicht. Im Hundertkilometer-tempo brachten wir auch diese Strecke hinter uns, und es dauerte nicht lange, so waren wir auch schon in Potsdam, wo soeben die Turmuhr der alten Garnisonkirche die erste Stunde des neuen Tages ankündigte. Ein Blick auf den Tachometer zeigte mir, daß wir trotz der Durchquerung Berlins in der ersten Stunde genau 60 km zurückgelegt hatten.

Nun kam die lange Kette der Havelseen mit ihren gefährlichen Kurven, zu welchen sich hier und da auch graue Nebelschwaden gesellten, so daß ich den Gashebel oft zurückschieben mußte. Dann taucht auch schon Werder, das Obstparadies der Berliner, vor mir auf, Brandenburg an der Havel folgt. Die hellerleuchteten Fenster der Brennaborwerke scheinen uns letzte

Grüße zuzuwinken, und dann ging es mit Karacho hinein in die großen, schlafenden Wälder! Gearhin, Burg! Hin und wieder fasse ich vorsichtig nach hinten, um mich zu überzeugen, ob mein Sozius auch noch da ist, und sehnsüchtig halte ich Ausschau nach dem Osten, ob sich nicht bald die ersten rosigen Anzeichen des kommenden Tages zeigen. Ganz langsam setzt die Dämmerung ein und mit ihr gleichzeitig für einige Minuten ein ganz feiner Regen, den ich durchaus als Erfrischung empfinde. Als ich gerade das Straßenschild „Magdeburg“ lese, erblicke ich den ersten rötlichen Streifen am Himmel und zeige ihn Freund Reinhold. Dann stoppe ich den Motor und lasse die Maschine kurz vor der Elbbrücke ausrollen. Es ist Zeit zum Tanken, und wir steigen beide mit steifen Gliedern ab. Reinhold zaubert aus den Packtaschen einige mit Sprit wohlgefüllte Zwei-Liter-Ölkannen herbei, deren Inhalt geschwind im Tank verschwindet, während die leeren Kannen im Straßengraben landen. Sekunden später donnern wir schon weiter und passieren in Windeseile das schlafende Magdeburg.

Schmalle hat mich am Lenker abgelöst und flucht über die schlechten Straßen und vielen Steigungen, die uns das Leben schwer machen. Zu allem Überfluß fängt auch noch der Motor an zu knallen und arbeitet immer unregelmäßiger. Dreck im Vergaser! Wütend machen wir uns beide ans Bauen. Ofters als einmal holen wir Unrat aus der Benzinleitung, und so verlieren wir allerlei von der uns so kostbaren Zeit. Endlich läuft der Motor wieder einwandfrei, und bald taucht dann vor uns Helmstedt auf. Unser nächstes Ziel ist Braunschweig, und ich hatte mir schon die Fahrzeit dorthin ausgerechnet, als ich ein ominöses Schild erblicke: Umleitung! Natürlich wurde hier eine Straße neu hergerichtet. Auf jammerhaften Nebenwegen, wo man seine Not hat, nicht vom Sozius zu fallen, geht es im kleinen Gang vorwärts. So zuckeln wir über eine halbe Stunde fluchend vorwärts und sind froh, daß wir in Schlamm und Dreck auf total zerfahrener „Straße“ überhaupt vorwärts kommen, bis wir endlich wieder die Hauptstraße erreichen. Endlich sind wir in Braunschweig und wiegen uns in dem Glauben, nun sei unser Leidensweg zu Ende. Immer wieder drängen uns Umleitungen auf wie zerpflegt aussehende Nebenwege fünfter Ordnung, und aus den letzten 39 Kilometern vor Hannover werden über 100 Kilometer Marterstraße, nachdem wir uns mehrfach wegen der mangelhaften Beschilderung verfahren hatten.

In Hannover, wo ich Schmalle, der müde geworden ist, wieder ablöse, werde ich hellwach, als wir durch die Altstadt mit ihren uralten, schönen Fachwerkhäusern rudeln. Meine Gedanken schweifen zurück in die Zeit vor dem ersten Weltkrieg, wo ich mit meinen FN-Vierzylindern auf der Zementbahn am Pferdeturm unter dem Jubel der sportliebenden Hannoveraner manches schwere Stundenrennen gegen stärkste internationale Konkurrenz fahren konnte. In keiner anderen deutschen Stadt wurden wir Motorradrennfahrer damals mit solcher Begeisterung aufgenommen und gefeiert wie in Hannover. Im Rennausschuß saßen stets der Oberbürgermeister und der Kommandeur der Reitschule, und nach den Rennen gab die Stadt den siegreichen Fahrern immer einen großartigen Empfang. Das

alles tauchte wieder in meinem Gedächtnis auf, als wir schon längst auf der Straße nach Minden weiterbrausten. Bad Nenndorf, Stadthagen und Bückeburg zogen wie im Traume an uns vorüber, und trotz gebirgigen Geländes holte ich viel von der durch Umleitungen und miserable Straßen verlorenen Zeit ein. Plötzlich fängt die Maschine verdächtig an zu schlenkern und zu holpern. Ein Glück, daß wir gerade mit vermindertem Tempo bergauf fahren. Hinterreifenpanne! Das hat uns gerade noch gefehlt! Drei stattliche Nägel im Hinterreifen! Damals beherrschte nämlich noch das Pferd die Straßen, und Hufnägel waren daher keine Seltenheiten. All unser Fluchen nützte uns nicht, wir mußten uns ans Montieren machen, obwohl wir beide schon reichlich erschöpft waren. Wir hatten jeder einen neuen Schlauch kreuzweise um die Brust gewickelt, und so war denn bald Abhilfe geschaffen.

Vor Hameln gibt es schon wieder mehrere zeitraubende Umleitungen. Damals Anno 1928 wurde eben überall im Reich an den verwahten Straßen gebaut und repariert. Einen Straßendienst gab es noch längst nicht, und so fuhren wir denn damals auf gut Glück und ohne die geringste Ahnung über den Zustand der Straßen los.

Die Uhr geht unerbittlich weiter, und Lüttich ist noch weit! Bis dahin kann noch viel passieren, wenngleich unser wackerer Motor wie ein Uhrwerk läuft. Eine Gluthitze erfüllt den 19. Juli 1928, aber davon spüren wir beiden nur wenig, da uns ein scharfer Fahrwind mehr als nötig Kühlung zubläst. Bad Lippspringe! Das Pflaster ist hier ganz ungewöhnlich schlecht, und in den Löchern könnte sich oft ein mittelgroßer Hund gut verstecken. Durchgeschüttelt und durchgerüttelt, vom Rucksack immer wieder unbarmherzig ins Kreuz geschlagen, so schwanken wir mit unserer fauchenden Maschine durch Lippspringe, als ich plötzlich bemerke, daß wir schon wieder hinten einen „Platten“ haben. Im nächsten Augenblick schleudern wir in ein tiefes Loch der Straße hinein, überschlagen uns mit der Maschine, und während Reinhold in kühnem Satze durch die Luft saust und sich die Schulter verstaucht, bleibe ich halb ohnmächtig mit doppelt angebrochener rechter Kniescheibe unter der Maschine liegen. Hilfreiche Hände ziehen mich hervor, bringen mich in die Gartenlaube und reichen mir Erfrischungen, während Reinhold den wiederum defekten Hinterschlauch auswechselt. Ich habe schwere Schmerzen im Knie, aber kein Wort fällt, das eine Aufgabe unserer Fahrt andeuten könnte. Nach über einer Stunde raffe ich mich wieder auf, übernehme die Führung der Maschine, die vollkommen unbeschädigt geblieben ist. Über Paderborn, Erwitte, Soest gelangen wir ins Ruhrgebiet. Meine Schmerzen steigern sich von Minute zu Minute, und Reinhold reibt sich verdächtig oft seine verstauchte Schulter. Die Fahrt durch das Industriegebiet war damals so wenig wie heute ein Vergnügen. Stadt auf Stadt, und kaum einmal eine freie Strecke. Endlich, endlich sind wir in Wuppertal, und nach ungezählten Umleitungen erreichen wir Elberfeld-Barmen. Die Schmerzen in meinem Knie sind so unerträglich

geworden, daß ich die Führung der Maschine an Schmale abgeben muß. Ich sagte ihm nur noch, er möge sich nicht daran stören, wenn ich vor Schmerzen aufschreien würde, das hätte in Wirklichkeit nichts zu bedeuten. Bald nach dem Fahrerwechsel gerieten wir auf freier Strecke in eine polizeiliche Fahrzeugkontrolle. Als wir den Motor wieder laufen ließen, bemerkten die guten Polizeibeamten nichts davon, daß die Dämpfung fehlte. Bei wenig Gas lief die Maschine nämlich ziemlich leise, und wenn man bei schleifender Kupplung im zweiten Gang vorsichtig anfuhr, konnte man den Motor gleichfalls leise halten.

25 km vor Köln erblickten wir wieder das ominöse Wort „Umleitung!“ Diesmal beachtetten wir jedoch das Schild nicht — auf der Baustelle war bereits Feierabend —, und über Stock und Block kämpften wir uns vorwärts, bis wir endlich wieder die richtige Straße erreicht hatten. Großer Jubel herrschte bei uns „an Bord“, als wir die Türme des Kölner Domes im goldenen Dunst des Sommerabends in der Ferne entdeckten. Bald hielten wir unsern Einzug in Deutz, und über die Deutzer Kettenbrücke gelangten wir dann hinüber nach der herrlichen Domstadt, deren wunderbare Silhouette wir von der Mitte der Brücke im ersten Lichterglanz genossen hatten. Über den Neumarkt fuhren wir zur Aachener Straße, und auf einer herrlichen, breiten Straße sausten wir im 90 km-Tempo auf Aachen los. Die Nacht war hereingebrochen, und nun glaubten wir die Gewißheit zu haben, daß wir tatsächlich Lüttich noch weit vor Mitternacht erreichen würden. Vor Aachen mußte ich trotz meiner anhaltenden Schmerzen im Knie die Führung wieder übernehmen, da Reinhold vor Kälte fast erstarrt war und kaum noch die Finger bewegen konnte. Dabei hatten wir einen ungewöhnlich heißen Tag hinter uns. Der dauernde scharfe Fahrwind hatte aber offenbar alle Wärme aus unserem Körper gesogen, und so froren wir denn wie an einem Wintertage. In gehobener Stimmung kutschierten wir nach Aachen hinein und erkundigten uns nach der Durchfahrt zur nahen belgischen Grenze in Richtung Lüttich. Wir fuhren in der Stadt in die Kreuz und Quer und landeten schließlich beim Hauptbahnhof. Als ich dort zufällig etwas von einer Emmichstraße hörte, die nach dem Erstürmer von Lüttich Anno 1914 benannt war, war ich froh und verließ Aachen nach über halbstündigem vergeblichem Umherfahren über die Emmichstraße. Durch einen in der Dunkelheit unheimlich anmutenden Hochwald gelangten wir endlich nach der deutschen Grenzstation Bildchen, wo wir gegen 21.30 Uhr eintrafen. Ein freundlicher Zollbeamter fertigte uns zwar ab, teilte uns aber gleichzeitig mit, daß die belgische Grenze bereits geschlossen sei und erst am nächsten Morgen um 7 Uhr wieder geöffnet würde. Trotz des Abratens setzten wir uns in Marsch zur belgischen Zollkontrolle. Der Weg führte durch das sogenannte Niemandsländ.

In einer gewöhnlichen Bretterbude am Schlagbaum trafen wir mehrere Zollbeamte und Zivilisten an. Eine trübe Petroleumfunzel erhellte den primitiven Raum norddürftig. Ich trug den Zöllnern meine Bitte in deutscher

Sprache vor. Sie erwiderten, daß sie uns unmöglich passieren lassen könnten, da seit 19 Uhr bereits alle Büros geschlossen seien. Alles Bitten half nichts, und schon glaube ich, daß unser Reisepaß so kurz vor dem Ziel gescheitert sei, aber ich habe immer die Meinung vertreten, daß zum Aufgeben immer noch Zeit sei, und so setzte ich nun alles auf eine Karte. In bestem Französisch erklärte ich den Zöllnern unser Vorhaben und machte sie darauf aufmerksam, daß wir auf einer in Lüttich hergestellten Maschine unterwegs wären und Belgien selbst den Schaden zu tragen hätte, wenn wir nicht Lüttich in kürzester Frist erreichen würden. Außerdem stellte ich den Herrn in Aussicht, daß wir nach Aachen zurückfahren und dem Prüfer in Lüttich sofort telefonisch mitteilen würden, wie man unseren Erfolg aus formalen Gründen zunächst gemacht hätte. Dann zeigte ich den Herren als Beweis unsere Starbescheinigung aus Wemunden. Ich sah plötzlich, wie die Augen des einen Zöllners aufleuchteten. „Vous êtes le coureur de FN, monsieur Guder?“ fragte er mich. (Sie sind der Rennfahrer von FN, Herr Guder?). Als ich die Frage bejahte, schüttelte er mir freudig beide Hände, und seine Kollegen schlossen sich dieser Zeremonie an, und dann holte er eilig einige Cognacgläser herbei, füllte sie und stieß vergnügt mit mir an. Dann forderte er mich auf, ihm alle meine Grenzpasspapiere und 9,00 DM zu übergeben, stellte mir eine Bescheinigung darüber aus und ließ den Schlagbaum öffnen, nachdem er mir versichert hatte, daß er mir sofort am nächsten Morgen meine Papiere zu meinem Hotel in Lüttich schicken würde.

Von den besten Segenswünschen der belgischen Zöllner begleitet, aber leider nur auf einer Straße mit erbärmlichem Kopfsteinpflaster, machten wir uns nun auf zur letzten Etappe. Wir schlichen nur so dahin und wurden furchtbar durchgeschüttelt, waren aber trotzdem sehr glücklich. Nur die Tatsache, daß ich nun keinerlei Legitimationspapiere außer der Bescheinigung des belgischen Zollbeamten besaß, verursachte mir etwas Unbehagen. In einem Städtchen sind die Bahnstrassen gerade geschlossen, und ca. 40 Belgier, die meisten mit Fahrrädern, haben sich davor angesammelt. Ehe wir uns versehen, ist unsere Maschine von Neugierigen umlagert, und ich höre, wie sie flüstern „FN, FN!“ Im nächsten Augenblick spricht mich auch schon ein Arbeiter an und fragt, woher wir kommen. Als ich ihm auf Französisch antworte, daß wir genau um Mitternacht 30 km hinter Berlin gestartet sind, geht ein ungläubiges Staunen über die Gesichter, Zigaretten werden uns angeboten, und die Fragen nehmen kein Ende. Und nun tue ich das, wovor mich der Attentat der belgischen Botschaft in Berlin, Monsieur Jolly, im Hinblick auf den in Belgien noch weiterverbreiteten Deutschenhaß dringend gewarnt hat, ich nenne meinen Namen und gebe meine nationale Identität bekannt. Die Wirkung war überraschend. Einige alte Arbeiter stürzen auf mich los und reißen mir vor Begeisterung bald die Ärmel aus. Von irgendwelchem Deutschenhaß keine Spur! In diesem Augenblick naht sich ein langer Güterzug, und als dann endlich die Bahnstrassen zurückgeschoben werden, da gebe ich kräftig Gas, und unter dem Beifall der Belgier fahren wir weiter durch Vervins und finden auch sofort die Ausfallstraße nach Lüttich. Unbarmherzig hämmern auf dem erbärmlichen Kopfsteinpflaster unsere schweren Rucksäcke auf unseren wundgeschundenen Rücken, obwohl wir kaum mehr als 30 km Fahrt machen.

Nach und nach wird zu unserer Freude die Straße etwas besser, und ich kann das Tempo auf 50 km erhöhen. Von einer Beschilderung der Strecke ist kaum eine Rede, und die Nacht ist rabenastet, kein Stern ist am Himmel zu bemerken. Die Strecke nimmt und nimmt kein Ende, und schon fürchten wir, uns verfahren zu haben. Kein lebendes Wesen, das uns hätte Auskunft geben können, läßt sich in den Ortschaften blicken. Schon wieder fahren wir in einen Ort auf stark ansteigender Straße ein. Eine Katze huscht dicht vor uns über die Straße, und zwar von rechts her. Als ich mir gerade überlege, ob das Pech oder Glück bedeuten könnte, schält sich ein altes Ehepaar aus dem Schatten und will auch die Straße überschreiten. Ich halte sofort an und frage die alten Herrschaften, wie weit es wohl noch bis Lüttich sei. Die Antwort war verblüffend. Wir befanden uns nämlich schon in einer Vorstadt von Lüttich! Ich bedanke mich und kloppe die Steigung weiter empor. Kaum hatte ich sie erreicht, als sich das Bild mit einem Schlag änderte. Vor mir erblickte ich ein Lichtermeer: Lüttich! Ich hielt einen Augenblick an, und wir weideten uns an dem prächtigen Anblick der hell erleuchteten Stadt. Unsere Herzen jubelten, und alle Schmerzen waren plötzlich wie weggeweht. Nur ein Gefühl des Triumphes beherrschte unser ganzes Denken. Wir waren die Sieger und hatten allen Zweifeln zum Trotz die Reststrecke von der Spree bis zur Maas in einem einzigen Tage bewältigt!

(Fortsetzung auf Seite 343)



Opa Geuder erzählt

Mit ausgekuppeltem Motor rollten wir das lange Gefälle hinab nach Lüttich, passierten hinter einem der schwerfälligen, zweirädrigen belgischen Pferdekarren langsam die Maas auf einer hölzernen Notbrücke und hielten dann beim nächsten Polizisten an, um uns nach dem Wege zum Theaterplatz zu erkundigen, wo unser Hotel lag. Zu meinem Erstaunen antwortete der Beamte, in Lüttich gäbe es keinen Theaterplatz. Das hatte uns gerade noch gefehlt! Erst als ich erkundet hatte, daß der Platz am Stadttheater „Place Gréthri“, nach dem französischen Komponisten benannt, hieß, bekam ich erschöpfende Auskunft, und drei Minuten später erblickten wir das Stadttheater und gegenüber in Leuchtschrift den Namen unseres als Ziel der Fahrt verabredeten Hotels „Hotel de l'Europe“. Eine schönere Inschrift habe ich wohl kaum je im Leben erblickt. Wir waren am Ziel! Ich stellte die Maschine am Bordstein ab, aber als ich absteigen wollte, sank ich sofort in die Knie. Meinem Freund Reinhold ging es auch nicht besser. Wir waren eben so total erschöpft, wie es nur ein Fahrer nach so unmenschlichen Strapazen sein kann. Mühsam humpelte ich in die Vorhalle zum alten Portier, der mich von früheren Besuchen her sofort erkannte und herzlichst beglückwünschte. Und dann stellte ich mit ihm augenblicklich die Ankunftszeit fest. Es war der 19. Juli 1928 um 22.48 Uhr, telefonisch bestätigt durch einen Anruf bei der Hauptpost. Auf meine Frage nach Direktor Glaser, der uns mit den Direktoren der FN-Werke im Hotel erwarten wollte, erfuhr ich, daß die Herren unsere Ankunft nicht vor dem nächsten Tage zu Mittag erwartet hätten und sich im Theater eine Vorstellung ansähen. Ich wies den Portier an, sie nicht dabei zu stören und fragte nach unserem Zimmer. Wir waren nämlich beide müde zum Umsinken. Der Direktor des Hotels und viele Gäste umringten uns und schüttelten uns gratulierend die Hände, was auf uns aber jeglichen Eindruck verfehlte. Auch die Einladung zu einem glänzenden Souper lehnten wir ebenso ab wie den dargebotenen Sekt. Wir brachten unsere Maschine unter sicheren Verschluss, und dann geleitete uns der Hoteldirektor zu unserem Zimmer. Unseren Wunsch nach einem großen Syphon mit klarem Sprudelwasser erfüllte man uns sofort.

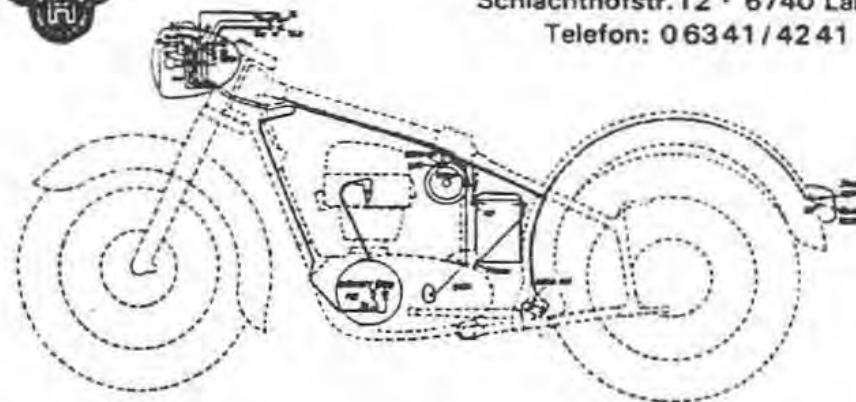
Und dann sahen wir in den großen Spiegel. Fast wäre ich vor meinem eigenen Konterfei entsetzt zurückgeschreckt! Zwei über und über mit Dreck und Ölschmiere überzogene bleiche Gesichter starrten uns entgegen. Erst nach mehrmaligem gründlichen Waschen und Bürsten nahmen wir wieder menschenähnliches Aussehen an. Auf ein Bad verzichteten wir vor tödlicher Erschöpfung. Gierig schlürften wir das kalte Sprudelwasser ein, und dann brachen wir die als Abschiedsgabe in Werneuchen erhaltene runde Mettwurst in der Mitte durch, verschlangen sie mit Heißhunger, und nun sanken wir in totenähnlichen Schlaf, vielleicht doch noch ein glückliches Lächeln auf den Lippen.

Elektro- u. Feinwerktechnik

Werner Laubersheimer

Schlachthofstr. 12 · 6740 Landau

Telefon: 06341/4241



Neue Spannungsregler

für alle Lichtmaschinen

DM 130,-

Gleichstromanker wickeln 130,- 200,-

Zündspulen wickeln

DM 70,-

Kabelbäume in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan DM 70,-

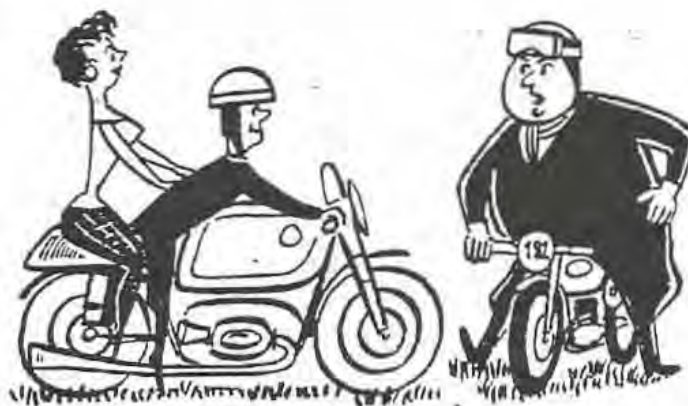
Drehstromanker im Tausch DM 130,-

Auf sämtliche Arbeiten und Produkte

1 Jahr Garantie

Instandsetzung von Zündmagneten
schnell und kostengünstig

Bitte kostenlose Preisliste anfordern.
Postversand jeden Tag, auch ins Ausland.



„Ich möchte bloß wissen, weshalb ich trotz meiner nagelneuen Maschine keinen Erfolg in der 250er-Klasse habe?“



Bestimmung des richtigen Getriebeschmiermittels

Für den Fahrer, der größte Kraftausnutzung durch Verminderung der Reibung und Abnutzung auf ein Mindestmaß erzielen will, ist richtige Getriebeschmierung ebenso wichtig wie richtige Schmierung des Motors.

Es muß betont werden, daß der Leistungsverlust durch die Kraftübertragung einen hohen Prozentsatz der Motorenleistung ausmachen kann. Nur durch richtige Schmierung kann dieser Kraftverlust auf das Mindestmaß herabgedrückt werden.

Das Getriebeschmiermittel muß genügende Zähflüssigkeit besitzen, um sich in den Lagern zu halten, die Zahnräder ausreichend zu schmieren und geräuschlosen Gang des Getriebes zu bewirken. Andererseits muß es flüssig genug sein, um ein Absetzen von Verschleißteilen zu ermöglichen.

Das Getriebeöl soll nicht so zähflüssig sein, daß es das Schalten erschwert oder gar so starr, daß sich die Zahnräder in das Schmiermittel eingraben und dann trocken laufen. Es darf aber nicht so dünnflüssig sein, daß es bei Füllung des Getriebekastens bis zu der vorgesehenen Höhe aus dem Gehäuse sickert.

Richtige Schmierung

Dieses von Mobiloel 1929/30 herausgegebene Brevier zur richtigen Pflege von Motorraedern wird sicher die Columbus-Fahrer unter uns erfreuen und so manches ist auch heute noch aktuell oder kann fuer die neueren Horexten benutzt werden. Wir starteten mit dem Inhalt in HB 4/91 ueber 1/92, 4/92 und werden ihn auch in diesem fortsetzen. Wobei wir Tabellen aus dem Anhang ueber alle Folgen verteilen, um nicht am Ende eine Folge nur aus Tabellen bestehend bringen zu muessen. Die Seiten 28 und 29 sind verloren.

elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

- DKW 125, DKW 175, MZ, MAICO
- NSU MAX, NSU CONSUL, HOREX, ADLER
- BMW R25/26, BMW R50/60, BMW R51/2
- MATCHLESS, AJS, SAROLEA
- Sonderanfertigung für fast alle Modelle



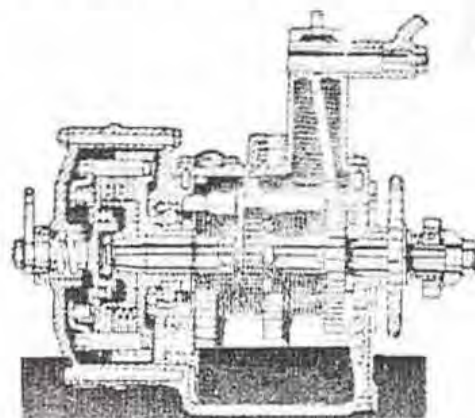
ELEKTRONIC-DATA

KLEIBER GMBH

Steinbach 19 · 52553 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

Die Eigenart der Konstruktion des Getriebes stellt verschiedenartige Anforderungen an das Getriebeschmiermittel.

Für das Motorrad kommt heute hauptsächlich das *Dreiganggetriebe* zur Anwendung. Es unterscheidet sich von dem Zweiganggetriebe, das nur noch bei



steuerfreien Maschinen anzutreffen ist, grundsätzlich nicht und stellt schmier-technisch dieselben Anforderungen. Nur der Einfluß der Jahreszeit kann bei einigen Getriebekonstruktionen im Sommer beispielsweise die Ver-

wendung eines zähflüssigeren Öles notwendig machen als im Winter. Dort, wo aus besonderer Eigenart des Entwurfs und der Bauausführung mit hochwertigen flüssigen Ölprodukten im Betriebe kein Auskommen gefunden werden kann, empfiehlt sich immer die Anwendung von weichem auch in der Kälte gut verteilfähigem Fett oder salbigem Schmierstoff, die auch im Winter einwandfreies Schalten und zuverlässige Schmierung sicherstellen.

Die Entwicklung des Motorradbaues führt zu weiter Verbreitung sogenannter *Einblockkonstruktionen*, bei denen Motor und Getriebe zu einer Baueinheit mit gemeinsamem Gehäuse vereint sind.

Trotzdem ist bei den meisten neuzeitlichen Konstruktionen das Getriebe von dem Kurbelgehäuse durch eine Wand vollkommen öldicht getrennt, so

daß zur Schmierung des Getriebes ein geeignetes Getriebeöl verwendet werden kann und eine gleichzeitige Schmierung des Getriebes durch das Motorenöl nicht stattfindet.

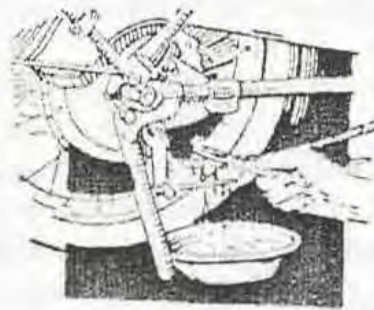
Es gibt jedoch auch Blockkonstruktionen, bei denen Getriebe und Motor schmier-technisch eine Einheit sind. Hier ist die Ölauswahl zwangsläufig durch die Verbindung des Motorschmiersystems mit dem des Getriebes gegeben, und zwar wird hier mit großem Vorteil das für den Motor richtige Schmieröl die Aufgabe der Getriebeschmierung mitübernehmen.

Richtige Füllhöhe im Gehäuse. Überfüllung ist häufig die Ursache von Getriebeölverlusten. Andererseits führt eine unzureichende Ölmenge zu Zerstörungen und Anfrassungen infolge fehlender Schmierung. Die richtige Höhe ist aus der Abbildung auf Seite 26 ersichtlich. Das Schmiermittel soll bei übereinanderliegenden Wellen bis zur Unterkante des untersten Lagers reichen.

Hat der Getriebekasten eine kleine Einfüllöffnung, so ist es bei Verwendung eines dickflüssigen Öles oder Fettes ratsam, das Schmiermittel zu erwärmen, um das Füllen bis zur richtigen Standhöhe zu erleichtern. Alle sechs Monate soll das gesamte Getriebeöl abgelassen und das Gehäuse gründlich gereinigt werden. Das Ablassen der Füllung erfolgt am besten unmittelbar nach einer längeren Fahrt, wenn das Schmiermittel noch warm ist. In diesem Zustand ist es dünnflüssiger und spült alle im Getriebegehäuse vorhandenen Verunreinigungen mit aus.

Zur Durchspülung wird zweckmäßig Petroleum verwandt. Erst nach vollkommenem Austropfen

Bad von Gargoyle Mobilfett Weich bzw. Gargoyle Mobiloel CC, das bis zum Schmelzen (nicht Sieden)



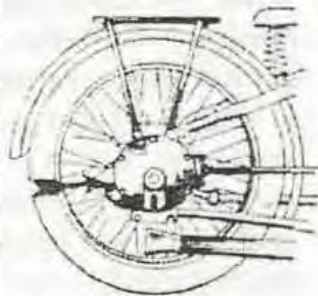
erwärmt worden ist, und läßt sie darin liegen bis zum Erkalten des Schmiermittels. Nach dem Herausnehmen entferne man den überschüssigen Schmierstoff, da dieser nur die Ansammlung von Staub und Sand begünstigt.

Geschlossener Kettenantrieb

Dieser Kettenantrieb ist zweckmäßig mit Gargoyle Mobilfett Weich oder Gargoyle Mobiloel CC zu schmieren. Die Kettengehäuse sind regelmäßig zu reinigen, um die Ansammlung von Straßenstaub und Schlamm zu verhindern. Man findet auch Ketten-schmierung durch Öldunst aus dem Entlüftungstulzen des Motors, vereinzelt auch Ölbadschmierung bei dicht gekapselten Ketten.

Kegelradantrieb

Bei Kegelradantrieb (Kardantrieb) ist das Antriebsgehäuse mit Gargoyle Mobiloel C zu füllen, wenn das Gehäuse öldicht ist. Ist letzteres nicht der Fall, so ist zweckmäßig Gargoyle Mobilcompound zu verwenden. Es empfiehlt sich nach 1000 km die Ölfüllung im Antriebsgehäuse zu ergänzen. Nach etwa 5000 km ist die Füllung gänzlich abzulassen, das Gehäuse gründlich mit Pe-



troleum zu reinigen und Frischöl aufzufüllen. Zum Zwecke des leichteren Einfüllens empfiehlt sich vorher eine geringe Anwärmung des Schmiermittels.

Magnetapparat

Wenn Ölschmierung vorgesehen ist, sind alle 3000 km zwei bis drei Tropfen dünnflüssiges Motorenöl vorsichtig in die Lagerstellen einzuführen. Auf jeden Fall ist eine Überölung zu vermeiden, da das überflüssige Öl die Wicklungen verschmutzt und Kurzschluß des Magnetzünders bewirkt.

Federgabeln

Bei Einrichtung für Ölschmierung verwende man Motorenöl und schmiere wenig, aber häufig. Bei Fettschmierung benutze man Gargoyle Mobilfett Weich oder Gargoyle Mobiloel CC.

Lenkrohr

Es ist bei Bedarf mit Gargoyle Mobilfett Weich oder Gargoyle Mobiloel CC zu schmieren.

Kupplung

Zur überwiegenden Mehrheit kommt im Motorradbetrieb die Trockenlamellen-Kupplung zur Anwendung, die keine Schmierung erfordert.

Vereinzelt findet sich auch noch die Metalllamellen-Kupplung, die geschmiert werden muß. Für diese ist ein leichtflüssiges Öl allein oder in Mischung mit 50 v. H. Petroleum zu verwenden, um hierdurch ein sicheres Fassen der Kupplung zu gewährleisten.



Störungen, ihre Ursachen und Abhilfe

Bei jedem Krafttrad kommen Betriebsstörungen vor, die in den meisten Fällen auf unsachgemäße Behandlung, mangelhafte Sauberhaltung und falsche Schmierung zurückzuführen sind.

Die erste und beste Abhilfe ist deshalb

sorgfältigste Pflege des Rades.

Dadurch werden die meisten Störungen überhaupt vermieden.

1. Der Motor springt nicht an

Es erfolgt keine Zündung

Zuerst prüfe man, ob sich nicht der Kabelschuh von der Zündkerze oder der Kabelstecker von dem Magnetapparat gelöst haben.

Dann erst kontrolliere man nach Abziehen des Kabelschuhs von dem Kerzenstift, ob beim Durchtreten der Maschine ein Funke überspringt, sobald man das Ende etwa in einem Abstand von 0,4 mm

an den Kerzenstift bringt. Dabei fasse man nicht am Kabelschuh selbst an, sondern an der Isolierung des Kabels (siehe Abbildung).

Springt ein Funke über, so ist die Zündkerze die Störungsursache:

Verrußte und verölte Zündkerzen reinige man mit einer Drahtbürste oder durch Auswaschen mit Benzin. Man kontrolliere den Abstand zwischen den Polen, dieser soll 0,4 mm betragen. Die Zündkerze muß durch eine neue ersetzt werden,

wenn die Pole verschmorte oder abgebrochen sind, wenn die Isolation gesprungen oder der Kerzenstift gebrochen oder locker geworden ist.



Springt jedoch bei der Kontrolle kein Funke über, so liegt die Störung im Magnetzünder, vorausgesetzt, daß das Kabel selbst keine *schadhafte Stellen* aufweist. Gebrochene Kabel sind notfalls durch neue zu ersetzen. Schadhafte Stellen der Isolierung können gegebenenfalls mit Isolierband umwickelt werden.



Bei *Störungen am Magnetzünder* untersuche man zunächst den Unterbrecherhebel. Dieser soll sich frei auf seinem Zapfen bewegen, aber nicht lose sein. Die

Name des Motorrads bzw. Motors	1929		1928		1927		1926	
	Motor		Motor		Motor		Motor	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter
Villiers-Motoren, 175 ccm TT Supersport.....	D	TT	—	—	—	—	—	—
alle andern Modelle.....	TT	TT	—	—	—	—	—	—
V. W.....	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
W anderer, 500 und 750 ccm	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
195 und 184 ccm	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Weiß	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Wels	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT
W. H. B.-Motoren	B	B	B	B	B	B	—	—
Wimmer, 500 ccm Touren	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
500 ccm Sport	D	TT	D	TT	—	—	—	—
200 ccm und DL 175 ccm	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Windhoff, 27 W.O.	BB	BB	BB	BB	—	—	—	—
Modell 1926 und WN 1925	—	—	—	—	BB	BB	BB	BB
200 ccm Villiers	TT	TT	—	—	—	—	—	—
W. M. R.	TT	TT	TT	TT	TT	TT	—	—
„Württembergia“, B, B 3 PS, BS	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT
SS 20	D	TT	—	—	—	—	—	—
alle andern Modelle	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Y ork, Modell SS	D	TT	D	TT	D	TT	—	—
Modell A, B, C	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Z ehner	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Zeus, alle Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Zündapp Z 200	BB	BB	BB	BB	—	—	—	—
alle andern Modelle	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc

Dieser „Gargoyle Wegweiser“
beruht auf der Arbeit geschulter Fachingenieure und jahrzehntelanger Erfahrung der Deutschen Vacuum Oil Aktiengesellschaft in der Herstellung und Anwendung hochwertiger Schmiermittel.

GARGOYLE WEGWEISER FÜR GETRIEBE

Baujahre 1926–1929

(Einbaugesetze und Motorradmarken mit Eigenbaugesetzen, deren Schmierung von der Motorschmierung getrennt ist.)

In der nachstehenden Aufstellung bezeichnen die rechtsstehenden Buchstaben und Zeichen die empfohlenen Gargoyle Schmiermittel.

Mb = Gargoyle Mobilfett Weich.

Mc = Gargoyle Mobilcompound.

★ = Dasselbe Öl, das für den Motor verwendet wird.

† = Im Winter verwende man Gargoyle Mobilöl Arctic.

Die übrigen Buchstaben bezeichnen die entsprechenden Marken Gargoyle Mobilöl.

Adria, Modell R	BB
Modell O	★
A. J. S.	C
Albion-Getriebe	BB
Allright-KLM, F11 (mit JAP-Motor)	C
Ariel	Mb
B. M. W., R 52, R 57, R 62, R 63	D
alle andern Modelle	Mb
Böhme	Mc
B. S. A.	C
Burman-Getriebe	Mb
Cambra, 3 PS	Mb
Chater-Lea, 2½ und 4 HP	C
8 HP	CC
Cleveland, Vierzylinder 1926	C
Vierzylinder 1927–29	BB
Cursy und	
Curwy, 350 ccm	C
Douglas	C
E. B. S., Modell 1926 200 und 250	C
Excelsior (amerikanisch), Super-X und Super-X-Sport	A†
Flottweg, Modell III FK	C
F. N., alle Modelle, ausgenommen 350 ccm	C

Ein Fahrradhilfsmotor bleibt ein Fahrradhilfsmotor, wenn er auch für jedes normal gebaute Fahrrad verwendet werden kann, im Betriebe billig und in seinen Abmessungen und Leistungen der verhältnismässig geringen Widerstandsfähigkeit des Rahmenbaues Rechnung trägt.

Bei der Konstruktion des „Ami“-Fahrradhilfsmotors D. R. P. 333771, wurde von der Erkenntnis ausgegangen, daß es nicht notwendig ist, Leistungen von 1 PS zu überschreiten, wenn vorausgesetzt wird, daß

der Motor nur ein Gebrauchsrads betätigen und für Sportzwecke (Rennen) möglichst nicht verwendet werden soll. Bei Verwendung eines derartigen Gebrauchsrades wird mit diesem Motor mit Leichtigkeit ein Höchsttempo von 35 Std.-Km. erreicht, und es können mit Hilfe des eingebauten Getriebes Steigungen bis zu 100% genommen werden.

Der Motor kann in jedes gebräuchliche Fahrrad eingebaut werden, wobei vorausgesetzt wird, daß Geschwindigkeiten von 20 Std.-Km. bei schlechter Straße nicht überschritten werden. Wo aber mehr als 20 Std.-Km. bei nicht einwandfreien Straßen verlangt werden, ist es notwendig, ein starkes Tourenrad zum Einbau zu verwenden.

Der „Ami“-Fahrrad-Hilfsmotor arbeitet im Viertakt. Beide Ventile sind gesteuert. Der Zylinder hat 50 mm Hub und 50 mm Bohrung. Das Hubvolumen beträgt 98 ccm, die Steuer-PS 0,385.

Der Motor ist mit zwei Gängen und einem Freilauf ausgestattet. Der erste Gang hat nach dem Hinterrad eine Übersetzung von 9:1, der zweite Gang von 17:1. Die Umschaltung der Kupplung geschieht durch einen einzigen Hebel von der Lenkstange aus. Sämtliche Teile bis auf die Pleuelstange sind auf Kugeln gelagert. Die Kurbel, die Zahnräder und Kupplungssteile sind aus Chromnickelstahl hergestellt. Der Kolben ist aus Grauguß und mit drei Ringen versehen. Der Zylinder ist aus Stahl und mit den Rippen aus dem Vollen gedreht. Das Gehäuse ist aus Aluminium horizontal geteilt und der Zylinder mit Bolzen an diesem befestigt. Der Magnetapparat, nach eigener Konstruktion, ist am Gehäuse angebaut. Die Gesamtbreite des Magnetapparates beträgt 53 mm. Am unteren Ende des Gehäuses befindet sich eine Kolbenölpumpe, die automatisch die Schmierungen des Motors besorgt. Der Benzinbehälter für 100 cm ausreichend ist abgeteilt, sodaß Öl und Benzin getrennt verwendet werden.

Der Antrieb nach dem Hinterrad erfolgt durch Kette: diese läuft über eine Führungsrolle, die gleichzeitig als Spannrolle dient und ein Nachspannen um 20 mm erlaubt. Das am Hinterrad befestigte Kettenrad ist durch Reibung verbunden, sodaß direkte Stöße nicht übertragen werden, da dann das Kettenrad gleitet, wodurch die Kette nur sehr wenig gedehnt wird und dadurch nur normaler Abnutzung unterliegt.

Außer dem Hebel für die Kupplung ist auf der Lenkstange noch ein Doppelhebel befestigt, durch den Vergaser und Magnetapparat reguliert

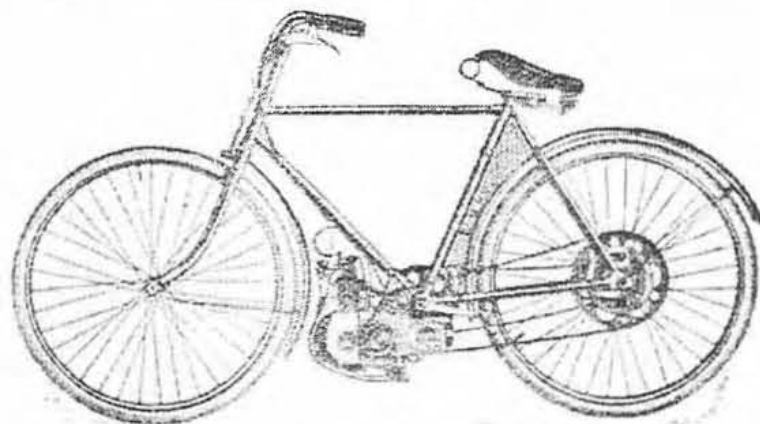
werden. Weiter befindet sich ein Dekompressionshebel auf der Lenkstange.

Durch den Einbau unter dem Tretkurbellager wird das Fahrrad am wenigsten beansprucht, da hier sämtliche Rohre zusammenlaufen und die Erschütterungen durch den Motor sämtlichen Rahmenrohren mitgeteilt wird. Außerdem wird durch die tiefe Lagerung des Motors die Stabilität bedeutend erhöht; weiter wird es dadurch, daß das Rahmeninnere vollständig frei ist, leicht möglich, das Fahrrad, selbst wenn der Motor heiß ist, auf die Schulter zu nehmen und in höher gelegene Wohnungen zu tragen.

Der Motor ist trotz der tiefen Lagerung der Verschmutzung nicht ausgesetzt, da er durch das Schutzblech des Vorderrades geschützt wird und sowohl Staub wie anderer Schmutz seitwärts an demselben vorbeigeht.

Durch das vorhandene Getriebe, ist die Tourenzahl bei der Fahrt in der Ebene verhältnismässig gering: sie beträgt 1000 — 1800 Touren, wodurch eine lange Lebensdauer erhöht wird. Bei der Bergfahrt, kann die Tourenzahl durch den 2. Gang bis auf 4000 gesteigert werden.

Der Benzinverbrauch ist ein außerordentlich geringer: ebenso ist der Verbrauch an Öl verschwindend klein.



„Ami“-Fahrrad-Hilfsmotor.

Der Gnom Konkurrent Ami.

Im letzten HB hatten wir nicht mehr genügend Platz um den Konkurrenten des Gnom, den Ami vorstellen zu können. Das wollen wir nun nachholen.

Horex Regina 350

Baujahr 1951 oder 1952

in gutem Zustand gesucht. Keine Unfallmaschine.

Angebot mit Foto der Maschine erbeten an:

Herward J. v. Ehrlich

Simone-Ferberstraße 6 · 8132 Tutzing

Tel.: 0 81 58/257-0 · Fax: 0 81 58/257-250

Horex Regina

Heute will ich mir wieder eine Regina aufbauen, denn das war mein Motorrad vor über 30 Jah-

ren. Damals habe ich sehr viele Probleme mit dem Motor gehabt, kein Pleuellager hielt länger als 20 000 Kilometer. Jetzt habe ich anhand der Formeln aus dem SKF-Katalog einmal die nötige Größe fürs Pleuellager berechnet. Ich will meine Kurbelwelle nämlich von der Firma Krech auf Dürkopp-Nadellager umbauen lassen, darüber habe ich schon Gutes gehört. Aber irgendwie erscheint mir alles noch zweifelhaft. Die Nadeln sind viel dünner als die Original-Rollen, dafür sind's halt mehr Wälzkörper. Können Sie mir Rechenhilfe geben, vor allem bei der Annahme der Belastungen?

Herbert Hauschild, 4100 Duisburg

Sie haben insgesamt sechs Seiten mit Formeln und Berechnungen gefüllt. Damit bin ich überfordert. Der angesprochene Umbau auf Dürkopp-Nadellager kann aber durchaus längere Lebensdauer bringen. Das Problem trat an meiner eigenen Regina ebenfalls auf, anfangs mit viel kürzeren Lebensdauerwerten. Aber die Ursache scheint mir weniger in der Pleuellager-Belastung zu liegen. Nachdem ich einmal festgestellt hatte, daß die Kurbelwelle seitlich fast zwei Millimeter hin- und herzuschieben war, habe ich das Kugellager 6304 auf der Nockenwellenseite gegen ein Rollenlager austauschen und die Welle seitlich mit Stahlscheiben auf maximal 0,1 Millimeter Spiel ausgleichen lassen. Von dem Zeitpunkt an hatte ich Ruhe mit dem Pleuellager. Wurde durch die seitliche Bewegung der Welle vielleicht nur das Pleuellager zu sehr verkantet? Dadurch würde das Lager schnell zerstört. Erfahrungen anderer Horex-Besitzer wären hier sicher hilfreich.

Leder wie neu

Der Horex-Freund Gerhard Tel.07251-63597 bietet mit seiner Firma alle Moeglichkeiten der Wiederaufarbeitung von Lederbekleidung und anderen Lederartikeln, wie sie der Horex-Fahrer nutzt. Auch sind die in eigener Fertigung hergestellten Reinigungs-, Faerb- und Pflegemittel bei Ihm zu beziehen. Interessenten wenden sich bitte an Gerhart Keller.

Schweizer Alpenfahrt

Fuer das Wochenende vom 23 bis 25 Juli 93, haben Bernhard Braegger und seine Freunde vor, eine Veranstaltung fuer Sport- und Rennmotorraeder am "Klausenpass" auszurichten. Dies entnahmen wir der Motorrad-Classig 6/92. Bedingung fuer die Teilnahme ist ein Fahrzeug mit Baujahr vor dem 31.Dezember 1947. Das Nenngeld richtet sich nach der Entfernung zum Heimatort, nach dem Motto, des so weiter des so weniger und umgekehrt. Es soll auf Gleichmaessigkeit, mit frei waehlbaren Schnitten von 45kmh bis 77kmh, ueber die 21,5km, 1237m Hoehendifferenz und 136 Kurven, gehen. Was geht nicht? Die Zuschauer duerfen nicht campen und koennen nicht mit Individualverkehrsmitteln anreisen. Es gibt einfach zu wenig Platz dort. Also ist auch fuer die Zuschauer eine Anmeldung erforderlich, bei der gleichzeitig Anreise und gegebenenfalls Unterkunft zu buchen ist. Info. bei Klausenrennen-Memorial AG, in CH-6460 Altdorf.

Der richtige Nadelkranz

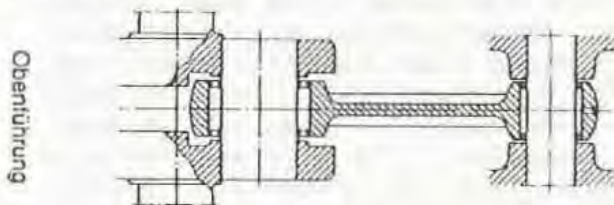
Wir hatten im HB 2/92, Seite 22 bis 24, 31 und auf dem Deckblatt, einiges ueber Reparatur- und Liefermoeglichkeiten zu Kurbelwellen gebracht. Die Resonanz war zweigeteilt, Ablehnung und Zustimmung. Auch gab es so manche Anfrage. Michael Tel.0511-443783 hat nun die Antwort. Fuer eine Resi wurde eine Kurbelwelle auf Nadellager umgebaut. Man verwendete, wegen der gegebenen Einbaumasse, nicht einen fuer Pleuellagerung vorgesehenen Nadelkranz, sondern einen aus dem Normalprogramm von "SKF" Bezeichnung "K32x39x18". Das Beratungsgespraech bei "SKF" erbrachte, dass bis auf den Nadelkaefig die Nadelkraenze identisch sind. Die Nadelkaefige der Pleuellagerkraenze sind fuer hoehere Drehzahlen ausgelegt. Bei den Tragzahlen ergeben sich aber keine Unterschiede. Doch einen wichtigen Punkt spricht Michael noch an, das Axialspiel der Kurbelwelle ist aeusserst wichtig fuer die Lebensdauer der Welle. Zu grosses Axialspiel fuehrt zum Verkanten des Pleuellagers und damit zu seinem baltigen Tod. Aus einem Leserbrief von Herbert Tel.0203-25026, in der "Motorrad-Classig vom September 92 und der Antwort von Hans-Joachim Mai, wird eine Verbesserung der alten Regina-Kurbelwellenlagerung deutlich. Das rechtssitzende Kurbelwellenlager 6304.C3 wird gegen ein Rollenlager mit gleichen Abmessungen NUP304.C3 ausgetauscht und die Welle wird auf ein Axialspiel von 0,1mm, mit Stahlscheiben, ausgeglichen. (Umbau Curt Hahnenstein +) Doch fuer diesen Umbau ist noch ein Axialgleitlager, von Horex als Scheiben bezeichnet, mit der Teilenummer 02127200 und 02127300 notwendig. Erhaeltlich bei Fa.Ammon siehe seine Anzeige in HB 4/91 Seite 27 und dort die letzten beiden Zeilen der Position 6/14, oder bei "Putsch-Berger". nach. Die groe Scheibe wird zum Lager hin und die kleine Scheibe, in der Groen sitzend, zur Kurbelwelle hin, zwischen Kurbelwelle und primärseitigem Kurbelwellenlager, eingebaut. Zum besseren Verstaendnis und auch weitergehenden Hilfen, Siehe HB 3/92 Seite 26, HB 1/91 Seite 19, HB 1/92 Seite 19, HB 2/92 Seite 12, 23 und 31, HB 3/91 Seite 24, 16 und 17, HB 2/91 Seite 22. Wir werden in einem zukünftigen HB, die verschiedenen Lagerungen der Regina Kurbelwelle, genauer beschreiben.

Hier geben wir die fuer uns interessanten Passagen, aus dem "SKF" Katalog, weiter und hoffen, dass durch das dort Geschriebene, einigen geholfen ist.

Danke an Michael.

Konstruktionshinweise

Pleuellagerungen werden heute serienmäßig nach zwei Konstruktionsprinzipien ausgeführt: der Unten- und der Obenführung. Die Untenführung ergibt eine genauere Pleueführung, die Obenführung dagegen günstigere Reibungsverhältnisse. Obenführung empfiehlt sich aber nur bei verhältnismäßig kurzen Pleuelstangen.

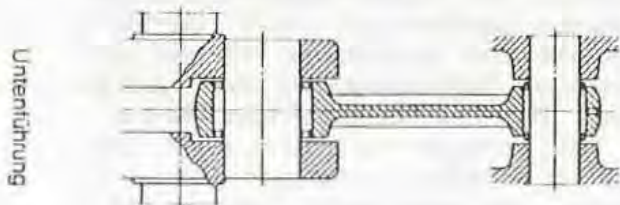


Untenführung

Bei der Untenführung wird die Pleuelstange zwischen den Pleuelagerungen axial geführt. Zur Schmierstoffversorgung des Pleuelagers und zur Schmierung der seitlichen Führungsflächen sind am Pleuelager Bohrungen, Schlitz und Nuten anzubringen. Hohe Drehzahlen erfordern zudem gehärtete und sauber bearbeitete Führungsflächen an den Pleuelagerungen für den Pleuelager und das Pleuelager.

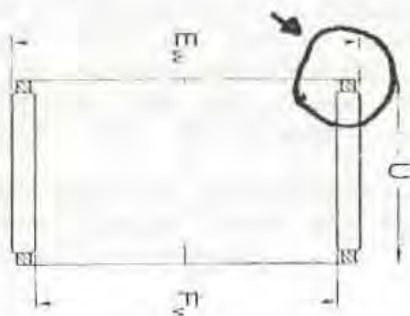
Die axiale Führung des Pleuelagers erfolgt zwischen den Pleuelagerflächen der Pleuelager; sind diese rechtwinklig

und eben, kann auf zusätzliche Pleuelagerflächen verzichtet werden.



Nadelkränze
F_w 32-42 mm

normal



Obenführung

Die Obenführung, bei der die axiale Führung des Pleuels zwischen den Pleuelagerflächen der Pleuelager erfolgt, gewährleistet bessere Schmierstoffversorgung des Pleuelagers und günstigere Reibungsverhältnisse. Ein Anlaufen des Pleuels an den Pleuelagerungen wird vermieden.

Bei der Obenführung sollte die Pleuelagerung so breit wie möglich ausgeführt und das Pleuelager mit einer Schmierbohrung zur besseren Schmierstoffzuführung versehen werden. Sind die Pleuelagerflächen der Pleuelager – die Pleuelagerflächen von Pleuelager und Pleuelager – rechtwinklig und eben, kann auf zusätzliche Pleuelagerflächen verzichtet werden. Bei hohen Drehzahlen sind jedoch stets entsprechend gestaltete, gehärtete und feinbearbeitete Pleuelagerflächen vorzusehen.

Für den Pleuelager der Pleuelagerung bleibt die exakte radiale Führung erhalten, wenn für Pleuelager und Pleuelager die gleiche Breite vorgesehen und das erforderliche axiale Spiel für das Pleuelager durch Pleuelagerungen in den Pleuelagerungen erreicht wird. Besondere Maßnahmen zur Schmierstoffversorgung sind allgemein nicht erforderlich.

Nadelkränze für Pleuellagerungen

Wahl der Nadelkränze

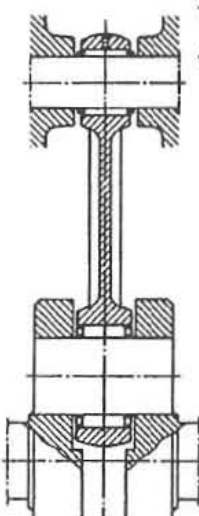
Bei Pleuellagerungen kann die Wahl der Nadelkranzgröße allein nach dem Hubraum eines Zylinders erfolgen. Eine rechnerische Bestimmung ist zwar möglich, aufgrund der inzwischen gesammelten Erfahrungen auf diesem Gebiet jedoch nicht erforderlich. Die nachstehende Tabelle zeigt bewährte Nadelkränze für Pleuelager- und Pleuelagerungen in Abhängigkeit vom Hubraum. Innerhalb eines Hubraumbereichs empfiehlt es sich, bei zunehmenden Pleuelagerdrehzahlen jeweils die schmalen oder kleineren Nadelkränze zu wählen.

Nadelkränze für Pleuellagerungen

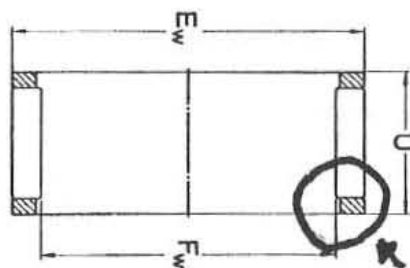
31

Bewährte Nadelkränze für Pleuellagerungen in Abhängigkeit von der Hubraumgröße

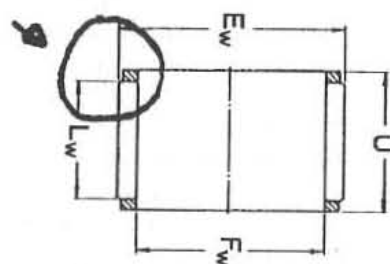
Lagerung	Hubraum in cm ³ bis 40	(40) bis 60	(60) bis 100	(100) bis 150	(150) bis 200	(200) bis 300	über 300
Kolbenbolzen Nadelkränze, Reihe KBK	9×13×12,5	12×15×15	12×16×16	14×18×21	16×20×20	18×22×24	20×24×30
	10×13×14,5	12×15×17,5	14×18×14,5	15×19×20	18×22×22	18×22×25	20×25×22
	10×14×13	12×16×13	14×18×17	16×20×20	18×22×24	20×24×30	



12×15×13



Nadelkränze für Kolbenbolzenlagerungen
F_w 9–20 mm



Nadelkränze für Kurbelzapfenlagerungen
F_w 12–40 mm

20×26×17

	12×16×10	14×18×10	16×22×12	18×24×15	22×28×13	30×37×16	
Kurbelzapfen Nadelkränze, Reihe KZK	12×17×10	16×21×10	18×24×12	20×26×12	22×28×16	22×29×16	35×42×20
	14×18×10	16×22×12	18×24×15	20×26×17	22×29×16	25×32×16	40×48×20

48

SKF

Nadelkränze für Kolbenbolzenlagerungen

Pleuellagerungen von Verbrennungsmaschinen und Kompressoren kleiner bis mittlerer Baugröße, aber auch andere Lagerungen, bei denen hohe Beschleunigungen auftreten, sind besondere Anwendungsgebiete von Nadelkränzen. Hier haben sie sich trotz der schwierigen Betriebsbedingungen, wie z.B. hohe Temperaturen oder ungünstige Kräfte-, Bewegungs- und Schmierverhältnisse, bestens bewährt.

Die Nadelkränze für Pleuellagerungen haben Käfige besonders hoher Festigkeit mit optimal gestalteten Führungszonen für die Nadelrollen im Käfig und für den Käfig selbst. Sie werden in zwei Ausführungen geliefert, da die bei hohen Drehzahlen umlaufenden Kurbelzapfenlager anderen Betriebsbedingungen ausgesetzt sind als die Kolbenbolzenlager, die hochfrequente Pendelbewegungen aufzunehmen haben.

Nadelkränze für Kolbenbolzenlagerungen

Nadelkränze für Kolbenbolzenlagerungen – Reihe KBK – haben einen Massivkäfig aus Einsatzstahl und sind auf ihrer ganzen Breite innengeführt, d.h. der Käfig wird auf dem Kolbenbolzen geführt. Innenführung erlaubt die Verwendung langer Nadelrollen und ermöglicht eine optimale Käfigführung.

Nadelkränze für Kurbelzapfenlagerungen

Nadelkränze für Kurbelzapfenlagerungen – Reihe KZK – haben phosphatierte Käfige aus hochwertigem Vergütungsstahl. Diese weisen zwei große feinstbearbeitete Führungsflächen am Mantel auf, die den Nadelkranz bei minimaler Flächenpressung funktionssicher radial in der Pleuelbohrung führen. Dadurch ist die Verwendung dieser Nadelkränze auch noch bei hohen Drehzahlen möglich.

Horex-Freunde unter sich.

32 Horex-Freunde kommunizieren, Horex-Freunde sind Gastgeber, Horex-Freunde helfen, Horex-Freunde machen etwas gemeinsam. Die Buchstaben hinter jedem Namen, der am Schluß angefügten Namensliste, haben folgende Bedeutung.

- G = Getränk z.B. Kaffee oder Bier steht für Horex-Freunde oder Veteranenfahrer, die vorbeischauen, bereit. Nach Möglichkeit erst anrufen.
- F = Frühstück (kleine Mahlzeit) für Horex- oder Veteranen-Fahrern auf Tour. Nach Möglichkeit erst anrufen.
- H = Ich leiste einem liegengebliebenen Horex- oder Veteranen-Fahrer Hilfe.
- Bn = Horex- oder Veteranen-Fahrer auf Tour finden "n" Betten oder Schlafplätze. (B2 heißt zwei Betten, B3 = drei Betten oder Schlafplätze u.s.w.). Auf jeden Fall vorher anrufen.
- S = Ich bin an einem Stammtisch in meinem Raum interessiert. Gleichgesinnte mögen sich bitte melden.
- W = Habe Horexwerkstatt, leiste gerne Hilfe an Horex.
- C = Fahre Vorkriegs- Horex oder Columbus.
- Rg = Fahre Regina oder SB35.
- I = Bin Imperator Fahrer.
- Rs = Bin Resident Fahrer.
- K = Fahre eine kleine Horex bis 100ccm.
- N = Habe keine Horex, bin aber Horex-Freund.
- R = Sport mit Horex- oder Columbus-Veteranen z.B. Rennen oder Trial ist meine Sache.
- T = Stehe für tech. Erfahrungsaustausch zur Verfügung.
- Sa = Sammle Horex, Columbus, Motorenfabrik Oberursel, oder Rex. z.B. Stationärmotore, Fahrrad, Einmachglas, Dokumentation, Bilder u.s.w..

Und nun die uns bekannten Anschriften, wir bitten um weitere Meldungen, die wir in der nächsten Ausgabe des HB bekannt geben. Einmal Jährlich werden wir dann einen Überblick aller Meldungen im HB bringen.

Schwarz Uwe:Kirchbachweg 12:w7B11 Sulzburg:Tel.07634-8159:G,H:
Koch H.:Eggartstr.10:w8224 Chiming/Egerer:Tel08664-1439:G,H,Rg,I:
Schmitz K:Plinganserstr.40:w8 München70:089-778380:S,Rg,I,Sa,T:
Waschull Heino:KleineHoll:w2Hamburg74:040-7153187:W,S,B2,H,F,G,Rgt:

Bunger Uwe:Am Sandberg 14:w2B03Weyte/Lesste:0421-802705:G,H,Rs:
Müller Helmut:Fichtenstr.7:w7742 St.Georgen 4:07725-7606:S,Rs:
Juritz Bernd:Sportstr32:w3542Willingen1:05632-1895:G,F,H,B?,S,Rg:
Friess Thomas:Wengenweg1:w8941Westerheim:08336-7824:G,H,Rg:
Pose Günter:Nettebergerstr. 97:w4714 Bork:Tel. 02592-63133:S:

Clubwappen!!!!

Uns fehlen die Wappen folgender Horex- Clubs, Freunde oder Stammtische und Vereinigungen. Wie Horex-Club Frankental, Horex-Freunde Bad Kissingen, MC-Jovel, Veteranenfreunde Taunus, Veteranenfreunde Dreieich, Horexfreunde Rhein/Neckar, Rahlstedter Motorrad Oldis, und Veteranenfreunde ödernhardt/Bergeln. Wenn vorhanden bitte nachreichen. Danke!

Strassenlage wie Sau!!

Der gute alte "Gilsterhobel" kann wieder bezogen werden. Dies entnahmen wir der Gummikuh 10/92. Diesen Reifenhobel fuer die Feinstprofilierung bietet Fa. AMEX GmbH, Roetzberg 61, w-3057 Neustadt 1, Herr Schneeren, Tel. 05036-2455, fuer 38,50DM an. Dieser Hobel wirkt Wunder bei alten oder von neu her harten Decken. Aber auch neue sonst gute Decken lassen sich damit verbessern. Frueher war dieser Hobel ein muss fuer "Schnelle-Leute". Der Hobel schneidet ca. 2mm tiefe umlaufende Laengsrillen (nur Schnitte also kein Materialabtrag), in einem Abstand von ca. 3mm, in die Laufflaeche, des zu verbessernden Reifen. Dadurch verbessert sich die Kurvenhaftung entscheidend.

Motorradmuseum Glindow bei Potsdam
 Glindow ein verschlafenes kleines Nest, aber urgemuetlich. Als wir um 19.00 Uhr dort ankamen, fragten wir sogleich nach dem Motorradmuseum und erfuhren, dass der 1. Vorstand Herr Mueller in der Luise-Jahn-Strasse wohnen wuerde. Das sei in der Naehae der Kirche. Wir gleich dorthin um einen Termin auf den naechsten Tag festzumachen, da an diesem schon zu war. Wir also dorthin und in den Hof, und gebimmelt, an der kleinen Glocke die im Innenhof haengt. Keiner da-, kam da gleich eine Stimme vom Nachbarhaus. Nach einem kurzen Gespraech stellte sich heraus, dass der zweite Vorstand Herr Vaupel in der Dr.-Wolfstrasse 70 wohnt. Wir bedankten uns und fuhren sogleich weiter dort hin, um nun doch den heiss ersehnten Termin zur Besichtigung zu ergattern. Der freundliche Herr Vaupel sagte auf 8.30 Uhr, am naechsten Morgen, zu. Und gespannt gingen wir in unser leicht gefundenes Quartier, in dem von ueberaus hilfs bereiten und netten Leuten gefuellten Ort. Die freundliche Quartierseltern plauschten noch mit uns und so verging die Zeit, bis zur Bettruhe, mit einer Flasche selbstgemachtem Kirschenwein, wie im Fluge. Nach ausgiebigem Fruhestueck, gut gestaerkt und ausgeruht, fuhren wir zum Museum, wo uns Herr Vaupel schon erwartete. Das Museum machte schon von aussen auf uns einen guten Eindruck, der sich sogleich nach innen fortpflanzte denn es waren darinnen D-Rad Type R05 Bj.25, DKW E200 Bj.27, BMW Type R52 Bj.28, EMW250 Bj.55, NSU500 Bj.28, Stock Type RM7 Bj.25, Orionette Bj.21, ARDIE, Puch, Victoria, AWO, Simon, FN und viele mehr, etwa 20 Motorraeder und 11 Fahrraeder. Auch noch mehrere Motore und andere Kleinigkeiten bewunderten wir fuer 2,- DM Eintrittspreis. Wirklich eine Augenweite, die man sich nicht endgehen lassen sollte. Wir fragten noch wie es zum Museum gekommen war. Herr Vaupel erzaehte, dass die kleine Halle frueher eine Obstsammelstelle gewesen war und sie nach abwandern des Besitzers, der im Rentenalter in den Westen ging, vergammelte. Die Mitglieder des seit 1990 gegruendeten Vereins "MC Bluetenstadt Werda" bauten die Halle in eigener Regie um und machten daraus ein sehenswertes kleines Prachtstueck der Motorradbaukunst mit Inhalt. Nach dem Besuch verabschiedeten wir uns. Herr Vaupel ging zu seiner Arbeit und wir fuhren weiter Richtung Daenemark, wo wir unseren Urlaub verbrachten. Auch dort froehnte ich noch meinem Hobby dem "Veteranismus". In Nordeuropas groesstem Zweiradmuseum in Stubbekobing (Daenemark) mit etwa 200 Motorraedern und wenigen Mopeds, das groeste was ich je gesehen habe waehrend meiner langjaehrigen Leidenschaft, ein wahres Goldstueck unter den Zweiradmuseen. Klaus Gerber
 Tel.07221-61919

Öffnungszeiten: Motorradmuseum Glindow

SA-SO 10.00-12.00 u. 13.00-17.00 Uhr Mi 13.00-17.00 Uhr

Tel 40167 oder 2206 Vorwahl wahrscheinlich Potsdam?

Öffnungszeiten: Radioog u. Motorradcyclemuseum Stubbekobing

Juni, Juli, Aug. jden Tag 10.00-17.00 Uhr

Ab Ostern bis 1 Juni SA, SO u. alle Feiertage 10.00-17.00 Uhr

Im September. SA u. SO 10.00-17.00 Uhr

Redaktionsschluss fuer HB 2/93 ist Anfang Maerz 92. Das Heft erscheint am 15 April 1993.

Blinde Scheinwerfer!

Da hilft kein putzen und polieren, durch jede dieser Massnahmen wird es nur noch schlechter. Entweder, man bekommt ein neues passendes Teil oder ab zum Spezialbetrieb. Die Motorrad-Classic 6/92 nennt einen solchen Betrieb: Ing. Buero Gahn, Industriestr.8, w-8523 Baiersdorf, Tel.09133-3908. Ein 150er Reflektor kostet ca.85,-DM. Siehe aber auch HB3/92 Seite 14 und HB1/91 Seite 23 vielleicht geht es auch billiger.

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

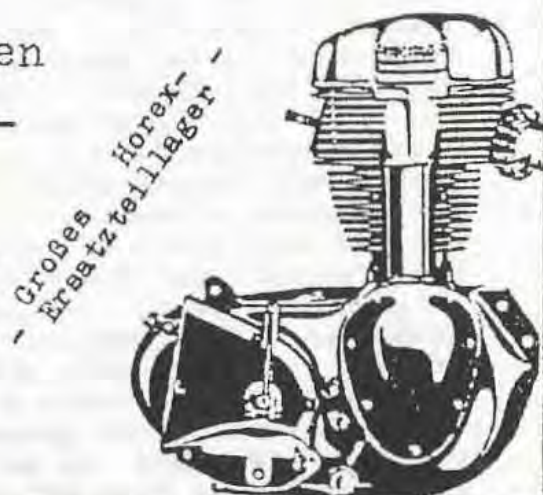
Krümmer - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

6110 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



Fahrerkleidung für den Winter

So mancher würde ja im Winter bei Eis und Schnee gerne seine Horex bewegen. Oder er würde gerne einmal an einem urigen Winter-treffen, wie im HB angezeigt, teilnehmen. Doch das Problem ist, man hat nicht die richtigen Klamotten für diese Jahreszeit! Und wer möchte schon 500,-DM und mehr, nur für die ein- zweimal die man diese Klamotten nutzen kann, ausgeben. Da ist die Frage be-rechtigt: Ist das der Spass noch wert? Doch in der Gummikuh 11/92 wird die Lösung dieser Misere geboten. Die Fa. Kirchner-Kittler Freizeitversand, Sieverhütter-Str. 1, in w-2358 Kattendorf, Tel.04191-8625, oder Fax 04191-5153 bietet aus Ex-DDR Beständen, zweiteilige Motorradanzüge zu Preisen zwischen 45,- und 55,-DM an. Die Anzüge sind aus wetterfestem Material neben dem Hosen-träger, wird zur Wärmeisolierung, ein einknöpfbares Innenfutter, für Hose und Jacke, mitgeliefert. Unsere Empfehlung: Unbedingt zwei Nummern größer bestellen, um möglichst bequem und mit den nötigen Unterkleidern, auf dem Motorrad Platz nehmen zu können. Jetzt fehlt nur noch ein warmer Fuß. Neben einer Anfrage bei der oben genannten Firma nach winterfesten Stiefeln aus EX-DDR Be-ständen, empfiehlt die Gummikuh die Fa. Village Cycles, K.-H. Arndt Beul 12, in w-5230 Ingelbach, Tel.02688-592, Fax 02688-8995. Die haben dort einen wasserdichten Stiefel, mit herausnehm-barem Innenfutter und eingelegter Filzsohle, Namens Yeti-Stiefel für 89,-DM. Diese Stiefel sind eigentlich für Schneemobilisten hergestellt. Für ganz verfrorrene bietet diese Firma auch elekt-rischbeheizte Einlegesohlen an. Diese Sohlen nehmen bei 12Volt 25Watt Leistung auf; bei 6Volt dürften diese Sohlen immer noch etwas wärmen. Wer sich dann noch beheizte Lenkergriffe (z.B. Fa. Hein Gericke) anbaut, Sollte spätestens jetzt auf seine Leistungs-bilanz im 6Volt Bordnetz achten. Aber eine Behandlung dieses Themas würde den Rahmen dieses Beitrags weit überschreiten. Viel-leicht wäre dies eine Aufgabe für einen unserer Leser, der sich mit diesem Thema schon einmal beschäftigt hat. Jetzt fehlen nur noch die Lenkerstulpen und Handschuhe, hier wende man sich an den örtlichen oder versendenden Motorradhandel, um entsprechend be-dient zu werden.

Treffen-Ausstellungen-Maerkte

+++++
 +-Ausfahrttermine des HC Taunus Info bei Marina Tel. 06172-81898+
 + w6380 Bad Homburg liegen noch nicht vor. Aber ? +
 + Wo bleiben die Termine der anderen Clubs ?????????????? +
 +++++
 + W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +
 +22 bis 24.1. Wintertreffen der Horex und Gespannfreunde +
 + w7189 Frankenhardt Mainkling naehe Creilsheim +
 + Info bei Fritz Tel. 07959-634 +
 +++++
 -23 bis 24.1 Markt in w-3180 Wolfsburg Tel. 02263-6524
 +++++
 +5.2 bis 7.2 Elefantentreffen in w8391 Solla bei Thurmansbang +
 + im Bayrischenwald. Bewirtung dort und Info. durch +
 + Fritz vom HuGf-Mainkling Tel. 07959-634 +
 +++++
 +6 bis 7.2 Markt in Emden Nordseehalle Tel.02263-6524
 +++++
 + W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +
 +13 bis 14.2. Priv. Horex-Wintertreffen bei Ulrich Herrmann, +
 + Abtei B, w-3477 Marienmuenster Tel.05276-8404 +
 + ca. 24 Teilnehmer moeglich. +
 +++++
 +18 bis 21.2 Techno Classica Essen Tel.02407-17300
 +19 bis 21.2 Vehikel 93/1 in NL-3512 VJ Utrecht Tel0031-30-328808
 +27 bis 28.2 Markt in Trier Tel.02263-6524
 +26 bis 27.3 Markt in w3500 Kassel
 +27 bis 28.3 Classic Mobil Muenchen Tel. 089-3081724
 +3 bis 4.4 Markt in w-6490 Schluchtern Tel.06661-5775
 +23 bis 25.4 Hessen-Nassau Maraton w6348 Herborn
 +24 bis 25.4 Markt in w6700 Ludwigshafen
 +25.4 Rallye in w-4050 Mönchengladbach 4 MSC Wickrath Posf.400101
 +1.5 Rallye in w5250 Euskirchen Dom-Esch
 +1 bis 2.5 Markt in w7900 Ulm
 +++++
 +9.5 IIV. Richard Kuechen Gedaechnisfahrt w6748 Bad Bergzabern +
 + Tel. 06349-8506 +
 +++++
 16.5 Vet.Ausfahrt w7100 Heilbronn Tel.07134-8656
 +++++
 * W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G *
 *28 bis 31.5 in w 6416 Poppenhausen bie w6400 Fulda *
 * 39igste Horex-Sternfahrt Fulda Tel.06658-562 Werner *
 +++++
 -31.5 bis 11.6 Isel of Man Tel, IOM-624-621323-661930
 +4 bis 6.6 Rallye w-2418 Ratzeburg Tel. 04541-82339
 +5.6 Markt in Komp/Tirol Tel. 0043-5242-73226
 +5.6 Eduard Molitor Gedaechnisfahrt w7081 Aalen 07366-5587
 +5.6 Rallye in w2240 Heide "Fichtenhein"
 +6.6 Rally im Neuffener Tal w7443 Frickenhausen
 +12 bis 13.6 Oltimefesival w8200 Rosenheim
 +++++
 + W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +
 +18 bis 20.6 Horex-Treffen in Norwegen Tel.0047-4-851446 Arne +
 +++++
 +1 bis 4.7 Treffen Interalpen-Hotel Tyrol Tel.0043-5262-606
 +3 bis 4.7 Treffen Sinsheim Museum Tel.06221-3000309
 +3 bis 4.7 Vet.Ausfahrt Bietigheim
 +3 bis 4.7 Rallye in Aldingen

+September vierwoechige Fahrt ueber die "Route 66" in USA
 CAAR Deutschland Tel.06243-8956 auch Motorrad.
 +9 bis 10.10 Markt in w-6800 Mannheim

* + Diese Zeichen bedeuten: neu, wichtig oder verändert.

Anzeigen

Alle Kleinanzeigen sind kostenfrei. Wir behalten uns aber vor, den Text sinnvoll zu kürzen oder zu verändern. Anzeigen können jeweils bis 30 Tage vor Herauskommen des HB an uns per Post oder Telefon, für die nächste Ausgabe des HB, gegeben werden. Siehe hierzu Adresse und Telefon im Impressum.

Nachgebaute Steib S350 Beiwagen für VB 950,-DM bei Fritz von den HuGF Mainkling. Tel. 07959-634

Tausche übrige SB35 Teile gegen gesuchte SB35 Teile. Manfred Tel. 06772-5433 o. 06131-134012

Suche Fahrgestell für SB35 nach Möglichkeit komplett. Aber auch Teile davon. Habe bisher nur den Motor. Ulrich Tel. 07522-3273

Verkaufe Regnamotore von 0 bis 06, generalüberholt, komplett, ohne Vergaser u. Lima, einbaufertig. Ulrich Tel. 05276-8404

Verkaufe: Resi./Imp. Lampe; 19" Borani Alufelgen; Denfeld Gepäckträger; Ideal Rennscheibe; Steib TR 500 Kotflügel; 24mm Bing Vergaser. Suche: Bremsgeberzylinder für Seitenwagenbremse, zum Einbau in Gestänge der Hinterradbremse. Hydraulik-seitenwagenbremse von Ate. Remco Tel. 05205-20377 Ab 19.00

Verkaufe Horex S2, Bj.ca. 1932; bis auf Scheinwerfer, Ruecklicht u. Tacho komplett; rostig aber original; Motor dreht, MotorNr. 21201; VHB 4800,-DM oder Tausch gegen Restaurierungsprojekt BMW-Vorkrieg oder Riemen-Motor ggf. mit Wertausgleich. Wolfgang Tel. 04541-83144

Suche Tank fuer Resi. oder Imp. Michael Tel. 0511-443783

Suche Kraftstofftank fuer Horex T6 Bj.37; eventuell Tausch gegen andere Ersatzteile fuer T6. Raimund Schweizer Ditzenbacherstr.47; w-7345 Deggingen

Suche Vr-Gabel Regina 1 bis 4. Verk. Regina 0, Bj. 51, zum restau. Kompl. mit vielen Neu- u. Ersatz-Teilen, 4200,-DM. Verk. Regina, Bj. 53, zum restaurieren, Kompl. 2800,-DM. Tel. 05366-7450 HansRu

Suche Zylinderkopf, Zylinder u. Ventildeckel für Regina 350. Tel. 07131-482000 bis 17.00Uhr

Neuer Horex-Stammtisch im Ruhrgebiet. Bitte lesen Sie in diesem Heft unter Clubabende und Stammtische oder rufen Sie an Tel. 02592-63133 o. 05021-66243

Ventileinstellschrauben die 2.

In HB 4/92 Seite 10 brachten wir eine Info von Herbert ueber Ventilspieleinstellschrauben. Michael wusste naeheres. Bei Mercedes Benz unter der Teilenummer A1020500220 sind fuer 6.10 DM die Einstellschrauben (selbes Teil gibt es auch von Porsche Siehe HB 1/91 Seite 22, nur dort kostet es 16.00DM) und unter der Teilenummer N000936008009 fuer 0.40 DM ist die Kontermutter zu haben. Bei dem Mercedes, fuer den die Teile am Lager liegen, handelt es sich um die erste Ausfuehrung des 190er 24 Ventiler. Info. bei Michael Tel. 0511-443783

Faltenbaelge fuer die Tele

Der eine liebt die originalen Blechhuelsen an der Telegabel. Der andere wuenscht sich die nicht weniger in die Zeit passenden Faltenbaelge, die damals gerne an der Tele benutzt wurden. Technisch gesehen moegen sie sogar von Vorteil sein. Doch woher bekommt man diese Faltenbaelge, die besonders an fuer das Gelaende zurechtgemachten Maschinen gehoeren? Es passen die Faltenbaelge der BMW 51/2 wie sie bei Veteranenhaendlern, die auch BMW Teile fuehren, erhaeltlich sind, siehe Haendlerannoncen in diesem Heft. Info. bei Michael Tel. 0511-443783

Horex Antiquaria

Der WK-Verlag bietet Originale und Nachdrucke verschiedener Horex Literatur. 80 seitiger Katalog fuer 5,-DM. Tel. 05222-22048. Diese Info entnehmen wir der NSU Prinzenpost.



Schutzgebühr 2,- DM Heft 2/ 93

HOREX

BOLE



Horex- Freunde
Rhein / Neckar



SCHWEIZER



DIE LAST MIT DEM GESPANN.

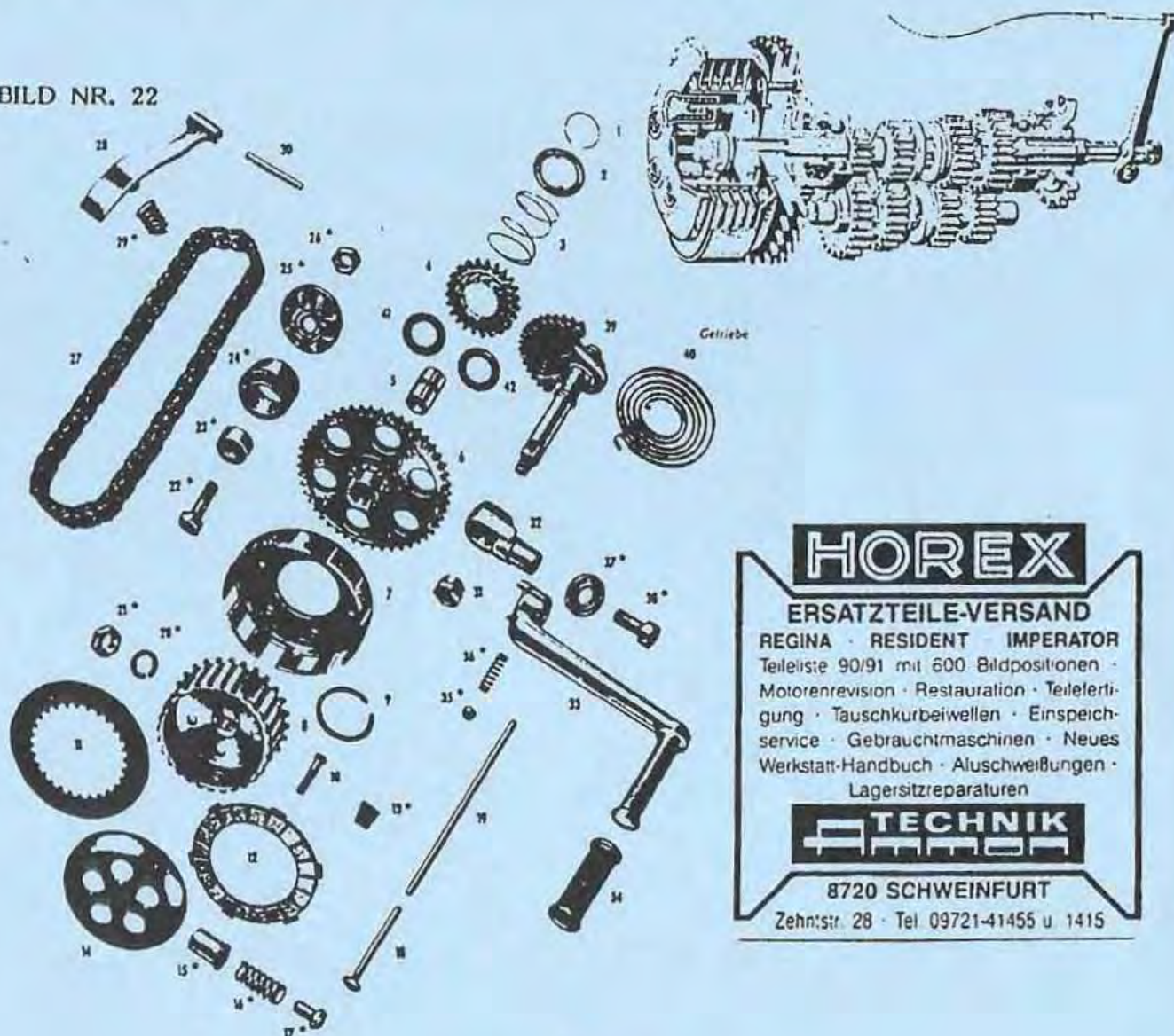


Bild Nr.

KUPPLUNG

22/ 4	Sperrad, Neuteil	DM 38,--
22/ 5	Büchse für Kupplungskettenrad (Übermaß!)	DM 16,--
22/ 6	Kupplungskettenrad 3/8 x 3/8, 46 Zähne	DM 68,--
22/ 7	Mitnehmersteller	DM 48,--
22/ 8	Lamellenkörper	DM 65,--
22/12	Außenlamelle Jurid	DM 19,--
22/14	Federteller	DM 18,--
22/15	Federhülse	DM 6,--
22/16	Kupplungsfeder, verstärkte Ausführung	DM 8,--
22/18	Druckstange	DM 18,--
22/19	Umbausatz Kupplungsdrucknagel, 3-teilig	DM 18,--
22/21	flache Sechskantmutter M 14	DM 4,--
22/23	Mitnehmersteine	DM 2,--
22/24	Stoßdämpfergummi	DM 5,--
22/27	Kette Duplex 3/8 x 3/16, 70 Glieder, Nachfertigung	DM 98,--
22/-	Einfach-Primärkette 3/8 x 3/8, 70 Glieder für Regina, SB 35, Victoria KR 35	DM 88,--
22/28	Gleitschuh/Federstahl, Neuteil	DM 28,--
22/29	Torsionsfeder Kettenspanner	DM 8,--
22/31	Spezialmutter, Neufertigung cadmiert	DM 9,50
22/34	Gummi für Kickstarterhebel (Original)	DM 8,--
22/39	Kickstarterbolzen, Neuteil	DM 65,--
22/40	Rückholfeder Kickstarter	DM 12,--

BILD NR. 22



HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND

REGINA · RESIDENT · IMPERATOR

Teileliste 90/91 mit 600 Bildpositionen ·

Motorenrevision · Restauration · Teilefertigung ·

Tauschkurbiwellen · Einspeicherservice ·

Gebrauchsmaschinen · Neues Werkstatt-Handbuch ·

Aluschweißungen ·

Lagersitzreparaturen

TECHNIK

8720 SCHWEINFURT

Zehntstr. 28 · Tel. 09721-41455 u. 1415

Liebe Horexfreunde

Da hat uns der letzte Postminister Schwarz Schilling noch einen Aufschub mit der Preiserhöhung des Horex-Boten beschert. Denn die uns betreffenden Preisanhebungen für Drucksachen sollen erst ab September 93 wirksam werden. Dies ermöglicht es uns den 2,-DM Preis zumindest für dieses und das nächste Heft beizubehalten. Aber nicht desto Trotz, die Post hält uns in Trapp. Es gibt bald neue und nichteinmal so ganz unkomplizierte Postleitzahlen. Nun meine Bitte, um die Sache für uns möglichst einfach zu gestalten: Wenn Euch Eure neue Postleitzahl bekannt ist, so schickt mir doch Eure korrekte Adresse auf einer Postkarte zu. Schreibt bitte mit Maschine oder in Druckschrift. Vergesst nicht, Eure Telefonnummer anzugeben. Wenn da alle mitmachen, haben wir unsere Adresskartei ruckzuck komplett und auf dem neusten Stand. Euer Horex-Novice

I N H A L T =====

Seite 3	Maße die man wissen sollte.
" 3	Regina im Test / ECE Helme wo ?
" 4	Winterhandschuhe / Neues vom Dampfhammer.
" 5	Gnom / Alu-Reiniger / Resi / Schilder / Kerzengewinde.
" 6	4Lager Kurbelwellen / EG-Grenzen.
" 7	T5 / 12V / Reifen / Imperator / Gewinde.
" 8	Fischsilbergrau die Letzte.
" 9 - 15	Anbau und Einstellung des Seitenwagens.
" 15	Auch 93 ruft Norwegen. / Rot die Erste,
" 16 - 18	Richtige Schmierung.
" 19 - 23	Gespann Regina 400 im Text .
" 23	Pins / Tankschutzdecken / Tanküberholung.
" 24 - 25	Die Alpen-Pässe.
" 26	Honda-Horex / Postkarten und Plakate.
" 26	Die 39the Sternfahrt / Hella Rücklichter.
" 27 - 30	Treffen - Ausstellungen - Märkte.
" 30	Horex-Freunde, Clubs neu oder geändert.
" 31	Citation Ersatzteile aus USA.
" 31 - 35	Tips von Horexfreund Herbert Hauschild.
" 36	Anzeigen der Horexfreunde.

Nachtrag Maße die man wissen sollte

In HB 3/90 Seite 18 fragten wir den Leserkreis nach den Maßen der Imperator 450, Type 23, Kupplungsdruckstange. Karl Tel. 09229-7382 konnte uns nun Antworten. In diesem Motor befinden sich zwei Druckstangen von 6mm Durchmesser, wobei die eine 39mm und die andere 236mm lang ist.

Test Regina, Max, BMW, KS

In dem letzten Veteranen Sonderheft der Zeitschrift MO ist eine Art Vergleichsbericht (Test ???) über die oben erwähnten Typen erschienen. Wer das 9.80DM teure, aber auch sehr gut gemachte Heft nicht mehr im Zeitungshandel erhält, wende sich bitte an den MO Verlag Tel. 0711-16850-0.

Ein weiteres Jahr ohne ECE

Wir dachten, und so schrieben wir es auch in HB 3/92 S 15, das Jahr 1992 wäre das letzte Jahr für die geliebte Halbschale. Aber dem ist nicht so, denn die Ausnahmeverordnung von 92 ist vorerst bis Ende 93 verlängert, ganz offiziell vom Verkehrsminister Krause. Diese Meldung entnahmen wir der Gummikuh Dezember 92.

Winter Handschuhe

Im letzten Horex-Bote brachten wir einiges über preisgünstige Winter-Fahr-Kleidung. Nun hier ein Nachtrag für Winterhandschuhe, den wir aus der Gummikuh Dezember 92 entnommen haben. Aus Bundeswehrbeständen vertreibt H.Räer GmbH, Altes Dorf 18-20, w-3200 Hildesheim, Tel. 05121-57944 oder 57945 für 23.20DM, innen mit Teddyfutter gefütterte, Fäustlinge mit Stulpen. Die Handschuhe sind aus Gewebematerial, daß an Daumen und Handfläche mit Ziegenleder verstärkt ist. Die Handschuhe sind leicht gebraucht im Zustand fast neuwertig.

elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

- DKW 125, DKW 175, MZ, MAICO
- NSU MAX, NSU CONSUL, HOREX, ADLER
- BMW R25/26, BMW R50/60, BMW R51/2
- MATCHLESS, AJS, SAROLEA
- Sonderanfertigung für fast alle Modelle



ELEKTRONIC-DATA

KLEIBER GMBH

Steinbach 19 · 5253 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

Neues vom Dampfhammer Autor

1. Die Besitzer von älteren "Dampfhammern" (bis 1989) können für 16,50 plus Porto ein Zusatzheft mit allen zusätzlichen erweiterten Beiträgen erhalten.

2. Klaus regt an, daß aus dem Kreis der Horex-Freunde eine Fernfahrt über die Strecke der Reichsstraße 1 (Ein Teil davon ist heute die Bundesstraße 1) von Aachen nach Königsberg (ehemaliges Ostpreußen) organisiert wird. Wir vom HB können uns das durchaus als sehr schönes Erlebnis vorstellen mit ca. 10 Gleichgesinnten diese Strecke zu befahren. Horex-Freunde, die mit Klaus dies organisieren wollen, Grenzformalitäten, Etappenziele oder auch solche, die nur ihr Interesse als Teilnehmer bekunden wollen, mögen sich bitte bei Klaus melden.

3. Klaus hat bei seinem Haus in der Vulkaneifel eine schöne Wiese, die er vorbeischauenden Horex-Freunden als Zeltplatz Möglichkeit anbietet. Also etwas unter dem Motto "Horex-Ranger-Eifel". Wir werden diese Idee aufgreifen und den Buchstaben "Z" unter unserer Rubrik "Horex-Freunde unter sich" aufnehmen. Sollte einer unserer Leser hierzu auch Möglichkeiten und Lust besitzen, so möge er uns dies bitte mitteilen.

Klaus Habermann ist unter Tel. 06597-4330 oder Dorfstr. 19 in W-5534 Birgel Eifel erreichbar.

Gnom als Moped zugelassen

Bisher dachte ich, da der Gnom 60ccm hat ist er als Moped, also nur mit Versicherungskennzeichen, nicht in den Straßenverkehr zu bringen. Da lag ich falsch, wie ich einem Bericht der Markt vom Dezember 92 entnehmen mußte. Dort auf Seite 218 wird von einer Bj.1900 Peugeot ohne Getriebe und Kupplung mit 214ccm berichtet, die schon einige Zeit als Moped am öffentlichen Verkehr teilnahm und nun eine Zulassung als Motorrad bekam. Die Zulassung als Motorrad soll uns nicht interessieren aber wie konnte dieses weit über 50ccm liegende Rad als Moped am öffentlichen Verkehr teilnehmen? Es gibt eine Übergangsbestimmung die Fahrzeuge über 50ccm die vor 1952 zum öffentlichen Verkehr zugelassen wurden, maximal 1PS haben und nicht schneller als 50kmh laufen, mit einer Betriebserlaubnis als Moped mit Versicherungskennzeichen am öffentlichen Verkehr teilnehmen dürfen. Also wie geschafften um ohne TÜV und große Kosten einen Gnom ab und an auf Treffen bewegen zu können. Doch wer hat schon einen fahrbaren Gnom? Interessierte besorgen sich das Marktheft Tel.06131-992-02.

Alu-Reiniger "Super!"

Im HB 1/91 Seite 22 hatten wir den Klassereiniger Comedol schon einmal vorgestellt. Nun haben wir die richtige Adresse des Lieferanten, sie lautet: Dr. Joseph Naton, Eichenstr. 5a in W-8027 Neuried bei München, Tel. 089-7551051. Der Preis ist uns nicht bekannt. Ein anderes sehr aggressiveres Mittel, welches zur Reinigung von LKW Silos genutzt wird, ist der Alureiniger Sauer von ARAL. Mir bringt mein Schwager, er ist Truckler, dieses Mittel mit. Der Preis liegt bei ca. 5,-DM pro Liter. Wer sich dafür interessiert soll doch bitte bei Speditionen oder Lieferanten dieser, oder großen Autohöfen wie z.B. SVG nachfragen. Wer eine Lieferstelle weis, kann diese ja uns mitteilen.



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

- Zylinderkopf - Änderungen und Reparaturen (Auspuffstutzen)
- Umbau Motorentlüftung
- Kolben für Regina 350/400
- Sonstige Spezialreparaturen und Änderungen auf Anfrage
- Kostenlose techn. Beratung

HOREX

Resident Bericht

In der Markt (Heft 12/92) wurde in einem lesenswerten Bericht von "Klacks" die Resident behandelt. Dieser sechsseitige Bericht sei allen, nicht nur wegen der schönen Farbaufnahmen, wärmstens empfohlen. Nachbesellungen sind über Telefon 06131-992-103 möglich.

Emaile Schilder,

von Halem Goethestr.45 in 8000 München 2; Tel. 089-535522. Mit Horex-Motive gibt es zwar noch nicht, aber vielleicht kann sich ein Horex-Freund mit einer guten Vorlage von Horex-Schildern mit der Firma zusammen tun. Ich glaube im Kreis der Horex-Freunde gäbe es genügend Interessenten. Die Sache muß nur von jemanden in die Hand genommen werden.

Zündkerzengewinde

Ein Tip aus der Zeitschrift "Der Maxfahrer" erinnert daran, daß man nie eine Zündkerze aus einem noch heißen Motor heraus-schrauben soll. Und dies gilt um so mehr, wenn Kurzgewinde vorgesehen ist und dieses direkt im Alu des Zylinderkopfes sitzt.

4 Lagerkurbelwellen Umbau alte Regina-Motore. Also 4 Lager wie z.B. bei der 400er Regina.

Ulrich Tel.0521-290837 hat diesen Umbau versucht und es sieht gut aus. Doch es muß gesagt werden, daß noch keine Erfahrungen mit diesem Umbau vorliegen. Wer Interesse an diesem Umbau hat, kann ja den Gedankenaustausch mit Ulrich suchen. Sollten dann einmal Erfahrungen mit diesem Umbau vorliegen, so sind wir vom HB daran interessiert. Die Vorteile des Umbaus liegen auf der Hand. Der Primärtrieb wird beidseitig gestützt. Die Lichtmaschine und ganz wichtig der Unterbrechernocken laufen runder, da sie nun von den auf und abgehenden Bewegungen (Oszillationen) des Kurbelzapfens geschützt sind. Was wurde geändert.

1. Anstelle des Wellendichtringes hinter der Lichtmaschine wird ein Lager 6003-C3-1RS eingebaut. Bei diesem speziellen Motor war die Bohrung im Primärtriebsdeckel exakt zentrisch zur Kurbelwellenlagerung (der Primärtriebsdeckel blieb verstiftet) und auch die Bohrung war zur Aufnahme des Kugellagers geeignet (Rundheit und Durchmesser). Ob das für jeden Motor zutrifft?

2. Der linke Kurbelzapfen wurde zwischen Lichtmaschinenkonus und dem Außengewinde der Primärtriebsritzelmutter auf das Festlagersitzmaß des Kugellagerinnenringes (6003-C3-1RS) zentrisch abgeschliffen. Das ist Arbeit für einen Rundschleifer.

3. Die Dichtarbeit zur Lichtmaschine hin übernimmt der eine, im Kugellager angebrachte, Dichtring, er sitzt außen zur Lichtmaschine hin. Über die Sicherung dieses 4 Lagers nach außen zur Lima hin, kann man sich noch ein paar Gedanken machen, nach innen sitzt das Lager am angeschliffenen Absatz oder aber an der Mutter.

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

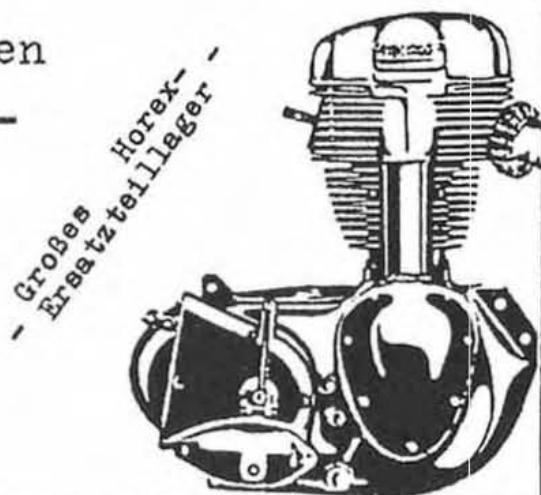
Krümmern - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

6110 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



Grenzenlos ohne Zoll

Ein holländischer Horex-Freund und zwar Mat Saes Tel. 0031-4950-34042 machte uns darauf aufmerksam. Und zwar ist seit dem 1.1.93 kein Zoll und auch keine Mehrwertsteuer für aus EG-Ländern in die Bundesrepublik eingeführte Motorräder fällig. Bedingung soll sein, daß das Fahrzeug mehr als 100 Monate alt ist. Na bitte da bietet die EG doch mal was dem Veteranenfreund. Dadurch werden Auslandsanzeigen interessanter.

Nachbauten für T5 Bj.25

Herbert Tel.09721-41455 hat für die ersten T5 Modelle den Steck-tank nachgebaut. Weiterhin hat er für die Motoren zu diesen Typen, den Deckel über der Antriebskaskade zum Zündmagneten nachgefertigt. Der Deckel hat die Beschriftung COLUMBUS und HOREX zusammen aufgebracht.

12 Volt Regler für die original Lichtmaschine

Die Firma Kleiber, siehe Anzeige in diesem Heft, hat uns zu testzwecken einen Regler zugeschickt, der an Stelle des F-Reglers in das Lichtmaschinengehäuse eingegaut wird und im Zusammenhang mit einer 12Volt Batterie das Bordnetz auf 12Volt bringt. Siehe auch HB 1/92 S.25 und 4/91 S. 21. Wir haben vor, diesen Regler in unser nächstes Motorrad einzubauen. Das kann aber noch bis 1994 dauern, so daß erst ab dann mit einer tiefgehenden Beurteilung zu rechnen ist. Heute können wir jedoch schon sagen, daß der Regler von seinem Aufbau einen sehr robusten Eindruck macht. Die Einbauanleitung ist sehr Ausführlich und spricht auch eventuelle Abweichungen in der Lichtmaschinenverdrahtung an. Die Anleitung warnt vor Fehlern und bittet den Monteur sich zu erst an hand der Anleitung über alle Tätigkeiten klar zu werden und erst dann mit der Arbeit anzufangen. Wer sich daran hält wird zurechtkommen. Kleiber bietet für fast jedes Veteranenmotorrad Lichtmaschinenregler in 12Volt, 6Volt Blei und 6Volt NC an.

Reifen in vielen Größen

Wie sie an den verschiedenen Columbus und Horex-Typen zu finden sind stellt das Reifenwerk Heidenau GmbH o-8312 Heidenau, Hauptstr. 44, Tel.035192-392 her. Die ehemaligen "Pneumant-Werke" geben ein "Technisches Handbuch 92" heraus, dieses kann man sich mit einem Bezugsquellennachweis zuschicken lassen. Diese Meldung entnahmen wir der "Maico-Letters 4/92.

Imperator Bericht

In der Motorrad-Classic 2/93 ist ein 12seitiger Bericht über die 400 Imperator. Er zeigt wunderbare Fotos. Das Titelbild ist schon eine Augenweide. Hierüber gibt es nicht viel zu erzählen, einfach kaufen. Sollte es nicht mehr zu bekommen sein, ruft Tel.040-3703-3865 an.

Gewinde auch abnorm

Wir hatten schon einmal in HB 2/92 S. 23 über eine Firma berichtet, bei der man jedes Gewindewerkzeug bekommen kann, auch außerhalb der gängigen Normen. Eine neue Adresse ist nun bekannt: Banhart KG Postfach 1126, W-7012 Fellbach. Tel.0711-581501.

Einiges für die Imperator 450 anderes für Resi und Regina

Otto Bayer, siehe OBS Anzeige in diesem Heft, hat sich eine Vorrichtung zur Reparatur der komplizierten, gepressten 450er Kurbelwelle gebaut. Damit können diese Wellen nun überholt werden. Übrigens eine Reparatur, die selbst Höckle zu seiner Zeit nicht durchführte. Auch hat er Laufbüchsen für den 450er Zylinder angefertigt und baut sie ein, so das man Nullmaßkolben, wie z.B. bei Willi, Tel.09165-491, erhältlich, einbauen kann.

Für Reginzylinder bietet Otto die selbe Leistung an.

Für Resident sind nun bei Otto in den Abmessungen originale, aber im Stahl "bleifreie" Ventile erhältlich.

Selbstverständlich kann man auch alle anderen Kurbelwellen bei Otto überholen lassen.

Fischsilbergrau die Letzte

Der vielen bekannte Horex-Freund Helmut hatte ja zur Teilrestauration seiner Fischsilbergrauen Regina4, die noch Original im Familienbesitz war, nach einem entsprechenden Lack gesucht und gefunden. Siehe HB 1/92 S. 23 und 4/91 S. 18. Heute können wir sagen, daß diese Lackwahl ein Optimum, für eine Nachlackierung eines im Original noch wesentlich zuerhaltenden Fahrzeugs, darstellt. Denn durch die Ausbleichung über die Zeit wurde der Originallack heller.

Wir vom HB hatten noch aus Putsch-Berger Beständen ein Schutzblech und ein Rücklicht, neu und in Fischsilbergrau. Ein Vergleich dieser und noch anderer Neuteile, von Horex-Freunden zur Verfügung gestellt, ergab tatsächlich, daß die ausgebleichte Regina4 heller ist. Aber auch der Vergleich der

fischsilbergrauen Neuteile untereinander ergab kleine Abweichungen der Farbtöne. Wir vom HB wollen aber eine komplett Restauration einer Regina in Fischsilbergrau vornehmen und suchten nun nach einem Lack, der dem neuwertigen Original entspricht. Vier Stunden an einer Lackbar mit Tausenden von Farbtönkartchen brachte nicht das gesuchte Ergebnis. Wir erinnerten uns an eine Anzeige einer Offenbacher Lackfabrik im Sonderheft "Meine Regina" die Firma existiert noch Heute, aber sie konnte uns weder mit dem Lack noch einer Rezeptur versorgen. Doch einen Tip hatten die Leute dort. Sie nannten uns die Frankfurter Firma Dr. Wilhelm Prinz oHG Sonnemannstr. 73-75 in W-6000 Frankfurt a/M 1 Tel. 069-443006, dort könne man uns weiter helfen. Und tatsächlich diese Firma beschäftigt sich mit Autolack im allgemeinen aber auch im speziellen. Ich übergab den Spezialisten dort jenes Neuteil in Fischsilbergrau, welches sich im Mittel der kleinen Farbabweichungen befand. Man fragte mich noch nach der Lackart, Kunstharz oder Acryl, wir entschloßen uns aus verschiedenen Gründen für Kunstharz, in Benzin beständiger Ausführung. Zwei Tage später konnten wir uns die bestellten 2kg Lack abholen, das



Kilo zu 54DM +MWST. Jeder der auch an diesem Lack Interesse hat, kann diesen nun unter der Lacknummer 8193 dort bestellen. Die Rezeptur liegt vor. Für ein gutes Ergebnis bitte auch den entsprechenden Füller, Spritzverdünner und ganz wichtig den Aushärter 110R Imlar Plus 22.40 +MWST, dort bestellen.

Als Nebeninformation möchte ich noch auf einen Primer (Vorstreichfarbe) hinweisen, der eine Vermittlung des Füllers oder Lackes mit Metall wie Chrom, Alu, Messing, Bronze oder aber auch nicht gebondertes (siehe HB 3/91 S.26) Eisen/Stahl darstellt. Also z.B. Felgen, Tank u.s.w. Auch bei Prinz unter dem Namen Reaktions-Grundierfüller 8178R, von Dupont Autolacke, 1 Kilo Dose 26,95 + MWST, erhältlich. Für diesen Primer benötigt man noch den Reaktions-Verdünner 78R zu 12,50 + MWST. von derselben Firma. Der Primer stellt eine super Verbindung zwischen Metall und Lack, in bezug auf Abplatzer, dar.

Alte und neue Gespann-Erfahrungen: Anbau und Einstellung

Wenn man nach den Anfragen unserer Leser geht, dann scheint der richtige Anschluß eines Seitenwagens doch unverhältnismäßig oft noch Schwierigkeiten zu bereiten. Zwar bringt die Befestigung als solche keinerlei Probleme, damit scheint so ungefähr jede Werkstatt fertig zu werden, wohl aber scheinen heute nur noch die wenigstens Werkstätten mit der genauen Einstellung Bescheid zu wissen. Verwunderlich ist dies kaum, denn wenn man verfolgt, was in der letzten Zeit über die Einstellung in Zeitschriften und in Büchern gedruckt worden ist, dann kann einen schon das kalte Grausen ankommen – da schreibt einer vom anderen ab, jede Abschreiberei wird ein bißchen schlechter und ein bißchen oberflächlicher als die vorhergehende, selber probiert hat die Geschichte überhaupt kein Mensch und so kann man tatsächlich die wildesten Angaben finden. Wir haben das Einstellen zwar so ziemlich alljährlich in jedem Seitenwagenheft einmal behandelt, inzwischen sind die aber ausverkauft und wir müssen wohl oder übel die ganze Einstellgeschichte noch einmal wiederholen.

Anbau

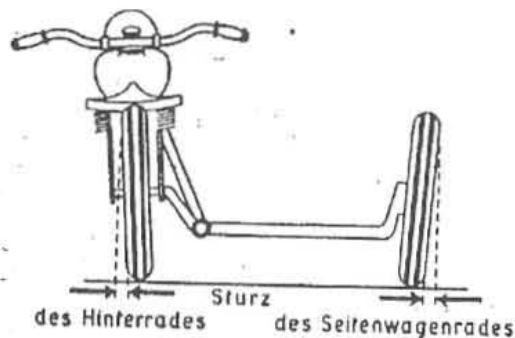
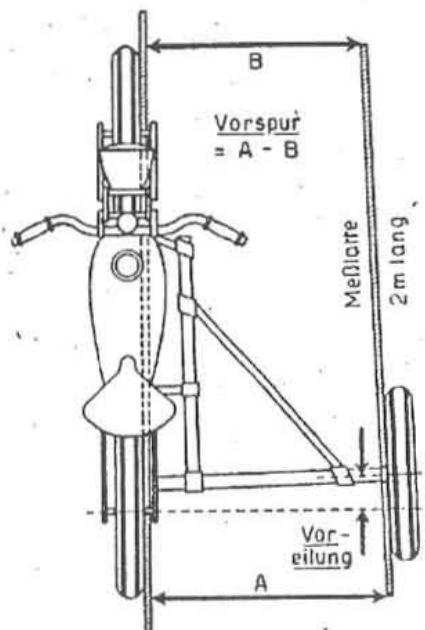
Wenn man den Seitenwagen neu vom Werk bezieht, dann wird er ja gewöhnlich für die vorhandene Maschine passend bestellt, der Seitenwagenfabrikant kennt deren Anschlußmaße und liefert die Anschlußteile schon so, daß der Seitenwagen in kürzester Zeit zunächst einmal roh angeschlossen werden kann. Man zieht dabei alle Befestigungen nur lose an, achtet aber darauf, daß der Rahmen des Seitenwagens in Längsrichtung annähernd waagerecht steht, daß er ebenso in Achsrichtung auch waagerecht steht. Nach diesen ersten Anschlußarbeiten muß jetzt genau gemessen, also genau eingestellt werden, dabei richtet man sich nach drei Grundmaßen:

Voreilung

Das Maß, das einem beim Anschluß eines Seitenwagens am wenigsten Kummer macht, ist die Voreilung des Seitenrades, auch Vorlauf genannt. Diese Voreilung hat man bei den alten Starrachsmaschinen ziemlich klein gemacht, man war da immer mit 5–6 cm zufrieden, dementsprechend hoben diese Gespanne auch sehr leicht mit dem Hinterrad vom Boden ab, Überschlüge nach der Wagenseite waren da nicht gerade selten. Inzwischen hat man sich an größere Voreilung gewöhnt, bei kleinen 250er Gespannen sind rund 15 cm die Norm, bei großen 500er Gespannen sind 20–25 cm üblich. Theoretisch ist eine große Voreilung des Seitenrades zwar von Nachteil, in der Praxis haben wir aber bei schweren Gespannen derlei nicht bemerkt, der zu erwartende größere Lenkkräftbedarf ist mindestens nicht spürbar. Eigentlich müßte auch noch ein größerer Reifenabrieb vorhanden sein, aber auch davon ist meßbar nichts nachzuweisen. Der Vorteil einer großen Voreilung liegt darin, daß in hart gerissenen Maschinenkurven das Hinterrad bei weitem nicht so leicht vom Boden abhebt, das ganze Gespann schlenkert also eher und rutscht mit der Hinterhand weg, bevor es auch nur an einen Überschlag denkt. Es genügt, wenn wir uns als Faustregel merken, daß so ziemlich bei beliebigen Gespannen die Voreilung aller mindestens 10 cm betragen muß und bis zu 25 cm betragen darf. Auf eine sehr genaue Messung kommt es also nicht an, man kann sich da fast auf Augenmaß verlassen.

Vorspur

Wesentlich kritischer ist die Einstellung der Vorspur, die zunächst einmal eindeutig gemessen werden muß: Man braucht dazu unerlässlich zwei lange gerade Latten, von denen eine an die Maschinenräder angelegt wird, die andere an das Seitenrad. Auf diesen Latten wird eine Länge von 2 m abgetragen, denn nur für diese Länge gilt das allgemeine übliche Maß für die Vorspur von 20–30 mm. Es gibt nun leider kein Indiz, nach dem man im Fahrversuch überhaupt bemerken könnte, ob die Vorspur auch nur



grob stimmt oder nicht, man ist also auf möglichst genaue Messung angewiesen. Eine grob falsche Vorspur, sei das nun 0 oder ein Maß jenseits 50 mm, äußert sich in ganz gewaltigem Reifenverbrauch, typisch nicht so sehr auf dem Hinterrad wie auf dem Seitenrad. (Mir ist es einmal passiert, daß bei hastiger Arbeit eine bereits genau eingestellte Vorspur sich noch unbemerkt verstellte. Wir sind damit auf der Autobahn von Stuttgart nach Salzburg gefahren, in der Lenkung und im sonstigen Benehmen des Gespannes hat sich gar nichts bemerkbar gemacht, aber ein nagelneuer Geländereifen auf dem Hinterrad war bis auf die halbe Profilhöhe abgefahren und der ursprünglich ebenso nagelneue Seitenreifen, ein Metzeler Profil C, lief in Salzburg bereits auf der Unterhose!) Es kann sich also nur darum handeln, die Vorspur zunächst einmal vorläufig einzustellen und dann erst mal die weiteren Einstellarbeiten vorzunehmen. Ganz zum Schluß, wenn man endgültig fertig zu sein glaubt, muß die vorhandene Vorspur noch einmal nachgemessen werden. Ich rate da also wirklich mit bestem Gewissen aus schlechtester Erfahrung!

Sturz

Die fahrtechnisch wichtigste Einstellung ist die des Sturzes der Maschine, unsere Bilder zeigen, was damit gemeint ist. Der Sturz des Seitenrades ist völlig unwichtig, die meisten Seitenräder haben überhaupt keinen Sturz mehr. Für den Sturz der Maschine lassen sich aber keine festen Angaben machen, man stellt also zunächst einmal buchstäblich nach Schnauze so ein, daß die Maschine eben sichtbar nach außen hängt. Hat man einen Dreipunktanschluß, dann ist die Sturzeinstellung harmlos, denn dabei ist ja tatsächlich nur eine einzige Traverse einzustellen. Bei einem Vierpunktanschluß verfährt man handwerksüblich so, daß man zunächst einmal die hintere Traverse, die gewöhnlich unter dem Sattel endet, für sich allein so einstellt, daß die Maschine so weit nach außen hängt, wie man es nach Gefühl für richtig findet. Danach erst wird die vordere Traverse, die irgendwo unter dem Steuerkopf angreift, genau auf Länge eingestellt, daß der Kugelgriff oder die Bolzenlöcher ohne Gewaltanwendung, also ohne an der Maschine zu drücken, sich gerade zusammenfügen lassen.

Danach bleibt einem nichts anderes mehr übrig als ein

Fahrversuch

Man nimmt einen Passagier oder Ballast in den Seitenwagen und sucht sich eine möglichst topfebene Straße aus, also eine Straße ohne Querverwölbung. Der Lenkungsdämpfer wird nur soweit angezogen, daß die Maschine nicht mehr zum Flattern neigt. Wenn man den Lenker losläßt, muß das Gespann also anstrengungslos nach irgendeiner Seite weglaufen können. Man geht auf die Geschwindigkeit, die man vorwiegend zu fahren gedenkt, also sagen wir einmal auf 80 km/h — dabei darf das besetzte Gespann keinerlei Lenkkraft mehr brauchen, es muß also ggf. freihändig genau geradeaus laufen.

Will das Gespann mit losgelassenem Lenker nach der Wagenseite abdrehen, dann ist der Sturz zu gering, will das Gespann nach der Maschinenseite abdrehen, ist der eingestellte Sturz zu groß. Sinngemäß hat man also jetzt den Sturz zu ändern, dabei nimmt man wieder bei einem Vierpunktanschluß die vordere Strebe ganz los und ändert zunächst einmal die Einstellung der hinteren Strebe. Die Vorderstrebe wird nur soweit nachgestellt, bis sie sich wieder ohne Kraftanwendung einfügen läßt. Nach zwei bis drei Fahrversuchen bekommt man den richtigen Sturz heraus, man ist vor allem sicher, daß der so ermittelte Sturz tatsächlich stimmt. Hier macht sich nämlich im Gegensatz zu früheren Jahren eine neue Schwierigkeit bemerkbar:

Bei den alten Starrahmenmaschinen konnte man nämlich für den Sturz-feste Maße angeben, man konnte diese Maße vor allem bei dem frei auf dem Werkstattboden stehenden Gespann nachkontrollieren. Bei den heutigen langhubigen und dementsprechend weichen Federungen geht das nicht mehr, ein leeres Gespann steht da ganz anders da als ein besetztes. Das leere Gespann scheint meistens gar keinen Sturz zu haben, es kommt sogar vor, daß eine Maschine mit Doppelschwinge leer recht deutlich nach dem Seitenwagen zu hängt. Dies vor allem dann, wenn die Seitenradachse einigermaßen hart gefedert ist. Man kann also wirklich nichts anderes tun, als bei einem Gespann den Sturz nur rein nach dem Fahrversuch einzustellen, auch wenn dieser Sturz nachher bei leerem Gespann gar nicht mehr zu sehen ist.

Horex Regina 350

Baujahr 1951 oder 1952

in gutem Zustand gesucht. Keine Unfallmaschine.

Angebot mit Foto der Maschine erbeten an:

Herward J. v. Ehrlich

Simone-Ferberstraße 6 · 8132 Tutzing

Tel.: 08158/257-0 · Fax: 08158/257-250

Endkontrolle

Damit ist man aber noch keineswegs fertig, denn erstens hatten wir ja die Vorspur bei unbesetztem Gespann zunächst einmal nur roh eingestellt, zweitens hat sich diese eingestellte Vorspur durch die Sturzeinstellung gewöhnlich noch etwas verändert. Die Vorspur muß also unter allen Umständen noch einmal kontrolliert werden, wobei man sich keineswegs darauf verlassen darf, daß eine bei leerem Gespann eingestellte Vorspur auch dann noch stimmt, wenn das Gespann besetzt ist. Man konnte sich die Vorspurmessung bei unbesetztem Gespann früher leisten, als die Telegabeln noch härter waren und die Parallel-Hinterradfederungen sowieso nicht viel nachgaben. Ich habe den Verdacht, daß man bei modernen Gespannen mit Doppelschwinge eine Vorspur gültig nur kontrollieren kann, wenn man das Gespann voll besetzt und dann erst nachmißt. Man sollte sich also diese Mühe nicht verdrießen lassen, wenn man keine Überraschung mit dem Seitenreifen erleben will. Man sieht ja beim Nachstellen der Vorspur selbst, an welchen Traversen man etwas ändern muß und ob sich dadurch die Sturzeinstellung wieder ändert. Gegebenenfalls wird also noch einmal eine kurze Kontrollfahrt für den Sturz notwendig. Es empfiehlt sich, dabei nicht blindlings mit der Vorschlaghammer zu ändern: Sobald man eine Traverse auch nur um wenige Millimeter verschoben hat, mache man sich die Mühe, einmal rund um das Gespann herumzugehen und nachzusehen, ob sowohl die Achse wie der Rahmen in Längsrichtung immer noch hinreichend

genau waagerecht stehen. (Zwar ist ein windschief stehender Rahmen hinsichtlich Fahreigenschaften völlig unwichtig, wenn nur Sturz und Vorspur stimmen, es sieht aber mindestens häßlich aus, so, als verstünde man nicht, einen Seitenwagen richtig einzustellen!)

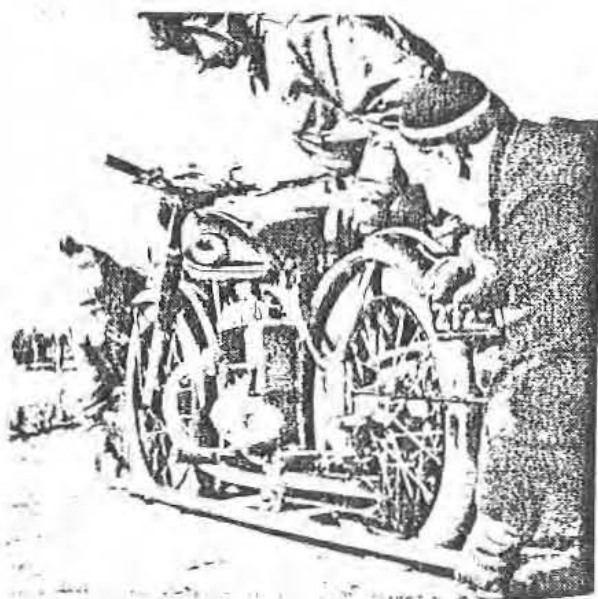
Feineinstellung des Sturzes

Aus dem Vorstehenden geht ja wohl deutlich genug hervor, daß die Einstellung des Sturzes immer eine Kompromißlösung sein wird. Mindestens insofern, als wir den Sturz ja auf einer nicht gewölbten Straßenoberfläche eingestellt ha-

ben. Außerdem haben wir für eine mittlere Geschwindigkeit eingestellt. Wer also viel Autobahn zu fahren hat und dies mit nahezu Maximalgeschwindigkeit tut, wird mit Nutzen eine Kleinigkeit mehr Sturz einstellen, damit das Gespann auch noch bei der erhöhten Geschwindigkeit nahezu ohne Lenkkraft auskommt. Er muß dann in Kauf nehmen, daß bei geringeren Geschwindigkeiten das Gespann nach der Maschinenseite wegzulaufen bestrebt ist, er muß also eine gewisse Kraft aufwenden, um es auf Geradeauskurs zu halten. Ganz ähnliches gilt für den, der seine meisten Kilometer auf gewölbter oder gar stark gewölbter Bundesstraße zu fahren hat. Auch er wird mit Nutzen einen etwas größeren Sturz einstellen, der nicht nur von der Straßenwölbung abhängt, sondern auch von der Geschwindigkeit, die auf der betreffenden Strecke eben gefahren werden kann. Die Einstellung des Sturzes ist also zumindest eine individuelle Angelegenheit, bei der man sich nur nach den eigenen, persönlichen Bedürfnissen richten kann, es gibt da keinerlei Universaleinstellung.

Ebenso wird man Unterschiede bemerken, ob der Seitenwagen besetzt ist oder nicht. Hat die Maschine hinten eine Schwinge mit Federbeinen, dann ist es keineswegs sicher, daß das unbesetzte Gespann auch mit der Soloeinstellung der Federbeine gefahren werden kann und daß das besetzte Gespann die Soziuseinstellung braucht. Man muß das schon ausprobieren; unter Umständen kann es sogar von Nutzen sein, das eine Federbein auf Sololast und das andere auf Soziuslast einzustellen. Es lohnt sich wirklich, bei einer weichen und obendrein einstellbaren Federung jeweils eine Woche lang sehr genau zu beobachten, wie sich die Maschine verhält, welche Lenkkraft sie für die verschiedenen Kurven braucht und auf welchen Geraden beziehungsweise auf welchen Straßenwölbungen bei welchen Geschwindigkeiten sie überhaupt noch einer Lenkkraft bedarf. Man verlasse sich dabei nicht auf sein Gedächtnis, es lohnt sich schon, nach jeder Fahrt am Ziel ein paar flüchtige Notizen zu machen. (Man wird sich wundern, wie einen da das Gedächtnis im Stiche läßt, man merkt

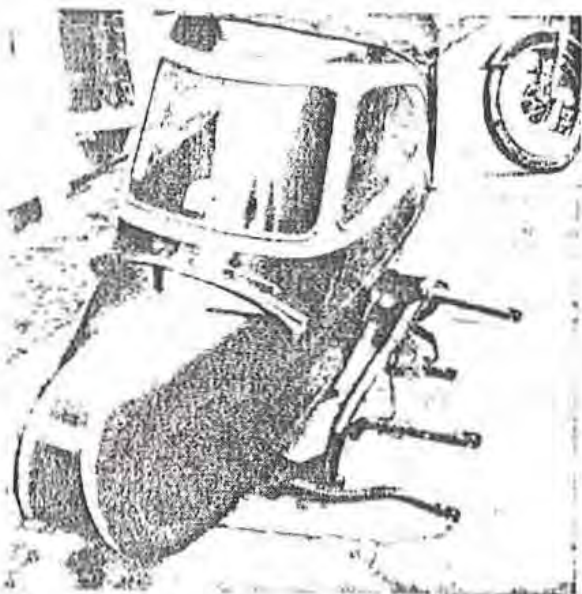
Das ist die Nachstellmuffe der Binder-Seitenwagen. Rechts-Links-Gewinde, Sturzänderung geht ohne Losnehmen eines Anschlusses



Die Meßblatten müssen schon genau angelegt werden, man sieht dann auch gleich, ob der Maschinenrahmen senkrecht ist



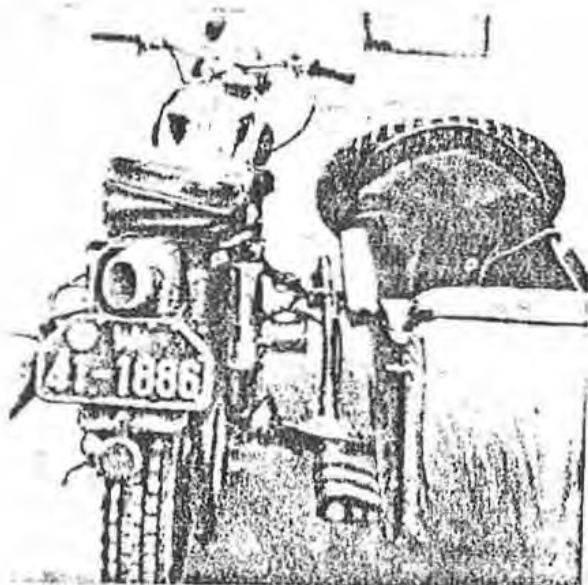
Beim kleinen Folber-Seitenwagen ist von vorneherein Vierpunktschluß vorhanden, die wußten bei ihren Straßen schon, worauf es ankommt.



das am Ende der Woche, wenn man den gedächtnismäßigen Eindruck mit den Notizen vergleicht.) Die Wirkung jeder Umstellung eines Federbeins, die Wirkung jeder Sturznachstellung wird wenigstens eine Woche lang genau kontrolliert, man kommt auf diese Weise wirklich zu einer Optimaleinstellung. Es ist erstaunlich, an was für Fehleinstellungen man sich im Laufe der Zeit gewöhnt, wir werden immer wieder mit der Nase darauf gestoßen, weil wir ja zwangsweise unsere Testmaschinen wechseln müssen. Der Privatmann, der auf seine eigene Maschine angewiesen ist, ist noch viel mehr der Gefahr ausgesetzt, sich an irgendeine Unzulänglichkeit zu gewöhnen und wundert sich dann, warum sein Seitenradreifen nicht hält oder etwa seine rechte Schulter immer so merkwürdig lahm ist. Diese wochenweise Beobachtung sieht wie Pedanterie aus, aber bei Dingen, die nicht ohne weiteres meßbar sind und nur subjektiver Beurteilung unterliegen, ist dies eben der einzige Weg, zu wirklich zuverlässigen Resultaten zu kommen.

Hat man sich erst einmal ein sehr genau laufendes Gespann hingestellt, mit dem man vielleicht die Woche hindurch immer zur Arbeit fährt, bei dem also nur am Sonntag der Seitenwagen besetzt ist, dann bekommt man ein sehr scharfes Gefühl dafür, wie sich die Fahreigenschaften dadurch ändern, daß der Seitenwagen plötzlich besetzt wird. Es bedarf dann nur weniger Kilometer Versuch, um beurteilen zu können, ob lediglich ein Nachstellen der Federbeineinstellung genügt oder ob man für besetzten Seitenwagen auch noch den Sturz ändern muß. Natürlich wird man wegen einer einfachen Wochenendausfahrt nicht den Sturz ändern, man wird aber doch ausprobieren, was bei besetztem Seitenwagen eine Sturzänderung bringt. Es ist dann kein Problem, für die jährliche Ferienfahrt den Sturz um die entsprechende Zahl von Schraubenumdrehungen zu ändern, damit auch das besetzte und obendrein schwerbeladene Gespann mit einem Minimum von Lenkkraftbedarf noch tadellos geradeaus geht.

Sportseitenwagen der Geländemax, hier ist der Wagen für kleinste Spurweite dicht an die Maschine gerückt, es wären aber gut nochmal 30-40 mm zu holen.



Weil nun die Sturzeinstellung bei den Fahreigenschaften eines Gespannes eine gar so große Rolle spielt, sind Einrichtungen für die schnelle Änderung des Sturzes schon seit Jahrzehnten bekannt, sie werden auch heute noch sowohl von Stoye wie von Stolz verwendet. Sie bestehen grundsätzlich aus einer Art von Spannschloß mit Rechts- und Linksgewinde, das mit einem Knebel verstellbar wird. Bei Binder findet man etwas Ähnliches, lediglich ohne Knebel, also für Schlüsselverstellung. So etwas ist naturgemäß sehr bequem, die Schnellverstellung während der Fahrt ist aber ein für alle Male an Seitenwagen mit Dreipunktschluß gebunden. Damit kommen wir auf ein sehr kitzliges Thema:



WIR BRINGEN WIEDER GLANZ AUF IHR METALL

- Stets beste Arbeit
- Täglich Versand
- Mengenrabatt ab 3 Teilen

METALLHOCHGLANZPOLITUREN

ULRICH HERRMANN

ABTEI 8

3477 MARIENMÜNSTER

TEL: 0 52 76 / 84 04

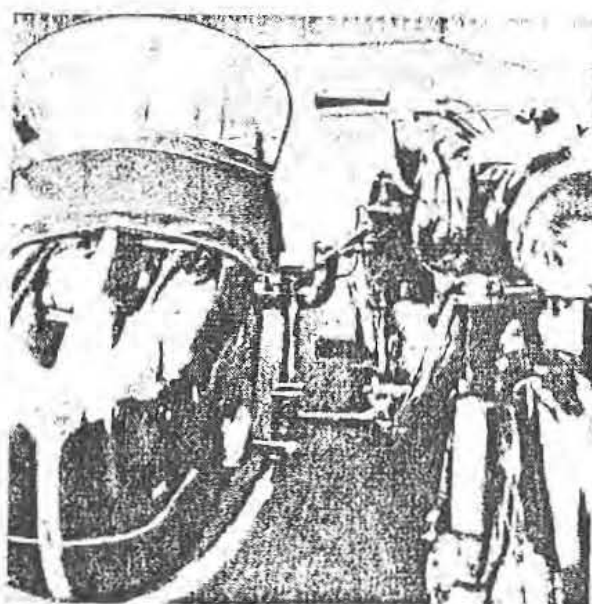
Dreipunktanschluß oder Vierpunktanschluß

Seit Olims Zeiten werden über dieses Thema jedes Jahr wieder neue Zeilen geschrieben, ohne daß bisher irgend jemand etwas Verbindliches darüber zu sagen vermochte. Seit der Nachkriegszeit, seit also das MOTORRAD wieder existiert, dürften so rund 60 000—70 000 Seitenwagen mit Dreipunktanschluß neu in Benützung gekommen sein, davon sind uns bisher ganze vier Fälle bekanntgeworden, in denen eine Traverse gebrochen ist. Die Bruchgefahr liegt also in der Größenordnung von Zehntel-Promille, dennoch führt jeder derartige Bruch zu äußerst unangenehmen Unfällen, die Sache ist überhaupt nicht mehr zu halten und man hat nur Glück gehabt, wenn man dabei nicht von einem Lastzug übergemangelt wurde. Uns selbst ist bisher noch kein derartiger Bruch untergekommen, nicht einmal die Andeutung davon, dennoch kann ich mich eines leise unheimlichen Gefühls neuerdings nicht mehr erwehren. Zwar fällt es mir nicht ein, Dreipunktanschlüsse bei schwachen Gespannen, also mit 10—12 PS, etwa in Zweifel zu ziehen, aber wenn starke Gespanne von 18 PS aufwärts auch nur Dreipunktanschlüsse haben, dann kann ich mir — wie gesagt — eben dieses unheimliche Gefühl nicht verkneifen. Bricht einem nämlich bei Dreipunktanschluß eine Traverse, dann hilft keine Fahrkunst mehr, die Karre geht so unkontrollierbar dem Teufel zu, daß da nur noch Glück hilft, mit Überlegung kann man da überhaupt nichts mehr unternehmen. Allein deshalb bin ich neuerdings ganz entschieden für Vierpunktanschluß, man muß das nur richtig machen:

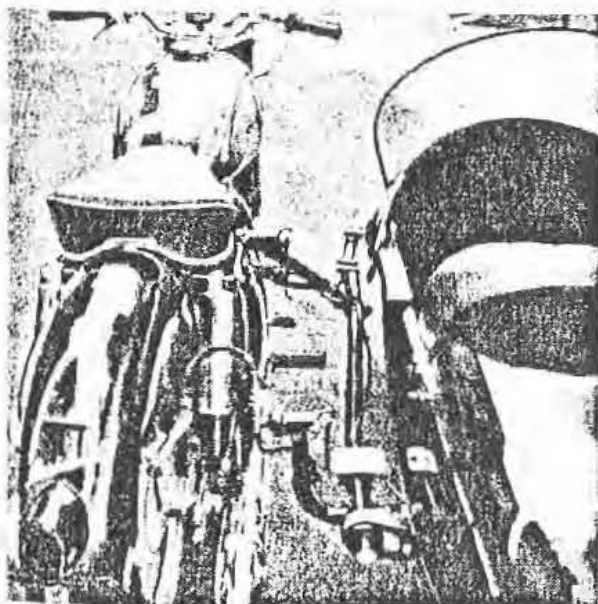
Wahrscheinlich wäre es falsch, einen Seitenwagen mit Vierpunktanschluß von vornherein mit allen vier Traversen anzuschließen. Zweckmäßig schließt man nur die beiden unteren Traversen an und eine einzige der oberen Traversen, wobei es einigermaßen gleichgültig ist, ob man

dazu die hinterste oder die vorderste Traverse nimmt. Jedenfalls wird der Seitenwagen zunächst einmal mit nur drei Traversen angeschlossen und damit die gesamte geschilderte Einstellung vorgenommen, man kann also ruhig einige Wochen oder gar Monate mit dem Dreipunktanschluß fahren. Erst wenn dieser Dreipunktanschluß endgültig und genau stimmt, wird die vierte Traverse angesetzt, ihre Länge wird in geduldiger Arbeit so abgestimmt, daß sich diese vierte Traverse völlig zwanglos und ohne Gewaltanwendung einfügen läßt, die bestehende Einstellung also dadurch nicht verschoben wird. Wenn diese vierte Traverse sitzt, mag man beruhigt aufdrehen, ich weiß das zwar nicht von Traversenbrüchen, weil ich die selbst noch nicht erlebt habe, aber von Rahmenbrüchen, daß ein

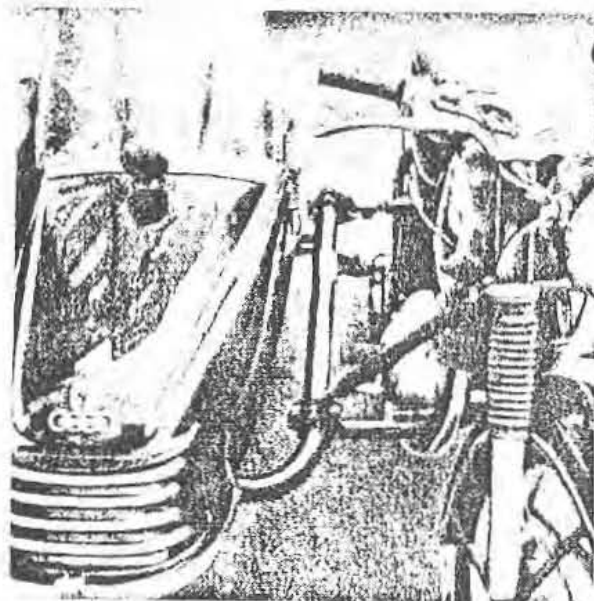
Das Resident-Gespann von vorn — auch zwischen Karosse und Seitenwagenrahmen wären nochmal 50–60 mm zu holen, nur gäbe das eben eine Rahmenänderung.



Hier sind zwischen Rahmenrohr und Maschine noch mindestens 50 mm Spurweite zu sparen, indem man näher heranrückt.



Gegenprobe Binder-Seitenwagen: Da ist durch nachträgliche Änderung der Wagen so weit herangerückt, daß der Stiefel grade Platz hat.



solcher Bruch, bis zum Restbruch gediehen, zunächst einmal furchtbar zu klappern anfängt und daß man Zeit hat, das Gespann in aller Ruhe anzuhalten. Je nach den Umständen kann man dann auch in etwas bedächtiger Weise weiterfahren, bis man eine Schweißwerkstatt findet.

Die richtige Spurweite

Das Problem der richtigen Spurweite haben wir bereits in dem Artikel über Seitenwagen an kleinen Maschinen flüchtig gestreift. Angaben über die richtige Spur von Gespannen wird man in der Fachliteratur vergebens suchen, darüber hat sich anscheinend bisher noch niemand den Kopf zerbrochen, und jeder Benutzer eines Gespannes scheint sich bisher ebenso schlecht wie recht mit den zufälligen Eigenschaften abgefunden zu haben, die eine extreme Spurweite nun eben einmal liefert. Ich kann da auch nicht viel anderes tun, als eben unsere bisherige Erfahrung mit Gespannen unterschiedlicher Spurweite so schlicht wie möglich aufzuzählen:

Die Spurweite eines Gespannes wird gemessen von Mitte Hinterreifen bis Mitte Seitenreifen, natürlich unter Berücksichtigung der Voreilung des Seitenrades, also nicht etwa in der Diagonale, sondern genau rechtwinklig zur Längsrichtung des Gespannes.

Spurweiten von 124 cm kommen immer wieder vor, man rühmt diesen Gespannen eine besonders große Fahrsicherheit insofern nach, als so ein Seitenwagen naturgemäß nur sehr schwer hochkommt, man muß dazu schon ausgesprochen leichtsinnig fahren. Ich bin auch bereit zu glauben, daß eine so große Spurweite bei älteren, sehr schweren Maschinen, die zudem nur so etwas um die 20—22 PS herum bringen, ungestraft gefahren werden darf, vor allem dann, wenn sinnig gefahren wird. Wenn man es sich aber einfallen läßt, auch nur die normale KS mit ihren 26 PS bei dieser Spurweite so zu fahren, wie wir das auf unseren Geschäftsreisen tun, also vielleicht nicht ganz wettbewerbsmäßig, aber doch unter tunlichster Ausnützung der Maschinenleistung, dann geht eine solche Spurweite zunächst einmal über die Schultern her, man merkt eben doch deutlich, daß dazu verdammt große Lenkkräfte notwendig sind. Über kurz oder lang merkt man dann auch, daß sich bei dieser Fahrweise vielleicht nicht der Maschinenrahmen — der unserer KS hat eigentümlicherweise tadellos gehalten — wohl aber der Seitenwagenrahmen doch ganz erheblich verzieht. Da werden Traversen schlicht krumm, knicken sich unmittelbar im Anschluß an Klemmuffen ab, Längsrohre verbiegen sich in Schlangenlinien und die Maschine verliert allgemach ihren Sturz, neigt sich dem Seitenwagen zu und man ist versucht, mit beiden Händen am

rechten Lenkerende zu drücken, nur damit die Maschine überhaupt noch auf Geradeauskurs bleibt. Ich rate also dringend von so großen Spurweiten ab, es ist schon besser, bei der in Deutschland als Norm geltenden Spurweite von 110 bis allerhöchstens 115 cm zu bleiben.

Bei Wettbewerbsgespannen ist es nun üblich, auf eine Spurweite von 1 m herunterzugehen, weil man da eben in schmalen Durchfahrten zurechtkommen muß. Auch wir waren lange Zeit der Meinung, daß ein Gespann mit derart schmaler Spurweite sich auf der Straße, also im Verkehr, nur sehr schlecht fahren lassen müsse, man kann sich ja vorstellen, wie leicht der Seitenwagen bei einem so schmalen Gespann hochkommt. Die Erfahrung damit sieht aber ganz anders aus: Bei besetztem Seitenwagen gibt es hinsichtlich Hochkommen zwischen einem Gespann mit 1,10 m Spurweite und 1,00 m Spurweite überhaupt keinen Unterschied, man kann mit beiden Gespannen praktisch gleich schnell um die Ecke gehen, wohl aber ist der Unterschied im Lenkkräftbedarf bedeutend, das schmale Gespann fährt sich weit leichter und eleganter. Ich habe auch den Eindruck, als ob das schmale Gespann etwas später hinten herumkommt beziehungsweise mit dem Hinterrad pfeift als das breite. Anders bei völlig leerem Seitenwagen: Da merkt man natürlich, daß der Seitenwagen beim schmalen Gespann wesentlich leichter hochkommt. Ich habe aber gefunden, daß man sich daran schnell gewöhnt, man geht also etwas langsamer um Wagenkurven herum als mit dem breiten Gespann. Insgesamt ist aber doch ein Vorteil vorhanden, das schmale Gespann fährt sich einwandfrei wesentlich leichter und insgesamt sogar schneller, ohne daß ich sagen könnte, woran das nun liegt, daß man mit dem schmalen Gespann schneller fährt — es handelt sich hier aber um eine einwandfreie Beobachtung aus der Reisepraxis, gewonnen über jeweils mehrere tausend Kilometer Bundesstraße.

Von dieser Tatsache wissen leider noch die wenigsten Seitenwagenfabrikanten, im allgemeinen auch nur die, die Wettbewerbsseitenwagen herstellen. Infolgedessen wird bei den meisten Serienseitenwagen an zwei grundsätzlich verschiedenen Stellen unnötig Raum verschwendet:

Einmal zwischen dem inneren, der Maschine gegenüberliegenden Rahmenrohr und der Maschine selbst: Hieran läßt sich nachträglich etwas ändern, indem man die vorhandenen Traversen weiter in die Muffen schiebt und die überstehenden Enden absägt. Wenn man das mit Überlegung macht, ist meistens die notwendige Nachstellung von Vorspur und Sturz sehr einfach, insbesondere an der Vorspur braucht da kaum etwas geändert zu werden, wenn man die un-

ECE Jet-Helme

Mir sind solche Produkte von den Firmen CLIMAX, BING, Patrol, Chevignon, Uvex, Shoei, Kiwi, Nolan und DAVIDA bekannt. Anfragen lohnen sich bei Heumann 06071-1315 Bing, Indoport 0731-60520 Climax, oder Davida 0221-545895. Besonders gut zum Veteranenmotorrad passt der Shoei S10 Classic für ca. 289,-DM. Für die Produkte von Chevignon, Uvex, Shoei, Kiwi, Nolan, Patrol fragt man bei Hein Gericke nach Tel. 0211-9898-824 oder 825.

Seitenwagen: Anbau und Einstellung

Fortsetzung von Seite 117

Der Traversen gleichmäßig verkürzt. Natürlich ist dazu eine gewisse Gewähr notwendig, man ändert zunächst lieber etwas zu wenig als zuviel, schließlich ist es ja die eigene Maschine, bei der man entsprechend viel Zeit hat. Am meisten Spurweite wird aber nutzlos an einer ganz anderen Stelle verloren, nämlich zwischen den Rahmenrohren selbst. Der hier vorhandene Raum wird keineswegs immer von der Karosserie voll ausgenutzt, und ich kenne so gut wie keinen serienmäßigen Seitenwagen, bei dem man nicht entweder die Karosserie um 5—6 cm breiter machen könnte, damit sie zwischen den Rahmenrohren immer noch Platz hat, oder wo man den Rahmen um eben diese mm schmaler machen könnte, ohne daß die vorhandene Karosserie dazwischen irgendwo streifen würde. Einen vorhandenen Rahmen allerdings schmaler zu machen, ist ein Ding mit Pfiff, man muß die Verbindungsrohre aufsägen, das erforderliche Stück herausschneiden, aufpassen, daß die Karosserie wieder zusammensteht, und das Ganze wieder zusammenschweißen oder noch besser hart zusammenlöten. Selbstverständlich kann man eine derartige Arbeit nur einem erstklassigen Löt- oder Elektroschweißer anvertrauen, wenn man nicht selbst über die nötige Fertigkeit im Schweißen verfügt. Ich bin aber der Meinung, daß eine solche Art, auch wenn sie sehr umständlich ist, in ihrem Erfolg dennoch sich lohnt. Ein schmales Gespann fährt sich eben doch so ungleich viel handlicher, eleganter und schneller als ein Gespann mit breiter Spurweite.

C. H.

Norwegen ruf zum Zweitenmal!!

Siehe HB 2/91 Seite 19, HB 3/91 S. 26 und Peters Bericht in HB 2/92 S. 25. 1993 im Juni ist es wieder soweit siehe Terminkalender in diesem Heft. Ausschreibungen sind bei HC-Norsk Arne Bratland, Austre Karmoyveg 288, Norwegen 4250 Kopervik zu erhalten. Die Teilnehmergebühr beträgt NOK 100,- die erst am Platz zu entrichten sind. Das Treffen ist auf Camping ausgelegt und für die Verpflegung sorgt jeder selbst. Ein Kaufmann ist in der Nähe, gemeinsame Einkaufstouren werden organisiert. Anreise über Kristiansand, auf der Straße RV. 1 Stavanger-Mortavika. Hier geht es durch der Welt längster Tunnel unter Wasser, 5,8 Km lang und 233 m unter dem Meeresspiegel. (Bis zur Eröffnung des Kanaltunnels) Die Straßengebühr beträgt für Motorräder NOK 24,-. Weiter geht es von Mortavika nach Skudeneshavn, hier biegt man ab in Richtung Kopervik auf die RV. 511. Nun den Pfeilen folgen bis zum Treffen ca. 8km. Arne macht darauf aufmerksam, daß die Straßennummern sich bis zum Treffen geändert haben könnten.

Rot die Erste

Da wir nun schon über Lacke und Farbtöne an der Horex schreiben, wollen wir auch den Ton des Regina Rot ansprechen. Der Tank, den wir nun Fischsilber machen wollen, hatte noch in Teilen ein gut erhaltenes rotes Feld. Bevor der Tank nun bearbeitet wurde stellten wir noch Versuche zum richtigen Rot an. Aus dem Kreise der Horexfahrer wurden uns folgende Töne genannt. RAL 3001 dieser Ton kommt schon ziemlich nahe, er ist wohl der beste aus der RAL Reihe. Volkswagen Mars rot A3A oder auch L318 erscheinen zu hell gegenüber dem Original. Fiat 166 Rosso II 43793 aus der Zeit 1974 bis 1975 ist zu dunkel. Dem Original am nächsten kam Opel D 106, (D steht für Deutschland, es gibt auch einen Benelux Ton) Kardinalrot L 508 wir testeten ein Produkt der Firma Teoflux. Wer weiß über Lacke an Horex näheres z.B. über die Lacke blau rot und grün fuer den Rahmen. Oder auch über Farbgestaltungen anderer Typen. Z.B. welcher heutige Lack kommt dem Original am nächsten. Auch besteht Interesse an der detaillierten Beschreibung über Form, Aussehen und Lage von Abziehbildern, Linien und Feldern an den verschiedenen Horex-Typen. Wer helfen kann, möge dies bitte tun, nach Möglichkeit im Format so, daß wir es nicht abtippen müssen, sondern so das wir es nur zu verkleinern haben um es als Kopiervorlage nutzen zu können.

HOREX-NEUTEILE

z.B. LIMA-Deckel, Kapselrohr, Tachoscheiben, Ölltg., Tele - Verschleißteile und vieles mehr.

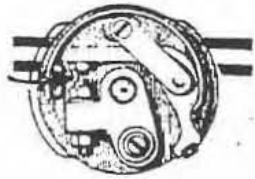
KLAUS FORSTER

A. d. Stadtwiesen 37

6140 Bensheim 2

Tel. 06251-73223 ab 19 Uhr

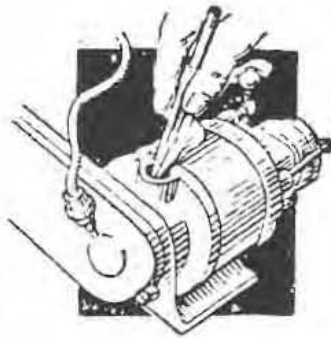
Platinkontakte sollen beim größten Abstand 0,4 mm voneinander entfernt sein. Bei geschlossenem Strom-



kreis sollen sie flach aufeinanderliegen und guten Kontakt haben. Wenn dies nicht der Fall ist, sind sie mit einer feinen Feile nachzufeilen. Vor allem müssen sie sauber und ölfrei sein. Verbrannte Kontakte sind Zeichen eines fehlerhaften Kondensators.

Der Magnetzünder sollte in diesem Falle in der Fabrik überholt werden.

Eine weitere Störungsursache ist ein verschmutzter oder abgenutzter Magnetkollektor oder Schleifring. Durch Auswischen mit einem weichen, sauberen Lappen entferne man allen Kohlenstaub und halte den Schleifring sauber und ölfrei. Es ist nachzusehen, ob die Schleifkohlen sich in der Führung frei bewegen und sauber sind.



Im allgemeinen kommen Störungen am Magnetzünder infolge seiner völligen Einkapselung und sorgfältigen Abdichtung äußerst selten vor. Es ist wichtig, den Magnetzünder nicht zu überölen; zwei bis drei Tropfen dünnflüssiges Motorenöl genügen für 3000 Fahrkilometer.

Mangelhafte Gemischbildung

Ein Vorgang, der in den meisten Fällen nicht so gleich als Vergaserstörung erkannt wird, ist

Richtige Schmierung

Dieses von Mobilöel 1929/30 herausgegebene Brevier zur richtigen Pflege von Motorraedern wird sicher die Columbus-Fahrer unter uns erfreuen und so manches ist auch heute noch aktuell oder kann fuer die neueren Horexten benutzt werden. Wir starteten mit dem Inhalt in HB 4/91 ueber 1/92, 4/92, 1/93 und werden ihn auch in diesem fortsetzen. Wobei wir Tabellen aus dem Anhang ueber alle Folgen verteilen, um nicht am Ende eine Folge nur aus Tabellen bestehend bringen zu muessen.

mangelhafte Gemischbildung durch unrichtige Vergaserregelung, besonders bei Kraftstoffwechsel auf längeren Krastradreisen.

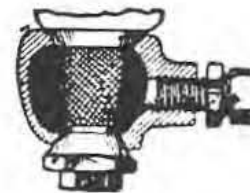
Es ist am besten, den Vergaser einmal richtig einzuregulieren und bei der als wirksam erkannten Einstellung bei Verwendung des gleichen Kraftstoffes zu verbleiben.



Ungenügende Kraftstoffzufuhr

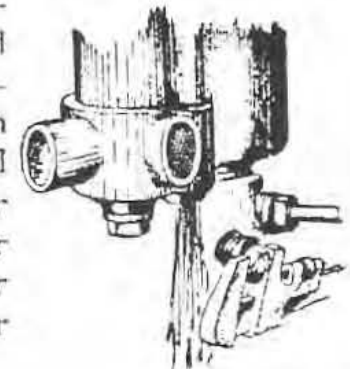
Man prüfe, ob noch Kraftstoff im Behälter und der Kraftstoffhahn geöffnet ist.

Verstopftes Kraftstoffrohr: Kraftstoffhahn am Behälter schließen, Rohr zwischen Kraftstoffbehälter und Vergaser abnehmen, durchblasen, nötigenfalls mit der Luftpumpe, und wieder einsetzen.

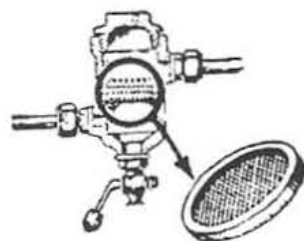


Verstopftes Kraftstoffsieb: Sieb am Vergaser oder in der Kraftstoff-Falleitung herausnehmen und mit Kraftstoff reinigen.

Schwimmer klemmt: Kraftstoffhahn am Behälter schließen. Deckel des Vergasergehäuses abnehmen und Schwimmer freilegen. Nachsehen, ob die Nadel sich frei in ihren Führungen bewegt und nicht verbogen ist und ob der Sitz des Nadelventils sauber ist. Ferner prüfe man, ob der Schwimmer nicht undicht oder verkehrt eingesetzt ist.



Wasser im Kraftstoff: Kraftstoff am Boden des Vergasers ablassen, Düse und Schwimmergehäuse reinigen, ebenso Kraftstoffrohr und Filter, dann eine kleine Menge Kraftstoff aus dem Tank ablassen, um Gewißheit zu haben, daß alles Wasser entfernt ist. Wo die Gefahr der Kraftstoffverunreinigung besteht, sollte der Kraftstoff durch Haarsieb oder Wildleder eingefüllt werden.



Vergaserdüse durch Schmutz verstopft: Man versuche, möglichst durch Ausblasen die Düse zu reinigen. Keinesfalls benutze man hierzu einen Draht, da hierdurch die Präzisionsbohrung vergrößert wird, wodurch der Kraftstoffverbrauch erhöht und ein zu fettes Gemisch erzeugt wird.

Übermäßige Kraftstoffzufuhr

Schwimmer ersäuft infolge undichter Stellen:

Der Schwimmer muß gelötet oder ersetzt werden. Um die Fehlstelle feststellen zu können, legt man den Schwimmer mit der Lötnaht nach oben auf eine heiße Platte, damit der eingedrungene Kraftstoff verdunsten kann. Dann taucht man den Schwimmer in heißes Wasser und findet durch die auftretenden Luftblasen die undichte Stelle. Diese Stelle verlötet man mit einem kleinen, nicht zu heißen LötKolben, möglichst solange der Schwimmer noch heiß ist.



Redaktionsschluss fuer HB 3/93 ist Anfang Juni 93. Das Heft erscheint am 15 Juli 1993.

Fremdkörper zwischen Schwimmernadel und Nadelsitz, abgenutzte Schwimmernadel

Man versuche zunächst durch Hin- und Herbewegen dichten Schluß herbeizuführen. Gelingt das nicht, so ist die Nadel auszubauen und der Sitz zu reinigen. Beim Wiedereinsetzen achte man darauf, daß der Schwimmer leicht beweglich bleibt. Bei starker Abnutzung der Schwimmernadel ist für Ersatz zu sorgen.

Undichtes Saugrohr

Um den Zutritt von „falscher Luft“ zu vermeiden, ist es nötig, daß die Ansaugleitung vollkommen dicht ist. Man stelle, während der Motor läuft, durch Aufstreichen von Öl undichte Stellen fest und dichte alle Verbindungen gut ab.



Gebrochenes oder festgebranntes Ventil

Ein gebrochenes Ventil muß durch ein neues ersetzt werden. Ein festgebranntes Ventil ist meistens ein Zeichen übermäßiger Schmierung oder der Verwendung von falschem Öl. Man reinige Ventileinführung und Schaft mit Petroleum, bei Rauchen infolge Fressens auch mit feinem Schmirgelleinen und Öl, und wähle dann die richtige Ölmarke nach dem Gargoyle Wegweiser.

2. Der Motor zieht nicht richtig Mangelhafte Verdichtung

Die Ursache mangelhafter Verdichtung und damit einer Leistungsverminderung des Motors sind undichte Ventile und Kolben.

Gnome et Rhône	B
Göricke, K 1 und K 2	Mc
Harley-Davidson, Modell A und B	BB
Modell F, FD, FXL, FDXL, J, JD, JXL, JDXL	B
alle andern Modelle	D
Hecker	Mb
Herberg-Getriebe	Mc
Herbi	C
Hermes-Getriebe	C
Huber-Getriebe	C
Humber	★
Hurth-Getriebe	C
Husqvarna, Modell 190, 180 und 180 A	★
Indian, Prince	BB
L Sport	B
(Ace und „4“: Getriebe und Motorschmierung vereinigt)	
alle andern Modelle	A†
James	C
J. A. P.-Getriebe	Mb
Kaltenbach-Getriebe	C
KG	Mc
König-Getriebe	C
kv	C
Langguth-Getriebe	C
MA 25 und MA 27	C
Mabeco	Arc
Matchless	C
M. F. Z., 350 ccm	★
Monet-Goyon, 145 und 175 ccm	BB
andere Modelle	Mb
Moss-Getriebe	C
Motosacoche	BB
Neumann-Getriebe	C
New Hudson	C
New Imperial	C
Noris-Getriebe	C
Norton, Eigenbau	C
N. S. U.	Mc
Per	C
Peugeot	C
Pfeiffer(PWS)-Getriebe	C
P. & M. Panther, Viergang	★

P. W. S. siehe Pfeiffer	
R. M. W., 600 ccm	Arc
Royal Enfield	Mb
R. P. N.(Peiseler)-Getriebe	C
Rudge-Whitworth	D
Rukoe-Getriebe	C
Schunk, Modell SZ	C
Scott, Zwei- und Dreigang, 1926—29	★
Soyer	C
Stabil-Getriebe (1926)	C
Stock, GR 200	C
Sturmey-Archer-Getriebe	Mb
S u. G., 1927/28	B
1929: Eigenbau	C
Sunbeam	★
TAS, Sport und Supersport 1927—29	B
alle andern Modelle	C
Triumph (Nürnberg), Knirps und K III	Mc
Modell S, T I und T II	A
Modell T III und T IV	C
Triumph (englisch), Modell R und SD 4	A
alle andern Modelle (außer LS)	C
Velocette	★
Victoria, Zweizylinder-Modelle	C
Wanderer, 500 ccm	Mc
alle andern Modelle	★
WHW siehe Herberg-Getriebe	
Wimmer, 500 ccm	C
Windhoff, 27 WO	C
Wörner-Getriebe	Mb
Zündapp	C

M-R Test: HOREX „Regina 4“ 400 ccm (Gespann)

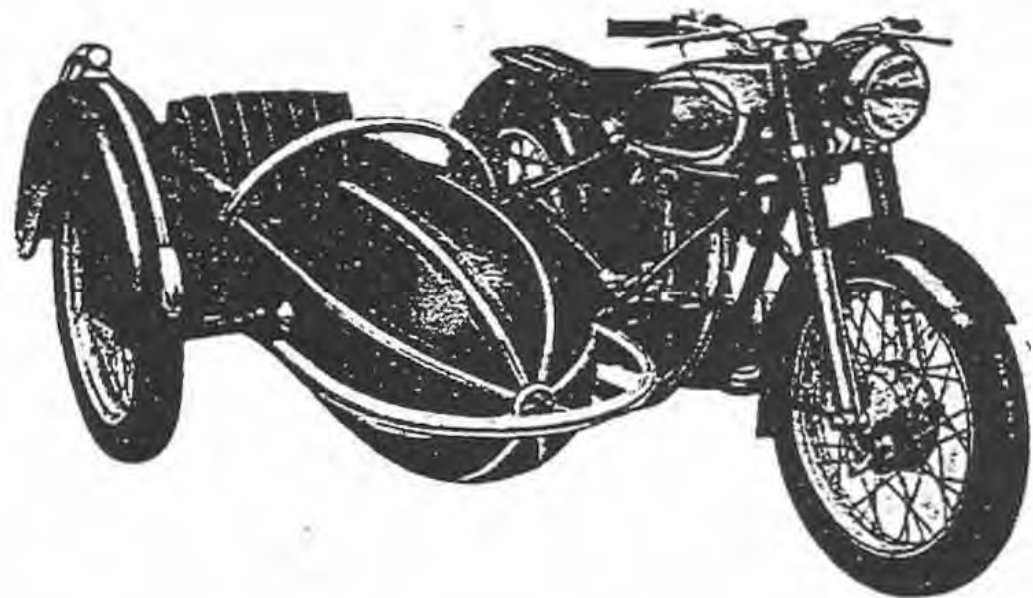
Mit dem bisher ungewöhnlichen Hubraum verbindet die „Regina 4“ besonders für Seitenwagenbetrieb unter Beibehaltung aller ihrer Merkmale und Vorzüge die Wirtschaftlichkeit einer 350-ccm-Maschine mit der Höchstleistung und Kraftreserve üblicher 500er Maschinen.

BEWERTUNG

Motor und Antrieb

-19- Wie schon die Meßwerte zeigen, nimmt die 400er „Regina“ es durchaus mit guten und starken Halblitermaschinen auf, zumal ihr erfreulich niedriges bzw. günstiges Eigen- und Leistungsgewicht (!) durch eine füllige Drehmomenten-Kurve und einen wohlabgewogenen Schwungmassen-Effekt des Einzylinders betont wird. Lebhaftige Beschleunigung und zäher Durchzug am Berg (oder im Gelände) sind also nicht empfindlich an häufiges Schalten oder hohe Drehzahlen gebunden! — Kalt wie warm leicht und sicher zu starten (Dekompressor!), besticht der 400er mehr noch als seine Vorgänger durch den uhrwerkartigen Standlauf, der auch nach langer und scharfer Vollgasfahrt von der gesunden thermischen und mechanischen „Konstitution“ zeugt. — Angesichts der bekannten Sparsamkeit von Hochleistungsviertaktern erklären sich die Reiseverbrauchswerte infolge der Betriebsbedingungen, Belastung und Fahrweise als Höchstverbräuche, wobei sich auch ein uneingeschränktes Stehvermögen ergab.

Der Auspuffschlag ist tief und gut gedämpft; mechanische Geräusche treten erst bei hohen Drehzahlen in Erscheinung, wo sie vom Fahrtwind überdeckt werden.



Kupplung ist leichtgängig, greift weich und sicher (allerdings nicht fest genug, um den Motor z. B. durch Bergabrollen ohne Ziehen des Dekompressors anzuwerfen). Das Getriebe — gut „allround-gestuft“ — schaltet sich buchstäblich spielend; die von deutscher Norm (wird geändert) abweichende Lage der Pedale erfordert weniger Gewöhnung als die umgekehrte Schaltrichtung. Der Antrieb funktioniert gutgedämpft und weich bei sichtlich hoher Kettenlebensdauer.

Fahreigenschaften

Die Lenkung des „Regina“-Gespanns bereitete reine Freude: vollausreichend, richtungsstabil und weder beim Beschleunigen noch beim Bremsen (Seitenwagenbremse!) merklich beeinflusst, geht die Maschine so willig in alle Kurven, daß niemals der Wunsch nach einem breiteren (als dem zweckvoll schmalen Solo-) Lenker entstand.

Die prinzip-bedingte, etwas kurzhubige Hinterradfederung kann besonders zu sportlichem Fahren des Gespanns (wie auch der kurze Federweg des Beiwagenrades) am ehesten in Kauf genommen werden; bei stets leichtem Ansprechen verhindern gute Abstimmung der Federn und Gummipuffer jedes spürbare Durchschlagen, selbst im Gelände. Die Teleskopgabel vereint weiche Anfangsfederung mit langem Hub und wirksamer Ölstoßdämpfung.

Bremsen

Infolge der sehr wirksamen Beiwagenbremse (Seitenwagen war auch besetzt „überbremst“) ist die Sicherheit auch bei voller Belastung gewährleistet. Auch die Hinterbremse reicht stets, während für extreme Verzögerungen (des beladenen Gespanns!) geringere Betätigungskraft der Vorderbremse möglich und erwünscht scheint. Die deutlich gewordene Abhängigkeit der Bremswirkung vom Betriebszustand (Temperatur, Witterung, Feuchtigkeit) ist wohl eine Belag- bzw. Reibungspaarungsfrage.

Ausstattung

Sitzposition auch bei langen Nonstop-Fahrten bequem; Haltung auf große Fahrer zugeschnitten (vor allem Abstand Fußrasten—Kniekissen etwas groß!). Alle Hebel und Pedale weitgehend verstellbar. — Ausstellung und Verarbeitung ergänzen traditionsgemäß die vollendete „Linie“ und Erscheinung der Horex. — (Renndrehgriff ein kleines, aber typisches Beispiel!) (Fortsetzung nächste Seite)

MOTOR-RUNDSCHAU - NKZ - 23/1954

PRÜFUNG

(wenn nicht anders vermerkt, mit besetztem Seitenwagen und Windschutzscheibe!)

Gewicht

fahrfertig, mit vollem Tank	255 kg
(vorn 81 kg, hinten 116 kg, Stwg. 58 kg solo: 165 kg, Stwg.: 85 kg, Anschlußteile)	
Zulässiges Gesamtgewicht 475 kg (solo 315 kg)	

Leistungsgewicht fahrfertig 11,5 kg/PS

mit 1 Person = 75 kg	15,0 kg/PS
mit 2 Personen	18,4 kg/PS

Höchstgeschwindigkeit

aufrecht sitzend im Mittel	93 km/h
(bei leerem Wagen, ohne Scheibe, gebückt	103 km/h)

Beschleunigungszeiten

von 20 auf 40 km/h im 2. Gang	3,5 sec
von 30 auf 60 km/h im 3. Gang	8 sec
von 40 auf 70 km/h im 4. Gang	14 sec
1 km mit steh. Start: 48 sec; Durchschnitt	75 km/h
(mit leerem Wagen: 44,5 sec, 81 km/h)	
von 0 bis 80 km/h (1. bis 3. Gang) 16 sec	

Kraftstoffverbrauch (Benzin-Benzolgemisch)

bei gleichbleibender Geschwindigkeit	
50 km/h	3,8 L/100 km
70 km/h	4,9 L/100 km
90 km/h	6,6 L/100 km
Vollgas = 93 km/h*)	6,9 L/100 km

*) Nur theoretisch-meßtechnisch interessant. Entscheidend ist der Reiseverbrauch.

Durchschnittsverbrauch

auf Langstrecke Hamburg—Holland—England (Wales) und zurück, teils 2 Personen, großes Gepäck, viel Gegenwind; stets scharf gefahren (Bruttoschnitte 70 km/h und darüber), meist Superbenzin 5,2 bis 5,8 L/100 km
Motoröl-Verbrauch ca. 0,4 L auf 1000 km

Bremsweg aus 50 km/h auf trockenem Asphalt

Vorderrad 27 m, Hinterrad mit hydraul.
Stwg.-Bremse 22 m, beide Bremsen
(Bremsverzögerung 6 m/sec²)

16 m

Abmessungen

Spurweite 107 cm, Gesamtlänge mit Stwg. 234 cm,
Gesamtbreite 152 cm, Lenkerbreite 67 cm, Vorlauf des Bei-
wagrades ca. 20 cm. — (Weitere Maße s. Skizze n. S.!)

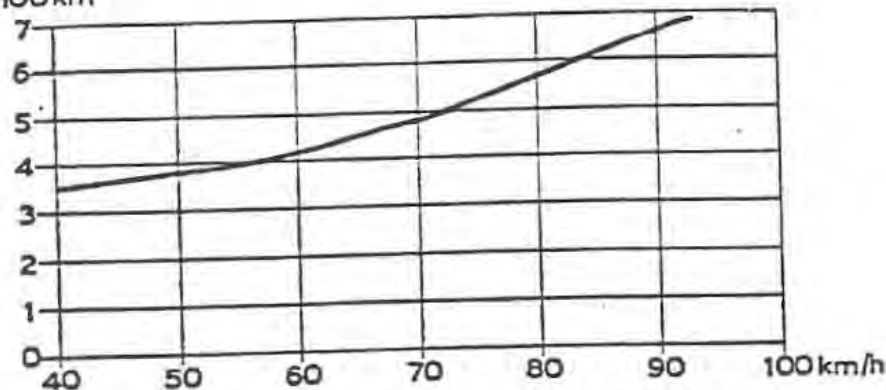
Bereifung

vorn und Stwg. 3.25—19; Hinterrad
erprobter Luftdruck: vorn 1,6 atü
hinten 2,0 atü (bei 2 Pers. 2,4), Stwg. 1,4 atü

3.50—19

Prüfung 2050 bis 5350 km; Hamburg, September 1954

L/100 km



km/h gleichbleibende Geschwindigkeit
Unsere Verbrauchsmessung

BEWERTUNG (Fortsetzung)

Seitenwagen

Der große Steib-Horex („Sport-Luxus“) auch für große Pas-
sagiere bequem, recht gut gepolstert, mit beachtlichem Kof-
ferraum. — Federung der Schwingachse sehr ansprechemp-
findlich, aber kurz wegen bekanntem Dilemma von Lenk-
und Federungseigenschaften. Karosse recht weich und vor
allem einstellbar (!) gefedert, ohne aber mit den neuesten (!)
Verbesserungen der Motorradfederungen Schritt zu halten.

Kleine Wünsche

Bremse (vorn) noch wirksamer und auch weniger wasseremp-
findlich. — Hinterradausbau (bei 3 1/2"-Reifen etwas beengt)
erleichtern. — Tacho anderweitig antreiben. — Größere Tank-
reserve für große Reisen mit Gespann. — Wirksame Siche-
rung für Kettenkasten-Halteschrauben. — (Solo: mehr Boden-
freiheit an Mittelständer in Linkskurven, bereits durch neue
Seitenstütze erreicht.)

KENNZEICHNUNG: Horex „Regina 4“ Gespann

Motor

Kopfgesteuerter Einzylinder-Viertakter, Doppelport, senkrecht-
stehend eingebaut. — Bohrung 74,5 mm Hub 91,5 mm, Hubraum
399 ccm. — Verdichtungsverhältnis 6,8 : 1, Leistung 22 PS bei 5750
U/min (entsprechend ca. 110 km/h im 4. Gang bei Stwg.-Überset-
zung). — Verstärkter Kurbeltrieb mit Kurbelwelle in zwei Rollen-
und 1 Kugellager laufend, Pleuel auf käfiggeführten Rollen. —
Nockenwellenantrieb über Stirnräder, vollgekapselter Ventiltrieb
über Schleppebel, Stoßstangen und Kipphebel. Doppelte Schrauben-
federn. Vergrößerter Ventilquerschnitt. Drehschieberentlüftung
durch hohlen Wellenzapfen ins Freie. Vollschaft-Ringstreifen-Kolben
„SK“ mit zwei Kompressions- und einem Olabstreifring. Grauguß-
zylinder mit großem, rechteckig verrippten Leichtmetallkopf, zum
Rahmen vorn abgestrebt.

Steuerzeiten bei 2 mm Einstellventilspiel: E. ö. in oT., E. s. 28°
nach uT., A. ö. 39° vor uT., A. s. in oT. — Betriebsventilspiel (kalt):
E. 0,05, A. 0,1 mm.

Elektrische Anlage

Noris-Lichtbatteriezünder MLZa 60/6/1600 R mit automatischer
Zündpunktstellung, direkt auf der Kurbelwelle (Antriebsseite),
60 Watt Lichtleistung. — Zündkerze 14 mm langes Gewinde,
Wärmewert 240, für schnelle Fahrt 260. — Zündpunkt bei „spät“
in oT, bei „früh“ 40° = 14,05 mm vor oT. — Batterie 7 Ah mit
Spannband auf Öltank befestigt.

Vergaser

Bing 2/27,5/3 - Zweischieber-Flanschvergaser mit Naßluftfilter. —
Hauptdüse 115, Mischkammereinsatz 3, Nadeldüse 2,68, Nadelstel-
lung 2. Raste von oben, Leerlaufdüse 0,45, Luftschraube 1—1 1/2
Umdr. auf.

Schmierung

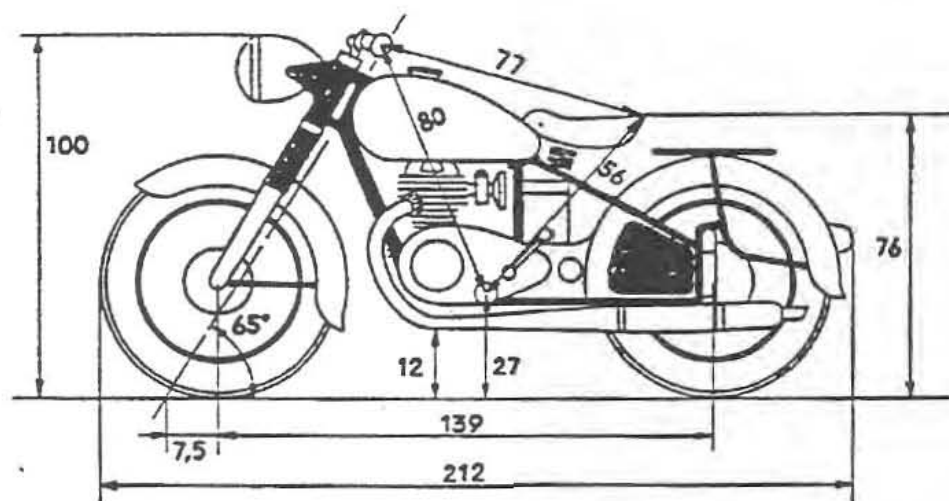
Trockensumpf-Umlaufschmierung durch Zahnradpumpe, Öltank zwischen Getriebe und Hinterradschutzblech (2 Ltr. Motoröl SAE 30, bei tiefer Außentemperatur SAE 20).

Kupplung

Mehrscheiben-Kupplung mit Suridlamellen, 5 Federn. Gummistoßdämpfer im Kettenrad.

Getriebe

Vierganggetriebe mit Fußschaltung, mit Motor in gemeinsamem Block. Doppelarmiger Schalthebel rechts (englische Norm: heraufschalten vorn treten, herunterschalten hinten treten!). — Übersetzungen: 3,25 — 1,81 — 1,33 — 1 : 1. — Schmierung gemeinsam mit Primärantrieb durch 1,25 Ltr. Getriebeöl (SAE 80), Ölstandkontrollstab an Einfüllschraube!



Lenkerbreite 68 cm.

Antrieb

Von Kurbelwelle links über Duplex-Hülsenkette $\frac{3}{8} \times \frac{3}{16}$ ", 70 Glieder endlos, Hülsendurchmesser 6 mm, Untertrum mit Gleitschutz einstellbar, auf Kupplung. Übersetzung 24 Z : 46 Z = 1 : 1,92. — Von Getrieberitzel rechts über Rollenkette $\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}$ ", 102 Glieder mit Schloß, im geschlossenen Kettenkasten auf Hinterzahnkranz; Verbindung zur Nabe mittels Gummistoßdämpferscheibe. Übersetzung 13 Z : 41 Z = 1 : 3,15. — Gesamtübersetzungen: 19,7 — 11,0 — 8,1 — 6,06 : 1. (Solo 13 Z : 36 Z = 1 : 2,77, Gesamt 1 : 5,32).

Fahrwerk

Hartgelöteter, gemuffter, unten offener Rohrrahmen. — Horex-Teleskopgabel mit langen Schraubenfedern progressiver Kennung. Ölstoßdämpfung und Schmierung mit 80 ccm Motoröl (SAE 80) je Holm. Achshalter und Gabeljoche aus geschmiedetem Leichtmetall. Lenkungsämpfer. — Teleskophinterradfederung mit gekapselten Schraubenfedern und Gummipufferung.

Räder

Vollnaben leichtmetallgeschmiedet, mit Kühl- und Versteifungsrippen. Beide Räder mit Steckachse, aber nicht austauschbar. 40-Loch-Felgen, vorn 1,85 B \times 19, hinten 2,15 B \times 19, wahlweise in Stahl oder Leichtmetall (Testmaschine Stahl).

Bremsen

Innenbackenbremsen, 150 mm Durchmesser, 40 mm breit. (Stwg 160 \times 25). — Gesamtbremsflächen 240 \times 80 qcm (zulässiges Gesamtgewicht: Bremsfläche = 1,48 kg/qcm (Solo 1,31 kg/qcm). — Hinterbremse von Hand, Vorderbremse mit Werkzeug nachstellbar.

Tank

Satteltank mit 18 Ltr. Inhalt, (dreifach!) Reserve durch zwei Reservebenzinähne, insgesamt ca. 2 Ltr. — Große schlanke Kniekissen.

Typenschild

Am Steuerkopf vorn, Rahmen-Nr.: Steuerkopf rechts unten.

Ausstattung

Schwingsattel mit Doppelgummidecke und zentraler einstellbarer Feder (Aufpreis für Doppelsitzbank). — VDO-Tachometer im Scheinwerfer, nachts beleuchtet (zeigte im Prüfling 4—5% zuviel). — Lenkschloß im Steuerkopf, gleicher Schlüssel für Werkzeugkasten. — Abnehmbarer Gepäckträger. — Mittelständer mit Rückholfeder, Gummipufferanschlag und Auslegerbestätigungsarm. — Handgriff unter Sattel zum Aufbocken. — Elektrische Leerlaufanzeige im Scheinwerfer. — Aufklappbares Hinterschutzblech. — Erstklassiges Finish mit zahlreichen polierten Leichtmetall- oder Chromteilen. — Qualitätswerkzeug. — Stoplicht! —

Preis

2185,— DM ab Werk (Solomaschine)
Jahressteuer 48,— DM, Haftpflichtprämie 80,— DM.

Seitenwagen

Stelb-Horex S 500 Luxus, Stahlrohr-Stoßstangenrahmen mit Untergurt quer und Rennbügel, Schwingachse über Gummielement mit Anschlagbegrenzung, verstellbare Bootfederung. Karosserie aus Tiefziehblech, abgesetzt mit polierten Leisten. Kofferraum mit abschließbarem Deckel. Polsterarmlehnen; Karosserie innen verkleidet und mit Handschuhentasche versehen. — Steckachse, „Stromform“-Schutzblech. Olddruckbremse für Beiwagenrad: Hauptzylinder in Zugstange der Hinterbremse „eingeschaltet“; Schnelltrennstelle (nachträgliche Entlüftung nicht notwendig).

Preis komplett mit Anschlüssen (2 Kugel unten, 2 Gabel oben), Windschutzscheibe und Staubdecke zum Anschluß an „Regina“: 560,— DM.

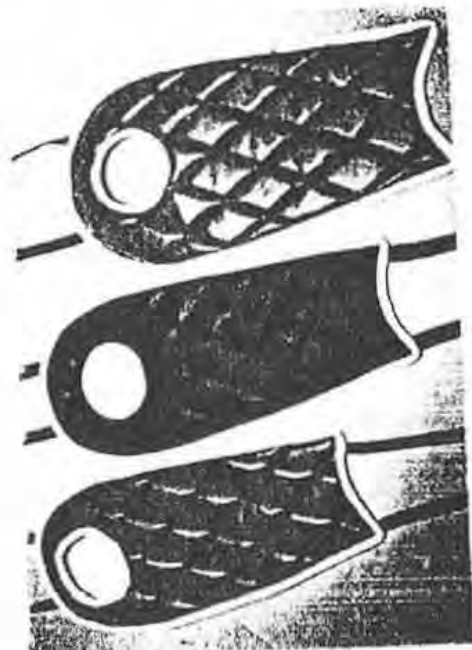
Preis des kompletten Gepanns

2695,— DM

mit Seitenwagen-Olddruckbremse (wie geprüft)

2795,— DM

MOTOR-RUNDSCHAU - NKZ - 23/1954



Tankschutzdecke, Zubehör der 50er

Weiterhin hat sich Benno um die Anfertigung von Tankschutze bemüht. Für 38,—DM plus Verpackung und Porto sind diese dem Original nachgebauten Tankschutze in den Farben rot, blau und schwarz erhältlich. Die Unterseite des Schutzes ist mit Himmelstoff abgefüttert und das Ganze ist mit einer weißen Borde eingefasst. Siehe auch HB 2/92 S.29.



Horex Pins

Benno Tel.0711-512473 hat eine Serie von "Pins" mit Horex-motiven Reginal und SB35, Regina0 ist noch in Arbeit, aufgelegt. Wer an Benno Deifel, Hofener Str. 4 in 7012 Fellbach S, 12,—DM schickt, bekommt den bestellten Anstecker zugesand.

Das kommt davon,



...wenn man sein Bier immer aus Milchgläser trinkt!

Tank Überholung

Alfred vom HC-Schweiz hat sich gemeldet und konnte berichten, daß er immer noch Tanks komplett überholt. Selbst schwerstbeschädigte Tanks werden gemacht. In diesen Fällen wird der Boden vom Tankoberteil getrennt, nun kann man schlimmste Beschädigungen reparieren. Ausbeulen oder einsetzen von neuen Blechstücken, dies kann nun von Innen geschehen. Die vollständige Entrostung ist dadurch auch zu überprüfen. Nachdem Boden und Oberteil in Ordnung sind, werden sie wieder kunstgerecht miteinander verschweißt. Des weiteren werden die Tanks entlackt, entchromt, geschliffen und poliert, verchromt (dreischicht Kupfer, Nickel, Chrom), innenversiegelt, sowie mit der gewünschten Lackierung versehen. Auch der Versandweg über die Landesgrenze macht keine Probleme. Alfred ist unter Tel. 0041-57-271731 zu erreichen. Die Preise sind als moderat zu bezeichnen. Siehe auch HB 1/92 S.26 neue Tel.0711-512473 und 2/91 S.15.

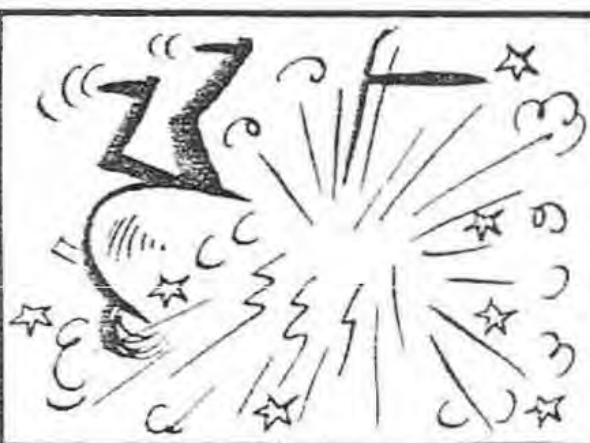
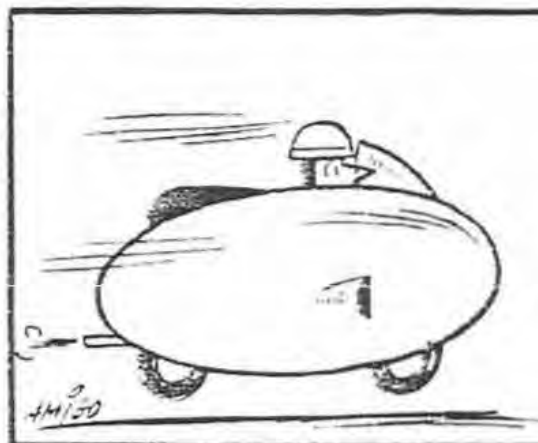
Und auf der letzten Seite:

AUTO MOTOR und SPORT **1952**

Die Liste der Alpen-Pässe

Name des PASSES	Land: CH = Schweiz A = Österr. D = Deutschl. F = Frankr. I = Italien	Höhe in m	Paß liegt auf d. Straße	Höchststei- gung in % N = Nord S = Süd W = West O = Ost	Wann ist der Paß geöffnet	Befahrbarkeit: I = leicht m = mittel s = schwierig	Bemerkungen
Achen	A	941	Jenbach—Tegernsee	S 27, N 7	ganzjährig	m	
Affenzer Seeberg	A	1254	Seewiesen—Wegscheid	N 20, S 24	ganzjährig	m	
Albula	CH	2315	Tiefenkaasel—Ponte	10	Juni—Okt.	m	
Allos	F	2250	Barcelonnette—Guillaumes	10	Juni—Okt.	m	Sommerstrecke der „Route des Alpes“
Aprica	I	1181	Tresenda—Edölo	9	Mai—Dez.	I	
Arlberg	A	1802	Bludenz—Landeck	W 17, O 13	Juni—Nov.	I	wenn geschlossen, Bahn Stuben—St. Anton
Bernhardin	CH	2063	Splügen—Bellinzona	9	Juni—Okt.	I	
Gr. St. Bernhard	CH	2472	Martigny—Aosta	11	Juni—Okt.	m	
Bernina	CH	2330	St. Moritz—Tirano	10	Juni—Okt.	m	
Brenner	A	1370	Innsbruck—Sterzing	N 12, S 13	ganzjährig	I	schnellste Verbindung Deutschl.—Italien
Broccone	I	1617	Borgo—Primiero	7	Mai—Dez.	I	
Brünig	CH	1011	Luzern—Interlaken	8	ganzjährig	I	
Campolungo	I	1875	Corvara—Arabba	12	Juni—Okt.	I	Dolomiten-Paß
Cayolle	F	2326	Barcelonnette—Guillaumes	10	Juni—Okt.	m	Sommerstrecke der „Route des Alpes“
Cereda	I	1378	Primiero—Agordo	15	April—Dez.	m	Vorsicht: enge Fahrbahn!
Cimabanche	I	1547	Schludersbach—Cortina	6	April—Dez.	I	Dolomiten-Paß
Croce Domini	I	1895	Breno—Idrosee	16	Mai—Nov.	I	Forts. der Ponale-Str. am Garda-See
Duran	I	1605	Agordo—Dont	11	Mai—Nov.	m	Dolomiten-Paß
Falzarego	I	2117	Bozen—Cortina	W 7, O 8	Juni—Okt.	I	Dolomiten-Straße
Fernpaß	A	1210	Garmisch—Landeck	8	fast ganzj.	I	schönster Paß Tirols
Flexen	A	1784	Weissenbach—Arlberg	N 15	Juni—Okt.	m	
Flüela	CH	2392	Süs—Davos	10	Juni—Okt.	I	
Forclaz	CH	1523	Martigny—Chamonix	20	Mai—Okt.	s	enge Kehren; steilster Paß der Schweiz
Fugazze	I	1157	Rovereto—Schio	12	April—Dez.	m	„Zona sacra“ 14—18 schwer umkämpft
Furka	CH	2431	Gletsch—Andermatt	19	Juni—Okt.	m	dicht dabei der Rhône-Gletscher
Gavia	I	2621	Bormio—Ponte di Legno	18	Juli—Okt.	m	schmal, teilweise zweitklassig
Galibier	F	2645	St. Michel—Briançon	14	Juli—Okt.	m	Sommerstrecke der „Route des Alpes“
Glockner	A	2505	Bruck—Heiligenblut	12	Juni—Nov.	I	hervorragende Aussichtsstraße
Grödnert-Joch	I	2121	St. Ulrich—Corvara	W 10, O 8	Juni—Okt.	m	Dolomiten-Paß
Gschütt	A	971	Golling—Hallstatt	W 12, O 22	März—Dez.	m	
Gotthardt	CH	2112	Hospenthal—Airolo	10	Juni—Okt.	m	wenn geschlossen, Gotthard-Bahn!
Grimmel	CH	2176	Gletsch—Meiringen	9	Juni—Okt.	m	Postautos kreuzen bergwärts
Hohentauern	A	1265	Trieben—Judenburg	N 20, S 10	ganzjährig	m	
Iselsberg	A	1204	Dölsach—Winklern	N 12, S 8	ganzjährig	I	Fortsetzung der Glockner-Straße
Iseran	F	2769	Val d'Isère—Lanslebourg	N 6, S 10	Aug.—Sept.	m	höchster Alpen-Paß „Route des Alpes“
Izoard	F	2358	Briançon—Guillestre	12	Juli—Okt.	m	Sommerstrecke „Route des Alpes“
Jaufen	I	2159	Sterzing—Meran	15	Juni—Okt.	I	
Jän	CH	1511	Reidenbach—Bolle	10	Mai—Okt.	m	
Joch-Straße	D	1167	Sonthofen—Reutte	7	ganzjährig	m	schönste Aussichtstraße Deutschlands
Julier	CH	2287	Tiefenkaasel—Silvaplana	10	ganzjährig	m	Winterstrecke Bodensee—Italien
Karer	I	1753	Bozen—Cortina	W 9, O 7	ganzjährig	m	„Dolomiten-Straße“
Kärntner Seeberg	A	1216	Eisenkappel—Krainburg	N 8, S 12	Mai—Dez.	m	Ersatz für Loibl-Paß (29%)
Katschberg	A	1641	St. Michael—Spittal	N 29, S 26	Mai—Nov.	s	neue Straße mit geringerer Steigung fertig
Kesselberg	D	858	Walchenseel—Kochel	6	ganzjährig	s	
Klausen	CH	1952	Altdorf—Glarus	10	Juni—Okt.	m	landschaftlich hervorragend

-24-



-25-

Lautaret	F	2058	St. Michel—Briançon	7	Juni—Okt.	1	Sommerstrecke „Route des Alpes“
Lenzerheide	CH	1476	Chur—Tiefenkastel	10	ganzjährig	1	Teil der Julier-Strecke
Loibl	A	1366	Klagenfurt—Laibach	N 25, S 29	Mai—Dez.	1	landschaftlich sehr schön
Lukmanier	CH	1919	Olivone—Disentis	9	Juni—Okt.	1	
Maloja	CH	1817	St. Moritz—Chiavenna	9	ganzjährig	m	Teil der Julier-Strecke nach Italien
Mendel	I	1360	Bozen—Sondrio	W 7, O 8	April—Dez.	m	
Mosses	CH	1448	Les Moulins—Aigle	8	Mai—Okt.	1	meist ganzjährig geöffnet
Niederolpi	A	1220	Wegscheid—Mürzsteg	W 26, O 22	April—Dez.	1	
Oberalp	CH	2048	Disentis—Andermatt	10	Juni—Okt.	1	
Ofen	CH	2155	Sta. Maria—Zernez	10	ganzjährig	m	schmale Straße
Packsattel	A	1166	Köflach—Wolfsberg	10	April—Nov.	1	
Pillon	CH	1550	Gstaad—Aigle	9	Mai—Okt.	m	
Plöcken	A	1360	Oberdrauburg—Udine	N 16, S 7	Mai—Dez.	m	
Pordoi	I	2242	Bozen—Cortina	8	Juni—Okt.	1	höchster Paß der Dolomiten-Straße
Pötschen	A	982	Ischl—Aussee	O 17, W 21	April—Dez.	m	
Prebichl	A	1227	Hieflau—Leoben	N 24, S 21	April—Dez.	1	
Predil	I	1156	Tarvis—Flitsch	N 14, S 13	ganzjährig	1	
Pyhrn	A	946	Liezen—Wels	18	März—Dez.	1	
Reschen	A	1508	Nauders—Glorenza	N 7, S 9	April—Dez.	1	viele unübersichtliche Kurven!
Rolle	I	1984	Bozen—Venedig	N 5, S 7	ganzjährig	1	
San Lugano	I	1101	Ora—Cavalese	8	ganzjährig	1	
San Ubaldo	I	706	Trichiana—Tovena	8	ganzjährig	1	interessanteste Str. d. Alpen. Vorsicht
Schöber	A	850	Trieben—Leoben	6	ganzjährig	1	im Tunnel
Sella	I	2214	Grödnertal Pordoi—Joch	N 8, S 11	Juni—Okt.	m	
Semmering	A	980	Wiener Neustadt—Bruck	6	ganzjährig	1	
Simplon	CH	2901	Brig—Domodossola	9	Juni—Okt.	1	wenn geschlossen: Bahn Brig—Iselle
Spüngen	CH	2118	Spüngen—Chiavenna	9	Juli—Okt.	m	schmal, aber wunderschön
Susten	CH	2262	Meiringen—Wassen	9	Juni—Okt.	1	neue, moderne Straße, langweilig
Stilfser Joch	I	2756	Gomagoi—Bormio	W 8, O 13	Juli—Okt.	m	86 Kehren!
Tauernhöhe	A	1738	Radstadt—Mauterndorf	N 20, S 14	Mai—Nov.	m	lohnende Gebirgs-Strecke
Thurn	A	1273	Kitzbühel—Bruck	9	April—Dez.	1	
Tonale	I	1883	Bozen—Sondrio	W 7, O 6	Juni—Nov.	1	
Tre Croci	I	1808	Cortina—Misurina	W 7, O 10	Mai—Nov.	1	
Turracher Höhe	A	1763	Widweg—Predlitz	N 20, S 34	Juni—Nov.	s	steilster Alpenpaß; zweitklassige Straße
Umbrail	CH	2459	Sta. Maria—Stilfser Joch	9	Juni—Okt.	m	höchste Paßstraße der Schweiz
Valles	I	2023	Predazzo—Cencenighe	15	Juni—Nov.	m	schön — aber schmal
Vars	F	2115	Guillastre—Barcelonnette	10	Juni—Okt.	m	
Wurzen	A	1073	Villach—Laibach	N 23, S 19	März—Dez.	s	
Zirler Berg	A	1185	Mittenwald—Innsbruck	S 25, N 18	fast, ganzj.	m	Ersatz dafür ist der Fernpaß

Neue Horex mit Honda Motor

Wie uns Eckehardt Tel.04191-60453 berichtet, vertreibt die Firma "baja Motorfahrzeuge" Vertriebsgesellschaft für Europa mbH in D-1157 Berlin, Straße am Heizhaus 1 (über Köpenicker Allee), Tel.5099413, Fax 5098320, dieses 50PS oder 72PS starken und 138kg leichten 644ccm Horex-Motorrad. Es ist 8,7 zu 1 verdichtet. Dieser ohc 4Takt Einzylinder mit Namen "Horex 644 OSCA" hat 82mm Hub bei 100mm Bohrung. Das Drehmoment von 57,5Nm bei 5500U/min wird über 5Gänge an das Hinterrad gegeben. Das 2030mm lange, 710mm breite und 1260mm hohe Motorrad ist vorn 110/70R17 und hinten 150/70VB17 bereift. Der Radstand beträgt 1370mm und es wird von jeweils einer Scheibenbremse pro Rad verzögert, vorn 320mm und hinten 210mm Durchmesser. Neben den in den Tank passenden 12L Sprit, kann die Horex OSCA noch bis auf 192kg beladen werden. Die 12V/8Ah Batterie versorgt unter anderem einen elektrischen Anlasser. Eine Besprechung der Horex befindet sich in der Zeitschrift MO Februar 1992, sowie in der Motor Cycle News vom Januar 92 und im Motorradkatalog 1992.

Horex Postkarten u. Plakate

Eckehardt Tel.04191-60453 vom HC Bad Bramstedt hat einen Draht zu einem norddeutschen Verlag der sich mit der Herstellung von Postkarten bis Plakate beschäftigt. Und dieser Verlag hat auch einige Horex-Motive im Angebot, wie SB35, Regina400 mit SteibS500, Horex Rennfahrer u.s.w. Siehe auch HB 2/92 S.12 und HB 1/92 S.18. Wer da ein paar Ratschläge braucht und eine Bestellung abgeben will ist bei Eckehardt, man nennt ihn auch "Seifert", gut aufgehoben. Seifert gibt die Bestellung an den entsprechenden Verlag weiter. Die Preise sind nicht hoch, ein Plakat kostet so ca. 10,-DM. Zusatzinfo: Folgende Firmen, neben jener aus HB 1/92 S.18, haben Postkarten und Plakate im Angebot. B+P Verlag GmbH, Adenauerdamm 91 in 2200 Elmshorn Tel. 04121-92526 oder 77937. Oder HDB-Verlag auch 2200 Elmshorn Postfach 180.

Die 39.Sternfahrt Fulda!!

Diese Sternfahrt ist eine Fortsetzung einer 38. jährigen Tradition mit dem Ziel einmal im Jahr allen Horex-Fahrern und Freunden ein Treffen zu ermöglichen. Es handelt sich um eine sportlich-kameradschaftliche Veranstaltung, die der internationalen Verständigung dienen soll, dem Kennenlernen, dem Gedankenaustausch, dem Wiedersehen alter Freunde und dem Vertiefen von Freundschaften.

An der Horex-Sternfahrt können alle Horex-Fahrer, Horex-Freunde, sowie Fahrer anderer Fabrikate teilnehmen.

Mit diesen Worten beginnt die fünfseitige Ausschreibung die beim HC-Fulda, Clubkapitän Werner Leuber, St.Laurentiusstr. 18, in w-6416 Sieblos, Tel. 06658-562, schleunigst angefordert werden sollte. Denn der offizielle Nennungsschluß ist der 19.4.93, aber da der HB erst am 15.4.93 herausgekommen ist wird Werner das nicht so eng sehen. Das Nenngeld inkl. Plakette beträgt: Fahrer 35,-DM, Beifahrer 10,-DM. Im Preis sind auch alle Eintritte und die Campinggebühr enthalten. Über die Zeit der Veranstaltung ist die Leitung über 06658-250 telefonisch erreichbar, z.B. bei einer Panne. Da bleibt mir nur noch zu sagen: Aufwiedersehen in Fulda!

Nachbau von Hella Rücklichtern

An der Horex, bis auf einige Ausnahmen wurde das Hella Rücklicht verwandt. Zwei Leute bemühen sich um den originalgetreuen Nachbau dieses Rücklichtes. In Deutschland ist das Kurt Heumann, siehe seine Anzeige in diesem Heft und in den USA ist es Bob Schanz siehe Citation Artikel in diesem Heft.

Treffen-Ausstellungen-Maerkte

+ + + + +
 + Ausfahrttermine des HC Taunus Info bei Marina Tel. 06172-81898+
 + w6380 Bad Homburg 25.4./20.6./17.7./31.7./22.8./19.9./17.10. +
 + Wo bleiben die Termine der anderen Clubs ??????????????????+
 + + + + +
 + Vfv Rennen 2 bis 4.7 Most; 10 u. 11.7. Horice; 14 u. 15.8 +
 + Bengel; 14 u.15.8 Schotten; 11.9 Hockenheim; +
 + 26.9 Nürburgring +
 + Tel. 089-6099844 oder 06044-2868 oder 06158-85501 +
 + + + + +
 + Rennen des VMCC Kim Molnar, Atherton House, Fulwood Row 32 +
 + Preston Pr2 & SL England. 11.4 Mallory, 23.5 Snetterton, 30.5 +
 + Donington, 6.6 Cadwell, 3.7 Cadwell, 28-30.8 Pembrey, 11.9 +
 + Cadwell, 18-19.9 Three Sisters +
 + + + + +
 + Rennen des CRMC Ann Murden, Fenn Farm, St.Mary Hoo near Roch- +
 + ester ME3 80Y. 12.4 Cadwell, 1-2.5 Lydden, 29-30.5 Three +
 + Sisters, 27.6 Mallory, 10-11.7 Pembrey (Classicfest) 31.7 +
 + Pembrey, 9-10.10 Cadwell +
 + + + + +
 +18.4 Markt, Treffen, Rallye W-8260 Mühldorf/Inn Tel.08631-7367
 +18.4 Treffen in w-2900 Oldenburg Tel. 0441-47726
 +23 bis 24.4 Feinschmeckertreffen 6953 Gundelsheim Tel.06269-1061
 -23 bis 25.4 Hessen-Nassau Maraton w6348 Herborn Tel.02772-41222
 +24.4 Markt in Reutlingen Tel. 07157-63094
 +24.4 Ausfahrt TÜV Düsseldorf Tel.0211-6354-116
 -24 bis 25.4 Markt in w6700 Ludwigshafen Tel.06272-567
 -25.4 Rallye in w-4050 Mönchengladbach 4 MSC Wickrath Postf.400101
 +25.4 Markt u. Treffen Elleringen/Lüneburg Tel.05854-1084
 +25.4 Treffen Mahlstedt/Liebenau Tel. 05024-482
 -1.5 Rallye in w5250 Euskirchen Tel. 02251-51799
 +1.5 Markt in A-4281 Mönchdorf Österreich Tel.0043-7267-421
 +1.5 Treffen w-3300 Braunschweig Tel. 0531-346419
 +1 bis 2.5 98er Meeting Deutsches Verkehrs-Pädagogisches
 Institut Postfach 1260 w-7068 Urbach
 +1.5 Oldtimertag Scheßlitz Tel.0951-44532
 -1 bis 2.5 Markt in w7900 Ulm Tel. 0731-24452
 +1 bis 2.5 Markt in Berlin Tel. 030-3723060
 +2.5 Zuverlässigkeitsf. w7060Schorndorf Bj.48-68 Tel.07181-44017
 +7 bis 8.5 "Hornberger Schießen" w-7210 Rottweil Tel.0741-14438
 + + + + +
 +8.5 IIV. Richard Kuechen Bedaechnisfahrt w6748 Bad Bergzabern +
 + Tel. 06349-8506 +
 + + + + +
 +8 bis 9.5 Festival Bielefeld Tel.02263-6524
 +9.5 Markt in F-54790 Mancieulles Info: J.C.Hand Rue de Metz 35
 +14 bis 16.5 Treffen w-5760 Arnsberg Tel. 02931-16559
 +14 bis 16.5 Treffen w-2941 Ochtersum Tel.04971-7843
 +15.5 Maiandacht w-8962 Pfronten Tel. 08363-1840
 +15 bis 16.5 Lufthanasatreffen w-6234 Hattersheim Tel.069-681104
 +15.5 Rallye in w-7090 Ellwangen Tel. 07961-53445
 +15 bis 16.5 Markt u. Treffen in ? Königsbrunn Tel.08231-5915
 +15 bis 16.5 Treffen in w-4770 Soest Tel. 02921-2041
 +15 bis 16.5 Markt in Aachen Tivoli
 +15 bis 16.5 Markt in Geretsried Tel.08195-550
 -16.5 Vet.Ausfahrt w7100 Heilbronn Tel.07134-8656
 +16.5 Mopedtreffen (alt) in Nienburg Tel. 05027-481
 +16.5 Markt in w-6626 Wadgassen/Bous Tel. 06834-1682
 +16.5 Ausfahrt Dachau Tel.08131-71935
 +16.5 Treffen in w-2250 Husum Tel. 04841-73646.
 +20 bis 23.5 Rallye Prag; Jan Kralik; Podskalska 33; CSFR 12800
 Praha 2


+20.5 1. Horex-Treffen Stammtisch Ruhrpott mit Ausfahrt nach
 + Schloß Nordkirchen, in w4714 Bork. Tel. 0234-264487 und
 + 02592-63133 oder auch 05021-66243 bei Gabi
 +20 bis 23.5 ADAC Bike 93 w-5000 Köln.
 +22.5 Ruhrtalrallye w-4330 Mülheim/Ruhr Tel.0208-486900
 +22.5 Fahrt in Lauffen Tel. 07133-6861
 +22 bis 23.5 Markt in B-3300 Tienen Info: D.Sterkendries
 Kauterstraat 35

 * W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G *
 *28 bis 31.5 in w 6416 Poppenhausen bie w6400 Fulda *
 * 39igste Horex-Sternfahrt Fulda Tel.06658-562 Werner *

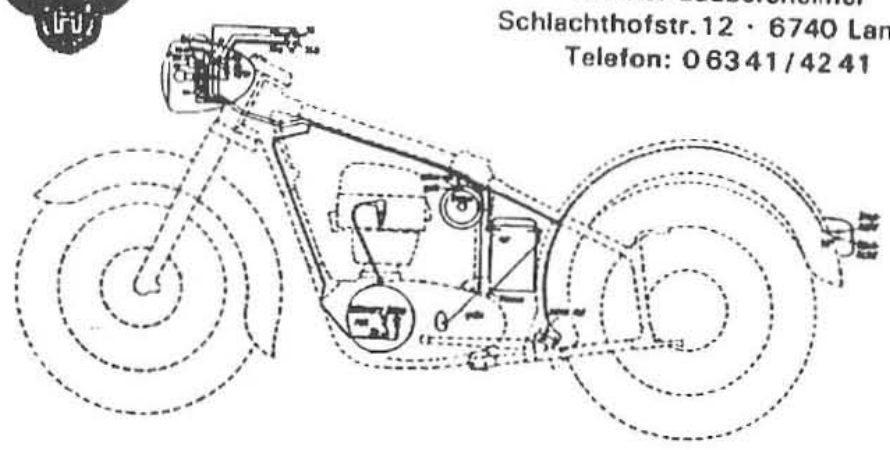
 -31.5 bis 11.6 Isel of Man Tel, IOM-624-621323-661930
 +4.6 Rallye w-3250 Hameln Tel. 05151-12169
 +4 bis 5.6 Classic TT-Races South. 100 MC, 24 Victoria Road IoM
 -4 bis 6.6 Rallye w-2418 Ratzeburg Tel. 04541-82339
 +5.6 Ausfahrt MSC Reichenbach w7081 Aalen Tel. 07366-5587
 -5.6 Rallye Fichtenhein w2240 Büsum Tel.04834-8336
 -5.6 Markt in Komp/Tirol Tel. 0043-5242-73226
 -5.6 Eduard Molitor Gedaechnisfahrt w7081 Aalen 07366-5587
 +5 bis 6.6 Tour de Belgique R.Servais Rue A. Dumont 46
 Belgien 4601 Vaux sous Chevrement
 +5 bis 6.6 Rennen in I-40026 Imola, B.Battilani, Via Poiano 1B
 +6.6 Gottesdienst w-2000 Hamburg Tel. 040-324400
 -6.6 Rally im Neuffener Tal w7443 Frickenhausen Tel.07022-48410
 +6.6 Treffen w-3314 Strengberg Tel. 07432-2595
 +6.6 Treffen w-4993 Rahden Tel. 05771-4739
 +6.6 Treffen w-7048 Bondorf Tel. 07457-8024
 +6.6 Markt in w-2811 Asendorf Tel. 04253-714
 +8 bis 12.6 Milano-Taranto E.Lienke, Graf Spee Platz 8, München
 +12 bis 13.6 Treffen des MC-Schutzblech Marpingen Saarland
 + Info bei Rudi Brill Tel. 06853-3644
 +12.6 Ausfahrt Schlierbachtal w-6145 Lindenfels Tel.06255-1549
 +12 bis 13.6 Markt u. Treffen in w-2935 Bockhorn Tel. 04453-7333
 -12 bis 13.6 Oltimefestival w8200 Rosenheim Tel.08031-32424
 +13.6 Banbury Run Bj.bis1930 VMCC Wetmore R. GB-DE141SN Burton
 +13.6 Ausfahrt mit Prüfungen w7230 Schramberg Tel.07422-22129
 +13.6 Treffen w-4534 Recke Tel. 05453-7403
 +13.6 Ausfahrt w-7952 Bad Buchau Tel. 07351-9854
 +13.6 Markt in w-8880 Dillingen Tel. 09071-1636
 + W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +
 +18 bis 20.6 Horex-Treffen in Norwegen Tel.0047-4-851446 Arne +
 + Das Treffen findet in Blikshavn auf der Insel Karmoy statt. +
 +25 bis 27.6 Inntal Rallye 8260 Mühldorf Inn Tel.08631-7367
 +25 bis 27.6 Oldtimer Festival Nürburgring
 +26.6 Treffen Atzwang Süd Tirol G.Unterholzner Laugengasse 24
 Italien 39011 Lana Tel. 0039-473-53708
 +26.6 Rundfahrt w8751 Heibach Spessart Tel.06095-2460
 +26.6 Treffen o-6515 Münchenbernsdorf; Klaus Zenker; Wiesenstr.17
 +26 bis 27.6 Markt w8069 Wolnzach Tel. 08442-4312
 +26 bis 27.6 Gespanntreffen w-8811 Leutershausen Tel.09823-8229
 +26 bis 27.6 Treffen Kibitzgrund Tel. 06653-536
 +26 bis 27.6 Rallye B-9340 Info: Lede Nieuwstraat 125 D.Praet
 +26 bis 27.6 GP Misano I-40026 Imola, Via Poiano 1B, B.Battilani
 -1 bis 4.7 Treffen Interalpen-Hotel Tyrol Tel.0043-5262-606
 -3 bis 4.7 Treffen Sinsheim Museum Tel.06221-3000309
 +3.7 Fahrt w-8670 Hof Tel. 09281-971112 o. 52691
 -3 bis 4.7 Vet.Ausfahrt w7120 Bietigheim Tel.07142-42634
 +4.7 Markt u. Treffen Belgien 3680 Maaseik Tel. 0032-89-567706

+4.7 Rallye w8671 Lichtenberg Tel. 02988-7555
-10.7 Rallye in Aldingen w7140 Ludwigsburg Tel. 07141-871141
+11 bis 24.7 Rallye Südostpolen Tel. 06243-8956
+++++
+ W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +
+16.7 bis 18.7 Sommertreffen der Horex u. Gespannfreunde Main- +
+ kling. W-7189 Frankenhardt bei Creilsheim Fritz Tel. 07959-634+
+++++
+17 bis 18.7 Großes Odenwälder Ultimetreffen w8761 Preunschen +
+ bei Amorbach Tel. 09373-8689 Fax 4026 Hr. Geiger +
+++++
+ 17 bis 18.7 2.Tage Ausfahrt des Fahrzeugveteranenverein +
+ Dreieich "in Veterano gaudium" nach Sandbach/Odenwald. Info +
+ bei Hansi 06103-62300 oder Ottmar 06103-65846 +
+++++
+23 bis 25.7 Rennen am Klausenpas Schweiz siehe in diesem Heft.
+23 bis 25.7 Sternfahrt w-5551 Veldenz Tel. 06571-14-289
+++++
+24 bis 25.7. Treffen und Markt am Gasthaus "Wirzenborner Liss"+
+ in w-5430 Montabaur Wirzb. Info bei Horex-Freund Hans-Peter +
+ Schaaf Tel. 02602-8706; schönste Anfahrt über Gelbachtal +
+++++
+24.7 bis 1.8 2000km durch Deutschland Tel. 02434-5156
+30.7 bis 1.8 Golden Oldies w-6301 Wettenberg Tel. 0641-8040
+1.8 VII. Christopherus Rallye w2215 Hanerau-Hademarschen
Tel. 04872-7870
+1.8 Treffen w-2202 Heede Tel. 04123-5590
+7 bis 8.8 Markt in w-2733 Dipshorn Tel. 04283-5828
+7 bis 8.8 Treffen in w-8939 Zaisertshoffen Tel. 08268-606.
+7.8 Orientierungsfahrt "Rund um den Stollberg" w-2257 Bredstedt
+14.8 Treffen w-8581 Eckersdorf Tel. 0921-39009
+14.8 Rallye w-6501 Heidesheim Tel. 06132-5105
+14 bis 15.8 Rallye DK-5550 Langeskov Gronvej 4A DVM Egeskov
+20 bis 22.8 Treffen w-7244 Salzstetten Tel. 07486-9192 o. 1301
+20 bis 22.8 Markt NL-3512 VJ Utrecht Vehikel Lauwerstraat 26
+20 bis 22.8 Lüttich-Nancy-Lüttich. H.Bovy Royal Motor Union
Blv.D Avroy 254 Belgien 4000 Lüttich
+21.8 Rallye w-2320 Plön Tel. 04522-8604
+22.8 Treffen in NL-9686 TX Beerta Tel. 0031-5971-33171
+27 bis 29.8 Treffen in Schweden N.Holgersson S.T.Mansgaten 76
Schweden 22229 Lund
+27 bis 29.8 Treffen NL-7255 CZ Hengelo R.Kreunen Sarinkkamp 95
+28.8 Weinstraßenfahrt w6701 Fußgönheim Tel. 06237-6997
+29.8 Treffen Dampfbier Brauerei Essen Borbeck
+31.8 bis 3.9 Classic Manx GP, MCC Viking House, Nelson Street,
Douglas IoM.
+31.8 bis 1.9 Rennen Schweden Linköping Info: Lennart Olander
Rosendal S-74194 Knivsta.
+2 bis 5.9 Rallye South African 2043 Jeppestown BO Box 33312
+4.9 Fahrt der Motorräder bis Bj.1924 w7081 Aalen 07366-5587
+4 bis 5.9 Treffen in w-6920 Sinsheim Tel. 07261-61116
+11 bis 12.9 "Preis der Solitude" Tel. 07156-25353
+11 bis 12.9 Treffen F-71850 Charnay les Macon, B.Salvat Au Bourge
+11 bis 12.9 Markt Beaulieu Hants England
+11 bis 12.9 Rennen in Anderstorp Schweden Siehe 31.8.
+11 bis 12.9 Rennen in A-8990 Bad Aussee Tel. 0043-6152-2918
+17 bis 19.9 VI.Bocksbeutel-Rallye w-8783 Hammelburg 09732-80249
+17 bis 19.9 Rallye w-8390 Passau Tel. 0851-8431
+19.9 bis 16.10 Rallye Route66 USA Tel. 06243-8956
+2 und 3.10 "25 Jahre Rund um den Rochlitzer Berg" OTC o-9290
Rochlitz; Dorfstr. 5 ; o-9291 Zetteritz
+25 bis 26.9 Markt Kassel H.Leicht Griesbadgasse 26 w7900 Ulm
+26.9 "Kölner Kurs" Nürburgring Tel. 02202-55051
+26.9 Treffen in w-7860 Schopfheim Tel. 07622-63240

* + Diese Zeichen bedeuten: neu, wichtig oder verändert.



Elektro- u. Feinwerktechnik
Werner Laubersheimer
Schlachthofstr. 12 · 6740 Landau
Telefon: 06341/4241



Neue Spannungsregler
für alle Lichtmaschinen DM 130,-

Kabelbäume in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan DM 70,-

Instandsetzung von Zündmagneten
schnell und kostengünstig

Gleichstromanker wickeln 130,- 200,-

Zündspulen wickeln DM 70,-

Drehstromanker im Tausch DM 130,-

Auf sämtliche Arbeiten und Produkte
1 Jahr Garantie

Bitte kostenlose Preisliste anfordern.
Postversand jeden Tag, auch ins Ausland.

Neu Geändert

Horex-Freunde unter sich.

Z = Horex oder Veteranenfahrer auf Tour können ihr Zelt bei mir aufschlagen.

Pose Günter: Nettebergerstr. 97: w4714 Bork: Tel. 02592-63133: S, G, B?, Rg:

Pose Günter: -"- : -"- : Auch 05021-66243: -"- :

Habermann K.J.: Dorfstr. 19: w5534 Birgel: Tel. 0659-4330: Z: Rg:

Monat. Stammtische und Clubabende

-Die Rahlstedter-Motorrad-Oldies (RMO) treffen sich alle 4 Wochen abwechselnd bei jedem Klub-Mitglied. Wer dabei sein möchte, melde sich bei Klub-Kapitän Hr. Frete Kahlenredder 38 in w-2000 Barsbüttel. Tel. 040-6533617

-Der Horex Stammtisch-Ruhrpott, hat sich am Samstag den 7.2.93 in w-4714 Bork nahe Dortmund getroffen. Anneliese, Gabi, anessa, Horst, Peter und Günter waren dabei. Es war sehr familier, also Jung und Alt. Horexaner an einem Tisch, jeder hatte das Sagen. Wir haben vereinbart uns jeden 1. Samstag im Monat zu treffen. Interessierte Horexaner können ja mal reinschnuppern. Info bei Gabi Tel. 0234-264487.

-Der Horexclub Fulda trifft sich zum Clubabend, jeden zweiten Dienstag eines Monats, im Gasthof direkt am Ortseingang von w-6411 Wissels und zwar auf der Straße von Fulda kommend, um 20.00 Uhr. Info. Werner 06658-562.

-Die Horexfreunde Staufeu-Teck treffen sich jeden vierten Freitag eines Monats, im Gasthof "Traube", in w-7311 Owen/Teck, um 20.00 Uhr. Info. Gudrun 07161-22455 oder Vorstand 07161-25679.

USA Ersatzteile für Citation!

Das Ersatzteillager des Citation Erfinders "Joe Berliner" (siehe HB 2/90 S.12) ist wieder zugänglich. Robert (Bob) Schanz, P.O. Box 26116, in Cincinnati OH 45226, USA, Tel. 001-513-8716622 hat nun die Teile. Er unterhält einen Ersatzteilhandel für Veteranenmotorräder. Das nun übernommene Ersatzteillager umfasst mehrere Tonnen und ein Beispiel sei genannt. Er hat mehrere hintere und vordere Schutzbleche Citation (Imperator 450) sowie original Sturzbügel am Lager.

Sehr geehrter Herr Klinger!

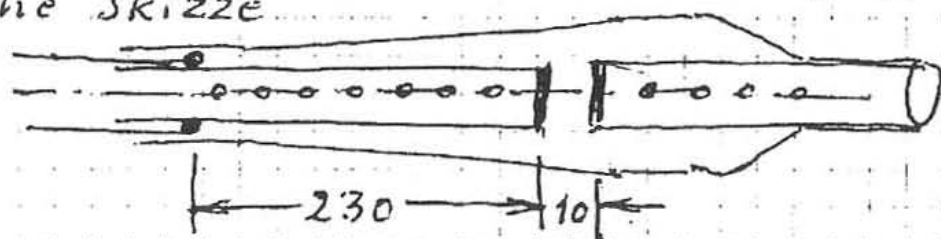
Als 18 jähriger bekam ich eine Herex Regina 3, das war 1955. Diese Maschine habe ich bis 1960 gefahren.

- a) In diesen 5 Jahren hatte ich 2 x Rahmenbruch und zwar unterhalb vom Steuerkopf, etwa 2-3 cm über dem Seitenwagenanschluß. Damals bin ich auf schlechten Straßen (meist Kopfsteinpflaster) viel zu schnell gefahren. Unterwegs habe ich dann in der nächsten Schmiede ein Knotenblech eingeschweißt.
- b) Eine Austausch Pleuellwelle mußte ich 3 x einbauen. Die Lebensdauer dürfte kaum mehr als 20.000 km betragen haben. Der Pleulschaden kündigte sich an, wenn beim Gaswegnehmen Klopfgeräusche entstanden. Absolute Sicherheit gewann ich bei demontiertem Zylinder, wenn sich das Pleul geringfügig auf- und ab bewegen und sich seitlich bis 4 mm kippen ließ.
- c) Einmal ist mir das Gehäuse am Ritzelaustritt gerissen, weil die Kette abgesprungen war. Von da an habe ich stets auf richtige Kettenspannung geachtet. Auch habe ich lieber Kette und Ritzel vorzeitig gewechselt.
- d) Einen großen Fehler machte ich, indem ich das Kipphebelverhältnis geändert habe, so daß die Ventile einen größeren Hub erhielten. Wegen der größeren Ventilbeschleunigung schlugen die Ventile kräftiger auf den Ventilsitz. Sehr schnell habe dem Motor neue Kipphebel spendiert.
- e) Ebenfalls ein Fehler war das Ausbohren des Vergasers auf 28 mm, ohne dabei eine größere Hauptdüse zu nehmen. Die Düse hätte etwa 120 sein müssen.
- f) Ferner war ich der irrigen Meinung, wenn man ein kleinere Übersetzung nimmt, würde die Maschine schneller laufen. Den 37 ziger Zahnkranz habe ich auf 33 Zähne verringert. Die Zusammenhänge sind mir jetzt klar, wenn man das Diagramm Fahrwiderstand und Leistung betrachtet.

Eine höhere Geschwindigkeit hätte erreicht werden können mit einem Zahnkranz von 38 Zähnen und einer Nockenwelle E₆,

Jetzt sind 37 Jahre vergangen. Seit September dieses Jahres fahre ich wieder eine Regina. Eines ist damals und heute gleich: Die Faszination die diese Maschine ausstrahlt.

Meine Maschine ist mit einem Sportkolben $\xi = 1:7,5$ und mit einer Nockenwelle E₈₆ ausgerüstet. Dabei ist das Auspuffgeräusch sehr laut. Ich habe folgende Veränderung zur Geräuschminderung vorgenommen. In die Auspuffrohre habe ich je ein Rohr 35x1 eingeschoben und 230 mm herausragen lassen. Das Ende dichtgeschweißt und dieses Rohr mit 72 Bohrungen je 5 mm versehen. An 4 Stellen habe ich das Rohr mit dem Auspuffrohr verschweißt siehe Skizze



Das Auspuffgeräusch hat sich erwartungsgemäß vermindert, es ist immer noch kernig - sogar erwünscht aber angenehmer.

Bei Verwendung der Nockenwelle E₈₆ ist es erforderlich die Düsen-nadel in die 3. Kerbe zu hängen, sonst patscht es aus dem Vergaser (zu magerer Einstellung). Es ist nicht möglich im 4. Gang unter 60 km/h zu fahren.

In der Einfahrperiode habe ich jetzt die vielverschmählte Nockenwelle E₁ genommen. Hiermit kann ich im 4. Gang - ohne zu ruckeln - mit 50 km/h dahinrollen. (aber nicht beschleunigen).

Schon in den fünfziger Jahren habe ich mir Gedanken gemacht wegen dem Verschleiß des Pleullagers. Auch wußte ich, daß Horrex den Pleulzapfen von 24,5 mm auf 29,75 mm vergrößert hatte. siehe Motoren seziert und frisiert von Helmut Hütten Ausgabe 1955, Seite 300.

Meine Regina 3, die ich in den fünfziger Jahren gefahren habe, hatte eingepreßte Lagerzapfen von 29,75 mm Durchmesser. Es waren 2x14 Rollen von 5,5 mm Durchmesser X 7,4 mm Breite.

Meine jetzige Regina ist mit einem Dürkopp-Nadellager ausgerüstet: $30 \times 37 \times 18$ entsprechend Zapfendurchmesser, Außendurchmesser und Käfigbreite, Anzahl der Rollen = 18.

Natürlich war ich skeptisch, weil sich der Rollendurchmesser von 5,5 mm auf 3,5 mm verringert hatte. Andererseits hatte sich die Anzahl der Rollen von 14 auf 18 erhöht.

In HB 2/92 Seite 24 ist die Original Kurbelwellenlagerung der Regina 1 dargestellt, auf Seite 24 der Umbau auf ein Nadellager NA 4905 C3. Da habe ich ganz erhebliche Zweifel an der Lebensdauer, zumal die Nadeln nur einen Durchmesser von 2,75 mm haben.

Jetzt beschaffte ich mir mehrere Kataloge über Nadel- und Zylinderrollenlager.

Eine Schnittzeichnung über den Umbau der Kurbelwelle der Regina 1 auf Nadellager brachte mir die Erkenntnis, daß die Pleulbohrung 47 mm beträgt. Im JNA-Katalog fand ich auf Seite 140 Innenringe mit den Abmessungen $42 \times 47 \times 20$. Auf Seite 94 fand ich Nadelkränze für Pleullager mit den Abmessungen $35 \times 42 \times 20$. Angefertigt werden müßte ein Pleulzapfen mit 35 mm Durchmesser.

Sehr interessant fand ich im HB 9/13 Seite 24 den Artikel über Pleullager mit den Abmessungen des Käfigs von $29 \times 39 \times 20$, aber der Aufwand mit der Anfertigung von Innenring und Zapfen ist doch groß.

Jetzt habe ich die mir bekannten Pleullager aufgeführt und zum Zwecke der Berechnung der Lebensdauer aufgelistet.

	FW x EW x Bc	Anzahl d. Rollen	S	Rollend x Breite	Tragzahl Cdyn	[kN] Cstat
	$24,5 \times 35,5 \times 18,0$	17	—	$5,5 \times 14,8$	35,6	47,8
	$29,75 \times 40,75 \times 18,0$	14	2,4	$5,5 \times 14,8$	30,6	40,8
FAG	K $30 \times 37 \times 18$ FV	18	3,2	$3,5 \times 14,65$	23,2	35,5
	NA 4905				23,6	31,5
INA	KZK $35 \times 42 \times 20$	19	2,863	$3,5 \times 15,8$	26,0	40,5
FAG	K $35 \times 42 \times 20$ FV1255	21	2,26	$3,5 \times 16,3$	28,5	48,0
INA	K $29 \times 39 \times 20$	14	2,625	$5,0 \times 15,8$	29,6	41,5

Die Lebensdauer wird in der Fachliteratur wie folgt angegeben:

Leichtmotorräder 600 - 1200 Lh (Stunden)
schwere Krafträder 1000 - 2000 Lh

Die Formel lautet:

$$L_h = \frac{16.666}{n} \left(\frac{C}{P} \right)^p \quad L_h = \text{nominelle Lebensdauer in Betriebsstunden}$$

$n = \text{min}^{-1}$ Betriebsdrehzahl

$P = \text{äquivalente Lagerbelastung [N]}$

$p^{10/3}$ für Nadel- u. Rollenlager

Da ich in der Fachliteratur kein Berechnungsbeispiel gefunden habe, gehe ich wie folgt vor:

Maximale Lagerbelastung:

$$p = 7 \cdot 10^{-2} = 7 \cdot 10^{-2} = 47,6 \cdot 10^{-2} = 45,2 \text{ kp/cm}^2$$

$$P_{\max} = D^2 \frac{\pi}{4} \cdot p = 6,9^2 \cdot 0,785 \cdot 45,2 = 1689 \text{ kp}$$

Weil das Motorrad nicht ständig mit voller Belastung läuft - wie etwa bei Rennen - , lege ich p_{me} als mittleren Arbeitsdruck zugrunde.

$$p_{me} = \frac{N_c \cdot 900}{V_h \cdot n} = \frac{18 \cdot 900}{0,35 \cdot 6000} = 7,7 \text{ kp/cm}^2$$

$$P = D^2 \frac{\pi}{4} \cdot p_{me} = 6,9 \cdot 0,785 \cdot 7,7 = 287,8 \text{ kp} \approx \underline{2878 \text{ N}}$$

Als äquivalente Lagerbelastung $P = 2878 \text{ N}$ angenommen.
als Lager wähle ich $30 \times 37 \times 18$

$$L_h = \frac{16.666}{6000} \left(\frac{23200}{2878} \right)^{3,33} = 1930 \text{ h (Stunden)}$$

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Telefon

Postadresse Constantin Klinger
Rotlintstr. 51
6000 Frankfurt 1

069-
436859
oder
4909043

Redaktion Constantin Klinger

Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
Kto. 318039303 BLZ. 500 502 01

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

-34-

Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

Ich würde mich sehr freuen, wenn einer der jungen KFZ - Diplom - Ingenieure ein Berechnungsbeispiel im HB veröffentlichen oder mir persönlich senden würde.

Außerdem würden sich - glaube ich - viele Leser freuen, wenn von den Nockenwellen E, E1, (E2) Ec, E8 die Ventilhubkurven erscheinen würden.

Anbei liegen 20,- DM im Umschlag für die nächsten 10⁷ Horex - Boten. - Ich bin sogar der Meinung, daß der HB mehr Informationen liefert als seinerzeit die Horex - Hauspost. Daher möchte ich Sie ermuntern „so weiter machen“.

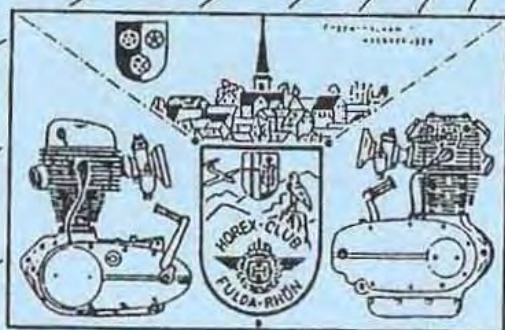
Mit freundlichen Grüßen

Herbert Hauschild
Realschulstr. 32
4100 Duisburg 1

Telf. 0203-25026

den 1.12.92

39. Internationale HOREX Sternfahrt



Pfingsten 1993
Fulda - Poppenhausen

OBS

Otto Bayer Spezial

Motorsport - Zylinderschleifer - Kolben

Kopfdichtung mit CU-Einfassung
Regina 3+4 9,-DM/ Resi 16,-DM
Papierdichtungen Gehäuse-mitte
oder rund oder spitz 8,50 DM
Dichtung Kipphebelhaube 2,50 DM
Fussdichtung 350, 400 3,50 DM
Ventilführung Guss 20,-DM dito
Sondermessing 25,-DM. Ventile
Reg. 350, 400 u. Imperator Blei-
frei 45,-DM. Kolben Reg. 250, 350
400 und Imperator in 1a 250,-DM

Kolben für Motorräder, Moped, Auto, Oldtimer,
Sonderanfertigungen - Kolbenringe, Kolbenbolzen,
Dichtungen für ältere Motorräder

Ansbacher Str. 12 · Tel. 07131/482000
7100 HN - Frankenbach

Alle Kleinanzeigen sind kostenfrei. Wir behalten uns aber vor, den Text sinnvoll zu kürzen oder zu verändern. Anzeigen können jeweils bis 30 Tage vor herauskommen des HB an uns per Post oder Telefon, für die nächste Ausgabe des HB, gegeben werden. Siehe hierzu Adresse und Telefon im Impressum.

Suche 350er Regina Motor Rundgehäuse oder Motornummer ab 0371931153 Tel. 02268-7044 20Uhr

Suche für Resident: V.u.H.-Stoßdämpfer, V. u.H. -Schutzbleche, sowie Reparaturanleitung. Suche für Regina 2,3,4 Rahmen und komplettes hinteres Schutzblech Tel. 0251-212249 Horst.

Suche Regina Kickstarter letzte Ausführung gekröpft. Albrecht Tel. 06126-6531

Verk. Regina 1 Fahrwerk, restauriert, neue Laufräder mit Bereifung u. Brief, 1500,-DM, oder Tausch für andere Horexteile. Suche hint. Regina 1 Schutzblech, Wzg. Kasten und Schutzbleche Regina 0 Kickstarter, eventuell Tausch für Einport-Zylinderkopf oder Tank. Benno Tel. 0711-512473.

Verkaufe original nachgegaute Tankschutze, rot, blau, Schwarz mit weißer Einfassung. Benno Tel. 0711-512473

Suche für Resident Vorderradschwinge, Verkleidungsrohr unten links so wie rechts komplett Nr. 07412400, einschliesslich Verkleidungsring Nr. 07410400 und Gummischeibe Nr. 07419400. Tel. 07331-200420 Günter Ehrhardt

Ein Horex-Freund aus Polen sucht für seine T6 Bj. 38 einen Zylinder. Wer kann helfen? Schreibt ihm ein Angebot. Marek Wachowiak; Os. Wichrowe 9/17; 61-674 Poznan Polen.

Verkaufe: für Resi-Schutzblech hinten, Kopf; für Imp.-Nachbau Schutzblech hinten DM420,-; für Regina - Kickstarter 03, Lima überholt, Endstück Hi. Schutzbl., Lampe, Alukopf+Zyl.; für SB35 Kopf+Zyl. Tel. 09373-8689 Sigi.

Kaufe oder tausche für T6/S6 Bj 37-40: 1 Primärkettenkasten kpl; Vorderrad oder Nabe, Tiger, 7 Zoll 178mm, 40Loch; Öltank; Batteriehalter; Fußbremshebel; Schutzblech hinten und div. Kleinteile. Biete: für S5/T5 Bj. 29-33 Boschscheinwerfer mit Zündschloß und Abblendschalter; Trichterhube 6Volt Bosch. Für Regina Sport: F - Amal Vergaser 27C1BP. Div. Regina Teile Hannes Tel. 06142-21366

Tausche meinen Resi-Rahmen mit Unbedenklichkeitsbescheinigung gegen Imperator-Rahmen. Tel. 06172-71187

Verkaufe Regina 350ccm Type E1M Bj. 51 Erstzulassung 31.1.53. Ganz solide Maschine. Original außer Tank (kein Flachtank) u. kein Schwebesattel. Schöner Motor, läuft sehr nett. FP 5500,-DM Mat Saes Tel. 0031-4950-34042

Verkaufe Regina Bj. 50 restauriert, bis auf Elektrik und Blechteile komplett. Preis VB Dietmar Tel. 0221-6804967

Suche Steib 350S für Regina. Ulrich Tel. 0591-64145

Suche Regina 1 oder 3 in fahrbereitem Zustand, so für ca. 4000 bis 5000 DM. Marco Müller Im Rosental 2A, W-6654 Limbach

Suche T6 (XM) Motor Christian Tel. 09502-7448.

Verk. o. tausche meine Maico Taifun Bremse hint. gegen vord. Imperatorbremse. Verk. Scheinw. Bosch 155, Bj. 30; 4teiligen Regina Motor ohne Nr.; Regina Werkzeugkasten; Einspuranhänger Capri restaur.; NSU Literatur Kamerad Motor. Ingo 030-4348224

Tausche Hauspostheft 5/53. Habe noch einige Regina-Räder, neue Übermaßkolben 02, Ölpumpenrad-abzieher, Kolben o. Zahnradpumpe Tel. 0821-436914 Mo-Do 20-21 Uhr.

Verk. Regina Bj. 51 100% original 99% komplett, unverschraubte Restaurationsbasis, Motor läuft gut preiswert aber nicht billig. Dito Regina 400. GFK Schutzblechsätze (vorn/hinten) Nachbau für Resident und Imperator je Satz DM 220 Holger Tel. 04882-385



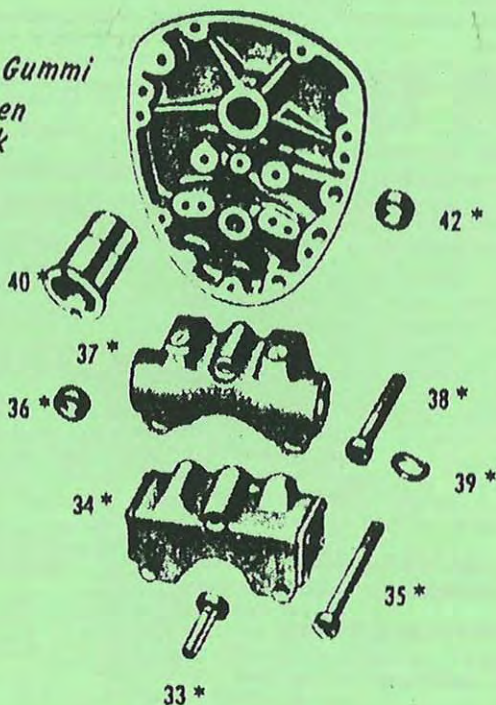
HOREX

Die nächste Sternfahrt
geht nach



BOLE

36u.42 sind Gummi
Dichtungen
4u.3 Stück

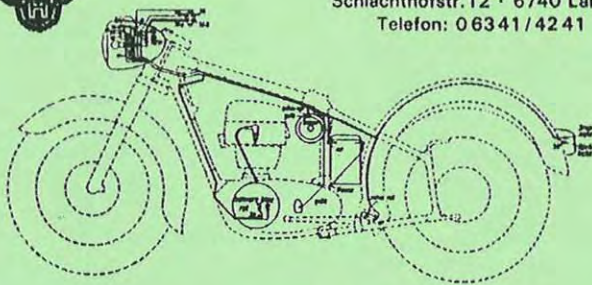


Schutzgebühr 2,- DM Heft 3/ 93



Elektro- u. Feinwerktechnik

Werner Laubersheimer
Schlachthofstr. 12 · 6740 Landau
Telefon: 06341/4241



Neue Spannungsregler
für alle Lichtmaschinen

Kabelbäume in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan

Instandsetzung von Zündmagneten
schnell und kostengünstig

Gleichstromanker wickeln
Zündspulen wickeln

Drehstromanker im Tausch
Auf sämtliche Arbeiten und Produkte
1 Jahr Garantie

Bitte kostenlose Preislise anfordern.
Postversand jeden Tag, auch ins Ausland.



HOREX Imperator

2-Zylinder 500 cm mit abnehmender Motorleistung

OBS

Otto Bayer Spezial

Motorsport - Zylinderschleiferei - Kolben

Kolben für Motorräder, Moped, Auto, Oldtimer,
Sonderanfertigungen · Kolbenringe, Kolbenbolzen,
Dichtungen für ältere Motorräder

Kopfdichtung mit CU-Einfassung
Regina 3+4 9,-DM/ Resi 16,-DM
Papierdichtungen Gehäuse, Mitte
o. Deckel rund o. spitz 8,50 DM
Dichtung Kipphebelhaube 2,50 DM
Fußdichtung 350, 400 3,50 DM
Ventilführung Guß 20,-DM dito
Sondermessing 25,-DM. Ventile
Reg. 350, 400 u. Imperator Blei-
frei 45,-DM. Kolben Reg. 250, 350
400 und Imperator in 1a 250,-DM

Ansbacher Str. 12 · Tel. 07131/482000
7100 HN - Frankenbach

Postgiroamt Stuttgart (BLZ 600 100 70) Kto. 148178-709

HOREX-NEUTEILE

z.B. LIMA-Deckel, Kapselrohr,
Tachoscheiben, Ölltg., Tele-
Verschleißteile und vieles mehr.

KLAUS FORSTER

A. d. Stadtwiesen 37
6140 Bensheim 2

Tel. 06251/73223, ab 19 Uhr

Klaus Forster
neue Preise.

Klaus hat eine neue Preisliste
(ab April 93) herausgebracht.
Das alleine wäre noch nichts
Besonderes, aber das neue Be-
stellnummernsystem ist schon
klasse. Gesuchtes ist schnell
gefunden, da die Nummer eine
Teilebeschreibung in Kurzform
darstellt. Siehe Anzeige in die-
sem Heft.

Antworten zum Brief von Herbert Hauschild:

Michael Tel. 0511-443783 schreibt: nicht die Gaskräfte sondern die
oszillierenden Massekräfte sind bedeutend für die Berechnung der
Lebensdauer eines Pleuellagers. Er gibt dazu folgende Formel an:
 $F_{oz} = m \cdot r \cdot \omega^2$

Liebe Horex-freunde

Die nicht endende Geschichte von Preis und Porto. Ihr kennt sicher das Sprichwort - "Wer Viele fragt bekommt viel Antwort" - . Wir haben die Post zweimal gefragt und bekamen zwei verschiedene Antworten: Die erste Antwort - es solle bis September 93 alles beim Alten bleiben - war falsch. Jetzt versteht Ihr auch meine Ansprache aus dem letzten Horex-Boten. Da wir unsicher waren, fragten wir kurz nach Drucklegung nochmals nach. Daß alles bis September beim Alten bleibt - davon war nun keine Rede mehr, aber das sei nicht schlimm, die Büchersendung (unsere Versandungsform) bliebe noch bis April 94 unverändert. Am 1.4.93 gab es dann endlich das neue Gebührenheftchen - und siehe da, es kam ganz anders! Die Auskünfte waren nur in Teilaspekten richtig, für uns aber nur irreführend. Dagegen ist richtig, daß das Porto für unseren Horex-Boten von 0.60 DM auf 1.50 DM gestiegen ist. Was bedeutet das für uns? Wenn von den 2.-DM, die der Horex Bote kostet, 1.50DM für Porto und knapp 0.10 DM für Kuvert drauf gehen, ist das nicht mehr zu machen. Darum haben wir rückwirkend ab dem letzten Heft kein Porto mehr im Preis, das geht nun Extra, also zuzüglich zum Preis von 2.00 DM pro Heft. Wir führen die Konten der Leser entsprechend nach und geben jenen, deren Konto für diesen oder den nächsten Horex Boten zuwenig Geld aufweist, entsprechende Mitteilung. Durch diese Regelung ist es nun für die Leser finanziell interessant den Horex Boten über eine Vereinigung zu beziehen, da sich dann das Porto auf mehrere Bezieher aufteilt. Die Einzelbezieher triffts härter, da hier das Porto voll durchschlägt. Doch solange das Porto noch im Preis enthalten war, wurde der Einzelbezieherpreis durch Sammelbezieher und Direktkäufern fast 5 Jahre lang unterstützt, so das ohne diese der Preis schon längst hätte angehoben werden müßte. Des weiteren möchte ich meiner Hoffnung Ausdruck geben, daß sich nicht allzu viele den Spass am Horex Boten durch die Post nehmen lassen und aus Kostengründen auf den Horex Boten verzichten werden. Etwas Positives hat die Sache auch: Durch die Herausnahme des Portos aus dem Botenpreis ist eine Anhebung des Preises von 2.00 DM bis auf weiteres nicht nötig. Das ist doch auch was! Oder?

INHALT

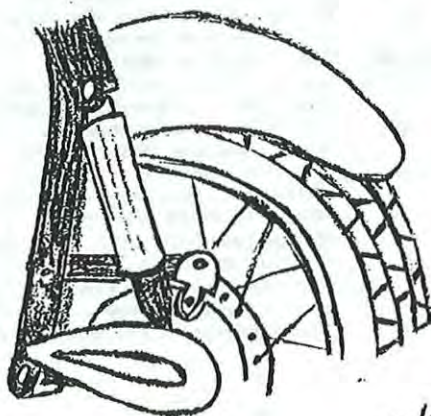
Seite	2	Brief H.Hauschild.
"	4,5,6,8,9	Bremszuganker für Horex-Schwinge.
"	5	Richtige Tankmontage.
"	10	Allerlei Ersatzteile.
"	11	Interview Fritz Kleemann.
"	12 - 14	12 Volt Drehstrom für Imperator.
"	15	Maße die man kennen sollte. Kleine Nummern.
"	17,21,22,23	Opa Geuder erzählt.
"	18,19,32,33	Felder, Linien u. Wappen an Tank und Rad.
"	20	Rot. Innenversieglung. Lichtmaschinenfräser.
"	24 - 27	Richtige Schmierung.
"	28	Lichtmaschine polarisieren.
"	29,30,32	Treffen, Märkte und Horex- Freunde, Register.
"	31	Delzusatz. Ölkreislaufprobleme Regina 400.
"	32	Victoria KR35 Bericht.
"	33	Wahlweise Solo oder Gespann! Kegelrollenlager für Hinterradschwinge und Lenkkopf.
"	34	Für Sie gelesen. Tips u. Mittelchen.
"	35	Für Jungfische den neuen Führerschein.
"	36	Klein Anzeigen Privat an Privat.

Umbau der HOREX-Schwinggabel auf Zuganker

- Albrecht Strack -

Wer sie einmal gefahren hat weiß, daß sie in der Originalausführung eine Fehlkonstruktion ist. Da die Bremsankerplatte am rechten Schwingerarm befestigt ist, stellt sie sich beim Bremsen auf, federt nicht mehr und in Kurven kann es zu seitlichem Versatz kommen. Bei Nässe kann man nur hoffen, daß man nicht in die Eisen gehen muß.

Abhilfe bringt nur ein Umbau auf Zuganker. Dieser sollte so erfolgen, daß der ursprüngliche Zustand für "Original-Fetischisten" jederzeit wieder hergestellt werden kann. Hierzu müssen wir uns eine Art "Alupilz" anfertigen, welcher spielfrei in die U-förmige Aufnahme der Ankerplatte geschraubt wird. Pilzvorderkante ist bündig mit der Halterung Ankerplatte. Im überstehenden Teil befindet sich ein ca. 6 mm breiter, durchgehender Schlitz mit Bohrung zur Befestigung des Zugankers. Dieser hat die Maße von ca. 20 x 5 x 170 mm und sollte möglichst aus VA sein, damit wir ihn polieren können. Er muß gekröpft werden, da die Befestigungspunkte vorsetzt gegenüber liegen. Parallel zum Schwingerarm nach hinten geführt, ist die Stelle der dortigen Befestigung leicht zu ermitteln. Dies kann durch Anschweißen einer Schraube M8x20 erfolgen. Den Schraubenkopf der Rundung anpassen, Loch für Splint bohren. Über die Schraube wird eine Hülse gesteckt, die etwas länger sein muß wie der Zuganker dick ist. Zuganker nun auf Hülse, Mutter fest anziehen und mit Splint sichern. Gleiches gilt für vorne. Hier verwenden wir eine M6er Schraube mit Senkkopf und eine selbstsichernde Mutter, die etwas in den Pilz versenkt wird. Dadurch haben wir bis zu den Speichen noch ca. 1,5 mm Platz. Der Zuganker muß beweglich sein, um beim Ein- und Ausfedern mitgehen zu können. Ebenso muß die Ankerplatte durch Beilegen einer Scheibe so montiert werden, daß sie beweglich bleibt. In der Urform ist sie starr. Der Bowdenzug zur Handbremse geht in ca. 30 mm Abstand parallel



hinter dem Dämpfer nach oben. Entgegen der bildlichen Darstellung (rechts) befindet sich der "Pliz" soweit links hinter dem Dämpfer, daß wir die Schraube gegenhalten können. In dieser Ausführung halte ich die Schwinggabel der HOREX Tele überlegen, da sie mit echten Stoßdämpfern ausgerüstet ist, was bei der Tele nicht der Fall ist. Bitte überprüfen Sie die Messinglager der Schwingarme. Evtl. erneuern oder durch Nadellager ersetzen.

Der "Alupilz" ist bei meiner 23 eingebaut. Vielleicht finden Sie eine bessere Alternative. Den Zuganker am besten erst aus 1 mm Blech herstellen und wenn er einwandfrei paßt, das original Teil nach diesem Muster fertigen.

Tankmontage Regina/Imperator-Resident, aber richtig!

- Albrecht Strack -

Der Reginatank wird vorne und hinten mit je 2 Laschen am Rahmen verschraubt. Hier wird meist bei der Montage schon der erste Fehler gemacht. Ohne zu prüfen ob die Distanzhülsen genau passen, werden die Muttern, damit sie nicht losvibrieren, knallhart angezogen. Waren die Hülsen zu kurz bringen wir über die Laschen Spannung auf den Tank, der reißen kann. Die schwingungsdämpfende Wirkung der Gummirollen, meist nach über 35 Jahren ausgehärtet, ist gleich null.

Montage wie folgt:

Distanzhülsen ausdrücken, zwischen die Laschen halten. Die hintere mit den Alurollen. Das Ganze sollte nun spielfrei sein. Wenn nicht, müssen neue Hülsen gefertigt werden. Sehen Sie sich die Laschen von der Hülsen Seite aus an. Manche sind hier durch Vibration so abgenutzt, daß sie nicht plan anliegen. Hier muß eine große Scheibe eingepaßt werden. Die Gummirollen hinten und vorne ersetzen wir, falls Sie hart sind. Hat Kahrmann, Fulda. Auf keinen Fall hier anderes Material, wie auch angeboten, verwenden. Als Abschluß nimmt man am besten zwei flache Muttern, die man kontert.

Beim Imperator-Residenttank vorne gleich Regina. Für hinten beschaffen wir uns 2 Sylentblöcke, ca. 20 - 30 mm dick mit 8er Gewindebolzen, 20 mm lang nach jeder Seite. Diese werden an die entsprechenden Laschen am Rahmen geschraubt. Evtl. muß vom Gummi seitlich etwas abgeschnitten werden. Der Tank wird hier nur aufgesteckt und durch Sitzbank oder Sitz am Herausspringen gehindert. Die Imperator 23/450 hatte einen Haken am Tank, welcher mit einer Feder am Rahmen befestigt war.

Übrigens, wer hat noch so eine Feder? Ich suche sie seit Jahren.

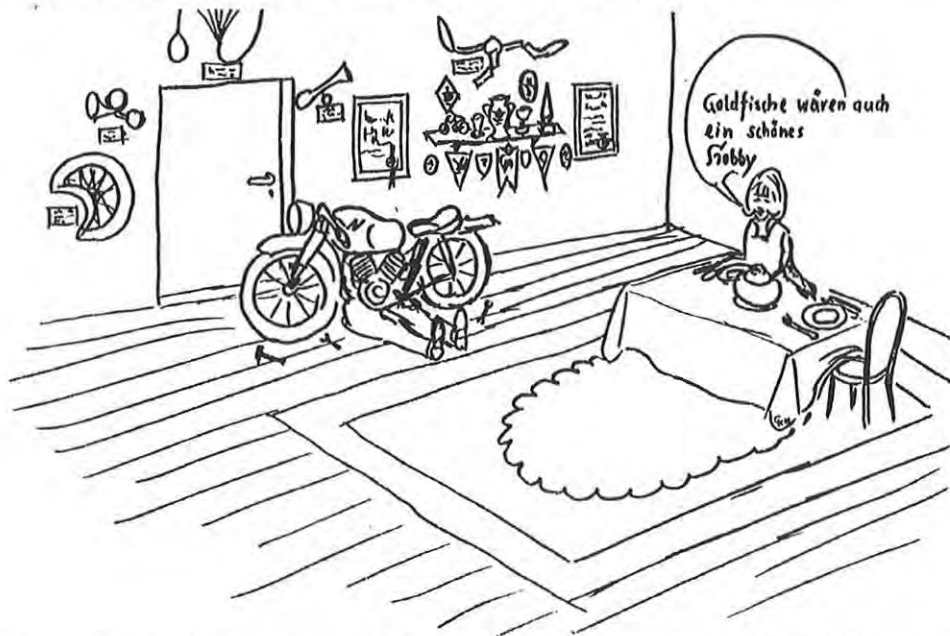
Bremsanker

Besten Dank an Albrecht Tel. 06126-6531 und Christian Tel. 09502-7448, für die beiden Beiträge zum Thema Bremsanker in der Horex-Schwinge. Die Ansätze zum Thema sind verschieden, deshalb auch die unterschiedliche Ausführung. Christians Ziel war der Einbau einer leistungsfähigeren Bremse, Albrechts Ziel war die Verbesserung des Federverhaltens während des Bremsvorganges.

Wir vom HB wollen noch folgendes dazu bemerken: Wird der Bremsanker in Form eines Parallelogrammes mit dem Schwingarm ausgeführt, wobei die gegenüberliegenden Seiten jeweils gleich lang sind, so werden keine Bremskräfte das Federverhalten der Gabel beeinflussen. Also kein Eintauchen oder Aufstellen der Gabel durch Bremskräfte.

Die Drehpunkte des Parallelogramms werden gebildet: Am Gabelholm, durch Schwingenarmlagerung und Bremsankerlagerung. Am Rad, durch Radachse und Bremsankerlagerung. Möchte man das Aufstellen beim Bremsen beibehalten, so muß der Abstand zwischen den zwei Drehpunkten am Gabelholm kleiner sein als der Abstand zwischen den beiden Drehpunkten am Rad. Dies entspricht der Ausführung Christian. Der Abstand am Gabelholm ist gleich Null, -Bremsanker- und Schwingen- Lagerung liegen im gleichen Punkt, - folglich also kleiner als der am Rad, - dies Ausführung verhält sich wie die Original-Gabel, - sie stellt sich auf. Das gegensätzliche ist auch möglich, so daß die Gabel beim Bremsen in die Federn geht, grade sowie eine Telegabel, sogar noch stärker. Hierzu muß der Abstand zwischen den beiden Drehpunkten am Gabelholm größer sein als jener am Rad. Letztlich lässt sich über einige Versuche ein Verhältnis der Abstände finden, bei welchem durch ein leichtes Aufstellmoment, dem gewichtsverlagerungsbedingungen - "in die Feder gehen" -, hervorgerufen durch die Bremsung, entgegengewirkt wird. Das Fahrzeug bleibt in seiner Lage unberührt, von jeder Bremsung.

Uns selbst interessiert noch die Frage: Wie würde das Bremsverhalten, durch unterschiedliche Längen von Bremsanker und Schwingenarm, beeinflusst? Wer weiß die Antwort?



ANTRIEBSTEILE

26/ 1	Nebenwelle	DM 56,--
26/ 2	Schaltrad 18 Z	DM 27,--
26/ 3	Schaltrad 21 Z	DM 29,--
26/ 4	Klaunenrad 21 Z	DM 29,--
26/ 5	Hauptwelle	DM 68,--
26/ 6	Schaltrad 18 Z	DM 27,--
26/ 7	Schaltrad 21 Z	DM 29,--
26/ 9	Schaftrrad	DM 30,--
26/10	Getrieberitzel 13 Z 5/8 x 1/4 mit Schnecke	DM 56,--
	Getrieberitzel 13 Z 5/8 x 1/4 mit Simmeringlaufbahn	DM 44,--
26/12	Sechskantmutter M 25 x 1 x 6 SW 32	DM 12,--
26/13	Schaltklinke	DM 18,--
26/14	Druckfeder für Scha	
26/15	Linsensenkopfschrau	
26/16	Federstützscheibe	
26/17	Druckfeder	
26/18	Schaltstange	
26/19	Schaltschieber rech	
26/20	Schaltschieber links	
26/21	Schaltwalze	
26/22	Zahnrad Segment	
26/23	U-Ring, Neufertigung	
26/24	Rastenscheibe	
26/25	Seegersicherung	
26/26	Schaltklinke	
26/27	Druckfeder, Neufert	
26/31	Klinkenhebel	
26/32	Klemmschraube, Nar	
26/35	Fußschalthebel Stahl	
26/37	Kette 5/8 x 1/4 96	
	geschöpftes Glied	
26/38	Kette 5/8 x 1/4 101	
	Steckglied	
	Glieder Seitenwagen	DM 70,--
		DM 4,90

TANK

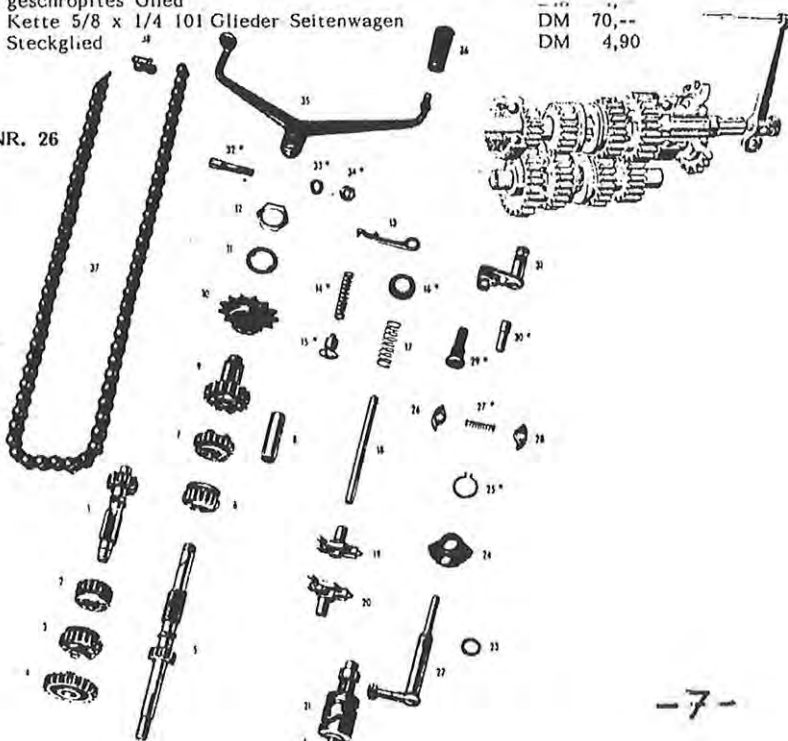
Tank-Innensiegel	DM 78,--
Tank-Entroster	DM 26,--
Tank-Reiniger	DM 20,--

Mehrfachanwendung!
Entroster + Entfetter für alle
Stahlteile geeignet.



97424 SCHWEINFURT · Kreuzstraße 6
Tel. 09721-41455 · Fax 09721-43952

BILD NR. 26

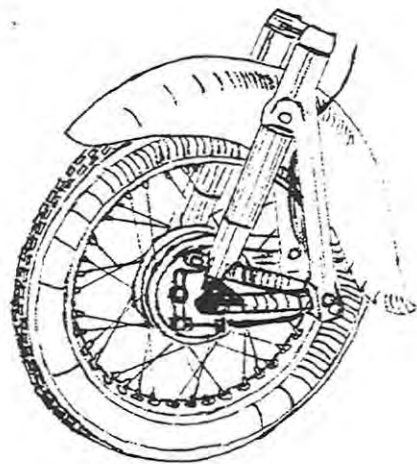


Umbau Resi Vorderrad

Beim letztjährigen Veterama Besuch fiel mir ein komplettes Honda Vorderrad (Duplexbremse) auf, daß doch recht gut ohne großen Aufwand in die Horex Schwinggabel passen müßte. Gedacht getan für 100.- DM wechselte das Rad mit gutem Reifen den Besitzer.

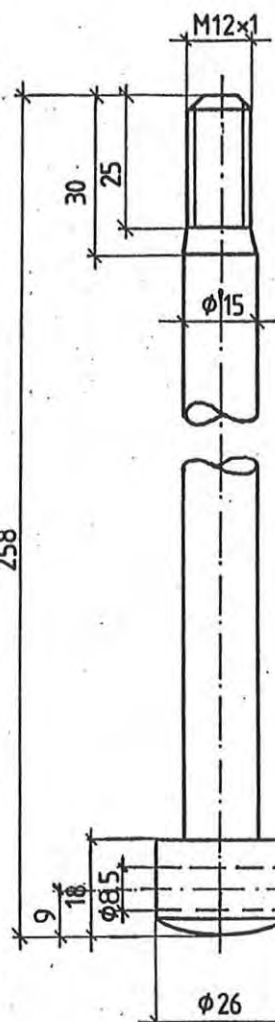
Nun gings ans Ausmessen und Anfertigen diverser Teile. Angefangen wurde mit dem Ausbuchen der Schwinghebel. Die beiden Büchsen (4) müssen an die Länge der Schwinghebelbohrungen bündig angepaßt werden. Der Außendurchmesser wurde von mir Null auf Null gefertigt, innen wird ein $d = 15\text{mm} + 0,02$ angebracht und anschließend eingepreßt (Durch das Null auf Null einpassen bleibt der Innendurchmesser erhalten, das Teil wird in einer Aufspannung gefertigt, das die Achsflucht erhalten bleibt). Bei der Steckachse (1) wird der $d = 15$ auf Null gedreht. Um die Länge für die Distanzbuchsen (5) zu erhalten vermittelt man das neue Rad in der Schwinggabel und mißt die beiden Abstände links und rechts zwischen Bremstrommel und Schwinghebel. Die bis jetzt angefertigten Teile fügt man mit Rad und Gabel zusammen. Jetzt geht man an die Anfertigung der Zugankerstrebe (3) sie wird an der 8er Bohrung mit der Ankerplatte und die andere Seite an der Schwinghebelbefestigungsschraube befestigt, wenn diese Schraube zu kurz ist muß eine längere angefertigt werden. Das Maß 25 für die Strebe muß jeweils separat ermittelt werden. Denn es sollte keine seitliche Verspannung auf den Bremsdeckel kommen. Man sollte bei den angegebenen Maßen aber beachten, daß diese im Einzelfall sich ändern können und jeweils angepaßt werden müßten.

Das wärs dann eigentlich schon. Die Puristen werden zwar die Nase rümpfen, aber muß es immer unbedingt Original sein?



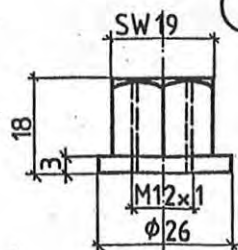
258

①



258

②

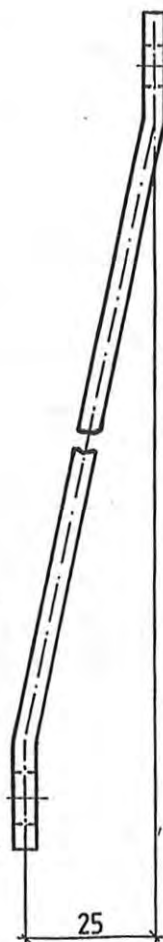
 $t=4$

20

④

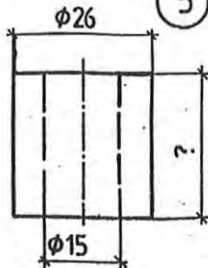


③



25

⑤



191

Neue Regina Kurbelwellen

Die Firma Ammon, siehe Anzeige in diesem Heft, hat sich um die Neufertigung von Kurbelwellen für Regina 0, 1, 3, 4 verdient gemacht. Die Wellen sind immer verpresste Stahlwellen. Also wie bei der 400er von neu her. Für die Primärseite der E1M Motore wird ein neuer Kurbelzapfen mit Nadellagerung geliefert. Pleuel und intackte Kurbelzapfen sollten angeliefert werden. Aber das ist kein muß, denn entsprechende Ersatzteile sind bei Herbert Ammon noch an Lager, sodaß eine komplette Kurbelwelle geliefert werden kann.

Neue tiefgezogen Kettenkästen

Herbert Ammon hat für Regina 0 sowie für Regina 1, 2, 3, 4 neue Kettenkästen anfertigen lassen. Diese sehr schön gemachten Kästen werden mit Anbauteilen wie Deckel und Verschlüßfeder für Deckel geliefert. Der Preis ist mit 280,-DM als moderat zu bezeichnen. Da dieses Teil oft fehlt, wird dieses Angebot sicher viele Freunde finden. Siehe aber auch HB 3/92 S. 15.

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Telefon

Postadresse Constantin Klinger
Rotlintstr. 51
60316 Frankfurt

069-
436859
oder
4909043

Redaktion Constantin Klinger

Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
Kto. 318039303 BLZ. 500 502 01

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

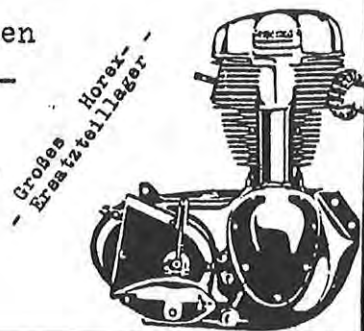
Krümmern - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

64807 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



Ersatzteile gesehen in Poppenhausen

Bei Siegmund Tel. 06851-70164 gibt es Nockenwellen R1 und R3 und Kipphebel dazu für Imperator. Ich glaube aber, daß er auch für alle anderen Horexten diese Teile reparieren kann.

Bei Ammon sah ich einen neuen Regina Haubenentlüfter, das Teil ist ein Sachs Entlüftungsventil, welches sich leicht, zur Not auch ohne Fräsen, einbauen lässt.

Bei Eringfeld sah ich schöne Werkzeugkästen Blech und Leder für die Vorkriegs- Horexten. Für Regina Sport hat er das Rennbrötchen.



Zwischen Tür und etnigel!

INTERVIEW

Vos:

Herr Kleemann, Sie überraschten vor einigen Monaten die Motorradwelt mit der Neuausführung Ihrer REGINA. Hatten Sie das nötig, in Anbetracht der Tatsache, daß Ihre Produktionszahlen heute nicht nur an der Spitze der deutschen 350 ccm-Produktion sondern an der Spitze der 350 ccm Welt-Erzeugung liegen?

Chef:

Wir haben es seit 30 Jahren so gehalten, unsere Kunden an den letzten Erkenntnissen des Werkes teilhaben zu lassen. Ich würde es als gewissenlos betrachten, mit Verbesserungen hinter dem Berg zu halten. Gerade die Tatsache unserer Bedeutung auf dem Motorradmarkt verpflichtet zu besonderen Leistungen. Der Satz: „Auf den Lorbeeren ausruhen“, ist in unserem Wortschatz nicht enthalten.

Wanach:

Beabsichtigen Sie im kommenden Jahr eine neue 350 ccm-Maschine zu bringen?

Chef:

Nein — wir sind jedoch bemüht, die vorhandene Konstruktion immer mehr zu verfeinern.

Vos:

Haben Sie, Herr Kleemann, außer der „IMPERATOR“ neue Modelle in Entwicklung?

Chef:

Ich kann Ihren journalistischen Wissensdurst zwar verstehen, ich darf Ihnen aus verständlichen Gründen aber nur sagen, daß wir HOREX-Leute in den uns interessierenden Hubraum-Klassen beruhigt in die Zukunft sehen.

Wanach:

Da wir neue Modelle streifen — warum brachten Sie die „IMPERATOR“ bis jetzt noch nicht auf den Markt?

Chef:

Weil wir uns der Verantwortung bewußt sind und wissen, was es bedeutet, ein so starkes und schnelles Fahrzeug für die Serienfertigung freizugeben.

Dem zukünftigen Käufer oder Interessenten mag die Erprobungszeit sehr lang erscheinen. Tag für Tag — seit Monaten, laufen Versuchsmaschinen durch Deutschland, und sie werden so lange weiterlaufen, bis auch das letzte Material unseren Forderungen entspricht. Ich glaube sagen zu dürfen, daß gerade die Ungeduldigen sich eines Tages dankbar belohnt sehen werden.

Vos:

Eine Frage zur Produktion. — Es erscheint kaum glaubhaft, wie groß die Produktionszahlen im Verhältnis zur Zahl Ihrer Belegschaft stehen.

Chef:

Wir stellen mit rund 550 Belegschaftsmitgliedern, die Verwaltung inbegriffen, z. Zt. monatlich über 1700 Motorräder vom Typ „REGINA“ her. Das sind pro Mann und Monat über 3 Maschinen.

Wanach:

Dieses Verhältnis ist wohl enorm — wie schaffen Sie das?

Chef:

In erster Linie sicher durch das Zusammengehörigkeitsgefühl und den Leistungswillen unserer Belegschaft. Wir sind ein Familien-Unternehmen im wahren Sinne des Wortes. Der Erfolg liegt also im wesent-

lichen in der familiären Zusammenarbeit, bei der jeder Betriebsangehörige der Überzeugung sein kann, daß er nicht nur ein Arbeiter unter Hunderten, sondern ein Mitglied der HOREX-Familie ist. Natürlich gehört als Voraussetzung dazu der hochmoderne Maschinenpark mit Automaten, Semi-Automaten, Vielspindelbohrwerken und neuzeitlichen Fertigungsmethoden in allen Abteilungen. Wir rationalisieren, um das abgedroschene Wort zu gebrauchen, unablässig. Der Papierkrieg wird verbannt. Wir wollen immer bessere und damit sichere Arbeitsplätze schaffen.

Vos:

Vor Ihrem Fenster, Herr Kleemann, entsteht gerade eine große Werkhalle. Wollen Sie die Produktion weiterhin steigern?

Chef:

Ihre Frage erscheint berechtigt. Wir studieren den Markt sehr genau, und wir glauben zu wissen, wann eine Produktion zur Überproduktion werden kann. Wir sprechen einen bestimmten Kreis von Motorradfahrern an und verfolgen ganz bewußt Konstruktions-tendenzen, die außerhalb des Üblichen liegen mögen. Die neue Werkhalle dient deshalb weniger der Ausweitung als der Verfeinerung der Fertigungs- und Montage-Vorgänge nach neuesten Gesichtspunkten.

Wanach:

Haben Sie in der letzten Zeit außer dieser Halle noch andere Erweiterungen geschaffen?

Chef:

Erweiterungen ist sicher nicht der richtige Ausdruck. Ich möchte lieber sagen, Abrundungen oder Vervollkommen. Die Versuchs- und Entwicklungsabteilung nebst den Prüfständen haben ein modernes, zweistöckiges Gebäude bekommen. Wir wollen uns immer intensiver mit dieser zwar kostspieligen, aber so lebensnotwendigen Aufgabe befassen.

Vor einigen Monaten konnte ein großer Wohnblock für 24 HOREX-Familien bezogen werden, und ich würde mich freuen, wenn mir der Staat durch vernünftige Steuergesetze die Möglichkeit gäbe, meine sozialen Pläne fortzusetzen.

Vos:

Wir haben Sie lange belästigt, Herr Kleemann — aber gestalten Sie uns noch eine Frage: Was ist Ihr erstrebenswertes Ziel als Motorradfabrikant?

Chef:

Sie werden aus meiner Antwort sehen, daß ich unbescheiden bin. Ich will ein krisenfestes Werk, das krisenfesteste Motorräder baut. Ich will nicht die größte Belegschaft oder die größte Produktion, ich will das zuverlässigste Motorrad für den anspruchsvollsten Fahrer.

Wanach:

Wir danken Ihnen, Herr Kleemann, Sie haben uns als Motorradfahrer aus dem Herzen gesprochen, aber Sie haben uns tief enttäuscht, weil wir hofften, mehr über die „technische Zukunft“, sozusagen über die Eingeweide Ihrer neuen HOREX-Kinder zu erfahren.

Chef:

Ich bin kein Spieler, meine Herren, nicht mal Skat-spieler, aber ich liebe es trotzdem, Trümpfe erst im geeigneten Moment aufzudecken — und dazu braucht es noch seine Zeit!

Umbau der Drehstromlima für Horex Imperator

1. An BMW-Anker Bund am Konus abdrehen, an Ankerrückseite Anker abdrehen auf Gesamtmaß 72mm bis Vorderkante Kollektor, an Ankerrückseite auf Durchmesser 51mm um 4mm leicht konisch ausdrehen. Konus im Anker ausdrehen, passend auf Horex-Konus, linke Kurbelwange Imperator als Messlehre nehmen. Aufgesetzter Anker hat von Vorderkante Kollektor zur Innenfläche der Kurbelwange 116mm.

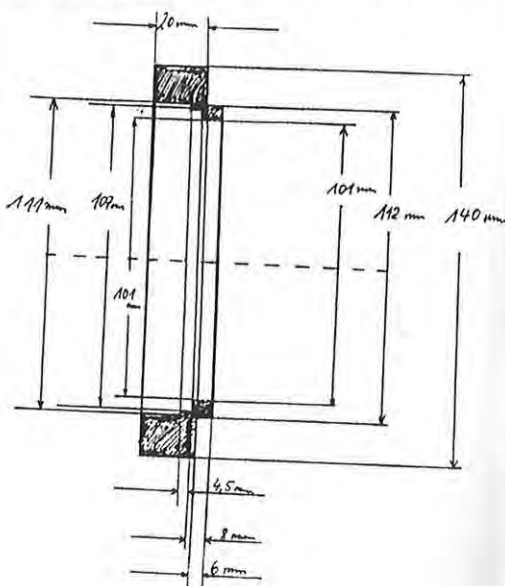
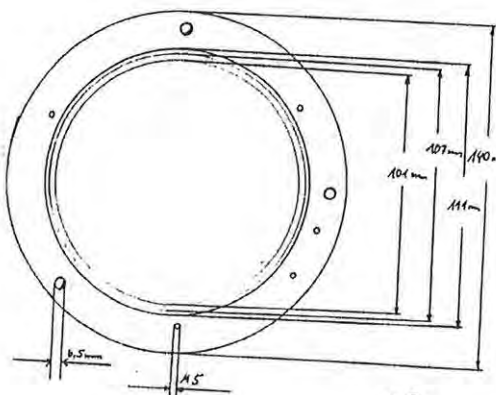
2. Aludistanzring von Imperatorgehäuse auf BMW-Lima anfertigen. Siehe Zeichnung "A" und "B"

3. BMW Lima zerlegen, Kohlenhalter, Kabelanschlüsse entfernen. Gehäusedeckel der Lima am Paßsitz der Wicklung von 3,5mm auf 5mm ausdrehen. Kabelanschluß dreipolig "D -" entfernen, drei Kabel von Wicklung am Kabelanschluß ablöten. Kabelanschluß "Y" auf linke Bohrung von "D -" bringen. Gewinde auf Durchmesser der Fertinaxhülse von "Y" ausbohren. Limagehäusedeckel im Bereich von Außendurchmesser 109mm bis auf Innendurchmesser 98mm ca. 1,5 bis 2mm abschleifen oder feilen. Innerer Ansatz von Kohlenhalter bleibt stehen. Limagehäusedeckel an den drei breiten Flanschen rechts neben den Originalbohrungen passend zu den drei Gewindebohrungen M5 im Distanzring aufbohren. Bei "D -" das ovale Loch im Limagehäusedeckel ca. 1cm breit und ca. 1cm tief für die drei Kabel von der Wicklung auffeilen.

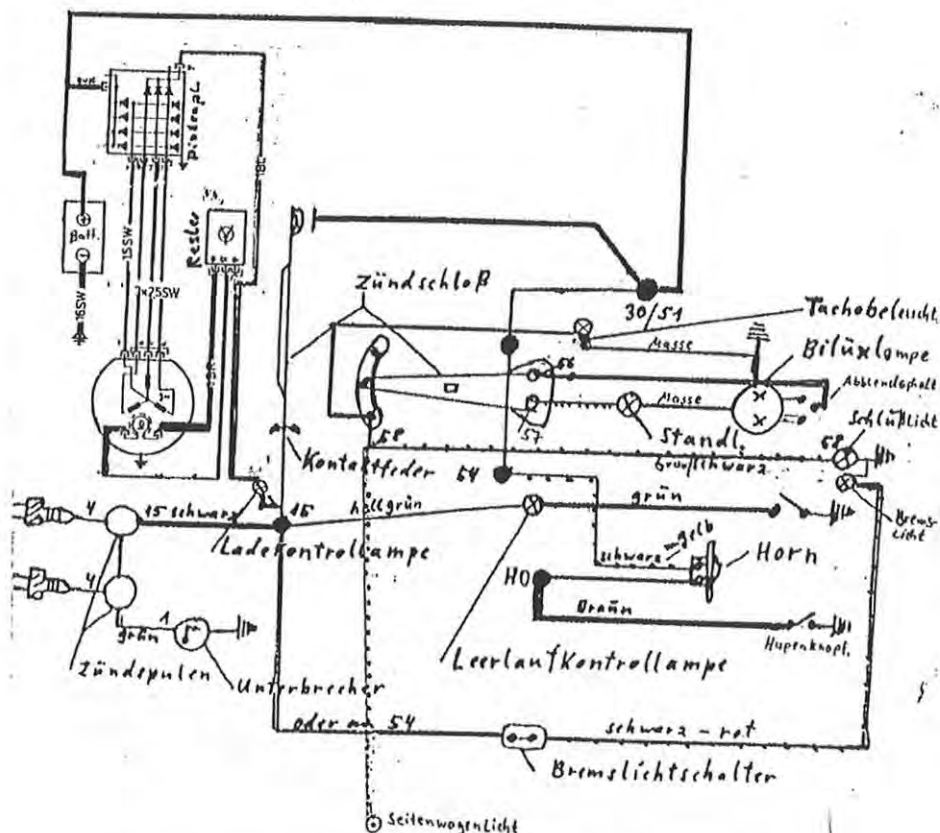
4. Linken Imperator-Motordeckel im Limaausschnitt innen auf Durchmesser 110mm ca. 3 cm ausdrehen, so daß ca. 2mm Wandstärke verbleiben. Den Bund von 2mm im Bereich der Kohlenhalter wegfeilen, jedoch Rand von ca. 0,8 bis 1mm zur Auflage des Chromdeckels stehenlassen. Im Bereich der zwei Linsenkopfschrauben des Chromdeckels Stehbolzen für Chromdeckelbefestigung am Lichtmaschinengehäusedeckel anbringen. Regina Limastehbolzen in der Mitte durchschneiden ergibt zwei Bolzen wie benötigt. Auf der linken Seite hohen Chromdeckel wie rechts montieren.

5. Die drei Kabel der Wicklung mit steifen Kupferdraht ca. 5cm verlängern, anlöten und mit Schrumpfschlauch isolieren. Achtung, Drähte der Wicklung nicht abbrechen! Dreipoligen Kabelanschluß mit zwei M5 Schrauben auf Distanzring festschrauben. Verlängerte Drähte von Wicklung am Kabelanschluß anlöten, Reihenfolge egal.

2. ^{Alu.} Distanzring von Imperatorgehäuse auf BMW-Lima laut Zeichnung anfertigen:



Schaltplan m. Drehstrom Lima



6. Zwei Regina 6 Volt Zündspulen oder zwei außenliegende 6 Volt Zündspulen montieren. Kabelbaum laut Schaltplan ändern. Kabeldurchführung im Motorgehäuse aufbohren, hier müssen jetzt sechs Kabel durchgeführt werden. Diodenplatte an geeigneter Stelle unter Sitzbank oder im Werkzeugkasten unterbringen. Evtl. Silentblocks zur Befestigung verwenden. Masseanschluß herstellen, BMW empfiehlt zwei Masseanschlüsse zur Sicherheit. Original BMW Regler elektronisch oder mechanisch, am Rahmen unter dem Tank anbringen und mit dreipoligem Originalstecker anschließen. Alle Glühlampen auf 12 Volt ändern. Durch verändern der Wattzahl der Ladekontrolllampe kann das Ansprechen des Reglers beeinflusst werden. Achtung bei defekter Ladekontrolllampe lädt die Lima nicht.

7. 12 Volt Batterie montieren. Säurestand in der Testphase oft kontrollieren, evtl. Ladekontrolllampe ändern. Bei Montage der Lima im Imperatorgehäuse beachten, daß die Wicklung nicht an den Schrauben der Simmerringabdeckung anliegt, evtl. etwas abfeilen. Viel Erfolg beim Schrauben !

Werner Leuber

Diese Einbauanweisung verdanken wir der Arbeit von Werner Leuber vom HC-Fulda, durch die diesjährige Sternfahrt vielen bekannt. Wer noch Fragen hat, wende sich bitte an Werner Tel. 06658-562. Mir bleibt nur zu sagen - Danke Werner und hoffentlich hast Du mit Deinem Bericht auch anderen Mut zum Schreiben gemacht. Nur eine Bitte hätte ich noch: wenn irgend möglich liefert mir die Texte Maschinen- oder Computer- geschrieben, fertig als Kopier- vorlage für den Horexboten, Also Breiten- und Höhenverhältnisse beachten. Wir sind nämlich auch nur eine "one man show" und faul obendrein, also denkt daran!



**WIR BRINGEN WIEDER GLANZ
AUF IHR METALL**

- Stets beste Arbeit
- Täglich Versand
- Mengenrabatt ab 3 Teilen

METALLHOCHGLANZPOLITUREN

ULRICH HERRMANN

ABTEI 8

3477 MARIENMÜNSTER

TEL: 0 52 76 / 84 04



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

- Zylinderkopf - Änderungen und Reparaturen (Auspuffstutzen)
- Umbau Motorentlüftung
- Kolben für Regina 350/400
- Sonstige Spezialreparaturen und Änderungen auf Anfrage
- Kostenlose techn. Beratung

HOREX

Horex Regina 350

Baujahr 1951 oder 1952

in gutem Zustand gesucht. Keine Unfallmaschine.

Angebot mit Foto der Maschine erbeten an:

Herward J. v. Ehrlich

Simone-Ferberstraße 6 · 8132 Tutzing

Tel.: 0 81 58 / 257 - 0 · Fax: 0 81 58 / 257 - 250

Nachtrag zu: "Masse die ein Horex-Freund kennen sollte!"

Wir berichteten in HB 1/90 S.5, HB 3/90 S.18 und in HB 3/92 S.27 zu diesen Massen. Nun noch einige Nachträge.

-Karl Tel. 09229-7382 teilte uns die Ausmaße der Imperator 450ccm Type23 Kupplungsdruckstangen mit. Er hat uns zu diesem Thema noch weitere Informationen geschickt. Die Änderung der Druckstangen gegenüber dem Type07 hat durch eine Änderung der Kupplung ihren Grund. Die bei der Imperator 400 Type 07 vorhandene Kugel hat die Aufgabe, die Rotation der Kupplung auf den stehenden Kupplungshebel abzufangen. Das führt zu Problemen in Form von Ausglühungen im Druckstrang also an Kupplungsnagel, Druckstangen, Kugel oder Stift. Die Kupplung im Type23 ist dahingehend geändert, daß im Kupplungsabschlußdeckel ein Axialdruckwälzlager eingebaut wurde und deshalb der Druckstrang nur aus den beiden Druckstangen besteht, die auf das Andruckteil im Lager wirken.

-Uns erreichten Nachfragen zu den Ölfüllmengen der Telegabeln. Die alte Regina0 Gabel wird mit 150ccm und die Neue, von Regina1 bis Imperator 450 genutzte Gabel wird mit 50ccm pro Gabelholm befüllt. Hierzu wird ein nicht zu dünnes Öl genommen z.B. HD 40. Für in Gabelfragen Interessierte, bitte auch in HB 1/91 S.22 und HB 1/93 S. 36 nachsehen. Karl und Horex Novice

elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

- DKW 125, DKW 175, MZ, MAICO
- NSU MAX, NSU CONSUL, HOREX, ADLER
- BMW R25/26, BMW R50/60, BMW R51/2
- MATCHLESS, AJS, SAROLEA
- Sonderanfertigung für fast alle Modelle



ELEKTRONIK-DATA

KLEIBER GMBH

Steinbach 19 · 5253 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

Kleine Nummernschilder und ihre Halterung

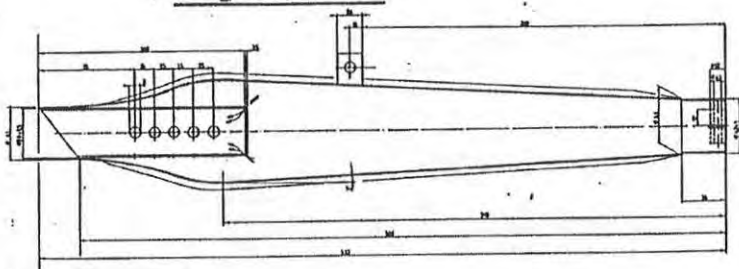
Ein Problem das viele nicht kennen aber manchen beharrlich verfolgt. Von der Zulassung ist einfach kein kleines Schild zu bekommen. Ein Bericht in der Dezember Markt Seite 16 gibt Aufschluß über Verordnungen und Regeln hierzu. Interessierte besorgen sich das Marktheft Tel. 06131-992-02. Oder man besorgt sich den Paragraph 60, Absatz 1 sowie Paragraph 70 Absatz 72 der Straßenverkehrszulassungsordnung. Und noch etwas am Rande, wer Probleme mit abvibrierten Nummernschildern hat, sollte das Schild durch mindestens drei Punkte (besser vier) über Gummi (Silentblöckchen im Handel für technische Artikel erhältlich) am Schutzblech befestigen.

HOREX



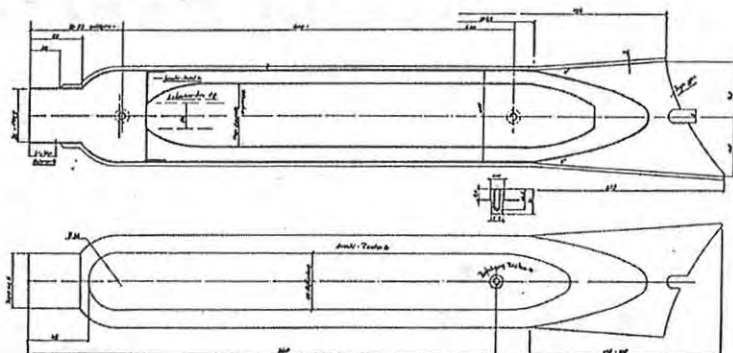
Regina '0+1'

10-90 A

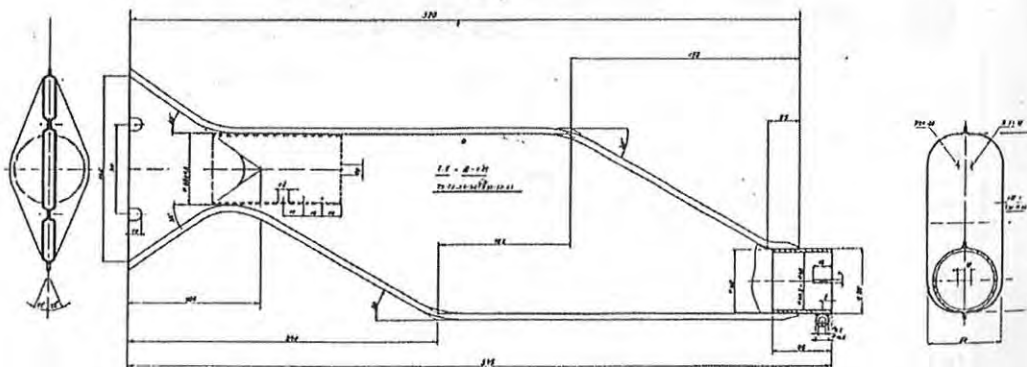


Albert Eringfeld
Aaltensweg 40
NL-7091 AG - Winxperle
Telefon 0031 8355 22 23

SB 35 - innen abgeflacht



T5; T6; S35; S5; S6





Opa Geuder 1904 auf der Einzylinder-FN

Anno Domini 1904:

Fernfahrt zum Schützenfest nach Falkenhagen (Uckermark)

Im September 1959 wurde Opa Geuder in Recklinghausen 75 Jahre jung. Vor kurzem trafen wir ihn im Zweiradmuseum von Neckarsulm als 100 000. Besucher, als er dort seinen alten, heute noch lebenden früheren Renn-Konkurrenten Sebastian Geiger (78), der damals um 1900 her-

um NSU-Maschinen fuhr, wiedersah. Unser guter Opa erzählte uns dann diese Geschichte; lassen wir sie als einen besonderen Beitrag zum Jahresabschluß und zum Elefantentreffen auf unsere Motorradfahrerherzen wirken!

Klachs

Wenn der Weinkenner von 1959 vom Jahrgang 1904 hört, läuft ihm das Wasser im Munde zusammen. Der Sommer 1904 war nämlich so unendlich heiß und trocken, daß es zwar in ganz Deutschland eine vollkommene Mißernte, an Rhein und Mosel jedoch einen Wein gab, der seinesgleichen suchte. In der Woche vor Pfingsten erhielt ich damals eine Einladung zu dem zu Pfingsten in dem uckermärkischen Dorf Falkenhagen geplanten Schützenfeste, welches ich in früheren Jahren bereits mehrmals mitgemacht hatte. Ich wohnte Anno 1904 zwar in Berlin, hielt mich aber sehr viel bei meinen Verwandten in dem 27 km nordöstlich liegenden Werneuchen auf, wo ich auch meine 2 PS „starke“ FN-Maschine stationiert hatte, da das Fahren im Großstadtverkehr damals eine Qual ohne Ende bedeutete. Hier zuerst einige Daten zu meiner 2 PS-FN! Das Motorrad, Modell 1903, hatte einen Viertakt-Einzylindermotor primitivster Bauart, weder Kupplung noch Getriebe — wie übrigens alle Motorräder damaliger Zeit —, keinerlei Federung und profillose Hochdruckreifen — vorn 2 Zoll, hinten 2,25 Zoll — und Lederflachriemenantrieb zum Hinterrad. Alle Bedienungshebel waren am Benzin tank angebracht, in dem auch die Zündbatterie untergebracht war. Der Unterbrecher war außen am Gehäuse befestigt

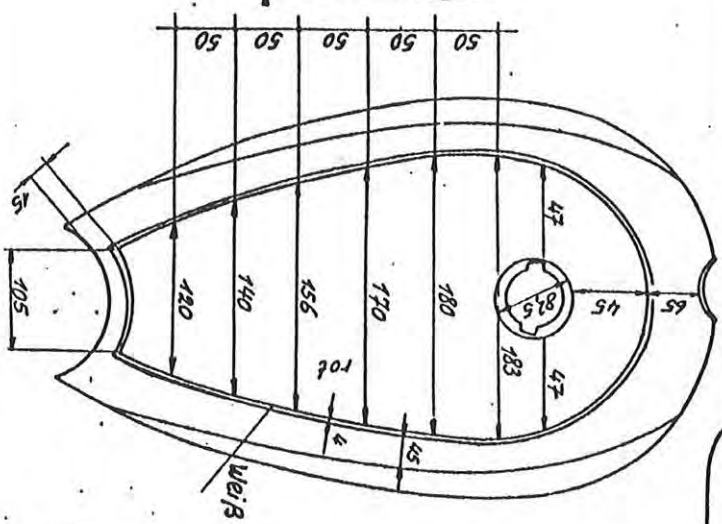
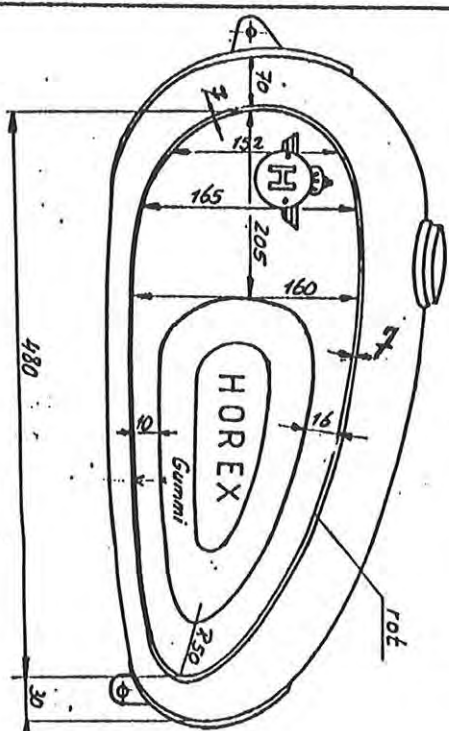
und lockerte sich gern, was dann immer Aussetzer des kleinen Motorschens zur Folge hatte. Eine Beleuchtung war nicht vorhanden. Dafür hatte ich bei längeren Fahrten immer eine Karbidfahradlampe im Rucksack bei mir, in dem sich auch ein ganzes Arsenal an Ersatzteilen zu befinden pflegte. Denn auf irgendwelche Hilfe war unterwegs in keinem Falle zu rechnen. Erstens gab es damals in der Provinz überhaupt noch keine Fachleute, und die Schlosser verstanden von Motoren gar nichts und scheuten im allgemeinen jede Berührung mit ihnen, da sie immer befürchteten, daß das Benzin im Tank explodieren könnte. (Und heute? — Na, ja —) Viele von ihnen duldeten daher nicht einmal, daß man im Falle einer Panne die Maschine in die Werkstatt brachte. Der Motorradfahrer von Anno 1904 war also ganz auf sich selbst gestellt, wenn er sich auf Fahrt begab. Daher kam es, daß die wenigen Motorradfahrer, die es damals gab, sich meistens nur so weit von ihrem Wohnsitz entfernten, daß man notfalls die Maschine auf einem Pferdefuhrwerk oder schiebenderweise bei einer größeren Panne hätte nach Hause schaffen können. Kein Wunder, daß ich Anno 1904 in Werneuchen, wo

es als seltener Ausnahmefall schon damals mehrere Motorräder gleicher Type gab, der einzige war, der Touren von 100 und mehr Kilometern wagte, obwohl auch ich immer — ehrlich gesagt — froh war, wenn ich in der Ferne auf der Rückkehr wieder den Werneuchener Kirchturm auftauchen sah. Und nun wieder zu der Einladung zum Falkenhagener Schützenfest zurück. Ich beschloß nach kurzer Überlegung, die Einladung anzunehmen und kündigte meine Ankunft in Falkenhagen für Pfingstsonnabend um 17 Uhr an. Die wundeste Stelle meiner Maschine war der Flachriemenantrieb. Ich ließ mir also schleunigst durch den Sattlermeister Tisser einen zweiten Reservierriemen anfertigen und band ihn links um die Lenkstange, beschaffte mir mehrere Riemen-schlösser, verstaute außer dem „Ersatzteillager“

Fortsetzung
Seite 21



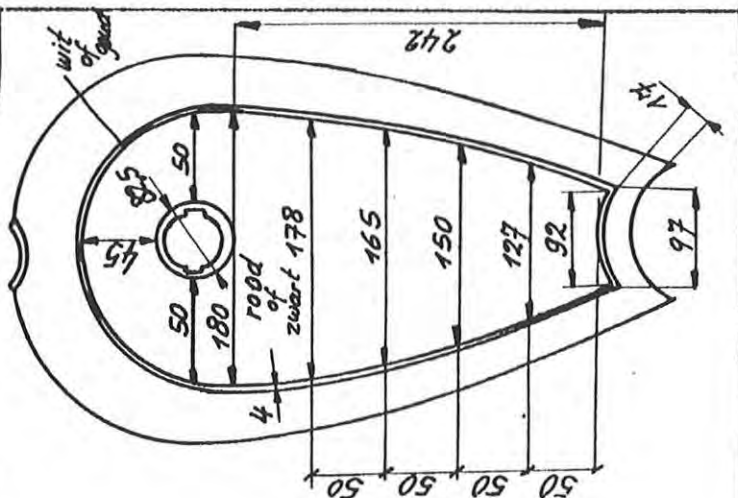
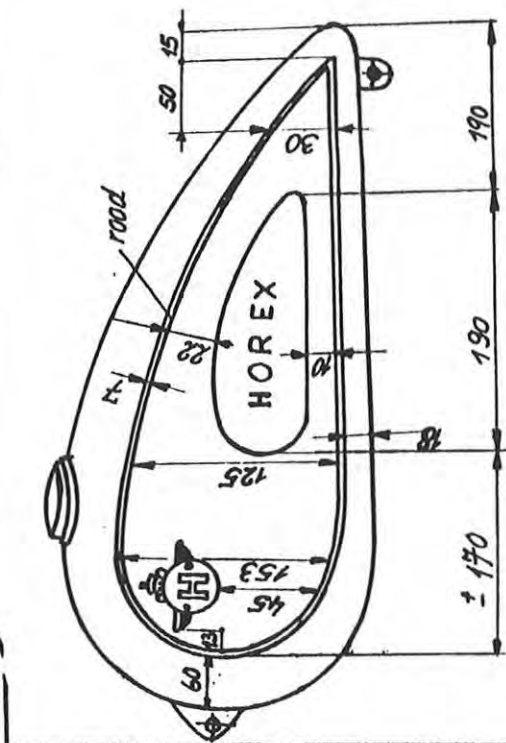
Tanklinierung u. Zubehör



Albert Eringfeld
Aaltensweg 19
NL-7091 - AG - Tiel (Gld.)
Telefoon 0031 83 36 22 23



Tanklinierung v. Zubehör "Spitztank" 13L - Reg. 045335



Albert Eringfeld
Aaltenseweg 40
NL-7091 - AG - Dinxperla
Telefon 0031 83 55 22 23



Rot die Zweite

Albert Eringfeld, siehe Anzeige in diesem Heft, verwendet den Zweikomponentenlack NR. 526 von Nissan Autocryl. Albert gibt noch den Härter Sikkens 1.2.3. dazu. Albert meint, daß sich dieser Lack mit dem Härter bestens bewert hat und dem Originalton sehr ähnlich ist.

Für Feld, Streifen und Felge der T5, T6, Modelle empfiehlt Albert Kaminrot von Opel (ohne Lacknummer).

Doch besonders wertvoll sind die von ihm gemachten Zeichnungen mit Maßen zur Kriegsbemalung der Regina 131 und 181 Tanks. Besten Dank Albert, wenn Du noch weitere interessante Zeichnungen zu Horex hast, z.B. über die Gehäuseschrauben, wir sind sehr interessiert!

Tank Innenversiegelung

Ein Tip von Albert Eringfeld, siehe Anzeige in diesem Heft. Wir berichteten schon in HB 1/91 S. 23 und in 3/91 S. 25 über dieses Thema. Die Fa. Mikra, Brunostr.31 in w-4650 Gelsenkirchen, Tel. 0209-814251 bietet den sogenannten "Kraftstofftank Dicht Reparaturset POR 15 INC." an. Bestehend aus Reinigung und Entfettung 1 Liter, 1 Liter Rostentferner und Grundierung, Tankdichtmittel. Reicht für einen Tank und kostet 55,-DM.

Alternativ schlägt Albert vor: Tankstutzen und Benzinhahnanschluß mittels Kunststoffstopfen verschließen. Tank reinigen (Entfetten vorher nicht vergessen siehe HB 4/89 S.5) mit 10% Pphosphorsäure, (Siehe Bondern HB 3/91 S.26 oder auch Entlacken ohne Sand HB 3/92 S.30) anschließend mit einer Seifenlösung neutralisieren. Man kann bei der Reinigung natürlich eine handvoll Schrauben, Muttern oder Splitt dazu tun, so daß sich der Rost und Dreck besser löst. (Siehe HB 1/91 S. 23) Tank natürlich ständig drehen und schütteln. Tank mittels Föhn trocknen, dabei ständig drehen. Dann das Zweikomponentenmittel "BOSSEAL" ,es stammt aus der Flugzeugindustrie, ca. 1 Minute gut anrühren. Das Gemisch dann komplett in den jetzt trockenen Tank gießen, den Tank dann langsam und gleichmäßig so drehen, daß Boden und Wände gleichmäßig mit dem glasklaren Gemisch bedeckt werden. Diese Vorgang dauert mindestens 20 bis 30 Minuten. Man kann bekannte Leckstellen anderen Tags nochmals mit einer zweiten Schicht bedecken, sodaß es einwandfrei dicht wird. Verarbeitungstemperatur: am besten 20 Grad Celsius. Eine Packung "BOSSEAL" reicht für einen 12 bis 13 Liter Tank und kostet ca. 35,-DM, für einen 18 Litertank oder für zweifache Anwendung werden zwei Mengen "BOSSEAL" benötigt. Albert gibt keinen Lieferanten an.

Regina Lichtmaschinenfräser

Wilfried Tel. 07231-55909 möchte auf einen Arbeitsgang bei der Montage des Reginamotors hinweisen, der aus Mangel am richtigen Werkzeug häufig nicht ausgeführt wird. Wilfried schreibt: - Viele Anker wurden zerstört in Ermangelung des korrekturfräsen. -Bevor die Lichtmaschine am neu montierten Motor aufgesetzt wird, sollte der Sitz des Lichtmaschinengehäuses am Primärkastendeckel, neu zentrisch nachgefräst sein. Dies ist am wichtigsten bei schmalen Motoren ohne Lager im Primärkastendeckel, sowie Motore die aus nicht nummergleichen Gehäusen zusammengestellt wurden, also auch breite Motore. (Meist Rundmotore Siehe HB 2/92 S.31) Motore können bei Winfried, Ammon, Wagenknecht und Anderen, siehe auch "Motormacher" HB 1/92 S.12 und 2/92 S.21, zum Nachfräsen abgegeben werden.

noch eine Fünfliterkanne Dapollin — ein Liter Benzin kostete damals 18 Pfennige — in meinem Rucksack, der ein ganz nettes Gewicht hatte, und morgens um 5 Uhr zog ich meinen braven Benzinosel aus dem Stall, bockte ihn auf und gab dem Motor ausgiebige Einspritzungen Benzin und Petroleum und trat ihn dann an. Sprang er an oder zeigte er sich störrisch? Das war immer die große Frage. Zu meinem Glück war er ausnahmsweise vernünftig und besann sich bald zu knattern, wobei er infolge des Petroleums dicke Rauchwolken ausstieß. Dann wurde der Motor gestoppt, und hinaus ging es auf die Straße mit ihrem erbärmlichen Kopfsteinpflaster. Noch schnell eine Benzineinspritzung, ein Schwung in den Sattel, wobei mir der schwere Rucksack mächtig ins Kreuz schlug, und dann bei gehobenem Auspuffventil feste in die Pedale getreten! Tatsächlich zündete der Motor auch einige Male, aber dann war es aus. Absteigen, eine neue Benzineinspritzung in das automatische Ansaugventil, und dann ging die Trampel von neuem los. Die Zunge hing mir schon zum Halse heraus, als nach wenigstens 200 Metern der Motor sich endlich wieder meldete, aber noch vielfach aussetzte. Immer weiter mitritzen, bis endlich der Motor es allein schaffte! Schwitzend und keuchend hing ich im Sattel, war aber froh, daß nun die freie Chaussee erreicht war und endlich das furchtbare Gestucke aufhörte.

Wer nun etwa glaubt, daß ich nun die Maschine auf die Straßenmitte gesteuert hätte, befindet sich schwer im Irrtum. Dazu war die Chaussee damals viel zu schlecht. Ich lenkte sie vielmehr auf den glatten Fußweg, der damals in Norddeutschland neben den Landstraßen herzuliefen und namentlich von den Radfahrern benutzt zu werden pflegte. Natürlich machte dieser schmale Steig um jeden Chausseebaum einen Bogen, aber daran war ich ja gewöhnt. Gottlob, mein Motorchen erholte sich zusehends, und bald erreichte ich ein schönes Tempo von vielleicht 30—35 km/h. Tachometer hatten die Maschinen Anno 1904 noch nicht, und so war man auf Schätzungen angewiesen. Die Morgensonne meinte es schon gut, und so war ich froh, nach 5 km Fahrt in den Tiefenseer Forst mit seiner sauerstoffreichen, kühlen Luft zu kommen. Das merkte auch mein Einzylinder, der sich sichtlich erholte und lustig knatterte. Die Auspuffklappe hatte ich ja auf, um dem Motor Erleichterung zu schaffen. Ich war bester Laune, denn die Schwierigkeiten des Startes, die jeder Motorradfahrer damaliger Zeit besonders fürchtete, lagen hinter mir, und so blieb mir nichts weiter übrig, als auf die erste Panne zu warten, die mit tödlicher Sicherheit bald kommen mußte. Und da war sie auch schon da! Der Flachriemen hatte sich

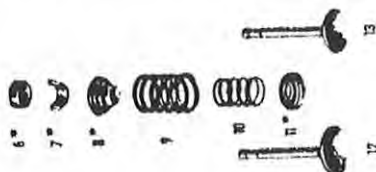
etwas gezogen und begann auf der flachen Riemenscheibe immer mehr zu rutschen. Zurück mit dem Gashebel, und immer mehr zurück, bis es schließlich nicht mehr ging. Und dann kam die erste Routinereparatur, die im weiteren Verlauf der Fahrt sich spätestens alle 12 km zu wiederholen pflegte. Heraus mit dem alten Küchenmesser, und dann schabte ich zunächst die Ölkohle vom Flachriemen, öffnete dann das Riemenschloß, kürzte den Lederriemen vorsichtig und legte ihn nach Schließung des Riemenschlusses wieder auf. Nun kam die große Frage, ob der Motor wieder anspringen würde, aber er war diesmal außerge-

wöhnlich vernünftig, und so ging denn die Reise weiter.

Das nächste Hindernis war der Tiefenseer Berg in Richtung Heckelberg, den ich etwas fürchtete, an sich ein Hügelchen, das heutzutage selbst der lahmste Mopedfahrer überhaupt nicht beachten würde. Für die Motorräder Anno 1904 war aber die geringste Steigung sowie stärkerer Gegenwind ein schweres Problem. Ich hatte damals Glück, und so schaffte ich die Steigung mit Ach und Krach und verzweifeltem Mitritzen. Bald war dann auch das Dorf Heckelberg erreicht, dessen Pflaster berüchtigt war. Eine ganze Meute wadenlustiger Hunde empfing mich mit Wutgeheul und versuchte die Maschine anzuspinnen. Ich mußte, ob ich wollte oder nicht, immer mehr stoppen und nicht auf der hin- und herschlingenden Maschine mit Fußtritt der Dorfküter erwehren. Plötzlich hatte ich auch noch ein ganzes Hühnervolk vor der Maschine, und ehe ich nachdenken konnte, überfuhr ich auch schon ein Huhn. Nun rasch in die Pedale getreten und auf und davon! Zu meinem Glück ließen die Hunde einen Augenblick von mir ab, und so gelang es mir, wieder die freie Landstraße zu gewinnen. Derartige Intermezze begegneten mir damals oft in den Dörfern, da die Tiere sich noch nicht an die fremdartigen Vehikel gewöhnt hatten, und oft ging es dabei recht gefährlich zu. Das „neckische Spiel“ wiederholte sich übrigens einige Minuten später im Gutsdorf Trampo, welches das miserabelste Pflaster weit und breit hatte. Gleich hinter dem Dorf kam die nächste Riemenpanne. Dabei gab es natürlich immer schwarze Hände, aber das gab es eben gratis dazu. Steigungen und Gefälle lösten sich ab, und dann lag plötzlich die Stadt Eberswalde im Tale vor mir, von Bergen und Wäldern umkränzt. Hier auf der Höhe machte ich immer eine Pause und erliefte mich des schönen Panoramas. Zudem gab es hier beim Anfahren keine Schwierigkeiten, da es über einen Kilometer im Gefälle zur Stadt hinunterging. Solche Dinge, die heute kein Kraftfahrer mehr beachtet, interessierten uns

Anno 1904 ganz besonders. Dem heißen Motor gönnte ich 10 Minuten Ruhepause, denn ihm stand noch der 1,5 km lange Berg bevor, der in Richtung Angermünde aus der Stadt herausführte und den ich sehr fürchtete.

Als die Ruhepause beendet war, stieg ich mit ungetrübten Gefühlen auf die Maschine, hob das Auspuffventil und ließ die Maschine in immer schneller werdenden Fahrt den Berg hinabrollen. Nach 200 Metern schloß ich dann das Auspuffventil, und sofort knatterte der Motor los. Auf dem bemerkenswert miserablen Pflaster schleuderte ich nicht wenig mit meinem ungefederten Vehikel hin und her und war einestils froh, als ich endlich die Kanalbrücke erreicht hatte, aber dann begann auch jäh die Steigung, die ich unter Mitritzen mit Not und Mühe bezwang. Das berühmte „dicke Ende“ kam aber erst noch. Immer länger wurde die Steigung, immer schwächer mein heißer werdendes Motorchen, und immer erschöpfter wurde ich durch das Mitritzen, und erst in einigen hundert Metern Entfernung winkte die unerreichbar erscheinende Kuppe des Berges. Plötzlich gab es einen Krach! Ich verspürte einen heftigen Schlag über den Rücken, und der Motor raste im Leerlauf! Ich wußte sofort, was geschehen war, da ich das schon mehr-



„Weißt du noch? — In der Kurve haben wir uns einen ausgestoßen, daß die Zuschauer Gänsehäute kriegt!“
 — Ja, es war einmal —! Links Sebastian Gaiger, der älteste noch lebende NSU-Rennfahrer (78 Jahre), rechts Opa
 Geuder im Zweiradmuseum von Neckarsulm. (Foto: Hans Franck)



PHOTOGRAPH 11. Jahrgang, Heft 26/1959

mals erlebt hatte. Der Riemen war gerissen und hatte mir einen Schlag ins Kreuz versetzt, der nicht von schlechten Eltern war, bevor er im Bogen davonflog. Ich stieg erschöpft ab, lehnte die Maschine gegen einen Baum und machte mich auf die Suche nach dem Riemen, den ich schließlich in tiefem Grase entdeckte. Nachdem ich mich ein Weilchen ausgeruht hatte — ich war vollkommen erschöpft —, besah ich mir den Schaden. An dem erst kurz zuvor im Hinblick auf die lange Bergfahrt gekürzten Riemen war das Schloß ausgerissen. Da mußte also zunächst der Reservierriemen herbei. Als er endlich montiert war, blieb mir nichts weiter übrig, als die schwere Maschine im Schweiß meines Angesichtes — natürlich mit immer länger werdenden Pausen — bis zur Kuppe der Steigung hinaufzuschleichen, was mir der Rucksack auf dem Rücken bestimmt nicht erleichterte. Bevor ich dann die Weiterfahrt antreten konnte, warf ich mich wohl eine Viertelstunde ins staubige und vollkommen ausgedörrte Gras.

Der Start in leichtem Gefäll vollzog sich glatt, und auf verhältnismäßig guter Straße — es war die Hauptaussee nach Stettin — und viel durch kühle Wälder im Schatten fahrend erreichte ich bald Kloster Chorin, für dessen landschaftliche Schönheiten ich diesmal kein Auge hatte, und 20 Minuten später die Kreisstadt Angermünde mit ihrem nicht ohne Grund so gefürchteten Holperpflaster, von dem sich der Kraftfahrer von heute wohl kaum vorstellen kann, daß es so etwas einmal gab. Plötzlich ein Klirren und Schleifen am Hinterrad! Das Schutzblech war durch die furchterlichen Erschütterungen abgerissen! Mittels Bindedraht, den ich stets mitführen mußte, wird der Schaden behelfsmäßig behoben, und dann geht es munter weiter. Ich atme tief auf, als ich das klapperige Angermünde endlich hinter mir habe, aber schon naht wieder eine gefürchtete Steigung vor Greifenberg. Als ich gerade zum Anlauf ansetze, da beginnt plötzlich der Motor zu knallen! Aha, der Unterbrecher ist lose geworden. Ich erkannte damals die Ursache jeder Panne schon, bevor ich abstieg. Ein Griff an den heißen Unterbrecher bestätigte meine Vermutung. Schnell heraus mit der großen Zwirnrolle. Dann löse ich den Bajonettverschluß des Unterbrechers und halte ihn in der Hand. Der alte Zwirn, der in Fetzen herumhängt, wird entfernt, und neuer Zwirn wird in dicker Lage um die Nute gewickelt,

der Unterbrecher wieder anmontiert, und damit ist die Panne beseitigt, nicht aber der lange, steile Berg mit seinem groben Pflaster. Total erschöpft erreiche ich die Höhe und halte nun als Ritter von der traurigen Gestalt meinen Einzug in Greifenberg, wo gerade der Wochenmarkt stattfindet und die Hauptstraße von Pferdefuhrwerken und Fußgängern wimmelt. Das hatte mir gerade noch gefehlt! Mir bleibt nicht weiter übrig, als Absteigen und die Maschine unter höhnischen Zurufen der Bevölkerung langsam durch die Hauptstraße zu schieben, da sonst an ein Durchkommen nicht zu denken war. Ein paar mir zuge dachte Peitschenhiebe der Kutscher verfehlte zum Glück ihr Ziel. Mit den getriebe- und kupplungslosen Maschinen damaliger Zeit fuhr man sozusagen immer im großen Gang, und ein Langsamfahren war daher unmöglich. (In meinen Angstträumen fahre ich heute mit der ollen FN über die Kö um 17.00 Uhr. Glaubt mir, Jungens, uns ging es nicht besser damals als euch heute noch!)

Nachdem das Spießrutenlaufen von Greifenberg glücklich vorüber war, war ich froh, endlich wieder die Fahrt fortsetzen zu können und rechnete mir schon in Gedanken aus, wann ich wohl Prenzlau erreichen würde, wo ich noch Bekannten einen Besuch abstatten wollte. Munter knatterte der Motor, und so kam ich trotz mancher Steigung verhältnismäßig gut vorwärts. Da erblickte ich plötzlich in der Ferne eine mächtige Staubwolke, deren Grund ich sofort erkannte. Ein Pferdefuhrwerk fuhr in raschem Tempo auf dem sogenannten Sommerwege dahin, der als Sandweg neben den Landstraßen herzuhalten pflegte. Das war eine unangenehme Sache, denn es war oft schwer, überhaupt an das Fuhrwerk heranzukommen, da der Staub einem jegliche Sicht nahm, und das Überholen war noch schwerer, da die Pferde von dem ungewohnten Motorengeräusch bei einer An-

näherung sofort unruhig wurden und nicht selten durchgingen. Mir blieb aber nichts weiter übrig, als sofort eine Überholung zu riskieren. Kaum saß ich in der Staubwolke drin, als ich schon nicht mehr Hand vor Augen sehen konnte und stoppen mußte. Das wiederholte sich mehrmals, aber dann kam eine Biegung der Straße, die mir eine Chance gab, da dann der Staub eine andere Richtung nahm. Ich schloß die Auspuffklappe und gab dann Vollgas. Wirklich gelang es mir, mit dem Fuhrwerk auf eine Höhe zu gelangen, aber

da rasten die scheugewordenen Pferde plötzlich wie wild davon, und in tollem Zickzack rissen sie den Leiterwagen bald auf die Chaussee, bald wieder auf den Sommerweg, und ich wollte meinen Versuch schon aufgeben, als plötzlich die Pferde mit ihrem Gefährt auf den Acker stürzten, wodurch die Straße wieder frei wurde. Nun war ich endlich glücklich vorbei und atmete tief auf. Ich hatte nur noch eine Sorge, daß ich nämlich ohne Panne größeren Abstand von dem Pferdefuhrwerk bekommen und mich der wutende Kutscher nicht mehr erreichen würde. Ich fuhr also, was das Zeug hielt darauf los, und tatsächlich wurde der Riemen erst wieder lose, als ich schon eine genügende Strecke zwischen mich und das Fuhrwerk gebracht hatte. Da allerdings erwischte es mich gleich richtig. Die Maschine fing an zu schlingern, und ich war froh, als ich sie ohne Sturz zum Stillstand gebracht hatte. Hinterreifenpanne! Das war so ungefähr das Schlimmste, was einem dazumal passieren konnte.

Die umständliche Montage — die Hinterrad-Steckachsen gab es erst Jahrzehnte später — fürchtete ich weit mehr als einen Motorschaden. Und dann kam die Demontage des Hochdruckreifens, und man wußte immer noch nicht, ob sich der Schlauch überhaupt noch reparieren ließe. Ich machte mich, nachdem ich die Maschine in den Schatten eines Chausseebaumes geschoben hatte, sofort an die Arbeit. Da erblickte ich auch schon den Übertäter, einen zünftigen Hufnagel, wie sie im Zeitalter des Pferdes auf allen Landstraßen herumzuliegen pflegten. Ich war froh, denn nun konnte ich mir die Montage des ganzen Rades ersparen, nahm die Decke nur ein Stück ab, zog das in Frage kommende Stück des Schlauches seitlich heraus, und dann konnte das Flücken nach gründlicher Untersuchung beginnen, natürlich nicht wie heute mit Vulkanisiermaterial, sondern nur mit gewöhnlicher Gummilösung, und das war meine größte Sorge. Denn erfahrungsgemäß hielten die mit Gummilösung aufgesetzten Flücken — namentlich am Hinterreifen — selten für die Dauer, und an einem so glühendheißen Sommertage wie damals am Pfingstsonnabend waren die Aussichten auf eine Haltbarkeit der Flücke beinahe gleich null. Ich machte mich trotz alledem mit größter Sorgfalt an die Behebung des Schadens und ließ die Gummilösung erst gründlich trocknen, bevor ich

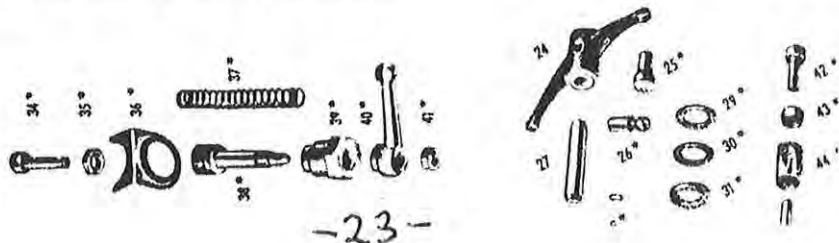
die Flücke aufsetzte. Hin und wieder spähte ich sorgenvoll in die Ferne, ob das Pferdefuhrwerk nicht doch noch in Sicht kommen würde, aber offenbar hatte der Kutscher im letzten Dorf haltgemacht. Endlich, endlich war der Reifen wieder in Ordnung, und nun ging das Luftpumpen los. Die Jacke und Weste lagen bereits im Grase, aber trotzdem schwitzte ich wie ein Bär. Der Riemen hielt wieder, und glücklich bestieg ich wieder meinen Benzinquarl und fuhr froh weiter. Vor dem nächsten Dorf stieg ich — natürlich im Gefälle — ab und überzeugte mich zu meiner Freude, daß die Luft im Hinterreifen „stand“.

Gramzow, die letzte Stadt vor Prenzlau, hatte ich schon glücklich passiert, und Prenzlau kam immer näher, aber der letzte, lange und unheimlich steile Berg Dreiersgrund auch, und das war die schlimmste Steigung der ganzen Fahrt. Bevor ich im Gefälle Anlauf nahm, ließ ich den Motor erst eine

Viertelstunde gut abkühlen, kürzte den Riemen etwas und probierte, ob er wegen zu starker Spannung beim Anschieben auch nicht knarrte. Dann hatte der zu stramme Riemen die Zugkraft des Motors stark herabgemindert, und das konnte ich auf keinen Fall gebrauchen. Schließlich wagte ich, bestens gerüstet, die Fahrt, ließ die Maschine bergab anlaufen und ging dann mit Karacho in die Steigung hinein, indem ich erst bei ihrem Beginn ganz allmählich Vollgas gab. Als ich merkte, daß der Motor immer kurzatmiger wurde, begann ich aus Leibeskräften mitzutreten. Immer schwächer wurde die Maschine, so daß ich kurz vor der Kuppe von der Maschine abspringen und sie, kräftig mitschiebend, total erschöpft zur Höhe bringen konnte. Ich fiel dann mehr ins Gras, als daß ich mich hinlegte, aber dann sah ich auch in der Ferne ein Panorama, das ich nie vergessen werde: Den 9 km langen Uckersee und an seinem Nordende die mittelalterliche Stadt Prenzlau mit dem alles überragenden Doppelturm der Marienkirche! Es dauerte lange, bis ich mich davon losreißen und wieder auf meine Maschine schwingen konnte. Immer näher rückte mir die damals so schöne Hauptstadt der Uckermark, und endlich fuhr ich durch die Schwedterstraße in die Stadt hinein, wo mich meine Freunde schon erwarteten. Nach stürmischer Begrüßung galt meine erste Sorge meiner Maschine. Der Riemen war wieder etwas zu kürzen, die Zündkerze — übrigens vielleicht zum sechsten Male während der Fahrt — zu säubern, und dann mußte ich mich mehrmals waschen, um wieder wie ein Mensch auszusehen. Nach einer Tasse Kaffee fuhr ich frohgemut weiter bis Holzendorf, und dann war es aus mit einer befestigten Straße. Auf einem mit tiefen Geleisen ausgefahrenen bergigen Lehmwege stümperte ich mich die letzten Kilometer bis Falkenhagen durch und pausierte angesichts des Dorfes noch ein Viertelstündchen, um Punkt 17.00 Uhr, wie ange-

sagt, meinen Einzug zu halten. In Erwartung des Schützenfestes prangten alle Bauernhäuser im Schmuck von Fahnen und Pfingstgrün, und über die Straße waren Girlanden mit Begrüßungssprüchen gespannt, die ich in diesem Augenblick freudig auf mich bezog, die aber in Wirklichkeit dem Schützenfeste galten. Vor den Häusern standen aber die Bewohner des Dorfes und winkten mir frohlich zu. Man hatte mich auf meine Ankündigung hin erwartet und freute sich offenbar, daß ich auf die Minute pünktlich eingetroffen war. Die Strapazen der 125 km, die ich hinter mir hatte, ahnte natürlich niemand, höchstens Familie Sprockhoff, die mich freudig empfing, und Mutter Sprockhoff war sichtlich froh, daß ich ohne Unfall gelandet war. Während des Schützenfestes war ich natürlich der Held des Tages und wurde mehr bewundert als der Schützenkönig.

Ja, das waren damals noch Zeiten, als ein Motorradfahrer so selten zu finden war, wie heutzutage ein Goldstück. Für Milchbärte war der Motorradfahrer nichts. Nur Männer mit Nerven und Zähigkeit von Stahl, die sich nie durch Rückschläge, die an der Tagesordnung waren, enttäuschen ließen, hielten durch und blieben dem Motorrad treu. Der Sport erhält jung, dafür bin ich wohl ein lebender Beweis, denn noch immer fahre ich gern auf zwei Rädern in Wind und Wetter. Ernst Geuder



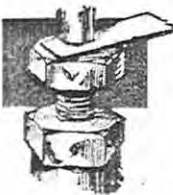


Undichte Ventile

ergeben sich durch Verbrennungsrückstände am Ventilsitz. Durch einfaches Entfernen dieser Teilchen ist meistens der Übelstand zu beheben. Sind jedoch bereits die

Sitzflächen am Ventil und im Zylindergußstück angefressen oder gar kräftig verschmort, so muß das Ventil neu eingeschliffen oder ersetzt werden. Zum Einschleifen verwende man eine aus Schmirgel und Öl bestehende Schleifpaste, die man in dünner Schicht auf die kegelförmige Sitzfläche des Ventils aufträgt. Es ist sorgfältig darauf zu achten, daß kein Schmirgel in das Zylinderinnere gelangt, da dieser die Maschine bei der nächsten Arbeitsleistung schwer beschädigen würde.

Nach dem Einschleifen kontrolliere man stets das Spiel zwischen Stößel und Ventilschaft. Bei kaltem Motor soll dieses 0,2-0,3 mm betragen, das ist etwa die Stärke einer Postkarte. Das erforderliche Spiel erreicht man durch Verdrehen der Stellmutter des Stößels nach Lösen der Gegenmutter.



Richtige Schmierung

Dieses von Mobilöl 1929/30 herausgegebene Brevier zur richtigen Pflege von Motorraedern wird sicher die Columbus-Fahrer unter uns erfreuen und so manches ist auch heute noch aktuell oder kann fuer die neueren Horexten benutzt werden. Wir starteten mit dem Inhalt in HB 4/91 ueber 1/92, 4/92, 1/93, 2/93 und werden ihn auch in diesem fortsetzen. Wobei wir Tabellen aus dem Anhang ueber alle Folgen verteilen, um nicht am Ende eine Folge nur aus Tabellen bestehend bringen zu muessen.

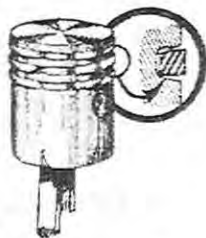
Gebrochene oder zu schwache Ventildfedern

Wenn die Ventildfeder bricht oder die Wärme des Motors im Laufe der Zeit die Federspannung des Auspuffventils schwächt, so daß sie nicht mehr genügend schließt, so ist eine neue Feder einzusetzen. Sollte eine neue Feder nicht sofort eingesetzt werden können, so kann man eine gebrochene Feder behelfsmäßig durch Zwischenlegen einer Scheibe an der Bruchstelle kurze Zeit noch in Betrieb halten.



Festgebrannte oder abgenutzte Kolbenringe

zeigen sich durch leichtes Durchtreten der Maschine ohne Ziehen des Ausbebers und durch übermäßige Erwärmung des Kurbelgehäuses. Festgebrannte Kolbenringe lassen sich meistens lösen durch Einspritzen von etwas Petroleum und mehrmaliges Durchtreten der Maschine bei gezogenem Ausheber. Schadhafte und abgenutzte Ringe sind sofort zu erneuern. Die Kolbenringe sollen an der Gleitfläche hell und ohne dunkle Flecke sein und sich frei in den Ringnuten bewegen, damit sie sich stets an die Zylinderwand anpressen können.



Unrichtige Ventilsteuerung

Man lasse die Ventile durch einen Fachmann einstellen. Das Auspuffventil soll reichlich vor dem unteren Totpunkt öffnen und nicht vor dem oberen Totpunkt

schließen, um den verbrannten Gasen möglichst lange den Austritt ins Freie zu ermöglichen. Das Einlaßventil soll je nach der Drehzahl vor oder im oberen Totpunkt öffnen. Je höher die Drehzahl ist, desto früher soll das Einlaßventil öffnen, um dem Motor eine möglichst gute Füllung zu geben.

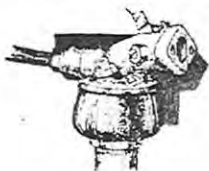
Dabei ist zu berücksichtigen, daß ein Zurückschlagen der verbrannten Gase in den Vergaser durch ein zu frühes Öffnen des Einlaßventils vor dem oberen Totpunkt unbedingt vermieden werden muß.

Das bekannte Nachladen wird erreicht durch möglichst langes Offenhalten des Einlaßventils nach dem unteren Totpunkt; dieses richtet sich nach der Drehzahl der Maschine und Anordnung der Ventile.

Falsche Vergasereinstellung

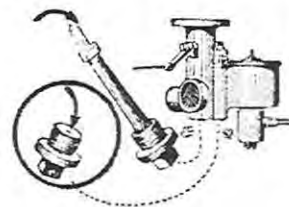
Gibt der Motor seine volle Leistung nicht her, so liegt die Ursache an einem zu armen oder zu reichen Gemisch. Im ersteren Falle wähle man eine größere Kraftstoffdüse bzw. bei Luftkorrektur eine kleinere Korrekturdüse. Im letzteren Falle setze man eine kleinere Kraftstoffdüse bzw. größere Korrekturdüse ein.

Auch Drosselverluste im Vergaser können die Ursache schlechten Durchziehens der Maschine sein. Vorausgesetzt, daß der Vergaser zum Motor paßt, wähle man einen größeren



Lufttrichter, wobei man auch die Kraftstoffdüse entsprechend größer nehmen muß.

Bei zu groß gewähltem Lufttrichter kann es vorkommen, daß der Motor die Steigungen schlecht nimmt und träge anzieht, d. h. die Luftgeschwindigkeit um die Kraftstoffdüse herum ist zu gering. In diesem Falle muß der Lufttrichter wieder etwas kleiner gewählt werden, damit in beiden Fällen das gewünschte Maß erreicht wird.



Zündet der Zweitaktmotor erst bei jeder zweiten Umdrehung anstatt bei jeder Umdrehung, so hat dies seine Ursache in falschem Gemisch. Die Mischung von Kraftstoff und Luft ist richtig einzustellen.

Falsche Zündmomenteinstellung

Die Einstellung der Zündung wird bei Viertaktmotoren wie folgt vorgenommen: Man stelle den Zündungshebel auf Spätzündung und bewege den Kolben, bis er den höchsten Stand beim VerdichtungsHub erreicht (der VerdichtungsHub ist die Aufwärtsbewegung des Kolbens nach dem Schließen des Einlaßventils). In diesem Augenblick sollen die Platinkontakte des Unterbrechers gerade beginnen, sich voneinander zu entfernen. Ist die Einstellung nicht richtig, so lockere man die Mutter der Magnetspindel und löse das angetriebene Rad, drehe die Spindel, bis die Spitzen gerade anfangen, sich voneinander zu entfernen, und ziehe dann die Mutter erneut an. Es ist darauf zu achten, daß der Kolben

und Zündhebel sich noch in der vorbezeichneten Stellung befinden.

Die Einstellung des Zündmoments bei Zweitaktmaschinen geschieht folgendermaßen: Wenn der Kolben sich im höchsten Punkt des Verdichtungshubes befindet und der Zündhebel vollkommen zurückgestellt ist (auf Spätzündung steht), sollen die Platinkontakte des Unterbrechers gerade anfangen, sich voneinander zu entfernen.

Der Motor wird zu heiß

Ein zu reiches Gemisch überhitzt den Zylinder unter normalen Verhältnissen und führt zu großem Kraftstoffverbrauch. Zur Abhilfe versuche man kleinere Düsen. Aber auch zu armes Gemisch kann, besonders wenn ein schlecht zündfähiger Kraftstoff zur Anwendung kommt, zur Motorüberhitzung führen, da trotz richtiger Zündzeitpunkt-Einstellung das Gemisch in Totpunktnähe nicht schnell abflammen kann. Das allmähliche Verbrennen bis weit in den Ausdehnungshub hinein gibt Anlaß zur unnötigen Aufheizung der Zylinderwände und dann zur Motorüberhitzung.

Zu wenig Vorzündung: Man gebe bei schneller Fahrt so viel Vorzündung, wie der Motor ohne zu klopfen gerade noch vertragen kann, damit möglichst viel Zeit für die Gemischverbrennung in Totpunktnähe zur Verfügung steht. Bei zu spätem Zündbeginn wird die Zündwelle sich noch weit in den Ausdehnungshub hinein erstrecken und den Zylinder unnötig erhitzen.

Ungenügende Ölzufuhr: Man kontrolliere bei automatischer Schmierung den Ölumlau und bei Handregulierung den Ölzulauf. Ist dieser in Ordnung, so

liegt die Ursache in der Verwendung eines minderwertigen oder für den Motor ungeeigneten Öles. Man lasse das Öl ab und wähle das richtige Öl nach dem Gargoyle Wegweiser.

3. Der Motor klopft Kohlerückstände

Wenn im Motor, besonders beim Bergfahren oder bei plötzlicher Beschleunigung, ein klopfendes Geräusch auftritt, so beruht dies oft auf der Bildung von Kohlerückständen im Verbrennungsraum. Manchmal ist dies verursacht durch falsche Vergasereinstellung (zu fettes Gemisch), meist aber durch Verwendung ungeeigneten Öles oder durch übermäßige Ölzufuhr bei gleichzeitiger Verwendung einer an sich leicht zum Klopfen neigenden Benzinsorte. Das Klopfen beruht auf einer unregelmäßigen, stoßweisen Verbrennung eines solchen Benzins und tritt auf bei Erhöhung der Temperatur über ein zulässiges Maß im Verbrennungsraum.

Diese Temperaturerhöhung kann durch glühende Kohlerückstände hervorgerufen werden dadurch, daß sie die Wärmeableitung behindern und die Verdichtung erhöhen. Es ist dann nötig, die Rückstände aus dem Verbrennungsraum zu entfernen.

Das Säubern des Kolbenbodens geschieht am besten mit einem stumpfen Schaber oder ähnlichen Werkzeug unter Zuhilfenahme von Benzin. Die Lauf-



GARGOYLE WEGWEISER

für die richtige Schmierung von

Kleinlieferwagen und Kleinfahrzeugen zur Personenbeförderung. (Baujahre 1926—1929.)

Die Buchstaben in den Jahresspalten bezeichnen die empfohlenen Gargoyle Schmiermittel, z. B.:

„BB“ = Gargoyle Mobilöl BB, „Mb“ = Gargoyle Mobilfett Weich,

„Me“ = Gargoyle Mobilcompound, ★ = Öl vom Motor.

Die Winterölempfehlung gilt, solange Frostwetter herrscht oder zu erwarten ist.

Bei Temperaturen unter minus 18 Grad Celsius verwende man Gargoyle Mobilöl Arctic.

Fahrzeugmarke	1929				1928				1927				1926			
	Motor		Getriebe	Achsantrieb	Motor		Getriebe	Achsantrieb	Motor		Getriebe	Achsantrieb	Motor		Getriebe	Achsantrieb
	Sommer	Winter			Sommer	Winter			Sommer	Winter			Sommer	Winter		
Alfi, 2/10 PS und Kleinlastwagen	—	—	—	—	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	—	—	—	—
Alge-Transportwagen	TT	TT	C	—	TT	TT	C	—	BB	BB	C	—	—	—	—	—
Ameise, Kleinlastwagen	—	—	—	—	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	—	—	—	—
Ansbach Express, KT	TT	TT	C	C	TT	TT	C	C	—	—	—	—	—	—	—	—
Argeo, 250 ccm Lastdreirad	B	B	C	—	B	B	C	—	B	B	C	—	B	B	C	—
Bliiz (Borgward), Motortransportkarren	—	—	—	—	—	—	—	—	BB	BB	—	—	BB	BB	—	—
Bucie, Kleinlastwagen	—	—	—	—	—	—	—	—	BB	BB	—	—	BB	BB	—	—
Cambra, Kleinlastwagen	—	—	—	—	BB	A	C	—	BB	A	C	—	BB	A	C	—
D-Lieferwagen I. 7.	D	TT	★	—	D	TT	★	—	—	—	—	—	—	—	—	—
DGW siehe DKW	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Diabolo, 4,17/12 PS	—	—	—	—	—	—	—	—	TT	TT	Me	—	TT	TT	Me	—
Dick's Record, 8 PS	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—
DKW (DGW)-Lieferwagen	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	—	—	—	—

Fahrzeugmarke	1929				1928				1927				1926			
	Motor		Getriebe	Achsantrieb	Motor		Getriebe	Achsantrieb	Motor		Getriebe	Achsantrieb	Motor		Getriebe	Achsantrieb
	Sommer	Winter			Sommer	Winter			Sommer	Winter			Sommer	Winter		
E.B.S., Motordreiräder	TT	TT	C	—	TT	TT	C	—	TT	TT	C	—	TT	TT	C	—
El-Es-Eilwagen	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—
E. M. W.-Eildienstwagen,	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29 H 1—3 (Hurtig-Getriebe)	B	TT	C	—	B	TT	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—
dieselb. mit englischem Getriebe	B	TT	Mb	—	B	TT	Mb	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Modell C und D	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	—	—	—	—
Modell A und B	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	BB	BB	—	—
Ooliath, Dreiradwagen	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—
Vierradwagen	BB	BB	C	C	BB	BB	C	C	BB	BB	C	—	BB	BB	—	—
Hamor, Motordreirad	—	—	—	—	—	—	—	—	BB	BB	—	—	—	—	—	—
Hanomag, 2/10 PS Lastwagen und	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Benzinkarren	TT	TT	Me	Me	TT	TT	Me	Me	TT	TT	Me	Me	TT	TT	Me	Me
Klettermaxe	BB	BB	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Komet-Kleinlieferwagen,	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
K1, K1G, K2, KV	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	—	—	—	—
K3	TT	TT	C	—	TT	TT	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ko-Wu-Lastdreirad (Ilo-Motor)	—	—	—	—	—	—	—	—	BB	BB	C	—	BB	BB	—	—
Lüders Trumpf	TT	TT	C	—	TT	TT	C	—	D	TT	★	—	—	—	—	—
Mammut-Transportdreirad,	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Modell I, II, IIIa	B	TT	C	—	B	TT	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Modell IIIb	TT	TT	C	—	TT	TT	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Merkur-Lieferwagen	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	—	—	—	—	BB	BB	Mb	—
Mollmobil, 3, 4, 4 1/2 PS	—	—	—	—	—	—	—	—	BB	BB	Mb	—	—	—	—	—
Monos, „200“	BB	BB	C	—	BB	BB	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„500“ und „750“	B	TT	C	—	B	TT	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lichtmaschinen polarisieren

Der alte "Corl" Carl Hertweck spricht aus diesem Artikel. Der vorgelaufene Artikel fehlt mir. Es muss aber, wie aus diesem Artikel heraus zu lesen ist, ein Artikel ueber eine einfache Moeglichkeit des Lichtmaschinen-polarisierens gewesen sein. Und zwar wurde dadurch polarisiert, indem man den Rueckstromschalter des F-Reglers kurzzeitig ueberbrueckte, durch andruecken des Reglerankers. Doch lesen Sie selbst. Horex-Novice

Letzte Wichtigkeiten

Eigentlich sollte der Lichtmaschinenartikel hier zu Ende sein, inzwischen hat sich aber fachmännischer Widerspruch zum hier vorgeschlagenen Polarisierverfahren gemeldet, auf den eingegangen werden muß:

Wenn man eine Lichtmaschine abgenommen hat, so daß die Möglichkeit des Vertauschens von Wicklungsenden besteht — und diese besteht immer —, wenn man zudem mit Batterie und Schraubenzieher die Feldwicklung aus mehreren Drahtenden herausgesucht hat, ist die Lichtmaschine nach dem Wiederanschluß mit denkbarer Sicherheit falsch gepolt und muß erst richtig gepolt werden. Man macht das wie geschildert. Das funktioniert bei allen Bosch- und Noris-Motorrad-Maschinen prompt, bei denen eine Bürste an Masse liegt, die Lichtmaschine gibt nach dem Polarisieren ordnungsmäßige Spannung ab.

Hat man es aber mit einer „wilden“ Lichtmaschine zu tun, dann kann es trotz Polarisierens geschehen, daß keine Spannung bzw. verkehrte Spannung abgegeben wird. In diesem Falle werden entweder

1. die Bürstenanschlüsse vertauscht, oder
2. die Feldspulenanschlüsse vertauscht.

Danach wird bei erneutem Start die Lichtmaschine im richtigen Sinne Spannung abgeben. Um da nun bestimmt kein Mißverständnis aufkommen zu lassen, fangen wir nochmal von vorne an:

1. Nachdem man an der zerpfückten Lichtmaschine alle Anschlüsse identifiziert hat, wohin sie also gehören, werden Feldwicklung, Widerstände und Bürsten so angeschlossen, wie es schaltungsmäßig nötig ist, ohne Rücksicht auf Spulenanfang oder Spulenende, entscheidend ist nur, daß man hinsichtlich Masse und „heißem“ Ende richtig anschließt.
2. Nach dem Einbau wird mit Verbindungsdraht oder Druck auf die Schalterzunge bei angeschlossener Batterie polarisiert.
3. Man läßt den Motor laufen und sieht nach, ob die rote Lampe ausgeht, die Maschine also richtige Spannung abgibt.
4. Wenn keine Spannung abgegeben wird, vertauscht man innerhalb der Lichtmaschine entweder die beiden Anschlüsse der Feldspule oder die Anschlüsse der Bürsten — Anschlüsse von Widerständen bleiben unberührt.

Damit wird die Lichtmaschine im richtigen Sinne Spannung abgeben. Bleibt noch zu sagen, daß ein gewissenhafter Elektriker meine Polarisiermethode mit dem sanft angedrückten Rückstromschalter als gefährlich anzweifelte — er fürchtet, daß dabei der Anker kleben bleiben könnte und die Lichtmaschine verbrät. Auf Ehre — sie tut es nicht. Auch nicht mit einer 80-Ah-Batterie. Denn: Selbst wenn man nicht mit dem Finger tippt, bis die rote Lampe ausgeht, und dann wieder losläßt, wenn man also mit dem linken Hinterbein dagegentritt, wird die Zunge nicht festgehalten, denn die Felder der Spannungsspule und der Stromspule auf dem Rückstromschalter sind gegensinnig gerichtet, die Zunge wird bestimmt losgelassen. Außerdem hat jeder mir bekannte Rückstromschalter eine Klebesicherung in Gestalt eines Plättchens oder Stiftes aus NE-Metall, das direkte Berührung zwischen Anker und Kern verhindert. Drittens haben die meist vorhandenen F-Regler noch einen Überstromschutz in Gestalt der Bimetallzunge des Schalterkontaktes, die nach wenigen Sekunden Überstrom aufbiegt und den Strom unterbricht.

Damit ist der Lichtmaschinenbandwurm definitiv zu Ende. Bereits im Satz aber ist das Buch DER KUPFERWURM, das um ein beträchtliches Teil dicker werden wird als „Besser machen“. Da drin kommen dann auch noch ein paar seltenere Lichtmaschinen und vor allem eine vollständige Sammlung aller vorhandenen Regler, einschließlich des neuen Bosch-Diodenreglers (Variode ist eine reine Hausbezeichnung), den man sich mit einem ganz normalen, billigen Selen-Element aus einem ebenso normalen Spannungsregler selbst zusammenbauen kann.

-28-

Treffen-Ausstellungen-Maerkte

- *****
 + Ausfahrtstermine des HC Taunus Info bei Marina Tel. 06172-81898+
 + w6380 Bad Homburg 17.7./31.7./22.8./19.9./17.10. +
 + Wo bleiben die Termine der anderen Clubs ? ? ? ? ? ? ? ? ? +

 + VFV Rennen 10 u. 11.7. Horice; 28.8. Bengel; 14 u. 15.8. Schotten+
 + 11.9. Hockenheim; 19.9. Nürburgring Kölner Kurs Tel. 02202-55051+
 + Tel. 089-6099844 oder 06044-2868 oder 06158-85501 +

 + Rennen des VMCC Kim Molnar, Atherton House, Fulwood Row 32 +
 + Preston Pr2 6 SL England. 28-30.8. Pembrey, 11.9. Cadwell, +
 + 18-19.9. Three Sisters. +

 + Rennen des CRMC Ann Murden, Fenn Farm, St. Mary Hoo near Roch- +
 + ester ME3 8QY. 10-11.7. Pembrey (Classicfest) 31.7 bis 1.8 +
 + Three Sisters, 25 bis 26.9. Pembrey, 9-10.10. Cadwell +

 + Rennen in Holland CRMCH, Bart Vogel, Narcisenstraat 21, NL +
 + 2071 NL Santpoort. 10 bis 11.7. Assen, 24 bis 25.7. Zolder, 7 bis +
 + 8.8. Assen, 28 bis 29.8. Tolbert, 25 bis 26.9. Assen. +

 + 9 bis 11.7. Treffen in 8671 Lichtenberg Tel. 02988-7555
 + 10.7. Rallye in Aldingen w7140 Ludwigsburg Tel. 07141-871141
 + 10.7. Rallye 5412 Ransbach-Baumbach Tel. 02623-4255
 + 11 bis 24.7. Rallye Südostpolen Tel. 06243-8956

 + W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +
 + 16.7 bis 18.7. Sommertreffen der Horex u. Gespannfreunde Main- +
 + Kling. W-7189 Frankenhardt bei Creilsheim Fritz Tel. 07959-634+

 + 17.7. Rennen in Ungarn, BM Budamotor Kft., Kertvaros u. 54,
 h-1028 Budapest.

 + 17 bis 18.7. Großes Odenwälder Oltimertreffen w8761 Preunschen +
 + bei Amorbach Tel. 09373-8689 Fax 4026 Hr. Geiger +

 + 17 bis 18.7. 2. Tage Ausfahrt des Fahrzeugveteranenverein +
 + Dreieck "in Veterano gaudium" nach Sandbach/Odenwald. Info +
 + bei Hansi 06103-62300 oder Ottmar 06103-65846 +

 + 18.7. Turnier in Hoßkirch Tel. 07587-450
 + 18.7. 7th Garden od England Run bis 1931, b. Staple, 18 Chieveley
 Drive, Turnbridge Wells, Kent TN2 5HO
 -23 bis 25.7. Rennen am Klausenpaß Schweiz bis Bj. 1935
 -23 bis 25.7. Sternfahrt w-5551 Veldenz Tel. 06571-14-289

 + 24 bis 25.7. Treffen und Markt am Gasthaus "Wirzenborner Liss"+
 + in w-5430 Montabaur Wirzb. Info bei Horex-Freund Hans-Peter +
 + Schaaf Tel. 02602-8706; schönste Anfahrt über Gelbachtal +

 -24.7 bis 1.8. 2000km durch Deutschland Tel. 02434-5156
 -30.7 bis 1.8. Golden Oldies w-6301 Wattenberg Tel. 0641-8040
 + 31.7. Victoria IG Jubiläumstreffen und Treffen Nürnberger Marken
 bis 1940 Centrum Industriehal. 0911-794419 Sepp Lube.
 -1.8. VII. Christopherus Rallye w2215 Hanerau-Hademarschen
 Tel. 04872-7870
 -1.8. Treffen w-2202 Heede Tel. 04123-5590
 -7 bis 8.8. Markt in w-2733 Dipshorn Tel. 04283-5828
 -7 bis 8.8. Treffen in w-8939 Zaisertshoffen Tel. 08268-606
 -7.8. Orientierungsfahrt "Rund um den Stollberg" w-2257 Bredstedt
 + 12 bis 14.8. Rallye Am Neckartor Stuttgart Tel. 0711-2800
 -14.8. Treffen w-8581 Eckersdorf Tel. 0921-39009

- 14.8 Rallye w-6501 Heidesheim Tel. 06132-5105
- 14 bis 15.8 Rallye DK-3550 Langeskov Gronvej 4A DVM Egeskov
- +14 bis 15.8 Norddeutscherallye 2804 Reilingen Tel. 04101-31176
- +15.8 1000 Bikes VMCC, allen House, Wetmore Rd., Burton DE14 1SN
- 20 bis 22.8 Treffen w-7244 Salzstetten Tel. 07486-9192 o. 1301
- 20 bis 22.8 Markt NL-3512 VJ Utrecht Vehikel Lauwerstraat 26
- 20 bis 22.8 Lüttich-Nancy-Lüttich. H.Bovy Royal Motor Union
Blvd Avroy 254 Belgien 4000 Lüttich
- 21.8 Rallye w-2320 Plön Tel. 04522-8604
- +22.8 N.A. Otto Ausfahrt 5429 Holzhausen a.H. Tel. 06772-8366
- +22.8 Graham Walker Run siehe 18.7 (7th. Garden...)
- 22.8 Treffen in NL-9686 TX Beerta Tel. 0031-5971-33171
- 27 bis 29.8 Treffen in Schweden N.Holgersson S.T.Mansgaten 76
Schweden 22229 Lund
- 27 bis 29.8 Treffen NL-7255 CZ Hengelo R.Kreunen Sarinkamp 95
- 28.8 Weinstraßenfahrt w6701 Fußgönheim Tel. 06237-6997
- 29.8 Treffen Dampfbier Brauerei Essen Borbeck
- 31.8 bis 3.9 Classic Manx GP, MCC Viking House, Nelson Street,
Douglas IoM.
- 31.8 bis 1.9 Rennen Schweden Linköping Info: Lennart Olander
Rosendal S-74194 Knivsta.
- 2 bis 5.9 Rallye South African 2043 Jeppesstown BO Box 33312
- 3 bis 5.9 HOREX-Treffen Bad Homburg, auf der Buschwiese
- +4.9 Rallye w-5650 Solingen P.Monshausen, v.Galen Str. 22
- 4.9 Fahrt der Motorräder bis Bj.1924 w7081 Aalen 07366-5587
- 4 bis 5.9 Treffen in w-6920 Sinsheim Tel. 07261-61116
- +10 bis 12.9 Rallye 3040 Soltau Tel. 05191-2846
- +11.9 Vorderpfalzfahrt 67 Ludwigshafen Tel. 0621-604647
- 11 bis 12.9 "Preis der Solitude" Tel. 07156-25353
- 11 bis 12.9 Treffen F-71850 Charnay les Macon, B.Salvat Au Bourge
- 11 bis 12.9 Markt Beaulieu Hants England
- 11 bis 12.9 Rennen in Anderstorp Schweden Siehe 31.8.
- 11 bis 12.9 Rennen in A-8990 Bad Aussee Tel. 0043-6152-2918
- 17 bis 19.9 VI.Bocksbeutel-Rallye w-8783 Hammelburg 09732-80249
- 17 bis 19.9 Rallye w-8390 Passau Tel. 0851-8431
- 19.9 bis 16.10 Rallye Route66 USA Tel. 06243-8956
- 2 und 3.10 "25 Jahre Rund um den Rochlitzer Berg" DTC o-9290
Rochlitz; Dorfstr. 5 ; o-9291 Zetteritz
- 25 bis 26.9 Markt Kassel H.Lleicht Griesbadgasse 26 w7900 Ulm
- 26.9 Treffen in w-7860 Schopfheim Tel. 07622-63240
- 9 bis 10.10 Markt in w-6800 Mannheim Tel. 06272-567

* + Diese Zeichen bedeuten: neu, wichtig oder verändert.

Neu, Änderung oder Berichtigung Horex-Freunde unter sich.

Habermann K.J.: Dorfstr.19:54587 Birgel:Tel.06597-4330; Z:Rg;
Megele J.:Nördlingerstr.49:91550 Dinkelsbühl:09851-6066; G,H,B4,Rg;
Schwarz Uwe:Kirchbachweg12:79295 Sulzburg:07634-8159; G,H,Rg,K,Sa;

Pensionen, Hotels, Gasthöfe und Campingplätze - Horex gerne gesehen !!!!

Wer von unseren Lesern leitet selbst eine solche Einrichtung oder
wer kann mit bestem Gewissen eine solche horexfreundliche
Einrichtung empfehlen? Bitte nicht leichtfertig die nächst beste
Empfehlung aussprechen. Wir wollen Klasse statt Masse.

Pension Haus Ingrid:w3542 Willingen/Usseln Hochsauerland:
Sportstr.32:Tel.05632-1895;
Camping:Horst Frielingsdorf:w-5409 Dausenau Lahn:Tel.02603-6279;
Pension Johan Schnötzing: A-6133 Weerberg Tirol: Haus 220b;
Tel.0043-5224-8048;
Pension:Ulrich Herrmann:w3477 Marienmünster:Abtei 8:05276-8404;

Mathe Oel Additive

Uns ist Post von der Fa. MVG, Carl-Benz-Str. 10-12, w-3040 Soltau, Tel. 05191-16004, Fax 05191-18155, zugegangen. In Ihr wird das Universal-Additive für Viertakter und ein Zweitakt-Additive (Rebell's und V 21) angeboten. Die Beschreibungen des Nutzen und der Leistungen des Universal-Additivs sind beeindruckend.

Wir hier beim Horex-Boten verstehen nicht viel von solchen Additiven, möchten aber eines zu bedenken geben: die Horexten haben meist Nasskupplung und was ist wenn Additive die Reibung an der Kupplung herabsetzen? Die Fa. MVG gibt auch einen Horex-Freund als Referenz an: Peter Tel. 0911-49490. Wer also Interesse an diesem Additive hat, wende sich bitte an Peter.

Oelkreislaufprobleme Regina 400

Rolf Gaedecke, Siedlung Nr.12, W-3181 Gr. Twülpstedt, Tel. 05365-8723, hatte Probleme mit dem Oelkreislauf an seiner Regina4. Inzwischen hat Rolf die vierte Pumpe in seiner Regina und die Sache scheint nun wieder zu funktionieren. Aber eine Erklärung für die Probleme hat Rolf noch nicht.

Der Fehler: Bei laufendem Motor lief Oel aus der Motorentlüftung (Entlüftung ist original Regina4), wurde der Motor abgestellt lief noch solange Oel nach, bis der Oeltank leer war. Verschiedene Ersatzoelpumpen zeigten den gleichen Fehler. Auch wurde die erste Oelpumpe zu einem Händler zur Überprüfung/Reparatur gegeben aber das Oel lief weiter. Eigene Reparaturen der Pumpe, auch nach HB Anleitung 3/90 S.7 waren erfolglos. (Anmerkung Horex-Novice siehe auch HB 2/89 S.22) Wer von den Horex-Freunden kann helfen? Schreibt oder ruft Rolf doch mal an!

Uns vom Horex-Boten fällt folgendes dazu ein: 1. Die Zahnrad- wie auch die Kolbenoelpumpe haben zwei, also auf jeder Seiten eine Pumpenstufe. Die eine fördert Oel aus dem Oeltank in die Kurbelwelle und die andere aus dem Oelsumpf in den Oeltank zurück. Hierbei ist die Förderleistung der in den Oeltank zurückfördernden Pumpe ca. doppelt so groß wie jener die in den Motor fördert. Hierdurch wird bei korrekter Funktion des Oelkreislaufes das Kurbelgehäuse immer von stehendem Oel befreit. 2. Die Kanalführungen von Kolben- und Zahnradpumpe sind gleich das heisst, daß auch keine falscher Deckel verwendet werden kann.

Die maximale Förderleistung einer Pumpe wird nur erreicht, wenn auf der Saugseite der Pumpe keine Luft mit angesogen wird. Das heisst, alle Dichtflächen über die Oelkanäle geführt werden müssen ihrem Namen "Dicht" gerecht werden. An der Pumpe, wie am herzförmigen Deckel, sind hierfür Gummis vorgesehen. Sind die Verschraubungen und die Oelschläuche von Motor zu Oeltank O.K.? Gibt es in irgend einem Oelkanal einen offenen Lunker? Zwischen der Oelpumpenantriebswelle und den Pumpenzahnradern ist ein kleines Stück Flachstahl welches die Kraft auf die Zahnrad überträgt, fehlt es oder ist es gebrochen? Arbeitet das, durch die Reparaturanleitung aus HB 3/90 S.7 überprüfte, Rückschlagventil wirklich richtig? Wenn es kein Leckage der zu Motor hin führenden Oelleitung gibt, dürfte zumindest nach abstellen des Motors kein weiteres Oel aus dem Tank in den Motor laufen, korrektes Rückschlagventil vorausgesetzt. Ist der Oeltank noch in Ordnung, so das kein Oel über die Rückförderleitung (Oel zurück in den Oeltank) in den Motor laufen kann. Die Rückförderleitung endet oben am Einfüllstutzen des Oeltanks. Hier kann übrigens während des Motorlaufes die Rückförderung gut überprüft werden, es sollte bei der Zahnradpumpe ein konstanter Förderstrahl sichtbar sein. Mehr fällt uns dazu nicht ein. Aber vielleicht Dir lieber Leser, dann ruf doch mal bei Rolf an. Und Rolf, wenn Du den Fehler hast, dann gib uns doch einen kleinen maschinengeschriebenen als Kopiervorlage nutzbaren Bericht.

Rolf und Horex-Novice

Horex und Columbus Register

Horst Mädel, Sengbachweg 17, 51061 Köln, Tel. 0221-608114, will sich der Last zur Erstellung und Führung eines Horex-Registers unterziehen. Die Ergebnisse dieser Arbeit wird er jedem Horex-Freund zur Verfügung stellen. Doch gelingen kann so etwas nur, wenn die Horex-Freunde auch mitziehen und Ihre Maschinendaten an Horst weitergeben. Aus diesem Grund unser besonderer Appell an alle Clubs und Vereinigungen, sowie an alle sonstigen Horex-Freunde, schreibt Horst ein kleines Kärtchen mit folgenden Daten drauf.

1. Eure Adresse.
 2. Horex/Columbus-Type mit Rahmen und Motornummer.
 3. Baujahr (geht in der Regel aus der Rahmen/Motor-Nummer hervor) vielleicht gibt es aber besonderes.
 4. Besonderheiten des Motorrades z.B. Gespann oder Regina 500.
 5. Bewertungsklasse von 1 bis 6 siehe in der Zeitschrift Markt unter den verschiedenen Fahrzeugbesprechungen dort.
 6. Ist das Rad im jetzigen Zustand Zulassungsfähig? ja/nein?
- Bitte in die Meldung an Horst nur komplette Fahrzeuge aufnehmen. Werden auch Nummern von Rahmen oder Motore (auch Teileträger Motorrad) an Horst gegeben so dies bitte dazuschreiben. Mit komplett ist nicht original gemeint. Sollte das der Fall sein, z.B. Original unrestauriert oder Original restauriert ist dies bei den Besonderheiten anzugeben. Ich wünsche uns allen viel Erfolg für diese Aufgabe.
- Horst Mädel und der Horex-Novice.

Wer lackiert mir Tank und Felgen - und zieht Linien

Neben den im HB annoncierenden Firmen sei auf Hans Bruch Tel. 06772-1760 in Nastätten, Am Holler 4 hingewiesen. Eine zweite Anlaufstelle ist unter Tel. 06053-5340. Wir hatten auch schon mehrmals über Lieferanten von Wasserabziehbildern berichtet. Eine dritte Anlaufstelle ist Tel. 04791-3776. Die vierte Tel. 06151-895630.

Selbst probieren?

Dann braucht man einen Schlepper oder ein Liniergerät (Laufradzieger). Aber wo gibt es so etwas? Schlepper für 15,-DM und Laufradzieger für 72,-DM incl. Versand und Nebenkosten gibt es bei Tel. Niederlande 0031-5931-3897. Gebt uns eine Rückmeldung wenn Ihr einen der Anbieter getestet habt.

Victoria KR35 Besprechung

In der April Markt 1993 befindet sich eine lesenswerte Historie der SB35 Schwester Victoria Pionier. Interessierte, die das Heft noch nicht haben, sollten es sich nachbestellen Tel. 06131-992-02. Lasst Euch von den Aussagen zur Lizenznahme nicht irre machen, da gab es sicherlich einen Kaufvertrag aber keinen Lizenzvertrag. Siehe auch HB 3/92 Seite 3 und HB 1/92 Seite 24.

Gespannreifen 18 u. 19 Zoll und Rillenreifen wie 1950

Einem Bericht in der Gummikuh 1/93 entnahmen wir folgende Lieferanten und Reifentypen fürs Gespann. Metzeler Block K 4.00 x 18 wird wieder hergestellt und zwar durch die Reifenwerke Heidenau Tel. 035192-392 oder bei Metzler nach Lieferanten fragen Tel. 089-149080. Weiter wird der AVON MK II oder SM MK II in der Größe 4.00 x 18 empfohlen, Tel. AVON 02739-4011 oder bei Meyer in Hilsheim Tel. 06733-8195. Ein Runderneuerer ist noch aktiv. Die Firma Vulkanisierbetrieb Wegener, Hammer Str. 37, in w4730 Ahlen Tel. 02382-86415. Wegener fertigt M+S und Rillenprofil an. Wir berichteten im HB 2/92 S.29 über einen Michelin 4.00 x 19 Gespannreifen siehe auch dort nach.

Horex Tankwappen

Bei uns im HC-Taunus ging ein Prospekt der Firma Anton Rathgeber GmbH, Kolpingring 3, w-8024 Oberhaching, Tel. 089-613007-0, Fax 613007-40 herum, auf dem das Wappen der Regina 0, also das schwere emaillierte, abgebildet war. Vielleicht wird es dort nachgebaut. Ein Horex-Freund aus der Gegend dort sollte sich mal schlau machen und uns dann mitteilen, ob das was ist.

Solo und Gespann im Brief

Unter uns Horex-Freunden gibt es einige Glückliche die haben in Brief und Fahrzeugschein die wahlfreie Verwendung Ihres Fahrzeuges als Gespann oder Solomotorrad, ohne weitere TÜV Vorfahrt, eingetragen. Stephan Simone, Hausacker 19B, 51503 Rösrath, Tel. 02205-86764 gehört auch dazu. Doch Stephan ging noch einen Schritt weiter. Er hat sich nämlich für den Gespannbetrieb einen 18 Zoll Reifen für hinten eintragen lassen. Dadurch hat er ohne umständlichen Ketten- und Ritzeltausch die annähernd richtige Übersetzung für den Gespannbetrieb dargestellt. Beiwagen angeschraubt 18 " Hinterrad rein und fertig ist das Gespann! Auch kann bei der Wahl des Reifens auf den speziellen Verwendungszweck Rücksicht genommen werden. Stephan weist auf die Verwendbarkeit des Residentrades hin 18 Zoll; nur der Tachoantrieb soll nicht nutzbar sein? Wer interesse an einer Kopie des Fahrzeugbriefes, zwecks eigener Eintragung hat, wende sich an Stephan.

Stephan fragt noch nach elektronischen Zündanlagen. Wer kann helfen? Wir verweisen auf die Artikel in HB 4/92 S.31 und HB 3/91 S.17. Stephan, wenn es neues gibt, bitten wir um in den HB zu kopierende Mitteilung.

Stephan und Euer Horex-Novice

Kegelrollenlager im Lenkkopf

Ulrich Tel. 0521-290837 gab mir den Tip. Für die Rahmen der Reginal bis 4, Resident und Imperator ist ein Umbau auf Kegelrollenlagerung für den Lenkkopf möglicht. Die Lenkkopflager der /6er BMW's passen in den Horex Lenkkopf. Nur das Rohr von unterer Gabelbrille zur oberen Gabelbrille, also das Rohr über deren Gewinde das Lenkkopflagerspiel eingestellt wird, ist zu dick. Das Rohr muß entfernt werden. Dazu die Börtlung des Rohres an der unteren Gabelbrille abdrehen und das Rohr aus der warmen Brille drücken. Entsprechend dem gegebenen Durchmesser der Kegelrollenlagerinnenringe wird ein neues Rohr angefertigt, nach Möglichkeit mit dem Gewinde des BMW Rohres, so kann man dann auch die notwendigen Muttern leicht aus den entsprechenden BMW Teilen herstellen. Das neue Rohr bekommt durch eine entsprechende Verdickung wieder pressitz in der unteren Gabelbrille. Auch der Bund zur Sicherung wird am Rohr angebracht. Das Rohr wird aus entsprechend zugfestem Stahl auf einer Drehbank angefertigt. In den Materialstärken dient das entsprechende BMW Teil als Vorbild. Zuguterletzt wird das neue Rohr von unten in die warme untere Gabelbrille eingezogen. Wer weitere Fragen hat, wende sich an Ulrich ab 16.00 Uhr.

Ulrich und Horex Novice

Kegelrollenlager für die Schwinge von Imperator und Resi

Dieser Tip ist auch von Ulrich Tel. 0521-290837. Es soll ein Kegelrollenlager mit der Abmessung 35X15X12 geben. Diese Lager kann ohne zu großen Aufwand für eine kegelrollengelagerten Hinterradschwinge genutzt werden. Der Außendurchmesser passt genau in das Schwingenrohr. Es muß nur noch ein abstandhaltendes Rohr und eine hochfeste Achse zur Spieljustierung angefertigt werden. Im Prinzip einfache Dreharbeiten. Weitere Fragen bitte ab 16.00 Uhr an Ulrich.

Ulrich und Horex Novice

Tips, zu Mittelchen fürs Hoppy

Das Sonderheft von MD (Siehe Test Regina in letztem HB) hat in einem Bericht von Peter Kurtz einige gute Tips zum Restaurieren gebracht. Die besten wollen wir Euch mitteilen. Wir haben auch einige aus der Gummikuh beigetan.

1. Rissige Gummiteile, z.B. Satteldecke, Faltenbälge, Hardi-Scheibe, Tüllen u.s.w werden wieder wie neu, wenn man sie mit "Liquid Neopren" von der Firma Tip Top (der Flickzeughersteller) behandelt. 5 Liter für 120,-DM. Wenn sich Jemand so einen Kanister gekauft hat, kann er ja dem HB Mitteilung machen, wir geben es weiter und Interessenten können sich dann bei ihm beteiligen. Achim wusste, daß es in Surfer oder Tauchsportläden unter den Namen "Black Witch" oder "Rico" 100g für ca. 10.- DM, selbes auch in kleinen Gebinden gibt.

2. Wenn man Gummiplatten schneiden will, werden die Schnitte meist krumm. Schneidet man aber die Platte im Wasser liegend wird es gerade.

3. Bremsen nicht mit Pressluft ausblasen, denn da ist Asbest drin und das gibt Krebs. Also Naben und Bremsteile unter fließend Wasser aus- und abspülen.

4. Wer poliert, lackiert oder sonst staubige Arbeiten ausführt, sollte sich schützen. Bundeswehrgasmasken sind billig 22,-DM und eine Filterpatrone für 5.60DM schützt ca. eine Stunde. Nur, wer hat eine Adresse wo es die gibt?

5. Einen festsitzenden alten Kolben bekommt man mit verdünnter Phosphorsäure frei, ohne den Zylinder zu beschädigen. Siehe auch HB 3/92 S.30 und HB 3/91 S.26.

6. Essighaltiger Reiniger (Kalklösender Reiniger) ist für Vergaser gut geeignet. Alle Teile werden ca. eine Stunde eingelegt und dann unter fließend Wasser gut abgewaschen. Aber bevor man die Teile in den Reiniger legt, sollte man den Vergaser von außen gründlich in Benzin reinigen und entfetten.

7. Zu Reinigungszwecken nur Waschbenzin verwenden, da Fahrzeugbenzin die Gesundheit gefährdet. Dies gilt besonders für Bleifrei, denn da ist besonders viel krebserzeugendes Benzol drin. Und das geht über Atem und Haut in den Körper.

8. An neuen Jethelmen mit ECE-Norm vermißt man oft eine Sicherung des Brillenbandes, wie z.B. die Schlaufen an alten Römer- oder Cromwell- Helmen. Abhilfe schafft ein Stück von 4x1,5 cm Klettband. Das feste wird ordentlich auf den Helm geklebt und das weiche am Brillenband angenäht. Bitte locker nähen, denn das Brillenband ist aus Gummi. Tip 1 und 8 sind ganz oder teilweise aus der Gummikuh 3/93.

Für Sie gelesen

Der Gummikuh-Verlag Tel. 0421-504448 gibt als Reprint vier Bücher aus den 50ern heraus. "Krafträder" von Michael Heise 24.80 DM. "Zweitakt Fahrzeugmotoren" selber Autor selber Preis und "Werkstatthandbuch für Zweitaktmotoren" Siegfried Rauch 29.80 DM. Neu erschienen ist Das Buch "Das Motorrad mit Seitenwagen" 24.80DM auch Siegfried Rauch.

Wir haben die ersten drei Werke gelesen und können sie dem historisch Interessierten nur empfehlen. Die beiden Zweitakttitel sind aber nur etwas für zweitaktinteressierte Horex-Freunde. Wir werden uns das Seitenwagenbuch auf keinen Fall entgehen lassen. Von uns nicht gelesen, aber eine interessante Sache: Der MC Berg-ring Teterow e.V. Postfach 4, D-2050 Teterow gibt drei Broschüren für zusammen 15,-DM über die Themen Bahnsport, ADMV von 52 bis 92, und 60 Jahre Bergring heraus. Horex Novice

Infoblatt zum Stufenführerschein

Neuregelungen

Ab voraussichtlich Anfang April 1993 wird der Führerschein der Klasse 1a wie folgt geändert:*

Mindestalter:	18 Jahre
Fahrzeug:	Motorräder bis 25 kW (34 PS) und einem Leistungsgewicht von höchstens 0,16 kW pro kg oder mindestens 6,25 kg pro kW
Ausbildungsbestimmungen:	<p>Für die Sonderfahrten gilt folgende Regelung: 8 Fahrstunden Überlandschulung 4 Fahrstunden Autobahnschulung 3 Fahrstunden Nachtschulung</p> <p>Diese Fahrstunden müssen mindestens 45 Minuten betragen, Überlandfahrten sind als Doppelstunden zu absolvieren</p>
Prüfungsbestimmungen:	<p>Die Dauer der praktischen Prüfung beträgt 60 Minuten.</p> <p>Für das Ausbildungs- und Prüfungsfahrzeug gilt: Motorleistung mindestens 20 kW, höchstens aber 25 kW und ein Verhältnis von Leistung und Gewicht von nicht mehr als 0,16 kW pro kg.</p> <p>Mindesthubraum 250 ccm Mindesthöchstgeschwindigkeit (bauartbedingt) 130 km/h.</p> <p>Bisherige Prüfungsfahrzeuge können bis 30.06.1996 weiter verwendet werden.</p>
Aufstieg in die unbeschränkte Klasse 1:	Inhaber des Führerscheins der Klasse 1a können nach Inkrafttreten der Verordnung die Fahrerlaubnis für die unbeschränkte Klasse 1 ohne weitere Ausbildung und Prüfung erwerben.
Aufstiegsregelung 1a > 1:	<p>Um nach Ablauf von 2 Jahren in die unbeschränkte Klasse 1 aufzusteigen, müssen die Führerscheininhaber bei ihrer zuständigen Führerscheinbehörde den Antrag auf Erteilung der Fahrerlaubnis der Klasse 1 stellen. Diesem Antrag ist eine Erklärung beizufügen, daß ausreichende Fahrpraxis auf einem Motorrad der Klasse 1a erworben worden ist.</p> <p>Die Führerscheinbehörde prüft, ob im Verkehrszentralregister in Flensburg Eintragungen vorliegen, die eine Erweiterung der Führerscheinklasse ausschließen. Ist dies nicht der Fall, wird ein neuer Führerschein für die Klasse 1 gegen eine Verwaltungsgebühr ausgestellt.</p>
Aufwertung alter Führerscheine:	Alle Führerscheine der Klasse 1a werden mit Inkrafttreten der Verordnung gleichgestellt. Damit profitieren auch alle 1a-Inhaber, die ihren Führerschein zwischen 1986 und 1993 erworben haben, von den Neuregelungen. Auch sie können dann Motorräder bis 25 kW fahren und ohne Ausbildung und Prüfung nach zwei Jahren in die unbeschränkte Klasse 1 aufsteigen.

* vorbehaltlich der Verabschiedung des Verordnungsentwurfs des Bundesministers für Verkehr durch den Bundesrat. Quelle: IVM

ANZEIGEN

Alle Kleinanzeigen sind kostenfrei. Wir behalten uns aber vor, den Text sinnvoll zu kürzen oder zu verändern. Anzeigen können jeweils bis 30 Tage vor herauskommen des HB an uns per Post oder Telefon, für die nächste Ausgabe des HB, gegeben werden. Siehe hierzu Adresse und Telefon im Impressum.

Wir vier 50er Jahre Motorradfahrer suchen im Alpenraum einen Sportfreund, wo wir für eine Woche (letzte Augustwoche) unseren PKW mit Anhänger abstellen können. R. Hempel, Fontanestr. 2B, w-4830 Gütersloh Tel. 05241-75911

Suche Resi Tank, Imp. Hinterradschwinge, Steib Zeppelinseitenwagen wie S 350 oder S 500 Helmut Müller Tel. 07725-7606

Suche für Steib S 250 ein Cabrio Faltdach oder Richter-Kabine. Stephan Simone Tel. 02205-86764

Suche unrep. Denfeld Sitzbank für Regina. Thomas Tel. 08336-7824

Verkaufe Regina2 Kurbelwelle werksneu. Die Welle ist in der Ausführung eine 03er Welle also mit Kerbverzahnung. Nicht Rundgehäuse. Wilfried Tel. 07231-55909

Suche 4geteilten Reginamotor oder Gehäuse in ordentlichem Zustand. Habe versch. REXgläser zum Verkauf oder Tausch gegen E-Teile. Uwe Tel. 07634-8159

Verkaufe: SW-Boot Steib S500 Zustand 4-5, VB 450,-DM. Tausche meine Motore E1M SB35 Vorkrieg u. H1M Stampo 600 gegen A1M o. B1M S5/S6 ab 1937, nehme auch Umbauteile für T5/T6 auf S5/S6. Ferner suche ich Erfahrungen u. Tips für Imperator 450 o. Kaiser 500 Aufbau, für Kurbelwelle, Pleuel, u. Kolben. Klaus Tel. 089-778380

Verkaufe: Sturmey Archer Motor Bj. 34 mit innenliegender Ölpumpe. Regina 350 ccm teilrestauriert, Schnellschwinge für Regina von Roland Schnell (Werksrennfahrer) unrestauriert. Tigergabel (Einfeder-system).

Suche: Schutzbleche für S5 Bj. 28 abgew. Form. Regina Sport Zylinderkopf Graug. oder Alu. (Einport Rechtsabg.). Hausposthefte v. 56 Nr. 2,3,4 / 57 Nr. 4 / 58 Nr. 2,4. Motorradhefte vor 1954.

Dieter Tel.: 02223/24583 ab 21.00 Uhr



Unser Zeichner *Amigo* war
im Hockenheimer Fahrerlager

„Bleib hier, du Koter! Das ist kein Knochen!“



Die nächste Sternfahrt
geht nach

HOREX

BOTE



HIER LACHT DER
HOREX
FAHRER:

Noch 1 Minute



5 Sekunden ... 3. 2. 1...



LOSI



Horex- Freunde
Rhein / Neckar



SCHWEIZER



HOREX-CLUB

Schutzgebühr 2,- DM Heft 4/93

Suche Horex Regina 350/400er zum Restaurieren, Zustand 3-4, aber möglichst komplett. Die Maschine wird ein Geschenk und kommt in die liebevollen Hände eines früheren Regina Fahrers !
VB 4000.- je nach Zustand Tel.: 030/8591517

Seite	Thema	Seite	Thema
1	Wo steht mein HB-Konto?	21	Neue Rex-Gläser
5	10 Gebote für Gespannfahrer.	22	Krümmer für TM oder FIM
6	Seitenwagen Anbau Teil2.	22	Kölner Kurs (Nürburgring)
7	Reparaturtips für Regina.	22	mit HOREX ???????????
9	Wettenberg -	22	Buschweise.
	Ein Treffen der anderen Art!	22	Termine.
10	Citation Ersatzteile.	23	Regina350 Test aus
10	Alu-Schutzbleche.		österreich.
10	Massenkräfte von Max Paulus.	26	12Volt die Zweite.
11	Kleine Horex Geschichte.	28	Leserbrief von Herbert
12	Richtige Schmierung.		Hauschild.
15	Die Kleinen Einmotten.	35	Mit der HOREX auf Du.
16	Opa Geuter erzählt.	36	Anzeigen.
20	Die Krise bei Horex 1955.		



CHROM Pflege- und Rostschutzmittel

ORIGINAL-HOREX-CHROM Pflege- und Rostschutzmittel - Tube DM 1,-

Albert Eringfeld

HOREX

Nachf.
Dämpfer
K-Kosten
WZ-Kosten
Filter-VA
Bleche
Kickstarter
Fußkosten
Schellen
Krümmer
Felgen
Federn
VA-Teile
und vieles mehr
Tel. 00318355
2223

05276
8404

**WIR BRINGEN WIEDER GLANZ
AUF IHR METALL**

- Stets beste Arbeit
- Täglich Versand
- Mengenrabatt ab 3 Teilen

METALLHOCHGLANZPOLITUREN

ULRICH HERRMANN
ABTEI 8
3477 MARIENMÜNSTER
TEL : 0 52 76 / 84 04

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

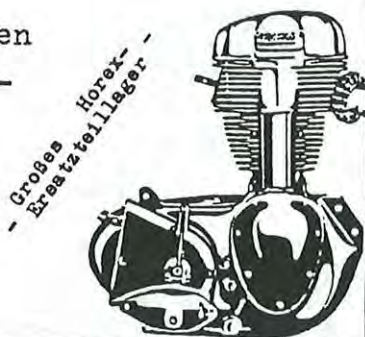
Krümmern - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

64807 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



Liebe Horexfreunde

Mancher von Euch ist durch die letzte Preisanhebung, ausgelöst durch die Bundes-Post, über den Stand seines HB - Kontos im Unklaren. Um jedem Leser mehr Klarheit zu verschaffen, möchte ich auf die Nummer rechts neben der Adresse auf dem Adressaufkleber des HB - Umschlages hinweisen. Ihre Bedeutung ist folgende:

Die erste Ziffer gibt Zustellinformationen an, wie - Rechnung beilegen =9, nicht zusenden =1, zusenden =0, über ein Jahrzehnt hinaus bezahlt =2 u.s.w. also für Euch meist unwichtig.

Die zweite Ziffer gibt die Nummer des letzten von Euch vollbezahlten HB Heftes an. Diese Nummer macht nur Sinn im Zusammenhang mit der dritten Ziffer.

Die dritte Ziffer gibt das Jahr eines Jahrzehntes an, bis zu welchem der HB bezahlt ist. Bis zu welchem Heft? Siehe Ziffer 2. Dann kommt das Trennzeichen (/).

Die vierte Ziffer gibt an, wieviele HB - Hefte im Umschlag sein müssen, also wieviele Hefte Ihr pro Sendung zugeschickt bekommt. Wenn einer zwei Hefte zugeschickt bekommt, sollte er 4,-DM für die Hefte und 1,50DM für das Porto, also 5,50DM für jede Sendung rechnen. Sagt Ihm nun Ziffer 2 und 3, daß er für weitere drei Sendungen bezahlt hat, so beträgt sein HB - Guthaben 3 mal 5,50DM gleich 16,50 DM plus einem eventuellen Rest von kleiner 5,50DM z.B. 3,50 DM, falls er uns einen 20,00DM Schein zugeschickt hatte. Der Rest wird dann der nächsten Zahlung zugeschlagen. Selbes gilt für die, die nur ein Heft zugeschickt bekommen, hier beträgt der Preis einer Sendung 3,50DM. Für einen Zehnmarkschein gibt es dann zwei Sendungen und es wird dem Konto noch ein Restbetrag von 3,00DM gutgeschrieben. Alles klar? Wenn nicht ruft mich einfach an.

Euer Horex Novice

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Telefon

Postadresse Constantin Klinger
Rotlintstr.51
60316 Frankfurt

069-
436859
oder
4909043

Redaktion Constantin Klinger

Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
Kto.318039303 BLZ.500 502 01

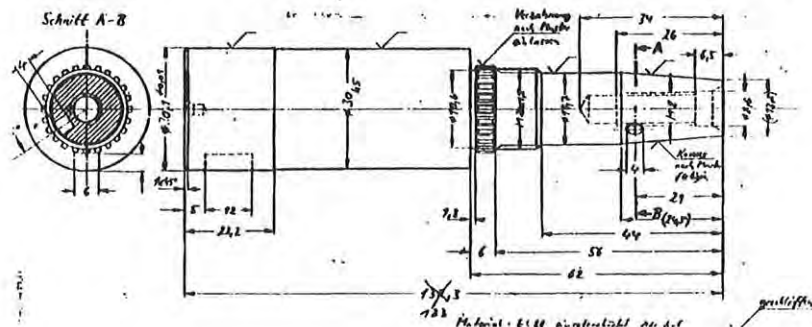
Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

KURBELWELLE GEPRESST FÜR REGINA; KURBELWELLE
FÜR REGINA 03; KURBELWELLE FÜR 06 (400er)
KURBELZAPFEN VERSTÄRKT; KOLBEN REGINA;
KOLBENIMPERATOR; NOCKENWELLE E 86;
NOCKENWELLE R 1; NOCKENWELLE R 3;
ÖLKONTROLLSTAB IN EDELSTAHL;
STOSS-STANGEN; SPERRAD;

97424 SCHWEINFURT, Kreuzstr. 6
Tel. 09721-41455 u. 86058 · Fax 09721-43952

BLECHKOTFLÜGEL; KETTENKASTEN;
WERKZEUGKASTEN; KOTFLÜGELHAL-
TER; DUPLEX-KETTENRADSATZ (DUPLEX-
NORM KETTE, PRIMÄRRAD TYP E1M, 03, 06,
KUPPLUNGSRAD, BUCHSE, ANLAUFSCHLEIBE);
DUPLEX-KETTENRADSATZ FÜR RESIDENT; DUP-
LEXKETTENSPANNER; STEUERKETTENSPANNER; KICK-
STARTERFEDER; KICKSTARTERWELLE; ORIGINALSATTEL;
LUFTPUMPENHALTER; VENTILE BLEIFREI; REGINA-RESEDENT-
IMPERATOR; VENTIL FÜR KURBELGEHÄUSEENTLÜFTUNG



DER **M**OTORRAD-DIENST DER NKZ

Weil es jetzt glatt wird auf den Straßen

MOTOR-RUNDSCHAU - NKZ - 24/1954

Die 10 Gebote für den Gespannfahrer

Das richtig gefahrene Beiwagengespann ist das lenksicherste aller Fahrzeuge. Es übertrifft in dieser Beziehung sogar den vierradrigen, aber differentialbehafteten Wagen, und zwar um so mehr, je glatter der Boden wird. Wenn für das Gespann auch manche Lücken, durch die eine flinke Solomaschine noch durchschlüpft, schon zu schmal sind, dann machen höhere Standfestigkeit und der unsymmetrische Bau und Antrieb — bei richtiger Auswertung ein klarer Vorteil, der allenfalls mit höherem Reifenverschleiß „bezahlt“ wird — den größeren Platzbedarf leicht und schnell wett, gerade im Winter.

Unerläßliche Voraussetzung für diese Einleitung ist natürlich die gebührende Betonung von „richtig gefahren...“ und „richtig ausgewertet“! Die größte Gefahr besteht immer darin, daß ein guter und routinierter Solofahrer annimmt, er lerne Gespannfahren schneller und leichter als ein krasser Anfänger. Das Gegenteil ist der Fall! Richtiges Seitenwagenfahren muß von Grund auf neugelernt und nicht zugelehrt werden. So wenig man elegantes und ausgefeiltes Solofahren vom grünen Tisch aus lernt, geht es mit drei Rädern allein mit Theorie! Dennoch lassen sich die Eigenheiten des Beiwagenfahrens mit einigen praxisnahen Überlegungen und Erkenntnissen leichter begreifen.

1. Zunächst fällt schon das Einhalten der geraden Richtung schwer; denn der rechtslaufende Beiwagen zieht beim Beschleunigen nach rechts und schiebt beim Bremsen nach links (abgesehen vom dreiradgebremsten Gespann).

Trotzdem soll man mit möglichst lockerem Lenkungsdämpfer fahren, auch wenn sich jede Bodenwelle und jedes Schlagloch stärker auswirkt. Angeknallte Dämpfer lassen kein „Gefühl“ für die Lenkung durch.

2. Kurven werden jetzt nicht „gelegt“ oder „gedrückt“, sondern gelenkt, andernfalls geht es wider Willen geradeaus. (Man kann und sollte es auf einem großen freien Platz üben, bis es völlig automatisch erfolgt.)
3. Schließlich muß der Blick für die Breite des Fahrzeuges bewußt geschult werden, ehe man sich in dichten Verkehr begibt — es könnte krachen, wenn man den vorhandenen Seitenwagen „vergißt“...
4. Der Einfluß des Wagens beim Beschleunigen und Bremsen wird zum Kurvenfahren verwertet: Bei Rechtskurven vorher bremsen und in der Kurve anziehen, bei Linkskurven ruhig etwas schärfer ankommen und noch in der Kurve bremsen. Damit kommt das Gespann, vor allem auf glattem Boden, fast von allein herum.
5. Alles bisher vom Bremsen Gesagte gilt allerdings nur, solange man mit ungebremstem Beiwagenrad herumfährt; also nicht für fortschrittliche, vorsichtige und... schnelle Gespannfahrer! Die Beiwagenbremse soll im allgemeinen so eingestellt und abgestimmt sein, daß der leere Wagen etwas „überbremst“, der besetzte etwas „unterbremst“ wird. Sinngemäß wird er geringfügig ziehen oder schieben.

6. Nur scheinbar bedeutet das erste „Hochkommen“ des Wagens (speziell des leeren Wagens) einen kritischen Moment; denn man übt auch das systematisch auf einem großen freien Platz (vgl. Punkt 2!). Geübt werden muß es vor allem, damit man sich einprägt, was man dem Gespann in Rechtskurven zumuten kann.

7. Die feste Lage des Gespanns in Linkskurven darf nicht über die tatsächliche Grenze der Standfestigkeit hinwegtäuschen. vor allem bei einem Vorlauf des Beiwagenrads unter etwa 20 cm! Schlimmstenfalls geht man kopfüber in Richtung des fehlenden vierten Rads, und zwar unhaltbar und blitzschnell... im Gegensatz zum hochkommenden Wagen.

8. Bei fortgeschrittener Praxis läßt sich die Kurvenfahrrerei durch Gewichtsverlagerung wirksam unterstützen, wie es auch im Gelände manchmal unumgänglich ist, speziell bei leerem Wagen. „Aussetzen“ muß man aber unbedingt schon vor der Kurve — mittendrin hilft's nicht mehr. — Niemals mit leerem Wagen und besetztem Soziussitz fahren!

9. Schließlich soll man das Rutschen auf nassen Straßen, Eis oder Schnee gründlich trainieren. „Gekonnt“ — rutscht das Gespann immer noch dahin, wo man hinmöchte — im Gegensatz zur Solomaschine oder auch zum Wagen!

10. Wenden sollte man tunlichst zur Beiwagenseite hin. Der Wenderadius ist spürbar kleiner und Fahrwerk wie Kupplung und Antrieb (beim Anfahren besonders) werden geschont.

Natürlich spricht der letzte Punkt (wie auch manches andere — immer noch!) für einen linkslaufenden Seitenwagen, obwohl er im rechtsfahrenden Mitteleuropa praktisch ausgestorben ist. Doch würde eine Diskussion darüber zu weit führen... Sinngemäß muß bei linkslaufendem Wagen jede vorstehend genannte Seitenbezeichnung vertauscht werden. Daß man endlich mit dem Gespann mehr noch als solo weich und flüssig zu fahren trachtet, nie schärfer brems als nötig, sauber schaltet und zügig Gas gibt, bedarf keiner besonderen Betonung! —

Anmerkung der Schriftleitung: Diese Regeln für den Gespannfahrer haben wir entnommen dem Buche Tholoz „Das Motorrad“ (Verlag Richard Carl Schmidt, Braunschweig) in der Absicht, jetzt zu Beginn der Fahrzeit auf schlüpfrigen Straßen, auf Schnee und Glatteis sie dem alten Fahrer ins Gedächtnis zurückzurufen und dem Gespannfahrer-Neuling einige theoretische Erklärungen an die Hand zu geben, nach denen er das Gespannfahren üben kann.

Noch etwas von „Cori“ zum Thema Seitenwagen Anbau.

Kleine Maschine mit Seitenwagen

Also an 100 cm Spurweite herankommt, desto mehr bringen gerade die letzten ersparten Zentimeter ein. Man soll es sich ruhig etwas kosten lassen, möglichst dicht an die 100 cm Spurweite heranzukommen, um so besser fährt sich das Gespann und um so sicherer ist man davor, eines Tages den Maschinenrahmen nicht vielleicht doch zu verwürgen. Es lohnt sich nicht, etwa im Hinblick auf vergrößerte Fahrsicherheit bei leerem Seitenwagen die Spurweite groß zu halten, obwohl dies zuweilen von älteren Gespannfahrern nachdrücklich empfohlen wird. Ich will damit beileibe nichts gegen diese alten Gespannfahrer sagen, ihre Erfahrung geht zurück auf ungefähr zwanzigpferdige Maschinen bei einem Eigengewicht von 200 kg, denen es gar nichts ausmacht, ob der Seitenwagen nun eine Spurweite von 115 oder 125 cm hat. Da fährt sich natürlich die große Spurweite sehr ruhig, man muß zwar am Lenker zittern, man ist aber nahezu absolut sicher davor, daß der Seitenwagen niemals hochkommt. Umgekehrt kommt natürlich ein leerer Seitenwagen bei 100 cm Spurweite mit Begeisterung hoch, man muß da also schon einigermaßen wissen, was man

tut. Ich selbst fahre ein derart schmales Gespann mit Vorliebe ohne Ballast im Seitenwagen, mir macht das gar nichts aus, ebenso kenne ich eine ganze Anzahl anderer Leute, die sich eben eine entsprechende Turnerei angewöhnt haben. Es ist aber gar kein Problem, sich zwei Sandsäcke mit je 20 kg zu machen, die man bei unbesetztem Seitenwagen eben als Ballast fährt. 100 cm Spurweite mit 40 kg Ballast sind fahrtechnisch noch immer wesentlich besser und vor allem genau so anspruchlos wie ein Gespann von 110 cm Spurweite ohne Ballast im Seitenwagen. Damit ist im Grunde genommen schon alles über die Eignung leichter Maschinen für den Seitenwagenbetrieb gesagt. Für den, der damit noch nicht zufrieden ist, kann man ja noch mal in aller Form betonen, daß man auch bei einer kleinen Maschine, also etwa bei einer alten 200er, vom Seitenwagenbetrieb für die Festigkeit des Maschinenrahmens im Grunde genommen nichts zu befürchten braucht. Dies gilt unter allen Umständen für den normalen Straßenverkehr, erst recht und ganz besonders dann, wenn es einem gelungen ist, einigermaßen dicht an die Spurweite von 1,00 m heranzukommen. Faustregel: Wenn ein leichtes Gespann so gefahren wird, daß der Hinterreifen in Maschinenkurven nicht pfeift, kann der Maschine eigentlich nichts passieren.

C. H.

HOREX „Regina“

In der Januar-Ausgabe der „AUTOMOBIL-WERKSTATT“ hatten wir mit dem BORGWARD „Hansa 1500“ einen schnellen Pkw unter unsere Testlupe genommen. Dieser Test hat uns eine so große Zustimmung eingebracht, daß wir uns für diese Ausgabe entschlossen haben, ein schnelles Motorrad zum Gegenstand unseres Tests zu machen.

Also los! Eine gerade bei sportlichen Motorradfahrern beliebte Maschine ist zweifellos die HOREX - „Regina“, auf deren technische Einzelheiten wir hier nicht näher einzugehen brauchen, weil sie jedem geläufig sind, der sich irgendwie für Kraftfahrzeuge im allgemeinen und für Motorräder im besonderen interessiert. Damit aber jeder Leser die Maschine vor Augen hat, bringen wir sie hier noch einmal im Bild (Abb. 1).

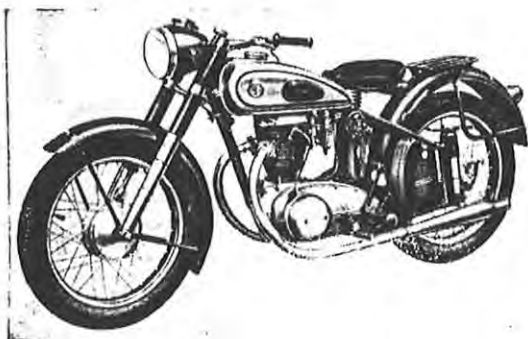


Bild 1: Die 350 ccm Horex „Regina“

Auch bei der „Regina“ sind ausgesprochen „kritische Kilometerzahlen“ kaum festzustellen, was daran liegen mag, daß diese Maschine — wie schon eingangs erwähnt — meistens von passionierten (begeisterten) Motorradfahrern „geritten“ wird. Und diese Sportfahrer wiederum suchen — wie wir wissen — eine Werkstatt nur höchst selten auf. Sie glauben sich vor den Kraftfahrzeughandwerkern zu blamieren, wenn sie ihre „Mühle“ nicht selbst in Ordnung halten. Aber wir haben dennoch genügend „Reginas“ in den Werkstätten angelassen, so daß wir einiges sagen können:

Es gibt — solange die „Regina“ im Verkehr ist — immer wieder Leute, die behaupten, die Teleskopgabel der „Regina“ habe einen Konstruktionsfehler. Dazu müssen wir sagen, daß uns bis jetzt

kein Fall begegnet ist, in dem eine Regina-Gabel zur Reparatur gebracht wurde, es sei denn, der Schaden war durch einen Unfall verursacht worden. Und hier wiederum konnten wir feststellen, daß gerade die Gabel in manchem Fall schlimmere Unfallfolgen verhütet hatte.

Trotzdem hat das Werk in Bad Homburg die Teleskopgabel noch weiterentwickelt. Die Gabelbüchsen, die bisher aus einem Resitex-Ferrozell-Material bestanden, werden ab Fahrgestell-Nr. 6347751 R aus einem Ferro-Compo-Material (Sintereisen) gefertigt. Selbstverständlich kann man diese neuen Büchsen auch nachträglich einbauen.

Sonst ist über das Fahrgestell, das sich wirklich gut bewährt hat, wohl kaum etwas zu sagen, und deshalb wenden wir uns gleich dem Motor zu. Der „Regina“-Motor ist ein Hochleistungsmotor, bei dem in besonderem Maße die Ventile hohen Anforderungen ausgesetzt sind. Hinzu kommt natürlich auch noch die Verwendung nicht oder wenig geeigneten Kraftstoffes, der die Ventile, besonders aber das Auslassventil, stark angreift und zu Verharzungen führt. Um trotzdem Ventilschäden so weit als möglich auszuschalten, verwendet man neuerdings Auslassventile aus einer Chrom-Nickel-Legierung.

Außerdem konnten wir bei manchen Maschinen einen verhältnismäßig großen Verschleiß am Ventiltiebel des Auslassventils bemerken. Das Homburger Werk liefert dafür jetzt Ventiltiebel, die mit Stellite aufgeschweißt und mit einem A (Auslass) gekennzeichnet sind.

Auch in der Beschaffenheit der Ventillfedern ist eine Änderung vorgenommen worden. Die beiden äußeren Ventillfedern waren früher gleich. Ab Motor-Nr. 40 77551 R wird die Ventillfeder außen für Auslass KME 7-a eingebaut, die im Gegensatz zu der alten Ausführung etwas schwächer ist.

Wiederholt sprachen wir Fahrer, die uns sagten, daß ihr Motor leicht heiß würde. Bei näherer Betrachtung der Dinge stellte sich dann heraus, daß dieses Heißwerden eine Folge von Schmierungsschwierigkeiten ist. Die Kolbenlaufbahn wird von dem Öl geschmiert, das beim Pleuellager abspritzt und hochgeschleudert wird. Durch die Umdrehungsbewegung der Kurbelwelle wird der größte Teil dieses Öles aber gegen den vorderen Teil der Kolbenlaufbahn und in das Innere des Kolbens geschleudert. Die hintere Seite

Fahrtrichtung vorn hinten

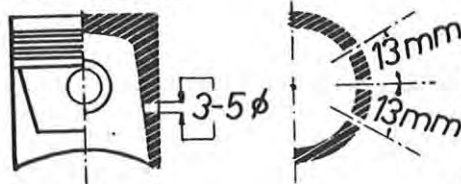


Bild 2

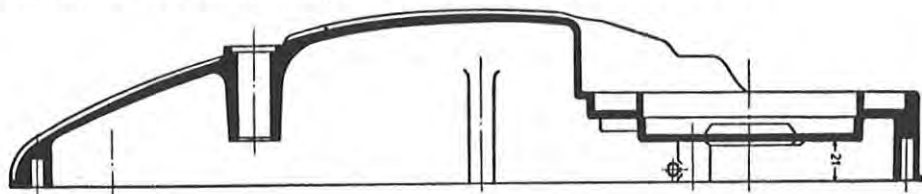
der Kolbenlaufbahn wird bei dieser Schmierung vernachlässigt, wodurch bei hoher Beanspruchung ein Trockenlaufen möglich ist. Hier genügt ein kleiner Kunstgriff, um dem Übel abzuwehren:

In die nach hinten liegende Fläche des Kolbens werden etwas unterhalb der Höhe des Kolbenbolzens drei nebeneinanderliegende Löcher mit einem Durchmesser von 3 bis 5 mm gebohrt. Das mittlere Loch liegt in der Mitte des Kolbens, die beiden anderen liegen in gleicher Höhe, aber nach links und rechts um 13 mm versetzt (Abb. 2). Es ist natürlich darauf zu achten, daß keine Grate stehenbleiben und keine Bohrspäne in das Motorinnere fallen. Die so angeordneten Löcher geben dem Spritzöl einen Weg an den hinteren Teil der Kolbenlaufbahn frei, so daß auch er immer einwandfrei geschmiert wird und ein Trockenlaufen so gut wie ausgeschlossen ist.

Weiter stießen wir auf eine Schwäche, die wir schon einmal bei einem anderen Fahrzeug festgestellt (Siehe Heft 2/1951 TEMPO-„Hanseat“). Es handelt sich hierbei um die Motorkette (vom Motor zur Kupplung). In der Praxis hat sich herausgestellt, daß die bisher verwendeten Ketten den hohen Ansprüchen nicht gewachsen waren. Sie waren rasch ausgezogen und in manchen Fällen kam es sogar zu Rissen. Aus diesem Grunde ist HOREX zum serienmäßigen Einbau einer Duplex-Kette übergegangen. Die Firma schlägt weiter vor, die älteren Ausführungen der „Regina“ auf die Verwendung einer Duplex-Kette umzustellen.

Anstelle der alten Kette (JFU 1-a) soll die Duplex-Kette 3/8 x 3/16 (JFU 1-b) eingebaut werden.

Bild 4: Dieses Bild veranschaulicht, wie der Kettenkasten ausgefräst werden muß.



Für diese Arbeit sind folgende Arbeitsgänge erforderlich:

- 1) Kickstarter (JFU 13) mit Abzugsvorrichtung JFU 13-1v-1-2-3 abziehen
- 2) Schutzdeckel und Lichtmaschine abschrauben
- 3) Anker E1MF 40-b mit Druckbolzen E1MF 40-a-1v-1 abziehen
- 4) Kettenkasten-Oberteil JFW 12-a abnehmen
- 5) Kupplung lösen
- 6) Sechskanmutter E1MB 20 für Motorkettenrad abschrauben und das Motorkettenrad E1MB 17 mit normaler Abziehvorrichtung mit Kupplung und Kette zusammen abnehmen
- 7) Federblatt JFW 49-a und Zylinderstift JFW 48-a entfernen (entfällt bei Duplex)
- 8) Kupplungskettenrad JFU 63 vom Mitnehmerfeller JFU 62 abschrauben.

Vor dem Einbau der Duplex-Kette sind folgende Änderungen vorzunehmen:

Der Kickstarterbolzen JFU 115 ist von 23 mm auf 25 mm abzuändern (Abb. 3).

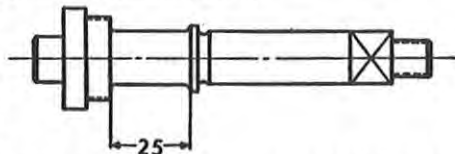


Bild 3: In dieser Weise ist der Kickstarterbolzen abzuändern

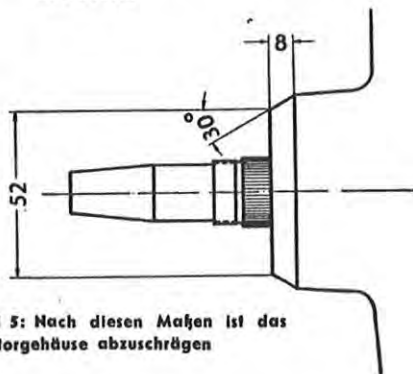


Bild 5: Nach diesen Maßen ist das Motorgehäuse abzuschrägen

Der Kellenkasten JFW 12-a ist von der Trennfuge bis zur Trennwand (Lichtmaschine) von 19,5 mm auf 21 mm abzufräsen (Abb. 4).

Das Molorgehäuse EIMA 2-a ist nach den neuen Massen abzuschrägen (Abb. 5). (Fräser für diese Änderung ist beim Werk in Vorbereitung).

Der Einbau der Duplex-Kette geht wie folgt vor sich:

1) Kupplungskettenrad (Duplex) JFU 63-a mit den neuen Stoßdämpfer teilen auf Mitnehmersteller JFU 62 aufschrauben

2) Molorkettenrad (Duplex) E1MB 17-a und Kuoo-

lungskettenrad (Duplex) JFU 63-a mit Kette (Duplex) JFU 1-b einbauen

3) Sechskantmutter für Molorkettenrad und Kuoo-lung festziehen, dabei unbedingt die Kettenlinie prüfen!

4) Dichtung JFW 21-II aufliegen

5) Kellenkasten — Oberteil JFW 12-a anbauen

6) Anker und Lichtmaschine anbauen

7) Kickstarter befestigen

Zum Schluß dieser Arbeiten muß unter allen Umständen neues Geltrieöl eingefüllt und die Zündung neu eingestellt werden.

Dieter Nolden aus Königswinter schickte uns den sehr interessanten Bericht zur Verbesserung der Regina. Danke Dieter.

Telefon/Brief/Seitenwagen

Nehmt es mir nicht übel, aber ich habe Null Bock neben der Arbeit am HB auch noch Briefe schriftlich beantworten zu müssen. Das kostet einfach zuviel Zeit. Aber für einen kleinen Plausch bin ich immer zu haben. Ruft mich einfach an: am Tage 0211-9079561 oder am Abend oder am Wochenende 069-436859. Immer bin ich nicht erreichbar, aber immer öfter. Also einfach probieren aber nicht nach 22 Uhr.

Im Leserkreis (stellvertretend hier Harald Tel. 0043-316-273571) besteht Interesse an Seitenwagen-Informationen z.B. werden Kali, Felber, oder APS Seitenwagen wie z.B. Steib oder Watsonien als Nachbau gefertigt? Wer sich auskennt und Lust hat einen Artikel zu schreiben ist herzlich zur Mitgestaltung des nächsten HB eingeladen. Aber bitte daran denken - Schreibmaschine oder Computer, - also fertig als Kopiervorlage! Wer sich auskennt und keine Lust für einen Artikel hat, ruft einfach mal bei Harald an. Wir gestatten uns nochmals auf die Buchempfehlung von HB 3/93 Seite 34 hinzuweisen!

Tips u. Horexschild von Wilfried

1. Wilfried hat eine selbstklebende Folie gefertigt, mit deren Hilfe man sich selbst ein "Horex-Dienst" Schild herstellen kann. Wer interesse hat, meldet sich bei Wilfried. Tel.07231-55909

2. Verzinnen mit Lötzin und Feuer oder mindestens einen 200 Watt LötKolben, unter Benutzung von Lötwasser (Baumarkt) und abbürsten des noch flüssigen Zinns, mit einer Messingbürste, ergibt z.B. auf Stahl, einen guten Rostschutz. So kann man einen Schraubenkopf, ohne die Schraube umständlich in die Galvanik zu bringen, mit einfachsten Mitteln vor Rost schützen. Man erhält eine metallische Oberfläche, fast wie glanzverzinkt.

3. Von Rost stark gefährdet sind alle Teile im Schaltungs-schiffchen und die Kupplungs betätigungsteile in der hohlen Ge-triebehauptwelle. Schutz bietet ein mit Fett vollkommen gefülltes Schiffchen. Die Kupplungs betätigungsteile werden von Zeit zu Zeit mit der Fettpresse geschmiert. Kurzen 7mm Kupplungsstift rausnehmen und einen Hub Fett in die Bohrung drücken.

4. Da die Regina keinen Oelfilter hat, sollte man alle 1500 bis 2000 km einen Ölwechsel vornehmen. Eine magnetische Ablaßschraube fängt Stahlabrieb und Stahlpartikel aus dem Ölkreislauf. Ölwechsel nur bei warmen Motor durchführen. Nach dem Ölwechsel auf die Rückförderleitung im Öltank einen Schlauch stecken und bei laufendem Motor, das dort am Schlauch geförderte Öl, solange zum Altoel geben, bis dort neues, klares Öl zum Vorschein kommt.

EinTreffen der anderen Art

Golden Oldies in D-35435 Wettenberg bei Gießen vom 30. Juli bis zum 1. August war etwas ganz Besonderes. Für 6,- bis 8,- DM Eintritt konnte man, neben den auf jedem Treffen vorhandenen Veteranen, auf sieben Bühnen, von der Bigband bis zum Einzelvortrag, alle Musikrichtungen, aus der Sparte Unterhaltung, live erleben. Das alleine ist schon sein Geld wert. Bewirtung gab es an mindestens ebensovielen Ständen wie Bühnen, die privaten Anbieter (Anwohner) nicht gerechnet. Das Publikum ist bund, alles ist vertreten. Ich kann diese Veranstaltung jedem nur für 1994 empfehlen.

Citation Ersatzteile

Wir berichteten in HB 2/93 über eine amerikanische Adresse für Zündapp Citation (Imperator 450ccm, Amerikaausführung) Ersatzteile. Günter Tel. 07331-200420 fragte schriftlich nach hinteren Schutzblechen an. Die Antwort: Einiges der dort vorhandenen Citationsteile ist an Manfred Mend, Leopold-Koch-Str. 31, D-63619 Bad Orb verkauft worden, darunter alle hinteren Schutzbleche.

Alu-Schutzbleche

Wer früher seine Imperator, Resi oder auch Regina etwas herrichten wollte, der kam an Alu-Schutzblechen nicht vorbei. Die Originalteile wurden abgeschraubt und die neuen sportlichen wurden angepasst. Wer sich so etwas aufbauen will, hat heute Probleme an neue Aluschutzbleche zu kommen. Wir entnahmen folgende Adresse der Maico-Letter 4/92, - GLM-Motorräder, Fischerstr. 1, W-3211 Rheden Tel. 05182-51831. Die Preise liegen bei knapp 100,-DM pro Stück.

Leserbrief Max Paulus, Dipl.-Ing

Muelbachstr. 1, 73312 Geislingen

Tel: 07331-62290, priv. 07331-258460 gesch.

Beitrag zum Thema: "Massenkraefte im Kurbeltrieb"

In Heft 3/93, Seite 2 ist eine Formel veröffentlicht, die gewissermaßen "die halbe Wahrheit" ausmacht und nach der, so wie sie geschrieben steht, sowieso niemand etwas errechnen kann.

($m \times r \times w^2$ = was heisst das ?)

(Zeichenerklärung: Da wir auf unserem Computer keine Hochzahlen schreiben können, setzen wir vor die "2" ein ";" als Potenzkennung. Z.B.: "4;2" ist gleich vier hoch zwei. Das "x" steht als Multiplikationszeichen und das "w" soll ein klein Omega darstellen. Das "Pi" steht fuer Pi also 3,14. Das "J" steht fuer Gamma also das Verhaeltnis.)

Die Formel, lautet also: $F = m \times r \times w^2$ (Omega-Quadrat), und beschreibt die Berechnung der Fliehkraft F, wenn eine Masse m auf einem Kreis mit Radius r mit der Winkelgeschwindigkeit w (klein-Omega), rotiert, wobei in der Formel w^2 (Omega-Quadrat) angesetzt ist. Das meinte ich mit "halber Wahrheit". Ohne jemand zu schulmeistern oder als Klugscheisser auftreten zu wollen, nachtragend die richtige Rechenmethode:

1. Fuer die beiden Totpunkte gelten unterschiedliche Werte. Warum? Wenn im OT Kurbelwelle und Pleuel in "Strecklage schnappen", entsteht eine staerkere Verzoegerung und damit eine groessere Massenkraft als im UT, wo Pleuel und Kurbelwelle weicher in "Ueberdeckungslage" laufen! Wie gross der Unterschied ist, haengt vom Verhaeltnis Kurbelradius zu Pleuellaeenge ab. Dieses

Verhaeltnis $J = r/l$ ist in der Regel etwa $1/3$ bis $1/4$. Der Einfachheit halber nehmen wir $1/4 = 0,25$ fuer unsere weitere Rechnerrei. Soweit alles klar? Also auf geht's zur Runde 2 !!!

2. Fuer die Belastung des Pleuellagers ist ausser der Massenkraft des Kolbens (mit Kolbenbolzen!) auch noch ein Anteil des Pleuels zu beruecksichtigen. Ueblicherweise (vereinfacht) rechnet man 50% des Pleuels den rotierenden und die anderen 50% den oszillierenden Massen zu. Und jetzt kommt Runde 3 !!!

3. Der ominoese Wert w (omega) ist aus der Drehzahl zu errechnen.

$$w = \frac{\pi \times n}{30}, \text{ (Dimension 1/sec)}$$

Beispiel fuer $n = 6000$ u/min : $w = \frac{3,14 \times 6000}{30} = 628$ 1/sec

4. Jetzt kommt's :

$$\text{Massenkraefte im OT : } F = m \times r \times w; 2. (1 + J)$$

$$\text{Massenkraefte im UT : } F = m \times r \times w; 2. (1 - J)$$

Am besten, wir vergessen den "weichen" UT und schauen uns den "harten" OT an. Um rechnen zu koennen, brauchen wir :

m = Kolbengewicht (mit Bolzen) + 50% des Pleuelgewichts

r = Kurbelradius (Halber Hub)

w = bei 6000 u/min = 628 1/sec (siehe oben)

$$(1 + J) = 1 + 0.25 = 1,25$$

Bei einer Resi 350, (von der ich die Werte habe) ergibt sich also im Ueberschneidungs - OT bei Kolbengewicht 430gr.: 50% Pleuelgewicht 170gr.: Drehzahl 6000 u/min.

$$F = m \times r \times w; 2 \times 1,25 = 0,6 \text{ kg} \times 3.75 \text{ cm} \times 628 \text{ 1/sec}; 2 \times 1,25$$

$$F = 1109205 \text{ kg cm/s}; 2 = 11092 \text{ N (Newton)}$$

Das sind allgemeinverstaendliche 1109 kg oder 1,1 to !

Ganz absichtlich steht oben "im Ueberschneidungs-OT" weil im Zuend-OT das "Gaspolster" dagegenhaelt ! (Meist, je nach Drehzahl, sogar ueberwiegt) Wer jetzt im Walzerlagerkatalog nach Tragzahlen sucht, sollte noch beruecksichtigen, dass unser vorliegender Belastungsfall "dynamisch" und nicht "statisch" ist, aber das steht ja dann hoffentlich alles im Katalog !

Fuer heute glaube ich reicht's dicke. Viel Spass beim Rechnen!!!
Euer Max (Horex-Freunde Staufen-Teck)

Eine kleine Horex-Geschichte!

von Benno A. Deifel

Als ich kuertzlich zu meinem Tachometer - Experten kam, um meinen Regina - Tacho ueberholen zu lassen, stellte er mir eine merkwuerdige Frage: "Wollen Sie Ihren Tacho auch geeicht haben? Naetuerlich eicht man einen Tachometer nach einer Grundueberholung oder etwa nicht? Nun nicht unbedingt!!!!

Diese Geschichte trug sich 1956 zu als ein HOREX - Kunde wegen einer Tachometer - Reparatur zu mir kam.

Selbstverstaendlich wurde der Tachometer nach erfolgreicher Reparatur auch geeicht, worauf der HOREX - Fahrer sich recht gluendlich und zufriedenen zeigte. Jedoch sollte die boese ueberraschung noch kommen, als dieser seine Maschine wieder einsetzte. Plotzlich lief die HOREX nur noch 117km/h. Was haben die mit meinem Motorrad gemacht? Vor der Tachometer - Reparatur ist die Maschine viel besser gefahren. "Ja so ebbes - und wie besser? Na 140 ist Sie gelaufen! Guter Mann, wissen Sie denn nicht, daB HOREX Tachometer vom Werk aus eine Vorellung von 15 bis 20 % hatten? Nein, ist mir auch egal, ich moechte daB mein Motorrad wieder so laeuft wie vorher (naemlich 140). In Ordnung, das kriegen wir wieder hin, eine Regina die keine 140 laeuft ist schlieBlich keine Regina.

Euer Benno

Da kann der Horex-Novice nur sagen: - "deiiiiifel nochmal!"

flächen des Kolbens dürfen dabei nicht beschädigt werden. Beim Reinigen versäume man nicht, auch die Rückstände hinter den Kolbenringen und im Hohlraum des Kolbens zu entfernen, denn diese verhindern die gewünschte Wärmeableitung vom Kolben.

Bei Zweitaktmotoren ist die Rückstandsbildung eine der gefürchtetsten Störungen, da hierdurch die Kühlvorgänge außerordentlich behindert werden und insbesondere durch zu ölreiches Gemisch die Auslaßschlitze und Krümmer stark verlegt werden können. Es empfiehlt sich daher immer, in regelmäßigen Zeiträumen solche Verkrustungen, die auch von falscher Gemischeinstellung herrühren können, durch vorsichtiges Abschaben und Auswischen zu beseitigen. Durch Wahl des Öles nach dem Gargoyle Wegweiser wird die Rückstandsbildung auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben.



Falscher Zündungspunkt

Zu viel Frühzündung bei sehr niedriger Drehzahl verursacht sogenanntes Zündungsklopfen. Abhilfe wird erzielt durch entsprechende Verstellung des Zündzeitpunktes.

Richtige Schmierung

Dieses von Mobilöl 1929/30 herausgegebene Brevier zur richtigen Pflege von Motorraedern wird sicher die Columbus-Fahrer unter uns erfreuen und so manches ist auch heute noch aktuell oder kann fuer die neueren Horexten benutzt werden. Wir starteten mit dem Inhalt in HB 4/91 ueber 1/92, 4/92, 1/93, 2/93, 3/93 und werden ihn in diesem Heft beenden. Ich hoffe es hat Euch gefallen?

Mangelhafter mechanischer Zustand

Dieser Zustand ruft stoßartiges Pochen hervor, das seine Ursache in der Erweiterung der Spielräume zwischen den aufeinanderreibenden Teilen infolge Abnutzung hat. Diese Geräusche treten innerhalb des gesamten Drehzahlbereiches und unter verschiedenen Fahrverhältnissen auf und können nur durch eine Überholung des Motors beseitigt werden.

Im allgemeinen ist jedes derartige Geräusch ein Zeichen der Folge unrichtiger Schmierung. Man verwende deshalb stets ein hochwertiges Öl, das in bezug auf Zähflüssigkeit und Charakter den Arbeitsverhältnissen des Motors genau entspricht.

4. Verschiedene Störungen und Behandlungsvorschriften

Lose Konuslager

Schleudern und mangelhafte Lenkbarkeit des Kraftrades werden oft durch lose Konuslager der Laufäder verursacht. Man halte sie peinlich genau eingestellt und achte sorgsam darauf, daß sie nicht klemmen. Sie sind mit dem jeweiligen Motorenöl zu schmieren, wenn nötig, mit Gargoyle Mobilfett Weich zu füllen. Die Lenkachse ist leicht spielend eingestellt zu halten, weder zu lose, noch zu stramm.



Kupplung

Die beim Motorrad üblichen Kupplungen sind meist Metallamellenkupplungen oder Korkscheibenkupp-

lungen, zuweilen auch Kegelkupplungen. Lediglich die erstere muß geschmiert werden, wie auf Seite 31 angegeben. Zur Schonung der Kupplungsreibflächen sowie der Bereifung und des Motors ist unter allen Umständen ein allmähliches, sanftes Einrücken der Kupplung erforderlich. Zu langes Fahren mit schleifender Kupplung hat nachteilige Wirkungen.

Behandlung des Riemens

Leder- und Gummiriemen mit Hanfeinlage sollen genügend straff aufgelegt sein, um auch bei Bergfahrt und nassem Wetter nicht zu gleiten, sondern sicher durchzuziehen. Übermäßige Straffheit jedoch führt zu schneller Abnutzung der Lager. Ein zu schlaffer Riemen gleitet auf der Riemenscheibe und springt leicht ab. Der Riemen ist sauber zu halten.

Behandlung der Ketten

Ketten sollen weder zu lose, noch zu straff laufen, da beides zu schneller Abnutzung der Ketten und Kettenräder führt. Es empfiehlt sich, neben dem Werkzeug einige Ersatzkettenglieder sowie ein Kettenschloß mitzuführen, für den Fall, daß die Kette reißt. Nachstellen der Kette wird gewöhnlich durch Verschiebung des Getriebekastens oder des Hinterrades vorgenommen.

Handölpumpe schließt nicht ab

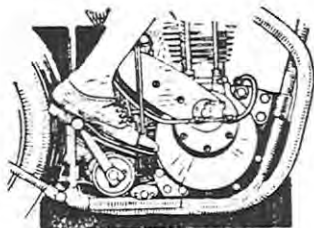
Es kann vorkommen, daß das Rückschlagventil der Handölpumpe nicht schließt, weil Schmutz, der auf irgendeine Weise in den Ölbehälter gelangt ist, auf dem Kugelsitz sich festsetzt, so daß die Kugel selbst den Ablauf des Öles nicht verschließen kann. Der ganze Ölvorrat läuft dann ohne Unterbrechung nach

und nach in den Motor. Soweit das Öl dort nicht verbrennen kann, wird es an den Lagerstellen der Kurbelwelle austreten. Um diesen Übelstand abzustellen, muß die Handölpumpe herausgeschraubt und gereinigt werden.

5. Winterstörungen

Der luftgekühlte Radmotor nimmt schneller als der in dieser Beziehung besser geschützte Wagenmotor im Stillstand die Außentemperatur an. Dadurch wird die Ölschicht zwischen Kolben und Zylinder und in den Lagern schnell zähflüssiger. Die Folge ist schweres Anlassen der Maschine und die Gefahr, daß kurz nach dem Anlassen das Öl nicht sofort einen Hauch zwischen den gleitenden Teilen aufrechterhalten kann.

Durch die Verwendung von Ölen, die freifließend sind, die ferner auch im Winter unter niedrigerer Arbeitstemperatur der Maschine rückstandslos verbrennen und keine Möglichkeit zum gefürchteten Verkleben der Ventile infolge Rückstandsbildung geben, lassen sich die obengeschilderten Schwierigkeiten und besonders auch das Erstarren des Öles in den offenliegenden Rohrleitungen vermeiden. Die Empfehlungen, die der Gargoyle Wegweiser in der Winterspalte zeigt, tragen allen diesen Verhältnissen Rechnung.





Wo und wie ist Gargoyle Mobiloel erhältlich?

Jeder Motorradfahrer, der Wert auf Schonung seiner Maschine legt, wird Gargoyle Mobiloel bevorzugen, gleichzeitig weil es überall in Originalpackungen sowohl für größeren Bedarf als auch für den Augenblicksbedarf auf der Reise im Inland und Ausland bezogen werden kann. Nahezu in allen Garagen, Reparaturwerkstätten, Tankstellen und Zubehörgeschäften wird Gargoyle Mobiloel stets in allen Marken nach dem Gargoyle Wegweiser vorrätig gehalten. Die Verkaufsstellen sind durch das vorstehend abgebildete Schild gekennzeichnet.

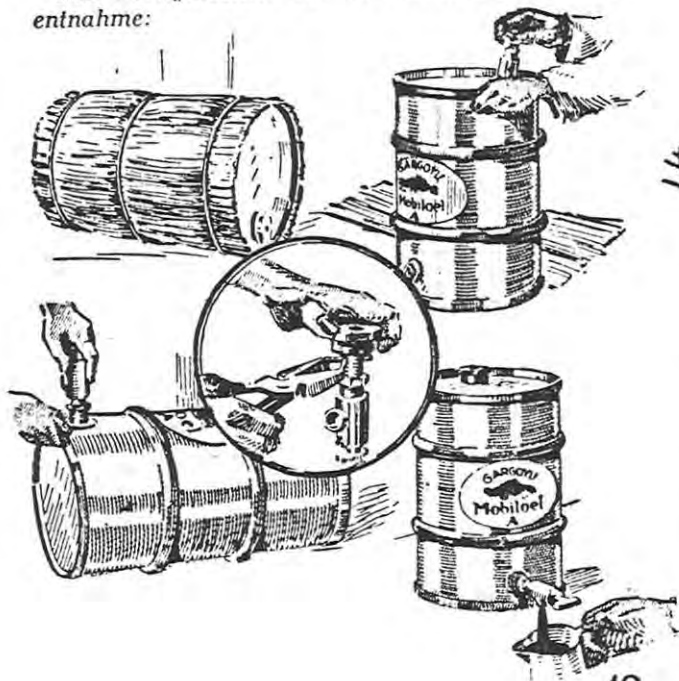


Von fast allen hochwertigen Waren werden Nachahmungen, also minderwertige Qualitäten, in den Handel gebracht. Auch Gargoyle Mobiloel als hochwertiges Schmiermittel wird vielfach nachgeahmt. Es empfiehlt sich deshalb, dasselbe besonders auf der Reise nur in plombierten, rücknehmbaren 2-Liter-Kannen zu kaufen und Kannen mit verletztem Verschluß zurückzuweisen.

Zur wirtschaftlichen, bequemen und sicheren Versorgung mit Gargoyle Mobiloel ist je nach der Bedarfshöhe für eine Fahrseason der Kauf in Originalkannen von 5 Liter und 20 Liter Inhalt sowie in dem 35-Liter-Faß mit Abfüllhahn zu empfehlen. Für größeren Bedarf bietet das 55-Liter-Faß eine günstige Bedarfseindeckung.

Für Besitzer mehrerer Maschinen ist der Bezug in Originalfässern von etwa 170 kg Inhalt die vorteilhafte Bedarfseindeckung.

Das Fertigmachen des 35-Liter-Fasses zur Ölentnahme:



Das 55-Liter-Faß wird liegend abgezapft. Es wird im gleichen Sinne zur Ölentnahme fertiggemacht.

Für die Getriebschmierung wird Gargoyle Mobil-oel C in der rücknehmbaren 2-Liter-Kanne, in Originalkannen von 5 Liter Inhalt und in Fässern von 50 kg und 170 kg Inhalt verkauft. Gargoyle Mobil-oel CC gelangt in der 300-g-Tube, der 1-kg-Dose, ferner in Dosen von 5 kg Inhalt und in Fässern von 50 kg und 170 kg Inhalt zum Verkauf.

Gargoyle Mobilfett Weich ist in Dosen mit Einsatzdeckel für die leichtere Füllung von Fettpressen in 1-kg- und 5-kg-Dosen und in Fässern von 50 kg und 170 kg Inhalt zu kaufen.

Gargoyle Mobilcompound ist erhältlich in 1-kg- und 5-kg-Dosen und 170-kg-Fässern.

Gargoyle Mobiloel D, das Spezialöl für Sportmodelle, ist in der plombierten, rücknehmbaren 2-Liter-Kanne, in der 5-Liter-Kanne und in Fässern von etwa 50 kg und 170 kg Inhalt zu beziehen.



Wollen Sie Ihren Zweitakter einmotten?

Nicht allen Motorradfahrern macht das Fahren unter den Tüken der winterlichen Fahrbahn besonderes Vergnügen. Wer nicht unbedingt fahren muß, der erwägt ja wohl den Gedanken, seinem treuen Hirsch einen tiefen Winterschlaf zu gönnen. Darauf sollte man ihn aber auch etwas vorbereiten — und zwar auf folgende Weise (so empfehlen es wenigstens die Ilo-Leute für ihre Motoren):

Den Motor auf dem Stand gut warm laufen lassen.

Ansaugfilter vom Vergaser abnehmen und Kraftstoffhahn schließen.

Kurz vor dem Auslaufen des Motors etwa 20—30 ccm Korrosionsschutzöl in die Ansaugöffnung des Vergasers einspritzen.

Ansaugfilter wieder auf den Vergaser setzen und Startschieber schließen. Der Vergaserschieber ist zusätzlich mit Korrosionsschutzöl oder einer säurefreien Vaseline zu konservieren.

Zündkerze herausnehmen und in jeden Zylinder unter Durchtreten des Kickstarters etwa 10—20 ccm Korrosionsschutzöl einspritzen. Zündkerze wieder einsetzen.

Den äußerlich gut gereinigten Motor mit einem Gemisch aus Öl und Petroleum (etwa 1:1) einsprühen. Verchromte oder vernickelte Teile mit säurefreier Vaseline einfetten.

Für die Unterstellung sollte ein trockener und geschlossener Raum gewählt werden, in dem möglichst wenig Temperaturschwankungen vorhanden sind.

Es ist zweckmäßig, den Motor in Abständen von jeweils einigen Wochen ohne Zündung mit dem Kickstarter durchzudrehen, um den Schutzfilm an allen Gleitflächen zu erneuern.

Aus Motor-Rundschau

WKZ 24/1954

903

Als noch alle Kraftfahrer Freiwild waren

Als ich am 1. April 1901 mit einer Versuchsmaschine der FN-Werke in Lüttich — einem 1/4-PS-Motorrad — meine erste Fahrt mit einem Kraftfahrzeug machte, da gab es in Deutschland noch keinerlei Vorschriften über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Das war ganz natürlich, denn es gab ja kaum Kraftfahrer. Noch im Mai 1903, als ich den ersten je von den Adlerwerken in Frankfurt am Main hergestellten 4,5 PS Einzylinder-Adlerwagen in 3 Tagen von Frankfurt/Main über Berlin nach Wernsdorf — 27 km nordöstlich von Berlin — fuhr, begegnete ich auf der gesamten Strecke nur einem einzigen Kraftfahrzeug, einem De Dion-Einzylinderwagen von 6 PS, und das war in Thüringen. Nummern an Kraftfahrzeugen waren ebenso unbekannt wie Führerscheine.

Man konnte nun heute denken, daß ich damals das goldene Zeitalter der Kraftfahrerei erlebt hätte. Leider stimmt das nicht. Mein größter Feind waren nämlich 1901 und noch ein halbes Jahrzehnt danach die Planen, die eine unvernünftige Zugabe zu jedem Kraftfahrzeug zu sein schienen. Nicht nur die Motorräder, sondern auch die Wagen, die meistens auch nur mit Riemenantrieb ausgerüstet waren, litten dauernd unter Riemenspannen. Spätestens alle 10 km mußte bei meiner FN-Maschine der Riemen gekürzt werden, und oft riß er auch. Ich hatte damals also auch ohne behördliche Schikanen, wie wir sie später erleben, keinen leichten Stand, und man erkannte uns Kraftfahrer sofort an unseren ewig dreckigen Händen. Die Polizeibeamten ließen uns allerdings noch gänzlich in Ruhe. Da es keine Sonderbestimmungen gab, wußten sie offenbar mit uns nichts anzufangen, und für Geschwindigkeitsexzesse waren unsere lahmen Maschinen wirklich nicht geeignet. Namentlich durch die Dörfer und Städte mit ihrem damals durchweg miserablen Kopfsteinpflaster schlichen wir uns, kräftig in die Pedale tretend, vorsichtig dahin, und dabei gab es natürlich auch keine Verkehrsunfälle.

Als 1903 der Führerscheinzwang eingeführt wurde — die Maschinen waren schon wesentlich schneller geworden, wenigstens sie auch unter günstigen Verhältnissen kaum über 45 km/h hinaus kamen —, da trat für uns in der Mark Brandenburg zunächst kaum eine Änderung ein. Die Geschwindigkeitshöchstgrenze wurde auf 15 km/h in geschlossenen Ortschaften festgelegt — also auch in Berlin und den anderen Großstädten —, und die Kraftfahrzeuge erhielten Nummernschilder. Die meisten der noch wenigen Kraftfahrer bewegten sich damals ohnehin nur in einem Umkreis von höchstens 20 km von ihrem Heimatort, und da kannte sie natürlich jeder Polizist und Gendarm. So ließ man uns jahrelang völlig ungeschoren. Ich war der einzige Fahrer, der Fahrten von über 100 km von Wernsdorf aus wagte, und auch ich blieb dabei unbehelligt, selbst wenn ich einmal ohne Nummernschild fuhr.

Dieser Idealzustand nahm um 1905 herum allmählich ein Ende. Die Polizei begann an uns Kraftfahrern — wiewohl wir immer noch selten anzutreffen waren — Interesse zu nehmen, und die ersten Autounfälle in der Umgebung von Berlin traten unliebsam in Erscheinung. Auf den monatlichen Gaudabenden des ADAC im „Franziskaner“ am Bahnhof Friedrichstraße wurde regelmäßig über diese „Privatnehmungen“ besonders geschäftstreibiger Gendarmen berichtet, um die Mitglieder rechtzeitig zu warnen. Eine ganz übliche Autounfälle befand sich z. B. in Wannsee, wo ein mit einem starken böllischen Vollbart ausgestatteter Gendarm — wir nannten ihn nur Barbarossa — jeden Sonntag uns Kraftfahrern an der Hauptstraße auflaurete und jeden wahllos wegen Überschreitung der Höchstgeschwindigkeitsgrenze von sage und schreibe 15 km/h zur Anzeige brachte. Dieser „Robbart“ muß ein Genie gewesen sein, denn er gab in seiner Anzeige jedesmal prompt die Durchfahrtschwindigkeit an, obwohl er nicht einmal eine Stoppuhr besaß, die er sicherlich auch gar nicht hätte bedienen können. Kam es dann zur Gerichtsverhandlung, so nahm der Gendarm seine Aussage auf seinen Eid, und das bedeuerte für den Beschuldigten mit Sicherheit die Verurteilung. Alle sachlichen Einwendungen der Verteidigung wurden vom Gericht zurückgewiesen, denn ein Polizeibeamter konnte sich nach damaliger Auffassung überhaupt nicht irren. Wir Kraftfahrer waren also freiwild — für Gendarmen und Gerichte.

Der Robbart von Wannsee war uns allen wohlbekannt, und so stimmten wir auf einer Gauversammlung stummisch dem Vorschlag unseres kleinen Gauführers Arthur Knöchel zu, den Robbart gemeinsam zur Strecke zu bringen. Gedacht, getan. Am nächsten Sonntag starteten wir Berliner mit ca. 30 Maschinen nach Potsdam. Vor Wannsee machten wir eine Pause, während der wir unsere Instruktionen erhielten. Dann führten Knöchel und Walter Ebsen voraus nach Wannsee, wo der Robbart schon auf der Lauer lag. Sein Gesicht strahlte, als er dann unsere 50 Maschinen nachsah. Das gab einmal eine fette Bauelei! Leider machten wir ihm einen dicken Strich durch seine Rechnung. Schon 100 Meter vor dem Gendarm standen Ebsen und Knöchel und winkten uns zu. Daraufhin stoppten wir unsere Motoren und führten pedaliierend und mit einem Heidegästelächler am Robbart vorbei, der wuschelnd mit den Armen gestikulierende. Wir hatten ihm sein Konzept gänzlich verdoeben. Nun versuchte er, Ebsen und Knöchel wegen „Unfugstiftung“ festzunehmen. Als wir dann aber in den Ruf „Robbart“ ausbrachen, räumte er das Feld und verschwand „in den Büschen“.

Trotzdem setzte er sein schmutziges Gewebe noch lange fort und war in

17
Wannsee sicherlich ein sehr geschätzter Beamter, da er durch die Strafmamente erheblich zur Füllung des Ortsäckels beitrug, weshalb auch niemand von Amts Seite ein Interesse zeigte, ihm das Handwerk zu legen. Diese Aufgabe sollte mir im Mai 1915 zufallen. Ich gehörte damals zum „Militärischen Verstärkungskommando der Kaiserlichen Automobilabteilung im Allerhöchsten Hauptquartier Sr. Majestät des Kaisers und Königs“ in Charleville in Nordfrankreich — diese stolze Bezeichnung führte unsere Formation — und hielt mich gerade in Berlin auf. Eines Tages erhielt ich den Auftrag, den Kronprinzen, der im D-Zug zur Taufe seines jüngsten Sohnes aus seinem Hauptquartier in Stenay in Berlin ankam, während seines Aufenthaltes in Deutschland zu fahren. Morgens um 7 Uhr erwartete ich den Kronprinzen am Fürstenausgang des Potsdamer Bahnhofs und fuhr dann zunächst mit ihm zum Berliner Schloß und dann anschließend zum Marmorpalais in Potsdam. Nach damaligem Brauch waren unsere Durchfahrtsstraßen polizeilich abgesperrt, und so fuhr ich, soweit es möglich war, mit hoher Geschwindigkeit. Nach seiner Gewohnheit saß der Kronprinz neben mir und unterhielt sich während der Fahrt mit mir über alle möglichen Dinge, die ihn interessierten. Als wir uns Wannsee näherten, konnte ich es mir nicht verkneifen, dem Kronprinzen ausführlich über die Autofälle Wannsee und den verhassten Rotbart zu berichten, was ihn offensichtlich interessierte. Wie alle Wagen der kaiserlichen Hofhaltung war mein Mercedes statt mit einer Nummer mit der Krone versehen. Als wir durch Wannsee fuhren, stand tatsächlich Rotbart wie in alten Zeiten an der Hauptkreuzung und salutierte stramm. Ich fuhr mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h, wie es, um Attentate unmöglich zu machen, vorgeschrieben war.

Im Marmorpalais erhielt ich die Anweisung, noch einmal zum Berliner Schloß zurückzufahren. In Wannsee stand Rotbart noch immer auf seinem Posten und notierte eifrig jedes durchfahrende Kraftfahrzeug. Als er mich erblickte, winkte er mir mit erhobenem Arm „Halt“ zu. Ich hielt an und musterte ihn mit unverhohlener Mißachtung, was ihm sicherlich nicht entging. Als er mir erklärte, daß ich mit 80 km/h durch Wannsee gefahren war, berichtete ich ihn und sagte, es wären sogar 90 gewesen. Nun verlangte er meine Papiere, um eine Anzeige erstatten zu können. Lachend zeigte ich ihm die Krone anstelle des Nummernschildes. Er erwiderte, daß die Krone mit ihren Vorrechten nur dann Gültigkeit habe, wenn der Wagen mit einem Mitglied der kaiserlichen Familie besetzt sei. Ich lachte ihn noch mehr aus und gab ihm den ernstgemeinten Rat, mir den Buckel runterzurutschen. Ein Tritt auf den Gashebel, und weg war ich. Und nun kam das berühmte „dicke Ende“!

Als ich am Abend wieder im Marmorpalais eintraf, war die erste Frage, die mir der Kronprinz stellte, ob der Rotbart in Wannsee immer noch seine Autofälle in Betrieb hätte. Ich erstattete Bericht und verschwieg auch nicht den Rat, den ich ihm zum Abschluß bezüglich meines Buckels gegeben hatte. Der Kronprinz lachte übers ganze Gesicht und sagte: „Dem Manne wollen wir schon den Zahn ziehen!“ Am nächsten Morgen fuhren wir wieder durch Wannsee und waren gespannt, ob Rotbart wohl wieder auf seinem Platze wäre, aber wir hielten vergeblich Ausschau. Erst bei der Rückkehr einige Stunden später entdeckten wir ihn auf seinem gewohnten Platze. Ich stoppte sofort ab und hielt so dicht vor dem Rotbart, daß ihm beinahe das Vorderrad des schweren Wagens über die Fußspitzen gezangen

wäre. Der Gendarm salutierte in strammer Haltung vor dem Kronprinzen und machte ihm Meldung. Der Kronprinz musterte ihn mit einem vielsagenden Blick und hauchte ihn dann an: „Warum melden Sie mir nicht.“



Der spätere Oberpostdirektor Reinhold Soit (er lebte in Bernau bei Berlin) auf seiner FN, Modell 1903. Er fuhr nie ohne Monokel!

„Auf Grund“ des § 21 der Polizei-Versicherung vom 15. April 1901 über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen wird dem Ingenieur Herrn Walter Seidler am 3. Feb. 1911 zu Krummke Kreis Labau geboren, in Berlin, Alt-Kloster Straße 9 r. 7/8 wohnhaft, beigelegt, daß derselbe mit den maschinellen Einrichtungen und Handhabungen von Kraftfahrzeugen *incompetent* 1910 *aller Systeme* völlig vertraut ist.

Zeichen: Berlin, den 30. November 1905

Berlin, den 7. Februar 1906

Königliches Polizei-Präsidium Der öffentlich anerkannte Sachverständige:

M. Müller *W. Seidler*

Indes N.W. Georgenstraße 10.

Ein inzwischen längst ungültig gewordener Führerschein aus dem Jahr 1905.

Fotos: Verfasser

daß Sie hier Ihren Beruf zur Erablirung einer Autofalle mißbrauchen, die ganz Wannsee bei allen Berliner Kraftfahrern in den übelsten Ruf gebracht hat? Ich werde Ihre fernere Tätigkeit scharf unter die Lupe nehmen lassen, und das Weitere können Sie sich dann selber denken!" Rotbarts Hünengestalt sackte sichtlich zusammen — er stand da wie ein begossener Pudel. Vergeblich versuchte er eine Entschuldigung zu stammeln, aber der Kronprinz fiel ihm ärgerlich ins Wort: „Sparen Sie sich Ihren Quatsch und halten Sie den Mund!“ Dann gab er mir ein Zeichen, und ich fuhr wieder an. Als wir Wannsee hinter uns hatten, brach der Kronprinz in ein lautes Gelächter aus, und wir machten uns über Rotbarts klägliche Niederlage lustig. Von der Wannseer Autofalle hat man dann nie wieder etwas gehört.

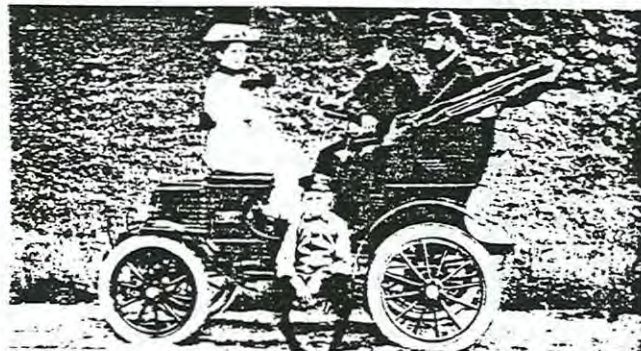
Aber solche Autofallen gab es schon vor dem ersten Weltkrieg viele. Ich denke dabei nur an die berühmte Autofalle am Bahnhof Grünau, wo sich der Gendarm hinter einer Selterwasserbude zu verstecken pflegte und jeden durchfahrenden Kraftfahrer, plötzlich vorspringend, anhielt und anzeigte. Auch diese Falle „platzte“ eines Sonntags nachmittag, als wir Fahrer des Gau I Berlin-Brandenburg des ADAC, der damals noch DMV hieß, von einer Spreewaldfahrt zurückkamen. Wir ließen unsere Fahrzeuge schon vor dem Bahnhof stehen und umzingelten mit lautem Geheul den Gendarmen, der hinter seiner Selterbude auf der Lauer lag. Die Hunderte der Berliner Ausflügler, die in dichtem Gewühl den Bahnhofsvorplatz bevölkerten, nahmen sofort für uns Partei und stimmten in unser Indianergeheul ein. Frauen schlugen dem Gendarm mit ihren Schirmen über den Kopf oder begossen ihn mit ihren Kaffeeflaschen, und Püffe hagelte es von allen Seiten, so daß der Gendarm schließlich froh war, als ausgerechnet wir Kraftfahrer ihn in unsere schützende Mitte nahmen und in Sicherheit brachten.

Ein tolles Stück aus jener Epoche kann ich aus Rotenburg bei Bremen berichten. Der dortige ADAC-Klub veranstaltete alljährlich eine Zuverlässigkeitsfahrt „Rund um Rotenburg“, die in Wirklichkeit ein getarntes Straßenrennen war. 1907 hatten dafür mehrere Berliner Fahrer gemeldet, darunter auch ich. In der Woche vor dem Rennen regnete es in Berlin Tag für Tag, und am Sonnabend, dem Tage vor dem Rennen, goß es in Berlin „Strippen“. Wir verzichteten, ohne daß einer vom andern wußte, alle auf die Reise nach Rotenburg. Ein paar Wochen später erhielt ich zu meinem grenzenlosen Erstaunen von der Rotenburger Polizei ein Strafmandat über 20 Mark, weil ich angeblich an dem Rennstage in Rotenburg die Geschwindigkeitsgrenze erheblich überschritten hätte. Beweis: Aussage des Stadtpolizisten X. Dabei bin ich bis zum heutigen Tage überhaupt noch nie in Rotenburg bei Bremen gewesen. In geharnischter Stimmung ging ich am gleichen Abend zur Gausitzung im „Franziskaner“ und zog dort das Rotenburger Schreiben aus der Tasche, als sich sofort ein gewaltiges Gelächter erhob und alle anderen Fahrer, die auch in Rotenburg hatten starten wollen, den gleichen Wisch in der Luft schwenkten, obwohl niemand von ihnen Rotenburg betreten hatte. Auf den Rat unseres Gauvorsitzenden erhoben wir alle Widerspruch, und für die nun folgende Gerichtsverhandlung bevollmächtigten wir einen Rechtsanwalt aus unserer Mitte mit unserer Vertretung. Die Verhandlung hätte man eigentlich auf Tonband aufnehmen müssen, wenn es so etwas Anno 1907 schon gegeben hätte. Dieses Tonband würde heute zu den größten Kuriositäten zählen. In der Verhandlung mußte der alte Rotenburger Polizist unter dem Drucke der Verteidigung zugeben, daß er sich

bei der Abfassung der Anzeige die Sache sehr einfach gemacht hatte. Er erklärte verlegen, daß doch jedermann wüßte, daß alle Motorradfahrer viel zu schnell durch die Ortschaften jagten, und da hätte er sich einfach das Programm der Veranstaltung, das unsere Namen und Adressen enthielt, besorgt und jeden von uns mit einer Anzeige bedacht, obwohl er niemanden von uns persönlich gesehen hatte. Natürlich wurden wir dann alle auf Kosten der Staatskasse freigesprochen. Der Richter fragte zum Schluß den Verteidiger, ob wir auf die Bestrafung des Polizisten Wert legten, was der Verteidiger mit Rücksicht auf die große Familie des Polizisten und sein damals mehr als kümmerliches Einkommen ablehnte. In der Reichshauptstadt gab es zu dieser Zeit ein übelbeleudertes Individuum namens Rosenberg. Der Mann lebte, obwohl er keinen festen Beruf hatte, ganz gut, und das kam so. Er ging in den belebten Straßen Berlins spazieren und notierte sich wahllos die Nummern von Kraftfahrzeugen.

ging dann nach Hause und erstattete Anzeigen wegen Zuspätkommens und anderer erfundener Delikte. Falls die Betroffenen gegen die saftigen Strafmandate — unter 20 Mark schätzte man uns Kraftfahrer damals nie ein, und das war damals ein sehr hoher Betrag — Widerspruch erhoben und gerichtliche Entscheidung verlangten, nahm Rosenberg seine Angaben vor Gericht auf seinen Eid, und jedes seiner Opfer wurde daraufhin verurteilt. Von den Zeugengeldern führte Rosenberg ein sorgenfreies Leben. Die Kraftfahrer waren ja damals und noch Jahrzehnte danach wirklich das Freiwill der Gerichte. Jedem Raubmörder oder sonstigen Angeklagten mußte seine Schuld vom Gericht bewiesen werden. Nur wir Kraftfahrer waren gezwungen, zu beweisen, daß wir unschuldig waren, und das war uns, ganz abgesehen davon, daß die Gerichte uns gegenüber von vornherein voreingenommen waren, fast immer unmöglich. Keiner der Richter, mit denen ich damals zu tun hatte, besaß einen Führerschein oder hatte die geringste Ahnung von Kraftfahrzeugen, fällte aber trotzdem unbeschwert von irgendwelchen Vorkenntnissen unbarmherzig seine Urteile über Kraftfahrer. Ich habe selbst als Sachverständiger der Verteidiger an vielen gegen Kraftfahrer angestrengten Prozessen beim Kriminalgericht Berlin-Moabit teilgenommen, aber ich habe es nie erlebt, daß einer der angeklagten Kraftfahrer freigesprochen wurde, obwohl seine Unschuld für jeden Fachmann offen zutage lag. Ich konnte höchstens eine Milderung der Gefängnisstrafe erreichen. Über die Aussagen der vom Gericht bestellten „Sachverständigen“ konnte ich oft nur den Kopf schütteln. Meistens waren es zwar Ingenieure, die aber selbst keinen Führerschein besaßen, von der Fahrpraxis keine blasse Ahnung hatten und ihr ganzes Wissen nur aus Büchern schöpften. Der Kraftfahrer war eben rechtlos. Was übrigens den eben erwähnten Denunzianten Rosenberg betrifft, so wurde eines Abends auch ihm das Handwerk gelegt. Als ich zufällig an diesem Tage Unter den Linden die Friedrichstraße bei Kaffee Kranzler passieren wollte, bemerkte ich hier auf dem Fahrdamm eine große Menschenansammlung, stieg aus meinem Wagen und wollte nach der Ursache sehen. Und wen erblickte ich da? Rosenberg, den Todfeind aller Berliner Kraftfahrer! Er war von vorüberfahrenden Kraftfahrern mit dem Notizbuch in der Hand entdeckt worden, und nun war man, während immer mehr Kraftfahrer hinzukamen, gerade dabei, ihn zu lynchen. Es hagelte Schläge und Fausthiebe von allen Seiten, und Rosenberg wurde eine Tracht Prügel verabfolgt, die ihn krankenhaussreif machte. So endete die „Karriere“ des berüchtigtsten Denunzianten von Berlin

Ab 1903 war, wie ich schon erwähnte, die Führerscheinpflicht eingeführt worden. Keine Behörde war aber in der Lage, dem angehenden Kraftfahrer darüber eine Auskunft zu geben, wo er die für die Ablegung der Führerscheinprüfung notwendigen Kenntnisse erwerben könnte. In Berlin gab es zwar dicht beim Bahnhof Friedrichstraße die Fahrschule des Ingenieurs Freund, der auch die Führerscheinprüfungen abnahm. Freund bildete aber nur Wagenfahrer aus. Die Motorradfahrer mußten eben zusehen, wie sie das Fahren erlernten. Hätte man sie dabei auf einer öffentlichen Straße erwischt, so hatte das ein zünftiges Strafmandat zur Folge gehabt. In der



Ein noch nie veröffentlichtes Bild aus dem Jahr 1903: der erste Adler-Wagen mit 4,5 PS De Dion-Einzylindermotor. Damals waren Zwei- und Vierräder wirklich noch sehr eng verwandt – und die Fahrer beider Kategorien bildeten noch eine verschworene Gemeinschaft.

Praxis war es so, daß ein Klubkamerad dem andern verbotenerweise das Fahren auf der Straße beibrachte. In der Prüfung mußte man damals in der Hauptsache genaue Motorenkenntnisse nachweisen, nach welchen heutzutage kein Prüfer mehr fragt. Ingenieur Freund fragte seine Prüflinge meistens über Primär- und Sekundär-Ankerwicklungen des Zündmagneten aus. Ein Problem war es auch, wie man seine Maschine zum Ort der Prüfung hinschaffen sollte. Fahren durfte man sie, genau genommen, nicht, da man noch keinen Führerschein hatte, und 30 km weit schieben konnten die Werneuchler ihre schweren Maschinen erst recht nicht, wenn sie in Eberswalde vor dem Ingenieur Düsberg ihre Prüfung ablegen mußten. Es gab eben damals Schwierigkeiten, wohin man sah.

War man vor 55 Jahren nun endlich glücklicher Besitzer eines Führerscheines, so war man stolz wie ein König. Auf den Landstraßen, die abgesehen von einigen durchgehenden Chausseen meistens jämmerlich schlecht waren, fuhren wir alten Motorradfahrer fast nie. Wir zogen immer den verhältnismäßig glatten Fußsteig neben der Chaussee vor, wengleich er sich dauernd in Kurven um die Chausseebäume herumschlangelte. Unsere Motorräder waren ja in den ersten Jahren nach der Jahrhundertwende durchweg ungefedert und hatten viel zu schmale Hochdruckreifen.

MEISTER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK
 W. LAUBERSHEIMER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK
 LAUBERSHEIMER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK LAUBERSHEIMER
 LAUBERSHEIMER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK LAUBERSHEIMER
W. LAUBERSHEIMER
 SCHLACHTHOFSTR. 12 76829 LANDAU
 TEL.: 063 41 / 42 41
 FAX: 063 41 / 8 86 86

— OLDTIMER ELEKTRIK — FACHBETRIEB

INSTANDSETZUNG VON:
Zündmagneten, Zündspulen
Gleich- und Drehstromankern, Statorwicklungen, uä.

FERTIGUNG VON:
Kabelbäumen, elektr. Spannungsreglern
für alle Limatypen.

1 JAHR GARANTIE
KOSTENLOSE PREISLISTE ANFORDERN

MEISTER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK
 W. LAUBERSHEIMER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK
 LAUBERSHEIMER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK LAUBERSHEIMER
 LAUBERSHEIMER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK LAUBERSHEIMER
W. LAUBERSHEIMER
 SCHLACHTHOFSTR. 12 76829 LANDAU
 TEL.: 063 41 / 42 41
 FAX: 063 41 / 8 86 86

HOREX-NEUTEILE

z.B. LIMA-Deckel, Kapselrohr,
Tachoscheiben, Ölltg., Tele-
Verschleißteile und vieles mehr.

KLAUS FORSTER

A. d. Stadtwiesen 37
6140 Bensheim 2

Tel. 06251/73223. ab 19 Uhr

DIE KRISE BEI DEN HOREX-WERKEN

Diesen Bericht entnahmen wir der Zeitschrift "Auto" Ausgabe September 1935.

Unter diesem Titel verbreitete ein deutsches Nachrichtenbüro über ziemlich viele Zeitungen eine Meldung über das bekannte Homburger Motorradwerk. „Zweidrittel der gesamten Belegschaft von 500 Mann entlassen“... „Absatzschwierigkeiten nicht zu beseitigen“... „Aufgabe des bisherigen Motorradbauprogramms“ und so ähnlich lauteten die Schlagzeilen in den von dem Nachrichtenbüro belieferten Blättern.

Wir sind der Sache nachgegangen und erhielten von der Werksleitung folgende mündliche Information:

„Der betreffende Journalist, welcher sich telefonisch bei uns über den Stand der Fabrikation und unsere weiteren Fabrikationspläne erkundigte, ist einer Verwechslung unterlegen. Wir sagten ihm wahrheitsgemäß, daß die Produktion saisonbedingterweise und durch die unerhörte Erhöhung der Haftpflichtversicherungssätze um ein Drittel zurückgegangen sei und daß demgemäß, durch das vermehrte Auflagernehmen infolge der Momentanstagnation, auch ein Teil der Belegschaft – 61 Arbeiter, die zum Frühjahr eingestellt worden waren, und etwa 20 Angestellte – entlassen bzw. ihnen vorsorglich gekündigt werden mußte. Der Journalist hat die ihm von uns angegebenen Zahlen willkürlich durcheinandergeworfen und

damit einen heillosen Wirrwarr an gerichtet, gegen den wir uns entschieden und sei es mit gerichtlichen Klagen zu Wehr setzen werden. Wir verkennen nicht, daß die Motorradfabrikation vor allem durch die durch nichts gerechtfertigten steuerliche und versicherungsmäßige Mehrbelastung, sowie durch die Popularisierung der Klein- und Kleinstwagen einer stetig wachsenden Belastung ausgesetzt ist, aber wir sind auch sicher, daß das Motorrad, das auch seine von keinem Wagen in gleichem Maße geltend zu machenden Vorzüge hat, nie gänzlich unterzukriegen sein wird. Wir fabrizieren immer noch 40 Maschinen pro Tag (bis vor kurzem waren es bis zu 90 täglich, d. Red.). Das sieht doch nicht danach aus, als sei wir pleite oder als ob sich Direktor Fritz Kleemann nunmehr aufhängen könne, wie gerüchtweise auch schon verbreitet worden war. Auch betragen unsere Schulden keine 2 oder gar 5 Millionen DM, wie behauptet wurde. Die Konstellation unseres Betriebes gibt vielmehr nicht den mindesten Anlaß zur Besorgnis. Ernst hingegen ist jedoch die Lage der gesamten Motorradindustrie allgemein aus den schon genannten Gründen. Hoffnungslos dürfte sie aber nur bei wenigen Werken werden, zu denen wir uns jedenfalls nicht zählen. Es bestehen begründete Aussichten, daß Horex die momentane Spannung glatt überwindet.“

Soweit sinngemäß die Darstellung der Werksleitung, die der langjährige Portier Müller, maßlos aufgeregt über die, wie

er sagte: „Unerhörte Schweinerei in der Presse“ noch mit den Worten ergänzte: „Wenn es so wäre, wie von den Zeitungen geschrieben wurde, dann hätte vor allem der in diesem Fall überflüssig gewordene Werbeleiter den Laufpaß erhalten.“

Das war zwar eine drastische, aber beinahe überzeugende Verbildlichung der Lage. Wir wären unbedingt erfreut über Müllers Äußerungen und über die „offizielle“ zurückweisende Erklärung der Werksleitung gewesen, wenn uns nicht einige Beobachtungen doch ein wenig nachdenklich gestimmt hätten. Wir sahen z. B. nicht mehr das gewohnte Wegfahren und Zurückkehren der Werks-Einfahrer mit neuen Maschinen. Außerdem schien es uns erheblich ruhiger zu sein auf dem Hof und Parkplatz des Werkes. Fast zu still ging es auch in den riesigen Hallen zu, in denen uns weniger Menschen, dafür aber um so mehr in militärischer Ausrichtung lagernde Maschinen zu sein schienen. Maschinen in einer Zahl, wie man sie früher hier nie sah. Leerer und ruhiger war es auch in den Büros geworden. Feierabendlich saubere Schreibtische standen unbenutzt. Das sonst hier gewohnte Maschinengeklapper war kaum vernehmbar. Die Gesamtatmosphäre war, soweit

wir in sie eindringen, trotz der beruhigenden Kommentierung der Werksleitung unbedingt ein wenig beunruhigend. Wir dachten daran, wie alles im Werk seit dem Jahre 1923 unter den Händen des vor wenigen Jahren in Amerika verstorbenen Kommerzienrates Kleemann hier entstanden, entwickelt und dann unter der Nachfolge seines Sohnes Fritz zu seiner heutigen Größe ausgeweitet worden war... und wurden nachdenklich, sehr nachdenklich sogar.

Nachdenklich vor allen Dingen deshalb, weil wir zu dieser Zeit noch nicht wußten, daß ein Banken-Konsortium bereit sein wird, für alle Verbindlichkeiten einzustehen und das Werk zu halten. Verhandlungen mit den Banken haben inzwischen nun aber stattgefunden. Eine völlige Sanierung des Werkes soll dabei garantiert worden sein. Die Horex-Werke müssen allerdings (nach Aufarbeitung des bisherigen Materials) vom Bau der nicht mehr marktgängigen schweren und mittelschweren Maschinen von 350 und 400 ccm Hubraum fast abgehen. Dafür sollen eine Leichtmaschine, ein Roller und ein Moped in Neufabrikation genommen werden. Vielleicht erscheint darüber hinaus auch der schon lange geplante und bereits modelliert gewesene Kleinwagen, der bei nur 250 ccm Motorhubraum und einer Leistung von 16 PS eine Spitze von über 90 km/st erzielen soll.

Mit dem neuen Fabrikationsprogramm dürfte das bekannte Werk aus seiner marktmäßig rückständig gewordenen Lage wieder herausgezogen werden können. Bedingung für die Hilfe der Banken soll allerdings sein, daß der ganzen bisherigen Werksleitung gekündigt wird. Die Ausnahme allein macht Direktor Kleemann..

Neue Rex-Gläser

In Düsseldorf im Supermarkt konnte ich für unter 2,-DM neue Rex-Einmachgläser, 1 Liter, mit geschwungener "Rex" Aufschrift auf dem Glas und das Rexkreuz auf dem Deckel kaufen. Alles dem Original der späten Rexgläser entsprechend. Wer hierfür Interesse hat wende sich an Fa. Weck in Oflingen Tel. 07761-3014.

Qualitätsprobleme

Qualitätsarbeit wird in Veteranenkreisen zwar sehr oft geleistet und geliefert, aber halt nicht immer. Und weil das so ist, sollte jeder der etwas in Auftrag gibt besonders vorsichtig vorgehen! Man kann z.B. nach Referenzen fragen, den Freundeskreis befragen, oder sich bei den Horex-Clubs schlaue machen. Aber einen 100% Schutz gegen Fusch gibt es nicht. Auch wir haben schon Empfehlungen ausgesprochen und mußten später Klagen über diese hören. Z.B. Pfusch am Tank, oder Motorgehäuse die versaut wurden. Ich werde die "Handwerker" hier nicht nennen, weil ich auch schon saubere Arbeit von ihnen gesehen habe und mir die Einzelheiten nicht zu 100% bekannt sind. Ich möchte nur fordern, daß diese "Handwerker" zukünftig für ihre Fehler einstehen, denn sie nehmen auch einen ordentlichen Betrag für ihre Arbeit. Und wenn einer seinen Fehler bereinigt, werden alle Verständnis für ein solches Missgeschick zeigen. Also liebe Horex-Freunde seid vorsichtig und sichert Euch ab, auch wenn Ihr einen Tip aus dem Horex-Boten entnehmt, denn wir sind nicht allwissend! ☺

Krümmen für F1M oder TM Motore

Christian Tel.069-591360 hat sich schon um die Nachfertigung von Schalldämpfern für die kleinen Horex 200, 300, 350 gekümmert. Nun will er für die Einportmotore, wie sie späte 350er TM und die 250er F1M Motore hatten und haben, Krümmer nachfertigen lassen. Interessenten wenden sich an Christian.

Kompetenter Vorschlag

Unser Horex-Freund Hans Cramer, er ist Organisationsleiter des "Kölner Kurs", eine Motorrad-Oldtimer Veranstaltung am Nürburgring, getragen vom MSC Portz und sportlich begleitet vom VFW, macht den Vorschlag, daß zu diesem "Kölner Kurs" auch eine Stern und Zielfahrt der Horex-Freunde stattfindet. Es wird jemand gesucht, der die Organisation dieser an den "Kölner Kurs" gebundene Horex-Veranstaltung betreut. Hans Tel. 02202-55051 Fax: 02202-22585 wird ihn dabei unterstützen. 1993 fand der "Kölner Kurs" am 19.9. statt, also zu früh für unseren HB. Aber 1994 konnte das was werden. Wer Lust an der Aufgabe hat melde sich bitte bei Hans. Wir vom HB werden die Sache bestmöglich unterstützen - versprochen! Eine andere Frage an die Leser: Wie weit ist die Planung für die B1 Fernfahrt aus HB 2/93 S. 4? Wer kann über die Norwegenfahrt berichten?

Buschwiese 1993

Was ist neben der Tatsache, daß die Buschwiese wieder eine gelungene Veranstaltung war und das der MSC Bad Homburg sein 40igstes Gründungsjubiläum - unser Glückwunsch - feierte, noch interessantes auf der Buschwiese zu sehen gewesen. 1. Die OHC Regina von Horst, ein heißes Ding in qualitativ hochwertiger Ausführung. Ähnliches kenn ich nur von Prof. Dr. Kuhn und Apfelbeck. 2. Einige schöne Columbus sind auf die Wiese gekommen: S3, S35, T6, S64. Eine 52er Rennimperator und der V2 Resi Eigenbau waren Highlights des Treffens. Artfremd doch nicht weniger interessant und zum Teil mit Columbusmotoren waren die Oberurseler Bucker Motorräder, neben der mit einem Boschmotor ausgerüsteten Hirsch. 3. Die Freunde von NRW Tel.: 02223-26784 haben außer Horex-Literatur (Hausposthefte, Betriebsanleitungen, Ersatzteilkataloge usw.) einige preisgünstige Ersatzteile z.B. ein Satz Speichen mit Nippel für Regina oder Imperator 52,-DM, Stoßelrohrrohlinge 5,-DM, Ventilführungen (unbearbeitet) 15,-DM, Ventile für alle Reginas das Paar 60,-DM (unbearbeitet), Kipphebelbolzen 5,-DM, Schleppebelbolzen 4,-DM, ebenso können Federn (nach Muster) nachgefertigt werden, Aluminium-Nachguß z.B. Primärkasten Columbus ist auch kein Problem. Die Jungs von NRW haben auch eine MZ Lichtmaschine an die Regina angebaut, so hat die Regina dann 12 Volt und ca. 180 Watt und von außen ist nichts zu sehen. 4. Willi Tel.: 09165- 491 hatte einen kleinen Ersatzteilstand unter anderem mit einem hervorragend nachgebautem Werkzeugkasten.

Treffen-Ausstellungen-Märkte

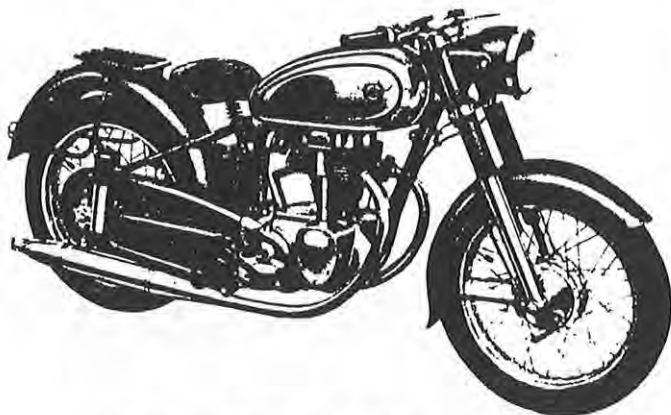
- *****
+ Ausfahrtstermine des HC Taunus Info bei Marina Tel. 06172-81898 +
+ w6380 Bad Homburg 17.10. +
+ Wo bleiben die Termine der anderen Clubs ? ? ? ? ? ? ? ? ? +

+7 bis 10.10 Kirchenwirt in A-6235 Reith im Alpbachtal/Tirol
Fam. Rieser, Tel. 0043-5337.
-9 bis 10.10 Markt in Mannheim Tel. 06272-567
+10.10 Treffen in Chemnitz, F. Wiedmann, Talstr. 84
+30.10 Markt in D-8350 Solpen, D. Hesse, Obergraben 7.
+30 bis 31.10 Markt in 4350 Recklinghausen Tel. 0202-300848
+13.11 Markt in Herning Danemark Tel. 0045-97-151603
+26 bis 28.11 Gespanntreffen in St. Margarethen Tel. 04825-7161
+26.11 bis 5.12 Motor Show Essen Tel. 0201-7244-0
+27.11 Markt in 97424 Schweinfurt Tel. 09721-86058
+27.11 Markt in Herrenberg bei Stuttgart Tel. 09721-86058
+28.11 Oldiemania in 6070 Langen Tel. 06103-53850

* + Diese Zeichen bedeuten neu, wichtig oder verändert.

Johan Schnötzingner aus Tirol schickte uns die Königer Werbung (Königer war Horex-Importeur für Österreich) und den 53. Fatleichen Test aus der österreichischen "Das Motorrad". Siehe auch HB 1/89. Danke Johan.

Horex- Regina 350 ccm



Sie ist ein konservativer Langhuber, der in langer Bauzeit zu absoluter Reife entwickelt wurde. Die Regina 3 ist durch Detailverbesserungen auf eine Leistung von 20,3 PS bei 6200 U/min. gebracht worden. Bei derartigen Drehzahlen ergibt sich für einen Langhuber zwar eine hohe Kolbengeschwindigkeit, die der Regina-Motor aber anstandslos verträgt. Der jetzt einheitlich verwendete quadratische Leichtmetallzylinderkopf mit doppeltem Auspuffsystem, den früher nur das Sportmodell besaß, scheint für besonders gute thermische Verhältnisse verantwortlich zu sein. Er verträgt Drehzahlen bis über 7000 U/min. mühelos solange, bis die Flattergrenze der Ventile erreicht ist.

Ich habe die Regina 6000 km gefahren — davon 4000 km mit schwerster Seitenwagenbelastung — und habe sie nicht geschont. Sie hat mich aber niemals enttäuscht und auf stielsten Pflasterstraßen, wie Turrach, mehr geleistet, als ich von ihr erwartete. Die letzte Reserve holte ich eigentlich nie aus ihr heraus, obwohl ich ihr auf keiner Bergstrecke eine Kühlpause gönnte. Das war auch auf der Glocknerstraße nicht erforderlich, auf der man an belebten Tagen alle 30 m manch schwereren Brocken verschaukeln sieht. Nach meinen Erfahrungen stehe ich nicht an, zu behaupten, daß die Regina für den Seitenwagenbetrieb hervorragend geeignet ist und auch ganz Anspruchsvolle voll befriedigen muß.

Der Lauf des Motors ist fast bis in die Spitzendrehzahl vibrationsfrei. Nur bei Volllast spürte ich am Lenker leichte Vibrationen. Das höchste Drehmoment von 2,6 m/kg ist als Eigenart des Motors zweimal vorhanden und zwar bei 2900 U und bei 4900 U/min., dazwischen sinkt es auf 2,5 m/kg ab. Die Elastizität ist für einen Motor mit dieser enormen Literleistung außergewöhnlich groß. Man kann ohne weiteres auf 20 km/h im 4. Gang heruntergehen, darf dann allerdings von der Beschleunigung keine Offenbarung erwarten. Sportfahrer und andere Leute, die es eilig haben, werden also doch lieber schalten.

Es fiel mir auf, daß durch den neuen Entlüfter, der ins Freie führt, Öl entweichen kann. Ich mußte aber den Horex-

Konstrukteuren Recht geben, daß sie den Entlüfter nicht mehr in das Getriebe führen, um Oxydationen zu verhindern. Der Ölverbrauch ist trotzdem kaum meßbar und lag bei meiner Testmaschine weit unter den Werksangaben.

Das robust gebaute Getriebe arbeitet überaus exakt und verträgt brutale Behandlung. Ich glaube, daß es fast keinem Verschleiß unterliegt. Geradezu begeistert war ich von der Fußschaltwippe! Endlich ein Motorrad, das man auch mit Lackschuhen schalten kann. Es wird immer nur nach unten geschaltet, entweder mit der Sohlenspitze, oder mit dem Absatz, und stets erfolgt der Schaltvorgang peinlich genau. Nur mit der Getriebeabstufung war ich nicht ganz zufrieden, sie ist für österreichische Verhältnisse nicht das Optimum. Der erste Gang, mit dem man an den Wänden hochklettern kann, ist zwar richtig, der Sprung auf die Zweite aber erschien mir zu hoch; zumindest für den Seitenwagenbetrieb im Gebirge und für meine Ansprüche. Wie ich hörte, sind die Horex-Leute inzwischen zu der gleichen Ansicht gekommen. Die Kupplung arbeitet weich und ist wohl kaum klein zu kriegen. Die für die Betätigung des Kupplungshebels aufzuwendende Kraft ist so minimal, daß Ermüdungen an der linken Hand auch bei längsten Strecken ausbleiben.

Über die Bremsen zu schreiben, erscheint mir fast überflüssig. Die geschmiedeten Leichtmetall-Vollnabenbremsen, die Horex einführt, haben sich inzwischen fast allgemein durchgesetzt. Ihre Wirkung reicht für alle Geschwindigkeiten voll aus und sie weisen auch bei tollen Talabfahrten kein Fading auf. Mein Testgespann besaß keine Seitenwagenbremse, ich mußte mich daher ganz auf die zwei Bremsen der Regina verlassen. Sie zeigten sich der schärfsten Beanspruchung, die im Normalbetrieb wohl kaum vorkommt, gewachsen.

Dem offenen Rohrrahmen wird häufig die für den Seitenwagenbetrieb erforderliche Stabilität abgesprochen. Meine Testregina hat diese Ansicht widerlegt. Die Tatsache, daß nach 4000 km wertungsmäßigen über Stock- und Steinfahrten mit einer Zuladung von 240 bis 280 kg, die Solomachine nicht die geringsten Anzeichen eines verzogenen Rahmens zeigte, lassen zweifellos den

Schluß einer gelungenen Rahmenkonstruktion zu.

Die vordere Telegabel, langhubig und ölgedämpft, besteht aus den Unterholmen aus geschmiedetem Leichtmetall. Die Wirkungsweise dieser gut aussehenden Gabel ist bestechend. Ich habe noch ganz wenige Maschinen mit einer ebenbürtigen Federung gefahren. Vielleicht war die abnormale Belastung und meine Gewohnheit, zu 80 Prozent nur vorne zu bremsen, daran schuld, daß die Vorspannung der Feder nach 6000 km nachgelassen hatte — vielleicht hatte aber der Federfabrikant gestündelt. Jedenfalls konnte ich diesen Mangel durch den zusätzlichen Einbau ausgedienter Ventiltfedern aus der Schrottliste kostenlos beheben.

Die Hinterradfederung ist unauffällig, d. h., sie versieht ihren Dienst so gut, daß der Gedanke an eine modernere Lösung nicht aufkommt. Ich bin nicht überzeugt, ob die gleiche Verwindungsfreiheit, die für den Seitenwagenbetrieb so wichtig ist, auf anderem Wege erreicht werden könnte.

Die Homburger werben für ihr Erzeugnis mit dem Spruch: "Gebaut von Motorradfahrern für Motorradfahrer." Wer die Regina so wie ich geprüft hat, muß die Berechtigung dieses Werbespruches anerkennen. An diesem Motorrad wurde von echten Fachleuten mit wirklicher Liebe gearbeitet. Die vollendete Linienführung ist eine Augenweide für jeden Motorsportler und an jedem Detail erkennt man, daß hier nicht nur Theoretiker, sondern Motorradfahrer die Entwicklung bestimmt haben. Für den Solobetrieb wird die Maschine mit sportlich schmalen Lenker ausgestattet. Dem Seitenwagenfahrer steht ein breiterer Lenker zur Verfügung. Sie besitzt als einzige deutsche Serienmaschine einen Wicelgriff. Sämtliche Muttern sind als Hutmuttern ausgeführt und am Kotflügel gibt es Flügelmuttern. Das Finish dieser Maschine ist wohl wirklich einmalig. Die Verchromung, besonders des formvollendeten großen Tanks, ist musterhaft. Schon beim Hinsehen fühlt man die Güte dieser äußerst haltbaren Chromschicht. Auch die Hochschulterleichteitmetallfedern zeugen dafür, daß die Horex-Leute in allen Teilen das Beste bieten wollen. Die Sitzposition

ist auch auf längeren Strecken vollkommen ermüdungsfrei. Durch den Tank, der schmal zwischen den Beinen liegt, ist bester Kontakt mit dem Fahrzeug gegeben. Die Haltung ist sportlich betont, d. h. leicht nach vorn geneigt. Die Fuß- sowohl wie die Handhebel liegen griffbereit und günstig.

Daß die Regina 3 ein sehr schnelles Solofahrzeug ist, hat sich bereits herumgesprochen. Als Belwagenmaschine war sie aber für mich eine Überraschung, es werden mit ihr Werte einer 500-ccm-Maschine erreicht! Die Stoppungen ergaben verblüffende Ergebnisse. Als Mittel von 14 verschiedenen Messungen mit besetztem Belwagen und gebücktem Fahrer konnte ich 101,7 km/h errechnen. Auf der Autobahn Karlsruhe-Bruchsal verzeichnete ich als beste Messung 109 km/h auf einer Stoppstrecke von 5 km. Diese Autobahnstrecke liegt bekanntlich windgeschützt. Auftrecht sitzend betragen die Meßwerte im Mittel 94,9 km/h. Es brüste sich keiner, seine Maschine sei viel schneller. Erstens glaub ich's nicht und zweitens müßte ich ihn um die Vergleichsdaten für den Kraftstoffverbrauch bitten. Meine Messungen sind aus der Verbrauchskurve ersichtlich. Sie bestätigen den Ruf der Regina, ein besonders sparsames Fahrzeug zu sein. Solo wurde legend eine Spitze von 129,5 km/h gemessen, aufrecht sitzend waren es immer noch 119,8 km/h. Das entspricht meiner Meinung nach den höchsten Anforderungen, die man an ein Gebrauchsmotorrad stellen kann.

Die Beschleunigung ist nicht weniger imponierend. Innerhalb 16 Sekunden erreichte ich mit dem Gespann 80 km/h.

Ich hatte den Ehrgeiz, innerhalb der Testzeit möglichst hohe Anforderungen an die Maschine zu stellen. Langsamfahren stand daher nicht auf dem Programm und ich fuhr Tagesstrecken, die sich die wenigsten Fahrer zumuten werden. 700 km waren Normalwert, einmal sogar 1000 km. Das ist nur möglich, wenn man dem Motor nichts, aber auch schon gar nichts schenkt. Einmal mußte ich schnell nach Graz und schaffte es mit Belwagen von der Spinnerin bis zur Weinböhl-Brücke in 2 Stunden 37 Minuten. Die 110 km von der Stadtmitte Heidelberg bis Bad Homburg fuhr ich mit voller Besetzung und 40 kg Gepäck in 75 Minuten, also mit einem Schnitt von 88 km/h. Selbst bei der Schinderel in den Bergen konnte ich den Motor nicht zum Streiken bringen, nicht einmal die Auspuffrohre waren blau zu kriegen. Mehr als einen gelben Rauch konnte ich ihnen nicht entlocken. Selten hat eine Maschine meinen Mordversuchen so konsequent widerstanden. Zu guter Letzt versuchte ich es zu dritt, aber auch damit war nichts zu machen. Ich mußte erkennen, daß sich hinter dem weich klingenden Mädchennamen „Regina“ ein harter Bursche tarnt. Hart nicht nur in dem sportlichen Ton, sondern auch im Nemen.

Bei der Rückfahrt nach Homburg setzte ich ihr nochmals das Messer an, aber mit dem „Abstechen“ war es nichts. Als ich die

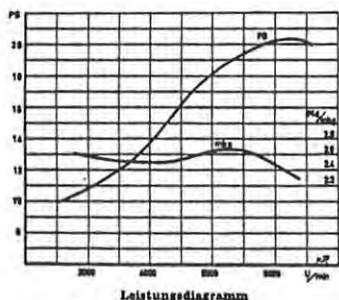
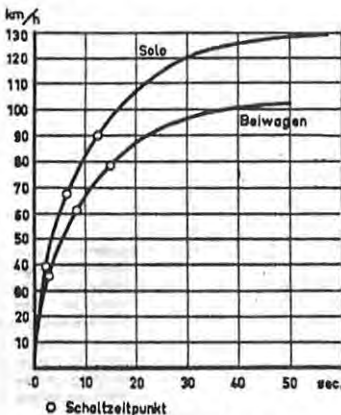
Maschine mit über 6000 km im Werk abgeliefert, lief sie nur noch besser. Ich hatte das Gefühl, daß sie ihre Leistung bei einigen weiteren Tausenden noch gesteigert hätte, und einige Horex-Fahrer bestätigten mir inzwischen diese Ansicht.

Bei Gespannfahrzeugen, die schnell gefahren werden, ist die Reifenfrage stets ein Problem. Für die Testmaschine, die auch im Gelände und auf schlechtesten Straßen schonungslos erprobt wurde, war deshalb ein Versuch mit dem neuen Semperit-Sport vorgesehen. Dieser Reifen bewährte sich dabei hervorragend sowohl auf der Straße als auch im Gelände. Seine außergewöhnliche Griffkraft auf Sand- und Schotterstraßen verdient besondere Erwähnung.

Auch die vom Werk eingeschraubte Zündkerze BERU 280/14/3 U gab nie Anlaß zur Klage. Sie stand die tollsten Hetzjagden durch und zeigte auch bei langen Talfahrten keine Neigung zur Verförmung.

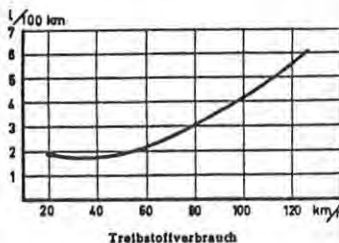
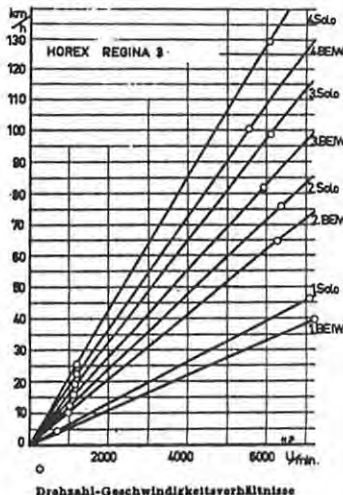
Reparaturen waren während der gesamten Testzeit nicht nötig. Die Wartungsarbeiten erstreckten sich lediglich auf Kettennachstellen und einmal Nachstellen der Ventile. Im Werk wurde mir auf Wunsch der Motor geöffnet und zerlegt. An keinem einzigen Teil war eine meßbare Abnutzung festzustellen, selbst die Ventile waren noch vollkommen dicht. Kein Wunder, daß ich als passionierter Belwagenfahrer diese Maschine nur ungern aus der Hand gab.

Pa



Technische Daten:

Hub 91,5 mm, Bohrung 66 mm, 1 Zylinder, Hubraum 342 ccm. Verdichtungsverhältnis 6,8 : 1. Leistung 20,3 PS bei 4200 U/min. Maximales Drehmoment 2,6 mkg bei 4900 U/min. Ventile gekapselt, im Leichtmetallzylinderkopf schräg hängend. Ventilsteuerung über Stoßstangen und Kipphebel. Pumpenschmierung. Elektrische Anlage: Batterie Lichtmaschine Noris ML Za 6/45/60/R. Batterie 6 Volt, 7 Ah. Scheinwerfer 6 Volt 35/35 Watt. Kerzen Wärmewert: 240 bis 260 langes Gewinde. (Bosch 240 T 2, Beru 240/14/3 U, 280/14/3 U. Zündung spilt -3, -5 Grad v. o. T. = 0,05-0,2 mm). Pleinschvargaser Blag 2/26/23. Kraftstoffnormverbrauch 3,0 Liter auf 100 km. Mehrschalenkupplung im Ölbad. Gummistößdämpfer in Kupplung und Hinterrad eingebaut. Vierganggetriebe, Fußgeschalt, Schaltwippe. Untersteuerung Motorgetriebe 1 : 1,92. Untersteuerung im Getriebe: 1. Gang 3,25 : 1, 2. Gang 1,81 : 1, 3. Gang 1,33 : 1, 4. Gang 1 : 1. Gesamtuntersteuerung Solo 5,81 : 1, Belwagen 6,58 : 1. Antrieb Motorgetriebe Duplex, Kette nachstellbar. Hinterradkette gekapselt. Rahmen: offener Rohrrahmen aus nahtlos gezogenen Präzisionsstahlrohren. Muffen hart gelötet. Vorne Teleskopfederung Ölgedämpft, hinten Teleskopfederung. Tankinhalt 16 Liter, davon zirka 4 Liter Reserve. Öltank 2 Liter. Radstand 1090 mm, Länge 2120 mm, Breite 870 mm, Höhe 1000 mm, Bodenfreiheit 120 mm. Sattelhöhe 760 mm. Bereifung 3,25x19 vorne, 3,50x19 hinten. Nüßengewicht 145 kg.





Es gibt viele Motorräder
aber nur eine „Regina“

Eine königliche Familie:



Regina 250

17 PS 110 km/std.
ein rassiges Motorrad mit
allen Vorzügen der größeren
Schwestern

S 17.800

Regina 350

19 PS 120 km/std.
die bewährte Maschine
sieggewohnter Sportler.
Unschlagbar zuverlässig

S 18.800

Regina 400

22 PS 130 km/std.
ein Vollblut
und wirtschaftlichstes
Beiwagenmodell

S 19.200

HOREX-GENERALVERTRETUNG:

MAXIMILIAN KÖNIGER, WIEN, I., STUBENRING 20

12 Volt für Imperator

Klaus Tel. 089-778380 berichtet uns in einem Brief, der uns noch vor Erscheinen des letzten Heftes erreichte, über seine Arbeiten zur Anpassung einer BMW Lichtmaschine:

Ob der Konus für den Anker identisch ist, weis ich zwar nicht, aber ich fahre seit über 10 Jahren mit BMW - Elektrik. Dazu gehört auch die kontaktlose Zündung mit Hall-Geber (Skizze meines Motors in der Anlage) Änderungen am Generator, damit man von außen am Gehäusedeckel nichts sieht:

-am Rotor den Laufring für den Wellendichtring abdrehen (geht auch mit der Handsäge)

-am Feld das Gehäuse entfernen und eigenen Adapter- und Haltering drehen.

-Halter für Schleifkohlen vom Seriengehäuse demontieren und mittels selbstgefertigtem Blechträger geeignet anbringen (gleichzeitig Halterung für Chromdeckel).

Aufwendig ist natürlich die neue Verkabelung für Diodenplatte, Regler und Zündsteuerungsgerät (paßt alles sehr schön in den linken Werkzeugkasten). Die Doppelzündspule (auch BMW) paßt knapp unter den Tank (an Stelle der Hupe). Interessenten (Erfahrung im Basteln nötig!) können sich gerne an mich wenden. Einzelteilzeichnungen und Schaltpläne sind vorhanden. Klaus

Diese Zeichnung zeigt die BMW Lima in der Imperator und wurde uns von Klaus zur Verfügung gestellt.

Da in der letzten Zeit immer nach Konstruktionszeichnungen der Imperator gefragt wurde, hier die Explosionszeichnung der 450er Type 23 (Ursprung ist das "Citation" Prospekt). Die Schnittzeichnung wurde uns vom HC-Berlin zur Verfügung gestellt.

Ölfeinstfilter für Imperator

Klaus Tel. 089-778380 hat noch einen Tip. Der ölfeinstfilter der BMW-Boxer (geteilte Ausführung ohne ölkuhleranschluß) paßt mit leichten Änderungen bei Imperator.

elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

- DKW 125, DKW 175, MZ, MAICO
- NSU MAX, NSU CONSUL, HOREX, ADLER
- BMW R25/26, BMW R50/60, BMW R51/2
- MATCHLESS, AJS, SAROLEA
- Sonderanfertigung für fast alle Modelle

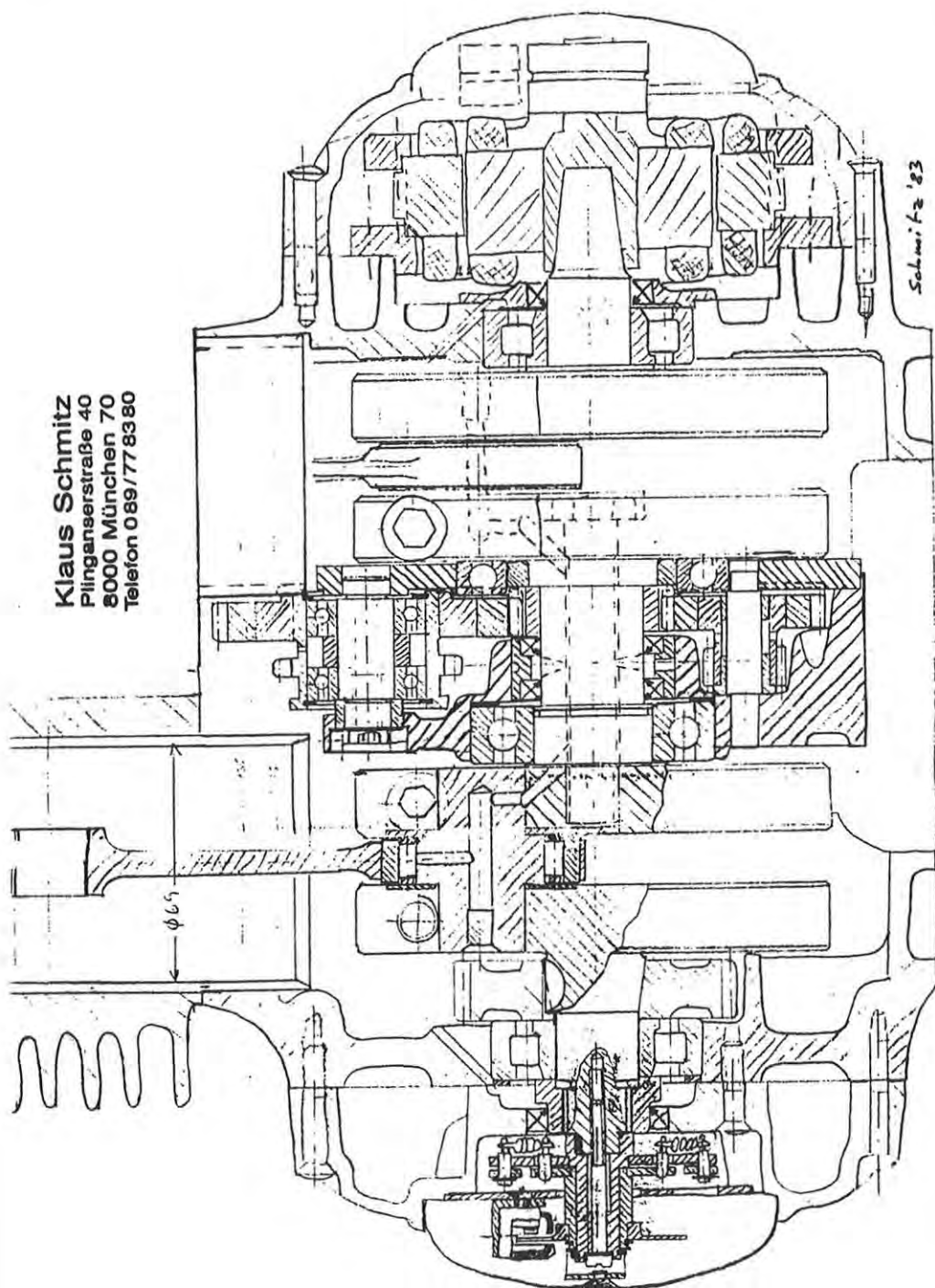


ELEKTRONIC-DATA

KLEIBER GMBH

Steinbach 19 · 5253 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

Klaus Schmitz
 Plinganserstraße 40
 8000 München 70
 Telefon 089/778380



Herbert Hauschild Telf. 0203-25026
Realschulstr. 32
4100 Duisburg 1

den 8.2.93

Herrn Constantin Klinger
Rotlintstr. 51
6000 Frankfurt 1

Sehr geehrter Herr Klinger!

Es freut mich, daß Sie im HB 1/93 meinen Kurzbericht aus Motorrad Classik auf Seite 28 wiedergegeben haben und auch die entsprechende Antwort von H.J. Mai. Zur Richtigstellung zitiere ich aus meinem Schreiben v. 18.3.92:

"... Einige Tage später flog ich in die Türkei zu einer Rundreise. Beim Studieren des Oldtimerkatalogs von Stefan Kniebe sprach mich ein Mitreisender an, der von 1970 bis 1976 eine Regina 4 gefahren hat. Beim Erfahrungsaustausch sagte er mir, einige Kurbelwellen verschlissen zu haben, aber seit die Fa. Krech in Hamburg eine Kurbelwelle mit einem Dürkopp-Nadellager mit verbesserter Schmierölauführung eingebaut hat, gab es keine Beanstandungen mehr."

Wie mir von einem erfolgreichen ehemaligen Rennfahrer mitgeteilt wurde, existiert die Firma Krech nicht mehr.

Noch ein Zitat von mir vom 2.8.91 an Motorrad Classik:

"Die Regina habe ich sehr gerne gefahren, obwohl sie schon damals recht veraltet war (Langhubmotor und eine unzureichende Hinterradfederung). Mein Traummotorrad war immer - und ist es auch heute noch - die Imperator. Als ich dem Buch von Ernst Leverkus "Die tollen Motorräder der 50ziger Jahre" auf Seite 103 las: "Einmal brach die Nockenwelle, ein andermal war es ein Kipphebel, schließlich riß sogar ein Pleul ab und zuletzt ein Kolbenhemd." - War mir so, als ob ein Denkmal vom Sockel gestürzt wäre. - Im Antwortschreiben von H.J. Mai heißt es: "... daß die Imperator vom Kurbelwellenbruch bis zum Zylinderriß alle möglichen Schäden bei Testfahrten erlitten hat, weshalb nie ein Test über sie geschrieben wurde."

Aus einer Gesprächsnotiz mit Ihnen Anfang August 92 zitiere ich sinngemäß: "Der beste Ölkreislauf war folgender: die eine Ölpumpe pumpt Öl zu den Nockenwellen und die andere Ölpumpe ausschließlich in die Kurbelwelle. Es muß jedoch ein Steg zwischen Motor und Getriebe durchtrennt werden. - Die beste Imperator hatte die Hirth-Verzahnung und die geklemmten Pleulzapfen und den Zylinderkopf der USA-Ausführung mit den größeren Ventilen mit 39 PS/8000 1/min"

Ich hoffe, daß ich den Sachverhalt richtig wiedergegeben habe. Wie wäre es mit der Veröffentlichung dieses Umbaus als zeichnerische Darstellung? - Von der Imperator sind - wie mir gesagt wurde - weniger als 4000 Stück hergestellt worden. Sie macht immer noch auf mich einen nachhaltigen Eindruck, und stellt heutige Motorräder gleicher Konzeption weit in den Schatten. - Wenn eine 450 cm³ Maschine 39 PS bei 8000 Umdrehungen leistet und obendrein noch exportiert wird, darf nichts brechen! Es bedarf also dringend einer umfassenden Aufklärung. Hat jemand schon einmal an den Bau einer Replica gedacht?

In der Zeitschrift „Das Motorrad“ sind folgende Testberichte erschienen:

SB 350	4 / 49
Regina - Kurzbericht	2 / 50
Regina - Test	22 / 50
Horex - Twin (Kurzbericht)	7 / 51
Regina 250 Export (Schroeder)	15 / 53
Die drei Reginas: 250, 350, 400 cm ³	18 / 54
Horex - Resident 350 cm ³	19 / 55
Resident 250 und 350 (ein Vergleich)	16 / 56
Horex Regina, Baujahr 1951 von H.J. Mai	21 / 59
Das Motorrad baut am Motor Horex-Regina	6,7,8,10,11 / 59

Ich suche immer noch nach einer Erklärung, weshalb ein neuzeitliches Nadellager (INA, Dürkopp, SKF) angeblich länger hält als die Original-Pleullager. Vergleich:

	Regina	Regina III	Nadellager
Fw x Ew x Bc	24,5 x 35,5 x 18	29,75 x 40,75 x 18	30 x 37,18 x 35 x 42,2
C dyn [kN]	35,6	30,6	23,2 26,0
C stat [kN]	47,8	40,8	35,5 40,5

Aus diesem Vergleich wird deutlich, daß die Tragzahlen der Regina als sehr gut zu beurteilen sind; aber die Kurbelwellen hatten erhebliche Schwächen: die Kurbelscheiben waren aus Grauguß. Es gab Risse zwischen den Bohrungen Kurbelzapfen und Hauptlagerzapfen. Oft hatten die Rollen tiefe Riefen seitlich in die Kurbelscheiben gefressen. Da die Pleullager vollrollig (also ohne Käfig) waren, rieben sich die Rollen aneinander. Die Schmiermittelzufuhr erfolgte seitlich aus der Kurbelscheibe siehe HB 2/92 Seite 22.

Nachdem sich die Pleullagerschäden häuften, legte man die Schmierölzuführung in die Mitte des Kurbelzapfens (ähnlich HB 3/91).

Es waren neue Motoren mit höheren Leistungen bei höheren Drehzahlen entstanden.

Regina 250 cm³
 350 "
 400 "

17 PS / 6640 1/min
 19,4 " / 6250 "
 22 " / 5750 "

Ab April 1954 erhielten diese Motoren eine Öl-Zahradpumpe, die die doppelte Förderleistung hatte, wie die alte Kolbenpumpe.

Als Vergleich habe ich die Fördermengen folgen der Motorräder herangezogen:

NSU-Max (Hülken Seite 365)	180 l/h	± 10 l/PS.h
NSU-OSL	60 "	6 "
Imperator (Schrader S. 23)	120 "	5 "
Regina (Dampfhammer 1 S. 106)	30 "	1,7 "

Es muß allerdings unterschieden werden, ob die Ventilsteuerung am Schmierölsystem angeschlossen ist oder nicht (bei der Regina wird der Ventilmechanismus durch die Öeldämpfe geschmiert).

Ein weiterer Punkt: die Öelfilterung ist mangelhaft, da ein Feinstfilter (wie bei Autos) nicht vorhanden ist.

Waren die Rollen in den fünfziger Jahren von absolut gleichem Durchmesser?

War die Härte der Rollen bei allen gleich?

Welche Härte hatten die Rollen damals?

Welche Öelsorte wurde damals vorgeschrieben und welche kann heute verwendet werden?

In den 50 ziger Jahren war ich Lehrling in einer Schmiede. Meinen Neigungen entsprechend war ich vorwiegend in der Traktorenwerkstatt.

Wir hatten SAE 20 für den Winter und SAE 30 für den Sommer. War ein Motor überholt worden, verwendeten wir meistens HD 20 oder HD 30. Es hieß, daß HD-Öle Schmutz, Schlamm und Verbrennungsrückstände lösen und in Schwebe halten. Wir wurden dringend davor gewarnt, in einen Motor, der jahrelang mit SAE-Öel gelaufen war, beim Ölwechsel HD-Öel zu nehmen. Das hätte zur Folge gehabt, daß Ölbohrungen und Öelfilter in kürzester Zeit verstopft gewesen wären und der Motor aus Ölmangel festgefahren wäre.

Es war seinerzeit üblich, daß PKW und Motorräder mit SAE-Öel betrieben wurden. Porsche war die erste Firma, die für den Typ 365 HD-Öel vorschrieb.

Damals bin ich mit HD 30 gefahren und hatte stets einen sauberen Motor (siehe auch Dampfhammer 1 Seite 86).

Horex schreibt in seiner Betriebsanleitung 2l SAE 40 vor.

Es sind fast 4 Jahrzehnte vergangen, die Motoren wurden in der Leistung gesteigert - die Ölmenge verringert, und die Ölwechselintervalle verlängert. Im gleichen Maße wurden die Öle verbessert.

Für Horex-Motorräder der Nachkriegszeit wird Einbereichsöl empfohlen zB:

HD 40 Einbereichsöl

1 l fast 13,-

SAE 40 API-SF/CC von Motul

1 l ca. 7,50

Wenn man einen neu aufgebauten Motor hat, der mit neuzeitlichen Simmerringen und Dichtungen versehen ist, kann man Mehrbereichsöle aus Kaufhäusern und Fachgeschäften verwenden zB:

20W/50 HD API SF/CF 5L (17,- bis 26,-)

1 l ca 4,50

Ein heißer Tip für Oldtimer wurde mir bei einem Motorradtreffen offeriert: das Zauberwort hieß Synthetik-Öl.

zB. SAE 10W/60 API-SG1CD 5L ca 88,-

1 l = 17,60

SAE 5W/50 API-SG1CD

1 l = 14,00

API Klasse	CD	CC	CB	CA		SA	SB	SC	SD	SE	SG
------------	----	----	----	----	--	----	----	----	----	----	----

für Dieselmotoren

für Otto-Motoren

Uns dürfen folgende Öle interessieren

SA	unlegiertes Öl	Leichteste Betriebsbedingung
SB	geringe Zusätze 30-iger Jahre	Leichte "
SC	1964 - 1967	Leichte bis mittlere "
SD	1968 - 1971	Leichte bis mittlere "
SE	ab 1972	Schwierige "
SF	ab 1980	Schwerste Betriebsbedingung. Mineralöl oder Synthetiköl
SG	ab 1988	extreme Betriebsbedingung. Synthetik-Öl

API-SG ist zur Zeit die höchste Klasse für Ottomotoren. Es bestens geeignet für Rennmotoren, weil es u.a. als Leichtlauföl zählt. Durch Prüfstandsversuche wurde ermittelt, Kraftstoffeinsparung um 3%.

Es wird empfohlen während der Einlaufzeit bis zu 2000 km. kein Synthetik-Öl zu verwenden, weil sich dann die Einlaufzeit verdoppeln würde.

Der Trend geht eindeutig zu Synthetik-Ölen. Öle API-SF und SG haben einen Anteil von 20-80% Synthetik.

Motorenöl besteht aus Basisöl, Viscositätsverbesserern und Additiven.

Die Aufgabe der Additive sind:

- 1) Schmutzteile sollen in Schweben gehalten werden, damit Ablagerungen vermieden werden, dies bewirken Dispersants.
- 2) Verbrennungsprodukte können an Kolben und Pleuellringen vorbei in die Ölwanne gelangen und die Bildung von Ölschlamm bewirken. Eine reinigende Wirkung haben Detergents.
- 3) Schwefelsäure und Salpetersäure u.a., die in die Ölwanne gelangen, können dort das Metall (z.B. Aluminium) angreifen oder Rost bilden. Rost- und Korrosionsschutzmittel zur Konservierung der Motoren enthalten Anticorrosions.
- 4) Öl-oxydation entsteht durch Sauerstoff der Luft bei hohen Öltemperaturen, wodurch das Öl dick und sauer wird. Es altert, dem wird begegnet mit Anti-Oxydants.
- 5) Zur Vermeidung der Schaumbildung wird dem Öl Defoamants beigegeben.
- 6) Es können dem Öl auch Hochdruckzusätze EP-Additive (extrem pressure), um den Verschleiß zu verringern beigegeben sein, da oft die Getriebe ebenfalls mit Motoröl geschmiert werden.
- 7) VI = Viscositätsverbesserer

Ein Einbereichsöl ohne API-Klasse Angabe würde ich auf keinen Fall nehmen.

Ich fahre ein Mehrbereichsöl 20W/50 HD API-SF/CD (auch im Auto). Nach einer Laufzeit von 1500 km verwende ich das abgelassene Öl von der Regina weiterhin in meinem Wagen, denn es ist ja in dem Sinne nicht verbraucht.

Gegen die Verwendung von Synthetik-Öl spricht im Moment noch der hohe Preis. In technischer Hinsicht gibt es - widererwarten - keine Bedenken.

Im folgenden Kapitel möchte ich mich kritisch damit auseinandersetzen, ob eine Top-restaurierte Regina abgestellt wird und nur dem Besitzer beim Betrachten Freude bereitet oder ob sie als Gebrauchs-Motorrad noch ihre Berechtigung hat und in der Lage ist, sich der Super-modernen Konkurrenz zu stellen. - 6 -

Reichweite, Zeit und Verbrauch / nurein Vergleich

Regina und Resident				neuzeitliches Motorrad			
km/h	PS [km/h] 44	l/100 km	kg PS·h	km/h	PS [km/h] 44	l/100 km	kg PS·h
50	1,47	2,0	0,5	140	32,2	8,1	0,26
60	2,54	2,2	0,4	150	39,6	9,4	0,26
70	4,0	2,8	0,36	160	48,1	10,6	0,26
80	6,0	3,2	0,31	170	57,7	12,0	0,26
90	8,6	3,8	0,29	180	68,4	13,4	0,26
100	11,7	4,4	0,27	190	80,6	15,0	0,26
110	15,6	5,0	0,26	200	93,9	16,6	0,26
120	20,2	6,0	0,26				
130	25,7	7,0	0,26				

Die Verbrauchswerte habe ich den Verbrauchskurven von Regina und Resident entnommen. Die PS-Zahlen wurden nach der Formel $V[\text{km/h}] = f \sqrt[3]{N}$ ermittelt, wobei der Faktor f für einen aufrecht sitzenden Fahrer gilt.

Den spezifischen Brennstoffverbrauch ermittelt man z.B. bei 80 km/h $\parallel \frac{3,2 \text{ l} \cdot 0,73 \text{ kg}}{100 \text{ km} \cdot \text{l} \cdot 6 \text{ PS}} = 0,389 \frac{\text{kg}}{\text{PS} \cdot 100 \text{ km} \cdot \text{h}} = 0,31 \frac{\text{kg}}{\text{PS} \cdot \text{h}}$

Die Reichweite laut Horex-Angaben:

Regina	350	18 PS	1952	600 km
	250	17 PS	1953	550 km
	350	19,4 PS	1955	500 km
	400	22 PS	1955	480 km

	Regina Resident	neuzeitliches Motorrad
Geschwindigkeit [km/h]	80	180
Leistung [PS]	6	68,4
Verbrauch [l/100 km]	3,2	13,4
Tankinhalt [l]	18	18
Reichweite mit einer Tankfüllung [km]	$\frac{18 \text{ l} \cdot 100 \text{ km}}{3,2 \text{ l}} = 562$	$\frac{18 \text{ l} \cdot 100 \text{ km}}{13,4 \text{ l}} = 134,33$

Es wird 1 Std Tankstopp zugrunde gelegt; dann wird für das neuzeitliche Motorrad:

Zeit = $\frac{134,33 \text{ km/h}}{180 \text{ km}} = 0,746 \text{ h} + 1 \text{ h} + 0,746 \text{ h} + 1 \text{ h} + 0,746 \text{ h} + 1 \text{ h} + 0,746 \text{ h} + 1 \text{ h} + 0,138 \text{ h} = 7,12$
 Strecke [km] 134,33 + 134,33 + 134,33 + 134,33 + 24,8 = 562
 Verbrauch [l] 18 18 18 18 3,32 = 75,32

Vergleich	Regina / Resident	neuzeitl. Mot.
Gesamtentfernung	562 km	562 km
Gesamt-Zeit	7,02 h	7,122 h
Gesamt-Verbrauch	18 l	75,32 l

Die alte Regina und die Resident erreichen mit Sicherheit in der vorgegebenen Zeit mit einer Tankfüllung ihr Ziel.

Neuzeitliche Motorräder mit 100 PS erreichen liegend 230 km/h. Verbräuche von 16 l/100 km sind keine Seltenheit. — Ob ein Super-bike (mit 4 Zylindern und 4 Ventilen/Zylinder und 250 kg Leergewicht) tatsächlich genau nach 134 km eine Tankstelle erreicht — oder wie lange mußer auf Landstraßen suchen? — wage ich zu bezweifeln.

Wie heißt es so schön in der Fabel vom Hasen und Igel am Schluß: „Ich bin all lang door (Ich bin schon lange da)“ ruft die Igelfrau.

Mit freundlichen Grüßen Herbert

Info zu HB 2/93 S. 33 Tabelle unten

Die Anzahl der Rollen der ersten 3 Zeilen mit 17, 14, 18 weiß ich genau.

Die Anzahl der Rollen der nachfolgenden Lager habe ich errechnet.

Die unterschiedlichen Werte bei den Tragzahlen des Lagers $35 \times 42 \times 20$ ist in der unterschiedlichen Anzahl der Nadeln begründet.



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

- Zylinderkopf - Änderungen und Reparaturen (Auspuffstutzen)
- Umbau Motorentlüftung
- Kolben für Regina 350/400
- Sonstige Spezialreparaturen und Änderungen auf Anfrage
- Kostenlose techn. Beratung

HOREX

OBS

Otto Bayer Spezial

Motorsport - Zylinderschleiferei - Kolben

Kolben für Motorräder, Moped, Auto, Oldtimer,
Sonderanfertigungen • Kolbenringe, Kolbenbolzen,
Dichtungen für ältere Motorräder

Kopfdichtung mit CU-Einfassung
Regina 3+4 9,-DM/ Resi 16,-DM
Papierdichtungen Gehäuse, Mitte
o. Deckel rund o. spitz 8,50 DM
Dichtung Kipphebelhaube 2,50 DM
Fußdichtung 350, 400 3,50 DM
Ventilführung Guß 20,-DM dito
Sondermessing 25,-DM. Ventile
Reg. 350, 400 u. Imperator Blei-
frei 45,-DM. Kolben Reg. 250, 350
400 und Imperator in 1a 250,-DM

Ansbacher Str. 12 • Tel. 07131/482000
7100 HN - Frankenbach

Postgiroamt Stuttgart (BLZ 60010070) Kto. 148178-709

Mit einer Horex auf Du

Der große Erfolg der Horex-Motorräder ist nicht von ungefähr gekommen. So manche Dinge, die wir nun schon seit Jahren an neuen Motorrädern zu finden gewohnt sind, hat Horex zum ersten Male an einer Serienmaschine herausgebracht. Die Horex-Motorräder sind heute eines der am meisten gebauten Motorräder der Welt. Die Konstruktion hat sich vielfach bewährt. Der Wagemut des Werkes in Bad Homburg hat sich gelohnt.

Unter den gebräuchlichen Motoren ragt die Horex als ein ausgesprochener Langhuber hervor. Die Bohrung im Zylinder beträgt 69 mm, während der Kolbenhub 91,5 mm Länge hat. Diese Abmessungen sind durchaus nicht gewöhnlich, weil wir in einer Zeit leben, in der den meisten Motoren durch genau umgekehrte Maßnahmen eine hohe Leistung abgetrotzt wird. In der Regel baut man die Motoren heute, besonders große Viertaktmotore, wie der Motor der Horex es ist, mit einem möglichst kurzen Hub und einer möglichst großen Zylinderbohrung. Die Vor- und Nachteile dieser Anordnung sind sehr unterschiedlich zu bewerten. Ein Kurzhub-Motor hat einen gedrungenen Bau. Er hat im Zylinderkopf genügend Raum, damit man Ventile mit großen Querschnitten darin unterbringen kann. Die Umdrehungszahlen lassen sich mit diesen Mitteln beträchtlich erhöhen, obwohl auch noch andere Maßnahmen dazu gehören. Es ist aber immer sehr fraglich geblieben, ob man damit der Kundschaft sehr gefällig sein kann, denn ein besonderes Hauptargument für den Käufer und Fahrer stellt die Lebensdauer des Motors dar. Und diese wiederum finden wir bei ausgesprochenen Schnellläufern doch ein wenig in Frage gestellt. Ein Langhub-Motor, der etwas weniger Umdrehungen macht, wie bei den Horex-Motorrädern, wird vermutlich stets in der Kilometerleistung dem Kurzhub-Motor überlegen sein. Mit andern Worten gesagt, scheint es doch so zu sein, daß der Langhubmotor längere Fahrzeit hinter sich bringen kann, bis er einmal zum Ausschleifen reif wird, als man es vom ausgesprochenen Kurzhuber erwarten darf.

Hinsichtlich des Kompressionsverhältnisses kann man von den Horex-Regina-Motoren sagen, daß sie nicht überzüchtet sind, sondern daß sich das Werk in konsequenter Folge nach

den alltäglichen Ansprüchen in der Praxis gerichtet hat. Auf diesen Umstand ist es besonders zurückzuführen, wenn heute die „Reginas“ wirkliche Königinnen der Landstraße darstellen.

Wohin man bei den Horex-Regina-Motorrädern auch schaut, überall findet man gute technische Lösungen, die den heutigen Anforderungen auf alle Fälle entsprechen. Der robuste Motor ist von einem Fahrwerk umgeben, das dieser Motor auch verdient hat. Es sind so ausgeglichene und formschöne Motorräder entstanden, die nicht nur „schnell“ aussehen, sondern die auch eine Geschwindigkeit entwickeln, die der äußeren Formgebung angemessen ist. Nicht alle Motorräder vereinigen so viele Vorzüge, wie in diesem Fall.

Mit einer Horex kann man sehr bald auf das vertrauliche „Du“ geraten. Ein herzhafter Tritt auf den Kickstarter, und der Auspuffklang besagt schon, was ein Langhub-Motor an Kraft anzubieten hat. Das ist eben kein leises Gesäusel und auch kein schreiendes Gewimmer, wie so mancher Motor es an sich hat, sondern das ist eine deutliche und kräftige Sprache, die sich auf der Geraden draußen in einem hohen Diskant verwandelt. Es ist ein Genuß, diesen kräftigen OHV-Motor aus der Menge der Fahrzeuge deutlich unterscheiden und heraushören zu können. Man muß dazu nicht unbedingt zeitweilig das Motorrad gefahren haben, um einige hundert Meter vorher sagen zu können: „Jetzt kommt gleich eine Horex angewetzt!“ Aber man muß wohl sehr lange auf allen möglichen anderen Motorrädern gefahren sein, um dabei auch noch heraushören zu können, wie sauber die Maschinengeräusche sind und welche unbedingte Zuverlässigkeit mit Maschinen verknüpft zu sein pflegt, wenn sie so sauber, und fern von jedem Mißklang, ihre Arbeit verrichten, wie es bei den Horex-Motoren der Fall ist.

Soll man auch noch sagen, daß auch die Horex-Reginas, diese Königinnen der Autobahnen, daß auch sie ihre sorgsame Pflege haben wollen, daß diese Pflege hier aber etwas einfacher ausfallen kann, eben weil alle Teile so modern und glatt gestaltet sind?

Wilfried Schwager
Malarmeißer
Weihardstraße 35
7531 Kieselbronn
Tel. 07231/55909

ANZEIGEN

Alle Kleinanzeigen sind kostenfrei. Wir behalten uns aber vor, den Text sinnvoll zu kürzen oder zu verändern. Anzeigen können jeweils bis 30 Tage vor Herauskommen des HB an uns per Post oder Telefon, für die nächste Ausgabe des HB, gegeben werden. Siehe hierzu Adresse und Telefon im Impressum.

Suche Resi. Werkzeugkästen und neue Kugellaufringe für Steuerkopf. Horst Tel. 0251-212249

Suche Regina 400 zum Restaurieren. Egon Tel. 07546-2195

Suche Weimann Hochschulterfelge 19", 1,85x2; Bremsankerplatte vorn für Imperator; Regina0 Rahmen ohne Brief; S35 Kurbelgehäuse; Norton 4-Gang Getriebe Bj.50; alles über Regina- Rennmaschine 1950. Tausche/Verkaufe 4-geteiltes Regina Motorgehäuse mit gleichen Nummern außer Kupplungsdeckel, auf MB umgebaut, gleich e Schraubenkopfgröße in VA-Innensechskant. Regina Werkzeugkasten, Denfeld Sitzbank. Scheinwerfer Bosch 0 155 Bj.30. Einspuranhänger Campi restaur. NSU-Literatur "Kamerad Motorrad 1936. Ingo Tel.030-4348224

Suche Rahmen, Räder, Tank oder komplett Fahrgestell für T5/T6 letzte Ausführung, auch Tausch. Tel. Willi 02661-3985

Wir von der HB-Redaktion suchen eine gute Kopie des Haus-Post Heftes 5/57. Wer helfen kann, möge uns doch bitte eine zusenden

Verk. Regina 350/400 mit Steib S500 für 15.000,-DM. Henrik Tel. 02223-3429

Verk.: 1) Für Imp.: Nockenwelle Scheinwerfer m.Tacho u.Z-Schloß komp. V-Rad u. hint. Felge. 2) Reichlich Reginateile, Liste gegen 2,-DM. Remco Schumann Erftweg 35, D- 33689 Bielefeld Tel. 05205-20377.

Verk. Regina 3 Bj.53 sehr guter Zustand, original.Preis V-Sache Ottfried Tel. 02383-2712

Suche immer noch die Regina0 meines Vaters! Fahrgestell Nr. JF118431251R. Seht doch mal in Euren Beständen nach. Danke Verkäufe: Reginal Hinterradschutzblech, 1a neubezogene Sitzbank, Reginal Rahmen mit Gabel, Federbeine u. Brief für 750,-DM. Neuwertige Tanks aufbaufertig von 1200,- bis 1800,- DM oder auch im Tausch. Suche: Reginal Kurbelwelle, Regina0 Schlußlicht, Regina-Rennbrötchen auch zum Nachbau (gegen Kaution) Seitenständer und 06er Motor. Benno Deifel Tel.0711-512473

Suche für Resi vorderes Schutzblech und Werkzeugkästen, sowie hint. Regina2,3,4 Schutzblech mit Endst.Horst Tel 0251-212249

Verkaufe Resi 350 gegen Gebot Motor nur 300 km gelaufen, leichter Flugrost sonst O.K. 06172-32446 Horex-Manfred

Verkaufe: 1A Resident 350 sowie 1A Regina 350, beide original. Je 10.000,- DM. Ersatzteile wie z.B. gemachte Ersatzmotore für beide und anderes auf Anfrage. Tel.06172-37815 Christel Dieter.

Für Sie gelesen

Bei Th. von der Bey, Kölner Str. 32, D-40885 Ratingen 5, Tel. 02102-18101, ist für 48,-DM plus Spesen ein lesenswertes Buch über die kleine Motorradfabrik von August Wuring in Breitscheid bei Düsseldorf, "AWD" zu erhalten. Das Buch ist auch für Columbus Interessierte interessant, weil AWD ab 1934 bis zum WK2 vorwiegend Bad Homburger Motore einbaute. Doch seinen wahren Wert erschließt das Buch erst dem Leser, der an einem Geschichtsabriss, bezogen auf das Thema Motorrad, interessiert ist. Die auch für Horex relevanten Jahre, von den 20er bis in die 60er werden behandelt. Dieses Buch, sowie der Dampfhammer 2 (Tel.06597-4330), die zwei BMW Bücher (siehe HB 2/92 S.11) und die Windsbraut (Tel. 02223-24583) geben ein rundes Horex-Bild für jeden geschichtlich Interessierten ab. Sehr empfehlenswert.



HOREX

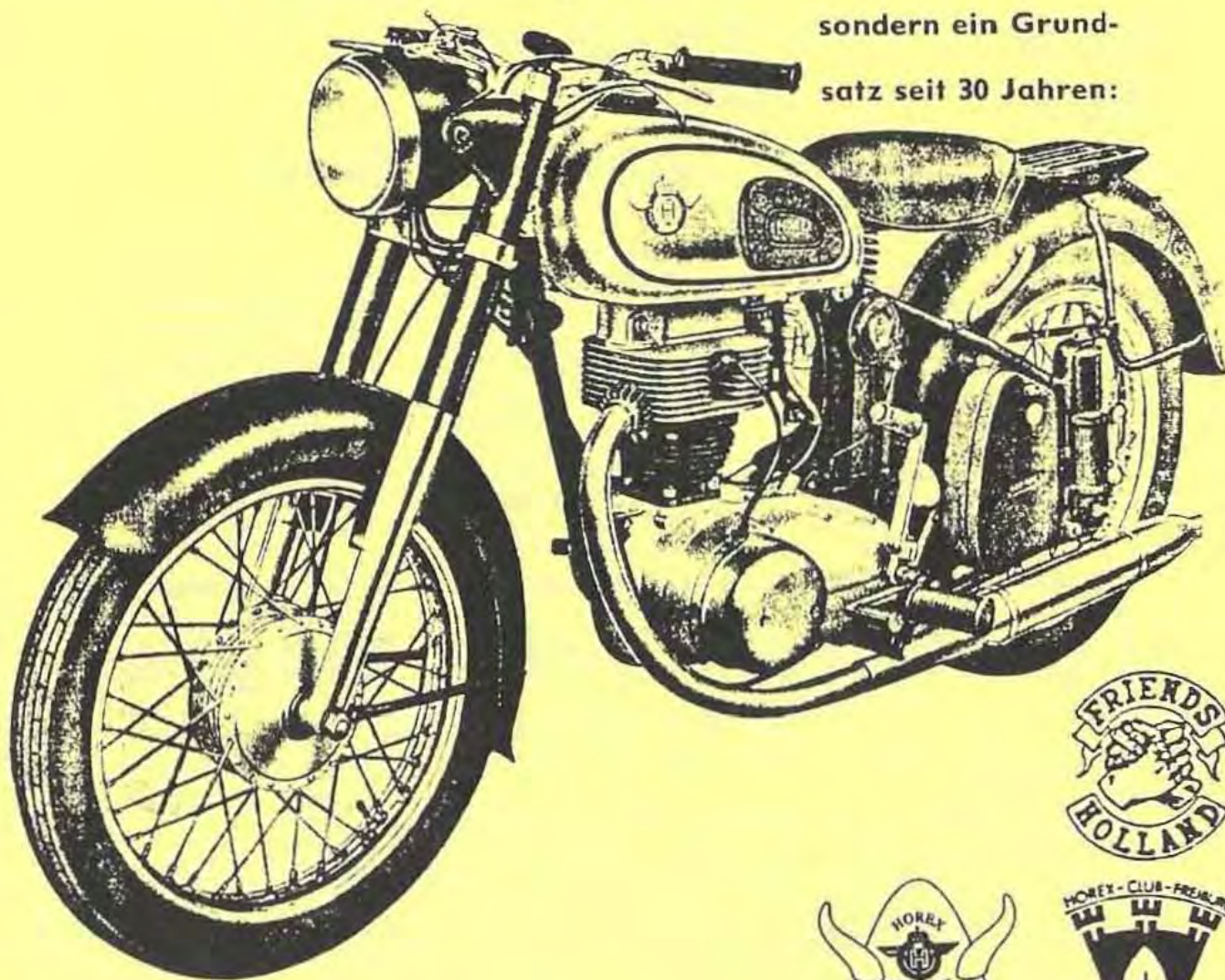
BOLE

Die nächste Sternfahrt
geht nach



*Gebaut von Motorradfahrern
für Motorradfahrer!*

Kein Werbeslogan,
sondern ein Grund-
satz seit 30 Jahren:



Schutzgebühr 2,- DM Heft 1/94

Wichtig Wichtig Wichtig
an alle HB-Leser

Ab 1.1.94 steht das Konto der
Frankfurter Sparkasse nicht mehr
zur Verfügung.

Es gilt ab 1.1.94 das Konto der
Postbank Frankfurt
60288 Frankfurt

Konto Nr: 0084423-605

BLZ : 500 100 60

Kontoinhaber: Siegfried Klinge

INHALT					
Seite	Thema	Seite	Thema	Seite	Thema
2	Lieber Horex Freund	20	Zuendkerzen	25	HC Rhein/Neckar
2	Horex Register	20	Strassenlage	26	250er Regina
6	Braun/Batsching Renner	20	Fahrer Brille	29	Impressum
6	Dichtungen	21	Kalender	29	400er Regina Zyl.
9	100 Tips...	22	Die Horex Krise	31	Schraubenlaengen
10	Neue Zeitung	23	Hut u. Horex	32	Hotels in Berlin
13	Ladungserhalter	24	Treffen..	34	Klacks Video
14	Buschwiese 93	24	Nachfertigung	34	Kosten
15	Primaertrieb	24	Korrektur Tacho	35	Lackreparatur
15	Horex Modell	25	Tips von Horst	36	Batterie
17	Opa Geuder	25	Stosshaempfer		

elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

- DKW 125, DKW 175, MZ, MAICO
- NSU MAX, NSU CONSUL, HOREX, ADLER
- BMW R25/26, BMW R50/60, BMW R51/2
- MATCHLESS, AJS, SAROLEA
- Sonderanfertigung für fast alle Modelle



ELEKTRONIC-DATA

KLEIBER GMBH

Steinbach 19 · 5253 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

Liebe Horexfreunde

Der Jahreswechsel wird gerade vorbei sein, wenn Ihr diese Zeilen lest. Also kann ich Euch nur im Nachhinein ein glueckliches und erfolgreiches Neues Jahr wuenschen. Ich hoffe auch fuer jeden, das Weihnachten das gehalten hat, was man sich davon versprochen hat. Sei dies nun geistig- besinnlich oder konsumtiv gesehen. Doch nun zurueck zum Thema. Jedem Horex-Freund der in den letzten Jahren einen druckfertigen Bericht, also ich musste nichts tippen, an uns gesand hat, dem haben wir sein HB-Konto um ein Jahr erhoeht. Diese Geste soll ein kleines Dankeschoen an Euer Engagement sein, sowie ein Ansporn fuer alle anderen sein, sich einmal an Computer oder Schreibmaschine zu setzen oder sich in Druckschrift zu ueben.

Mit der Sparkasse gibt es immer wieder Probleme, so dass einzelne auf Ihren HB vergebens gewartet hatten. Wir wechseln nun von der Sparkasse zum Postscheckkonto, wer also auch weiterhin per Ueberweisung zahlen will, kann dies nun ueber das Konto 84423605 bei der Postbank D-60288 Frankfurt a/M mit der Bankleitzahl 50010060, Siegfried Klinger machen. Bitte streichen Sie das Sparkassenkonto in Ihren Unterlagen. Wie sieht der Zeitverbrauch nach Ihrer Einzahlung aus? 1 Woche bis das Geld bei uns ein geht. Alle 4 Wochen bekommen wir die Auszuege zugesand. 1 bis 2 Wochen fuer den Versand der Boten, da ich nebenbei noch berufstaetig bin. Macht ca. 7 Wochen!!! Also nimm Dir Zeit und draengele nicht. Die andern Moeglichkeiten sein HB-Konto aufzufuellen sind durch diese Aenderung nicht beruehrt. Euer Horex Novice.

Hallo, liebe Horex-Freunde!

Hiermit moechte ich mich noch mal an alle "Horexianer" wenden bezueglich des Horex-Registers. Einige Freunde hatten mich gebeten, fehlende Ersatzteile in dem Register mit anzugeben. Ich halte das fuer eine sehr gute Idee. Es sollten aber nur Teile sein, die man zur Zeit noch nicht kaufen kann. Ich bitte die vielen "Horexianer", die sich noch nicht gemeldet haben, es bald zu tun. Ich werde jedem dann ein Register zuschicken.

Hier noch mal meine Adresse:

Horst Maedel, Sengbachweg 17, 51061 Koeln, Tel.: (0221) 60 81 14.

Viele Gruee, Euer Horst.

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

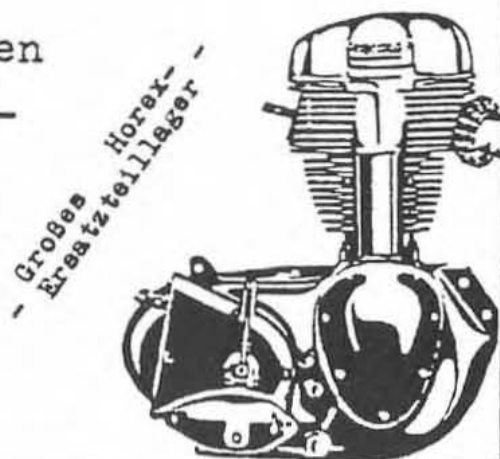
Krümmern - ET-Kataloge -

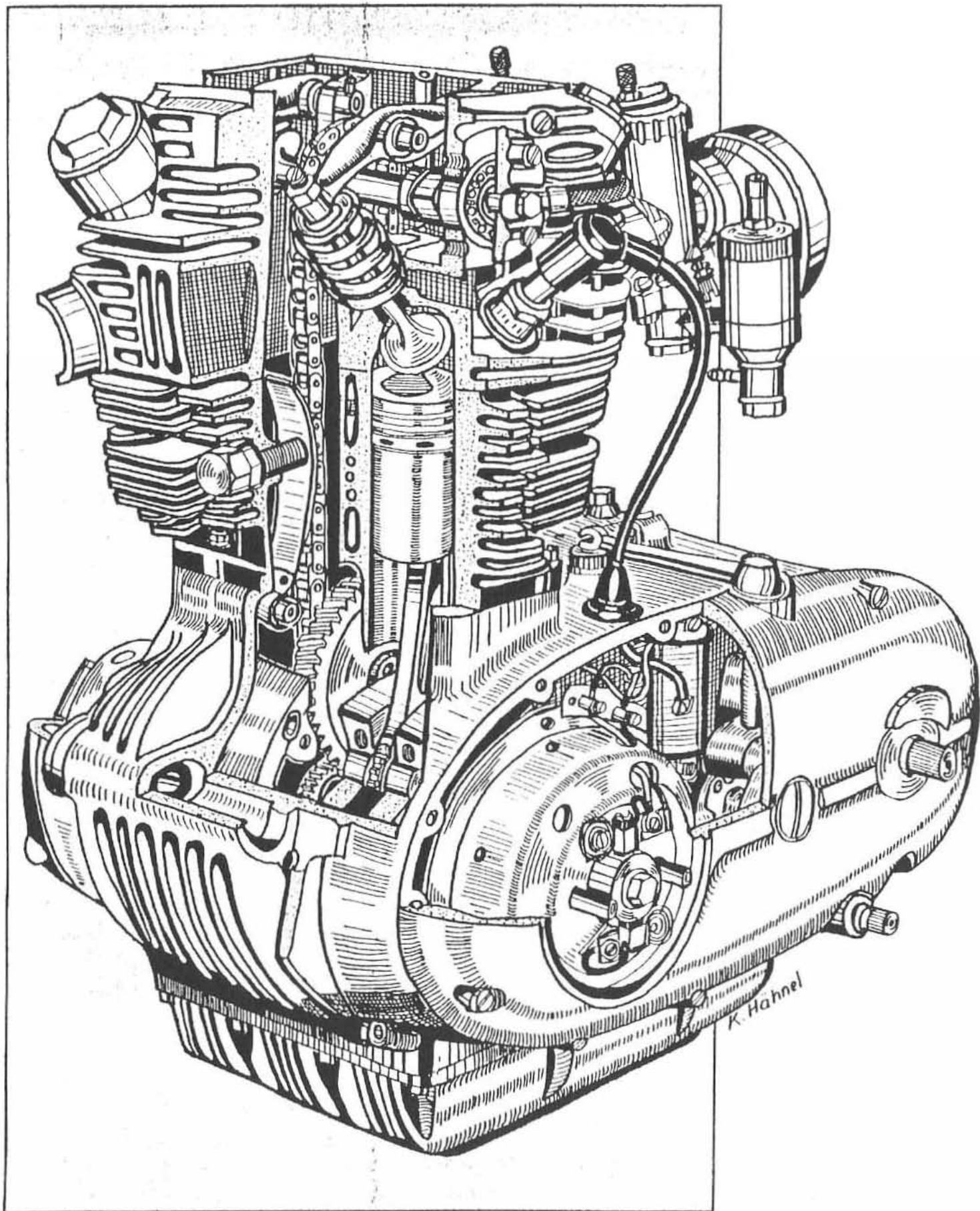
22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

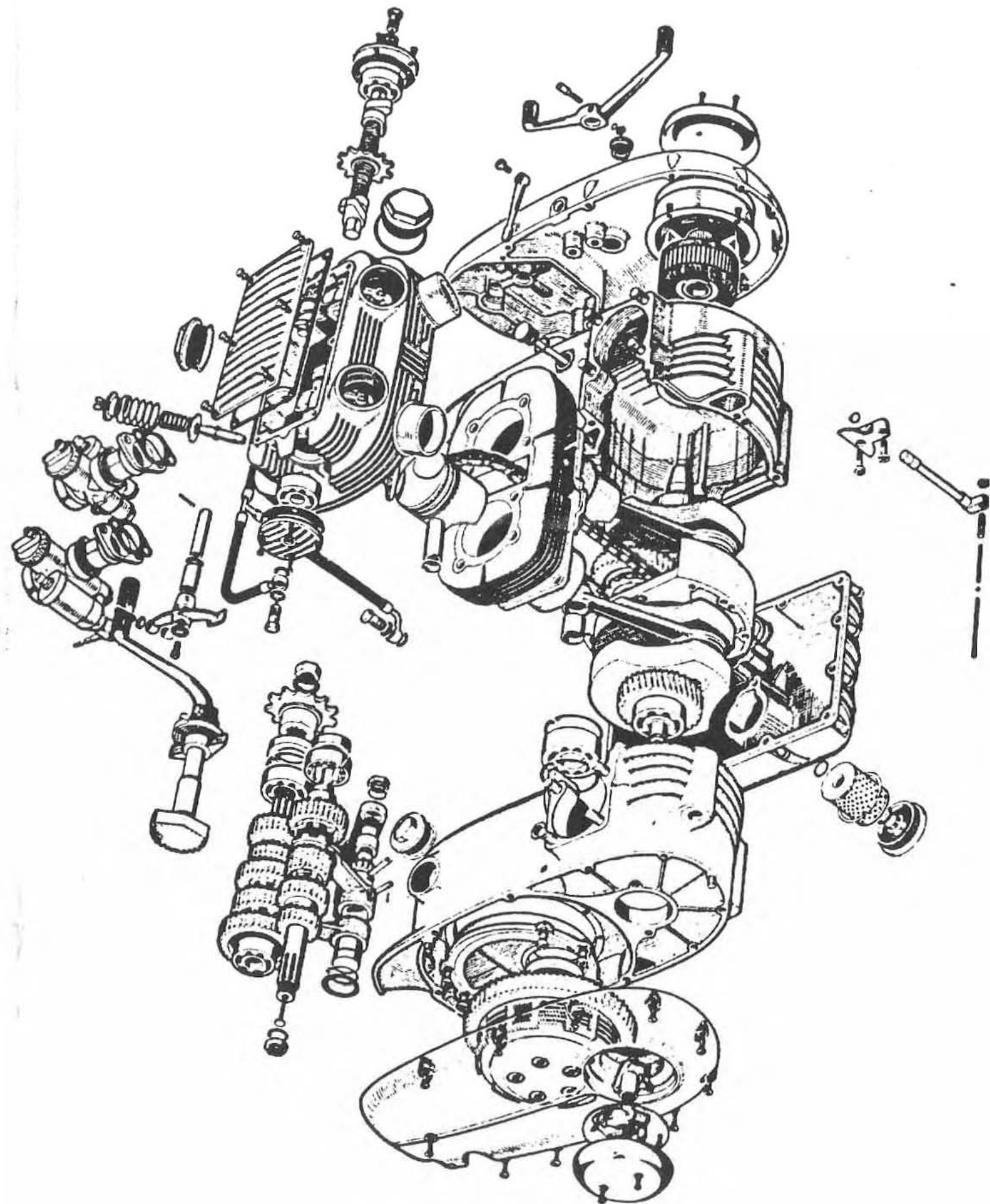
64807 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



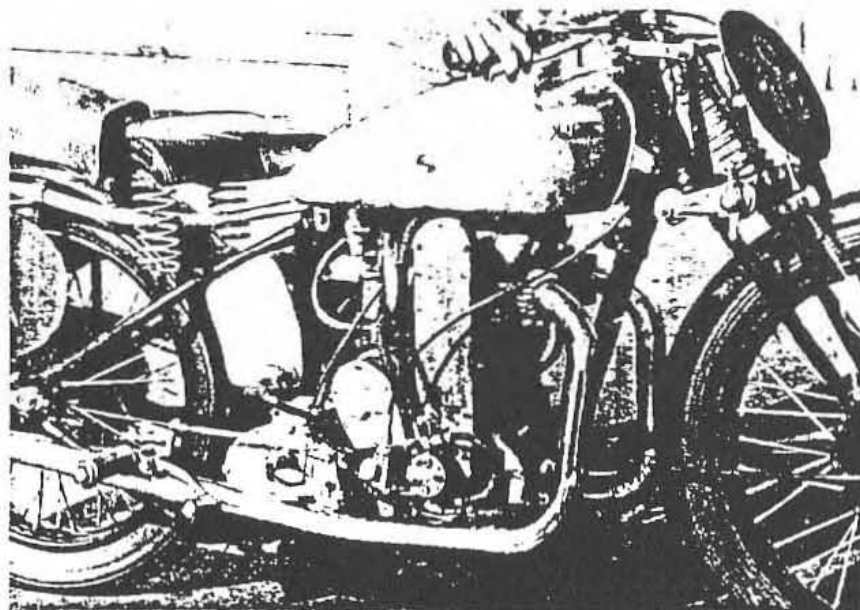


Da in der letzten Zeit immer nach Konstruktionszeichnungen der Imperator gefragt wurde, hier die Explosionszeichnung der 450er Type 23 (Ursprung ist das "Citation" Prospekt). Die Schnittzeichnung wurde uns vom HC-Berlin zur Verfügung gestellt.



Redaktionsschluss fuer HB 2/94 ist Anfang Maerz
erscheint am 15 April 1994.

94. Das Heft



HOREX ohc Twin/1933 – mit Kompressor zum Deutschen Meister-Titel

Das erste Motorrad der 1923 in Bad Homburg gegründeten »Horex-Fahrzeugbau AG«, in die auch das inzwischen »Columbus« benannte Oberurseler Motorenwerk eingebracht wurde, war mit einem 250 cm³-ohv-Einzylindermotor ausgerüstet. Mit diesem Modell sammelte Juniorchef Fritz Kleemann eifrig Sporterfolge, sodaß bald neue, größere Horex-Modelle mit 500 und 600 cm³ Hubraum folgen konnten. Das war 1926. Mit einer solchen, auf 675 cm³ aufgebohrten ohv-Horex wurde Fritz Kleemann jun. 1927 beim Eröffnungsrennen auf dem Nürburgring in der 1000er Klasse Dritter. Ein Jahr später bekamen die Motorräder aus Bad Homburg Satteltanks, und 1929 erwarb die Firma die Nachbau-Lizenz von Sturmeys-Archer für Raleigh-Motoren. Mit einer aus England herangebrachten Werks-Raleigh, mit Horex-Emblem am Tank, schockte dann 1929 im GP von Deutschland auf dem Nürburgring Tom Bullus die etablierte Elite. Bis zu seinem Ausfall lag er fünf Runden an der Spitze des gesamten Feldes.

Mit den 350 u. 500 cm³ ohv S & A-Lizenz-Motoren, die Horex-Columbus auch an Victoria lieferte, begannen so bekannte Fahrer wie Karl Bodmer und H. P. Müller ihre

Rennfahrerlaufbahn. Das war Horex mit seinem Chefkonstrukteur Hermann Reeb jedoch nicht genug. Sie wollten eigene Motoren siegen sehen und auch auf dem Markt weiter wachsen. So entstanden für die Saison 1933 sensationelle Twin-Modelle mit 600 und 800 cm³ Hubraum und obenliegender, kettengetriebener Nockenwelle.

Sie wurden dann auch an motorradbauende Kunden, z. B. Tornax, geliefert, kamen aber nicht in kommerziell interessante Stückzahlen. Deshalb ließ man auch bald die Finger davon. Was jedoch in dieser fortschrittlichen Konstruktion mit gekapselten Ventilen steckte, zeigten ein paar für Rennzwecke auf volle 1000 cm³ aufgebohrte Exemplare. Mit einem derartigen 1000 cm³-ohc-Twin, an den ein Kompressor angebaut war, wurde 1935 der Karlsruher Seitenwagen-Rennfahrer Karl Braun Deutscher Straßenmeister seiner Klasse. Auch Tornax-Werksfahrer Anton Gosse benützte jahrelang solche ohc-Twin-Motoren von Horex mit gutem Erfolg. Der Braun-Rennmotor mit Kompressor hat überlebt, und sein Besitzer Karl Vossen erfreut damit noch heute bei Veteranen-Wettbewerben die an der Technik-Geschichte interessierten Zuschauer.

Braun/Badschings Renner!

Dieser Artikel, von einem mir unbekannten Autor, er liegt mir nur als Kopie vor, ist sehr interessant. Doch er bedarf in einigen Punkten der Richtigstellung. 1) Lizenz Sturmey-Archer, ein Fehler der in fast allen Veröffentlichungen zu finden ist. Lesen Sie hierzu bitte HB1/92 Seite 24. 2) Der Twinrenner, welcher durch Braun/Badsching zur Deutschen Meisterschaft 1935 gefuehrt wurde, hatte 1000ccm aber keinen Kompressor und war eine Horex. Erst der Nachfolger, der es aber nicht mehr zu Meisterehren brachte, hatte 600ccm und einen Kompressor. Dieser sass vorn vor dem Kurbelgehäuse. Bei der Abbildung handelt es sich wahrscheinlich um eine Tornax-Tornado, ersichtlich am Hermes-Getriebe und nicht um eine Horex ob Renner oder normal. Wer etwas ueber Tornax-Tornado lesen will besorgt sich das Motorradclassic Heft 1/92 S.32 Tel.0711-182-1229 Horex-Novice

Seit



60
Jahren

Neu- und gebrauchte Ersatzteile
Motor und Fahrwerk-Instandsetzung
Radspannerei. · Täglich Versand.

Horex Kahrmann

Damian-Schmidt-Straße 2

36043 Fulda · Tel. 06 61 / 3 20 91

HOREX-NEUTEILE

- Teileliste anfordern -

**Tachometer und -scheiben
für Adler - Zündapp**

KLAUS FORSTER

An den Stadtwiesen 32 · 64625 Bensheim-Shw

Telefon: 06251/73223 ab 19.00 Uhr

Telefax: 06251/71394

Dichtungsfragen

Bis einer unserer Leser seinen Aufsatz über Dichtungen an uns zur Veröffentlichung gegeben hat, müssen wir auf Aufsätze in anderen Zeitschriften, die dieses Thema informativ behandeln, hinweisen. Meiner Meinung nach ist das in den Motorrad Classicheften 3/93 Seite 42 und 1/89 Seite 22 der Fall. An diesen Berichten Interessierte wenden sich an Tel. 040-3703-3865.

Doch noch eine Bemerkung am Rande: Bei der Dreieicher Ausfahrt (siehe Termine 17 bis 18.7) fährt immer eine Regina0 mit, die absolut ölfrei ist, auch nicht das kleinste Schwitzen! Ich fragte den Besitzer nach seinem Geheimnis. Die Antwort: Er legt alle Papier- oder Kork- Dichtungen beidseitig, mit dem im Classicbericht verteuften normal CURIL also das für Graugußgehäuse gedachte, dünn angefeuchtet auf. - Sagt er. - Jeder prüfe gut - bevor er sich ewig binde!

Horex Novice

Dichtungen selber machen

Die Firma Dirk Schucht, Lilienstr.1, D-90579 Langenzenn, Tel. 0910-16801, bietet eine Satz mit verschiedenen Dichtungsmaterialien fuer das Selbermachen von Gehäusedichtungen und Kopfdichtungen an. Des Set kostet ca.50,DM inkl. Versand. Ueber dies sind auch fertige Dichtungen fuer deutsche Fabrikate dort erhaeltlich. Siehe auch HB 1/92 S.23.

NEUE NACHBAUTEILE FÜR REGINA/IMPERATOR/RESIDENT

KURBELWELLE GEPRESST FÜR REGINA; KURBELWELLE
FÜR REGINA 03; KURBELWELLE FÜR 06 (400er)
KURBELZAPFEN VERSTÄRKT; KOLBEN REGINA;
KOLBENIMPERATOR; NOCKENWELLE E 86;
NOCKENWELLE R 1; NOCKENWELLE R 3;
ÖLKONTROLLSTAB IN EDELSTAHL;
STOSS-STANGEN; SPERRAD;

HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND
REGINA · RESIDENT · IMPERATOR

Teileliste 93 mit 600 Bildpositionen
DM 2,50 · Motoreninstandsetzung
Räder · Kurbelwellen · Teilefertigung
Blechkotflügel · Neues Werkstatthand-
buch · Gebraucht-REGINAS

Technik

97424 SCHWEINFURT, Kreuzstr. 6
Tel. 09721-41455 u. 86058 · Fax 09721-43952

TANK

Tank-Innensiegel	DM 78,-
Tank-Entroster	DM 26,-
Tank-Reiniger	DM 20,-

Mehrfachanwendung!
Entroster + Reiniger für alle
Stahlteile geeignet.

Technik

97424 SCHWEINFURT, Kreuzstr. 6
Tel. 09721-41455 u. 86058 · Fax 09721-43952

BLECHKOTFLÜGEL; KETTENKASTEN;
WERKZEUGKASTEN; KOTFLÜGELHAL-
TER; DUPLEX-KETTENRADSATZ (DUPLEX-
NORM KETTE, PRIMÄRRAD TYP E1M, 03, 06,
KUPPLUNGSRAD, BUCHSE, ANLAUFSCHIEBE);
DUPLEX-KETTENRADSATZ FÜR RESIDENT; DUP-
LEXKETTENSANNER; STEUERKETTENSANNER; KICK-
STARTERFEDER; KICKSTARTERWELLE; ORIGINALSATTTEL;
LUFTPUMPENHALTER; VENTILE BLEIFREI; REGINA-RESEDENT-
IMPERATOR; VENTIL FÜR KURBELGEHÄUSEENTLÜFTUNG

Neu in unserem Programm sind in den Abmessungen original Horex
Ventile in 1a Bleifreiqualitaet (antimagnetisch). Sowie hintere
Schutz-blechhalter fuer Regina mit schwarzer Kunststoff-
beschichtung.

12Volt die Zweite

Nun liegt der zweite 12Volt-Umbaubericht vor! Wir danken unserem Muenchner Horex-Freund Klaus fuer seine beiden Beitraege ueber Produktionszahlen und 12Volt in diesem Boden. Bei Rueckfragen Tel.089-778380

neue Serie

ab sofort in (fast)
jeder Ausgabe

frei nach H.-J. Mai

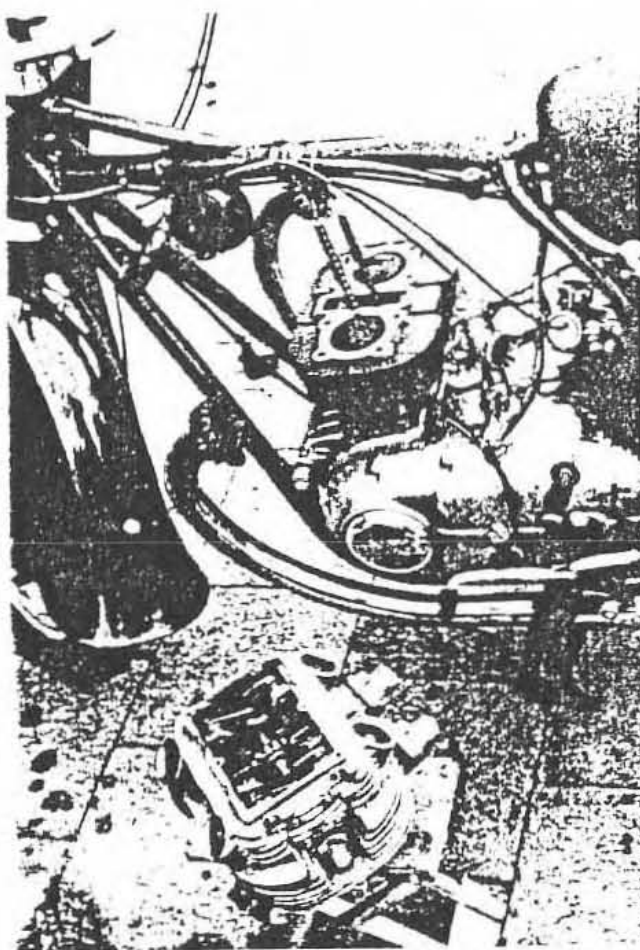


Foto: klacke

100 Tricks für zuverlässige Horexten

von unserem Korrespondenten in Bayern Klaus Schmitz, München (089/778380)

Wie bitte, Ihre Horex ist nicht unzuverlässig?

Dann fahren Sie sicher Regina solo mit Rundgenäuse, oder vielleicht gar nur wenige hundert km im Jahr, oder aber sehr zurückhaltend. Dann ist das, was jetzt kommt, nichts für Sie!

Sie würden sich nur unnötige Arbeit machen und Ihr Geld zum Fenster 'rausschmeißen. Diese Serie ist hauptsächlich gedacht für Leute, die

- Imperator fahren (herzlichen Glückwunsch)
- gerne viel fahren würden
- auch 'mal sportlich fahren möchten
- sogar gern auf mehrtägige Tour gehen würden
- dennoch nicht auf der Straße schrauben wollen
- einen Ölfleck am oder unter dem Motor schlimmer finden, als nicht polierte Radnaben (gibt 's solche Leute überhaupt?)

kurz: für Leute, die ihre Horex nicht nur gelegentlich fahren und deshalb die Zuverlässigkeit, insbesondere der Imperator, erhöhen wollen.

Für Regina-Fahrer ist ab und zu auch 'mal was dabei, aber da mein Gaspann - Regina 0 mit 03 - Motor (auweia, nicht orgenol!) - nur sehr wenig Probleme macht, habe ich dafür auch nur wenige Verbesserungen erarbeiten müssen. Ein Thema wird aber 'mal eine hydraulische Seitenwagenbremse sein.

Rasi-Fahrer können zumindest von Fahrwerks- und Bremsentipps profitieren, oder noch besser: Sie bringen Ihre eigenen Erfahrungen mit ein.

Nach der langen Vorrede kommen wir jetzt zur

2. Folge (die erste stand in HB 4/93 S. 26)

Der Lima*- Bandwurm und die Imperator

Was wollen wir denn eigentlich?

Möglichst nie wieder wegen Elektrikärger liegenbleiben !

Und das, obwohl wir, erstens weil 's Vorschrift ist und zweitens zu unserer eigenen Sicherheit, ständig mit Licht fahren (ja, das geht wirklich!).

Dafür brauchen wir eine "moderne" elektrische Anlage, z. B. vom - inzwischen auch schon wieder alten - BMW- Boxer (R 45 - R 100).

Wie diese Anlage in die Imperator 'reinpaßt, ohne daß man's sieht? (Das geht also auch bei Museumsstücken!)

Das ist das Thema dieser und der nächsten Folge.

Bild 1 zeigt, was die Zeichnung in HB 4/93 S. 27 nicht zeigt (besonders Interessierte haben's gleich gemerkt und bei mir angerufen), nämlich, wie das mit den Schleifkohlen geht und was ich mit "geeignet anbringen" meine: so geht's und so hat sich's bei mir auch als geeignet erwiesen. Natürlich geht's auch anders, (Bitte schenken Sie auch der Fußnote von Bild 1 Ihre Aufmerksamkeit). Noch Fragen?

Dann bitte Bild 2 anschauen. Jetzt ist aber fast alles klar, oder?

Warum die drei Beine, die den Blechring tragen, so trappenartig gestuft sind?

Wer's nachbaut wird's merken, auf Bild 1 ist es aber auch zu sehen: die müssen sich, weil alles so eng ist, zwischen Gehäusedeckel und Feldwicklung durchwurschteln.

Übrigens, der Chromdeckel, der ganz zum Schluß noch 'draufkommt, ist der große von der Zündungsseite! Wer keine mehr hat (meine sind auch aufgebraucht, dafür hab'ich massenhaft kleine), bekommt, soviel ich weiß, einen vom Kollegen Albert Eringfeld aus Dinxperlo, NL. Vielleicht, Albert, tauschst Du auch ein paar von meinen kleinen gegen große?? Das wäre mal ein deal für mich!

Zum Schluß für heute noch zwei Skizzen, wie denn der Adapter- und der Haltering aussehen. Bohrungen und Gewinde habe ich nicht eingezeichnet. Lage und Größe werden am besten vom Motorgehäuse und vom Generatorfeld abgenommen.

Noch offene Fragen beantworte ich gerne telefonisch (siehe auch HB 4/93 S. 9: "Telefon/Brief...")

In der nächsten Folge behandle ich 'mal die andere Seite des Imperator-Motors. Nein, nicht die Unterseite, die Zündungsseite!

*Lima = Lichtmaschine = Generator = ewiges Imperator-Elend, oder etwa nicht?

* Suche **350er Regina Sport** nur im *
* original Zustand. Zahle Gut und Bar. Zuschriften mit *
* Foto und Daten erbaeten an Rolf Voelkel, Brunnenstr.27 *
* D-61231 Bad Nauheim 6, Tel.06032-1823 *

Neue Veteranen Zeitung

Die Zeitung "Chassis" ist neu, so neu, dass mir erst ein Exemplar bekannt ist. Die Themen sind Vorkrieg bezogen, vieles ist aus der ehemaligen Frankfurter Motorzeitschrift "Klein Motorsport" entnommen. (Siehe unser Gnom-Heft da ist auch einiges aus dieser Zeitung dabei) Die druckqualitaet des A4 Heftes ist sehr gut. Der Preis betraegt 3,50 DM pro Heft. Wer Interesse hat, wende sich an den Herausgeber Werner Schollenberger Tel. 06154-4598 in D-64373 Ober-Ramstadt oder Angelika von der Heyden. Postfach 1141, D-64373 Rossdorf, Tel. 06154-8595.

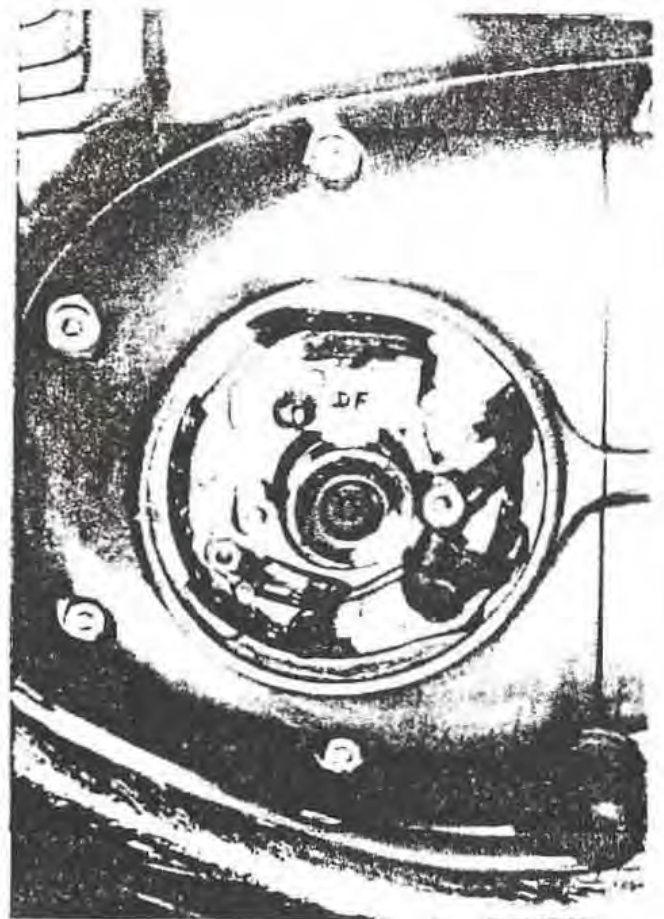
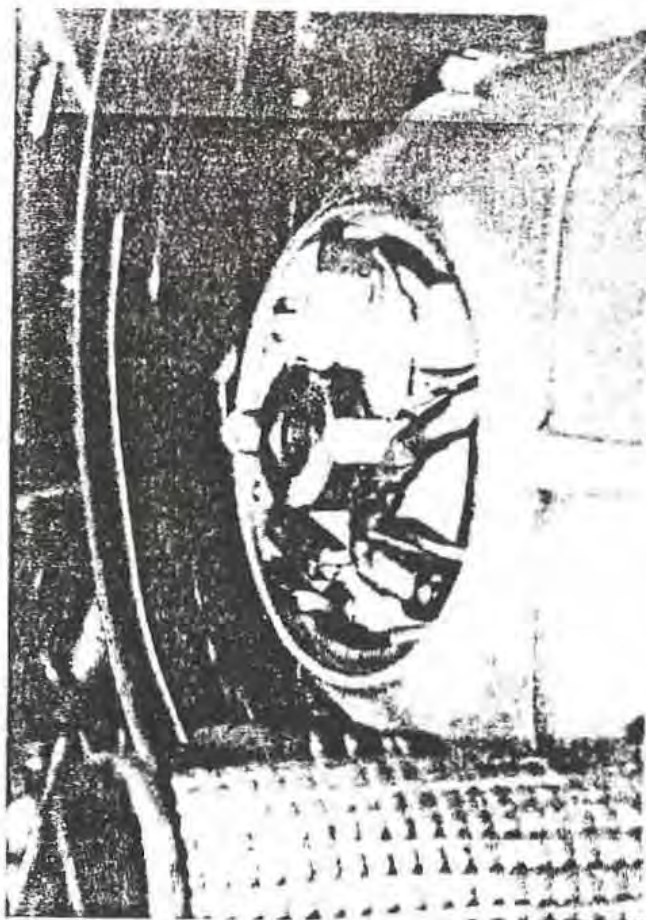
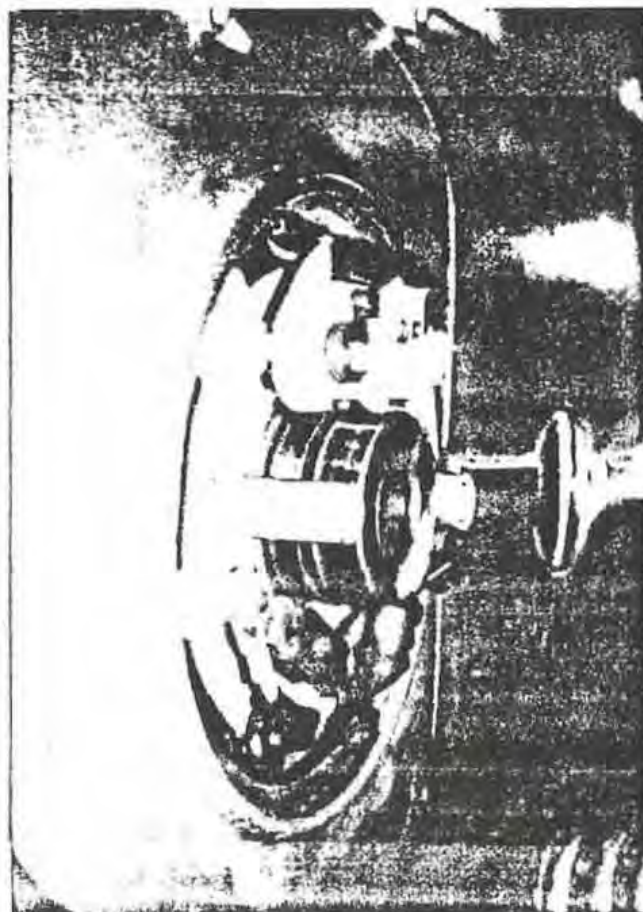


Bild 1: Bosch / BMW-Boxer Drehstromgenerator
Einbau in Horex Imperator *



* Teilung des Gehäusedeckels und Ausfräsungen nicht nötig
(entspricht einer früheren Version)

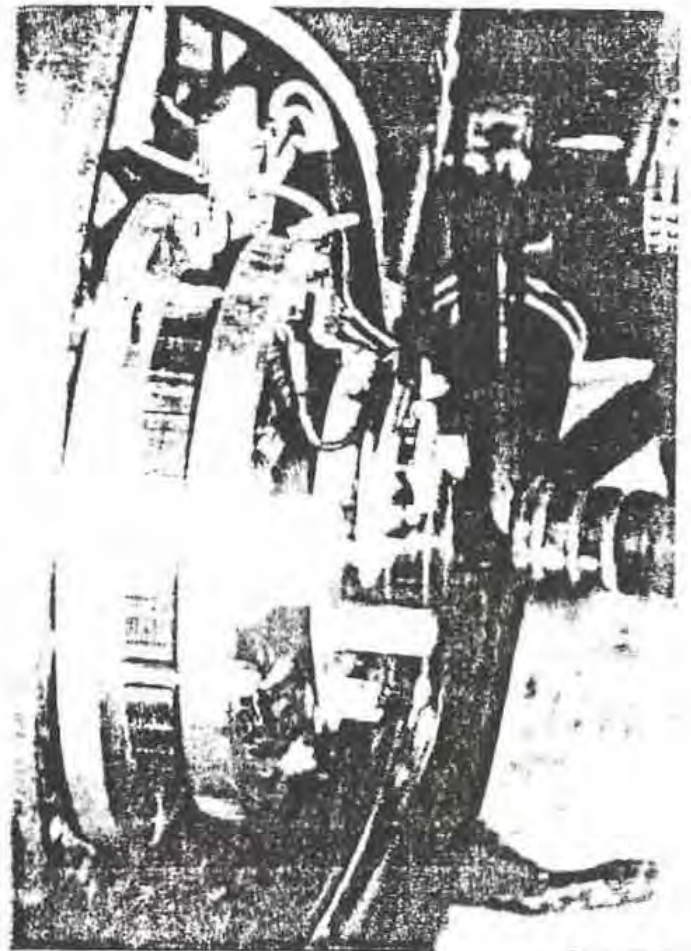
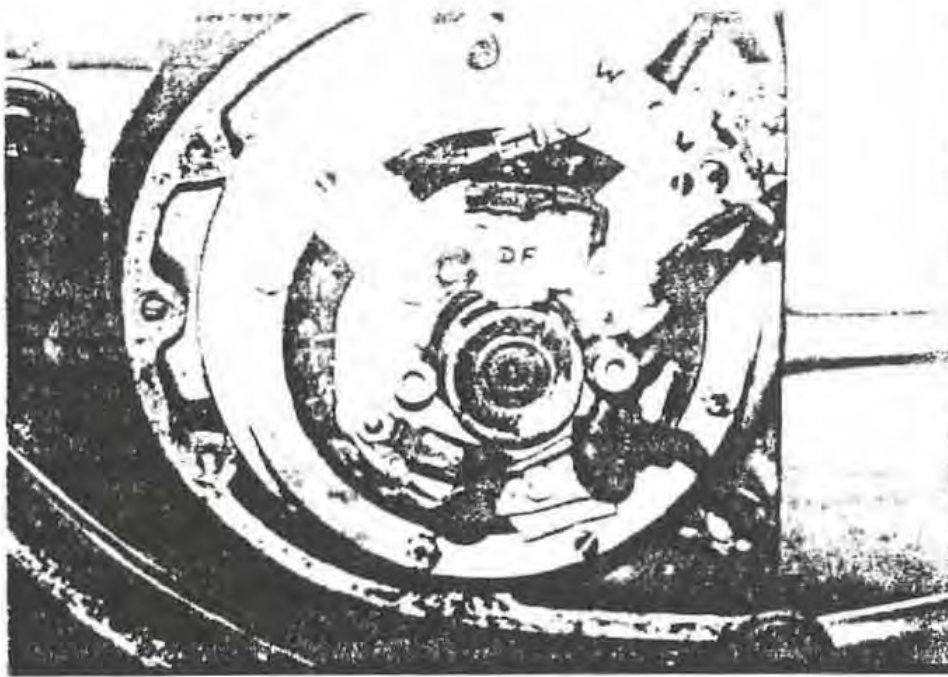
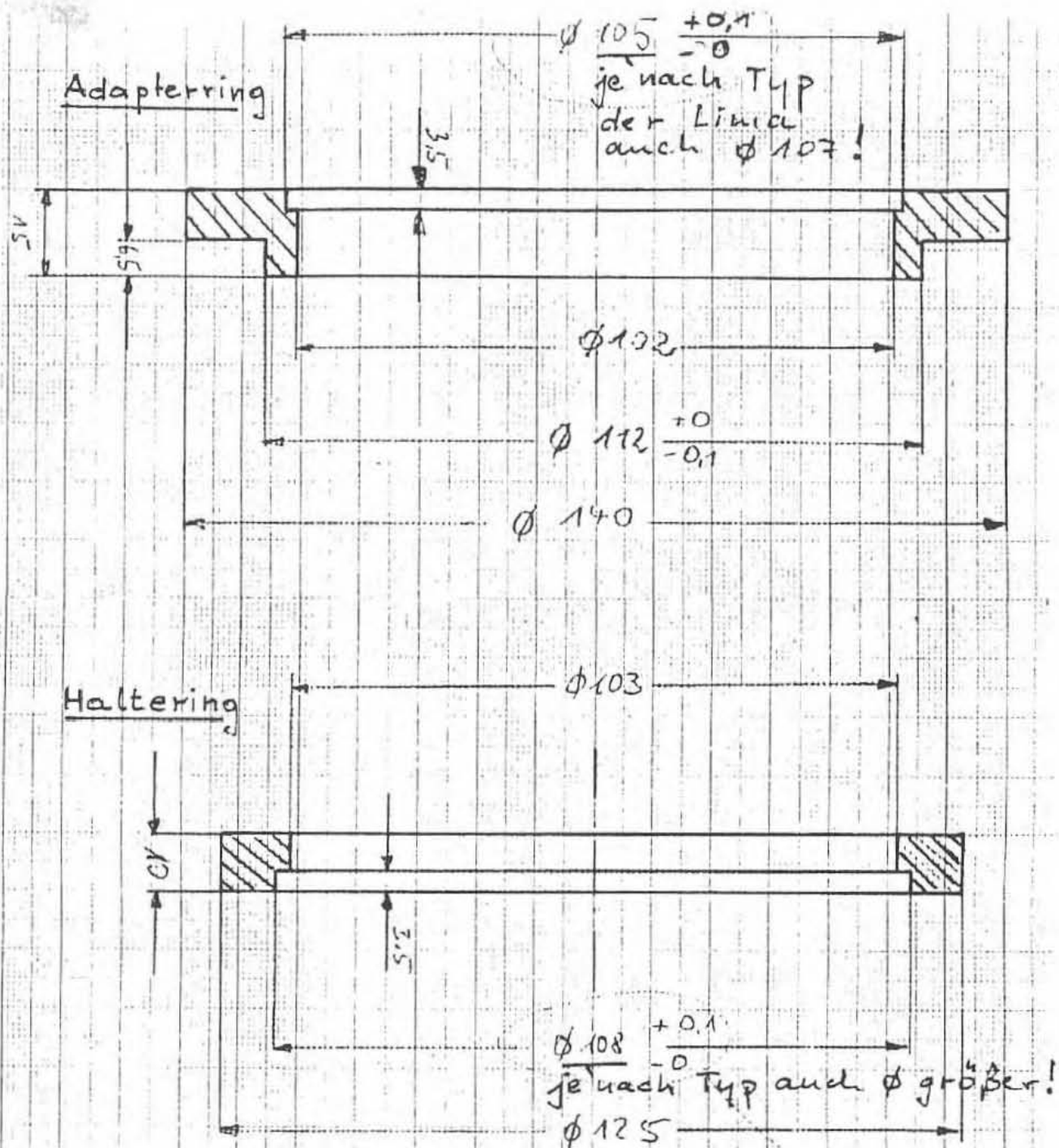


Bild 2: Bosch / BMW-Boxer Drehstromgenerator
Gesamtansicht mit Adapter- und Spann-
ring sowie Träger für Schleifkohlen

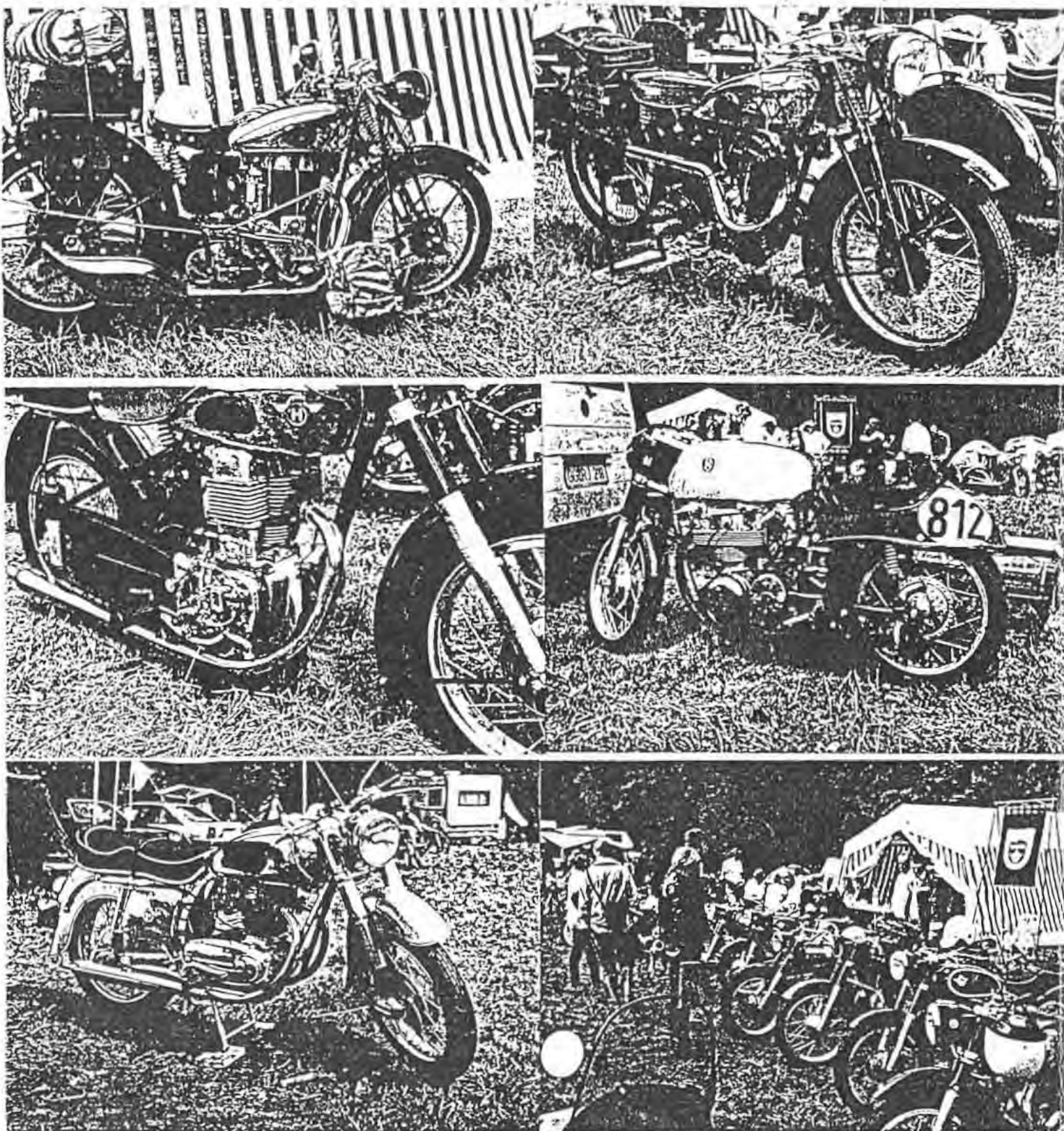


Batterie Ladungserhalter

Bei Conrad Elektronik, Tel. 09622-30111, in vielen Staedten mit Laeden vertreten, gibt es fuer 34,50 DM einen Bausatz fuer einen Ladungserhalter der den Ausbau des Bleiakku ueber die Wintermonate unnoetig macht. Eine Ueberladung des Akkus ist, durch die automatische Zurueckregelung bei erreichen der Ladespannung fuer den vollen Akku, ausgeschlossen. Dadurch ist eine unbeaufsichtigtes Laden moeglich. Best.-Nr. 192830-85 fuer 6Volt und 192848-85 fuer 12Volt. Unter der Nummer 242217-85 fuer 12Volt und 242225-85 fuer 6Volt gibt es fuer 44,50 DM fertig aufgebaute Geraete. Auch dort erhaeltlich ist ein flacher Bleiakku aehnlich jenen fuer Resi und Imperator 151x34x94 mm. Mit 6Volt 6,5Ah Wartungsfrei, also ohne Saeurenachfuellmoeglichkeit und in jeder Lage betreibbar, kostet dieser Akku 34,-DM. Die Best.-NR. lautet 255416-85. Es sind noch weitere 6Volt und 12Volt Akkus dort erhaeltlich.

Buschwiese 1993

Helmut Tel.06190-4584 schickte uns die Fotos der Sahnestueckchen von der Buschwiese 1993. S64 oder SS64 die Horex mit 4Ventilen. S2 oder S3 die Wurzeln der Regina. DHC Regina - wer weiss was??? 1952er Rennimperator 500ccm - fuhr sie Schoen, Mannsfeld oder ein Anderer??? 1A Imperator 400ccm oder 450ccm. Happy Horex-people von HC-Taunus.



OBS

Otto Bayer Spezial

Motorsport - Zylinderschleiferei - Kolben

Kolben für Motorräder, Moped, Auto, Oldtimer,
Sonderanfertigungen - Kolbenringe, Kolbenbolzen,
Dichtungen für ältere Motorräder

Kopfdichtung mit CU-Einfassung
Regina 3+4 9,-DM/ Resi 16,-DM
Papierdichtungen Gehäuse, Mitte
o. Deckel rund o. spitz 8,50 DM
Dichtung Kipphebelhaube 2,50 DM
Fußdichtung 350, 400 3,50 DM
Ventilführung Guß 20,-DM dito
Sondermessing 25,-DM. Ventile
Reg. 350, 400 u. Imperator Blei-
frei 45,-DM. Kolben Reg. 250, 350
400 und Imperator in 1a 250,-DM

Ansbacher Str. 12 · Tel. 07131/48 20 00
7100 HN - Frankenbach

Postgiroamt Stuttgart (BLZ 600 100 70) Kto. 148178-709

Berichtigung

Im letzten HB (4/93 Seite 8)
wurde auch der Umbau des Pri-
maertriebs auf Duplexkette
angegeben. Wilfried Tel.
07231-55909 machte uns auf
einen Fehler in diesem Be-
richt aufmerksam. Die Blech-
kettenführung kommt nicht
wie geschrieben in Fortfall,
sondern soll nach Moeglich-
keit durch eine Neue oder
gutgebrauchte (eine ohne
starke Einlaufspuren der Sim-
plexkette) ersetzt werden.
Dem Horexnovicen erscheint
das logisch, denn so ein lan-
ges Kettentrum macht doch
ganz schoen kraeftige Peit-
schenbewegungen.

Horex im Modell

Wer seine Motorrad als Modell
haben möchte, der wende sich
an Fritz Prüver, Knaudtstr.
48, in D-5906 Ruhla. Fritz
baut in Handarbeit aus den
Materialien Alu, Messing und
Edelstahl Unikate in Maßstab
1:5.

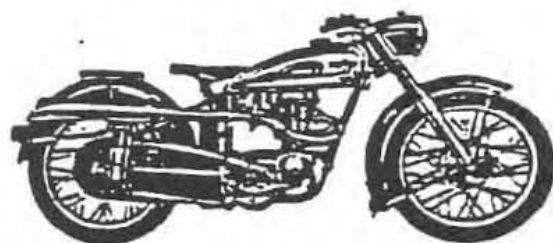
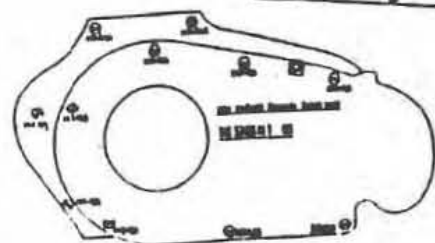
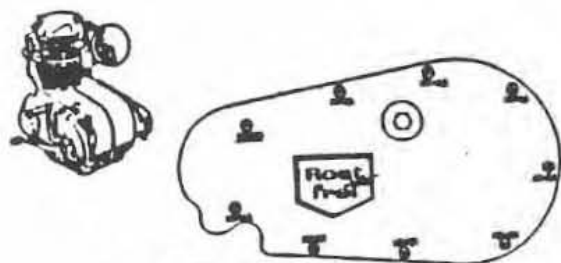
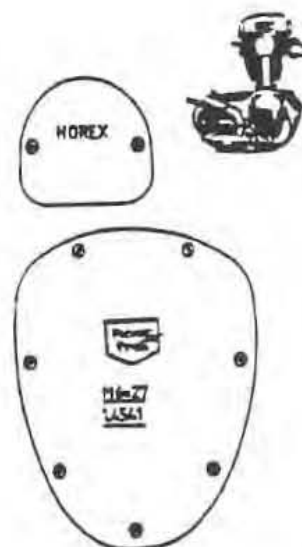
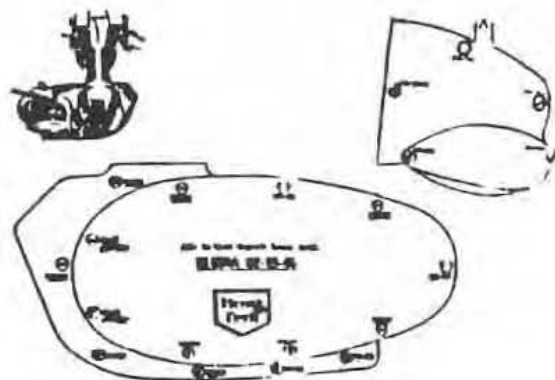
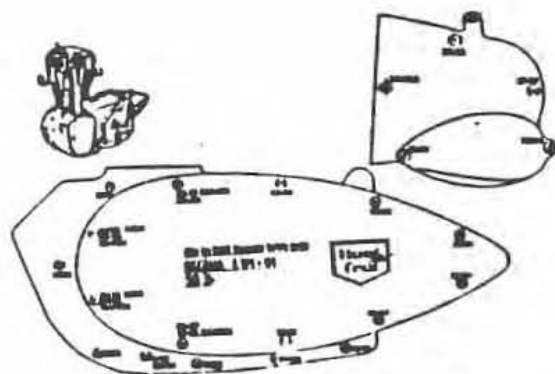
Suche Horex Regina 350/400er zum Restaurieren, Zustand 3-4,
aber möglichst komplett. Die Maschine wird ein Geschenk und
kommt in die liebevollen Hände eines früheren Regina Fahrers !
VB 4000.- je nach Zustand Tel.: 030/8591517



„Am Samstag bekomme ich meine
,HOREX' - dann muß jeder Hand-
griff sitzen!“



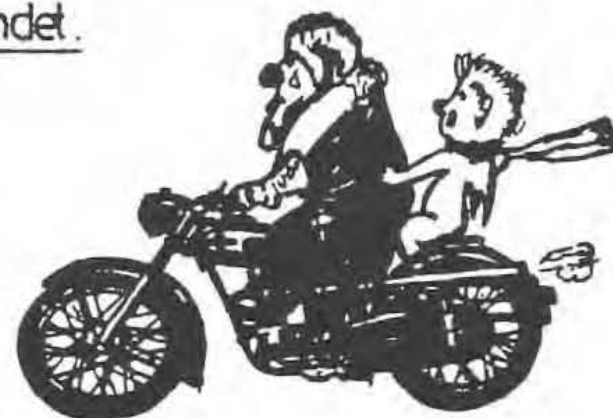
„Jetzt sehe ich es endlich ein, Herr
Wachtmeister - jeder Berufstätige
sollte seine ,HOREX' haben!“



VA-Schraubensätze
Linsensenkkopf M7
6-kt-Schrb M7
6-kt-Schrb M12x1,5-gerundet.



Albert Eringfeld
 Aaltenseweg 40
 NL-7091 - AG - Dinxperlo
 Telefon 00 31 83 55 22 23





Opa Geuders Jubiläum:



60 Jahre aktiver Motorradfahrer

Es war kein Aprilscherz, als ich am 1. April 1901 mit einer Versuchsmaschine der FN-Werke in Lüttich/Belgien meine erste Motorradfahrt von Lüttich nach Visé = 14 km, unternahm. Mit ganzen $\frac{3}{4}$ PS begann ich damals die Welt auf dem Motorrad zu erobern. Mit 16½ Jahren ahnte ich noch nicht, welche Unsumme von Schwierigkeiten sich mir entgegenrücken würden, aber hätte ich es gewußt, so wäre ich bestimmt nicht zurückgeschreckt, denn schließlich blieb der Sieg doch auf meiner Seite: das Motorrad hat auf der ganzen Linie gesiegt! Das ist die Feststellung, die ich heute nach 60 Jahren machen kann, und an seiner technischen Entwicklung bin ich auch oft genug beteiligt gewesen. Meine reichen Erfahrungen, die ich in vielen Zementbahn- und Straßenrennen und späterhin als Langstreckenfahrer sammeln konnte, boten den Konstrukteuren wertvolle Anregungen.

Allzuleicht vergißt der Motorradfahrer von 1961, wenn er auf seiner technisch vollendeten Maschine dahinrollt, daß es ein unendlich langer und dorniger Weg war, der zu diesem Entwicklungsstand führte; und daß auch viele wagemutige Rennfahrer ihr Leben einbüßten, bis das Motorrad mit allem heutigen Komfort Tatsache werden konnte. Denn wie war es denn, als die ersten praktisch brauchbaren Serienmotorräder um 1903 auf dem Markt erschienen?

Mit einer gewissen Rührung denke ich immer noch an meine erste serienmäßige FN, Modell 1903, zurück, deren Einzylindermotor kümmerliche 2 PS leistete. Das Leergewicht der Maschine betrug 65 kg. Mit dem Gewicht des Fahrers, Betriebsstoff und Ersatzteilen mußte das kurzatmige Motordchen immer etwa 160 kg transportieren, und da war es wohl kein Wunder, daß der Motor mit Steigungen oder mittlerem Gegenwind einfach nicht fertig werden konnte. Umzuschalten gab es nichts, da weder Kupplung noch Getriebe vorhanden waren. Ich mußte also immer ohne irgendwelches Hilfsmittel im großen Gang fahren.

Die Motoren dieser Frühepoche sprangen sehr schwer an. Vor dem Start mußte man die Maschine aufbocken und trat dann bei geöffnetem Auspuffventil eine Zeitlang kräftig in die Pedale, schloß dann das Auspuffventil, und wenn man Glück hatte, begann der Motor unregelmäßig zu zünden. Man trat aber solange in die Pedale, bis der Motor einigermaßen regelmäßig lief. War der Motor dann richtig warmgelaufen, so stoppte man ihn, sprang wie ein Wiesel von der Maschine, klappte den Ständer hoch, gab dem Motor noch eine tüchtige Spritze Benzin aufs automatische Ansaugventil, öffnete mit dem Hebel vorn links am Rahmen das Auspuffventil, schwang sich in den Sattel und trat aus Leibeskräften in die Pedale. Das war keine leichte Angelegenheit, denn es galt, volle 160 kg in Fahrt

zu bringen. Schließlich schloß man das Auspuffventil, trat aber auch weiterhin noch solange tüchtig mit, bis sich der Motor zuerst nur zögernd, aber dann immer mehr meldete. Dicke Qualmwolken fuhren aus dem Auspuffrohr, und endlich schaffte der Motor seine Arbeit allein. Dann hing der Fahrer oft wie ein durchgeschwitztes Bündel schachmatt im Sattel und schnappte nach Luft. Ich denke heute noch nach 60 Jahren oft mit Schrecken an diese Prozedur, die ich unzählige Male selbst über mich ergehen lassen mußte.

War man dann endlich aus der Stadt mit ihrem schrecklichen Kopfsteinpflaster heraus und hatte die Chaussee erreicht, dann waren bald alle Strapazen des Startes vergessen. Wie ein König fühlte ich mich dann und sauste im 35 km-Tempo stolz an den Radfahrern vorbei. Der Stolz legte sich aber meistens bald, wenn eine kleine Steigung auftauchte. Dann ver-

lor meine kleine FN immer mehr die Puste, ich mußte wie wild in die Pedale treten, konnte aber oft trotzdem nicht verhindern, daß die eben noch verachteten Radfahrer an mir vorbeifuhren und mir höhnische Worte zuriefen, die sich keinesfalls an dieser Stelle wiedergeben ließen. Lag die Steigung dann endlich glücklich hinter mir, so erholte sich mein Zweipferder sichtlich, aber da tauchte schon ein neues Hindernis auf: Ein Bauernfuhrwerk! Das Pferd wurde durch das Motorengeknatter unruhig, sprang hin und her auf der nicht allzu breiten Chaussee und begann durchzugehen. Ich mußte so langsam fahren, wie es nur irgend ging und war immer froh, wenn es mir in einem günstigen Augenblick gelang, an dem Fuhrwerk ohne Karambolage vorbeizukommen. Sehr häufig nahm aber diese Begegnung einen ganz anderen Verlauf. Die Pferde sausten in ihrer Aufregung mit dem Wagen durch den Chausseeegraben auf den Acker und hielten erst an, als der Wagen umgestürzt war und sie nicht mehr weiterkonnten. Gewöhnlich brach dabei die Deichsel, und die Geschirre waren auch nicht mehr heil. Der Gedanke an „Erste Hilfe“ kam damals keinem einzigen Motorradfahrer. Es gab nur eine Parole: Mit Vollgas davon! Andernfalls wäre eine Tracht Prügel mit der Peitsche des erbosten Bauern fällig gewesen. Es war also kein Wunder, daß unser Verhältnis zu den Pferdelenkern damals denkbar schlecht war. Wenn man ein Fuhrwerk passierte, pflegten viele Kutscher einen günstigen Moment abzapfen, um uns armen Motorradfahrern eins mit der Peitsche überzuziehen. Wir quittierten diesen seltsamen Gruß dann stets mit dem Öffnen unserer Auspuffklappe und hatten dafür oft die Genugtuung, daß der Kutscher die größte Mühe hatte, seine wildgewordenen Pferde im Zaum zu halten.

Nach 5—6 km Fahrt begann der Motor nachzulassen. Mittels der Handpumpe bekam er dann eine Spritze von dem damals üblichen sehr dicken Öl, die er erst nach etwa einem Kilometer richtig verdaut hatte. Aber da begann auch schon der Antriebsriemen zu rutschen. Etwas zurück mit dem am Rahmenrohr angebrachten Gashebel! Aber das half nur einen Augenblick. Dann mußte man absteigen, das Riemenschloß öffnen, den schmalen Lederflachriemen mit einem scharfen Messer etwas kürzen, ein Loch in das Ende bohren, die Schraube wieder einsetzen, den Riemenverbinder schließen und den Riemen wieder auflegen. Knarrte dann der Riemen beim Schieben der Maschine etwas, so bestand die Gefahr, daß er zu kurz war und bald reißen würde, was mitunter vorkam. Dann mußte ein Zwischenstück mit zwei Riemenschlössern eingesetzt werden, und mir

„raust es heute noch, wenn ich an diese schmutzige Arbeit denke. Jeder Kilometer mußte damals mühselig erkämpft werden. Ist es da ein Wunder, daß es nur wenige Motorradfahrer gab?

Bis zum Ende des ersten Weltkrieges waren die Landstraßen in Deutschland recht schlecht. Man stelle sich nun vor, welchen Erschütterungen ich auf meiner vollkommen ungefederten und mit nur 2-Zoll-Hochdruckreifen ohne eine Spur von Profil ausgerüsteten Maschine ausgesetzt war. Das Schlimmste war aber das erbärmliche Kopfsteinpflaster, das man in jedem Dorf und selbst in Mittelstädten antraf. Bei schmierigen Straßen nach Regenfällen war das Fahren fast unmöglich. Meine FN war so hoch, daß ich den Boden kaum mit meinen Schuhspitzen berühren konnte. Alle Bedienungshebel waren am Benzintank angebracht, so daß ich in schwierigen Situationen immer mit einer Hand am Lenker fahren mußte. Das war oft geradezu gefährlich. Das Schlimmste war aber, daß man mit der Maschine überhaupt nicht langsam fahren konnte. Bis 1913 betrug die zulässige Höchstgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften ganze 15 Kilo-

meter. Langsamer als ca. 20—22 km konnte man aber mit den damaligen gerieblosen Rädern und den wenig geschmeidigen Motoren überhaupt nicht fahren. Da gab es also dauernden Krach mit der Polizei, und saftige Strafmandate waren an der Tagesordnung.

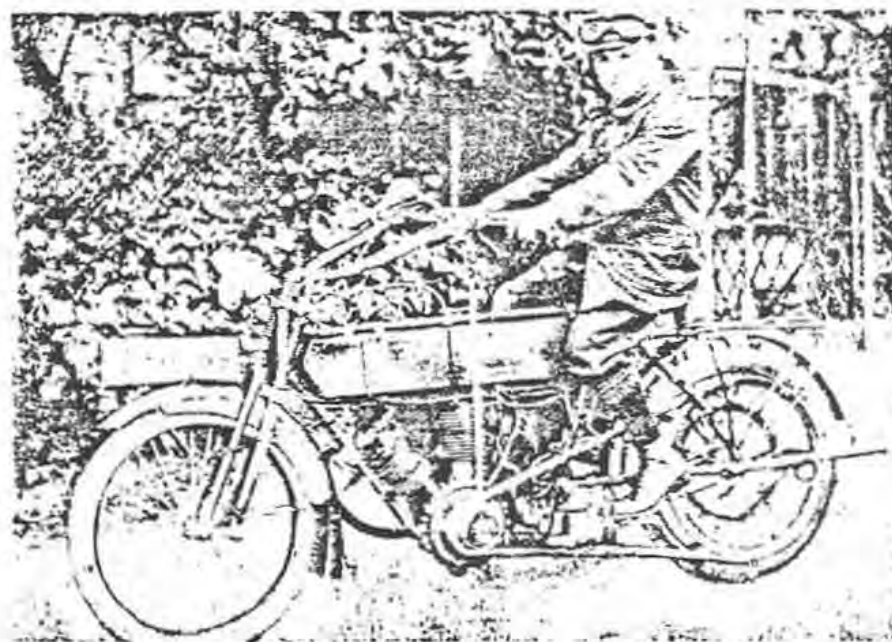
An Tankstellen und Reparaturwerkstätten war auch noch längst nicht zu denken. Ging man also wie ich manchmal auf große Fahrt — darunter verstand ich Touren bis etwa 125 km —, so mußte man entweder einen Kanister Benzin im Rucksack auf dem Rücken mitnehmen oder damit rechnen, daß man bei irgendeinem Fahrradhändler, Drogisten oder Apotheker für einen Sündenpreis ein paar Liter Benzin auftreiben könnte. Auf irgendwelche Hilfe bei Pannen konnte man unterwegs überhaupt nicht hoffen. Schlosser und Schmiede lehnten meistens jegliche Hilfe ab, weil sie eine Explosion des Benzintanks befürchteten, und sie duldeten nicht einmal, daß man die defekte Maschine in ihre Werkstatt brachte. Hier hieß es also für uns Motorradfahrer: Bist du Christus, so hilf dir selbst! Diesen Rat habe ich viele Jahre befolgen müssen, und das Ergebnis war, daß auch ich wie alle Fahrer damaliger Zeiten ein vorzüglicher Reparatuer wurde. Das Wort „Improvisieren“ wurde ganz groß geschrieben, und darin wurde ich ein Meister.

1904 lag ich einmal irgendwo in der Uckermark fern jeder menschlichen Ansiedlung mit einer hoffnungslosen Panne fest. Der Splint, der die Feder des Ansaugventils festhält, war herausgesprungen und auf Nimmerwiedersehen bei voller Fahrt verschwunden. Natürlich war dabei auch das automatische Ansaugventil samt der Feder, die so eingesetzt war, daß sie sich bei 220 Gramm Belastung öffnete, abhanden gekommen. Das konnte ich erst feststellen, als ich 200 Meter weiter die Maschine zum Stehen brachte. Nachdem ich den Tatbestand festgestellt hatte, machte ich mich in verzweifelter Stimmung auf die Suche nach den verlorenengegangenen Teilen. Ich suchte die Chaussee und den Rasen daneben auf mehr als 100 Meter ab und fand zuerst das Ansaugventil. Nachdem ich schon fast eine Stunde Quadratmeter für Quadratmeter sorgfältig durchforscht hatte, erblickte ich plötzlich zu meiner unsagbaren Freude im Gras neben der Chaussee die Ansaugfeder, die kaum länger als die Hälfte meines kleinen Fingers war. Der Teiler, der die Feder oben festgehalten hatte, blieb indessen unauffind-

bar. Da ging dann sofort das Improvisieren los. Bis auf den Splint, der das Tellerchen festhalten mußte, und das Tellerchen selbst, war alles wieder da. Der Splint machte mir wenig Sorge, da ich ja immer eine halbe Werkstatt bei mir hatte, aber einen Gegenstand, der den Teller hätte ersetzen können, entdeckte ich nicht. Wieder dachte ich lange nach und dann kam mir der rettende Gedanke. Damals verwendete man viel Hosenkнопfe aus Metall, und zufälligerweise befanden sich solche Hosenkнопfe, die etwa der Größe des Tellers entsprachen, an meiner Hose. Im Nu schnitt ich einen der Knöpfe ab, bohrte ein dem Schaft des Ansaugventiles entsprechendes Loch hinein, schob die Feder auf den Schaft, den Teller darüber und befestigte ihn dann mit dem Ersatzsplint, den ich mir aus einem Stück Draht angefertigt hatte. Bald war das Ansaugventil wieder eingebaut, und zu meiner Freude lief der Motor wieder munter, und ohne weitere Störung dieser Art legte ich die letzten 60 km über Joachimstal-Eberswalde nach Werneuchen wohlbehalten zurück. Daß es unterwegs noch mehrere Riemen- und Kerzenpannen gab, braucht hier nicht besonders erwähnt zu werden. Das gehörte damals zu den Routinepannen, die von vornherein einkalkuliert waren wie heutzutage das Tanken unterwegs. Man sieht aber aus dieser Schilderung, daß wir Pioniere des Motorradsportes aus ganz anderem Holz geschnitten sein mußten als der Motorradfahrer von 1961. Ich bin aber heute noch stolz, daß ich die Anfangszeiten des Motorrads miterlebt und miterlitten habe. Die alten Erinnerungen würde ich für kein Geld der Welt hergeben.

Wir Motorradfahrer vor dem ersten Weltkriege saßen sozusagen alle in demselben „Boot“. Uns half niemand außer uns selbst. Daher herrschte unter sämtlichen Motorradfahrern damaliger Zeit eine grenzenlose Kameradschaft. Nie wäre ein Motorradfahrer weitergefahren, wenn er gesehen hätte, wie ein anderer Fahrer auf freier Strecke „bauen“ mußte. Man hielt damals an und fuhr nicht eher weiter, bevor man nicht wußte, daß der reparierende Kamerad wieder flott war. Man stellte ihm notfalls eigenes Reparaturmaterial zur Verfügung, half ihm beim Reifen flicken und Reparieren, und wenn alle Versuche vergeblich waren, dann holte man seine Leine aus dem Rucksack und schleppte ihn mühselig mitsamt seiner Maschine nach Hause. Ich habe das öfter als einmal getan, und das war bestimmt keine Kleinigkeit, wenn man in Betracht zieht, daß ich immer froh war, wenn meine FN mit ihren 2 PS unser eigenes Gewicht schaffte. Von irgendwelcher Bezahlung war natürlich nie die Rede. Wir waren immer froh, wenn wir einem Kameraden helfen konnten.

Dabei möchte ich erwähnen, daß sich diese großartige Kameradschaft, die durch andere Widerwärtigkeiten für uns Motorradfahrer erzeugt, heute gottlob langsam wiederkommt, durchaus nicht auf die Motorradfahrer unter sich beschränkte. Kein Wagenfahrer hätte es fertiggebracht, an einem benachbarten Motorradfahrer vorbeizufahren, ohne ihm zu helfen, und umgekehrt war es ebenso. Damals waren sich noch alle Kraftfahrer einig, gleichviel, ob der eine einen starken Wagen und der andere ein Motorrad fuhr. Das war wirklich eine Zeit echter Kameradschaft, die noch keine Grenzen kannte. Zu meiner Freude muß ich sagen, daß es auch heute noch unter den jugendlichen Kraftfahrern Kavalier gibt. Als ich 1960 mit einer Vespa zur „Internationalen Rallye Radiostad Hilversum“ fuhr, an der ich seit vielen Jahren aktiv teilnehme, flog mir in voller Fahrt meine Baskenmütze weg. Ein junger Fahrer sah es, hielt sofort an und brachte mir die Mütze mit ein paar freundlichen Worten, ehe ich hätte zurückfahren können. Nur ein kleines Beispiel! Es hat mich aber sofort an die



Unsere drei Bilder zeigen (linke Seite) Opa Geuder einmal auf seiner braven Einzylinder-FN 2 PS im Jahr 1903 und daneben, fast sechzig Jahre später, noch immer im Zweirad-Sattel und noch immer bei Wind und Wetter unterwegs, wenn's ihm gerade Spaß macht – allerdings ein bißchen komfortabler (was wir ihm schließlich gönnen sollten!) hier auf einer Vespa.

Im obigen Bild „thront“ er auf einer 800er NSU aus dem Jahr 1913, die schon die für so lange Zeit typische Federgabel mit Kurzschwinge besaß, deren Riemenantrieb auf das Hinterrad aber zusätzlich mit der sogenannten Kupke-Kupplung ausgestattet wurde – einer mit einem Planetengetriebe kombinierten Konus-Kupplung.

(Fotos: Geuder)

Kameradschaft der alten Zeit erinnert. (Opa Geuder, kommen Sie mal zum Elefantentreffen! Red.)

Ein langes, dem Motorrad gewidmetes, Menschenalter liegt nun hinter mir. Ich habe es erleben dürfen, wie aus dem „hässlichen Entlein“ der Pionierjahre das chromglitzernde, elegante Motorrad mit allem erdenklichen Komfort wurde, und noch heute ist es mir immer wieder ein großes Erlebnis, wenn ich auf mein Motorrad steige und mich auf große Fahrt begeben. Das Fahren darauf erlebe ich immer wieder wie eine Offenbarung, und es ist wie vor 60 Jahren für mich ein erhebendes Gefühl, wenn ich meine Maschine elegant in die Kurve lege und sie mir auf jeden Fingerdruck gehorcht. Dann tausche ich mit keinem Wagenfahrer, der von diesen Schönheiten des Motorradsportes meistens nichts ahnt. Der Durchschnittswagen ist – etwas kraß ausgedrückt – nur ein bequemes Beförderungsmittel. Das Motorrad hingegen ist ein hervorragendes Sportinstrument, mit dem der Fahrer allmählich immer mehr verwächst und das er liebt. Man komme mir nicht mit dem Einwand, daß das Motorradfahren gesundheitschädigend ist. Ich selbst bin der beste Beweis für das Gegenteil. Bereits 1930 war ich der erste Motorrad-Kilometermillionär, und heute bin

ich immer noch begeisterter aktiver Motorradfahrer. Es ist unbestreitbar, daß sich schon mancher Motorradfahrer körperliche Leiden durch das Fahren zugezogen hat. Daran ist aber meistens nicht das Motorrad, sondern er selbst schuld. Ich trage beim Motorradfahren stets eine ganz gediegene Spezialkleidung. Die ist teuer, aber sie schützt mich dafür auch vor allen Wetterunbilden. Ich bin 1960 einmal auf meinem Rad etwa 190 km durch Regen und teilweise sogar Wolkenbrüche gefahren, und als ich in Rocklinghausen ankam, da war ich vollkommen trocken.

Am 1. April 1961 feierte ich nun als erster Deutscher mein 60jähriges Kraftfahrerjubiläum, und gleichzeitig kann ich dann auf 60 Jahre unfallfreies Fahren im Verkehr zurückblicken. Die höchste Auszeichnung, der Bundesverkehrswacht für 50 Jahre unfallfreies Fahren besitze ich schon, und eine höhere Auszeichnung gibt es dafür nicht mehr. Fernsehen und Rundfunk haben sich meiner schon 1959 aus Anlaß meines 75. Geburtstages bemächtigt, und an hohen Auszeichnungen fehlt es mir nicht. Augenblicklich befinde ich mich auf einer großen Vortragstournee quer durch die Bundesrepublik und West-Berlin und erzähle der heutigen Generation aus dem reichen Schatz meiner Erinnerungen als Motorradrennfahrer und zeige Lichtbilder, die meistens schon historischen Wert besitzen. Immer wieder erlebe ich es, daß meine Zuhörer über meine große Rüstigkeit sehr erstaunt sind und mir meine 76½ Jahre einfach nicht glauben wollen. Das Rezept ist sehr einfach: Motorradfahren erhält jung! Man bleibt dabei weit naturverbundener als der Wagenfahrer, und das ist der beste Schutz vor dem frühzeitigen Altwerden. Wer da glaubt, daß der Motorsport zum Aussterben verurteilt sei, der sehe auf die unzähligen Klubs in Deutschland, die auch heute noch ihre Touristik und den Rennsport mit der gleichen Begeisterung pflegen, wie wir Alten es früher taten. Das Motorrad lebt und wird auch weiterleben, allen Zweiflern zum Trotz. Es ist Aufgabe der älteren Motorsportler, sich um die motorbegeisterte Jugend zu kümmern und ihren Tatendrang, den man ihr doch nicht verübeln kann, in disziplinierte Bahnen zu lenken und sie zu den Motorradfahrern von morgen zu erziehen. Dann ist mir um den Nachwuchs nicht bange.

Zündkerzen Info

In der Classic 5/93 Seite 44 (Tel. 0711-182-1229) befindet sich ein informativer Bericht über Zündkerzen. Interessant sind die Vergleichslisten zwischen den einzelnen Kerzenherstellern. Siehe und vergleiche auch HB 2/89 Seite 12.

Strassenlage wie Sau die zweite Motorradbrille fuer Brillentraeger

Wir machten in HB 1/93 S.32 auf den Gilsterhobel aufmerksam. In der Gummikuh 10/93 S.40 ist ein interessanter Bericht ueber das Gilstern. Und in HB 2/92 S. 12 machten wir auf eine Fahrerbrille fuer Brillentraeger aufmerksam. Verbesserungen durch den Umbau einer Climax Brille werden in der Gummikuh 10/93 S.38 gebracht. Wer an diesen Berichten Interesse hat, rufe unter Tel. 0421-501617 an und frage nach dem Heft.

MER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK
 LAUBERSHEIMER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK
 LAUBERSHEIMER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK
 LAUBERSHEIMER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK

W. LAUBERSHEIMER
SCHLACHTHOFSTR. 12 · 76829 LANDAU
TEL.: 063 41 / 42 41
FAX: 063 41 / 8 86 86

— OLDTIMER ELEKTRIK —

FACHBETRIEB

INSTANDSETZUNG VON:
 Zündmagneten, Zündspulen
 Gleich- und Drehstromankern, Statorwicklungen, uä.

FERTIGUNG VON:
 Kabelbäumen, elektr. Spannungsreglern
 für alle Limatypen.

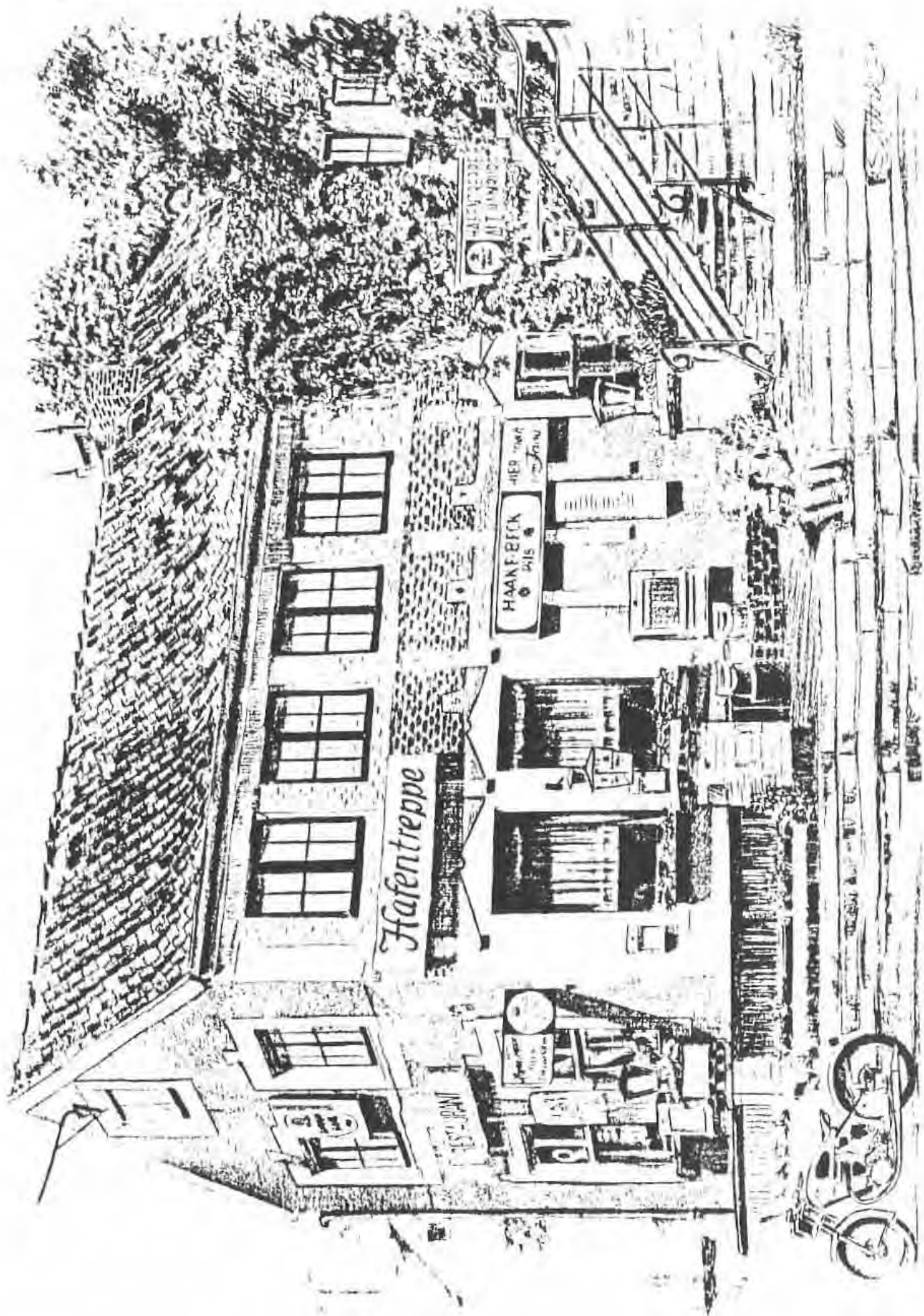
1 JAHR GARANTIE
KOSTENLOSE PREISLISTE ANFORDERN

MER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK
 LAUBERSHEIMER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK
 LAUBERSHEIMER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK
 LAUBERSHEIMER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK

W. LAUBERSHEIMER
SCHLACHTHOFSTR. 12 · 76829 LANDAU
TEL.: 063 41 / 42 41
FAX: 063 41 / 8 86 86

Kalender und Adventskalender

Es gibt so manchen Kuenstler unter den Horex-Freunden - nicht nur mit Motoren - sondern auch mit dem Zeichenstift. Das Bild mit der Hafentreppe stammt aus der Hand von Konrad Schittek, Wohlersallee 2, D-22767 Hamburg, Tel. 040-438787. Heuer sind nicht mehr viele Kalender zu haben, aber wer fuer Advent 94 und den Jahreswechsel 94/95 rechtzeitig seine Bestellung aufgibt wird sicher gut bedient werden.



Final Edition 2003, das Bild von Konrad Schittek

Federn

Federn in kleinen Mengen, zu vernünftigen Preisen und in allen möglichen Ausführungen fertigt an, nach Zeichnung oder Muster: Firma Karl Brombacher, Rehhoffstr. 14, in D-20459 Hamburg 11, Tel. 040-373182. Der Tip stammt von Ernst aus Büsum und stand in den VFV Nachrichten.

Die Krise bei den Horex-Werken

(siehe auch HB 4/93 S. 20)

...mal anders betrachtet, z. B. anhand der Produktions- und Zulassungsstatistik (siehe Diagramm).

Der kometenhafte Aufstieg der "Horex-Columbus-Werk AG", wie damals Horex offiziell hieß, beginnt mit Serienanlauf der Regina Anfang 1950. In den Jahren von 1950 bis zum Höhepunkt 1953 produzierte Horex fast 55.000 Reginas. Dabei handelte es sich fast ausschließlich um Regina 0 und 1, also um 350er -Motoren mit GG-(=Grauguß) Zylinderkopf. Ausnahmen: Sportmotor und wenige 250er⁺ für die Schweiz.

Die Umstellung auf Alu-Kopf und die technischen Überarbeitungen, die ab Frühjahr '53 zu Regina 2/3/4 führten (400er ab Ifma '53), fallen schon in den sich 1954 abzeichnenden Abstieg. Diese Maßnahmen haben den Niedergang möglicherweise verzögert, aber er ist 1954 und spätestens '55 unübersehbar.

1954 wurden zwar noch 12.548 Horex-Motorräder produziert, das sind jedoch nur acht mehr, als schon 1951. Dafür allerdings mehrheitlich Regina 4, an der sicher etwas mehr verdient wurde, als an den mit kleineren Hubräumen.

An zweiter Stelle lag die 250er (3.038 Stück), wovon 2.850 in dem Jahr in Deutschland neu zugelassen wurden. 1955 rutschten die Produktionszahlen dann trotz Imperator (Pressevorstellung im Dezember '54) und Resident (Serienanlauf der 350er im Juni) auf unter 7.000 Maschinen. Schon 1950 wurden 20 Stück mehr produziert. Da waren es 6.938, wovon ca. 18 % in den Export gingen. Auf Lager blieb damals sicherlich keine stehen.

Nach Auslauf der Produktion der Reginas Ende '55 war das sicher anders. Die, die danach noch bei den Händlern standen, waren wohl nur noch schwer zu verkaufen.

Für 1956 zeigt die Zulassungsstatistik nur noch 1.256 Horex-Neuzulassungen in Deutschland. Produziert wurden jedoch 2.790, nicht viel mehr, als im ersten vollen Produktionsjahr 1949, da waren es schon 2.315 SB 35.

Das bedeutet, daß die Produktionszahlen im Vergleich zum Spitzenjahr 1953 (17.353) um fast 85 % gesunken waren!

Das überlebt kein Hersteller!

Die paar Mopeds und Kinderfahrräder (Rebell 100 und 50 ccm wurden von '57 bis '60 ca. 1.300 Stück produziert) konnten das Steuer auch nicht rumreißen. So wurde das Werk verkauft und zwar an Daimler-Benz. Pleite war Horex nie, soviel ich weiß! Daß dort heute noch produziert wird, z. B. Ventile und Stößel für Mercedes-Motoren und andere, wissen die Horex-Freunde aus dem Frankfurter Raum sicher alle. Was weniger bekannt ist:

Der frühere Horex-Wettbewerber und heutige Mercedes-Konkurrent BMW stützt den derzeit sinkenden Mercedesstern, indem er aus Bad Homburg, aus dem ehemaligen Horex-Werk, Ventile für BMW-Motoren bezieht. Das sichert Arbeitsplätze im alten Horex-Werk.

⁺wer kennt die Stückzahlen der ersten 250er mit GG-Zylinderkopf (Einport, 12 PS) ab Ende '51?

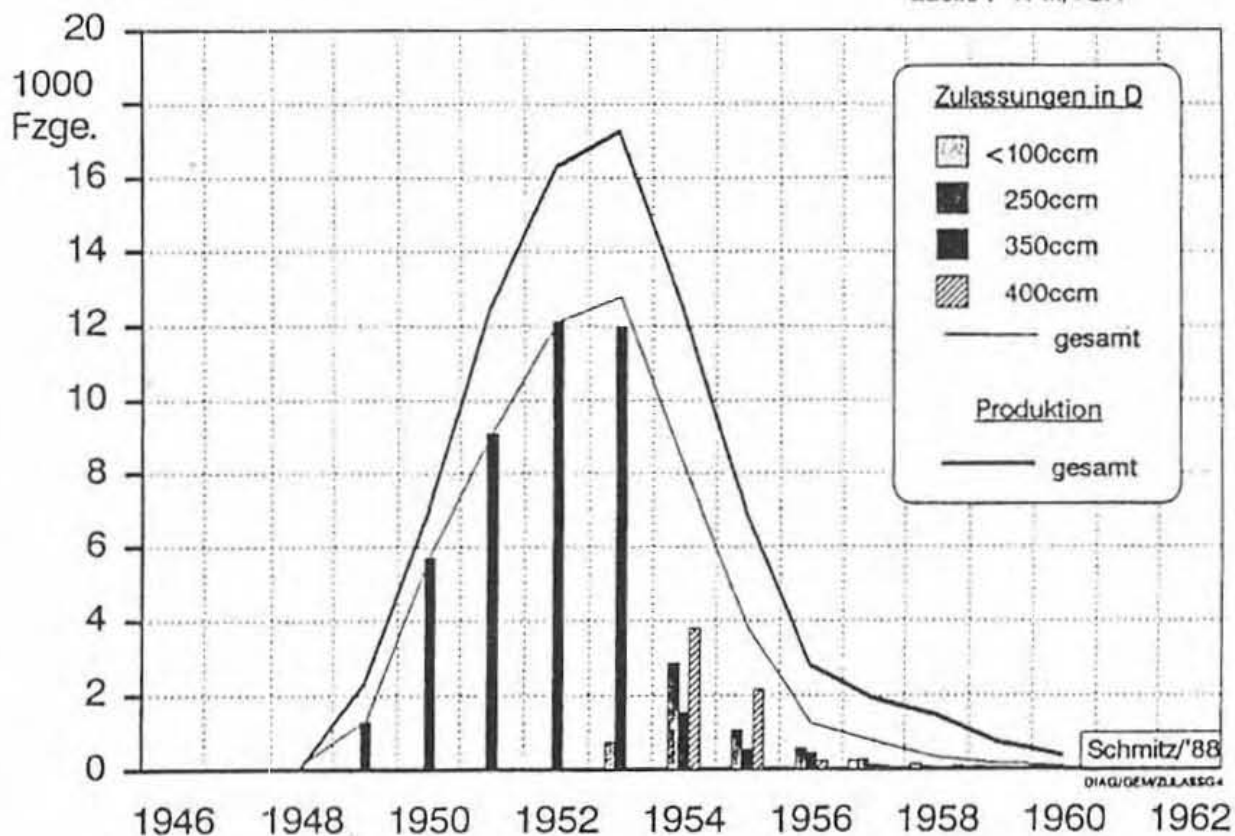
BMW: Wo war die Keimzelle für Horex?
 Richtig, in Oberursel, in der dortigen Motorenfabrik, die ab 1898 unter diesem Namen firmierte. Vorher, ab 1892 hieß das Unternehmen "Motorenfabrik W. Seck u. Co.". Wie's dann weitergeht über Gasmotorenfabrik Deutz und später KHD auf der einen, und Columbus-Motoren auf der anderen Seite, die Geschichten von diversen GNOMen und von Gnome-Rhône-Flugmotoren bis zu Regina und Imperator kann man in verschiedenen "Markt"-Heften nachlesen. Was aber nicht jeder weiß (ein wenig davon steht in der Frankfurter Allgemeinen vom 08.10.92), ist, daß jetzt die BMW-Rolls-Royce GmbH im ehemaligen Verwaltungsbau der Motorenfabrik Oberursel beheimatet ist. Soviel ich weiß, werden derzeit dort Triebwerksteile, z. B. für den Airbus, gebaut.

Beim nächsten Mal schauen wir uns die Statistik noch etwas genauer an, z. B. welche Marktposition Horex im Vergleich zu anderen Herstellern hatte und werfen einen Blick auf die letzten Vorkriegsjahre.

Klaus Schmitz

Horex-Zulassungen in Deutschland

Quelle : VFM/VDA



Hut und Horex,

so heist eine Industrieausstellung des Bad Homburger Heimatmuseums. Dass Horex was mit Industrie zu tun hat, wird jedem einleuchten, aber was hat es mit dem Hut aufsich? Mit dem Hut ist der "Homburger" (eine spezielle Hutform deren Entstehung auf einen englischen Kronprinzen aus der Zeit um die Jahrhundertwende zurueckgeht) gemeint und der wurde in Handwerksbetrieben und Manufrakturen in Bad Homburg hergestellt. Der Kommerzienrat und Fritz hatten sicherlich mehrere davon. Sicherlich werden in dieser Ausstellung viele Fotos zu den Themen sowie einige Exponate zu sehen sein. Ich weis es nicht genau, da diese Zeilen schon vor der Eroeffnung geschrieben wurden. Die Ausstellung findet im "Gotischen Haus" naehe Buschwiese statt. Sie laeuft vom 5 Dezember bis zum 6 Februar. Oeffnungszeiten sind Dienstag bis Samstag 14 bis 17 Uhr Mittwochs bis 19 Uhr und Sonntags von 10 bis 18 Uhr geoeffnet. Ruf aber lieber selbst dort an und fragt nochmal nach wenn Ihr einen Besuch plant. Tel. 01188.

Treffen-Ausstellungen-Maerkte

++++++
+ Die "Horex-Freunde Rhein-Neckar" treffen sich einmal im Monat +
+ und zwar Freitagsabends zum Stammtisch. Die naechsten Stamm- +
+ tische sind am 14.01., 04.02., 04.03., 08.04., 06.05., in der +
+ Gaststaette "Maeurach" in der Maeurach-Str., in D-75181 Pforz- +
+ heim - Eutingen. Die Gaststaette verfuegt ueber 2 Nebenzimmer +
+ die von uns genutzt werden koennen. Ab Mai/Juni ist es sogar +
+ moeglich, die fuer Motorradfahrer so wichtige frische Luft in +
+ der Gartenwirtschaft zu geniessen. Nur eines lieber Horex- +
+ Freund, geraucht wird bei uns nicht. Gruss Bernhard +
+ (Der Novice meint: Das mit dem Rauchen ist ja Landesverrat +
+ fuer "Gelbfuessler"!!!!!!!!!!!!!! und +
+ Wo bleiben die Termine der anderen Clubs ? ? ? ? ? ? ? ? ? ? +
++++++
+ W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +
+??????? Der HC-Mainklingen machen sicher wieder ein +
+ Wintertreffen Intressenten rufen an. Tel. Fritz 07959-634 +
++++++

* W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G *
*20 bis 23.5 40igste Horex Sternfahrt nach Berlin zum HC. Hans *
* Tel.030-6631218. Oft bekommt die erste Nennung einen Preis! *

++++++
+ W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +
+ 11 u. 12.6 Der HC-Nederland laed zu seinem Treffen in das +
+ schoene Friesland, in die Stadt Wateren. Info bei Peter Ritzen +
+ St.Cornelisplein 6, NL-6005 PD Weert, Tel.0031-4955-1754 +
++++++
+30 bis 31.7 Treffen "Wirzenborner Liss" Anfahrt ueber das +
+ reizvolle Gelbbachtal Tel. 02602-8706 Horexfreund Peter +
++++++
* + Diese Zeichen bedeuten: neu, wichtig oder verändert.

Nachfertigungen

Nachfertigungen von Tank bis Auspuff, von Lenkeramatur bis Typen-
schild, Räder, Bleche und vieles mehr, sind bei Jaroslav Klouda,
Husova 227, CFSR 28104 Planany, nach Muster zu bekommen. Diesen
Tip entnahmen wir den VFW Nachrichten.

Korrekte Geschwindigkeitsmessung!

Wie mir ein Freund mitteilte, hat er zur Ermittlung seiner kor-
rekten Fahrgeschwindigkeit einen Fahrrad - Computer an sein Mo-
torrad angebracht. Ja das geht und macht keine Probleme und ist
sehr genau. Fahrrad - Computer sind schon für ca. 30,-DM zu ha-
ben. Die mögliche Geschwindigkeitsanzeige sollte bis 160 km/h
gehen. Was ist zu machen? An Hinter- oder Vorderrad an Felge oder
Nabe, Kettenblatt ist auch möglich, wird das rotierende Geberteil
angeklebt. Aber so, daß das Rahmenfesteteil des Gebers in einem
Abstand von 5mm zum rotierenden Teil auf dessen Kreisbahn sitzt.
Nun wird noch das Kabel zum, am Lenker montierten, Computer ver-
legt und die Installation ist beendet. Jetzt wird über die
Knöpfchen der Abrollumfang (Mutter's Nähkastenmassband) des Rades,
an welchem der Geber montiert wurde eingegeben und schon kann
während der Fahrt die genaue Geschwindigkeit abgelesen werden.
Die Stromversorgung dieser Computer ist mit einer Knopfzelle, wie
bei einer Uhr, sichergestellt. Diese Art Tacho soll sogar durch
den TÜV als Pflichttacho zulässig sein. Euer Horex Novice

Tips von Horst

Horst Tel. 02603-6279 unser Motormacher empfiehlt zum Ziehen von Federkeilen auf Wellen eine Beisszange. Die Beisszange greift ziemlich kurz, fest und ueber die ganze Breite. Also nicht den Meissel nehmen. So wird der Keil nicht verwirkt.

Horst wusste eine mir unbekannte Markierung an den letzten Rundgehaeusemotoren. Also ab Bj.55. Wenn die Motornummer nicht mehr ersichtlich ist, so kann ein "S" oberhalb der Oelschlauchanschluesse einem signalisieren, dass man es mit einem neueren Motor zu tun hat.

Stosssdaempfer

Die letzten Horexten hatten gleich 4 davon. Nicht mehr in jedem Motorradladen sind Stosssdaempfer zu bekommen. Wer einen Satz braucht, ist sicher bei Koni gut aufgehoben. De Koning GmbH, Industriegebiet, D-56424 Ebernhahn, Tel.02623-6020.



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

- Zylinderkopf - Änderungen und Reparaturen (Auspuffstutzen)
- Umbau Motorentlüftung
- Kolben für Regina 350/400
- Sonstige Spezialreparaturen und Änderungen auf Anfrage
- Kostenlose techn. Beratung

HOREX

HC Rhein-Neckar

Bernhard Huber, Altenburgstr. 32, D-76683 Karlsdorf - Neuthard, hat uns freundlicherweise die Kopien der nachfolgenden Horex-Prospekte zur Verfuegung gestellt. Weiterhin hat er noch eine Frage an alle HB-Leser, sofern sie sich an die 50er und 60er erinnern koennen: Bernhard ist im Besitz eines Horex-Club-Wappens des von Walter Sauer, Hauptstr. 171, in Ottersweier Baden gegruendeten HC-Mittelbaden, siehe Bild. Da das Schild einen professionellen Eindruck macht, moechte Bernhard wissen, ob diese Schilder von Horex fuer die Clubs vorgehalten wurden? Wenn einer naeheres weiss, soll er bitte Bernhard informieren. Wenn uns Bernhard dann bescheid gibt waere das schoen. Dank an Bernhard. Das Schild besteht aus einem 1cm starken Alu-Profilrahmen. Das Schild ist blau, Wappen und Schriftzuege sind elfenbeinfarbig. Die obige Abbildung ist eine in etwa massstabgetreue Wiedergabe in Bezug Anordnung der Schrift und des Wappens.





Im Blickpunkt
des Interesses

HOREX

250

Sie ist die Verwirklichung des Wunsches anspruchsvoller Fahrer. Von der bekannten 350 ccm-Konstruktion unterscheidet sie sich nur durch geringe äußere Merkmale. Alles, was sich seit Jahren bewährt hat, ist geblieben, sogar das bestechende „finish“.

Motor

Vollgekapselter 1-Zylinder-Viertakt-Blockmotor mit hängend angeordneten Ventilen im Hochleistungs-Zylinderkopf

Zylinderkopfmaterial: Leichtmetall

Kurbelwelle: 3fach kugel- und rollengelagert

Bohrung/Hub: 65/75 mm

Hubraum: 248 ccm

Verdichtungsverhältnis: 7,4:1

Trockensumpf-Umlaufschmierung durch Kolbenpumpe

Zündung: Batterie-Zündlichtmaschine 45/60 Watt

Zündverstellung: automatisch

Vergaser: Bing 2/26/21

Motorleistung: 16 PS

Getriebe

4-Gang-Fußschaltgetriebe mit Schaltwippe und elektr. Leer-ganganzeige. Fünffederkupp-lung mit eingebautem Stoß-dämpfer. Kraftübertragung durch Duplex-Kette im Ölbad.

Getriebeübersetzungen:

1. Gang 3,25:1

2. Gang 1,81:1

3. Gang 1,33:1

4. Gang 1,1

Gesamtübersetzung: 1:6,56

Fahrwerk

Verwindungssteifer, in Muffen hartgelöteter Rahmen aus nahtlosen Präzisions-Stahlrohren.

Vorderradfederung

Hochelastisch arbeitende Horex-Teleskopgabel. Geringste ungefederte Massen durch Verwendung von geschmiedetem Leichtmetall. Keine Wartung, lediglich Ölwechsel nach mehreren tausend Kilometern. Handlicher Stellknopf für Lenkungs-dämpfer in Lenkermitte.

Hinterradfederung

Langhubige, teleskopische Geradstabsfederung mit geschmiedeten Leichtmetall-Achsfäusten. Federmechanismus und Stoßdämpfer gekapselt.

Bremsnaben

Geschmiedete Leichtmetall-Vollbremsnaben (System Horex) mit Kühlverrippung für stärkste Beanspruchung. Einfache Radmontage durch Steckachsen.

Der Hinterradantrieb mit der patentierten Stoß-dämpferscheibe ist im geschlossenen, mitschwingenden Kettenschutz eingebaut und gegen Schmutz und Wasser wirksamst geschützt. Die neuartige Stoßdämpfung verbürgt elastisches Fahren in allen Gangstufen, in jedem Gelände.

Serienmäßige Ausstattung

Hochglanz-Lackemaillierung, 18-Liter-Brennstofftank in Chromausführung, Aktionsradius ca. 600 km. Polierte, korrosionsbeständige Leichtmetall-Teile wo immer nur denkbar. Sportfelgen aus geschmiedetem Leichtmetall. Verstellbare Fußrasten, abnehmbarer Gepäck-träger, klappbares Hinterradschutzblech, groß-

bemessener Werkzeugkasten mit kompl. Werkzeugsatz und eingebautem Sicherheitsschloß. Lenkschloß im Steuerkopf. Schwingsattel mit Gummidecke, 45/60-Watt-Lichtanlage. Beleuchtetes Tachometer, im Scheinwerfer eingebautes Zündkontrolllicht und elektr. Leerganganzeige. Zentralkipp-stander. Neuartige Luftpumpe. Polierter Leichtmetallhandgriff am Hinterradschutzblech. Verchromte Schalldämpfungsanlage nach neuesten Erkenntnissen, den amtlichen Vorschriften entsprechend.

Abmessungen und Gewichte

Gesamtlänge	2120 mm
Lenkerbreite	670 mm
Höhe	1000 mm
Sattelhöhe	760 mm
Radstand	1390 mm
Gesamtgewicht, trocken	146 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	315 kg

Leistung und Verbrauch

Höchstgeschwindigkeit	110 km
Leistung	16 PS
Kraftstoffverbrauch	3,0 Ltr.
Beschleunigung: 1. bis 3. Gang von 0 auf 80 km/Stunde	= 14 Sekunden



HOREX „Reydon“ Ein Name, der keiner Erklärung bedarf —



Ein Kind der **HOREX**-Werke mit der größten 350-ccm-Produktion der Welt! Motorräder, die in über 50 Ländern der Erde gefahren werden. Motorradkenner wissen, warum sie **HOREX** wählen... weil **HOREX** fünf berechnete Forderungen erfüllt:

- **Sicherheit**
- **Kraft**
- **Straßenlage**
- **Fahrkomfort**
- **Eleganz**

Besuchen Sie unsere Vertreter und überzeugen Sie sich selbst

Gebrüder Bahle

Hertford
Geobenstr. 22a • Ruf 4161

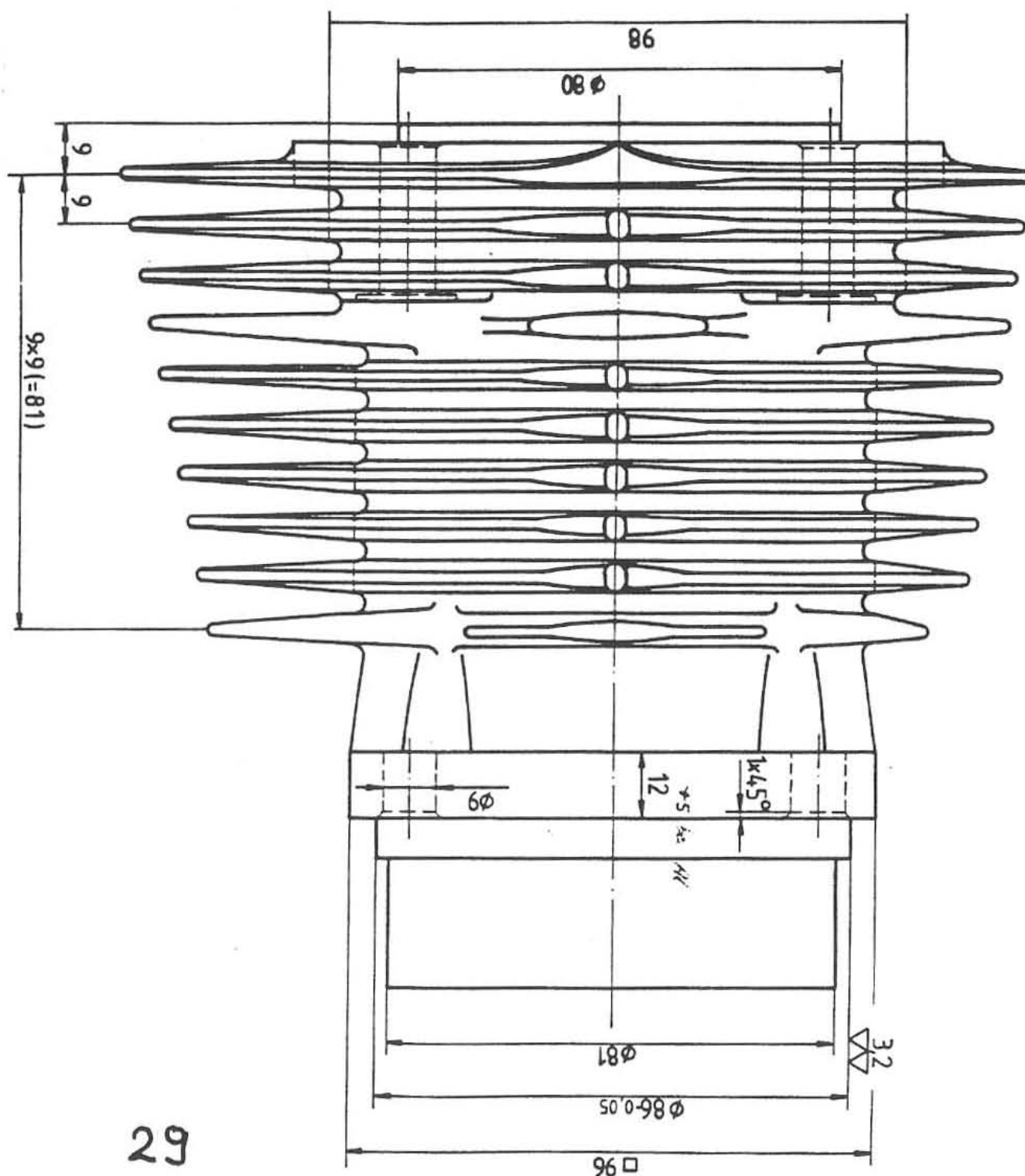
Alle Angaben der technischen Daten wurden von einem vereidigten Sachverständigen des VFM geprüft. Änderungen in Konstruktion und Ausstattung vorbehalten

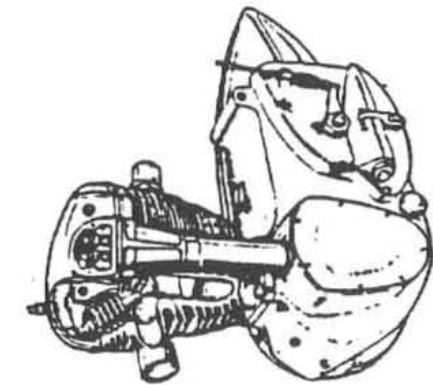
Telefon

Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beige-fügten Zahlung oder Zahlungs-beleg. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

Wir danken unserm Hollaender Albert Eringfeld fuer die Zeichnung des Reginzylinders. An dieser Zeichnung sind die Platzverhaeltnisse fuer eine Ausbuechung zu studieren. Die zweite Zeichnung gibt die Laengen der Gehaeuseschrauben und ihren Platz im alten EIM oder VictoriakR35 Motor an.

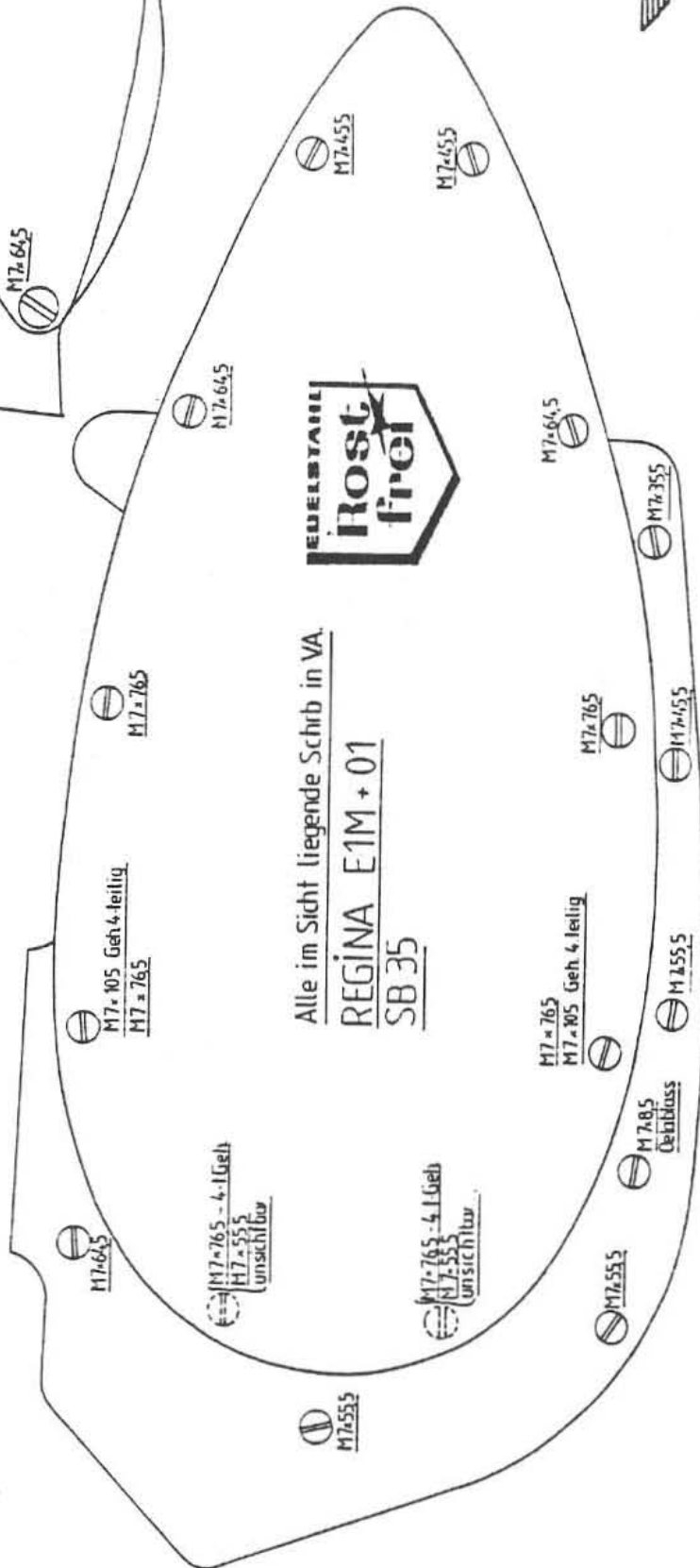
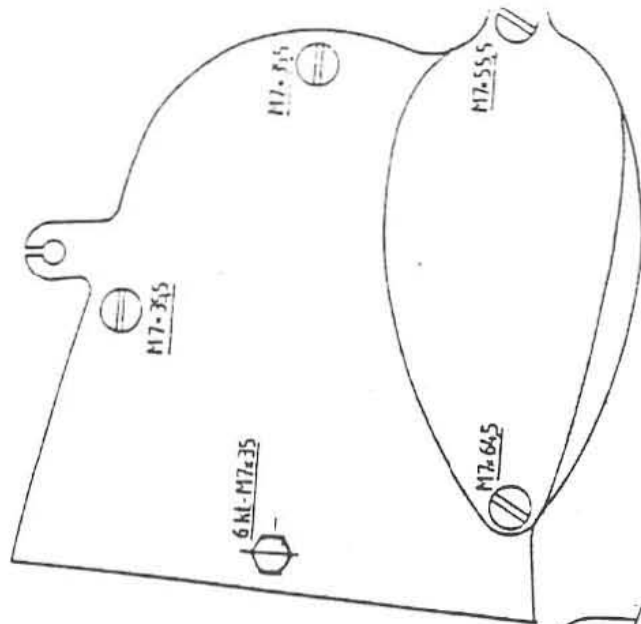




HOREX



Albert Ermingfeld
Hallerstrasse 40
NL 7091 AG - Ulm/Heide
Telefon Nr. 31 03 55 22 23



1000 Berlin 10
 f Verkehrsamt, Europa-Center
 Pe Haubach Central, Franke, Haubach 22

1000 Berlin 12 Charlottenburg
 Pe Alexis, Schwarzer, Carmer 15
 Ho Bialas, Perez, Carmer 16
 Hg Cortina, Stucci, Kant 140

Hg Leibniz, Deppen, Leibniz 59
 Pe Silvia, Dalg-Gebert, Knesebeck 29

1000 Berlin 15 Halensee-Wilmer
 Ho Bregenz, Kam, Bregenzer 5

Ho Bogota, Schlüter 45
 Ho Curtis, Eckert, Pariser 39-40

Hg Austrian, Nicklisch, Pariser 39-40
 Hg Gloria, Trabandt, Wieland 27

Hg Kleist, Hanssen, Darmstädter 7
 Pe Ins, Racke-Franke, Umland 33
 Hg Modena, Kreutz, Wieland 26
 Ho Pension Funk, Fasanen-69

1000 Berlin 19 Westend
 Ho Am Park, Born, Sophie-Charlotten 57-58

Pe Gribnitz, Goschin, Kaiserdamm 82
 Ho Messe, Gruner, Neue Kant 5

1000 Berlin 20 Spandau
 Ho Hamburger Hof, Trebeck, Klinkel 6

Pe Spandau-West, Fricke, Staakener 87-89

1000 Berlin 22 Kladow
 Ho Havelhaus, Stieglitz, Imchenallee 33-35
 Pe Pension 22, Tietz, Schambachweg 22

1000 Berlin 26
 Pe Haus Schliebner, Dannenwalderweg 95

1000 Berlin 28 Frohnau
 Pe Tanneneck, Melzer, Karmeliterweg 49

1000 Berlin 30 Schöneberg
 Pe Fischer, Weschke, Nürnberger 24A
 Ho Sachsenhof, Motz 7

Pe Alster, Dost, Eisenacher 10

				R	D	K	U	.		NZ	P	b-t	F	
030	Ew 1900000													
21234														
3422030		B	C				U	1				50	53-60 m	
030														
3125144							K	1	H			7	55 m	
3125025		B		T	R		U	1		15		67	55-75 m	
3139059				T			U	1	H			42	60 m	
3238495		B					K	U	2	H		23	60-70 m	
8812129		B	C				U	2				30	45 m	
030														
8814307	8824009	B	C	T			K	1	H		2	50	55 m	
8815001	8835887	B	C	T			K	U	1	H		280	49-70 m	
8834931		B					U	0	H			28	50-80 m	
8857000		B	C	T			K	U	1	H	10	52	60-80 m	
8818060		B	C	T			U	1	H			38	55-75 m	
8814701	8814707						K	U	0	H		30	65-70 m	
8815770							K	U	1	H		28	45-50 m	
8835404		B	C	T								29	55-80 m	
8827193	8827193	B	C		R		K	0				24	60-75 m	
030														
3213485		B		T			K	U	1	H		11	55 m	
3025529	3028529						K	U	0	H	50	3	58	60 m
3216446										2		51	45 m	
030														
3334602		B			R		U	0				15	50 m	
3336021		B			R		K	U	1		20	14	53 m	
030														
3655800					R	D	U	0	H	30	20	50	45-50 m	
3655230							K	0				8	46-56 m	
030														
4167997							K	U	0	H		6	15 35 m	
030														
4018104		B						0	H			9	45-60 m	
030														
2186808	2134225	B					K	U	1	H	20	20	30-45 m	
2162074		B	C	T	R			1	H			110	45-50 m	
2186952		B					K	U	0	H	30	15	55-80 m	

In Berlin kann man auch fuer unter 50,00DM in ein Hotel oder eine Pension einbuchen. Um die Buchstaben und Zahlen in den Listen in ihrer Funktion zu erkennen benoetigt man den auf Seite 32 abgedruckten Schluessel.

			R	D	K	U	.	NZ	P	b-t	F
Ho	Pension Conti,Potsdamer 67	2612999								67 60	
Pe	Pension Cäcilie,Motz 52	2116514	B	C		K	U	O	H	12	45-60
1000	Berlin 31	030									
	Reservierungsd. Berlin,Wilhelmsaue 99	8221879 8210292									
Hg	Margit,Krause,Brandenburgische 24	8837717	B	C		K	U	I	H	30	55 55-90 m
Hg	Konstanz,Jelinik,Konstanzer 30	860268	B	C	T			1	H	7	65 49-110 m
Hg	Trautenau,Hartmann,Trautenau 14	8613514	B			K		0			26 40-70 m
Pe	Am Lehniner Platz,Damaschke 4	3234282 3239359	B			K	U	1	H		96 65-75 m
Ho	München,Prasse,Güntzel 62	8542226						0	H	1	18 50
Pe	Finck,Güntzel 54	8612940	B			K		1	H		26 50 m
Ho	Savigny,Brandenburgische 21	8813001	B	C	T						99 60-90
1000	Berlin 33 Grunewald	030									
Pe	Diana,Opel,Werner 14a	8261077	B	C	T		U		H	15	1 15 50
Pe	Pension am Rüdesheimer Platz,Rüdesheimer Platz 7	8279170	B	C	T			0	H		14 54-58 m
Ho	Studentenhotel Hubertusallee,Delbrück 24	8919718 8928698	B	C		R		U	1		170 40-75 m
1000	Berlin 36 Kreuzberg	030									
Hg	Wendenhof,Freitag,Spreewaldplatz 8	6187000 6127046	B	C			K	U	1	H	36 35 50
1000	Berlin 37 Zehlendorf	030									
Pe	Haus Simone,Dobat,Schreiber 16	8117019	B	C			K	U	0	16	31 45 m
1000	Berlin 42 Tempelhof	030									
Ho	Korso am Flughafen,Tempelhofer Damm 2	7857077	B	C	T			U	1	H	35 50 53-93 m
1000	Berlin 45 Lichterfelde	030									
Gä	Gästehaus Ingeborg,Ruthnerweg 15	8177632	B	C				U	0		8 45-60 m
1000	Berlin 47 Rudow	030									
Hg	Hotel Süden,Dietrich,Neuköllner 217	6616093	B	C	T		K	U	1	H	25 75 48-80 m
Pe	Pension Helga,Formerweg 19	6621010						U	0	H	15 45-50 m
1000	Berlin 49 Lichtenrade	030									
Pe	Pension zur kleinen Herberge,Fontane 45a	7458171						U	0	H	25 10 50-60 m
1000	Berlin 61 Kreuzberg	030									
Ho	Zur Reichspost,Littmann,Urbani 84	6911035	B	C		R		U	1	H	10 50 55-60 m
Ho	Transit,Kleiner,Hagelberger 53-54	7855051 7859619	B	C			K	U	1	H	140 55-65 m







Was kostet eine Restauration

In der "Motorrad Classic" wurden die Kosten der Restauration einer 26er Gillet angegeben. Da diese Informationen auch fuer Horex - Restaurationen einen Anhaltspunkt geben bringen wir sie hier, Angaben in DM: Lackierung zweifarbig plus Linierung 1150,- / Sandstrahlen 290,- / Vernickeln und Polieren ohne Tank 1600,- / Bremsbacken neubelegt 132,- / VA Speichen Reifen und Schlaeuche 429,- / Sattlerarbeiten 200,- / Ersatzteile 600,- / Transport und Portokosten 195,- Telefonkosten 170,- / Summe 4766,- plus 110 nicht gerechnete Arbeitsstunden.

Klacks Video







Jeder kennt "KLACKS" das er auch gefilmt hat ist nicht so bekannt! Doch daß das Thema das Motorrad der 50er bis 70er ist, ist wohl wieder jedem klar. Nur wo sind die Videos erhaeltlich? Und welche Videos sind erhaeltlich? Anfragen sind zu richten an: ALV Studio, Volker Leverkus, Haubeweg 24, D-71566 Althuet- te, Tel.07183-41417.

34

Typ Hausname Inhaber/Pächter Straße	Vorwahl u. Ruf-Nr.	Zimmer	Haus	Preise
		  	R D K U   N Z P 	b - t F

Erläuterung für die Kurzbezeichnung der Haustypen.

Hotel	= Ho	Pension	= Pe
Hotel garni	= Hg	Fremdenheim	= FH
Kurhotel	= KH	Gästehaus	= Gä
Sporthotel	= SH	Gasthof	= Gh
Kurheim	= Kh	Gasthaus	= GH

			R	D	K	U			NZ	P		b	t	F
Dusche oder Bad im Zimmer			WC im Zimmer		Telefon im Zimmer		Restaurant im Haus		Diät lieferbar		Kinderermäßigung		Unterhaltungsraum	
							Lärmpegel 0-1-2		Haustiere erlaubt		Sitzanzahl im Nebenzimmer		geschützte Pkw-Plätze	
									Bettenanzahl		Niedrigstpreis		Höchstpreis	
											Mit oder ohne Frühstück			

Passlinie

Lackreparatur mit Airbrush

Durch Zufall kam ich vor einigen Jahren in einem Modellbaugeschäft zu einer Spritzpistole einfachster Bauart, die eigentlich für Airbrush gedacht war. Für ca. 20,- DM bekam ich die Minipistole der Firma Karger, einen Farbbecher und eine Schlauchleitung mit einem einstellbaren Anschlußstück für eine ebenfalls lieferbare Preßluft-Vorratsdose. Eine Zusatzinvestition für einen Gewindeadapter mit Außengewinde für das Anschlußstück und einem Innengewinde für ein Autoreifenventil ermöglicht den Anschluß an das Reserverad als Preßluftreservoir. Bei der Tankstelle wird das Reserverad ordentlich mit Preßluft vollgefüllt und schon kann die Lackierarbeit losgehen.

Kleine Lackfehlstellen können problemlos in Eigenregie repariert werden. Spachtel- und Schleifarbeiten müssen vorher sorgfältig durchgeführt werden. Die zu reparierende Oberfläche muß makellos erscheinen um ein gutes Endergebnis zu erzielen.

Den Lack besorgt man sich aus einem Autolackzentrum, wo man sich Mengen ab 0,5 kg nach der gewünschten Farbnummer passgenau anmischen lassen kann. Dazu gehört bei heute üblichen Acryl-Lacken, der passende 2K-Härter und die zugehörige Verdünnung.

Die einfache Spritzpistole arbeitet nach dem Zerstäuberprinzip mit äußerer Farbmischung. Durch ein waagerechtes Rohr wird Luft geblasen, dadurch wird durch Unterdruck (Bernoullisches Prinzip kann man im Physikbuch nachlesen) die Flüssigkeit aus einem hängenden Vorratsbehälter (normalerweise mit 30- 60 ccm) durch ein Steigrohr heraufgezogen und im Luftkegel vermischt und versprüht. Als Eckwert für den richtigen Verdünnungsfaktor wird als Vergleich die Konsistenz von Trinkmilch angegeben. Der Nachteil dieser hohen Verdünnung ist, daß nur dünne Farbschichten aufgebracht werden können und dadurch auch kleine verbliebene Unebenheiten nur schlecht ausgefüllt werden. Als Vorteil ergibt sich daß Flächen wie Kotflügel, Radläufen, Hauben oder Türen ohne große Abklebeaktionen bearbeitet werden können. Es entstehen saubere Übergänge, die nach dem Trocknen ohne Schwierigkeiten poliert werden können und sich nahtlos in das Gesamtbild einfügen.

Experten, die Zugriff auf einen Kompressor haben, können sich einen speziellen Luftschlauch herstellen, der auf der Anschlußseite für die Pistole ein altes Schlauchventil Messinginnenteil von einem Schlauch mit dem Autoventil enthält.

An dem mitgelieferten Adapter läßt sich durch mehr oder weniger weites Eindrehen der zentrischen Einstellschraube die gewünschte Luftmenge wählen.

Inzwischen ist im Modellbaubereich die Firma Revell der bekannteste Lieferant für Airbrush-Pistolen von der ganz einfachen oben beschriebenen Pistole bis hin zu high-tech Ausführungen mit Innenmischung und stufenloser Dosierung von gewünschter Luft- und Farbmenge, mit denen man beispielsweise kleine Gemälde auf der Kofferraumhaube selbst gestalten kann. Nun frisch ans Werk. GeGe



Dieser Bericht über Lackreparaturen stammt aus der Feder des "Frinzen-Post" (Zeitschrift für den NSU-Freund) Editors Gerhart Geiling Tel. 05191-12203. Danke Gerhart.

A N Z E I G E N

Alle Kleinanzeigen sind kostenfrei. Wir behalten uns aber vor, den Text sinnvoll zu kürzen oder zu verändern. Anzeigen können jeweils bis 30 Tage vor Herauskommen des HB an uns per Post oder Telefon, für die nächste Ausgabe des HB, gegeben werden. Siehe hierzu Adresse und Telefon im Impressum.

Verk.: neuwertigen Zylinder und Kolben von Regina400, sowie Zylinder und neuen Kolben SB35, Graugusszylinderkopf und ungeschlitzten Zylinder. Manfred Tel. 06772-5433

Verk.: Reginal, Bj.51, sehr gut Originalzustand, 2.Hand,voellig erhaltene Historie, VB 8500,-DM Standort Bayreuth/ Bayern Tel. 0431-789307/09234-1360 Andreas.

Verk.: Imperator Hinterrad-Schutzblech (Nachbau), Vorder-rad - Schutzblech (original), passt an Imp. u.Resi. Schwinge, verchromten Kickstarter. Tel. 09373-8689 Helmut.

Verk.: Resident Bj.55, Zustand 100% Original, total neu aufgebaut und neu lackiert, gegen hoechst Gebot. Tel.0161-4707744 Helmut.

Suche Regina350Sport sowie andere Horex auch zum Restaurieren, Literatur, orig. Auspuffanlage, Sitzbank und Info. ueber Sport.Tel.06032-1823 Rolf

Verk.: Original werksneue 250er Kurbelwelle. Die Welle ist in der Ausfuehrung eine korbverzahnzte 03er. fuer Spitzgehaeuse mit Schauloch. Fuer Original-restaurierer, werksoriginale-Kabelbinder aus Blech nach Vorrat. Tel. 07231-55909 Winfried.

Verk:Regina350 Bj.50,mit vielen Neuteilen (Raeder, Auspuff, Verschleissteile) VB 4950,- u. MZ ES150,Bj.68, VB 1450,- beide mit vielen Ersatzteilen. Tel. 0221-2211910 / 6804967 Dietmar.

Verk:Regina03 350 komplett restaurierungsbeduerftig 2750,- DM Albert Tel. 0031-8355-2223

Verk: Reginamotor 350 Graugusskopf, dreigeteilt + 30kg Teile. Neuen Primaertrieb + Kupplung. VB? Wolfgang Tel. 037605-5492

Zu Verschenken ist unser Stadtsparkassenkonto zwar nicht, aber die vielen Probleme die wir mit diesem Institut haben, laesst uns zur Post ueberwechseln. Bitte streichen Sie: Frankfurter Sparkasse von 1822. Nehmen Sie neu auf: Postbank D-60288 Frankfurt, Bankleitzahl 50010060, Konto 84423605, Siegfried Klinger. Wenn Sie eine Lieferung erwarten, denken Sie bitte an die nur einmalige monatliche Zustellung der Postbankauszuege. Nimm Dir Zeit und draengele nicht.

Schalldaempfer-Nachbau (Siehe HB4/92; S.15ff): Der S3/S35 Besitzer, welcher Okt./Nov. wegen dto. Schalldaempfer-Nachbauten bei mir nachgefragt hat, bitte nochmal melden! - Ein Besteller ist abgesprungen und 2Stueck koennen uebernommen werden. Ch. Hch. Tuermer; Tel.069-591360 o. geschl. 069-6060-226.

Black Power

Unter dieser Überschrift brachte die Markt 7/93 einen lesenswerten Artikel über die Tätigkeiten einer Münchner Firma, welche alte, originale, schwarze Batterien wieder aufarbeitet. Das Ergebnis dieser Tätigkeit ist eine neuwertige Batterie. Vorbedingung ist, daß man eine alte verbrauchte Batterie einschickt. Denn das alte schwarze Hartgummigehäuse wird benötigt, darum darf es auch nicht gerissen oder sonstwie defekt sein. Die Adresse: Akkumulatoren Hans Höller, Guldeinstr. 28, D-80339 München, Tel. 089-5025520, Fax 089-508145, bitte nach Herrn Gerhard Rudloff fragen. Wer genaues über die zu tätigenen Arbeiten erfahren will, besorge sich die Markt. Eine Telefonnummer hierzu lautet 06131-992-0.



Die nächste Sternfahrt
geht nach

HOREX



BOLE



Unverwundlicher
DRAUFGÄNGER

RENNFAHRER FRIEDEL SCHÖN! 80

Friedel Schoen wurde 80

Der heute in Mademuehlen im Westerwald lebende Frankfurter Friedel Schoen feierte am 7. Februar, im engsten Familienkreis, seinen 80igsten Geburtstag. Friedel Schoens Rennfahrerlaufbahn ist eng mit dem Namen Horex verknuepft, obwohl sein erster grosser Triumph die 1949er deutsche Meisterschaft fuer 250er Saugmotoren auf Buecker errungen wurde. Aber schon im folgendem Jahr wurde er auf Horex 350 deutscher Bahnmeister. Doch seinen groessten Bekanntheitsgrad errang er auf der 1952er 500ccm DOHC Imperator die er als Werksfahrer fuhr. Wir wuenschen Friedel Schoen alles Gute.

Siegfried Klinger

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleissteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

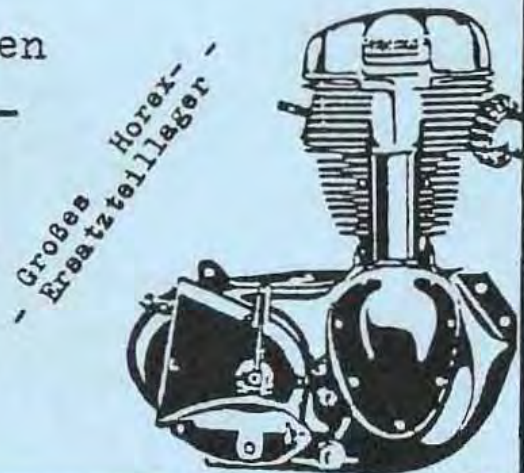
Krümmer - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

64807 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



Liebe Horexfreunde

Ueber die Jahre wurde uns gegenueber immer mal wieder Kritik am Horexboten geaeusert. Doch in der Regel bleibt die Kritik sehr allgemein: So nach dem Motto - "Ihr schreibt einen ganz schoenen Mist" - Mir geht es da wie vielen anderen auch, ich hoere mir das an. Vielleicht hat der Kritiker ja irgendwo recht? - Ich sage: "Wir versuchen es zukuenftig besser zu machen - und Tschuess!!!!".

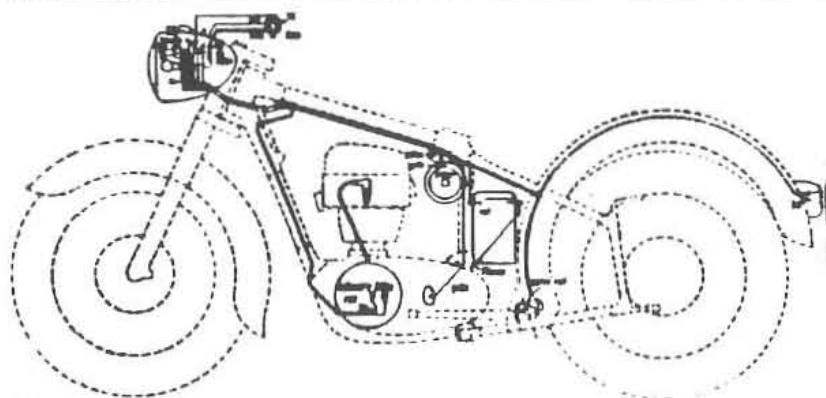
Zuhause aber aergere ich mich ueber mich selbst, dass ich den Kritiker nicht nach Details seiner Kritik befragt habe. Vielleicht bleibt so ein wirklicher sachlicher Fehler in unserem Boten unberichtigt. Oder wir haben nur einen von mehreren moeglichen Denkansaeetzen in unserem Boten dargestellt. Sollten solche Fehler im HB existieren, so glaube ich, dass wir verpflichtet sind, diese Fehler zu berichtigen oder zumindest den alternativen Denkansatz dazustellen, um so jedem die Moeglichkeit zu eigenen Gedanken zu geben. Also liebe Horex-Freunde lasst uns unsere Fehler wissen, denn an konstruktiver Kritik werden wir alle wachsen und die Generationen nach uns werden es uns danken, wenn ihnen fehlerfreie Unterlagen zu ihrem Horex-Hobby zur Verfuegung stehen. Und nebenbei - ueber konstruktive Kritik aergern wir uns nie.

Euer Horex-Novice

Redaktionsschluss fuer HB 3/94 ist Anfang Juni
erscheint am 15 Juli 1994.

94. Das Heft

Laubersheimer
Verfahrenstechnik GmbH
 Schlachthofstr. 12
 76829 Landau
 Telefon 06341/4241



"Frühjahrs-Aktion"

Neue Spannungsregler
 für alle Lichtmaschinen DM 80,-
Kabelbäume in original Farben u. Ab-
 messungen mit Anschlußplan DM 65,-

Instandsetzung von Zündmagneten
 schnell und kostengünstig

Gleichstromanker wickeln 130,-200,-
Zündspulen wickeln DM 85,-
Drehstromanker im Tausch DM 115,-
 Auf sämtliche Arbeiten und Produkte

1 Jahr Garantie

Bitte kostenlose Preisliste anfordern
 Postversand jeden Tag; auch ins Ausland

Hallo, liebe Horex-Freunde!

Hiermit möchte ich mich noch mal an alle "Horexianer" wenden bezüglich des Horex-Registers. Einige Freunde hatten mich gebeten, fehlende Ersatzteile in dem Register mit anzugeben. Ich halte das für eine sehr gute Idee. Es sollten aber nur Teile sein, die man zur Zeit noch nicht kaufen kann. Ich bitte die vielen "Horexianer", die sich noch nicht gemeldet haben, es bald zu tun. Ich werde jedem dann ein Register zuschicken.

Hier noch mal meine Adresse:

Horst Mädel, Sengbachweg 17, 51061 Köln, Tel.: (0221) 60 81 14.

Viele Grüße, Euer Horst.

INHALT

Seite	Thema
2	Friedel Schoen, Lieber Horex-Freund.
4-11	Regina Kurbelwellen.
11	Peter Kallert, Bremsbeläge.
12-13	AM 250ccm Motor Columbus.
14	Imperator Schnittzeichnung.
15	Columbusinfo, Sattler, Gehäuseschrauben.
17	Schneckenradabzieher, Fischschwaenze, 6Volt kontra 12, Test Delkreislaut.
18-19	Überholung Regina-Hirafe.
20-23	Tips vom "Maxfahrer"
21	Black Power 2, Nummernschildbefestigung, Tips aus USA, Nachtrag BMW-Lima K.Schmitz.
22-23	Kleines Kennzeichen.
24	Resident Delmessstab.
25-26	Adressen von Spezialbetrieben fuer Hobby.
26	Trommelscheinwerfer fuer Vorkrieg, Entlackung 2, V2A Auspuffanlagen.
27	Horex Chronik, Tips von "AWO u. Simon", Rostschutz im Auspuff, Tolle Nussverlängerung.
28	Kundendienstmitteilungen vom Werk, Gummikuh Tips, Polenreise, Unterschiede bei Telegabeln?
29	Tips von Axel, Sulfat im Batteriekasten.
29-30	Moped Rebel 50 (Rohrrahmen)
31	DEKRA ABE, Delfilter Simeerring, Elektromische-Zuendung Museum.
32	Bleifrei - Ist das O.K. fuer Horex?
33	Treffen, HF-Dreieckland, Sport Outfit
34	Feinblechner und Tankbauer.
35	Sternfahrt Berlin, Vergaserreinigung, Schutzgasschweißen, Blutgruppen und Spenden.
36	Anzeigen.



Karlheinz Bitsch
 Kelterweg 8
 6803 Neckarhausen
 06203/16462

- Zylinderkopf - Änderungen und Reparaturen (Auspuffstutzen)
- Umbau Motozentlüftung
- Kolben für Regina 350/400
- Sonstige Spezialreparaturen und Änderungen auf Anfrage
- Kostenlose techn. Beratung

HOREX

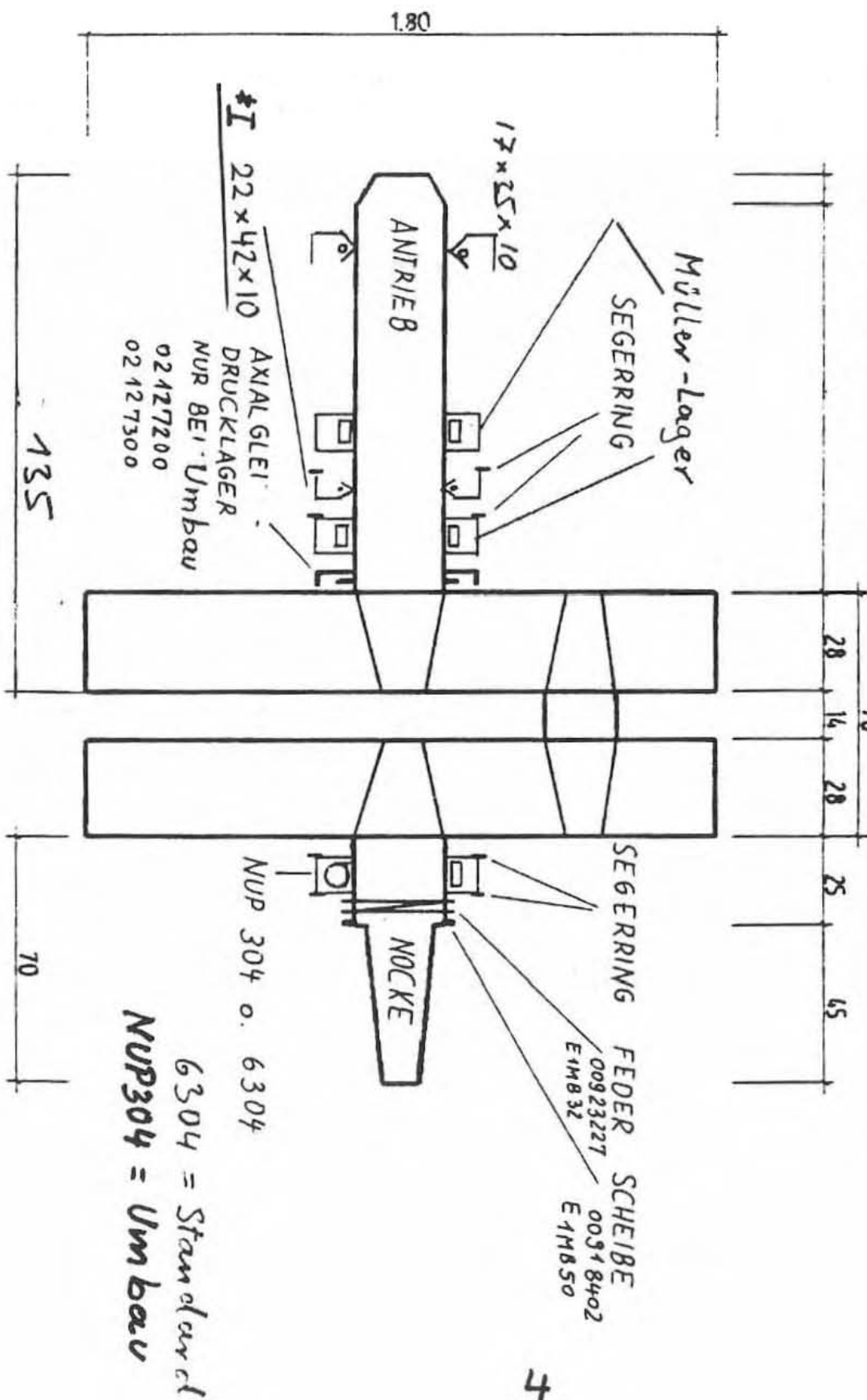
Die Regina Kurbelwellen

Durch die Vielfalt der verschiedenen Regina - Typen existiert auch eine Vielfalt bei den Kurbelwellen. Durch die verschiedenartigen Lagerungen und Ausfuehrungen der Kurbelwellen ist einiges an Unterschieden beim Zusammenbau (Lagerung) der verschiedenen Reginalmotoren zu beachten.

In unseren Skizzen wird schematisch die Reihenfolge von Lager, Scheibe, Wellendichtring und anderen Kleinteilen auf den Kurbelzapfen verdeutlicht. Auch laesst sich erkennen in welcher

SB 35 / REGINA / REGINA 1
UMBAU "HAHNENSTEIN"

*I Aluringabdichtung (siehe HB3/91 S.8) ist auch möglich!
Bei Verschleiß gegen Simmering austauschen.



NEUE NACHBAUTEILE FÜR REGINA/IMPERATOR/RESIDENT

KURBELWELLE GEPRESST FÜR REGINA; KURBELWELLE
FÜR REGINA 03; KURBELWELLE FÜR 06 (400er)
KURBELZAPFEN VERSTÄRKT; KOLBEN REGINA;
KOLBENIMPERATOR; NOCKENWELLE E 86;
NOCKENWELLE R 1; NOCKENWELLE R 3;
ÖLKONTROLLSTAB IN EDELSTAHL;
STOSS-STANGEN; SPERRAD;

HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND
REGINA · RESIDENT · IMPERATOR

Teileliste 93 mit 600 Bildpositionen
DM 2,50 · Motoreninstandsetzung
Räder · Kurbelwellen · Teilefertigung
Blechkotflügel · Neues Werkstatthand-
buch · Gebraucht-REGINAS

Technik

97424 SCHWEINFURT, Kreuzstr. 6
Tel. 097 21-4 14 55 u. 8 60 58 · Fax 097 21-4 39 52

TANK

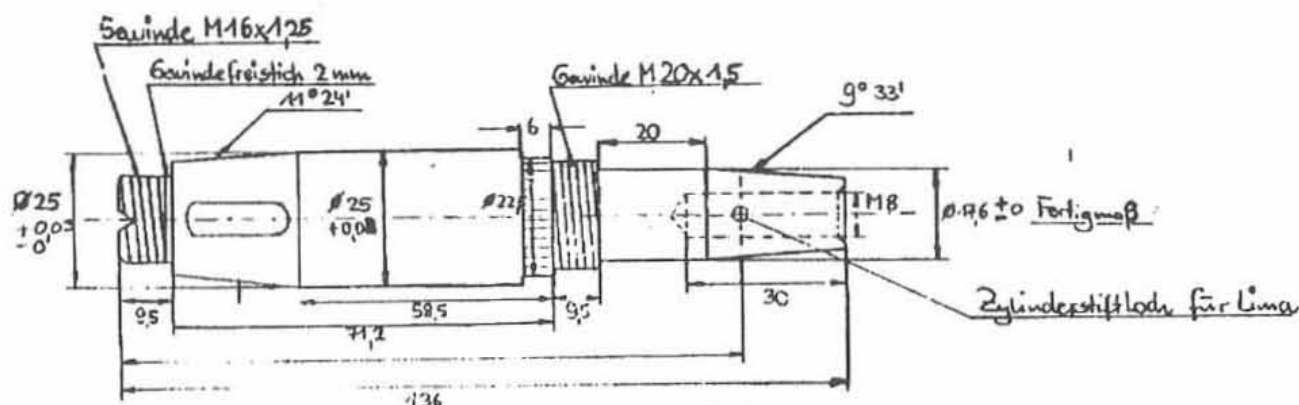
Tank-Innensiegel	DM 78,-
Tank-Entroster	DM 26,-
Tank-Reiniger	DM 20,-

Mehrfachanwendung!
Entroster + Reiniger für alle
Stahlteile geeignet.

Technik

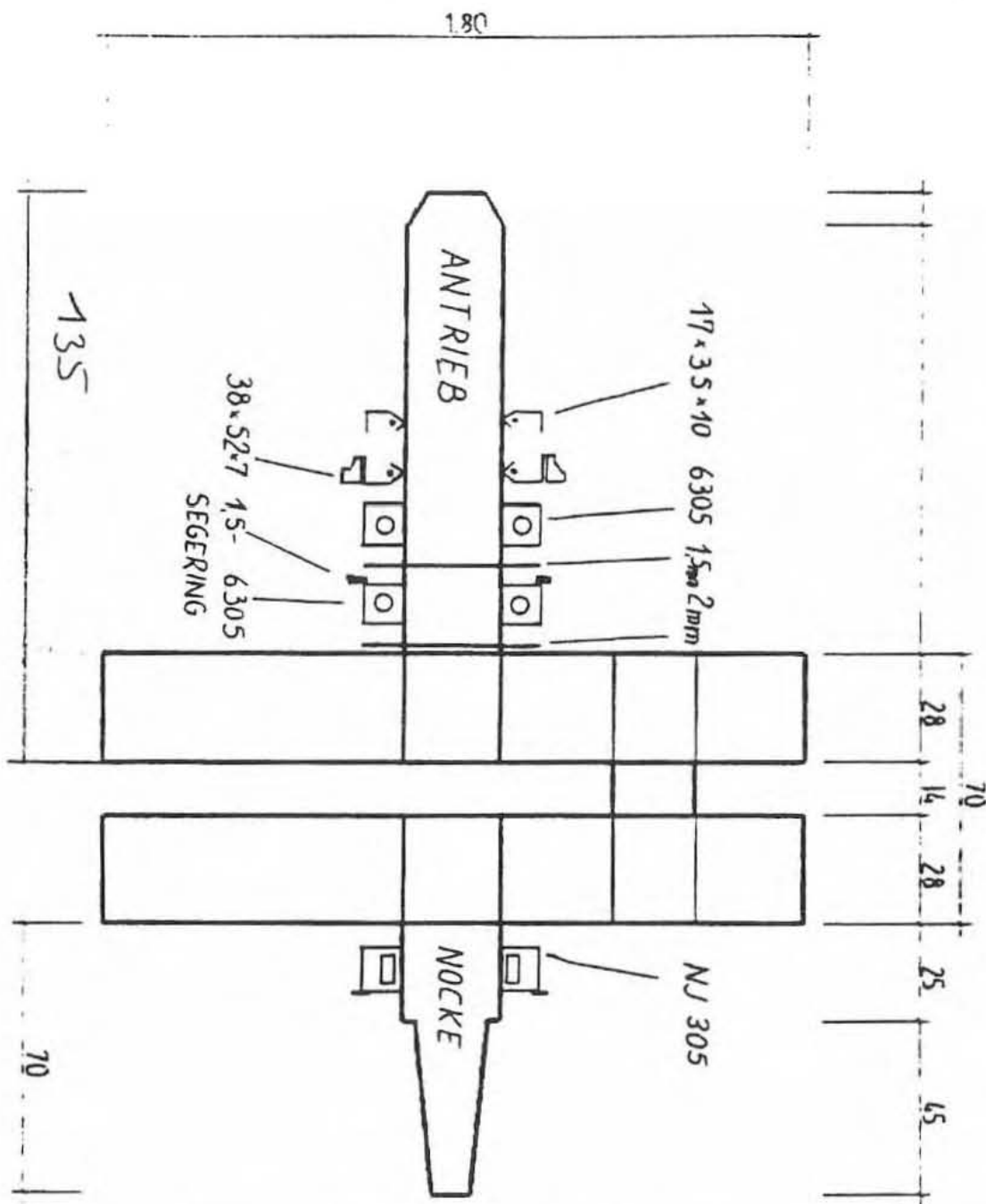
97424 SCHWEINFURT, Kreuzstr. 6
Tel. 097 21-4 14 55 u. 8 60 58 · Fax 097 21-4 39 52

BLECHKOTFLÜGEL; KETTENKASTEN;
WERKZEUGKASTEN; KOTFLÜGELHAL-
TER; DUPLEX-KETTENRADSATZ (DUPLEX-
NORM KETTE, PRIMÄRRAD TYP E1M, 03, 06,
KUPPLUNGSRAD, BUCHSE, ANLAUFSCHEIBE);
DUPLEX-KETTENRADSATZ FÜR RESIDENT; DUP-
LEXKETTENSANNER; STEUERKETTENSANNER; KICK-
STARTERFEDER; KICKSTARTERWELLE; ORIGINALSATTEL;
LUFTPUMPENHALTER; VENTILE BLEIFREI; REGINA-RESEDENT-
IMPERATOR; VENTIL FÜR KURBELGEHÄUSEENTLÜFTUNG



Richtung die Wellendichtringe einzubauen sind. Sofern an einer Kurbelwelle ein Axialausgleich vorzunehmen ist, wurde die Stelle bezeichnet. Fuer einige Typen gibt es verschiedene Lagerungen, die auch unterschiedlich zu behandeln sind, auch dies wird angesprochen. Verschiedentlich werden wir auf Artikel aus aelteren Horex-Boten hinweisen, dort laesst sich einiges zu verstaerkter Lagerung und einfacherem Axialausgleich erfahren. Unser Dank geht an Curt Hahnenstein (Siehe HB 2/92) der zu Lebzeiten die wesentlichen Informationen zu diesen Skizen lieferte.

REGINA O3 - SPITZG.



IMPRESSUM HOREX - BOTE

Telefon

Postadresse Siegfried Klinger
Rotlintstr. 51
60316 Frankfurt

o69-
436859
o211-
90795-61

Redaktion Siegfried Klinger
Bankverbindung: Postbank 60288 Frankfurt a/M
Kto: 84423605 BLZ: 500 100 60

Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht. Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

Diese verschraubte Gusseisenkurbelwelle wird rechts durch ein 6304 Kugellager gehalten. Nach links kann sich die Kurbelwelle in den "Mueller - Lagern" frei ausdehnen. Der linke Kurbelzapfen laeuft direkt auf den Rollen der beiden Muellerlager und hat eine feine Verzahnung zu den zwei moeglichen Kettenraedern (simplex oder duplex). Der Zapfen ist ca. 135mm lang. Zapfen und Muellerlager muessen zueinander passen. Es ist keine axialluft Einstellung notwendig. Von dieser Kurbelwelle sind auch einige in Stahl ausgefuehrte "Hoeckle - Wellen" im Umlauf.

Das Kugellager 6304 kann, und dies ist eine Verbesserung, durch ein Rollenlager NUP304 ausgetauscht werden. Wurde dieser Austausch als Reparatur ohne zerlegen des Motors vorgenommen, so muss - und das ist wichtig - die Abschlussscheibe des NUP304 Lagers durch Feder E1MB32 und Scheibe E1MB50 am Lagerinnenring fixiert werden. Die zwei Segerringe, welche das Lager 6304 oder NUP304 am Aussenring fixieren, muessen auf jedenfall vorhanden sein, da dieses Lager die Kurbelwelle axial fuehrt. Wenn der kurbelwellenseitige Segerring *1 (E1MB52-a) fehlt, gilt folgendes:

Bei den 250er Reginas alte Ausfuehrung (Flachtank Schweiz) ist dieser innere Segerring nicht eingebaut. Das haengt mit dem kuerzeren Hub der 250er zusammen. Die Hubzapfenmuettern waren bei diesem Motor an der Sechskantseite konisch abgedreht, so dass sie nicht mit dem Motorgehaeuse kolidierten, und das ist genau an der Stelle, wo der bewusste Segerring sitzt.

Es kommt aber auch vor, dass beim Herausdruecken der Kurbelwelle, aus dem Kugellager 6304, der innere Segerring aus dem Motorgehaeuse bricht, da sich das Kugellager ueber diesen Segerring beim Demontieren am Gehaeuse abstuetzt. In all diesen Faellen ist der innere Segerring nicht mehr vorhanden, und es kommt zwingend der Umbau "Hahnenstein" zum tragen.

Umbau Hahnenstein-----

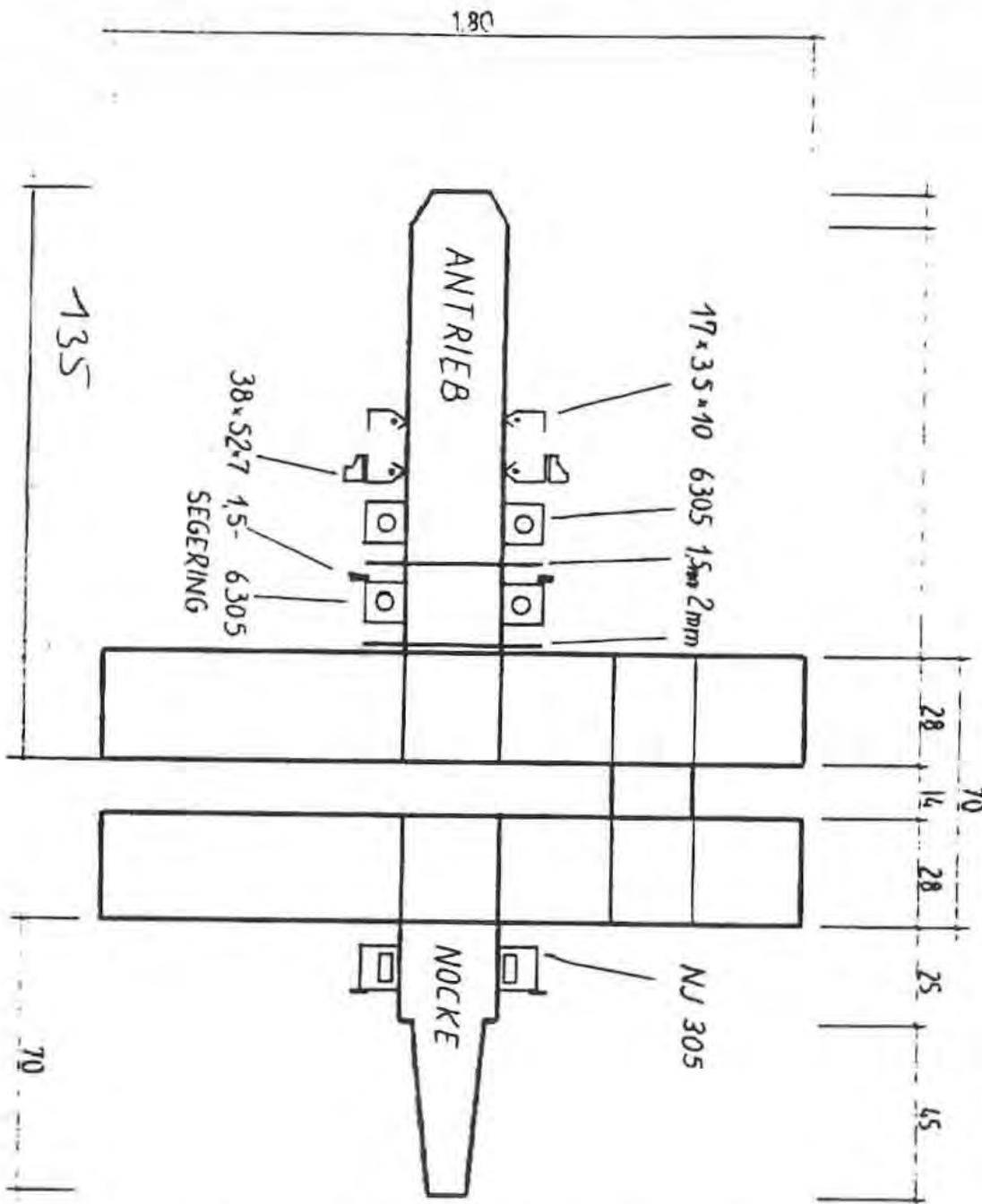
Diese Lagerung stellt die beste Lagerung der alten Reginakurbelwelle da. Die Kurbelwelle muss nach diesem Umbau mit einem Axialspiel von 6/100 mm bis 1/10 mm ausgeglichen werden. Der Ausgleich kann an den mit *2 markierten Stellen durch beilegen von geschliffenen Passscheiben erfolgen. Rechts wird auf jedenfall das NUP304 Rollenlager eingebaut. Auf die Abschlussscheibe des Lagers die Feder E1MB32 und die Scheibe E1MB50 kann man verzichten, denn sie stoeren nur etwas beim axialen Ausgleich. Der innere Segerring ist egal, er kann fehlen oder da sein. Doch ein unter den Horex-Nummern 02127200 und 02127300 gefuehrtes axiales Gleitdrucklager muss links zwischen Muellerlager und Kurbelwange eingebaut werden. Das sind im Prinzip zwei Scheiben wie in der Skize zu sehen. Die Reihenfolge des Einbaus dieser Scheiben geht auch aus der Skize hervor. Die Kurbelwelle laeuft nun, seitlich mit Spiel fixiert, frei zwischen NUP304 und Gleitdrucklager, aehnlich den Rundgehaeuse Kurbelwellen. Weitere Deteils zu diesen Motoren sind der Skize zu entnehmen.

Die Entlueftung dieser alten Motoren geht ueber ein Flatterventil in den Primaerantriebskasten und von dort ueber das Kugellager hinter der Kupplung in den Getrieberaum, von dort ueber den Getriebeoelmessstab ins Freie. Jeder hat sicher schon die Oel-lachen um diesen Messstab gesehen. Das Ganze ist nicht ideal. Da die Entlueftungsgase - "sauer" - sind und dies unter Umstaenden zur Korosion im Getriebe fuehren kann, ist der Umbau auf Hauben-entlueftung ~~zu~~ zu empfehlen. Siehe HB 2/92 S. 23 : 3/93 S.10 und Anzeigen in diesem HB : 3/91 S. 16 : 1/93 S. 29 : 2/93 S. 6 fuer weitere Informationen.

Regina3 spitz kein Kugellager im Primaerdeckel

Die erste Ausfuehrung der neuen Regina 03 Motoren hatten links einen grobverzahnten Kurbelzapfen Teilenummer 03121100, so das man das Primaerkettenrad Teilenummer 03242900 ohne grosse Umstaende von der Kurbelwelle nehmen kann. Dieser Zapfen hat eine Laenge von ca. 135 mm. Diese Motoren entlueften entweder ueber ein gekapseltes Flatterventil und eine eingegossene Leitung zu einer Oeffnung unterhalb des Motors oder - und das ist das Beste - ueber einen Haubenentluefter. Siehe HB 2/92 S. 31. Die Kurbelwelle ist nun eine verpresste Stahlwelle. Details siehe Skize.

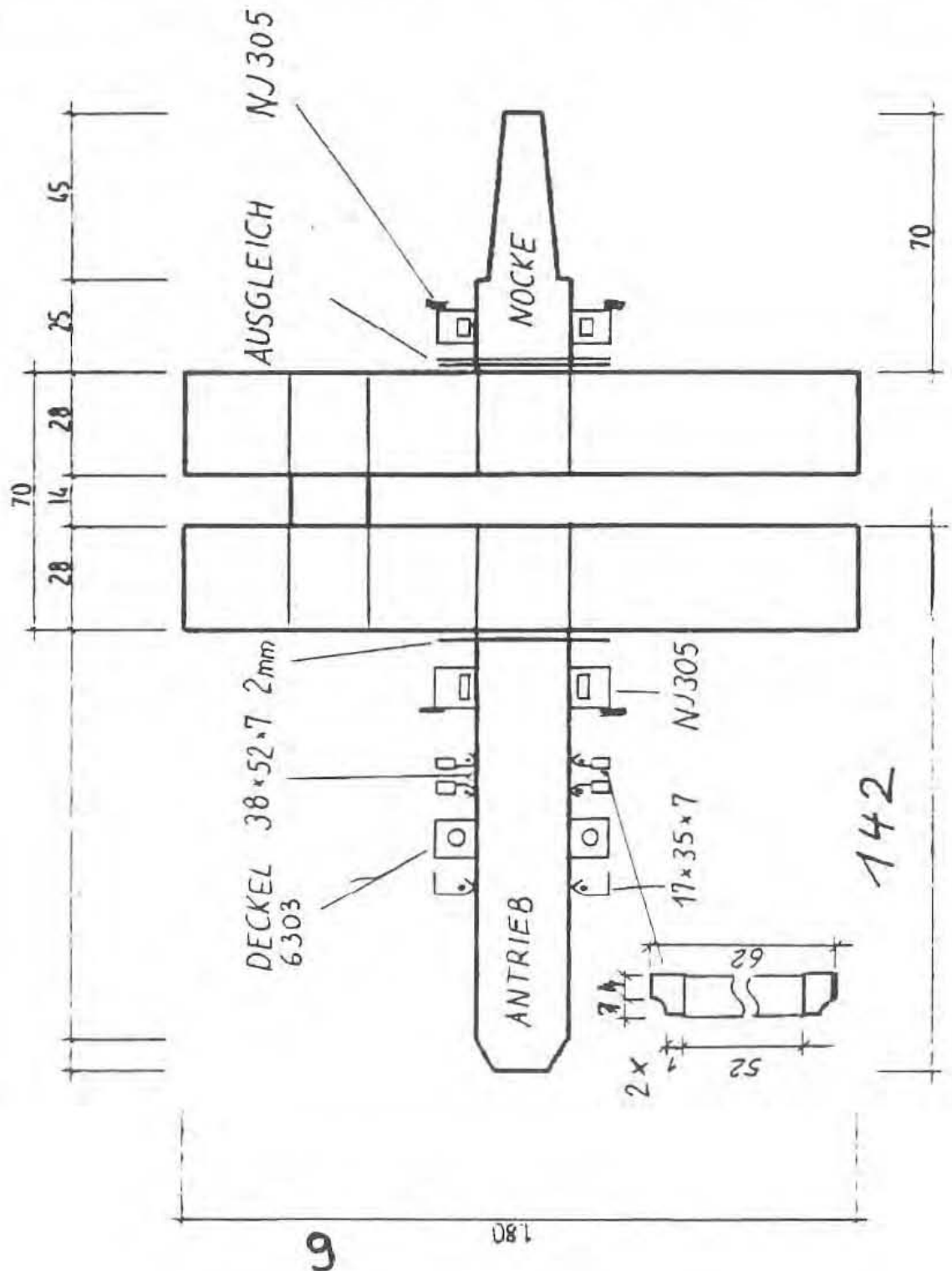
REGINA 03 - SPITZG.



Regina3 spitz: Lager im Kettenkasten. (UMBAU)

Dieser Motor ist ca. 1cm breiter als die zuvor beschriebenen Motoren. Siehe HB 2/92 S.31. Das Motorgehaeuse ist identisch mit der vorher beschriebenen aelteren Ausfuehrung 03, nur der Primaerkettenkastendeckel Teilenummer 03220202 ist unterschiedlich zur aelteren Ausfuehrung Teilenummer 03220200. Der linke Kurbelzapfen ist 142mm lang und ist in der Regel der gleiche wie in den

REGINA03 SPITZG. UMBAU-LAGER IM
KETTENKASTEN

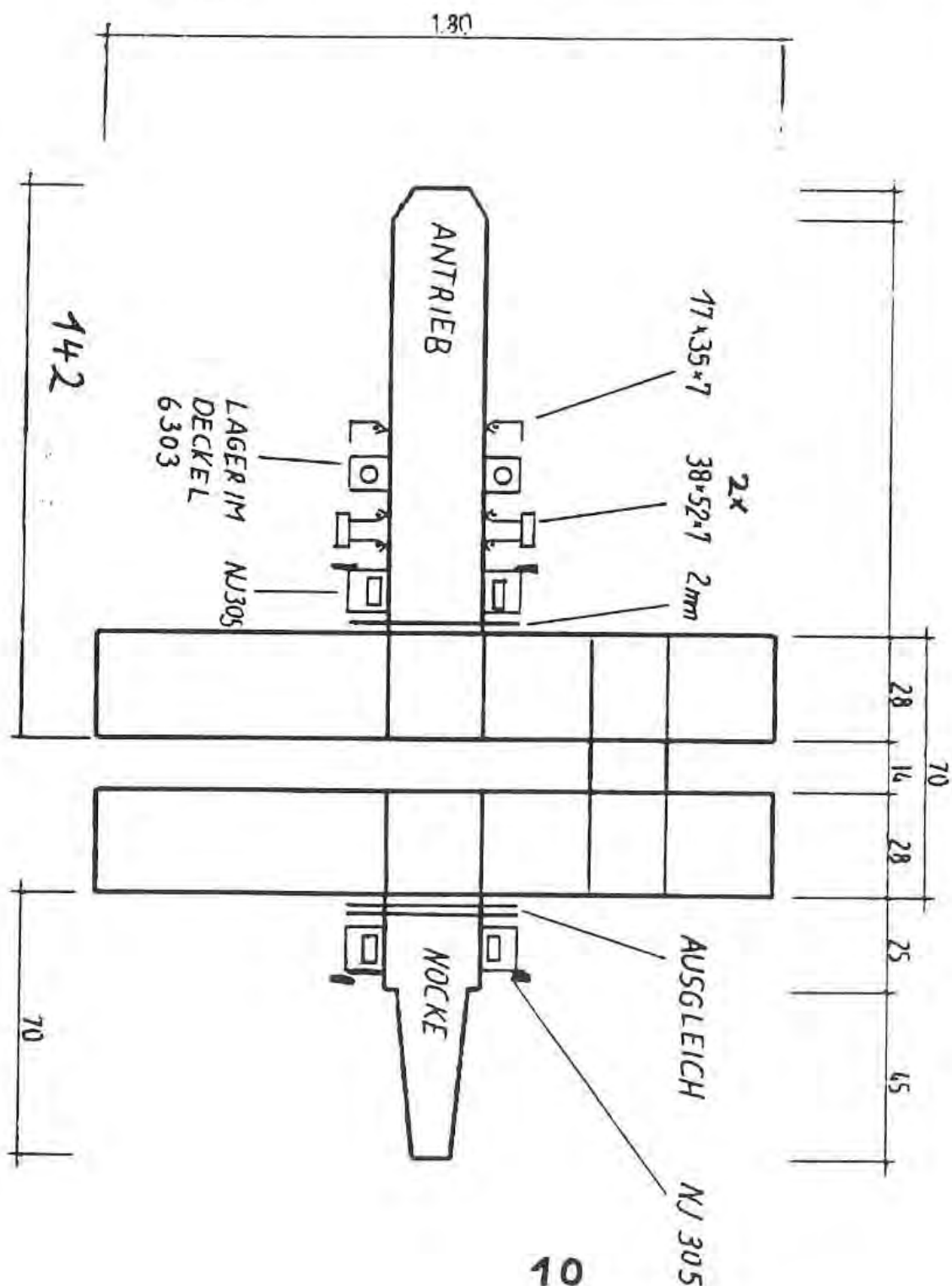


Kettenraeder beschreiben wir bei den Rundgehaeuse Motoren. Will man Kettenraeder mit Entlueftungsbohrung bei diesem Motor verwenden, so muessen die Entlueftungsbohrungen im Wellenzapfen mit Aluminiumstopfen verschlossen werden oder sie sind schon verschlossen oder nicht vorhanden. Details der Lagerung und den Axialausgleich sehen Sie in der Skize.

Regina 02 03 06 Rundgehaeuse

Die erste Serie der Rundgehaeusemotoren (also einige fruehe runde Motoren) hatten noch keine Drehschieberentlueftung, sondern einen Haubenentluefter. Bei diesen Motoren ist die Skize der umgebauten 03 Motoren anzuwenden und auch das entsprechende Kettenrad zu waehlen.

Details der Lagerung und des Axialausgleichs fuer spaetere Rundmotore, siehe Skize so wie HB 3/92 S.26 und vorlaufende Berichte.



REGINA 02/03/06 RUNDGEHAUSE

Weitere Ueberlegungen

Jetzt habe ich mich so intensiv mit Kurbelwellenlagerung befasst, dass mir noch zwei Gedanken dazu gekommen sind. Wie waere es, wenn man bei dem 03er Motor, spitz mit Lager im Deckel, an stelle von nur einem NJ305 noch ein zweites Lager aus dieser Serie, nur ohne Anlaufbund am Innenring einbauen wuerde ? Ein einzelner Wellendichtring muesste auch den Kurbelraum zum Primaertrieb hin abdichten koennen ! (siehe Rundgehaeusemotore) Die Lager der Serie von NJ 305 sind nicht breiter als die 6305 Kugellager. Auch koennten im kurzen 03er Motor die zwei 6305 Kugellager durch entsprechende Rollenlager aus der Serie von NJ305 ersetzt werden, dann muesste zwar auch bei diesem Motor ein Axialausgleich vorgenommen weden, aber die Lagerung waere wesentlich verstaerkt z.B. fuer 500ccm Reginas. Was meint Ihr dazu? Das Lager ohne Anlaufbund hat die Bezeichnung NU305 und muesste preiswert bei Heumann zu beziehen sein; ich habe da mal eine Kiste mit hundert dieser Lager gesehen. Was haltet Ihr von dem staerkeren Lager NU 230?

Wer zu diesem Thema jemanden mit Erfahrungen sucht, wende sich an Matthias, Tel.06196-23996, der unabhaengig von unseren Ueberlegungen, diese an seiner Regina verwirklicht hat. Ein Bericht von Matthias erscheint im naechsten HB. Euer Horex Novice

Restaurator u. Mechanikus

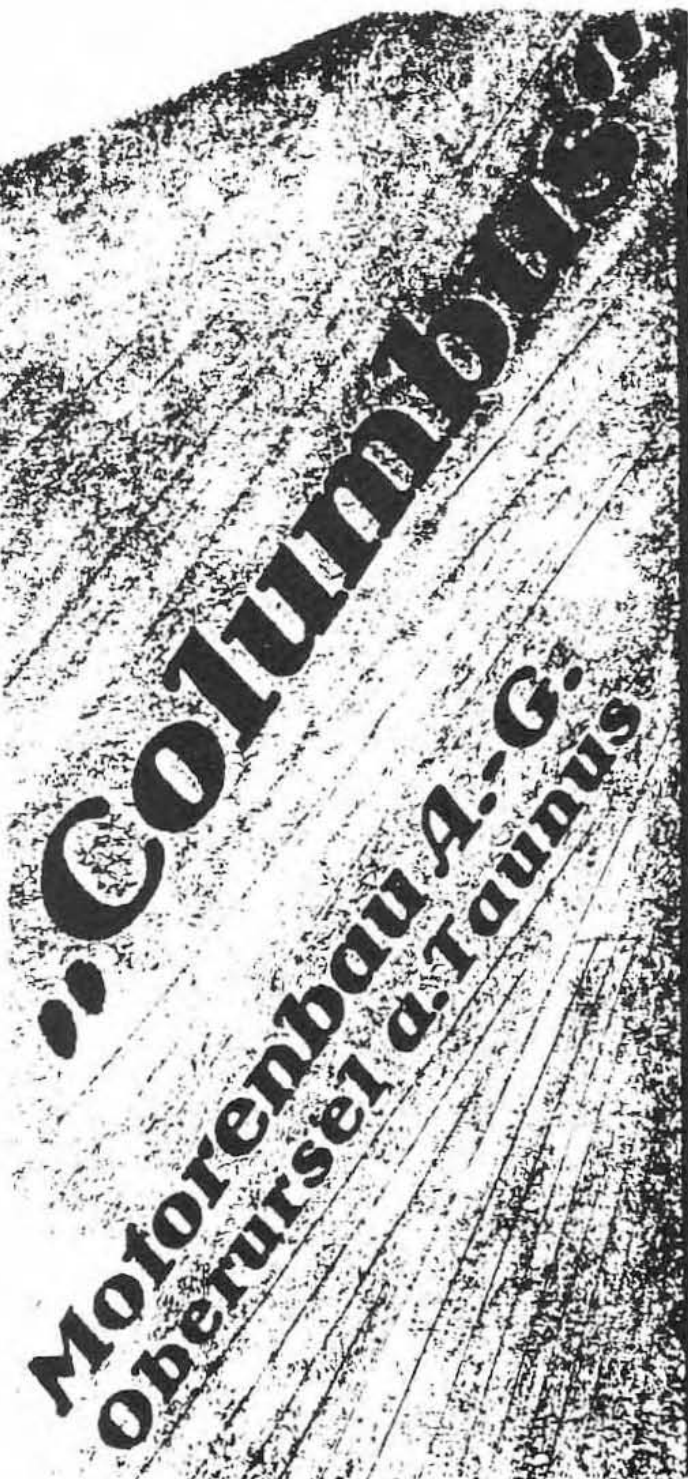
Die Oberfranken sind gut daran, denn in Sachen Horex haben Sie unseren Horex-Freund und Imperator-Fahrer Peter Kallert, der in seiner 200qm Werkstatt so ziemlich alles machen kann was ein Horex-Freund benoetigen koennte. Und Peter ist woechentlich gut 60Stunden in seiner Werkstatt am arbeiten, dass heisst man muss nicht lange auf die Ausfuehrung seines Auftrages warten. Peter rechnet auf Material- und Stundenbasis ab. Was wird geleistet? Tanks, auch hoffnungslose Faelle, werden gemacht, denn die Tanks werden zerlegt und absolut Gesund wieder neu aufgebaut. Blecharbeiten, Kunststoffarbeiten, Schweissarbeiten an jedem Material, Oberflaeschenreinigung, Pollieren, Galvanik und Lackierung. Mechanische Arbeit wie z.B. Kurbelwellenueberholung auch Type 23 u.s.w. oder elektromechanische Arbeit wie Limaueberholung. Peter richtet Rahmen z.B. Imperatorrahmen nach original Horex - Masszeichnung, er speicht ein und ueberholt Bremsen. Einige Nachbauten sind in Vorbereitung wie 500ccm Aluzylinder fuer Imperator und Pleuelsaetze. Peter ist erreichbar unter Tel. 0911-49490 Achtung Anrufbeantworter immer eingeschaltet, Peter hebt aber ab, wenn er kann.

12Volt 90Watt fuer Horex

Peter Kallert s.o. baute die Lima der 250er Suzuki GT in seine Horexen ein. Diese 90Watt Maschine passt ohne Aenderung, es muss lediglich ein Adappterring gefertigt werden. Da diese Lima mit einem Permanentmagneten arbeitet ist keine Halterung fuer Schleifer-Kohlen notwendg. Wer naehere Informationen moechte, wende sich an Peter Tel. 0911-49490.

Rennbremsbeläge

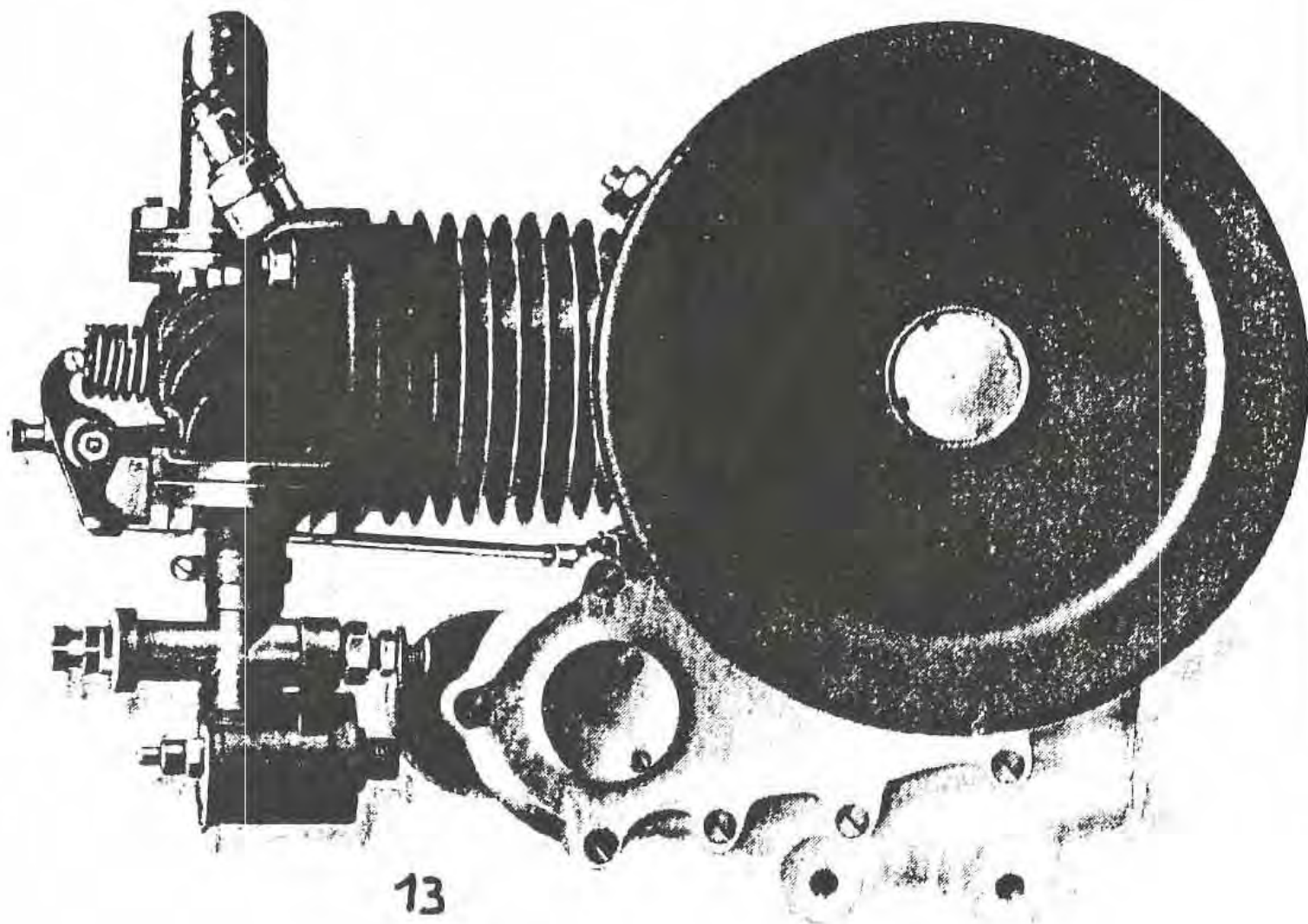
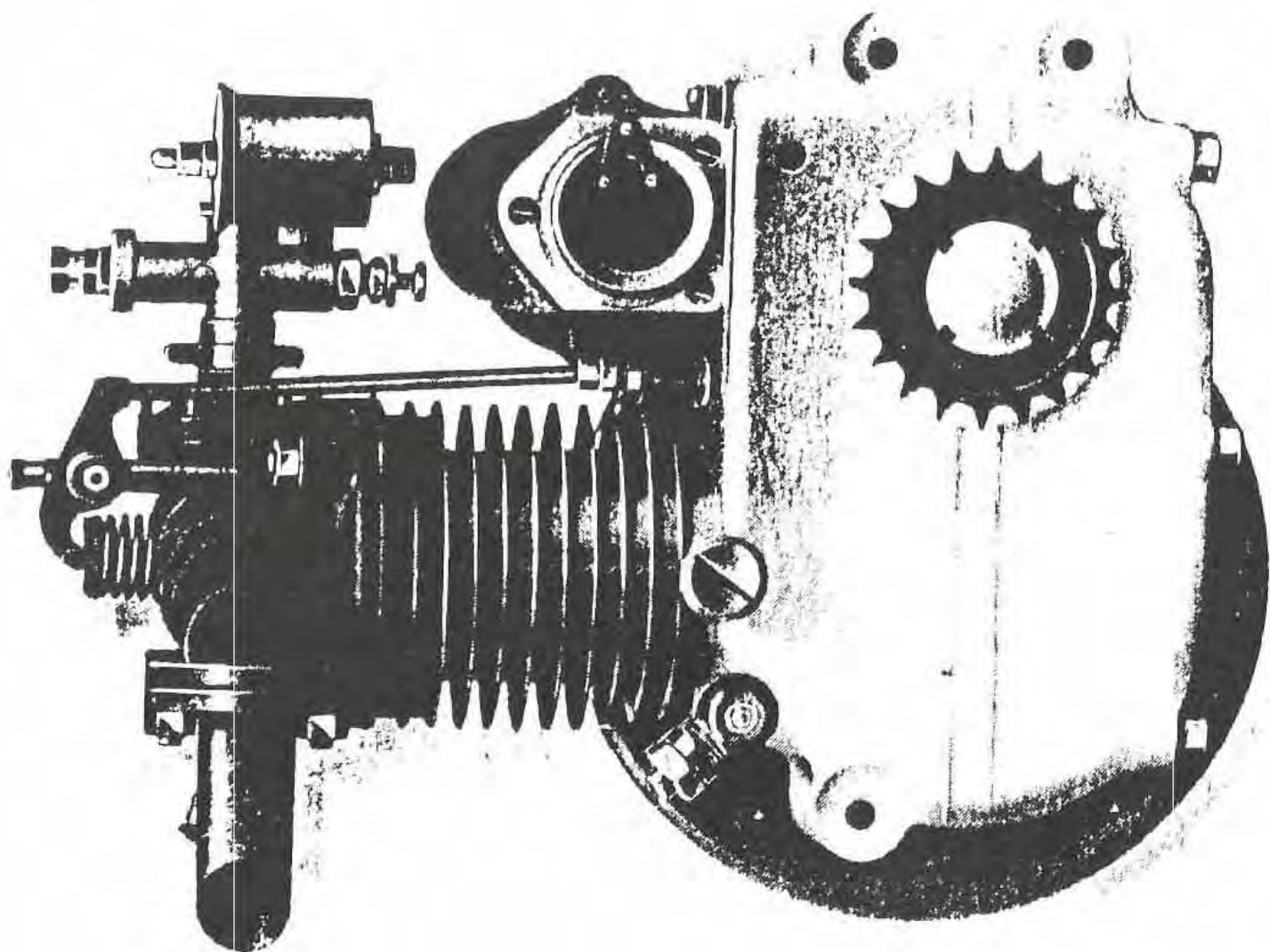
Wir entnahmen diesen Tip der Motorrad Classic 3/93. Weiche sehr griffige, grüne Bremsbeläge sind zu beziehen bei: Ferodo Beral, Rohrbergerstr. 11 in w-6228 Eltville 1, Tel.061231-6990. Diese Beläge haben eine höhere Bremswirkung dafür aber eine nicht so lange Lebensdauer. Als Trommelbremsen noch angesagt waren, war dieser Bremsbelag ein absolutes Muss für schnelle Leute und ganzbesonders für Rennfahrer.

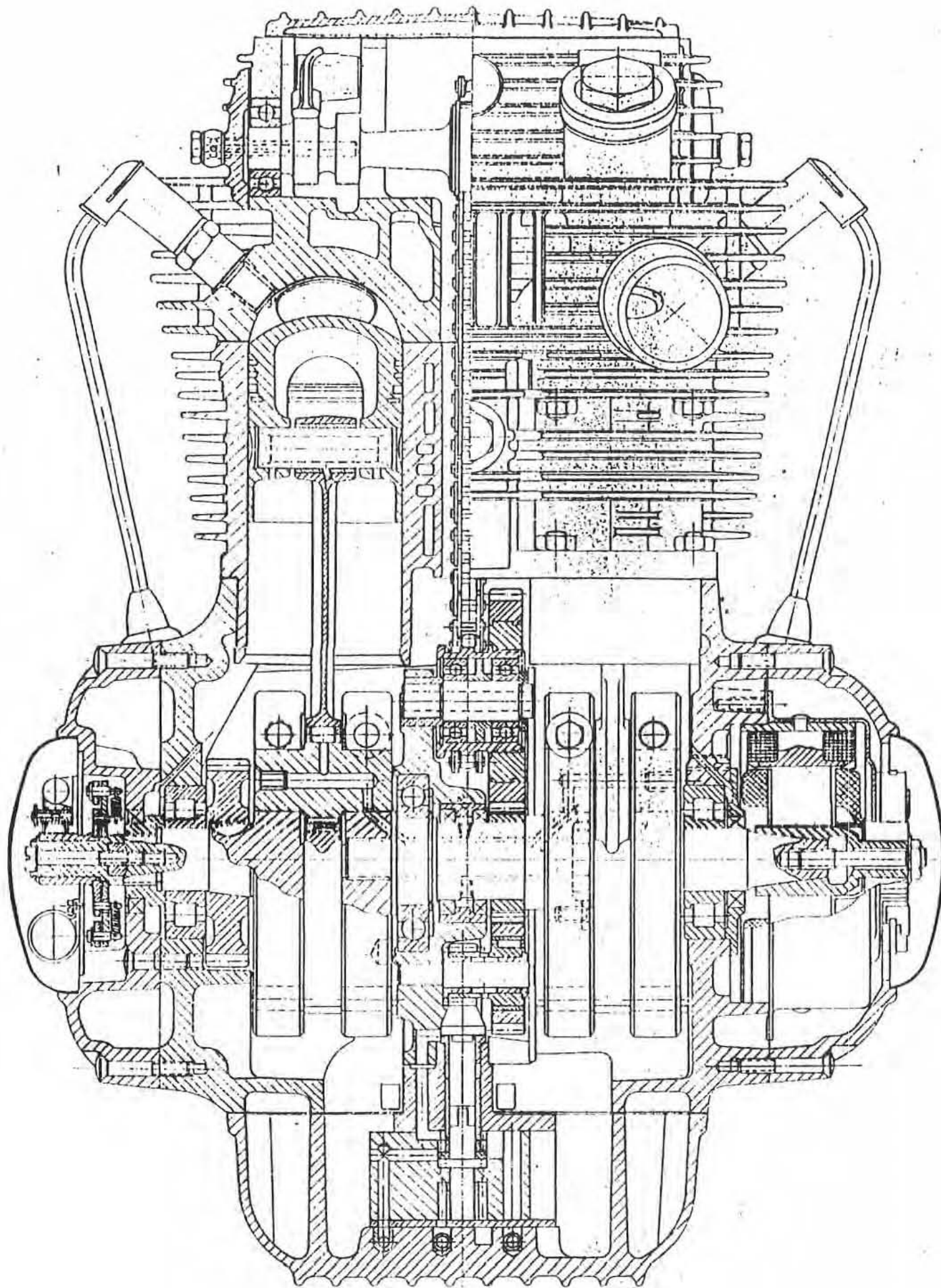


Kurzfassung über die Entwicklungsgeschichte zu den vorliegend beschriebenen Motoren in den "Betriebs- und Gebrauchsanweisungen".

250cm³ Motor, entwickelt von Oberingenieur Eduard Freise für die Columbus Motorenbau A.G. - Ing. Freise wirkte während des ersten Weltkrieges maßgeblich an der Entwicklung und dem Bau der Sternmotoren (Umlaufmotoren) für die Luftfahrt mit. Seine erste Entwicklung für den zivilen Bereich war für die Oberurseler Firma der kleine Fahrradhilfsmotor "GNOM". Der GNOM war schließlich eines der ersten Produkte der 1920 neu gegründeten "COLUMBUS" und diente Fritz Kleemann zur Motorisierung seiner Fahrräder. Mit der Ausgliederung der Kleinmotorenfertigung aus dem MO-Bereich nach dem IG-Vertrag mit der Deutzer Motorenfabrik in Köln-Deutz 1921 und dem Fertigungsbeginn auf der Schulstraße in Oberursel (heutiges Stadtarchiv), wurde Ing. Freise Technischer Direktor der neuen Columbus A.G., diente fortan der Familie Kleemann, die dann auch die Aktienmajorität an der Columbus erwarb. Zur gleichen Zeit entwickelte er diesen ersten Viertelliter-Motor, der sich auch sogleich als erfolgreicher Antrieb bei Wettbewerbsfahrten bewähren sollte. Er wurde zur Basis "erster richtiger Motorräder" bei der im Dezember 1923 neu gegr. "HOREX Fahrzeugbau A.G.". Anfangs noch im "Frankfurter Dolf-Rahmen" montiert, bis HOREX eine eigene Rahmenfertigung aufgebaut hatte, wurde dieser Motor auch zum begehrten Einbaumotor bei den Firmen Zürtz-Rekord (Darmstadt) und Dietlein & Co. (Magdeburg). Bereits 1924 wurden von Ing. Freise größere Seiten-Ventil-Motore nach englischem Vorbild der 493 cm³-Sunbeam-Longstroke-Motoren von zunächst 500, dann 550 und 600 cm³ entwickelt, die aber nach seinem Ausscheiden, bedingt durch die Fusion der beiden Betriebe, Columbus Oberursel und der HOREX Bad Homburg 1925, von seinem englischen Nachfolger Gregorie als Konstrukteur zunächst nicht weiter verbessert wurden. Auch die Produktion des kleinen 250er Motor ließen die Kleemanns leider nach Herrn Freises Ausscheiden auslaufen. Erst nach Herrmann Reeb's Eintritt in die Firma im Juni 1927, dem Ausscheiden Gregories zum Jahresende 1927, begannen erneut technische Weiterentwicklungen. Zunächst wurden die seitengesteuerten Motore und die Fahrwerke verbessert (1928). Herrmann Reeb konstruierte dann einen neuen kopfgesteuerten Einzylinder Viertakter mit 200 cm³ für die steuer- u. führerscheinfreie Klasse (1929/30), der beständig weiterentwickelt wurde. Ab 1928/29 bediente man sich zwischenzeitlich mit dem sportlichen englischen Sturmei Archer OHV-Einbaumotor (Modelle S/SS 500). Dem ersten Paralleltwin 1931 (600/800 cm³) folgte ein Einzylinder Vier-Ventil-Motor 1934 und bereits ab 1935 gab es neue eigene sportliche OHV-Einzylindermotorräder mit 500 und 600 cm³. Auch der SV-Motor für die Touren-Motorräder (500/600 cm³) wurde laufend verbessert. Aus der stets weiterentwickelten Basis des ersten 200 cm³ Einzylinder-Viertakters wurde schließlich 1937/38 in Zusammenarbeit mit dem Ing. Richard Küchen, der Motor war über den Hubraum von 300 cm³, inzwischen zu einem ausgewachsenen "350er" entwickelt worden und wurde auch an Victoria für die KR-Baureihe geliefert (da auf die Sturmei Archer-Einführung mit dem Beginn der Nationalsozialistischen Zeit verzichtet werden mußte), der erste Blockmotor, bei dem nun fortan Antriebseinheit und Getriebe mit dem Primärtrieb eine kompakte Einheit bildeten. Bei Victoria entstand nun mit diesem Motor die neue KR 35 und einige Zeit später zog man 1938 bei Horex mit dem Modell SB 35 nach, jenes Motorrad, aus dessen Basis nach dem zweiten Weltkrieg die weltbekannte und meistgebaute 350er, die Horex "Regina" hervorging.

Klaus-Jörg Habermann





Columbus Info

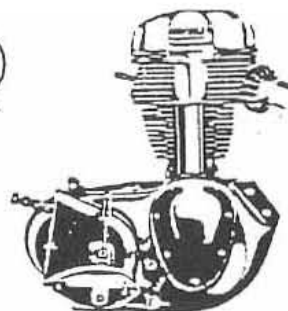
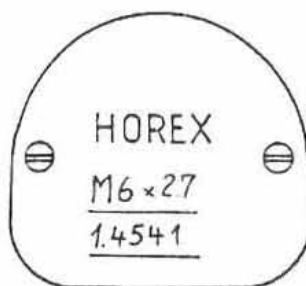
Wir berichteten schon in HB 1/92 S.18 ueber das bei unserem Horex-Freund Klaus Habermann im Selbstverlag erscheinende vielgliedrige Werk von Horex-Literatur. Nun liegt eine um den 1923er 250ccm AM Motor erweiterte Ausgabe des Columbuswerkes vor. Selbstverstaendlich gilt alles damals gesagte auch fuer diese nun um 11 Seiten erweiterte Ausgabe und wir bezeichnen diese Edition als ein MUSS fuer jeden an Horex-Vorkrieg Intrassierten. Die Preise mussten etwas nach oben korrigiert werden. Eine neue Preisliste auch ueber die weiteren Horex-Titel wie Dampfhammer 1 u. 2, die Betriebs-, Werkstattanleitungen und Ersatzteilkataloge sowie der Geschichte der Windsbraut ist gegen Freiumschlag bei Klaus Habermann, Dorfstr.19, D-54587 Birgel/Eifel erhaeltlich. Oder rufen Sie einfach an Tel.06597-4330.

Seit60
Jahren

Neu- und gebrauchte Ersatzteile
Motor und Fahrwerk-Instandsetzung
Radspanneri. · Täglich Versand.

Horex Kahrman
Damian-Schmidt-Straße 2
36043 Fulda · Tel. 06 61/3 20 91

HOREX



Sattlerarbeit

Lothar empfiehlt einen Auto-sattler in D-15517 Fuerstenwalde der sehr gute Arbeit zu einem guten Preis liefert. Helmut Riedel noch ohne Telefon, lebt und arbeitet im Meisenweg 4. Diesen Tip haben wir aus der Gummikuh.

HOREX-NEUTEILE

- Teiliste anfordern -

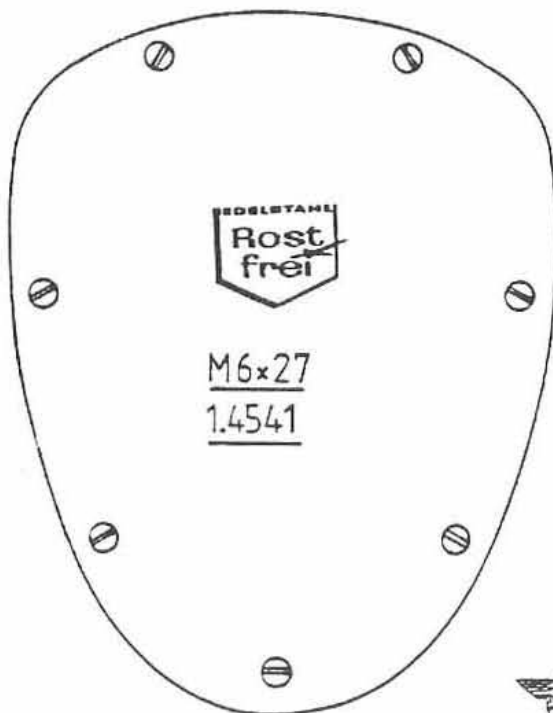
Tachometer und -scheiben
für Adler - Zündapp

KLAUS FORSTER

An den Stadtwiesen 32 · 64625 Bensheim/Stw

Telefon: 06251/73223 ab 19.00 Uhr

Telefax: 06251/71394



Wir danken unserem Hollaender Albert Eringfeld fuer die Zeichnung. Die Zeichnung gibt die Laengen der Gehaeuseschrauben und ihren Platz an.

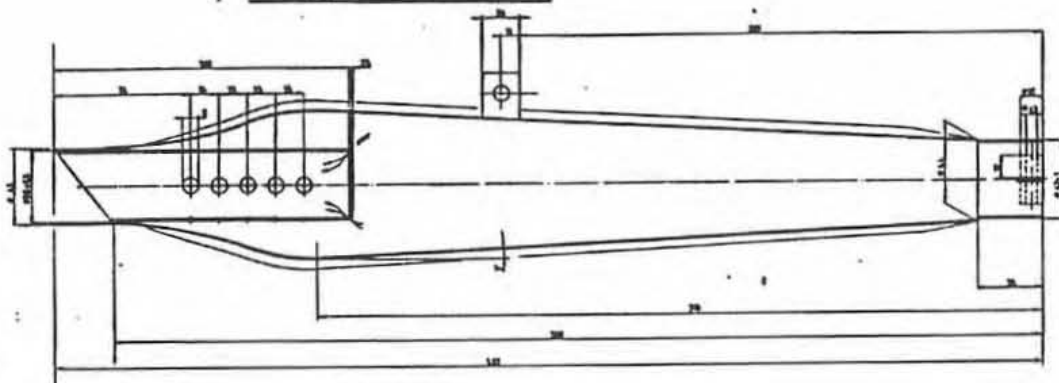
Suche Horex Regina 350/400er zum Restaurieren, Zustand 3-4, aber möglichst komplett. Die Maschine wird ein Geschenk und kommt in die liebevollen Hände eines früheren Regina Fahrers !
VB 4000.- je nach Zustand Tel.: 030/8591517

HOREX



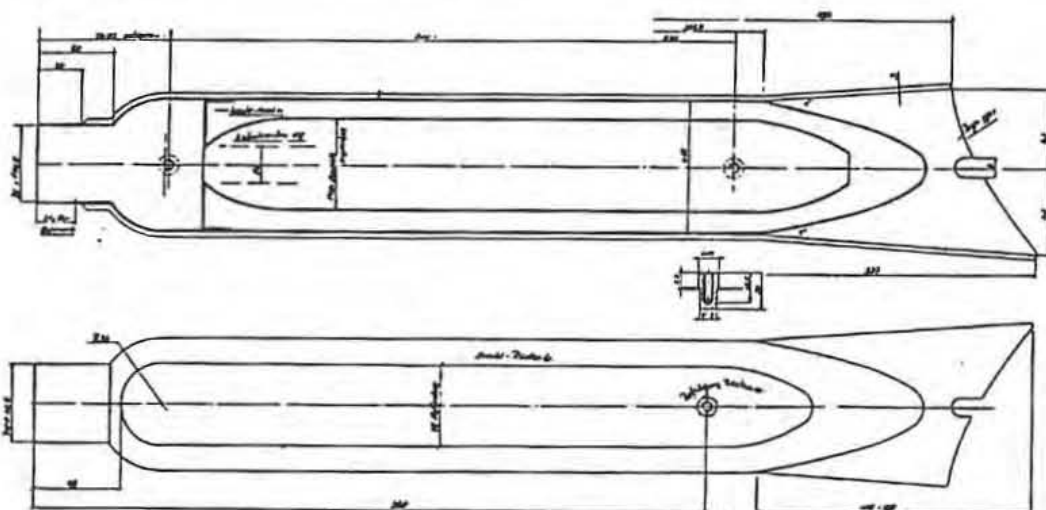
Regina '0 + 1'

10-90 Å

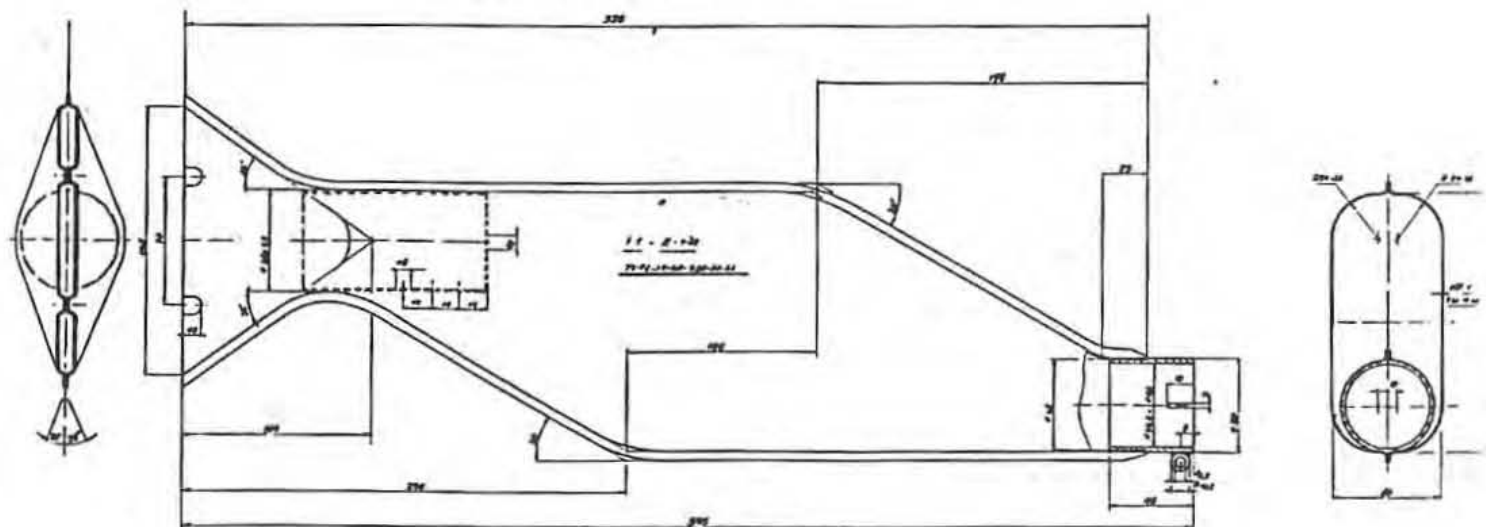


Albert Eringfeld
Aaltenseweg 48
NL-7091 - AG - Dinxperlo
Telefon 00 31 83 55 22 23

SB 35 - innen abgeflacht



T 5; T 6; S 35; S 5; S 6



Schneckenabzieher u.s.w.

Bernd gab den Tip Tel.05632-1895. Bei der Fa. B.Hanhoff, 52309 Delde 3, Maschinenfabrik sind unter anderen Dingen die Schneckenradabzieher (70,-DM) der Regina "jut und juenstig" (sagt der Berliner) zu erhalten.

Columbus Fischschwaenze

Columbus Fischschwanzauspufftoepfe mit 50mm oder 54mm sind bei Hermann Tel.0043-2262-2513 unverchromt zum Preis von 200,-DM erhaeltlich. Diese Quelle erweitert das Angebot fuer solche Auspufftoepfe. Siehe auch HB 3/91 S.20+21, HB 3/92 S.23, HB 4/92 S.15, Aber auch bei Ammon sollen solche Daempfer erhaeltlich sein.

elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

- DKW 125. DKW 175. MZ. MAICO
- NSU MAX. NSU CONSUL. HOREX. ADLER
- BMW R25/26. BMW R50/60. BMW R51/2
- MATCHLESS. AJS. SAROLEA
- Sonderanfertigung für fast alle Modelle



ELEKTRONIC-DATA

KLEIBER GMBH

Steinbach 19 · 5253 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

6Volt kontra 12Volt

Mancher HorexFreund und wir haben ja schon einiges ueber 12Volt Umbauten im HB gebracht. Doch so mancher der mit dem ohmschen-Gesetz nicht viel anzufangen weis, der findet auf Seite 29 der Gummikuh 9/93 nun die noetigen Erklaerungen dazu. Tel. 0421-504448 fuer den der den Artikel lesen will.

Ölkreislauf

Aus der KS601 Clubzeitschrift entnahm ich, einem Beitrag von Hillard, einen astreinen Tip. Da sich Hillard nicht sicher war, was die Korrektheit des Ölkreislaufes seiner KS601 anging, baute er sich eine Beobachtungs- und Testanordnung. Die Testanordnung bestand aus Motorgehäuse ohne Getriebe, Nocken und Zylinder aber mit Ölpumpe, Ölwanne und Kurbelwelle, letztere aber ohne Pleuel. Die ganze Sache wurde mit einer Bohrmaschine angetrieben. Fuer den Kaltlauf test benutzte er normales Motoröl und fuer den Heisslauf test nahm er Petroleum oder Diesel. Durch diese Anordnung konnte er an seiner Zweizylinder eine Unterversorgung eines Pleuellagers feststellen und diese durch eine kleine konstruktive Aenderung beseitigen. Sollte dies einer mal fuer unsere Horex und Columbus Motore durchfuehren, so waeren wir vom HB an den Ergebnissen interessiert.

Dieser Beitrag stammt aus der Feder von Werner
(HC-Taunus) Tel. 06081-3249

Überholen Hinterachsläufer Regina

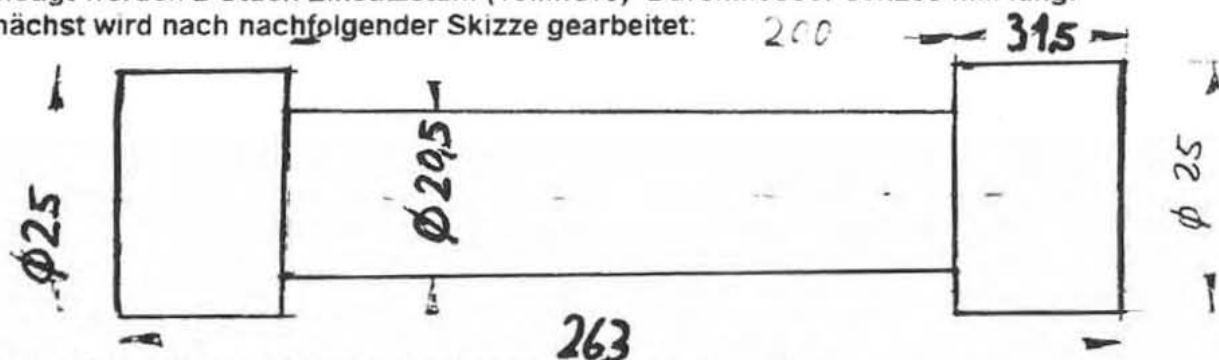
1. Erneuern der Führungsstange

2. Ausbüchsen der Läufer (Nur für Leute die über geeignete Beziehungen verfügen, bzw. werkstattmäßig ausgerüstet sind)

Zu 1

Benötigt werden 2 Stück Einsatzstahl (16MnCr5) Durchmesser 30x263 mm lang.

1. Zunächst wird nach nachfolgender Skizze gearbeitet:



2. Gedrehte Wellen werden in der Härterei 1 mm tief eingesetzt.

3. Nach dem Einsetzen wird auf Schleifmaß gedreht (Durchm. 20,5x258mm lang)
Sämtliche Gewinde werden angefertigt. Fasen und Zentrierungen angebracht.
Durch das Abdrehen des Einsatzes wird erreicht, daß die Wellen an den Enden weich bleiben und somit keine Gewinde ausreißen können.

4. Wellen auf HRC 62 +/- 2 härten lassen.

5. Fertigschleifen nach Zeichnung.

Zu 2.

1. Läufer an dem Durchmesser in die Drehbank spannen, wo die Feder sitzt.

2. Unteren Bohrungsdurchmesser auf Durchm. 24H7 drehen.

3. Umspannen. Aufnehmen in Bohrung 24 und mit einem Kegelspanndorn spannen.

4. Auf der Federseite 50mm tief einen Durchm. von 24H7 drehen.

5. Beide Bohrungen ausmessen und Maße festhalten.

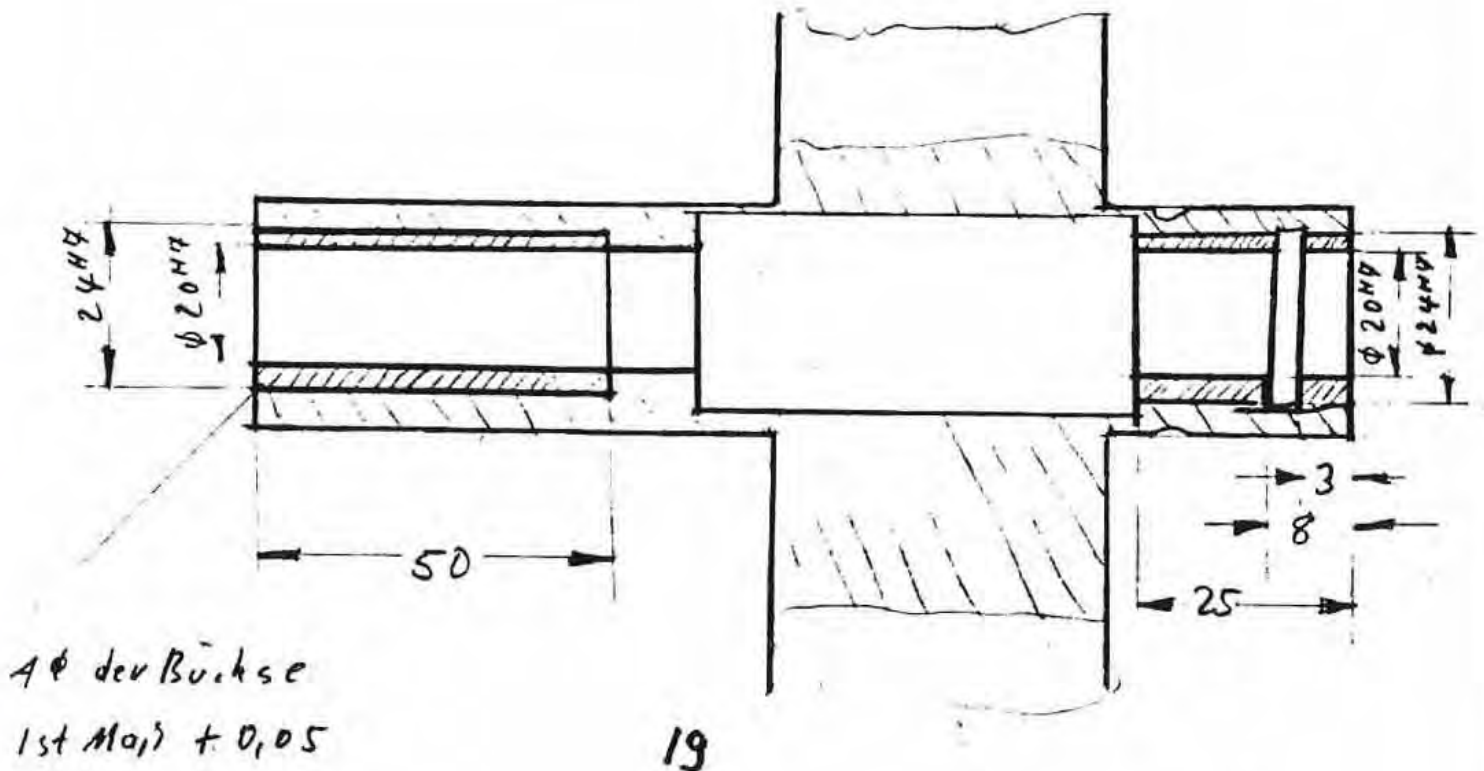
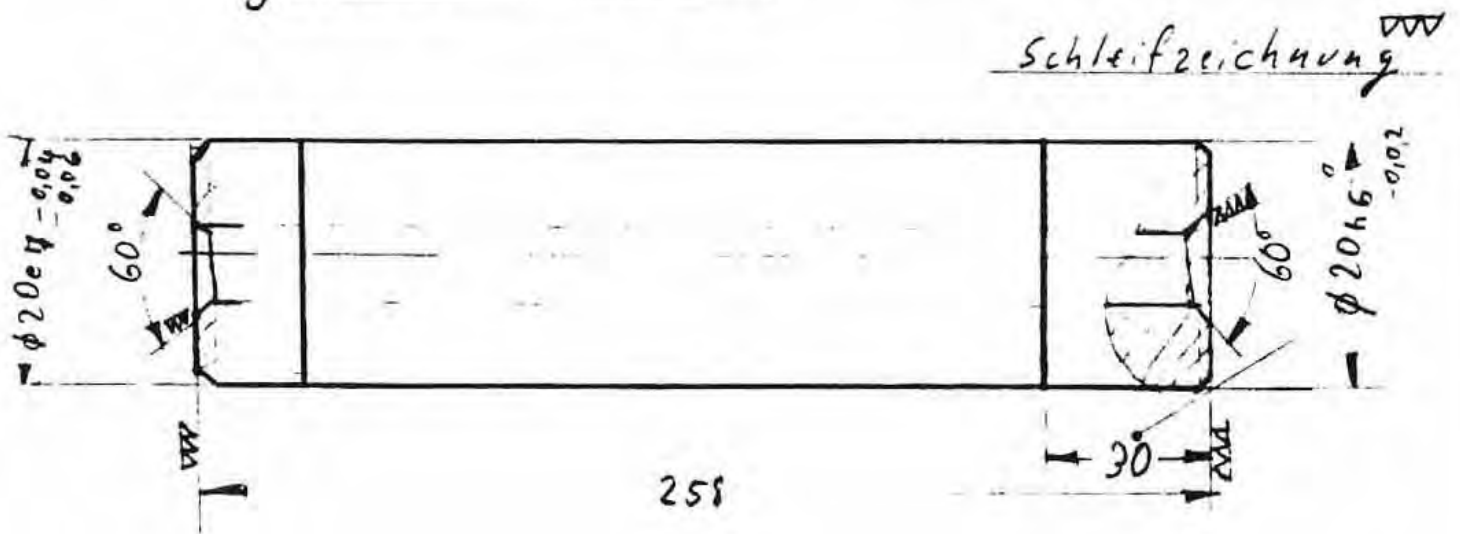
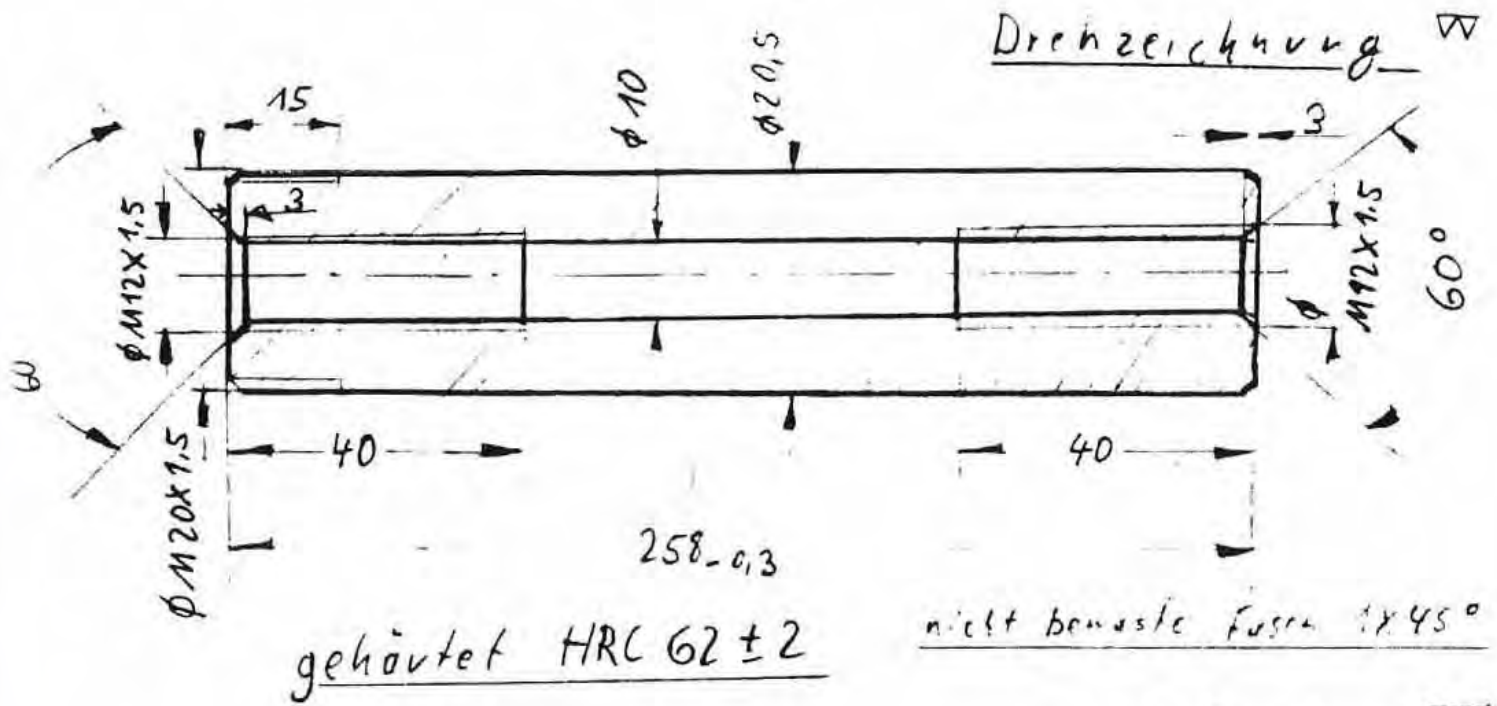
6. 2 Büchsen 50x25 mm lang aus Lagerbronze drehen. Außendurchmesser ergibt sich aus der Bohrung der Läufer + 0,05 mm Pressmaß. Vorbohren auf Durchm. 18 mm.

7. Läufer auf ca. 120 ° erwärmen und Büchsen zügig einpressen.

8. Nach dem Erkalten den Läufer am Federdurchmesser einspannen. In einer Aufspannung beide Büchsen auf Durchm. 19,75 aufbohren. Dann mit der Maschinenreibahle auf 20H7 aufreiben.

9. Anbringen des Einstiches am unteren Ende nach Zeichnung. Nicht entfallen lassen, da hier der Filzring zum Abdichten sitzt.

Ich habe die Toleranzen $\frac{H7}{f7}$ gewählt damit sich eine einwandfreie Spielpassung ergibt und der Schmierfilm nicht abreißt.



Tips aus dem Maxfahrer

"Der Maxfahrer" ein Heft für NSU MAX Freunde, dem HB ähnlich, hat einiges auch für uns interessantes in seinen letzten Ausgaben.

1. Uli hat ein Verfahren entwickelt, bei dem man zukünftige Öl-leckagen schon nach dem Zusammenbau aufspüren kann. Wenn der Motor fertig montiert ist und noch kein Öl im Motor ist, werden alle Öffnungen am Motor verschlossen, wie Entlüfterausgänge oder Gang, Öl-zuführungs und -abführungs Anschluß soweit vorhanden, Ein- und Auslassventile und Zündkerzenloch. Ölablaß- und eventuell vorhandene Öleinfüll- Verschraubungen nicht vergessen. Nun wird über einen selbstgefertigten Schlauchanschluß Pressluft und zwar über einen Gasdruckminderer auf 0.05 bis 0.2 bar begrenzt, in den verschlossenen Motor geleitet.

Warnung: Auf keinen Fall höheren Druck in den Motor geben, sonst besteht die Gefahr der Motorbeschädigung bis hin zur Motor-explosion.

Nun kann man am zischen größere Leckagen sowie mit einem Pinsel und Seifenlauge kleinere Undichtigkeiten aufspüren. Um deren Beseitigung man sich dann von Fall zu Fall eigene Gedanken machen muß. Z.B. neue Büchsen, beigelegte O-Ringe, neue Dichtung u.s.w.. Auch gefahrene Motore sind nach Öl ablassen und gründlicher Reinigung nach diesem Verfahren zu testen.

2. Eigenbau Drehmomentschlüssel. Hierzu benutzt man einen normalen Schlüssel, ob Gabel oder Ring ist egal, und eine Federwaage im Kilo Bereich. Die Waage zieht rechtwinklig in Anzugsrichtung am Schlüssel. Das Anzugsmoment Meterkilogramm ist gleich Zuggewicht an der Waage mal der Strecke vom Schraubenmittelpunkt bis zum Einhängpunkt der Federwaage am Schlüssel in Metern. Also z.B. mit 4 Kilo an einem kurzen Schlüssel von 0,25 Metern (25 cm) gezogen, macht $(4 \times 0.25 = 1)$ ein Drehmoment von 1mkg aus. 1mkg sind 10 Nm (Newtonmeter) was nur die neuere Maßeinheit für Drehmomente ist. Frage, hat jemand die Drehmomente der verschiedenen Schrauben an Horex Fahrzeugen?

3. Peter Gatzweiler Tel.02421-65658 wickelt Zündspulen und Feldspulen neu.

4. Gottfried Specht Tel.08061-1794 überholt Kurbelwellen.

5. Unter dem Kuerzel "JMB" weist ein MAX-Freund auf Probleme mit Unterbrecherkontakten hin: Es stellten sich Zuendaussetzer und Startprobleme an der Max ein. Der nacheinander folgende Austausch von Kondensator, Kerze, Stecker, Kabel, Zuendspule und Fliehkraftregler brachte keine Besserung der Symptome. Nun wurde der Unterbrecherkontakt näher untersucht und siehe da das weisse Lagerroehrchen des Kontaktes hatte sich auf der Unterbrecherachse geklemmt (z.B. ist das durch eine Art aufquellen des Kunststoffes moeglich HB) so dass der Kontakt schwer und traeger ging. Er bewegte sich nun auf der Kunststoffbuechse und nicht mit der Buechse um die Unterbrecherachse.

Ein neuer Kontakt im Handel besorgt (es wurden fuer Bosch 41,- und fuer Veteranenhaendler 22,50 DM als Preis angegeben HB) und eingebaut. Das Ergebnis: Der Motor sprang wieder gut an, nur hatte er jetzt einen Drehzahlbegrenzer eingebaut, bei ca. 4000 Umdrehungen fing er an zu stottern. Die Ueberpruefung ergab eine zu weite Passung der Kunststoffbuechse des neuen Kontaktes zur Unterbrecherachse, so dass der Kontakt bei hoeheren Umdrehungen nur noch rumschlabberte. Nun der Trick: aus einem alten federlahmen, defekten Unterbrecher wurde die gut passende Pertinaxbuchse mit Hilfe eines passenden Durchschlages ausgetrieben und als Ersatz fuer die zu grosse Neue in den neuen Kontakt eingetrieben und mit Sekundenkleber gesichert. JBM schmeisst nun keinen

alten Kontakt mehr weg, denn mit diesem Trick laeuft der Motor la gut.

-Auch neue Kondensatoren sind nicht immer ein Garant fuer fehlerfreies Funktionieren des selben. Man lege sich aus unterschiedlichen Quellen einen kleinen Vorrat an und teste damit aus. Nachbestellungen werden nur bei einwandfreier Funktion des Ersten getaetigt.

Black Power die Zweite

Im letzten HB auf Seite 36 hatten wir eine Meldung ueber Batterie Reparatur. Reinhard Tel.09221-6373, Hermann Tel.0043-22622513 und Rolf Tel. 06081-16598 schrieben uns zu diesem Thema und gaben folgenden Tip: Eine defekte, schwarze Originalbatterie wird von oben geoeffnet und Ausgeraeumt (Sonderabfall). Die Stege im leeren Gehaeuse werden entfernt. Nun hat man genug Platz fuer eine moderne 6Volt 4Ah Batterie die nun im alten Batteriegehaeuse sitzt. Der Preis dieser 4Ah Batterie betraegt nur ca. 20,00 DM. Z.B. lautet bei einem Hersteller die Bezeichnung dieser Batterien "Hi Wing GS 6N 4 2/4" Reinhard fuert bei seinem Tip den Entlueftungsschlauch durch eine Bohrung im originalen Batteriegehaeuse nach aussen weit nach unten. Rolf laesst den Schlauch im Inneren, "denn dort richtet die Saeure keinen Schaden an" so Rolf. Bei Hermann der nebenberuflich einen Teilehandel mit --PUCH-- Vete-ranenteilen betreibt ist ein wartungsfreier 4Ah Akku erhaeltlich, der keinen Entlueftungsschlauch benoetigt. Dieser Akku hebt sich durch seine minimale Selbstentladung hervor. Nach 6 bis 8 Monaten Garagenstillstand ist die Regina immer noch einwandfrei zu starten. Von diesem Akku hat Hermann schon 50 Stueck, ohne eine Reklamation, verkauft, so Hermann. Der Preis 395,-Schilling. Aber auch so manch anderes findet sich in Hermanns Katalog was fuer Horex-Freunde interessant ist z.B. eine sehr schoene verchromte 6Volt Hube. 250,- Schilling.

Nummernschildbefestigung

Reinhard Tel.09221-6373 gibt einen Tip zur sicheren Nummernschildbefestigung. Eine Aluplatte in der Groesse des Nummernschildes wird mit drei M6 Bolzen-Sackloch Gummisegmenten am Schutzblech befestigt. Original sind dort nur zwei Bohrungen im Schutzblech. Es wird noch eine Dritte unterhalb der zwei Originalen gebohrt und nun kann die Aluplatte vermittlels der Gummisegmente am Schutzblech befestigt werden. Auf diese Aluplatte wird nun mittels reichlich Silikonkautschuk und Blindnieten das Nummernschild befestigt. Horex Emma meint: Sieht sauber aus und reist nicht mehr ein. Siehe auch HB 3/93 S. 15.

Tips aus USA

Die Freunde vom "Deutschen Motorrad Register" DMR haben einige Interessante Angebote. So sind bei Bob Schanz Tel.001-513-8716622 Replica Hellaeruecklichter zu bekommen. Seine Adresse lautet: Accessory Mart, PO Box 26116, Cincinnati, OH 45226, USA. Siehe HB 2/93 S. 26.

Dick Harris Tel. 001/716/3434255 liefert weisse t-shirts mit einem grossen blau-gold Horex Logo. Seine Adresse ist 4842 Linden Rd. , East Bethany, NY 14054, USA.

BMW Lima fuer Imperator

Nachtrag zu HB 1/94 S.9. Da die Fotos im HB nich sehr deutlich wiedergegeben sind, aber im Text dieses Berichtes viel auf die Fotos Bezug genommen wurde, bietet Klaus an, sehr gute Kopien von den Fotos, gegen Zusendung eines frankierten und adressierten Freiumschlags, jedem Interessierten zuzuschicken.



DEUVET - INFORMATION!

Anbringung und Größe von Kennzeichen !

Immer wieder haben Oldtimerbesitzer Schwierigkeiten mit dem Anbringen der amtlichen Kennzeichen an Ihren Fahrzeugen. Im § 60 StVZO wird die Ausgestaltung und Anbringung der amtlichen Kennzeichen beschrieben. Unterscheidungskennzeichen sind in schwarzer Schrift auf weißem Grund zu beschriften. Bei Fahrzeugen, deren Halter von der Kfz.-Steuer befreit ist, ist die Beschriftung grün auf weißem Grund. Kennzeichen dürfen erhaben sein. Sie dürfen nicht verdeckt sein und auch nicht mit Glas, Folien oder ähnlichen Abdeckungen versehen sein.

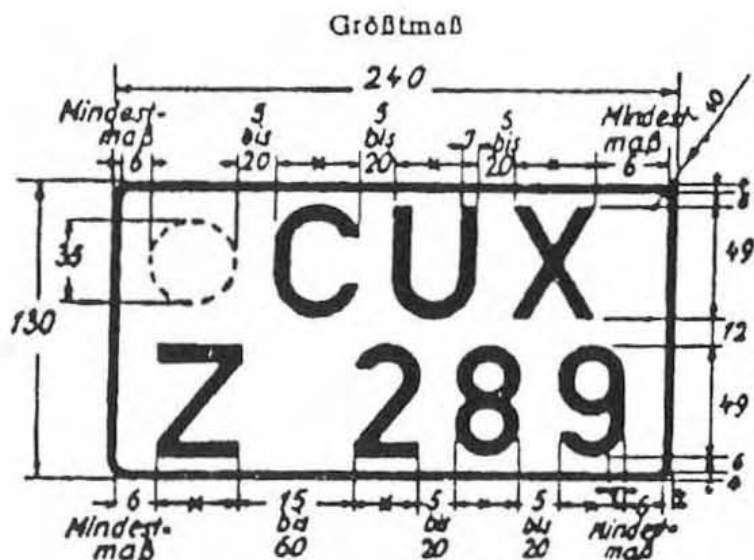
Das Kennzeichen ist an der Vorderseite und an der Rückseite links ,mitte oder rechts am Kraftfahrzeug fest anzubringen. Krafträder und Anhänger brauchen nur an der Rückseite ein Kennzeichen. An schrägen Außenwänden können an Stelle jedes vorderen und hinteren Kennzeichen je zwei Kennzeichen beiderseits angebracht werden.

Der untere Rand des vorderen Kennzeichen darf nicht weniger als 200 mm das hintere nicht weniger als 300mm, bei Kraftroller nicht weniger als 200mm über der Fahrbahn liegen. An Krafträder, die vor dem 1.7.1958 erstmals im Verkehr waren darf der untere Rand des Kennzeichens auf 150mm verringert werden. Kennzeichen müssen vor und hinter dem Fahrzeug in einem Winkelbereich vor je 30° beiderseits der Fahrzeuglängsachse stets auf ausreichender Entfernung lesbar sein.

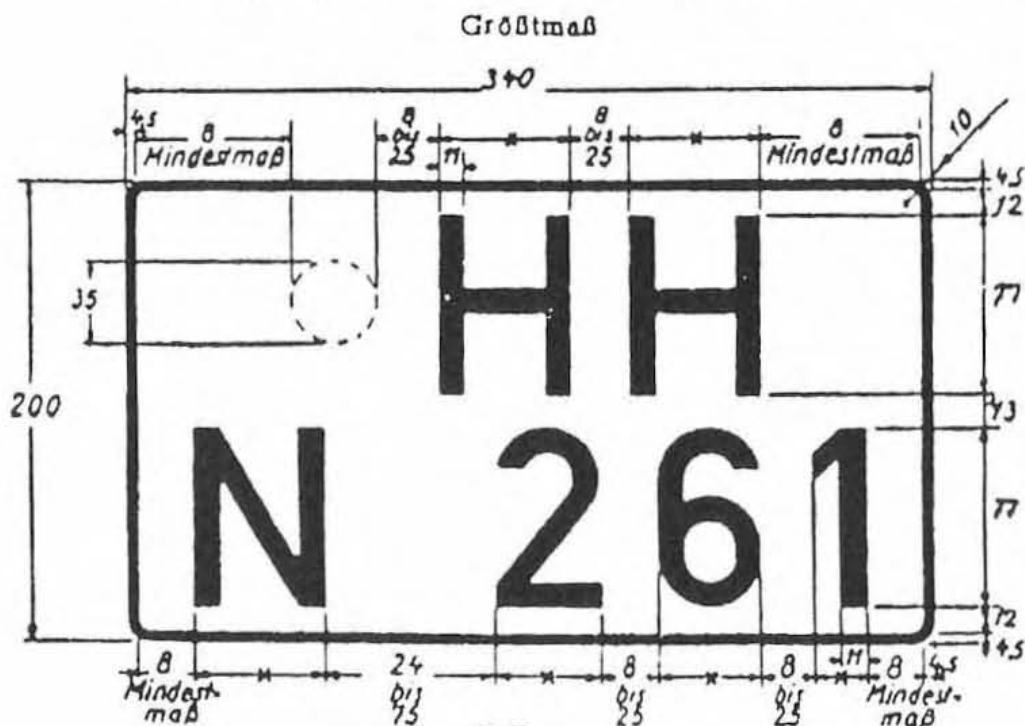
Form, Größe und Ausgestaltung von Kennzeichen müssen den Mustern und Angaben der Anlage V StVZO entsprechen. Hier wird das größte Maß der Kennzeichen, sowie das Maß der einzelnen Buchstaben und Zahlen angegeben. Es ist nicht vorgeschrieben, daß das größte Maß von Kennzeichen eingehalten werden muß, sondern nur die Größe der Buchstaben, Zahlen und Abstände. Je weniger Buchstaben und Zahlen ein Kennzeichen hat, umso kleiner kann das Kennzeichen angefertigt werden. Der Abstand der Buchstaben und Ziffern untereinander muß gleich sein. Zwischen der Buchstaben- und Zahlengruppe der Fahrzeugerkennungsnummern ist ein Gruppenabstand in dreifacher Größe des normalen Abstands freizulassen. Engschrift ist nur zulässig, wenn die vorgesehene Höchstlänge des Kennzeichens nicht ausreicht.

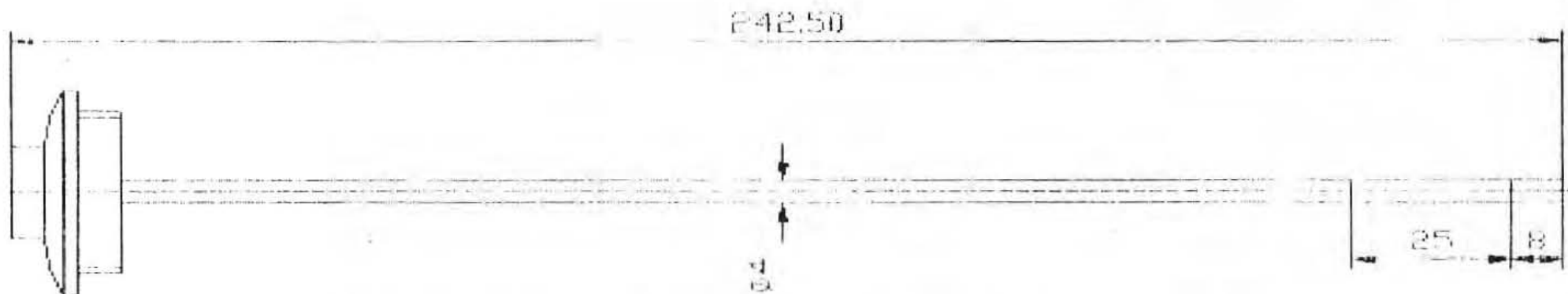
Leichtkrafträder, Elektrokarren sowie LFW- Zugmaschinen, die nicht schneller als 20km/h laufen, dürfen Kennzeichen in kleiner Schrift haben. Wird diese Größe an anderen Fahrzeugen verwendet, deren Bauart kein größeres Kennzeichen zulässt, muß Ausnahmegenehmigung erteilt werden. An Krafträdern, die vor dem 1. Juli 58. erstmals in den Verkehr gekommen sind, deren Hubraum 50 cm übersteigt und bei denen das vorschriftsmäßige Anbringen oder Beleuchten des Kennzeichens außergewöhnlich schwierig ist, dürfen Kennzeichen in kleiner Schrift haben. Da diese Krafträder meistens nur eine 6 Volt Beleuchtungsanlage haben, dürfte dies schon ein Grund dafür sein.

Maße und Abstände des kleinen Kennzeichens.



Maße und Abstände des großen Kennzeichens.





Verschlußdeckel kann durch Honda CB750
 Teilnr.: 12361-035-000 Preis 6.45 DM
 ersetzt werden.

24

				DIN 7168 mittel		Maßstab CAD	
				Positiv	Datum	Delkontrollstüb	
				Negativ			
						Verschlußdeckel kann durch Honda CB750-Teil (Teil-Nr. 12361-035-000) ersetzt werden. Preis 6,45 DM	
						Eckst	
						St	
Zust.	Änderung	Datum	Name				

Den Tip mit dem Delmesstab der Resi stammt von Michael. Tel.
 0511-443783. Siehe auch HB 2/91 S.15.

Einige Adressen ungeprüft

Bitte nicht die im HB annoncierenden Haendler vergessen!

- Kunststoffbeschichtungen u. Strahlbetrieb: Salch Tel. 09732-3930.
- Motoren 4Takt u. Getriebe Ueberholungen: Maier Tel 089-492918
- Elektro und Tacho Ueberholungen: Schauer Tel. 0911-341118
- Reparaturen 2Takt: Teichmann Tel. 089-506363
- Zünder Reparaturen: Jaensch Tel. 05341-265348
- Drehen, Fräsen, Strahlen, Umbauten: Ott u Schilling Tel. 06184-55398
- Mechanische Bearbeitungen Metall u. Kunststoff TBS A. Korn, Siedlung 10, D-63628 Eckardroth.
- Aluguß, Zahnräder, Motorreparaturen, Nachbauten: Jenseit u. Schwanitz Tel. 05232-68780.
- Zylinder Schleifen, Ventile, Nockenwellen, Kurbelwellen, Anfertigung von Motorteilen. Bernd Helm Tel. 06271-1784
- Motorrad- und Kleinmotoreneueberholung, Zylinderkopf- u. Zylinderueberholung, Nockenwelleninstandsetzung, Kurbelwellenreparatur, Anfertigung von Motorteilen. Bernd Helm 06271-1784
- Vergaserreinigung ohne Metallabtrag aber absolut sauber. Michael Abraham Tel. 02173-64965. Info aus MAX.
- Federn fuer den Sattel oder die Bremse oder sonstwo liefert: Karl Brombacher, Rehhoffstr. 14, D-20459 Hamburg, Tel. 040-373182 Info aus Victoria.
- Ersatzteile fuer Seitenwagen und Motorrad fuehrt Edmund Peikert, Dasnackel 83, D-42329 Wuppertal, Tel. 0202-734627. Info aus DMR.
- Dichtungen auf Wunsch fertigt: Schwarz, Ortsstr. 9, D-8507 Oberasbach, Tel. 0911-697246. Ab Februar 94 D-90613 Gross Habersdorf, Am Galgenbuck 12, Tel. 09105-9220, Fax 9230.
- Hebeleien und Hebelchen: Pelders Transfers, Burg v. d. Heijdenstr. 71, 5151 HL Drunen. Tel. 04163-7566.
- Vergaser jeglicher couleur sind bei Harald Lux, Voglerstr. 15, d-97074 Wuerzburg, Tel. 0931-781643 erhaeltlich.
- Lager, Dichtungselemente u.s.w. liefert guenstig: Carl Werthenbach, Grafenheider Str. 101, D-33729 Bielefeld, Tel. 0521- 97680, es bedient Hr. Klemme.
- Speichenradwerkstatt Michael Deutsche, 7306 Denkendorf, Schurwaldstr. 18, Tel. 0711-3460824.
- Oberflaeschenveredlung mit Kupfer, Nickel und Chrom, Franz Reindl D-83352 Altenmark a.d. Alz, Grassacher-Str. 1, Tel. 08621-1616
- Anstecknadeln mit Horex Bestnr. 50600221 und Horex Regina Bestnr. 50600214 gibt es bei Yellow Bird Direktversand, Tel. 02851-1066, w-4242 Rees 1, Postfach 1327. Preis ca. 12,-DM Siehe auch HB 2/93 S. 23.
- Elektrik, Ankerwickeln, Lima ueberholen. KarlHeinz Baatz, Neuen-dorfer Str. 65, D-14480 Potsdam Drewitz.
- Kaltschweissen: Metallex Postfach 1347 D-82538 Geretsried.
- Kunststoffbeschichtung: Malaushek, Fabrikstr. 94, D-76337 Waldbronn.
- Rostschutz Fertan Hohenzollernstr. 150, D-66117 Saarbruecken.
- Rostschutzfett Mike Sanders, Am Bahnhof 4, D-25358 Horst.
- Lima Fa. Jaeger, Ehlscheider Pfad 7-8 D-56579 Bonefeld.
- Tacho VDO Sodener Str. 9 D-65824 Schwalbach
- Tacho Ka Ja Tachodienst Industriestr. 4 D-91077 Neukirchen.
- Speichen u. Felgen, Maier, Schuckertstr. 2, D-71254 Ditzingen.
- Speichen u. Felgen, Link, Schweinstr. 54, D-50733 Koeln
- Speichen u. Felgen, Prym Werke, Zweifaller Str. 130, D-52224 Stollberg.
- Nadellager Spezial, Hackeloeer Koebbinghoff GmbH, Gutenbergstr. 8 D-10587 Berlin.
- Polieren u. Feinschleifen, H. Kreeb GmbH, Postfach 701, D-73007 Goeppingen
- Metallschleifen u. polieren Fritz Randl Tel. 08024-8786, Postweg 1 D-83626 Valley.

- Ketten und Kettenraeder sowie Riemen und Riemenscheiben, Fa. Gummi Heinmueller einmal D-67663 Kaiserslautern, Merkurstr.46, Tel.0631/57068 oder in D-64319 Pfungstadt, Ostendstr. 1, Tel.06157/94580 Hr. Nachtmann.
- Liniergeraete P.du Bled, 160 Charlswood Road, East Grinstead, West Sussex, RH19 2JD, England.
- Restauration Wimmer, Bahnhofstr. 20 w-8399 Ruhstorf an der Rott.
- Restauration Kron Tel. 07906-286 soll gute Arbeit leisten.
- Mechanische Bearbeitung Ralf Braun Waldaeckerstr.31, 70435 Zuffenhausen Stuttgart, Tel.0711-822582.

Trommelscheinwerfer Columbus

Dieter gab den Tip. Wer fuer seine 26er bis 32er Columbus einen neuen Scheinwerfer benoetigt - Trommel Ausfuehrung Bosch - der ist bei Frantisek Nepokoj, Uciheiny 603, in 51773 Opocno, Czech Repuplik, Tel. 0443-42170 gut aufgehoben. Bis vor kurzem gab es dort den nicht lackierten Scheinwerfer fuer 160,-DM inkl. aller Innereien, also Schalter, Reflektor, Glas, Ring u.s.w.

Entlackung ohne Sand die Zweite

Wir berichteten in HB 3/92 S.30. Nun haben wir eigene Erfahrungen und weitere Anlaufstellen. Letzteres zuerst. D-88299 Leutkirchen Tel. 07561-2027 und 8268-0 und D-75015 Bretten Tel. 07252-2630.

Wir hatten unsere Sachen (Teile von zwei Reginen) in Oberkleen. Die Teile wurden fett- und dreckverschmiert, wie sie bei der Demontage von alten Fahrzeugen anfallen, dort abgegeben. Drei Tage später konnten wir für 120,-DM pro Fahrzeug entlackte, entrostete und gebonderte Teile abholen. Wir waren hoch zufrieden.

Wenn nachentrostet werden muß, z.B. unter Flickblechen die nur aufgepunktet sind, oder auch an jeder anderen Stelle mit extrem starken Rostansatz, wird Salzsäure benutzt (siehe HB 3/91 S.26 und Beizen HB 4/89 S. 6 ...das geht auch sehr gut durch aufpinseln der Salzsäure und aufheizen mit der Heißluftpistole (stärkste Stellung); Vorgang mehrmals wiederholen, bis kein Rost mehr zu sehen ist. Salzsäure entrostet stärker als Phosphorsäure. Reste der Salzsäure müssen gut mit Wasser entfernt werden, sonst platzt später der Lack wegen Unterrostung an diesen Stellen ab. Das ist wichtig!!!! Das nasse gespülte Teil am Schluß gut mit der Heißluftpistole trocknen. Nun wird noch gebondert Siehe HB 3/91 S. 26 Wenn richtig gebondert wurde, am besten zweimal hintereinander, und keine Restsäure mehr am Eisen ist, bildet sich sobald auch kein neuer Rost. Auch hier nach dem Spülen das nasse Teil mit der Heißluftpistole, immer stärkste Stellung, gut trocknen. Selbst wenn die Teile einige Tage unbehandelt im Keller liegen, überzieht sie kein neuer Rost; wenn doch, dann wurde was falsch gemacht! Es zeigt sich eine graue Färbung der Oberfläche direkt nach der Phosphorsäure Behandlung (Bondern), nachdem man die Restsäuren abgespült hat und das Teil getrocknet wurde ergibt sich eine rehbraune bis kupferne Färbung. Sollten einige Stellen nicht gebondert sein, so sieht man das am entstehenden Rost, der eine unterschiedlich braune Färbung hat. Sollte das der Fall sein muss nachgebondert werden.

Eine weitere Ablaugerei wurde bakannt. Holz und Metallreinigung, Franz Auffenberg, Fischerstr. 86-88, D-45899 Gelsenkirchen-Horst, Tel. 0209-55472 o. 54360, Fax 0209-512892. Diese Adresse entnahmen wir der Zeitschrift Markt 3/94, dort befindet sich auch ein Bericht ueber das Ablaugen. Wer das Heft haben will ruft an Tel.06131-992-02.

Edelstahl Auspuffanlagen

Die Firma Aumann Tel. 04432-1610 ist Spezialist fuer Motorrad Edelstahl Auspuffanlagen. Wir sind uns nicht sicher, ob die auch was fuer Horex machen koennen. Aber wenn sich einer der Leser um die Sache kuemmern wuerde, und uns dann bescheid gibt, waere das toll. Der Tip stammt aus der Markt 3/94.

Die Windsbraut

Dieter Nolden, Tel. 02223-24583, Kelterstr.6, D-53639 Koenigswinter gibt im Selbstverlag eine gebundene Kopie des Horex Jubilaeumbuches "Geschichte der Windsbraut" heraus. Die Windsbraut ist eine wunderbare Dokumentation der Entwicklung des Motorrades und der Horex Motorradfabrik im Besonderen. Neben weiteren Veroeffentlichungen sind bei Dieter auch Nachdrucke der allgemein so beliebten Hausposthefte erhaeltlich, welche in der Zeit von 1951 bis 1958 in 40 Exemplaren kostenfrei ueber die Haendler an die Horex-Freunde verteilt wurden. Auch dies ein MUSS fuer Horex-Freunde.

Tips aus der AWO/Simson Information

Die AWO/Simson Information, ein Heft fuer die Freunde dieser schoenen Fahrzeuge, berichtet im Heft 4/93 ueber den Selbstbau von beheizbaren Lenkergriffen; der Tip ist aus den 50er oder 60er Jahren:

-Sie benoetigen dazu eine Heizspirale fuer 110 Volt und 700 - 800 Watt. Sie wird ausgezogen und der Draht gestreckt. Dann dritteln Sie den Draht, wobei ein Stueck uebrig bleibt. Auf zwei Stuecken Kautasitplatte ??? (ungefaehr 30x70x5 mm) wickeln Sie beide Draehte in gleichmaeigem Abstand auf. Je ein Ende der Wicklung wird am Lenkerende an Masse angeschlossen und die Platte mit Lenkerband um den Griff gewickelt, und zwar so, daB die Platte bei der haeufigsten Gasstellung unter den Fingern sitzt. Die beiden freien Enden werden an einem Schalter zusammengefuehrt. Von da geht eine Leitung an Klemme 61 des Zueandschlosses. Dabei werden die Griffe nur bei laufendem Motor beheizt.

-Der Gespannprofi Martin Franitz Tel. 09952-2205 Fax 09952-584 hat im Selbstverlag einige Buecher ueber Seitenwagen und Gespanne herausgegeben. Die Preise liegen immer bei 20Mark. Die Tittel lauten: Seitenwagen u, Gespanne Band 1 1905 bis 1985. ...Band 2 alle Steibs von 1939, Nimbus Seitenwagen, D-Rad u.v.a.. Das Rollerseitenwagen Lexikon Modelle von 44 Firmen. Die Entw. der Pendelgespanne von 1901 bis 1991. Reprint Watsonian Sidecars Katalog. Adresse Auenweg 10, D-8383 Eichendorf.

Rostschutz IM Auspufftopf

Wir entnehmen diesen Tip der Gummikuh. Einen neuen oder relativ neuen Auspufftopf kann man von innen gegen Rost schuetzen. Man nehme ca. 250 ccm "Fertan" (siehe Anzeigen in Veteranenzeitschriften) fuehle diese in den Topf, verschliesse diesen und schuettele kraeftig und moeglichst lang. Lasse die Sache unter wiederholtem Schuettern und Drehen 24 Stunden einwirken. spuele den Daempfer mit Wasser aus, bis dieses klar bleibt. (Fertan soll keine Probleme im Abbau fuer die Umwelt machen) Die ganze Sache nun ordentlich trocknen lassen, max 6 Monate sonst rostet es wieder. Nun spritzen wir hoch hitzefesten Auspufflack in den Topf, reichlich so dass es laeuft. Nun wieder verschliessen und gut und lange drehen und schwenken, so dass sich die Farbe gut verteilt. Wer den Erfolg nicht glaubt, lese in Heft 10/93 nach. Es soll tatsaechlich (Ueberpruefung mit Endoskope) auch nach laengerer Zeit kein Rost aufgekommen sein. Verschraubungen wurden gegen Verkleben vor dem verschrauben mit Kupferpaste eingerieben.

Nuss Verlaengerung

Das Wichtige an dieser Hazet Verlaengerung ist, dass sie leicht schwenkbar ist. also etwas was man gut gebrauchen kann, da die sonst verwendeten Kreuzgelenke ungeschickterweise die Nuss nach oben verlaengern. Und mit biegsamen Verlaengerungen ist keine Gewalt auszuueben. Fuer 14, bis 24, DM sind 1/2 Zoll Verlaengerungen mit 12,5 Grad Schwenkbereich und 1/4 Zoll und 3/8 Zoll Verlaengerungen mit 8 Grad Schwenkbereich erhaeltlich.

Kundendienst-Mitteilungen (vom Werk)

Im Selbstverlag bringt Wolfgang Pabst, Tel. 06438-38346, Lerchenstr. 5, D-65597 Huenfelden 1, eineige fuer Horex-Freunde aeusserst interessante und wichtige Editionen in guter Qualitaet heraus. Neben einigen Reparaturanleitungen und Ersatzteilkataloge fuer 25,- bis 45,-DM sind dies:

1. Gebundenes Heft mit technischen Zeichnungen von 36 bemassten Regina Spezialwerkzeuge. Zum Nachbau geeignet. 25,-DM
2. Werks Presse Information zum Erscheinen der Horex-Imperator 400ccm 1954. 18 Seiten mit vielen Abbildungen und Zeichnungen. Informationen auch zum 500ccm Prototype. 25,-DM
3. Wer wissen moechte wie dass mit den Stehbolzen M11, M10, lang, kurz bei der Resident ist, wir sprachen es in HB 2/92 S.21 kurz an, findet in der KDM (Kundendienst-Mitteilung) W4 von 56 die Antwort. Oder wie sieht die ideale Abdichtung der Telegabel aus, so das kein Oel mehr austritt? Ventilfuehrungen Imperator? Das Buch mit 100 Tips fuer Regina, Imperator und Resident, von 1951 bis 1955. 100,-DM. Wir meinen ein MUSS fuer Horex-Freunde.

Imperator Telegabel

In einem Gespraech mit einem Horex-Freund wurde behauptet, dass die Telegabel der Imperator unterschiedlich zur Tele der Regina sei. Da mir hierzu keine weiteren Informationen vorliegen, moechte ich die Leserschaft um Wissen und Beweise, fuer oder gegen diese Behauptung bitten. Wir werden in einem spaeteren HB, nach Sichtung und Bewertung der eingegangenen Informationen, darauf zurueckkommen.

Tips aus der Gummikuh

-Bei Schrader Autobücher gibt es einen schönen Horex-Bildband (siehe HB 1/89 S.15) der Preis wurde jetzt von 39,- auf 19,80DM gesenkt.

-10 Seiten "Automobilia" Katalog nur über Motorräder gibt es nun Neu bei "Schröder u. Weise" Tel. 0511-517037. Der Hauptkatalog, als auch mit Autotitel kostet 10,-DM.

-Herr Cloidt berichtet über Erfolge bei der Reinigung von verdreckten Auspuffanlagen unter Zuhilfenahme von "Ernablitz Herdputz" aus dem Kaufladen. Gleiches tut aber auch eine Mischung aus Waschpulver, Phosphorsäure (siehe auch HB 3/91 S.26) und Petroleum.

-Reisen in den Osten sind angesagt. Was wird an Reisedokumenten benötigt? Für Slowakische Rep., Slowenien, Tschechische Rep. und Ungarn reicht der Personalausweis. Wobei Slowaken und Tschechen im Kinderausweis von Kindern ab 4 Jahren ein Foto haben wollen. In Slowenien ist das erst ab 5 Jahren nötig, in Ungarn erst ab 10. Einen Reisepass mit Visum benötigt man in Bulgarien, den Baltischen Staaten, Rumänien, Weißrußland, der Russ.Föderation und der Ukraine. Für diese Länder muß immer ein Foto im Kinderausweis sein. In Polen und der Türkei braucht man einen Reisepass aber kein Visum. Im Kinderausweis muß für Polen immer ein Bild sein. Für die Türkei ist dies erst ab 10 Jahren nötig.

Polen Reisende Achtung!!

Die "gruene Versicherungskarte" nicht vergessen. Bei der Einreise gibt es noch keine Probleme wenn man keine gruene Versicherungskarte dabei hat. Aber bei der Ausreise verlangen die polnischen Grenzer ca. 700,- DM als Strafe. Wir vom HB wuerden gerne wissen wo beginnt die Wegelagerei?

Einige Tips von Axel

Axel hat Erfahrungen mit dem Austausch von Bronzebuchsen gegen Nadellagerbuchsen am Regina Motor. Nicht nur bei leistungsgesteigerten Motoren kann der Austausch von Vorteil sein. Die Haltbarkeit dieser Verbesserung hat Axel beim VFW Veteranen Rennsport mit seiner wirklich schnellen SB35 bewiesen. Auch hat Axel ein Stuetzlager im Primaerdeckel des SB35 Motors fuer die Kurbelwelle angebracht (Siehe HB 2/93 S.6) Axel hat mir versprochen, wenn seine Zeit es zulaesst, einen Bericht ueber die Aenderungen an seinem SB35 Motor zu schreiben, zumal sie auch fuer Regina (E1M und 01 und teilweise auch die anderen) in Anwendung gebracht werden koennen. (wir erbitten Schreibmaschine, Druckschrift oder Computer) Wer aber schon vorab naeheres wissen will, wende sich telefonisch an Axel Tel. 06172-39935.

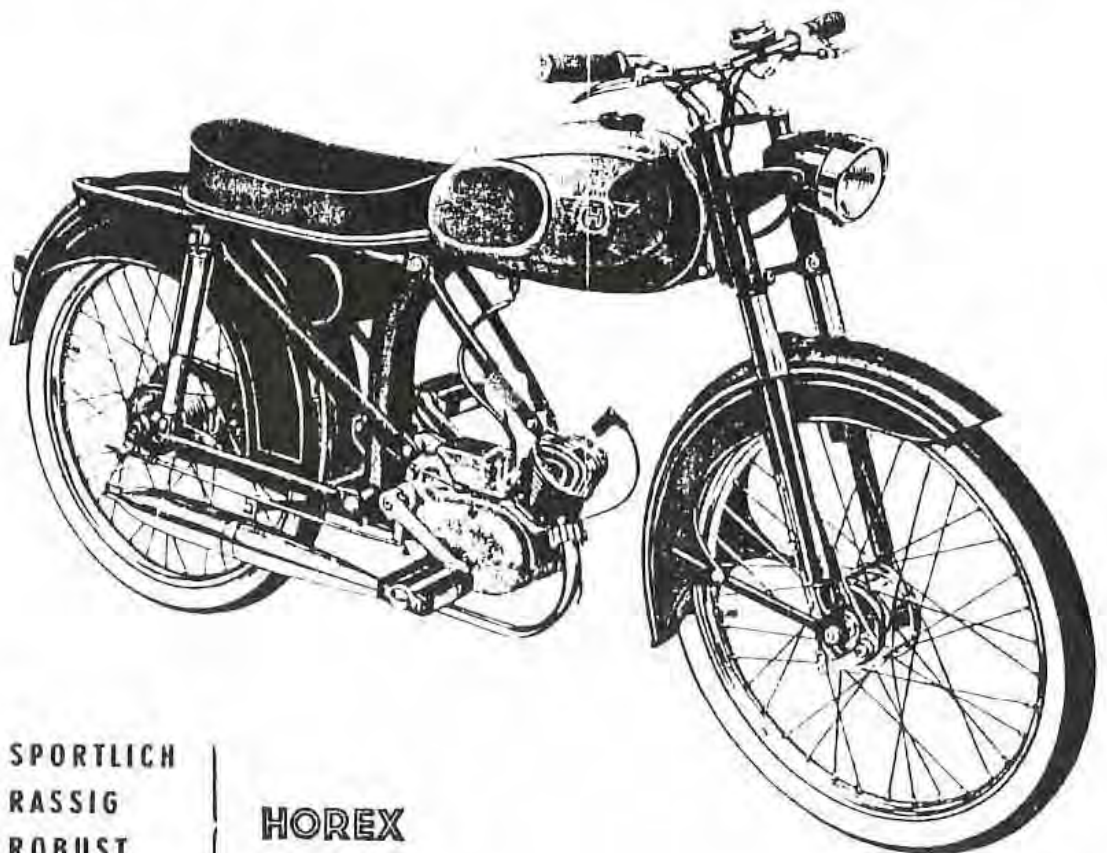
Kein Sulfat im Batteriekasten

Wer hat sich noch nicht ueber sulfatierte Batteriepole geaergert. Manchmal ist auch das Blech um die Batterie oder das Batteriekabel stark angegriffen. "Aerontix Isolater" (komischer Name fuer eine Leitfaehige Paste) eine dunkelgruene Paste bindet Saeure. Und da sie leitfaehig ist, ist das Zeug als Batteriepolfett herforagend geeignet. Wenn man den ganzen Batteriekasten von innen einreibt duerfte nichts mehr sulfatieren. Der Tip stammt aus der Markt 3/94.

HC Rhein-Neckar

Bernhard Huber, Altenburgstr. 32, D-76683 Karlsdorf - Neuthard, hat uns freundlicherweise die Kopien des nachfolgenden 'Horex-Prospekt zur Verfuegung gestellt.

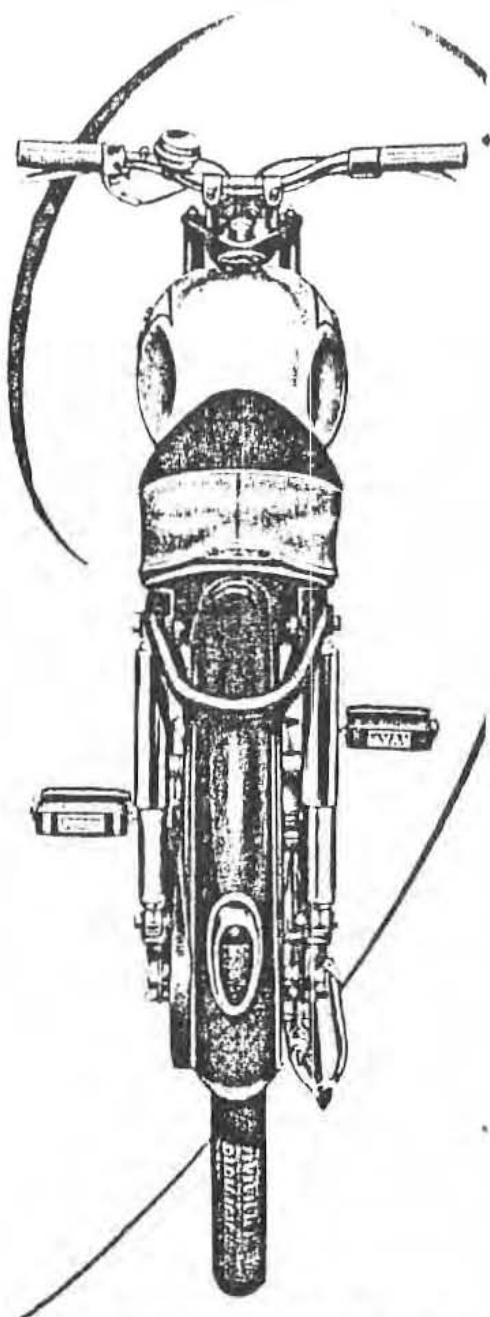
Rebell



SPORTLICH
RASSIG
ROBUST
SPARSAM

HOREX

Es gibt viele Mopeds auf der Welt



die meisten Konstruktionen folgen der üblichen Formgebung des Damenrad-Stils.

HOREX ging in seiner 33jährigen Werksgeschichte aber stets den Weg, für eine besondere Käuferschicht etwas besonderes zu schaffen.

So entstand auch dieses Fahrzeug, ein betont männliches, sportliches Moped mit Knieschluß-Sitzposition, das auf verspielte Formgebung bewußt verzichtet, robust im Motor und Fahrgestell, klassisch in der Linie und vornehm in der Farbgebung.

Rebell-Technik in Stichworten

Motor: Einzylinder-Zweitakt-Motor, Typ Sachs 50, 47 ccm Hubraum, 1,25 PS Leistung, Zweigang-Getriebe, 17-Watt-Zündlichtanlage, Vergaser mit Luftfilter und Ansauggeräuschkämpfer und eingebauter Startvorrichtung. Getriebebeschaltung durch Lenker-Drehgriff. Motor im Stand antretbar, Bergsteigefähigkeit bis 18⁰⁰/₀. Brennstoffnormverbrauch ca. 1,3 Liter auf 100 Kilometer.

Fahrgestell: Drehsteifer Einrohr-Rahmen aus nahtlosem Präzisions-Stahlrohr. Langhubige Vorderrad-Teleskopgabel, Hinterradschwinge-Federung, die sich durch wartungsfreie Federbeine abstützt. Breite, tief heruntergezogene Schutzbleche mit Seitenblenden. Großer Kettenschutz.

Räder: Bereifung 23x2,00. Stahlfelgen und Vollnabenbremsen bei Vorderrad und Hinterrad.

Kraftstoffbehälter: Knieschluß-Tank mit 8,5 Liter Fassungsvermögen, ausreichend für über 500 km Fahrstrecke.

Lichtanlage: 6 Volt, 17-Watt-Scheinwerfer mit Blendschirm und abgedeckter Tacho-Einbauöffnung. Elektrisches Rücklicht mit Rückstrahler.

Ausstattung: Weichgefedertes Schaumgummi-Sitzkissen in zwei Farben, Lenker nach Sitzposition einstellbar, großer Werkzeugbehälter mit komplettem Bordwerkzeug, Luftpumpe unter dem Tank angebracht, Kippständer, Diebstahlsicherungsschloß.

Oberflächen: Solide Verchromung, dreifach-Hochglanz-Hartlackierung, Leichtmetallteile poliert.

Farben: Pastellblau mit lichtgrauem Tank und Zierlinien, oder Burgunderrot mit lichtgrauem Tank und Zierlinien.

Sonderzubehör: Gegen Aufpreis lieferbar, Tachometer, Doppelsitzbank, Windschutzscheibe, Gepäckträger, polierte Leichtmetallfelgen, Weißwandreifen.

Abmessungen:

Radstand	1125 mm
Länge über alles	1760 mm
Sattelhöhe	745 mm
Breite	560 mm

*Es stimmt schon, wenn die Leute
sagen: Es gibt viele Mopeds
aber nur einen*

Rebell

Ganzabnahme und ABE

Wer mit oben genannten Dingen beim Technischen Ueberwachungsamt oder Verein Probleme hatte, hat oder befuerchtet, kann ab Dezember 1993 zu der privaten DEKRA gehen. Dort wird man als Kunde behandelt, was ja nicht bei jedem TUV so gewesen sein soll. Ich fuer meine Person habe fuer die normale Untersuchung nur gute Erfahrungen mit der DEKRA gemacht.

Der Blutskanal der juengsten Vergangenheit liess aus dem Thema "Blutspende" ein Antithema werden. Doch Verdraengung fuer uns keinen Schritt weiter, denn ohne Blutspender geht es nicht. Zum Thema haben wir im Horex-Club Taunus bei einem Ersthilfetraining etwas Information bekommen, die wir gerne weiterreichen.

Zu Pfingsten trifft sich der Hardcore der Horex-Freunde in Berlin. Befuerchtungen einzelner Horex-Freunde, die Horexer muessten ueber die ganze Sternfahrt im Keller (Tiefgarage) verschwinden, erwiesen sich als unbegrundet. Nur des Nachts, zur Sicherheit, werden sie dort eingestellt. Tagsueber koennen die Veteranen auf den befestigten Wegen abgestellt werden; - wie mir Hans am Telefon versicherte. Das Benziengespraech findet also nicht im Keller, sondern unter freiem Himmel statt.

Oelfilterung und Wellendichtringe

Die Gummikuh 10/93 Seite 16 bringt einen interessanten und kurzen Bericht ueber die Vorteile eines Oelfeinfilters und die Wirkungsweise eines Wellendichtringes. Zum ersten ist zu sagen, dass die Vorteile eines Oelfein- oder Feinstfilters nicht als gering erachtet werden duerfen.

Zum zweiten: Bei in der Leistung (Drehzahl) angehobenen Motoren ist folgendes zu beruecksichtigen, vielleicht sollte man auch mal bei den normalen Horex-Motoren nachrechnen: Normale Wellendichtringe sollten mit einer Gleitgeschwindigkeit von 4 bis 14 Metern pro Sekunde laufen. Treten hoehere Umfanggeschwindigkeiten bis z.B. 30 Meter pro Sekunde auf so sind Wellendichtringe aus PTFE Material zu nehmen denn nur das haelt dies aus. In der Gummikuh 8/93 S.22 gibt es noch weitere Informationen ueber die Funktion des Wellendichtrings, der pumpt naemlich. Wer sich informieren will rufe die Telefonnummer 0421-501617 an und frage nach dem Heft.

Elektronische Zuendung fuer 12Volt

Wir hatten oefter z.B. in letzten HB ueber 12Volt Umbauten mit der BMW Lima geschrieben. Speziell fuer diese Lima gibt es jetzt eine elektronische Zuendanlage mit elektronisch geregelter Zuendzeitpunktverstellung und Hallgeber (also ohne Kontakt). Das schoene an diese Anlage ist, dass sie ohne Blackbox direkt auf der Lima anzubringen ist. Herb ist der Preis von knapp 1000,- Maerker. Firma Silent Hektik, Steinstr. 30, D-59425 Unna, Tel. 02303-66186. Etwas preiswerter fuer ca. 150,-DM gibt es bei Boyer Bransden Electronics LTD. ,Frindsbury House, Cox Lane, Detling, Maidstone, Kent ME14 3HE, England, eine elektronische Zuendanlage 12Volt mit externer Blackbox fuer Ein- bis Dreizylinder, 2 und 4 Takt.

Motorradmuseum

In HB 4792 S. 35 hatten wir ein Motorradmuseum angesprochen und gehofft einer unserer Leser wuerde sich das Museum ansehen und uns dann einen kleinen Bericht schicken. Aber es klappt halt nicht immer mit der Mitarbeit, wie z.B. in HB 1/93 S. 33 durch Klaus. Aber aufgeben gilt nicht. Hier ein neues Museum: Motorrad-Veteranen und Technik Museum Grossschoenau Naeh Zittau, Tel. 035841-2708.

Bleifrei "soll ich - soll ich nicht?"
Speziell um die möglichen Gefahren des "Bleifrei" Betriebs existieren wahre Horrorgeschichten im Kreise der Horex-Fahrer. Von einigen wird der baldige Motortod prophezeit, sobald man nur einige Tankfüllungen bleifrei verfahren hat, ohne dass der Motor hierfür umgebaut wurde. Doch was ich schon immer vermutete, wurde nun durch einen 10.000 km Test der Zeitschrift Markt Tel.06131-992-02 (Heft 12/92) bestätigt. So heiß wie in den Gesprächen zu diesem Thema gekocht, wird nicht gegessen!

Zwei Opel Kadett mit Graugußkopf und dort direkt sitzenden Ventilen wurden über 11.000km, der eine mit bleifrei, der andere mit Super verbleit, betrieben. Und das Ergebnis, - es sind weder an dem einen noch an dem anderen Motor irgendwelche Beschädigungen an Ventilen und Sitz oder sonstwo festzustellen. Fazit - wer seine Ventile ob Alu oder Gußkopf, sowie es sich gehört, immer regelmäßig überprüft und dabei keinen fortwährenden Schwund des Ventilspiels feststellt, kann beruhigt mit Bleifrei fahren. Zumal keiner mehr als 50.000km Laufleistung von einem überholten Horex-motor verlangen wird. Und ab und an die Ventile nachzuschleifen gehört einfach zu einem 4Takt Veteranenmotorrad; es war auch früher üblich. Für Motore die 200.000 bis 300.000KM ohne Demonstage laufen sollen, stellt sich die Frage nach bleifrei ganz anders und hier ist der Umbau dann absolut notwendig. Bei dem Markt-Test hat sich aber noch ein Vorteil des Bleifreibetriebs, neben den Vorteilen mit der Umwelt und dem Preis gezeigt, - der Motor ohne Blei hatte wesentlich weniger Ablagerungen im Brennraum und an den Ventilen und das ist doch auch nicht schlecht - oder? Ich hoffe nicht in ein Wespennest gestochen zu haben, mit dieser meiner Auffassung und belasse jedem seine eigene Meinung, - nur gesagt haben wollte ich es einmal. Und wer sich unsicher fühlt, soll weiter bleihaltig tanken. Letzte Information zum Thema: Es wird lesenswert in der Gummikuh 7/93 Tel.0421-501617 Seite 32 daüber berichtet.

Horex Novice

Bleifreies BV-ARAL -RUNDSCHAU - NKZ - 7/1955

Das gab es auch schon früher in den 25er Jahren, aber man darf nicht vergessen, daß inzwischen durch die neueren Motorkonstruktionen die Anforderungen an den Kraftstoff wesentlich gesteigert wurden. Es war auch (durch Wa. Ostwald und H. Waldmann) bekannt, daß BV-Benzol neuerdings durch die Druckraffination auf eine noch höhere Ebene gehoben war, indem es sich dann vollkommen schwefel- und säurefrei erwies. In gleicher Weise gelang es, bei der Benzin-Destillation durch Anwendung von Wärme, Druck und Katalysatoren die Güte-Merkmale zu verbessern.

Nachdem nun diese Veredelungsmethoden großtechnisch realisiert sind, konnte man daran denken, die praktischen Folgerungen zu ziehen und die seinerzeitige Verlautbarung wahrzumachen, nach welcher „das schwefel- und aschefreie

neuzeitliche BV-Benzol den Beginn einer neuen Ära auf dem Parkett der klopffesten Kraftstoffe bedeutet“. Es gibt also wieder bleifreies ARAL, aber entsprechend den neuen Herstellungsmethoden mit wesentlich gesteigertem Gütewert, das heißt mit hohem Heizwert, guter Vergasbarkeit, natürlicher Klopffestigkeit, weicher, motorschonender Verbrennung und Vermeidung von Bleirückständen mit ihren bekannten Folgen und Säurekorrosion. Saubere Ventile, geschonte Zündkerzen, Verhinderung von Korrosion und Verschleißminderung ergeben sich beim neuen Benzin-Benzol-Gemisch.

In dem friedlichen Wettstreit der Kraftstoff-Hersteller hat BV-ARAL sich eine Spitzenstellung erobert und dem arbeitsamen Benzol durch Qualitätssteigerung seine Rangstellung wieder verschafft.

Treffen-Ausstellungen-Maerkte

Ausfahrten des HCTaunus finden statt: 24.4 / 19.6 / 24.7

21.8 / 18.9 / 23.10 Info Marina 06172/81898.

Die anderen Clubs moegen mir bitte Ihre Termine noch nennen!!!!!!

+ 29.4 Generalversammlung HC-Schweiz 20Uhr Restau. Loewen in
5616 Meisterschwanden Info Alfred 057-271731

+7.5 9.R.Kuechen-Gedaechtnisfahrt in Bad Bergzabern Tel.06349-
8506 R. Kuechen war Mitentwickler des SB35/Regina-Motors

* W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G *

*20 bis 23.5 40igste Horex Sternfahrt nach Berlin zum HC. Hans *
* Tel.030-6631218. Oft bekommt die erste Nennung einen Preis! *

+ W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +

+ 11 u. 12.6 Der HC-Nederland laed zu seinem Treffen in das +
+ schoene Friesland, in die Stadt Wateren. Info bei Peter Ritzen+
+ St.Cornelisplein 6, NL-6005 PD Weert, Tel.0031-4955-1754 +

+ W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +

+ 19.6 Treffen des HCSchweiz in Luterbach Soloturn Info bei +
+ Restaur. Krone Alfred Fleischer Tel. 0041/57/271731 +

+ W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +

+ 15 bis 17.7 Sommertreffen der HuGF Mainkling (das ist bei +
+ Creilsheim) Info bei Fritz Tel. 07959-634 +

+30 bis 31.7 Treffen "Wirzenborner Liss" Anfahrt ueber das +
+ reizvolle Gelbbachtal Tel. 02602-8706 Horexfreund Peter +

+21.8. First-Classc-Day in Essen Borbeck "Groesstes Veteranen
Treffen in Deutschland" Nur 2,-DM Eintritt Live Musik. Markt
Info. Tel.0209-209157 U. Wybiralla.

* + Diese Zeichen bedeuten: neu, wichtig oder verändert.

Horex Freunde Markgraeflerland

Aus der Suedwestspitze der BRD erreicht uns ein Aufruf zur
Bildung eines lockeren und aktiven Horex Freundeskreis der ohne
vereinsmeierei die Ziele, - gemeinsame Ausfahrt, Stammtische in
unregelmässiger Folge und andere Aktivitaeten, - verfolgt.

Das notwendig administrative, wie Adressliste u.s.w. uebernimmt
Uwe Schwarz Tel. 07634-8159 oder Buero 07634-601217. Dieser
Aufruf ist auch fuer die Nachbarn in der Region Schweiz und
Elsass gedacht. Interessenten schreiben Uwe oder rufen an!
Kirchbachweg 12 in D-79295 Sulzburg.

Regina im Sport-Outfit

Ingo Tel. 030-4348224 hat einiges zu diesem Thema beigetragen.
Alu Schutzbleche (siehe HB 4/93 S.10) sind fuer 20-25 engl. Pfund
bei: Unity Equipment, Dept.No.Cal., 916 Manchester Road,
Castleton Rochdale, Lance, OLII2SR, Great Britain, Tel. GB-706-
32237, Fax GB-706-48158, erhaeltlich. Weitere Themen, die Inter-
essenten vorerst mit Ingo direkt besprechen muessen, bis Ingo
einen Bericht fuer den HB erstellt hat, sind: haertere Gabel,
innenbelueftete Imperatorbremse, Alu-Hochschulterfelgen, Fliegen-
gitter, speziallenker nach vorn gelegt, Schwingsattel nach hinten
verlegt, Sportkissen, hochgelegte Aspuffanlage, Einportkopf mit
separater Entlueftung, nadelgelagerte leichtere Kipphebel, Titan-
Stoessel, Drehzahlmesser, groesserer Vergaser, 9 zu 1 Verdich-

tung, Kurzhubmotor 250er Kurbelwelle und 400er Zuelinder, Sport-
getriebe (Resi250), Alu-Tank.

Alu Tanks

Helmut gab uns den Tip Tel. 06190-4584. Bei Martin Sauer Beethovenstr. 12 in 7602 Oberkirch, Tel. 07802-6049, kann man sich einen Tank aus Alu nach Muster neu anfertigen lassen. Der Preis von ca. 1500,- DM fuer einen neuen Tank erscheint mir nicht zu hoch, wenn man bedenkt welche Preise fuer in der Substanz noch gute Tanks, verlangt werden. Sollte einer unserer Leser diesen Tip realisieren, so bitten wir um Information, ob es sich lohnt.

Blechteile nach Muster

Sei es ein Schutzblech, eine Lampe, ein Werkzeugkasten oder ein Tank, man muss lediglich ein Muster an E und M Teschel, Janska 7, 60200 Brno, Tschechische Republik, Tel. 05-42212414 (abends) senden und ein Angebot verlangen und fehlende Blechteile stellen kein Problem mehr fuer die Restaurierung da. Diesen Tip gab uns Gert. Siehe aber auch in diesem Heft bei Alutanks und unter Restaurator.

Tanks aus Alu

Nach Muster baut Martin Sauer Leichtmetall-Tanks, Schutzbleche, Verkleidungen, Hök-

kersitzbänke und sogar Auspufftöpfe. Martin Sauer ist zwar erst 26 Jahre alt und gelernter Gießerei-Modellbauer,

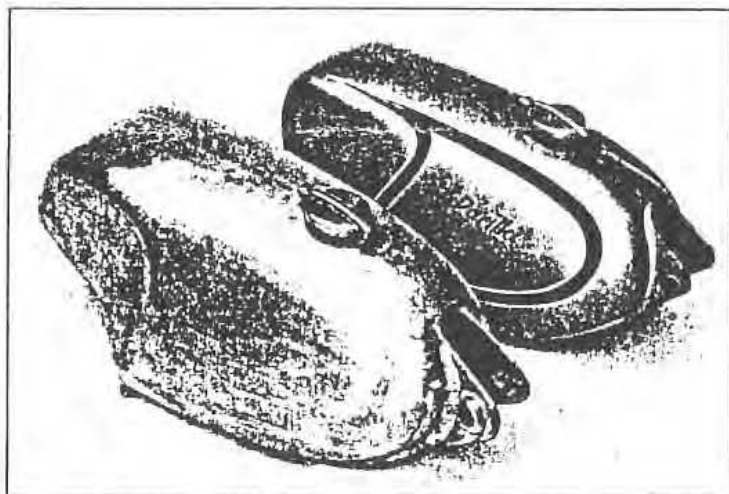
hat sich aber seit längerem auf Leichtmetallverarbeitung spezialisiert. Nahezu serienmäßig liefert er inzwischen Tanks für die gängigen BMW- und Ducati-Modelle, Sonderanfertigungen baut er aber auch.

Nach Terminabsprache liefert der Kunde die Maschine an, eine Woche später kann er sie mit neuem Tank abholen.

Bei Sonderanfertigungen richtet sich der Preis nach dem Arbeitsaufwand. Je mehr Rundungen, desto teurer. Ein Sportmax-Tank mit vielen Winkeln kostet rund 1000 Mark. Für die Ducati 900 Imola gibt es hingegen den Leichtmetall-Nachbau des

Original-Kunststofftanks viel billiger.

Hersteller: Martin Sauer,
Beethovenstraße 12, 7602
Oberkirch, Tel. 0 78 02/60 49

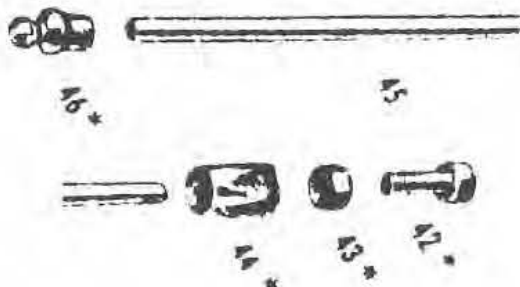


Leichtmetalltanks kosten bis zu 1500 Mark

Tips von der Victoria Intressengemeinschaft

Zuendkontakte lassen sich mit Hilfe einer Diamantnagelfeile sehr gut reparieren. Hierbei ist Geduld gefragt ca. eine halbe Stunde, schreibt Martin B. Schumann. Nach dem Feilen kann auch noch poliert werden. (Aber auf Planheit und parallele Ueberlappung der Kontaktflaechen achten und nicht bis in das Grundmaterial feilen meint der Hore» Novice.)

Wer den Motor aus einem neu lackierten oder neuerigen Rahmen entnehmen will hat Probleme, dies ohne grosse Lackschaeden machen zu koennen. Manfred Sprenger (ueber Ihn ist auch die Verbindung zu den Victorialeuten moeglich Tel. 06772-5433) macht den Vorschlag Stuecke von einem Fahrradmantel mit Klebeband so am Rahmen zu befestigen, dass der Motor beim Anschlagen an den selben keinen Schaden mehr anrichten kann. *



Der Blutskanal der juengsten Vergangenheit liess aus dem Thema "Blutspende" ein Antithema werden. Doch Verdraengung fuert uns keinen Schritt weiter, denn ohne Blutspender geht es nicht. Zum Thema haben wir im Horex-Club Taunus bei einem Ersthilfetraining etwas Information bekommen, die wir gerne weiterreichen.

Häufigkeit der Blutgruppen und Rhesuseigenschaften



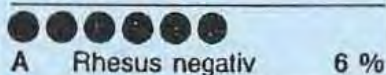
A Rhesus positiv 37 %



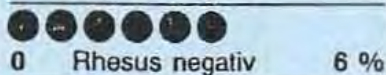
O Rhesus positiv 35 %



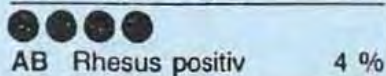
B Rhesus positiv 9 %



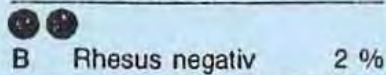
A Rhesus negativ 6 %



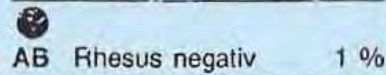
O Rhesus negativ 6 %



AB Rhesus positiv 4 %



B Rhesus negativ 2 %



AB Rhesus negativ 1 %

O Rhesus-negative Blutspender dringend gesucht

In der Regel wird nur blutgruppen-gleiches Blut übertragen.

Mit einer Ausnahme: Blut mit der Blutgruppe

O Rhesus-negativ kann im Notfall jedem gegeben werden.

Deshalb sind diese Blutkonserven besonders wertvoll.

Blut geben rettet Leben. Rotes Kreuz.



HOREX-Club Berlin e.V.
Hans Fabritius
Kornblumenring 72

12337 Berlin-Rudow



Zu Pfingsten trifft sich der Hardcore der Horex-Freunde in Berlin. Befuerchtungen einzelner Horex-Freunde, die Horexten muessten ueber die ganze Sternfahrt im Keller (Tiefgarage) verschwinden, erwiesen sich als unbegrundet. Nur des Nachts, zur Sicherheit, werden sie dort eingestellt. Tagsueber koennen die Veteranen auf den befestigten Wegen abgestellt werden; - wie mir Hans am Telefon versicherte. Das Benziengespraech findet also nicht im Keller, sondern unter freiem Himmel statt.

Zinkspritzgussreinigung

Vergaser sind oft (nicht immer) aus diesem Material. Man macht die Teile in Seifenlauge oder anderen fettloesenden Mitteln fettfrei. Hiernach gibt man die Vergaserteile in verduennten WC-Reiniger. Immer den Reinigungsvortschritt ueberpruefen, denn ein zu starker Saeuregehalt der Null-Null-Loesung koennte den Vergaser auflösen. Wer es richtig macht hat nach der Behandlung einen neu aussehenden Vergaser. Nach dem Spielen und Trocknen alles leicht einölen zum Schutz vor erneutem dunkelwerden.

Schutzgasschweissen

Eine Technik, die zu erlernen sicher fuer viele unserer Horexfreunde interessant sein duerfte. In der Markt 11/93 Seite 46 beginnt ein Kurs fuer MIG/MAG Schweissen. In diesem Bericht wird auch eine Kaufunterstuetzung fuer den Anfaenger gegeben. Interessenten rufen die Telefonnummer 06131-99202 an, um an das Heft zu kommen.

A N Z E I G E N

Verk.: T5/6 Werkzeugkasten Nachb.
Nummernschildhalter Nachb., Reg.
250 Zylinder, Moped Rebell 50ccm
3-Gang. Suche: Imp. Schutzblech
hinten, Radnabe vorn u. hinten,
Vergaser rechts/links 27,5, Kur-
belwelle 07, Seitendeckel links.
Hans Tel. 08664-1439

Wer hat meine alte Imperator 400,
Bj. 55 Fahrg. 072592 Motorn. 072612
sowie meine alte Regina 350 Bj. 52
Motorn. 133261052 Fahrg. dito, be-
sessen oder in Besitz? Nur in-
teressehalber. Tel. 021361/72089

Suche fuer Resi Kipphebelbock
komplett, Ein u. Auslassstoss-
stangen, Fliehkraftregler u.
Kickstarter. Udo Tel. 06834/60362

Verkaufe Imperator Teile: Werk-
zeug u. Batteriekasten, Brems-
hebel, Lampenhalter u. Lampe.
Werkstattnachrichten gebunden im
Nachdruck von 51 bis 55 ca. 160
Seiten, Presseinfo. Imperator,
Reparaturanleitung Imp.. Fuer
Regina Spezialwerkzeug. Suche
Info ueber Strassenzulassung
einer Imperator 500.
Wolfgang Tel. 064383834

Suche Steib 350S und einen ver-
chromten Tank beides fuer Regina
350. Ulrich Tel. 0591-64145

Biete Schutzbleche vorne und
hinten fuer Regina 2 bis 4 sehr
gut erhalten, im Tausch gegen
gleichwertige 01er (Sicken)
Schutzbleche. Tel. 06071-23967
Matthias.

Verk. Imp: hint. Schwinge. Reg.:
hint. Rahmen, Federung hinten,
Oeltank, flach Gabel unkpl. Resi:
Schwinggabel. Liste anfordern,
ev. auch Tausch. Tel. 0161-4707744
Helmut.

Verk. Reg. 1 Rahmen, Gabel etc. mit
Brief DM750, Sitzbank DM160,
Scheinwerfer kpl. DM180, Kipphebel
u. Schaltklauen orig. neu sowie
div. Horex-Tanks. Ab 20 Uhr
Suche. Ruecklicht Reg0, Seiten-
staender, Reg1 u. 4 Kolben, Reg4
Luftfilter. Benno Tel. 0711-512473

Verk. Reg 350 Bj. 1953, Spitzmotor
kompletter orig. Zustand, sehr
gute Restaur.-basis VHB 5200,-DM
Tel. 09341-7481 Berthold.

Suche Rat von Experten fuer Auf-
bau einer Regina 350 Sport. Bj 51.
Spez. Unterschied zur Standard?
Suche Bremsstange fuer Hydraulik
Bremse. Remco Tel. 05205-20377
Ab 19 Uhr rufe zurueck.

Gebe ab: 18" Weimann Alufelge +
Speichensatz fuer Imp., Kurbel-
gehaeuse + Primaertrieb fuer E1M,
Dehnfeld-Bank. Suche: Reg. 400er
Motor, 400er Zylinder Bohru. 76mm
auch Beschaedigt, hintere Brems-
ankerplatte Regina 3, Kopie des
Regina - Drehzahlmesser Beitrags
aus "Das Motorrad" Heft 1/61.
Ingo Tel. 030-4348224

Verk: Graugusskopf mit Zylinder,
Kettenblatt 36 Zaehne, Lenker-
halter, Radnabe, alles fuer Regina
Hermann Tel. 0043-2262-2513

Verk. Steib S500 Luxus Bj. 51 mit
orig. Typenschild, Schutzblech
100%, polierte Griffleuchte,
ohne Scheibe u. Sitz. 2850,-DM
10-18 Uhr, Tel. 00314950-34042 Mat.

Suche 400er Regina, will selber
restaurieren. Tel. 07546-2195 Egon

Verk. Zylinderkopf Reg 400, neu-
wertig. Stutzen, Ventile, Fuehr-
ungen und Kerzengewinde sind neu
Glasperlengestrahlt. Karlheinz
Tel. 06203-16462

Suche fuer Resi: Halbmond fuer
Kettenkasten und beide Werkzeug-
kasten. Sollten beide Teile
nicht zu finden sein, so gebe ich
ab: Sehr feine originale Restau-
rationsbasis, USA-Resi mit orig.
Dokumente u. neugemachtem zweiten
Tank. Preis VB. Ueberfuehrungs-
kosten ca. 250.-Dollar. Verkaufe
orig. Windsbraut, VB. Wesley Lee
Stark, P.O. Box 792, Lemon Grove,
91946, California, USA, Tel/Fax:
001-619-283-6722

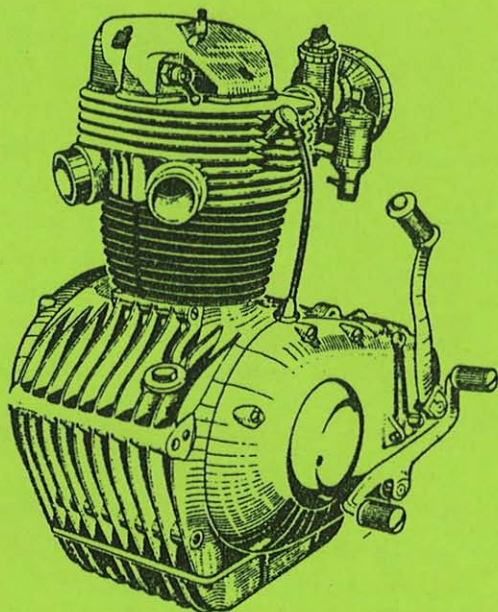


Die nächste Sternfahrt
geht nach

HOREX



BOTE



Resident

Schutzgebühr 2,- DM Heft 3/94

NEUE NACHBAUTEILE FÜR REGINA/IMPERATOR/RESIDENT

KURBELWELLE GEPRESST FÜR REGINA; KURBELWELLE
FÜR REGINA 03; KURBELWELLE FÜR 06 (400er)
KURBELZAPFEN VERSTÄRKT; KOLBEN REGINA;
KOLBENIMPERATOR; NOCKENWELLE E 86;
NOCKENWELLE R 1; NOCKENWELLE R 3;
ÖLKONTROLLSTAB IN EDELSTAHL;
STOSS-STANGEN; SPERRAD;

HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND REGINA · RESIDENT · IMPERATOR

Teileliste 93 mit 600 Bildpositionen
DM 2,50 · Motoreninstandsetzung
Räder · Kurbelwellen · Teilefertigung
Blechkotflügel · Neues Werkstatthand-
buch · Gebraucht-REGINAS



97424 SCHWEINFURT, Kreuzstr. 6
Tel. 097 21-4 14 55 u. 8 60 58 · Fax 097 21-4 39 52

TANK

Tank-Innensiegel	DM 78,-
Tank-Entroster	DM 26,-
Tank-Reiniger	DM 20,-

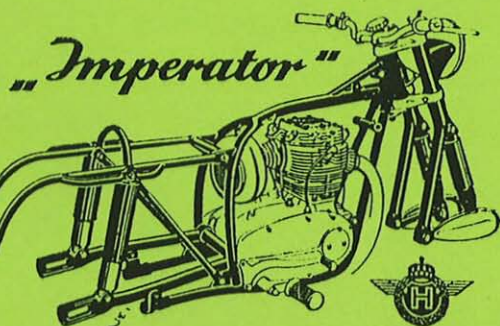
Mehrfachanwendung!

Entroster + Reiniger für alle
Stahlteile geeignet.



97424 SCHWEINFURT, Kreuzstr. 6
Tel. 097 21-4 14 55 u. 8 60 58 · Fax 097 21-4 39 52

BLECHKOTFLÜGEL; KETTENKASTEN;
WERKZEUGKASTEN; KOTFLÜGELHAL-
TER; DUPLEX-KETTENRADSATZ (DUPLEX-
NORM KETTE, PRIMÄRRAD TYP E1M, 03, 06,
KUPPLUNGSRAD, BUCHSE, ANLAUFSCHIEBE);
DUPLEX-KETTENRADSATZ FÜR RESIDENT; DUP-
LEXKETTENSPANNER; STEUERKETTENSPANNER; KICK-
STARTERFEDER; KICKSTARTERWELLE; ORIGINALSATTEL;
LUFTPUMPENHALTER; VENTILE BLEIFREI; REGINA-RESEDENT-
IMPERATOR; VENTIL FÜR KURBELGEHÄUSEENTLÜFTUNG



LIEBE HOREX-FREUNDE

Berlin und die 40igste gehören der Vergangenheit an - und im Rückblick findet das Sprichwort - " Es wird nicht so heiß gegessen wie es gekocht wurde," seine Bestätigung. Die Bedenken von Einigen, sie müßten die HOREX in der Tiefgarage abstellen wurden nicht erfüllt. Können - hätten Sie dürfen - aber müssen haben Sie nicht. Es ließ sich aber feststellen, daß viele der Horex-Freunde die Tiefgarage, als geschützten und trockenen Abstellplatz, gerne annahmen.

Ein Anliegen zum Thema Sternfahrt hat der Horex-Novice aber noch. Die Zukunftsprognosen dieser Veranstaltung werden von uns eher trübe, als freundlich, gesehen und das hat einen einfachen Grund. - Es gibt nicht genügend Clubs (Vereinigungen) die für die Ausrichtung dieser Veranstaltung zur Verfügung stehen. Ein gesundes Fundament von zehn - plus ein oder zwei Reserve Clubs (Vereinigungen) - könnte in einem Zehnjahresturnus diese Veranstaltung auch in die Zukunft tragen. Aber zur Zeit sehe ich nur sechs Clubs oder Vereinigungen die signalisieren auch zukünftig eine Sternfahrt ausrichten zu wollen. Und bei diesen sechs sehe ich bis auf die ein oder andere Ausnahme keinen, der in einem kürzerem Zeitraum, als zehn Jahre, für die Ausrichtung zur Verfügung stünde.

Das heißt wir haben Handlungsbedarf ! Schon 1997 könnte dieses Problem zwingend auf der Tagesordnung stehen.

Liebe Clubkapitäne und sonstige Leitende - "werdet jetzt und nicht zuspät Aktive" - "geht dieses Problem frühzeitig an"

Der Horex Novice möchte sich gestatten, einige Anregungen geben zu dürfen..

1. In den Niederlanden besteht ein starker Horex-Club (sogar mit eigener Club - Zeitschrift) der durchaus in der Lage ist eine Sternfahrt auszurichten. Nur es habert an den Kontakten zwischen Ihnen und den anderen Clubs. Es müßte doch ein leichtes für die Kapitäne sein, diese Kontakte aufzubauen. Dieser Punkt dürfte auch für den Schweizer Horex-Club in manchem Aspekt zutreffen.

2. Die zur Zeit gepflegten Standards der Pfingst-Sternfahrt dürfen keine unabänderlichen Veranstaltungsrichtlinien für die Zukunft sein. Der Horex Novice kann sich durchaus eine Buschwiese im Spätsommer als

Sternfahrt vorstellen. Und was für den MSC gilt, gilt auch für Mainkling, NRW und jeden anderen. Eine abgespeckte Veranstaltung fände sicherlich mehr potentielle Veranstalter.

3. Man muß aber auch schon einmal mit untauglichen Mitteln versucht haben, Clubs für die Ausrichtung einer Sternfahrt zu begeistern. Denn wie mir bekannt wurde, ist dies ein Grund weshalb die Freunde von Staufenteck bei den letzten Sternfahrten so rar vertreten waren. Ich hoffe, daß diese Sache nicht länger ein Grund für das Fernbleiben der Freunde von der "Steige" sein wird und wir sie 1995 wieder unter uns begrüßen dürfen.

Also liebe Kapitäne und Funktionäre macht Nägel mit Köpfen, im Interesse von weiteren 40 Jahren Horex-Sternfahrt,

Euer Horex-Novice.

P.S. Meine Telefonnummer in Düsseldorf ist ab sofort nicht mehr gültig, ich bin nunmehr unter der Frankfurter Nummer 069-436859 erreichbar.

Inhalt

Seite	Thema	Seite	Thema
3-4	Handlungsbedarf	23-24	Umbau Regina → Regina Sport
5-14	100 Tricks... Transistorzündung	25-26	Verbesserungen am Regina-Motor
15-16	Die 40igste in Berlin	27	Seitenwagen aus Indien
16	Horex - Register	27-28	Horex-Freunde unter sich
17-18	Prospekt Resident und Imperator	28	Horex gerne gesehen
19	Treffen, Ausstellungen, Märkte	29-35	Test Resident 350/250
19	Motorrad Hebebühne	35	Elektronische - Zündung
20-21	Reginal mit Alu-Kopf	36	Anzeigen
22	Museum in Bad Iburg		



Nun habe ich endlich die Fußraste gefunden, die ich brauche
aber wo ist meine NIMBUS? ich hatte sie eben hier abgestellt

-Wir möchten uns bei Klaus Tel. 089-778380 für seinen äußerst informativen Berichte zu Imperator-Zündung bedanken.

100 Tricks für zuverlässige Horex

von unserem Korrespondenten in Bayern Klaus Schmitz, München (089/778380)

Zunächst ein paar Worte in eigener Sache.

Die schlechte Wiedergabe der Fotos in HB 1/94 finde ich schade. Siegfried hat dazu ja schon im letzten Heft etwas gesagt (S. 21). Im vorliegenden ist es hoffentlich besser, falls wieder nicht: Anruf genügt!

3. Folge: Keine Angst vor Elektronik

Kontaktlose Transistorzündung für Imperator

Beim letzten Mal hatte ich schon angedroht, im nächsten Beitrag die Zündanlage zu behandeln. Jetzt kommt's aber noch schlimmer, als erwartet! Ich bringe auch einen kurzen Theorieteil. Wen's nicht interessiert, der kann den betreffenden Abschnitt auch überspringen. Vorher aber noch ein paar allgemeine Randbemerkungen zum Thema Zündanlage bei Imperator:

Prinzipiell dürfte es keine größeren Probleme mit der kontaktgesteuerten Zündung (ab jetzt "SZ"= Spulenzündung abgekürzt) geben, vorausgesetzt, es sind die folgenden Randbedingungen erfüllt:

- ganz wichtig: 3-Volt Zündspulen in Reihenschaltung!
(bei 12V-Anlagen natürlich 6V Spulen)
- Zündkontakte in gutem Zustand
(ölfrei, kein zu großer Abbrand, Feder nicht lahm, Welle geschmiert etc.)
- Kontaktabstand (=Schließwinkel) in Ordnung und Zündzeitpunkt richtig eingestellt
- Kondensator i.O.
- Zündversteller i.O. (Federn, Nocken, Gelenke)

Klar, wenn alles i.O. ist, funktioniert's natürlich auch, aber...

Zu den Originalzündspulen kann ich nichts sagen, weil's die in den 70ern, als ich so meine Probleme hatte, nicht gab, oder, falls doch, für mich viel zu teuer.¹ Heute bekommt man die Imperator-Spulen neu gewickelt. Ob die halten, weiß ich nicht. Jedenfalls sind im heißen Motorgehäuse eingebaute Spulen nicht gerade ideal. Außerdem kann die Zündspannung bei der geringen Größe der Spulen auch nicht allzu berauschend sein. Im Regelfall (s.o., alles i.O.) brauchen wir jedoch für unsere Veteranen auch gar keine höhere Zündspannung, es sei denn, wir fahren auch im Winter (Kaltstarts mit schlapper Batterie). Das macht übrigens mit dem Gespann auf schneebedeckten salzfreien Sträßchen bei blauem Himmel und Sonnenschein einen Riesenspaß, falls man gute Kleidung hat! Ein vielleicht häufigerer Fall ist ein schon leicht verschlissener Motor (Kolbenringe und/oder Ventilschaftabdichtungen), der soviel Öl in den Brennraum bekommt, daß die Kerzen schnell verschmutzen und es dann Aussetzer gibt.

¹ ich hab' mir damals die 6V-Doppelzündspule vom Citroen 2CV (Ente) besorgt und bin damit lange Jahre gut gefahren. Die gibt's aber heute sicher auch nicht mehr (nur noch die 12V-Spule)

Dagegen gibt es aber außer dauernd säubern oder gar Motorüberholung noch ein anderes Mittel: Den Kerzen die Möglichkeit geben, ihre Selbstreinigungstemperatur zu erreichen. Die erreichen heutige moderne Zündkerzen in Veteranen bei der üblichen sanften Fahrweise i.d.R. nicht! Hinzu kommt, daß die Wärmewerte, die früher angegeben wurden, nach meiner Erfahrung viel zu hoch sind. Für Imperator waren das 240 bzw. 260 "bei sportlicher Fahrweise". Wer mit mir fährt, wird nicht bezweifeln, daß ich die (die finde ich besser, als den) Imperator sportlich fahre. Ich werde eher als Schinder bezeichnet! Aber ein in den wesentlichen Schwachstellen umgebauter Imperator - Motor macht das leicht mit (können die Kollegen von der "Motorrad-Classik-Alpen-tour" bestätigen). Jetzt kommt's: Ich fahre seit Jahren 175er Kerzen (wie die nach der aktuellen Bezeichnung heißen, müßte ich jetzt extra nachsehen, sind aber ganz normale, nix Platin, oder sowas).

Wo ich gerade dabei bin, Dogmen umzustößen: Ich tanke auch, seit es das bei uns gibt, fast nur bleifreies Normalbenzin, ohne je Probleme gehabt zu haben! Wichtig ist allerdings, daß man bei Motoren, die dafür nicht ausgelegt sind (entsprechende Ventile und -sitze) ab und zu doch 'mal verbleites spendiert. Das mache ich so jede dritte oder vierte Tankfüllung, das genügt. Die Tips mit dem Wärmewert und dem bleifrei zählen bei den "100 Tricks" natürlich extra, spart ja 'ne Menge Geld, wenn man viel fährt!

Zurück zur Zündung. Wer keine Probleme hat, sollte sich den Umbau wirklich sparen! Am Imp.- Motor gibt es dringenderes, was für hohe Zuverlässigkeit zu tun ist. Wer jedoch die Zündanlage nicht dauernd penibel pflegen mag, vor allem, wer das Thema Zündprobleme auf Dauer aus seinem Leben verbannen will, dem sei das Folgende empfohlen, falls er schon eine 12V-Elektrik eingebaut hat. Die braucht's allerdings. Die Vorteile der hier vorgestellten Anlage sind folgende:

- kein Zündkontakt, das heißt kein verölen, kein Verschleiß, keine Ersatzteilprobleme u.s.w.
- kein Kondensator, wo nichts ist, kann auch nichts kaputtgehen
- eine Hochleistungsdoppelzündspule (paßt genau unter den Tank, anstelle der Hupe. Ist auch schön gekühlt dort.)
- einmal einstellen, dann nie wieder!
- keine Ersatzteilprobleme (man weiß ja nie, ob nicht doch 'mal was passiert!), weil alles BMW-Teile vom Boxer sind (R45 - R100) die gibt's weltweit und sicher noch sehr lange.

Nachteile gibt's natürlich auch:

1. Nicht original!
Nietenzähler werden bemängeln, daß die Zündleitungen unter'm Tank verschwinden und nicht im Motorgehäuse. Sonst sieht man aber nichts!
2. Ein Werkzeugkasten (der linke reicht) wird mit Elektronik (pfui!!) belegt: Zündsteuergerät und für die BMW 12V-Lima Diodenplatte und Regler. Man kann zwar auch alles irgendwo draußen unter der Sitzbank unterbringen, aber mir scheint's so besser.
3. Fallen mir keine richtigen Nachteile ein!

Außerdem habe ich bei den Vorteilen noch 'was wichtiges vergessen: Die Freude am Basteln und verbessern, wo man's nicht sieht.

Theorie

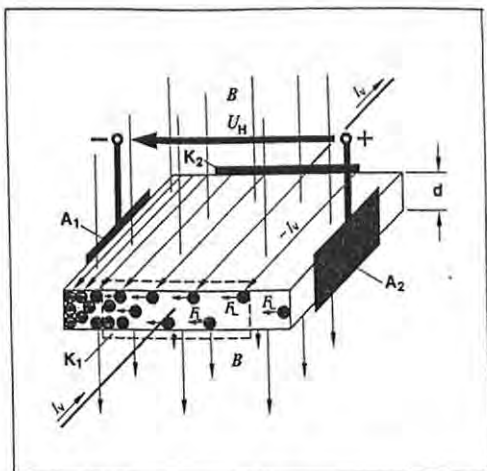
Also, die SZ (nicht die Süddeutsche Zeitung, die Spulenzündung², sagte ich ja schon) funktioniert schon seit den 20er Jahren (nicht immer störungsfrei), so daß es eigentlich gar keinen Grund gibt, etwas zu ändern. Aber wie sagt Schopenhauer so schön in der Windsbraut? "Der Wechsel allein ist das Beständige."

Der Weg von der SZ zu TSZ (das heißt jetzt Transistor-SZ) wurde beschriftet, weil man den blöden Kontakt loswerden wollte. Denn außer dem Ärger, den der machen kann, begrenzt er auch noch die maximal möglichen Ströme. Mehr als 4,5 A geht bei vertretbarem Abbrand nicht! Wenn man aber höhere Zündspannungen braucht - moderne Motoren brauchen heute 30.000 V und mehr - dann muß man auch höhere Ströme schalten können. Und das kann der Leistungstransistor. Damit konnte man auf einen Schlag die Primärströme verdoppeln. Heute sind sie noch höher! Der Kontakt muß dann nur noch mit kleinen Strömen den Transistor ansteuern, und das kann der ewig ohne jeden Abbrand. Es bleibt jedoch noch der mechanische Restverschleiß am Schleifklötzchen und an der Welle des Kontaktsatzes. Der Zündzeitpunkt konnte sich also immer noch verstellen, die Wartung war zwar wesentlich verringert, aber immer noch nicht überflüssig. Deshalb mußte der Kontakt ganz weg! Die Geschichte heißt dann kontaktlos. Und damit jeder weiß wie, hängt man noch 'was dran. Es gibt nämlich verschiedene Möglichkeiten, den Kontakt zu ersetzen (magnetisch, optisch, elektrisch) z.B. durch den Hall-Generator. Dann nennt man's TSZ-h.

Wie funktioniert datt jetzt!? "Da stell' mer uns jans dumm, un da sache mer so: En Dampfmaschine'..."

Pardong, wir waren ja beim Hall - Effekt.³ Der beruht darauf, daß bewegte elektrische Ladung, also Elektronen, in einem Magnetfeld abgelenkt werden.

Jetzt schauen wir uns Bild 1 an und dann versuche ich 'mal, das verständlich zu erklären, also: Die Elektronen sind die Punkte mit den -Zeichen drin (weil die immer negative Ladung haben). Die bewegen sich nur, wenn ein Strom fließt. Der heißt hier I_v ⁴ und fließt in Richtung der so gekennzeichneten Pfeile.



Prinzipdarstellung des Hallgenerators.

- B Magnetfeld
- I_v konstanter Versorgungsstrom
- $-I_v$ Elektronenstrom in Gegenrichtung
- U_H Hallspannung
- F_L Lorentzkraft
- d Dicke der Haltschicht
- A1 | Anschluß für die Hallspannung
- K1 | Anschluß für den Versorgungsstrom

Bild 1

² "Watt 'en SZ is', datt kann 'mer nich' expliziere', datt steht im Buch". ...Wir empfehlen bei Wissensdurst zum Thema Elektrik: Hertweck, Der Kupferwurm. Gibt's jetzt schön als Neuauflage im Motorbuch-Verlag.

³ Entdeckt von Mr. Hall (Amerikaner) 1879

⁴ Ströme heißen immer I, und V heißt hier Versorgung

D.h., auch die Elektronen fließen in diese Richtung und zwar durch einen Halbleiter, hier mit Hall-Schicht bezeichnet. Jetzt kommt der Gag: Das ganze liegt in einem Magnetfeld (als ob wir einen Magneten 'dranhalteten würden), dessen Vorhandensein durch die senkrechten mit B bezeichneten Pfeile angedeutet wird. Die Elektronen bewegen sich also senkrecht durch ein Magnetfeld. Jetzt kommt der Effekt:

Hab'ich ja schon gesagt, die Elektronen werden abgelenkt und zwar deshalb, weil jetzt eine magnetische Kraft auf sie wirkt. Die Kraft heißt Lorentz-Kraft und wird hier mit F_L ⁵ bezeichnet. Egal, warum, sie wirkt wieder senkrecht. Deshalb sind an den Elektronen die kleinen Pfeile nach links 'dran. Die Wirkung ist die, daß die Elektronen in Richtung der Kraft "geschubst" werden.

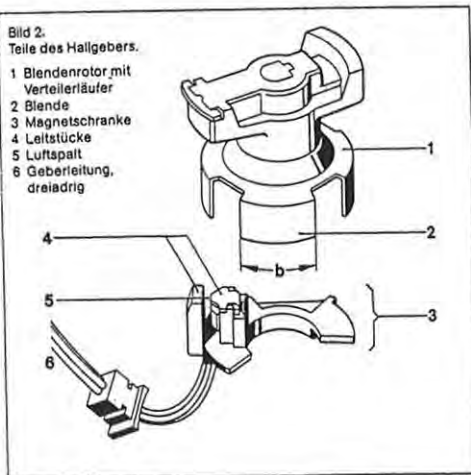
Wenn wir uns jetzt vorstellen, wir stünden am Straßenrand (am rechten z.B.) und an uns liefe 'ne Demo vorbei (so von links nach rechts), und wir spielten dann Lorentz-Kraft und schubsten die Teilnehmer alle nach links (die sind jetzt nämlich die Elektronen), dann gäbe es an der Stelle, wo wir stünden und störten, plötzlich auf der linken Straßenseite mehr Demonstranten, als auf der rechten. Außerdem gäbe es natürlich Spannungen.

So ist das mit den Elektronen auch. Die driften alle nach links zum Anschluß A_1 , daher sind an A_2 weniger. Mehr Elektronen bedeutet aber mehr negative Ladung, d.h., A_1 wird negativ. Klar, A_2 dann positiv. Der Trick kommt aber erst später!

Jetzt haben wir zunächst 'mal eine Spannung⁶ zwischen A_1 und A_2 , nämlich die...? Genau, die Hall-Spannung U_H . Die ist um so höher, je stärker das Magnetfeld ist. Jetzt erst kommt der Trick:

Wenn wir das Magnetfeld periodisch ändern (stark, schwach, stark, schwach...u.s.w.), dann ändert sich auch U_H (wie, datt krieje 'mer später). Aber trotzdem machen wir uns das jetzt zu Nutze, wir bauen uns einen Hallgeber. Ein Teil des Baukastens ist der Schrottplatz oder auch der Fachhandel. Die Bauklötzchen beschreibe ich gleich noch genauer, an dieser Stelle nur eines, die Magnetschranke. Wie sowas aussieht, zeigt Bild 2. In der Form gab's das

z.B. bei VW (gibt's wahrscheinlich immer noch). Die BMW-Boxer (Zweiventiler) haben das so ähnlich seit 1981, die K100-Motoren haben sogar zwei davon. So 'ne Magnetschranke besorgen wir uns. Jetzt soll's langsam genug der Theorie sein, ich mach's jetzt kurz, aber trotzdem noch bis zum bitteren Ende: Wie geht jetzt su en Magnetschrank? Dat geht esu wie im Bild 3: Die Blende läuft (sich auf einer Welle drehend) berührungslos durch den Spalt der Schranke. Ist der Luftspalt frei, wird der Hall IC vom Magnetfeld durchsetzt, die Flußdichte ist hoch.

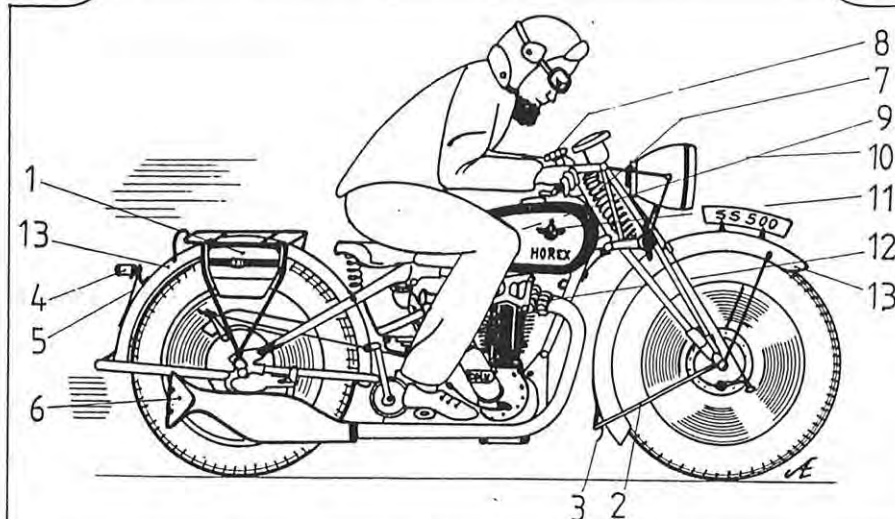


⁵ Kräfte werden immer mit F bezeichnet, was L bedeutet, ist nicht schwer zu erraten

⁶ Spannung: immer U



Nachfertigung für T5-S5 - COLUMBUS



1	Werkzeugkasten	125.-
2	Hauptständer vorne	85.-
3	Satz Haltefedern - Hauptständer	15.-
4	Rücklicht BOSCH	120.-
5	Halter VA für Rücklicht	20.-
6	Fischschwanz-Schalldämpfer-Bausatz	110.-
	unverchromt - I.D.-angeben kol. versch.	175.-
	verchromt	250.-
	V.A. Blech	285.-
7	Gabelfeder - verchromt	65.-
8	Tiger-Abzeichen	35.-
9	Tankansatzbleche - VA - stck	15.-
10	Tankkniekissen - Satz	50.-
11	Tankabzeichen	15.-
12	Auspuff-Klemmschelle - GGG	35.-
13	Schutzbleche 19x173mm breit	210.-
14	6-Kt.-Muttern M8 - SU 14 - VA	3.-
15	Linsensenkschr. M6x28 - VA	2.-
16	Getriebekette 1/2x5/16x73	45.-
17	Speichen: M4x3,5x176mm	
	M4x3,5x215mm	
	M4x3,5x200mm	
18	Typenschild, Hs - oder AL	15.-

Albert Eringfeld

HOREX

Nacht
Dämpfer
K-Kasten
WZ-Kasten
Filter-VA
Bleche
Kickstarter
Fußrasten
Schellen
Krummer
Felgen
Federn
V.A.-teile
und
vieles
mehr
Tel.
0031 8355
2223



Albert Eringfeld
Aaltenseweg 40
NL-7091 - AG - Dinxperlo
Telefon 0031 8355 2223

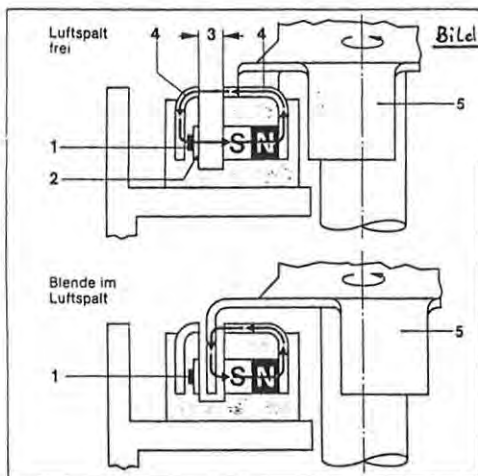


Bild 3: Wirkungsweise der Magnetschranke.

- 1 Hall-IC
- 2 IC-Träger
- 3 Luftspalt
- 4 Leitstücke
- 5 Blende

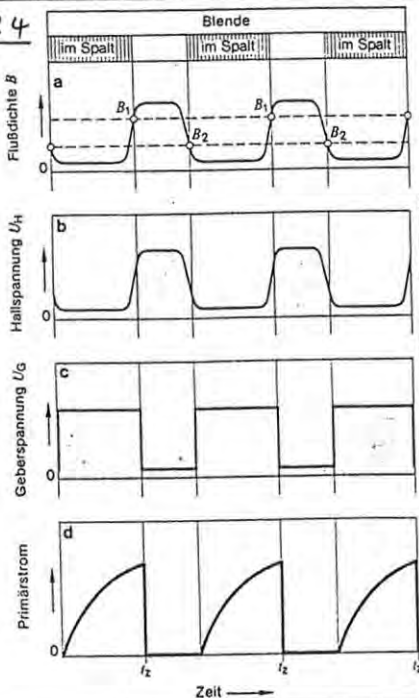
Die Hall-Spannung ebenso, die IC-Schaltung sperrt, die Geberspannung, die der IC produziert, ist niedrig. Da kann kein Strom zur

Zündspule fließen. Wir merken uns einfach: Spalt frei ist wie Kontakt geöffnet (der von der SZ oder TSZ). **Bild 4** Macht das nochmal anschaulich. Bei Blende im Spalt ist's natürlich umgekehrt. Wenn die Blende gerade 'rausläuft, (Kontakt würde gerade öffnen), dann funkt's, das ist der Zündzeitpunkt. So, jetzt reicht's, obwohl es noch viele interessante Dinge zu erklären gäbe, wie Tempe-

raturkompensation, Startanhebung, Schließwinkelsteuerung und Strombegrenzung (das macht alles das Zündsteuergerät). Nur noch eins, die Ruhestromabschaltung: Das ist ganz praktisch, weil die ganze Anlage selbsttätig abschaltet, wenn ein paar Sekunden kein Impuls kommt. Das schützt die Zündspule vor Überlastung und Durchbrennen, was bei der SZ, falls der Kontakt längere Zeit bei

eingeschalteter Zündung geschlossen war, durchaus passieren konnte. Wenn aber wieder ein Impuls kommt, wir also den Kickstarter betätigen, ist die Anlage sofort wieder da.

Bild 4



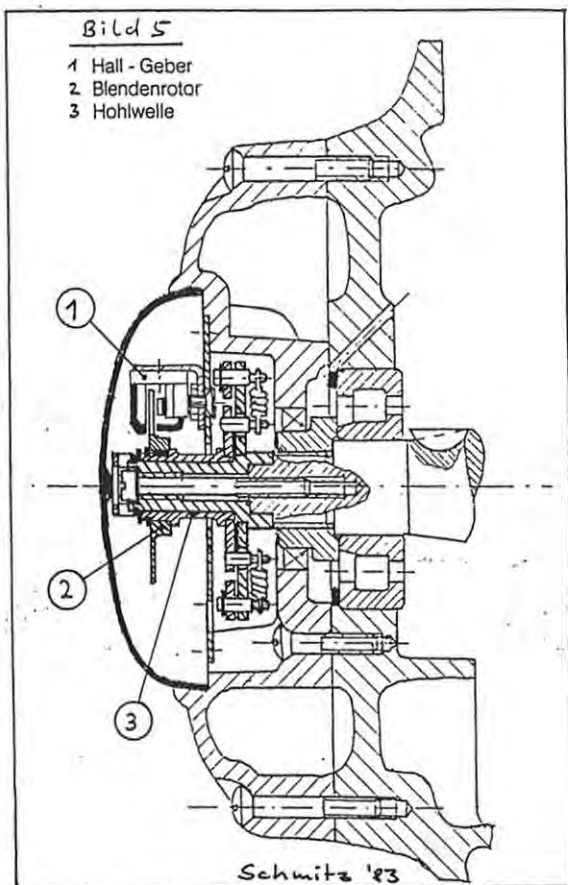
Impulsschema der TSZ-h.

- a zeitlicher Verlauf der Flußdichte B
- b zeitlicher Verlauf der Hallspannung U_H
- c Geberimpulse U_G
- d zeitlicher Verlauf der Primärstromstärke I_P
- t_Z Zündzeitpunkt

Bauanleitung

Wer den theoretischen Abschnitt übersprungen hat, sollte doch nochmal 'reinsehen, aber wichtig ist es nur von Bild 2 bis 3. Da steht nämlich, wo wir die Magnetschranke herbekommen, die ich in den folgenden Bildern leider etwas ungenau als Hall-Geber bezeichnet habe. Ein Geber ist aber erst alles zusammen, Schranke und Rotor. Wir brauchen aber noch ein paar Teile zusätzlich, denn wir wollen ja auch den Zündzeitpunkt drehzahlabhängig verstellen.

Ideal wäre auch hierfür eine Elektronik, aber so weit bin ich nicht gekommen. Deshalb wird hier die mechanische Verstellung mittels Fliehgewichten beibehalten. Umzubauen ist da nur wenig. Bild 5 zeigt 'mal alles im Zusammenbau. Den Blendenrotor habe ich bewußt nicht als Glocke ausgeführt, oder gar von BMW übernommen, weil der Geber bei meiner Konstruktion auf der Kurbelwelle sitzt, die Glocke also im Vergleich zum Boxer-Motor mit doppelter Drehzahl umläuft. Da hätten sich dann gleich mehrere Fehler eingeschlichen: Zunächst hätte die Glocke zwei Fenstern, wir brauchen aber nur eins, weil wir ja doppelte Drehzahl haben. Dann wirkt die vierfache Fliehkraft auf die Glocke, weil die quadratisch mit der Drehzahl wächst (d.h. doppelte Drehzahl = vierfache Fliehkraft). Da kann sich so 'ne Glocke schonmal aufbiegen und im Luftspalt der Magnet



schranke schleifen, zumal sie ja auch schön warm wird. Weiterhin falscher Schließwinkel, weil die Fensterbreite für halbe Drehzahl ausgelegt ist. Da weiß ich nicht, was passiert wäre, aber sicher ist sicher! Deshalb folgende Vorgehensweise:

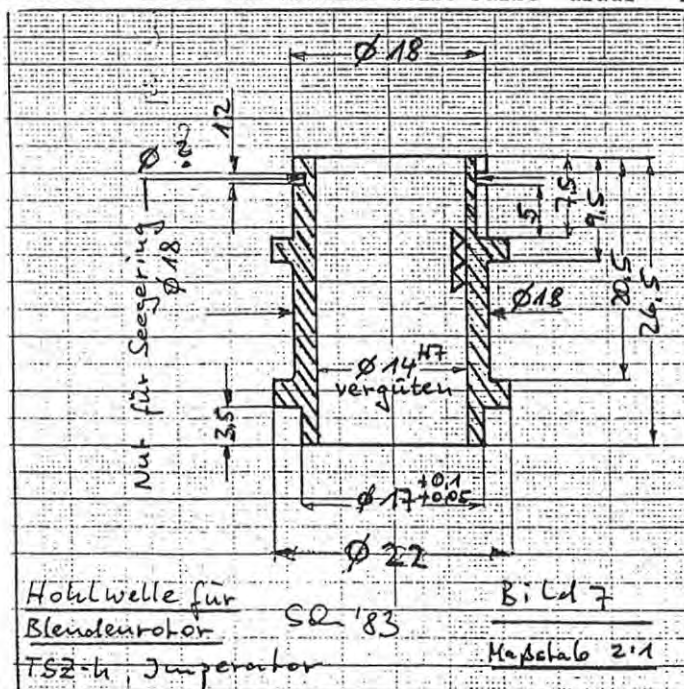
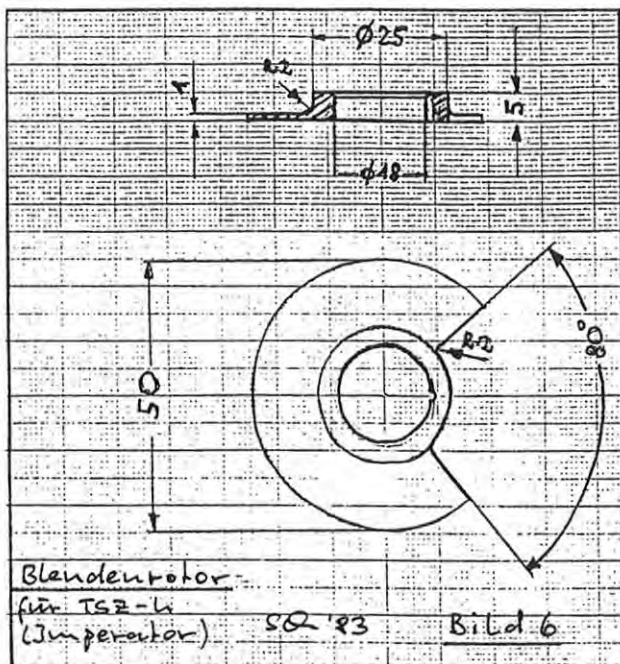
- Keine Glocke, sondern eine Segmentscheibe
- Winkel des Fensters verdoppelt, dann ist der Luftspalt bei verdoppelter Drehzahl genauso lange frei
- Zündversteller original, aber Nocken weggebaut und dafür die neue Hohlwelle eingepreßt.

Die Skizzen zur Anfertigung der neuen Teile zeigen die Bilder 6 und 7. Dazu noch zwei Bemerkungen:

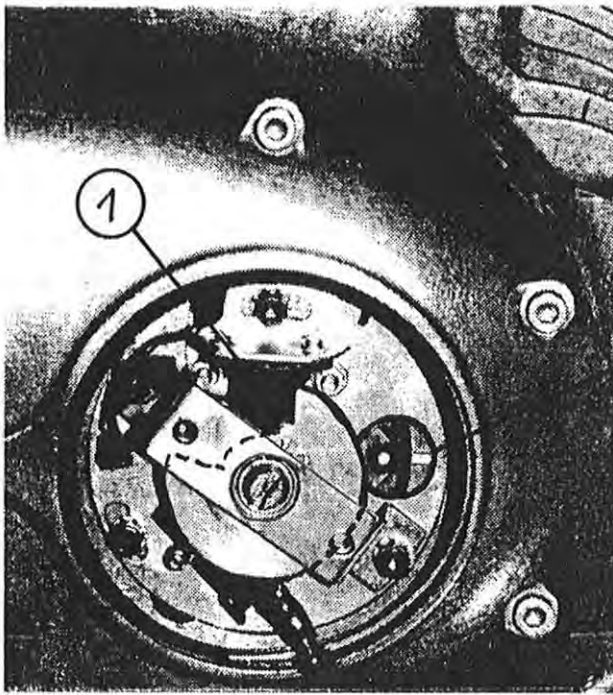
Der Durchmesser 14 H7 in Bild 7 muß gute Oberfläche und Verschleißschutz haben, natürlich auch geschmiert sein, denn da treten immer Relativbewegungen zur Welle auf, die der Zündversteller bewirkt.

Blendenrotor und Hohlwelle müssen gegeneinander verdrehgesichert sein, daher die Nut in Längsachse der Hohlwelle oben rechts und das Gegenstück beim Rotor am Innendurchmesser der Nabe. Ich habe da einfach in zusammengestecktem Zustand von oben mit 2 mm 'reingebohrt. Dort steckt jetzt ein Stück Rundstahl 'drin.

Ich glaube, das fällt ohnehin raus, wenn man den BMW-Zünder zerlegt. So ist der Rotor dort auch gesichert. So, das war das Wichtigste. Wir brauchen dann noch eine neue Grundplatte (oder müssen die alte entsprechend ändern) und einen Haltebügel für den Chromdeckel. Bild 8 zeigt das Ganze nochmal in der Ansicht. Wichtig sind noch die Markierungen des Zündzeitpunktes, die durch das Fenster der Grundplatte zu sehen sind. Eine ist ein Meißelschlag im Gehäusedeckel, die zweite sitzt auf der Achse eines Fliehgewichtes vom Zündversteller. Ein bißchen weiße Farbe 'drauf - fertig.

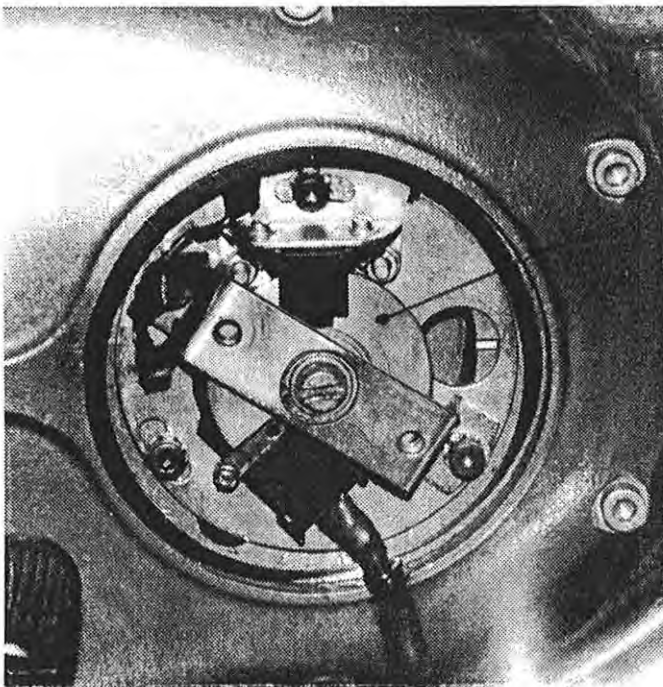


Alles zusammen muß natürlich so ausgerichtet werden (dafür ist u.a. die Lage der 2mm Bohrung zwischen Rotor und Hohlwelle maßgeblich), daß die Zuordnung zwischen OT, Lage Schauloch, Lage Ausschnitt im Rotor und Lage Magnet-schranke zusammenpaßt. Die Feineinstellung geschieht dann über die Langlöcher, wie bei der alten Grundplatte. Auch der Blechwinkel, auf dem die Magnet-schranke sitzt, hat Langlöcher.



Zündzeitpunkt
Markierungen
im Fenster

- 1 Hall - Geber
- 2 Blendenrotor



ca. 120° KW n. OT

**Bild 8 : Transistorzündung mit Hall - Geber
Einbau in HOREX Imperator**

Alles schön sichern (Loctide und Zahnscheiben kann nicht schaden). Die Einstellung geht aber nur noch dynamisch, d.h. mit Blitzlicht⁷. Da kann man auch schön beobachten, wie der Zündversteller bei wachsender Drehzahl arbeitet (oder, ob vielleicht nicht!). Jetzt fehlt noch die Verkabelung und das Zündsteuergerät.

Den Schaltplan versende ich gerne auf Anfrage (bitte frankierter Rückumschlag!). Ich fürchte, der wird im HB, weil er viele dünne Linien hat, nicht gut genug lesbar sein. Steuergerät und Zündspule sowie Kabel mit vergossenen Kerzensteckern (die tun's beinahe auch unter Wasser!) sind bei BMW unter den Teile-Nr. 12 14 1 244 477 und 12 13 1 244 426⁸ (Kabel weiß ich nicht, aber die mit den kleinen Kerzensteckern!) zu erhalten. Fast hätte ich noch den Kühlkörper für das Steuergerät vergessen, der muß unbedingt dazu! Kosten für die Teile dürften heute bei ca. DM 400,- liegen.

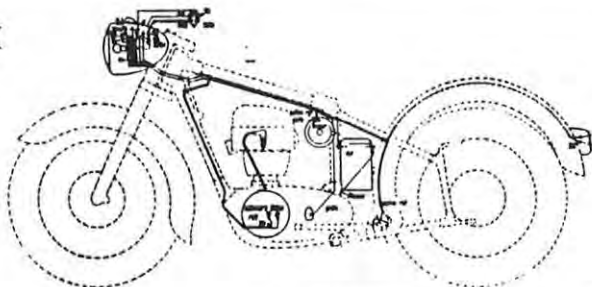
Genug für diese Folge.

Sicher habe ich noch manches übersehen, so daß noch eine Reihe von Fragen offengeblieben ist. Bitte telefonisch klären! Das Schreiben von Beiträgen macht viel Arbeit (aber auch Freude). Briefe schreiben möchte ich zu diesem Thema nicht so gerne!

Nächste Folge: Ölkreislauf und Einbau Feinstfilter, oder vielleicht 'mal was für Regina - Gespanne, besser gesagt für Seitenwagen: Hydraulische Bremse aus HOREX-Teilen und MZ-Hydraulik.

Aus is'! HOREX - GRUSS und Servus.

Laubersheimer
Verfahrenstechnik GmbH
Schlachthofstr. 12
76829 Landau
Telefon 06341/4241



Neue Spannungsregler

für alle Lichtmaschinen DM 95,-

Kabelbäume in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan DM 78,-

Instandsetzung von Zündmagneten

schnell und kostengünstig

Gleichstromanker wickeln 130,-200,-

Zündspulen wickeln DM 85,-

Drehstromanker im Tausch DM 130,-

Auf sämtliche Arbeiten und Produkte

1 Jahr Garantie

Bitte kostenlose Preisliste anfordern
Postversand jeden Tag; auch ins Ausland

Suche Horex Regina 350/400er zum Restaurieren, Zustand 3-4, aber möglichst komplett. Die Maschine wird ein Geschenk und kommt in die liebevollen Hände eines früheren Regina Fahrers!
VB 4000.- je nach Zustand Tel.: 030/8591517

⁷ Ausleihen reicht. Einmal einstellen genügt!

⁸ BMW R45 bis R 100 ab Baujahr '81

Die 40igste in Berlin

"Berlin ist eine Reise wert" - so das Sprichwort - und es irrt nicht. Das Gelände, auf dem auch schon die 30igste statt fand, war ideal für diese Veranstaltung geeignet. Der Platz zum Zelten war ausreichend, es hätten noch 30 Zelte Platz gefunden. Das Sanitärangebot war O.K. . Der Festsaal (Mensa) war von seiner Lage, der gegebenen Größe und der Bewirtungsmöglichkeit, als Ideal für diese Veranstaltung zu bezeichnen. Der Schulkomplex, der die 40igste beherbergt, liegt mitten in Berlin - Kreuzberg. Da stellt sich die Frage nach der Sicherheit? Auch hier kann nur positives berichtet werden. Das gesamte Areal ist eingefriedet, das Tor war rund um die Uhr besetzt und ebenfalls rund um die Uhr patrouillierten zwei Streifen über den Platz. Dadurch, daß alles möglich Negative, wie es sich aus der Innenstadtlage hätte ergeben können, durch die perfekte Organisation ausgeschaltet wurde, kamen nur das Positive dieser Lage zum tragen. Beispielhaft seien die Möglichkeit, zu Fuß oder mit U - Hoch oder S -Bahn, Sehenswürdigkeiten zu erreichenden; - die Gastronomie, das nahe beiliegende Technikmuseum, sowie der Ostteil der Stadt zu nennen. - Die besten Döner - Kebab gibt es nun mal in Kreuzberg ! - Die Bewirtung war von der Qualität, der Vielfalt und den Preisen, als gut bis sehr gut zu bezeichnen. Das Spektrum des gebotene ging von einer Transvestieshow über eine sehr gut ausgestattete Tombola - nur die Gewinnlose waren schlecht unter die Nieten gemischt, so daß einige nur Gewinne aus einer Nummernserie hatten, z.B. 10 mal Kaffeefilter oder 6 mal Spielzeugauto - bis zur Krönung der Veranstaltung, die durch die weltbekannte Motorradstaffel der Berliner - Polizei gegebenen Privatvorstellung in deren Kaserne. In diesem Bericht auf das dort gezeigte einzugehen hieße, ihn zu sprengen. Aber meinen Dank und meine Bewunderung möchte ich doch dieser Truppe für die gezeigte professionelle Artistik aussprechen. Es war Spitze! Doch einen, neben allen Frauen und Mannen des HC-Berlin, die jeder ein eigenes Lob verdient hätten, möchte ich noch erwähnen und das ist Klaus der eine spitzen Horex - Ausstellung, die jedem Technik - Museum zur Ehre gereichen würde, auf die Beine gestellt hat. Unterstützung fand er neben vielen anderen auch bei H.J. Mahler.

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Telefon

Postadresse Siegfried Klinger
Rotlintstr.51
60316 Frankfurt

069-
436859

Redaktion Siegfried Klinger
Bankverbindung: Postbank 60288 Frankfurt a/M
Kto: 84423605 BLZ: 500 100 60

Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

Im zweiten Teil zu diesem Kurzbericht wollen wir der Aufgabe des Chronisten gerecht werden und die mir vorliegenden Daten mitteilen. Es hatten ca 350 Fahrer mit 150 Beifahrer gemeldet. Die Clubs: Norwegen, Friends, Bad Bramstedt, Rahlstedt, Bremen, Braunschweig, NRW, Fulda, MSC, Taunus, Hanau, Singhofen, Frankental - Bad Kissingen, Krumbachtal, Mainkling und Freiburg und neu der Mainzer Motorradclub waren dabei. Wobei die Bad Bramstedter mit 19 Horex und 48 Nennungen den Vogel abschossen. Auch wurde deren Chef Markus Runge und Frau Erika mit einer Ehrung bedacht, weil sie/er als einzige alle 40 Sternfahrten als Teilnehmer mitgemacht haben. Die meisten Teilnehmer brachten die Frankentaler mit - es waren 70. Wie ging es weiter mit den Ehrungen? Der Teilnehmer mit der weitesten Anfahrt war Lennart Örtengreen aus Finnland. Die Bad Bramstedter stellten mit Inge Kühl 14 Monate den Jüngsten, mit Erika Föllmer und Inge Horns die sportlichsten - sie fuhren mit RIXE Fahrrädern von Bimöhlen die 370km nach Berlin - mit Martina Runge die jüngste Horex - Fahrer, mit Anja Runge die jüngste Gespanntreiberin. Hanau stellte mit Maja Röder die mutigste - sie fuhr als Fahrschülerin mit ihrem Fahrlehrer in zwei Tagen auf einem Motorrad nach Berlin - und mit Christine Opitz die älteste, sie ist ja vielen mit ihrer SB35 bekannt. Die kleinste Horex brachte Antje Gunkel mit einer "V21" aus Mainkling mit. Albert Eringfeld vom HC-Nederland brachte die älteste Horex eine SB35 von 1939 mit nach Berlin. Herbert Ammon hatte zwar eine ältere S6 dabei, diese aber offensichtlich nicht gemeldet. Den ältesten Teilnehmer - einen pensionierten Horex-Händler aus der Schweiz - brachten die Freiburger mit Ernst Ruff auf Regina mit nach Berlin. Bleibt zum Schluß nur unsere Marina Tille-Seyfried vom HC-Taunus die als älteste Gespanntreiberin in Berlin geehrt wurde. 1995 werden wir und bei den Freunden in Braunschweig Siehe HB 3/92 S.24 wieder Treffen. Euer Horex Novice

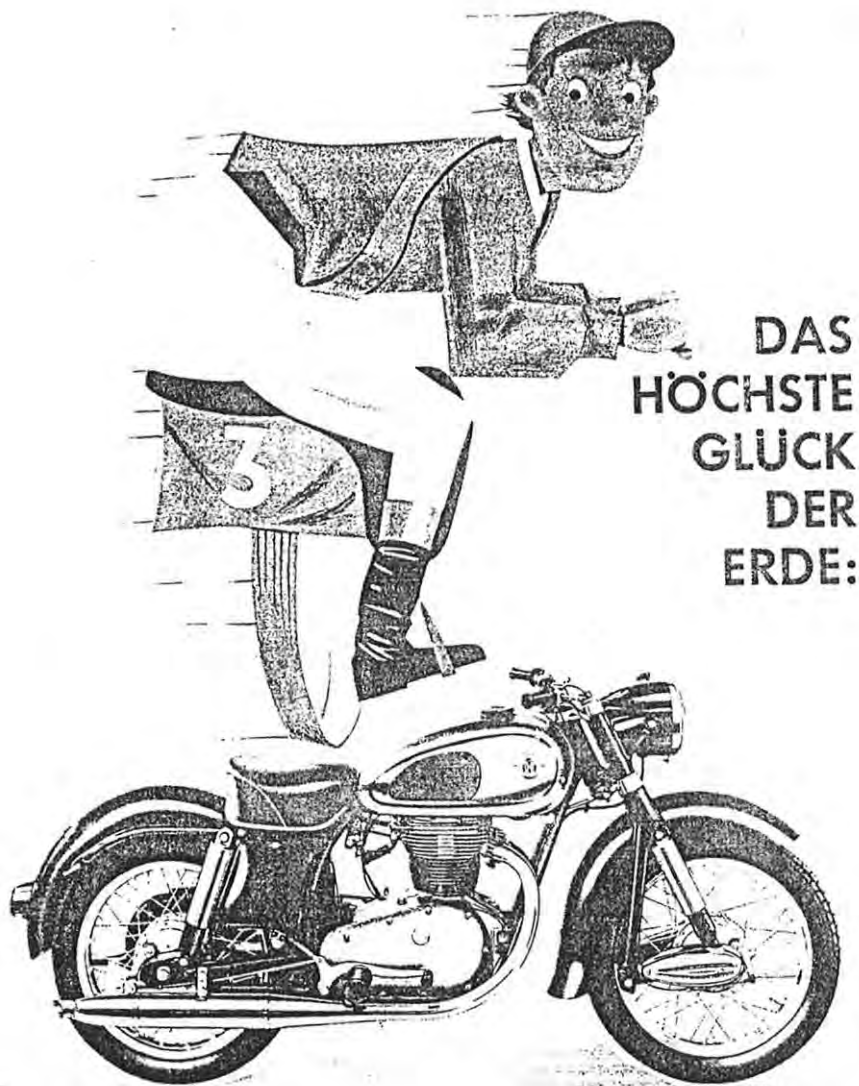
Hallo, liebe Horex-Freunde!

Hiermit möchte ich mich noch mal an alle "Horexianer" wenden bezüglich des Horex-Registers. Einige Freunde hatten mich gebeten, fehlende Ersatzteile in dem Register mit anzugeben. Ich halte das für eine sehr gute Idee. Es sollten aber nur Teile sein, die man zur Zeit noch nicht kaufen kann. Ich bitte die vielen "Horexianer", die sich noch nicht gemeldet haben, es bald zu tun. Ich werde jedem dann ein Register zuschicken.

Hier noch mal meine Adresse:

Horst Mädels, Sengbachweg 17, 51061 Köln, Tel.: (0221) 60 81 14.

-Der Anfang für ein Horex-Register ist gelegt. Horst hat für jeden der sich meldet und seine Horex registrieren läßt, eine Kopie dieses Registers bereit.

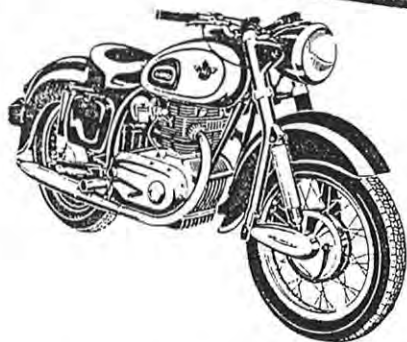


DAS
HÖCHSTE
GLÜCK
DER
ERDE:

ein **HOREX** *Motorrad*

-Bernhard Tel. 06221-315760 hat uns freundlicherweise die Kopien des nachfolgenden Resi- Prospekt zur Verfügung gestellt.

MAN FÄHRT MOTORRAD
MIT VORLIEBE:



HOREX

GEBAUT VON MOTORRADFAHRERN
FÜR MOTORRADFAHRER!

HOREX-IMPERATOR 400 ccm

Das Motorrad für die linke Autobahnseite
Zweizylinder-Viertakt-Motor mit obenliegender Nockenwelle
und zwei Vergasern – Vorder- und Hinterrad-Schwingeufederung,
die sich auf ölgedämpfte, wartungsfreie und für unterschiedliche
Belastungen einstellbare Federbeine abstützt – Geschmiedete
Leichtmetall-Vollnabenbremsen mit 190 mm Bremsdurchmesser.

26 PS – 140 km/h Spitze – Literleistung 65 PS/L – Kraftstoff-
verbrauch bei 100 km gleichbleibender Geschwindigkeit
4,5 Ltr./100 km.

DM 2630,— ab Werk in Einvergaser-Ausführung
DM 2684,— ab Werk in Zweivergaser-Ausführung

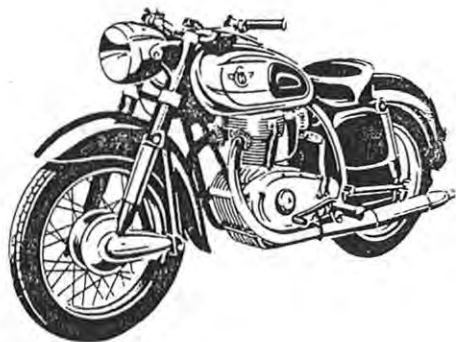
HOREX-RESIDENT 350 ccm

Stärkstes und schnellstes deutsches Serien-Motor-
rad seiner Klasse

Einzyylinder-Viertakt-Kurzhub-Motor – Auch bei diesem
Modell Vorder- und Hinterrad-Schwingeufederung, die
sich auf ölgedämpfte, wartungsfreie und für unterschied-
liche Belastungen einstellbare Federbeine abstützt – Ge-
schmiedete Leichtmetall-Vollnabenbremsen mit 150 mm
Bremsdurchmesser.

24 PS – 130 km/h Spitze – Literleistung 65 PS/L – Kraft-
stoffverbrauch bei 100 km gleichbleibender Geschwindig-
keit 3,7 Ltr./100 km.

DM 2150,— ab Werk



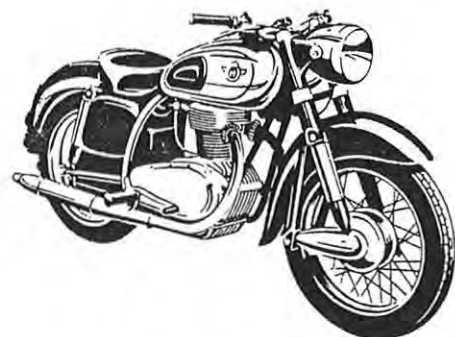
HOREX-RESIDENT 250 ccm

Genau wie sein großer Bruder: eine grundsätzliche
Allzweckmaschine für Beruf, Reise und Sport,
besonders wirtschaftlich wegen der günstigen
Steuer- und Versicherungs-Prämiensätze.

Die gleiche Ausstattung wie das 350er Modell.

18,3 PS – 120 km/h Spitze – Literleistung 74 PS/L – Kraft-
stoffverbrauch bei 100 km gleichbleibender Geschwindig-
keit 3,3 Ltr./100 km.

DM 2090,— ab Werk



Treffen-Ausstellungen-Maerkte

Ausfahrten des HCTaunus finden statt:

24.7 / 21.8 / 6.8 / 18.9 / 23.10 Info Marina 06172/81898.

Die anderen Clubs mögen mir bitte Ihre Termine noch nennen!!!!!!

- 15 bis 17.7 Sommertreffen der HuGF Mainkling (das ist bei Creilsheim) Info bei Fritz Tel. 07959-634

+23 bis 31.7 "2000km durch Deutschland" Günter Krön, Erlenstr. 3, D-41844 Wegberg/Merbeck

+29 bis 31.7 Treffen der 50er-Jahre 35435 Wettenberg Tel. 0641-8040 mit live Musik von ca. 10 bis 15 Band's

+ 29.7 Victoria Sternfahrt Freiburg Tunisee Tel. 0761-28859

-30 bis 31.7 Treffen "Wirzenborner Liss" Anfahrt ueber das reizvolle Gelbbachtal Tel. 02602-8706 Horexfreund Peter

+20 bis 21.8 Treffen in 67731 OtterbachTel.0631-14331,am Luttringshauser-Museum.

+20 bis 21.8 Schottenring Info 0761-580400

-21.8. First-Classc-Day in Essen Borbeck "Größtes Veteranen Treffen in Deutschland" Nur 2,-DM Eintritt Live Musik. MarktInfo. Tel.0209-209157 U. Wybiralla.

+ 28.8. Treffen der "Schweizer Horex Veteranen" Restaurant Bahnhof CH-7023 Haldenstein bei CH-7000 Chur. Ab 10Uhr. Info Alfred Tel. 0041-57-271731

28.8 Kölner Kurs Info Tel. 02202-22585

+ 10 bis 11.9 Horex Treffen Buschwiese D-61350 Bad Homburg. Info Eduart Tel. 06172-35822

+24.9 Rallye in 63755 Alzenau siehe HB4792 S.32. Tel 06023-2683

+3 bis 4.12 Ausstellung 56357 Holzhausen Info Tel. 06772-8366

+ 4 bis 5.3.95 Treffen der "Schweizer Horex Veteranen" in CH-5616 Meisterschwanden, Fabrikhalle der Weberei Lenz. Info Alfred Tel. 0041-57-271731

+ Diese Zeichen bedeuten: neu, wichtig oder verändert.

Motorrad Hebebühne

Wer sich eine Hydraulische-Hebebühne bauen will und dazu eine Bauanleitung sucht, wird in der Gummikuh 3/94 S.20 fündig. Das Heft ist unter Tel.0421-501617 nachzubestellen.

KUNDENDIENST-MITTEILUNGEN

ORGANISATION



NUMMER:	VOM:	BLATT:	ANLAGE:
0 - 3/53	7. Aug. 1953	1 - 3	1

KDM - 0 9 Umbau "Regina 1" - Zylinderkopf "Regina 3"

Für den Umbau werden folgende Teile benötigt:

1	Alu-Zylinderkopf 03 Ausführung mit Kipphebelbock und Schrauben, sowie mit Ventilfehrungen		DM 122,50
1	Bing-Flanschvergaser 2/26/23		DM 24,--
1	Luftfilter	00 15 60 03	DM 6,50
+) 1	Kipphebelkappe	02 10 36 00	DM 16,75
1	Auspuffrohr	03 35 01 00	DM 20,90
1	Auspuffrohr	03 35 02 00	DM 20,90
1	Schalldämpfer	01 35 05 05	DM 40,50
1	Schalldämpfer	01 35 06 05	DM 40,50
1	Kickstarterhebel	02 23 10 01	lackiert DM 6,85 verchromt DM 8,85
1	Befestigungsstück	02 23 33 01	lackiert DM 4,65 verchromt DM 6,15
1	Mittelkippeständer	02 32 04 00	DM 14,50

Wenn die alten Schalldämpfer JFX 20/25 d weiter verwendet werden, erübrigt sich ein Austausch des Mittelkippeständers und des Kickstarters. Es müssen jedoch dann längere Auspuffrohre (Bezeichnung 03 35 01 00 und 03 35 02 00 mit dem Zusatz "verlängerte Ausführung"), die durch die Ersatzteil-Abteilung zum Preis von je DM 25,50 bestellt werden können, verwendet werden.

+) Ab Motor-Nr. 15966 1252 R nicht erforderlich, nachdem die ab dieser Motor-Nr. eingebaute Kipphebelkappe Verwendung finden kann.

KDM - 0 10 Kundenverkehr Werk

Es besteht Veranlassung darauf hinzuweisen, dass bei Erteilung eines Überweisungsauftrages (Vorfahrt eines Kunden mit seiner Maschine im Werk) die Anmeldefrist von 14 Tagen unbedingt eingehalten wird.

In Anbetracht der umfangreichen werksseitigen Aufgaben, als auch eines geregelten Organisationsablaufes, muss im Werk die Annahme von nicht angemeldeten Maschinen verweigert werden.

Hallo Constantin,
anbei einige Gedanken zum Thema Zylinderkopf Original - nicht Original

Dazu eine Geschichte, wie sie sich täglich irgendwo in Deutschland zutragen könnte:

"EXPERTEN?"

Hocherfreut las "Viertakt - Schorsch" vom Horex - Treffen in "Dingsda". Nachdem er über Winter die Kurbelwelle neu gelagert, den Seitenständer verchromt, die Lichtmaschine überholt hatte erschien ihm dies als will - kommener Saisonauftakt.

Am nächsten Morgen holte er seine "Regina 1", die mit den angesetzten Blechen und dem original Gepäckträger aus der Garage, ein beherzter Tritt und ab ging's zum Treffen. Dort angekommen traf er sogleich "Flachtank Ede" der die "Regina 1" begutachtete. "Schön, schön" meinte der, "nur leider nicht original, mit dem Alukopf darauf" und blickte triumphierend in die Runde, er der "EXPERTE". Auch das Argument von "Viertakt - Schorsch", daß sie sein Vater so erworben habe, damals 54 beim Händler als gute Gebrauchte, erbrachte nur ein mitleidiges Lächeln - Ausrede eben. Da holte "Schorsch" zum großen Gegenschlag aus. Mit einem Fingerzeig auf "Ede's" Regina 0 sagte er nur: "Gußkopf Regina 1, der mit den 9 Kühlrippen", schwang sich auf's Motorrad und fuhr erzürnt von dannen. (Anmerkung: Der von der Regina 0 hat nur 8 Kühlrippen).

Was will uns diese Geschichte sagen?

Nun, der Eine oder Andere von uns hat eine "Regina 1" und möchte einen der mittlerweile rar werdenden Aluköpfe montieren, sei es weil er ihn mit viel Glück auf einem Teilemarkt ergattert, oder aber noch im Regal liegen hat.

Die Vorteile sind meines Erachtens nach in einer kräftig, bulligeren Motoroptik, - besserer Wärmeableitung, - der Beseitigung, der bei Gußköpfen oft üblichen Rostnester um das Zündkerzengewinde und zwischen den Auspuffstutzen zu sehen. Wenn nur der Originalitätsverlust nicht wäre. Und hier möchte ich einhaken:

Etwas was offiziell als Kundenmitteilung 1953 vom Werk aus an die Werkstätten ging, und zwar der Umbau von "Regina 1" - Zylinderkopf "Regina 3" SOLLTE VON UNS AUF ALLE FÄLLE als Original akzeptiert werden, zumal wir dies ja auch bei einer von "Regina 0" auf "Sport" umgebauten Maschine akzeptieren. Anbei die Kundendienstmitteilungen.

Mit Gruß

Be. 2-d

KDM - WERKSTATT

BLATT:	NUMMER:	VOM:
2	W - 3/53	7. Aug. 1953

KDM - W 18 Umbau "Regina 1" - Zylinderkopf "Regina 3"

Es wird auf KDM - O 9 verwiesen!

Zur Durchführung des Umbaus ist es notwendig, den Zentrierungs-
bund des Zylinders um ca. 1,2 mm auf Endmaß 3,5 mm abzdrehen.

Die Verwendung des neuen Schalldämpfers bedingt den Einbau
eines neuen Kickstarters und Mittelkippständers.

Hallo Constantin,

anbei einige Besuchseindrücke vom Roller - und Kleinwagenmuseum in Bad Iburg.

Das Roller-und Kleinwagenmuseum Bad Iburg, im Städtedreieck Osnabrück-Münster-Bielefeld gelegen bietet einen interessanten Einblick in Fahrzeuge der 50er Jahre. Desweiteren bemüht man sich auch um das Zusammentragen von Werbematerialien, Gerätschaften etc. aus dieser Zeit.

Bei den Fahrzeugen handelt es sich nicht um hubraumstarke Autos und Motorräder sondern ausschließlich um Roller, Mopeds, Fahrräder mit Hilfsmotoren und um Kleinwagen. Zu den Highlights des Museums gehören ein Goggo-Lastenroller (nur 4 Stck. bekannt), ein Heinkel-Gespann mit Anhänger, 2 Bastert Einspurautos (weltweit 5 Stck. bekannt), davon wohl das einzige Exemplar, welches bei STEIB mit Beiwagen ausgerüstet wurde. Desweiteren hochinteressant ein im Vorderrad integrierter Nabenmotor am Adler - Fahrrad.

Bei den Kleinwagen gefielen vor allem ein Messerschmitt "Tiger", und das Fuldomobil N 2, von dem weltweit noch 3 Stck. existieren. Alles in allem gesehen ein Museum, welches dem in diese Gegend kommenden Technikinteressierten allemal ein Besuch wert sein sollte.

Öffnungszeiten:

Karlsdorf, 22.4.94

Von März bis November:

Mit besten Grüßen

Mo. bis Sa. von 14.00 - 18.00 Uhr

Sonn- und Feiertage von 10.00 bis 18.00 Uhr

B. - 2 - 01



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

- Zylinderkopf - Änderungen und Reparaturen (Auspuffstutzen)
- Umbau Motorentlüftung
- Kolben für Regina 350/400
- Sonstige Spezialreparaturen und Änderungen auf Anfrage
- Kostenlose techn. Beratung

HOREX

HOREX-NEUTEILE

- Teilleiste anfordern -

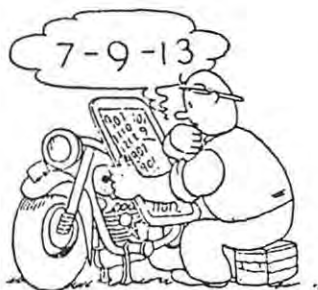
Tachometer und -scheiben
für Adler - Zündapp

KLAUS FORSTER

An den Stadtwiesen 32 - 64625 Bensheim/Shw

Telefon. 06251/73223 ab 19.00 Uhr

Telefax: 06251/71394





Umbau von „Regina“ in „Regina-Sport“

Zum Umbau werden die in der umseitigen Stückliste angeführten Teile benötigt. - Der Zylinderkopf wird vom Werk einbaufertig angeliefert.

1. D e m o n t a g e !

Tank, Kipphebelkappe, Vergaser, Auspuffrohre, Schalldämpfer, Zylinderkopf kompl., Stoßstangen, Kapselrohr, Zylinder, Kolben, Nockenhebel ausbauen.

2. M o n t a g e !

Nockenhebel (ELMD 7-a) einbauen. Motorgehäusedeckel schließen.

Kolben (ELMC 1-c)

Zylinder (ELME 1-b) neue Zylinderkopfdichtung (ELME 29) auflegen

Kapselrohr (ELMJ 0) neuen Dichtring (ELMJ 6) einlegen

Stoßstangen kompl. (Duraluminium) (ELMD 27-b-0)

Zylinderkopf kompl. (ELME 2-b) mit Zündkerze (BOSCH) W 260/T8

Korkdichtung für Kipphebelkappe (ELME 92) auflegen

Kipphebelkappe (ELME 37)

Auspuffrohr (JFX 15-c-I) mit Schalldämpfer

Pumpenvergaser (AMAL) (ELMH 1-d) mit Flanschanschluß, Steinasbest -

Dichtung (ELME 62) vorher auflegen

Luftfilter (KNECHT) (ELMH 2-a)

Neuer Bowdenzug für Gas kompl. (JFD 15-e-0) einbauen

Tank aufsetzen

Neue Benzinleitung (JFQ 29-b) anbauen

Einstellung des Pumpenvergasers (AMAL 27 mm Durchgang)

Nadelstellung von oben 2

Hauptdüse 150

Gasschieber 6/5

Als Brennstoff wird ein Benzin-Benzol-Gemisch, wie BV-Aral empfohlen.

Ein Umbau in einer anderen, als der hier vorgeschlagenen Form ist unzumutbar.

Die „Regina-Sport“ ist keine Rennmaschine. Sie ist ein verbessertes Serienmodell der „Regina“, das zu Wettbewerbzwecken (Zuverlässigkeitsfahrten) entwickelt wurde.

UMBAU-DATEN

Verdichtung: ca. 7 : 1

Ventilspiel: Ein Hochleistungs-Viertakt-Motor erfordert sorgfältiges Einstellen des Ventilspiels. Die Einstellung des Einlaßventils muß bei einer Motorstellung erfolgen, bei der sich das Auslaßventil zu heben beginnt, d. h. sich dessen Stoßstange gerade nicht mehr drehen läßt. Das Spiel ist mit 0,05=5/100 mm einzustellen (gefühlsmäßig).

Die Einstellung des Auslaßventils muß bei einer Stellung erfolgen, bei der das Einlaßventil gerade schließt. Das Spiel beträgt hier 0,1=1/10 mm.

Die vorstehend genannten Spiele sind bei kaltem Motor einzustellen.

-Bernhard Tel. 06221-315760 hat uns freundlicherweise die Informationen zum Thema original Zylinderkopf zur Verfügung gestellt.

Anzahl	Benennung	Zeichnungs-Nr.	Einzel-Preis	Preis
1	Kolben	ElMC 1-e		22.00
1	Zylinder	ElME 1-b		52.00
1	Zylinderkopf mit Kipphebelbrücke	ElME 2-b		180.00
1	Zündkerze Bosch W 260/T 8	ElMF 12		3.80
1	Ventilsitzring (Einlaß)	ElME 115		
1	Ventilsitzring (Auslaß)	ElME 116		
4	Stiftschrauben für Zylinderkopf	ElME 30-a	Im Preis vom	
1	Kipphebelbock	ElME 110	Zylinderkopf	
4	Sechskantschrauben für Kipphebelbock	FJ 3	enthalten.	
2	Sicherungsbleche	ElME 117		
1	Ventilkegel-Auslaß (Chrom-Nickel)	ElME 5		6.85
1	Ventilkegel-Einlaß	ElME 6		6.15
2	Ventilführungsbüchsen	KME 3	2.40	4.80
2	Ventilfedern außen	ElME 7-a	1.05	2.10
2	Ventilfedern innen	KME 44	0.55	1.10
2	Ventilfederteller für halbe Konen	KME 9	1.25	2.50
2	Ventilfederteller	KME 8	1.40	2.80
4	Ventilfedersicherungen	KME 10	0.35	1.40
2	Ventilkappen	KME 46	0.40	0.80
2	Stoßstangen kompl. (Dural)	ElMD 27-b-0	5.15	10.30
1	Kipphebel-Einlaß	ElME 38		7.35
1	Kipphebel-Auslaß	ElME 39		7.35
2	Druckbolzen für Kipphebel	KME 79	0.65	1.30
2	Druckbolzen für Kipphebel	ElME 79	0.65	1.30
2	Bolzen für Kipphebel	ElME 78-a	3.15	6.30
2	Zylinderstifte für Bolzen	ElME 96	0.07	0.14
4	Büchsen für Kipphebel	ElME 51	1.20	4.80
1	Kapselrohr	ElMJ 0		5.55
2	Stiftschrauben für Vergaser	BMA 21	0.35	0.70
2	Sechskantmuttern	FJ 6	0.10	0.20
2	Federringe B 8	HFK 16	0.05	0.10
1	Dichtung (Steinasbest) für Vergaser	ElME 62		0.50
1	Pumpenvergaser mit Flanschanschluß Amal	ElMH 1-d		45.00
1	Luftfilter (Knecht)	ElMH 2-a		3.20
2	Nockenhebel (aufgeschweißt)	ElMD 7-a	6.25	12.50
1	Bowdenzug für Gas kompl.	JFD 15-e-0		2.00
1	Auspuffrohr rechts	JFE 15-c-1		18.50
1	Benzinleitung	JFQ 29-b		4.75
1	Dichtring für Kapselrohr (Gummi)	ElMJ 6		0.25
1	Dichtung für Kipphebelkappe (Kork)	ElME 92		0.50
1	Dichtung für Zylinderkopf	ElME 29		1.10
				420.29
				10% Materialzuschlag von 195.29
				19.53
				439.82

Bei Rückgabe des alten Zylinders und Zylinderkopfes in einwandfreiem Zustand gewähren wir eine Rückvergütung von DM 50.00.

-Matthias Tel.06196-23996 hat uns freundlicherweise seinen Bericht über den Aufbau seines Regina400 Motors zugesandt. Ich selber konnte mich über die Leistungsentfaltung dieses Motors in Berlin überzeugen. Ich sagte noch "der zertr aber ganz schön an den Hinterradspeichen" - und schon hatte er eine abgerissen.

Verbesserungen am Regina Motor

Im Frühjahr 1993 erstand ich auf der Veterama eine völlig marode Regina 06 ,weil ich für mein Gespann einen 400er Motor bauen wollte.

Nach dem Zerlegen des Motors ergab sich, daß dieser auch nicht besser war.

Einige Teile fehlten ganz, ein Originalkolben steckte in einem Zylinder mit erstem Übermaß, die Schlepphebel waren eingelaufen, usw usw.....

Das Gehäuse war am Abtrieb sternförmig gerissen, die dort befindlichen Lager hatten "Wurfpassung". Also wurde das Gehäuse geschweißt und auf der Fräsmaschine neue Passungen hergestellt. Außerdem mußten einige Bohrungen zugeschweißt und neu gebohrt werden, da sie ausgebrochen waren. Die Motorhalterungen wurden ausgebüchst.

Jetzt suchte ich nach möglichst vielen Verbesserungen, die ich alle in meinem Motor vereinigen wollte.

Quelle für die Verbesserungen waren Horex Bote, Hausposthefte, private Aufzeichnungen von Horex-Kollegen ,viele Benzingespräche und eigene Ideen.

Es sollte ein Motor mit nicht wesentlich gesteigerter Leistung, aber Standfestigkeit und Drehmoment sein.

Kolben und Zylinder

Die günstigste Möglichkeit für den Kolben ist wohl der Toyotakolben. Das Gewicht lag beim 75,5er bei 410g. Der Originalkolben wog 385g. Der Toyotakolben wurde so weit wie möglich auf 400g erleichtert. Ein Übermaß (0,5mm mehr Durchmesser) entspricht 10g mehr Gewicht. Das bedeutet, daß mein Kolbengewicht zwischen dem 1. und 2. Übermaß liegt, und beim 2. Übermaß muß, nach meiner Meinung, die Pleuellwelle noch nicht nachgewuchtet werden.

Durch den Einbau des Toyotakolbens fehlte jetzt natürlich Kompression, da es sich, im Gegensatz zum Original, um einen flachen Kolbenboden handelt. Da ich den Zylinder nicht abdrehen wollte, entschied ich mich für einen 250er Kopf mit kleinerem Brennraum. Das ergibt eine minimal höhere Verdichtung als beim Original.

Der Kopf

Die Bohrungen für die Pleuellbolzen im Kopf wurden mit Stahlgewindestopfen verschlossen und die Dichtfläche geplant. Dann wurden die Bohrungen, wegen der unterschiedlichen Materialien, auf der Fräsmaschine mit einem Zweischneider neu gebohrt, mit Gewinde versehen und der Brennraumübergang für den 400er Zylinder ausgedreht. Außerdem bekam der Kopf noch neue Ventiltiefenführungen, die aus Bronze gedreht wurden, mit BMW Ventilen, (Einlaß: BMW.1502, Auslaß: BMW.R45) Federn, Federteller und Keilen (BMW R100). Beim Einlaßventil mußte der Ventilteller abgedreht werden.

Diese Arbeiten, sowie das Herstellen der Lagerpassungen im Gehäuse und der Pleuellwelle, wären ohne den Einsatz von guten Freunden, mit den entsprechenden Möglichkeiten, nicht möglich gewesen.

Der Ventiltrieb

Die Kipphebel wurden in Nadelhülsen HK 1212 gelagert. Dazu wurden, als achsialer Anschlag, Alubüchsen in die Kipphebel eingesetzt und mit Schmierbohrungen versehen.

Als Kipphebelwellen dienen gehärtete und geschliffene Zylinderstifte aus dem Normteilehandel (12 m6 x 80 DIN 6325). Zur Betätigung der Ventile benutzte ich die bereits bekannten Einstellschrauben des Porsche 911, dazu bohrte ich den Konus aus den Kipphebeln und es wurde ein Gewinde M8x1 hineingeschnitten. Durch die nun nötigwerdenden Kontermuttern kann es beim Aufsetzen des Ventildeckels Probleme geben. Flache Muttern (3 mm hoch, gehärtet, SW10), unter Umständen etwas freifräsen des Ventildeckels und notfalls 2 Ventildeckeldichtungen, kann hier helfen.

Weil ich jetzt die Ventile direkt am Kipphebel einstellen kann, machte ich die Stößelstangen so lang, daß man die original Einsellschrauben ganz in sie hinein drehen kann. (ist stabiler)

Die Kurbelwelle

Die Verwendung eines 7mm breiteren Hauptlagers auf der linken Kurbelwellenseite ist ja bereits bekannt. Was mir nicht gefiel war, daß man das Primärritzel abschleifen muß. Aus diesem Grund fand bei mir ein Lager der Ausführung NUP 2305 Verwendung. Der Einlegering des Lagers wird weggelassen, so daß das Primärritzel in das Lager hineinragen kann.

Das Getriebe

Die Lagerung der Hauptwelle in Rollenlager ist auch schon behandelt worden.

Da mein Gehäuse geschweißt wurde, mußte natürlich auch eine neue Nut für den Seegerring am Schaftradradersitz gestochen werden. Das habe ich zum Anlaß genommen ein 3mm breiteres Schaftradrager einzubauen (NUP 2205 ECP). Dadurch bleiben für den Wellendichtring nur noch 4mm. Den gibt es von INA, allerdings mit Außenmaß 42mm oder 45 (G 32x42x4 oder G 32x45x4). Ein Aluring zur Reduzierung schafft Abhilfe. Außerdem mußte das Kettenritzel um 3mm abgedreht werden, damit die Kettenflucht wieder stimmt!

Schließlich wurde noch eine Kickstarterwelle mit Übermaß am Vierkant und der im Primärdeckel laufenden Passung angefertigt, und die Passung für die Kickstarterwelle im Primärdeckel ausgerieben, da die Kickstarterkurbeln und die Passung im Deckel auch ausgeschlagen waren.

Jetzt steht nur noch die Montage ins Haus und ich hoffe, daß mein Motor in diesem Frühjahr seine erste Bewährungsprobe besteht und es an Pfingsten nach Berlin schafft.

mit motorsportlichem Gruß

Tel.: 06196/23996
am Tag 069/9092-2975

Seitenwagen aus Indien

Z.B. Steib LS200 oder auch der S350 werden geliefert von Theo Däschlein, Ansbacher Str. 57, 91572 Bechhofen.

Horex-Freunde unter sich.

Horex-Freunde kommunizieren, Horex-Freunde sind Gastgeber, Horex-Freunde helfen, Horex-Freunde machen etwas gemeinsam. Die Buchstaben hinter jedem Namen, der am Schluß angefügten Namensliste, haben folgende Bedeutung.

- G = Getränk z.B. Kaffee oder Bier steht für Horex-Freunde oder Veteranenfahrer, die vorbei schauen, bereit. Nach Möglichkeit erst anrufen.
- F = Frühstück (kleine Mahlzeit) für Horex- oder Veteranen-Fahrern auf Tour. Nach Möglichkeit erst anrufen.
- H = Ich leiste einem liegengebliebenen Horex- oder Veteranen-Fahrer Hilfe.
- Bn = Horex-oder Veteranenfahrer auf Tour finden "n" Betten oder Schlafplätze. (B2 heißt zwei Betten, B3 = drei Betten oder Schlafplätze u.s.w.). Auf jeden Fall vorher anrufen.
- Z = Horex oder Veteranenfahrer auf Tour können ihr Zelt bei mir aufschlagen.
- S = Ich bin an einem Stammtisch in meinem Raum interessiert. Gleichgesinnte mögen sich bitte melden.
- W = Habe Horexwerkstatt, leiste gerne Hilfe an Horex.
- C = Fahre Vorkriegs- Horex oder Columbus.
- Rg = Fahre Regina oder SB35.
- I = Bin Imperator Fahrer.
- Rs = Bin Resident Fahrer.
- K = Fahre eine kleine Horex bis 100ccm.
- N = Habe keine Horex, bin aber Horex-Freund.
- R = Sport mit Horex- oder Columbus-Veteranen z.B. Rennen oder Trial ist meine Sache.
- T = Stehe für tech. Erfahrungsaustausch zur Verfügung.
- Sa = Sammle Horex, Columbus, Motorenfabrik Oberursel, oder Rex. z.B. Stationärmotore, Fahrrad, Einmachglas, Dokumentation, Bilder u.s.w..

Und nun die uns bekannten Anschriften, wir bitten um weitere Meldungen, die wir in der nächsten Ausgabe des HB bekannt geben. Einmal Jährlich werden wir dann einen Überblick aller Meldungen im HB bringen. -27-

Koch J.:Eggartstr.10:83339 Chiming/Egerer:Tel08664-1439:G,H,Rg,I:
 Schmitz K.:Plinganserstr.40:81369 München70:089-778380:S,Rg,I,Sa,T:
 Waschull H.:KleineHoll:22115Hamburg74:040-7153187:W,S,B2,H,F,G,Rg:
 Haberzeth C.:Plattenweg1:96175Pettstadt:09502-7448:H,Rs,R,S:
 Bunger Uwe:Am Sandberg 14:28844Weyte/Lesste:0421-802705:G,H,Rs:
 Müller Helmut:Fichtenstr.7:78112 St.Georgen 4:07725-7606:S,Rs:
 Juritz Bernd:Sportstr32:34508Willingen1:05632-1895:G,F,H,B?,S,Rg:
 Friess Thomas:Wengenweg1:87784Westerheim:08336-7824:G,H,Rg:
 Pose Günter:Nettebergerstr.97:59379Bork:Tel.02592-63133:S,G,B?,Rg:
 Pose Günter: -"- : -"- :Auch 05021-66243: -"- :
 Habermann K.J:Dorfstr.19:54587 Birgel:Tel.06597-4330:Z:Rg:
 Megele J.:Nördlingerstr.49:91550Dinkelsbühl:09851-6066:G,H,B4,Rg:
 Schwarz Uwe:Kirchbachweg12:79295 Sulzburg:07634-8159:G,H,Rg,K,Sa:
 Peter Wolfgang:Mühlweg 1a:87665 Mauerstetten:08341-4953:G,F,H,B?,Rs:

Pensionen, Hotels, Gasthöfe und Campingplätze - Horex gerne gesehen !!!!

Wer von unseren Lesern leitet selbst eine solche Einrichtung oder wer kann mit bestem Gewissen eine solche horexfreundliche Einrichtung empfehlen. Bitte nicht leichtfertig die nächst beste Empfehlung aussprechen. Wir wollen Klasse statt Masse.

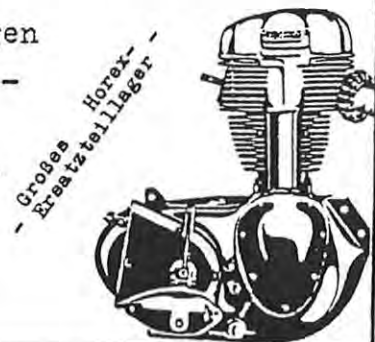
Pension Haus Ingrid 34508 Willingen/Usseln, Sportstr.32, Tel.05632-1895
 Camping Horst Frielingsdorf, 56132 Dausenau Lahn, Tel.02603-6279
 Pension Johan Schnötzing, A-6133 Weerberg Tirol, Haus 220b
 Tel.0043-5224-8048
 Villa Sport Klaus A-6762 Stuben/Arlberg, Tel. 05582-551 o. 552

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen
 - Embleme - Schalldämpfer -
 Krümmer - ET-Kataloge -
 22 seitige Liste DM 2,50.-
 Heumann - Fuchsberg 3

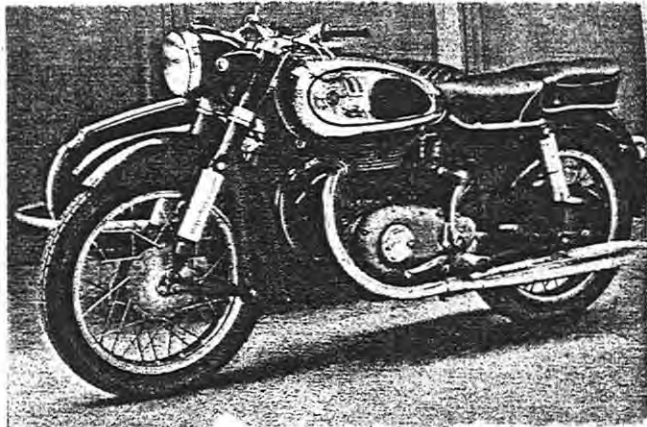
64807 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



Ein TEST hätte es werden sollen —
es wurde ein VERGLEICH zwischen

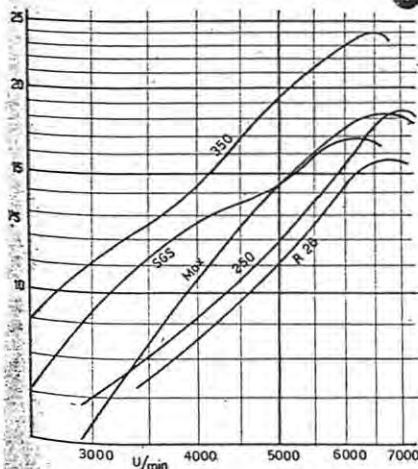
RESIDENT 250 und RESIDENT 350



-Michael Tel.0511-443783 hat uns freundlicherweise die Kopien des nachfolgenden Resi- Berichts zur Verfügung gestellt.

Die Zeit der Tests herkömmlicher Art scheint vorbei zu sein, es ist einfach nicht mehr möglich, über ein wirklich modernes Fahrzeug auf vier Druckseiten auch nur einigermaßen Gütiges, geschweige denn Abschließendes zu sagen — es sei denn, man sei ein Dogmatiker, der sich ungescheut etlicher vor Zeiten einmal für richtig erklärter Normsätze bedient, auch wenn deren Irrealität inzwischen zutage liegt. Natürlich kann man bei einem Motorrad eine ganze Menge messen — es gibt aber doch noch eine Anzahl Eigenschaften, die nicht meßbar sind, so etwa die Straßenlage. Nun, wir haben uns bemüht, für einige Eigenschaften, aus denen sich „Straßenlage“ zusammensetzt, Erklärungen zu geben, Begriffe wie Spursicherheit, Schienenschein, Pendelneigung und derlei, heute allgemein verwendet, sind bei uns überhaupt erst einmal bei Tests eingeführt worden. Leider sind das Dinge, die sich nicht messen, die sich nur beschreiben lassen und von denen man also nie wissen kann, wie sie der Leser aus seiner Begriffswelt heraus versteht. Verwendet man sie, muß man immer wieder Bezüge suchen, Nullpunkte, an denen der Leser dann sein Urteil orientieren kann. Aber auch was sich messen läßt, etwa Leistung, Geschwindigkeit, Beschleunigung, unterliegt unterschiedlicher Bewertung,

Vergleich der Motorleistungen mit den wichtigsten Repräsentanten der Klasse.



was gestern unwichtig war, wird heute durch veränderte Umweltbedingungen wichtig — und umgekehrt. Ziehen wir gleich mal ein Beispiel heraus — vor nun schon bald anderthalb Jahren, nämlich in Nr. 6/53, stand im MOTORRAD folgender Satz zu lesen:

„Wir sind zwar seit Jahren der Meinung, daß auf normalen Bundesstraßen mehr als 15 PS mit einem Einspurfahrzeug sowieso nicht auf den Boden zu bringen seien, abgesehen von wirklich schweren Bergen oder von der Autobahn, wo auch ein ge-

stig Armer nur den Gasgriff aufzuziehen braucht. 18 PS werden aber bis an den Rand ausnützbar, wenn man ein Fahrwerk wie das eben erwähnte dazunimmt. Damit wird dann die gesamte Fahrleistung so groß, daß auch die beste Solo-500er keine größere Chance mehr hat. Ich bin der Meinung, daß für die nächsten paar Jahre die 250er mit 18 PS und dem besagten, annoch der Herkunft nach geheimnisvollen Fahrwerk das Solo-motorrad sein wird.“

Das Fahrwerk, von dem hier die Rede ist, war ein Zündapp-Versuchsstück, das nur mit der Hinterschwinde in Serie ging, das aber genau das hätte werden können, was heute R 26, die Resident und manche andere Maschine ist. Die hier niedergelegte Meinung, der ich damals „seit Jahren“ war, gründete sich auf Parallel-Hirafes und so bescheidene Anfänge von Schwingen wie Lux — Max — Adler und derlei. Die 18 PS erschienen mir selbst leicht vermessenen, denn damals lief bei uns die erste Test-Max — daß man 18 PS wirklich restlos auf die Straße bringt, so, daß da auch noch Platz für mehr PS wäre, das greifbar zu beweisen, mußten erst eine R 26, eine Resident und eine Josefine erscheinen, die R 69 nicht zu vergessen. (Immerhin ist nicht unbeachtlich, daß diese unsere vor drei Jahren propagierte Meinung vor einem halben Jahr noch in der Industrie-Werbung benutzt wurde.)

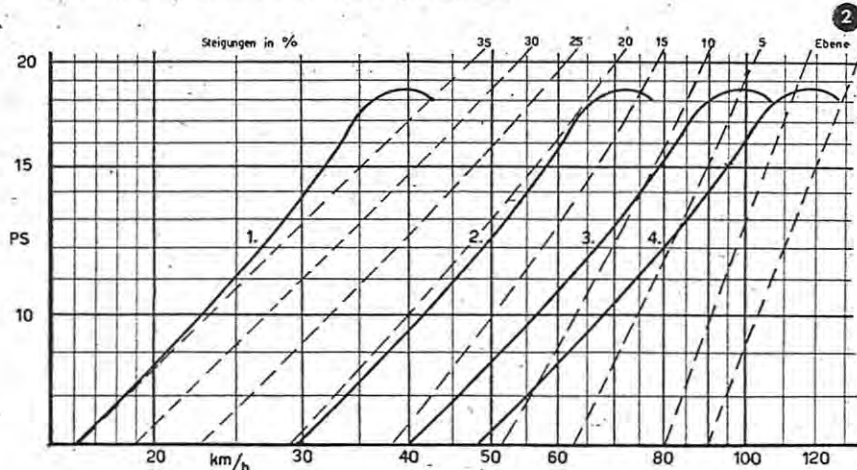
Zunächst hat sich also erwiesen, daß in einem Schwingenfahrwerk zumindest gut Platz für noch mehr als 18 PS ist, daß man die sehr wohl auf die Straße bringt. Wie sehr, sagt Simsa in seinem R-50-Bericht mit mehr Worten, als hier dafür geopfert werden können. Fragt sich nur noch, ob auch die Notwendigkeit für mehr PS besteht. Vor drei Jahren bestand sie bestimmt noch nicht, denn 1952 — dem Stich-

jahr für unsere Erfahrung und unsere Überlegungen — gab es 2,93 Millionen Fahrzeuge, 1955 aber gab es 4,56 Millionen, also 55% mehr. Entsprechend ist der Platz auf der Straße geschrumpft und sind Probleme entstanden, die es im Frühjahr 1953 noch gar nicht gab. Es werden im folgenden einige ziemlich brutale Feststellungen getroffen werden müssen — die sind also aus dieser Grundlage heraus zu verstehen.

Warum 250er Resident

Ganz einfach, weil die 350er kein Mensch mehr kauft. Jeder starrt nur noch die 80 Mark pro Jahr Mehrbelastung bei Steuer und Versicherung an, vergißt darüber jede andere Erwägung und so muß eine Maschine, in der sehr

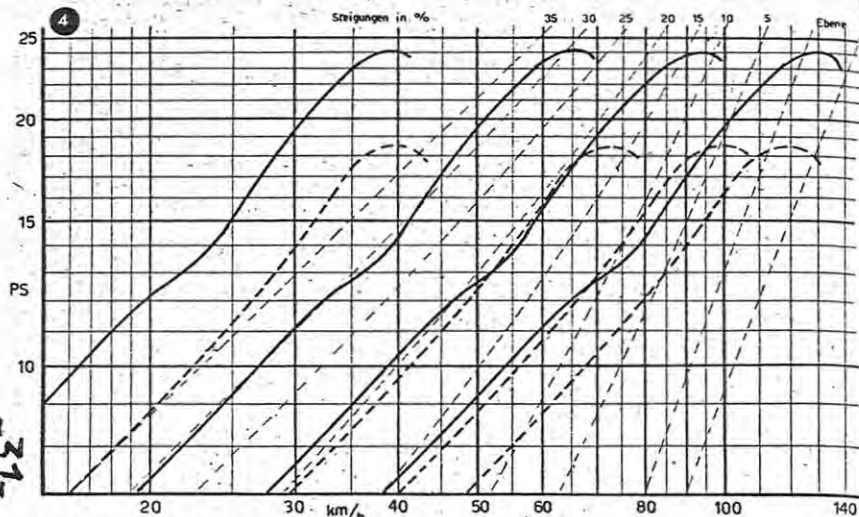
So liegen die Gänge im Feld des Leistungsbedarfes — bei Sozlast.



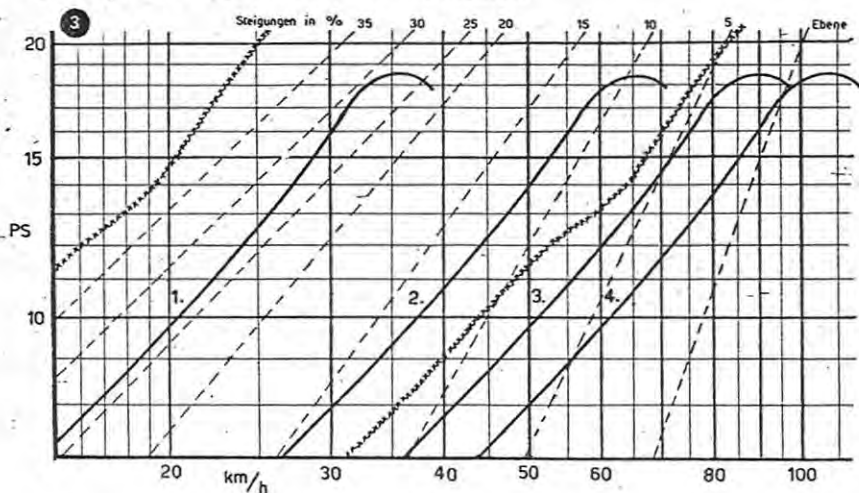
viel mehr drinsteckt, mit Gewalt zu einer 250er verkrüppelt werden. Dabei ist diese 250er ein sehr schneller Apparat, sie kommt dem sehr nahe, was schlagwortbegeisterte Laien als „R 26 mit Max-Motor“ gerne haben möchten. Motor stärker als bei R 26, nicht ganz so kraftvoll in der Beschleunigung wie der Max-Motor, aber ein Fahrwerk, in dem auch 30 PS auf den Boden zu bringen wären. Ich nehme es keinem weniger erfahrenen Beurteiler übel, wenn er von der 250er Resident als „lahm“ redet — woher sollte der Mann auch merken, daß daran das Fahrwerk schuld ist, auf dem so ein heuriges Häselein eben gar nicht mehr merkt, über wieviel Risiko er so samt-seidig weggetragen wird, wo er noch vor einem Jahr auf 60–70 zugedreht hätte. Aufschluß über die Maschinenleistung gibt das Leistungsdiagramm Bild 1, das in Abweichung von der bisherigen Übung mit logarithmischer Teilung gezeichnet ist — dabei spreizen sich nämlich die Leistungskurven im

unteren Bereich, man sieht dadurch augenfälliger, was eine Maschine „unten drin“ hat. Erschütternd sind die Unterschiede nicht, wenn man von der SGS absieht, jedenfalls sind sie nicht so, daß man davon ein besonderes Aufhebens machen müßte. Es ist müßig, um einzelne PS zu streiten, der 250er Resident-Motor gehört klar mitten hinein in die derzeit beste 250er Gesellschaft, die wesentlich über dem steht, was derzeit sonst international an 250ern angeboten wird.

Wie sieht es mit der Leistungsausnutzung auf der Straße aus? Nun, im ersten Test der damals nagelneuen Max stand, daß mit 18 Max-PS genau die gleichen Reisezeiten wie mit 18 Regina-PS zu erzielen seien, daß dazu aber sehr viel mehr Aufmerksamkeit, sauberes und häufigeres Schalten gehöre. Genau das gleiche gilt für die Resident-PS gegen die Regina-PS — beide Male sind es 18, aber die 18 aus 250 ccm sind nur mit fleißigem Getrieberühren auszunutzen.



Vergleich der Resident 250, gestrichelt, mit Resident 350, ausgezogen.



übrigen: Klassische englische Straßenstufung, dort würde kein Mensch wagen, auch nur ein Wort dagegen zu sagen.)

In gänzlich unenglischer, unorthodoxer Manier liegt der Erste sehr weit unten, es gibt bestimmt Leute, die das bemängeln. Hätte ich es zu tun gehabt, ich hätte den Gang aber auch genau da hingelegt, wo er jetzt liegt. Wann braucht man denn schon den Ersten?

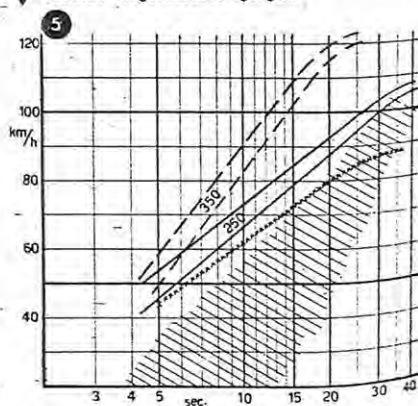
Es ist bestimmt kein Fahrgang im Alltag und in der Ebene, da kann er einem wirklich überflüssig vorkommen, weil die Maschine im Zweiten jedes Schrittempo in Kolonnen und derlei mitmacht. Deswegen gewöhnt man sich schließlich für die linke große Zehe einen Automatismus mit Ratsch-Ratsch-im-Zweiten an, schaltet also bei jedem Anfahren so schnell über den Ersten weg, daß man davon gar nichts merkt. Ganz anders aber in schweren Steigungen! Da ist in diesem tiefen Ersten jede Schleicherei hinter dicken Omnibussen drin, an denen man einfach aus Platzmangel nicht vorbeikommt. Da ist jedes Anfahren an jedem noch so steilen Paß drin, da kann man von irgendwelchen Ferienwüsthchen noch so hoffnungslos in die steile Innenkehre gedrängt worden sein — die s e r Erste macht das mit. Den Pötschen muß man zwar mit Halbgas und 35 geduldig hinauforgeln, der Zweite ist da einfach nicht drin — aber ist das nicht zu ertragen? Ich halte es für einen billigen Preis für die gewonnene Reiseschnelligkeit auf guter Straße bei dennoch absoluter Bergsicherheit einschließlich Turrad, altem Katschberg, altem Kesselberg und derlei. (Denken Sie noch daran, daß diese Überlegungen mit Sozia gelten?)

Seitenwagenbetrieb

Gewiß läßt sich auch die 250er Regina mit Seitenwagen fahren — wir haben sie sehr lang damit gefahren, um den Motor schinden zu können — aber wenn man einer Maschine mit dem Seitenwagen Gewalt antut, dann der 250er Resident. Nicht einmal so sehr deshalb, weil die Werksangabe für Seitenwagenübersetzung einfach nicht stimmt — auch die Resident entzieht sich nicht dem Gesetz, daß eine Seitenwagenübersetzung 20% höher sein muß, als die Soloübersetzung —, sondern weil diese Maschine für die dann möglichen Geschwindigkeiten viel zu schade ist. Natürlich wird auch ein Resident-

besitzer eines Tages vor der Frage stehen, sich einen Seitenwagen zuzulegen, er wird dann immer auch noch ein sehr ordentliches Gefährt haben, so ordentlich wie jede Puch und jede Max und DKW mit Seitenwagen —, aber er wird genau wie jeder andere Besitzer eines 250er Gespannes über die elende Fahrerei anderer zu klagen haben. Wenn sonst niemand auf der Straße ist, dann kann man mit einem 250er Gespann herrlich fahren und ganz erstaunliche Schnitte hinlegen — aber wehe, wenn man damit in den Sog eines Sonntags- oder Großstadtverkehrs gerät, man muß sich dann von den Goldbrillen das Tempo diktieren lassen. Im Seitenwagendiagramm Bild 3 sind die Widerstandslinien für besetztes Gespann, also 500 kg Gesamtgewicht, gezeichnet, man erkennt die Notwendigkeit des dauernden Rühnmüssens im Getriebe, auch wenn man die Gesamtübersetzung um weitere 10% tiefer legen würde. Zwar wäre Turrach-Anfahren auch dann kaum

Die Beschleunigungen von 250 gegen 350 im Vergleich zu üblichen Wagenbeschleunigungen.



drin, immerhin wäre das ganze aber doch besser als bei der jetzt vom Werk empfohlenen Gespann-Übersetzung, die höchstens für leeren Seitenwagen und umgelegte Scheibe zu rechenfertigen ist.

Wirklich aufschlußreich in Bild 3 sind aber die beiden gekreuzelten Linien, die Leistungen der 350er Resident. Da ist das, was man bei der 250er mit tausend Wenn und Aber stundenlang diskutieren müßte, mit der linken Hand einfach weggewischt — da ist im Vierten das im Gasgriff, wozu die 250er schon zwei Gänge braucht — und noch mehr! Da ist im Ersten das Anfahren auf der Turrach haushoch drin, außer jeder Diskussion, und es taucht hier zwingend die Frage auf, ob es überhaupt noch Sinn habe, eine 250er zu kaufen, wenn es im gleichen Fahrwerk eine 350er praktisch um dasselbe Geld gibt. Prüfen wir das gleich mal im direkten Vergleich nach.

250 gegen 350

In Bild 4 sind die 250er Leistungslinien noch einmal gestrichelt gezeichnet, die 350er Linien durchgezogen, alle über den Widerstandslinien für 330 kg, also Sozusbetrieb. (Es geht ja darum, mit der Sozia das Größtmäß an Sicherheit zu haben!) Man sieht:

Wo die korrekt übersetzte 250er in 5% mit vollem Ausbubeln des Dritten noch 100 schafft und definitiv am Ende ist, da legt die 350er völlig kunstlos nur aus dem Gasgriff dasselbe hin und zieht bei jedem Nachlassen der Steigung sofort auf 110 und 120 weiter, wo die 250er erst schalten muß, kostbare Sekunden verliert und nichts mehr zuzusetzen hat. Selbst wenn einen Geschwindigkeiten über 100 nicht interessieren, sondern mehr die um 80 herum, weil man da die „Draufsteher“ ausknocken muß, die Leute, die da mit 60 rumkriechen, aber sofort aufs Gas treten, wenn man sie zu überholen versucht, dann hat die 350er bei diesen 80 entweder im Vierten so viel drin wie die 250er im Dritten, oder aber, geschaltet, runde 7 PS mehr — da kann so ein Draufsteher auch einem Kapitän oder 220 ins Kreuz treten, ohne einem mehr wehzutun. Zumal dieser Abzug dann immer noch bis 95 reicht und nach dem Schalten wieder etwas zum Zusetzen da ist.

Das, was Simsa in seinem R 50-Bericht so erfreulich fand, dieser überragende Abzug gegenüber selbst besten 250ern, das bringen die 24 PS der 350er Resident nahezu auch. (Wie lang ist es her, daß eine ehrbare 500er auch nicht mehr als 24 PS hatte?) Würde man bei Horex nur eine 250er bauen, dann dürfte ich es naturgemäß

Getriebestufung

Im Getriebediagramm Bild 2 haben wir in üblicher Weise die Leistungen in den Gängen gezeichnet, dazu noch den Leistungsbedarf bei verschiedenen Steigungen, aber mit Soziousgewicht, also bei dem größten zugelassenen Gesamtgewicht von 330 kg. Lediglich die beiden Linien für Ebene gelten in der bei uns üblichen Weise für den aufrecht sitzenden Zweizentnermann links und den langgemachten Typprüfungs-Musterfahrer von 60 kg mit fridgeschnittenen Haaren rechts. Die Prospektangabe von 120 km/h ist also schon im Bereich der Möglichkeit, bei mir ist das Vergnügen eben bei 110 vorbei. Man kann eigentlich auch nicht sagen, daß die Maschine in den berühmten „unsichtbaren“ Autobahnsteigungen oder bei viel Wind zum „Verhungern“ neige, erst recht nicht, wenn man allein fährt. Wenn eine Maschine mit Sozia die langen Autobahnsteigungen noch mit 80 im Vierten hochgeht, ist das sehr beachtlich — dabei braucht der Mann doch nur den Dritten zu nehmen, um auch an einem VW vorbeigehen zu können. Man muß dazu nur wissen, daß der Dritte bis 100 hinaufreicht — wie ersichtlich. Diesem Kurzhuber tut das gar nichts, er schwitzt dann ganz leicht Öl, das ist aber auch alles. In 15% — bei uns selten — sind mindestens 70 im Zweiten drin, das reicht, um lästige vier-rädrige Vordermänner auf Paß-Straßen binnen 5—7 Sekunden abzuhängen, bevor sie einem in der Kehre mit ihrem Gemurkse Scherereien bereiten können.

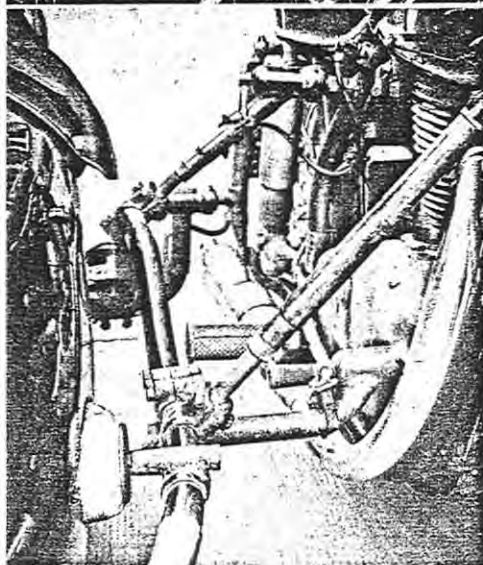
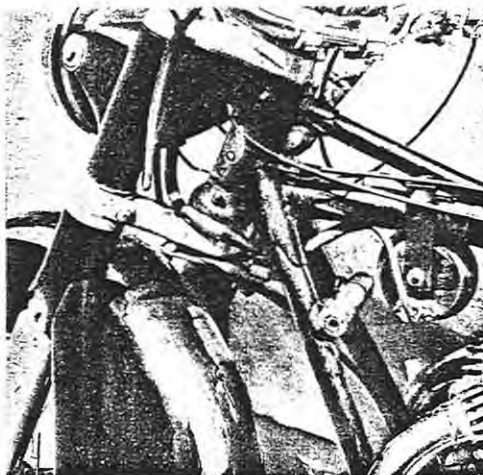
Diese Getriebestufung mit den sehr dicht zusammenliegenden oberen Gängen ist für den Zweck, dem die Maschine dienen soll, recht gut. Alles Verständnis für Leute, die eine weitere Stufung möchten — aber die 250er Resident ist eine Solomaschine, keinesfalls für Gespannbetrieb gedacht, und für schnellen Solobetrieb ist diese Stufung eben doch die richtigste. (Im

nie wagen, das so deutlich zu sagen — aber so bleibt es ja im Hause, hier kann man endlich mal unbestreitbar und „auf eine Dezimale genau“ sagen, wo die Grenzen der 250er sind und wo der Nutzen einer starken Maschine beginnt. Hier kostet eine 350er nur unbedeutend mehr als eine 250er, beide sitzen im gleichen, zur absoluten Spitzengruppe gehörigen Fahrwerk, beide stammen aus gleichem Hause, es ist wirklich gleichgültig für Horex, welche Maschine man empfiehlt — also, wenn Sie mich fragen, ich bin für die 350er! Wir können das gleich weiter untermauern mit den

Beschleunigungen

Bild 5 zeigt in üblicher Weise die Beschleunigungslinien, diesmal aber doppelt, jeweils solo und mit Sozius. Woher die gleichen Ausgangspunkte zwischen 4 und 5 Sekunden Anfahrzeit kommen, weiß ich auch nicht, beide Maschinen reißen ein sichtlich trotz unterschiedlicher Motorleistung ziemlich gleich schnell hoch — Kann an der ungenauen Stopperi liegen. (Die gekreuzelte Linie gilt für einen sehr guten 200er Roller!) Jedenfalls ist der grobe Beschleunigungsunterschied zwischen der 350er und der 250er zu erkennen, man mache sich ruhig die Mühe, abzuzählen, wie lang jede Maschine aus 70 heraus auf 100 hinauf braucht — in derselben Größenordnung bewegen sich nämlich auch die benötigten Überholstrecken. Das schraffierte

Feld in Bild 5 umfaßt alles das, womit man sich sonst so herumzuschlagen hat, vom Leukoplastbomber und der Vorkriegs-Meisterklasse über den durchschnittlich gefahrenen M 15 bis zum Goldbrillen-220. Die Beschleunigungen der 250er liegen — im Gegensatz zum 200er Roller — so weit über diesem Goldbrillen-Brei, daß man sich wenigstens solo und mit einiger Aufmerksamkeit vom Brei lösen kann. (Es wird hier ersichtlich, warum wir einen 18-PS-Roller nach wie vor für erstrebenswert halten.) Wenn man aber wirklich aufs ganze geht und bis zu Ende denkt, dann drängt sich doch die 350er mit ihren 24 PS auf. Man kann schon fast sagen „wenn's schon ein richtiges Motorrad sein soll, dann gleich ganz richtig und gleich 24 PS!“ Ich bin mir vollkommen klar darüber, daß unsere meisten Leser vorläufig auf Glauben angewiesen sind, denn es sind nicht allzuvielen, die bereits aus eigener Erfahrung wissen, was



1. ein wirklich starker Motor von 24 PS in
2. einem wirklich erstklassigen Fahrwerk von Resident-Güte

tatsächlich herzugeben vermögen. Man kennt doch heute normalerweise entweder starke Motoren in antiquierten Fahrwerken oder schwache Motoren in erstklassigen Fahrwerken. Man muß tatsächlich einmal starken Motor und erstklassiges Fahrwerk zusammen benutzen können, damit einem aufgeht, was da wirklich drinsteckt.

Hat man erst einmal eine solche Fuhre unter sich, dann tritt buchstäblich das ein, was Simsa jetzt bei der R 50 auch feststellte — alles andere, was da auf der Straße rumstümpert, kann einem gestohlen bleiben! Die Disziplin anderer Leute wird völlig uninteressant, man läßt sie eben stöpseln, man braucht nichts, aber auch rein gar nichts mehr zu riskieren, man hat unendlich viel Zeit zu warten — man weiß ja, daß man im ersten Augenblick, wo die Lage sich klärt, schon vorbei ist, bevor die ändern auch nur Maff sagen. Wo man mit den 18 PS immerhin noch angespannt in steter Erwartung irgendeiner Riesenselei zentimetergenau aufrücken und herangehen muß, da schaffen einem die 6 PS mehr eben Abstand, Ruhe und Sicherheit.

Damit ein Test daraus wird

müßte ich jetzt noch gelehrte Worte vielleicht über den Motor, über kritische Drehzahlen und derlei verlieren. Steht nicht dafür! Der Motor dreht zwar ein paar hundert U/min höher als bei der 350er, dafür ist aber weniger Hub da und der Ventiltrieb tut's allemal.

Daß es ein Einzylinder ist, der nicht so samtig gehen kann wie ein Zweizylinder — na ja, ein bißchen schütteln wird er ja wohl noch dürfen. Die Ölpumpe tut's jetzt, der Ventiltrieb ist richtig geschmiert, die Stößel tun's, nur beim wirklichen Hetzen schwitzt noch ein bißchen Öl am Zylinderfuß — wen stört das? Uns jedenfalls nicht, es gibt Schlimmeres — denn der Ventiltrieb der Residents ist eben der klassische Kipphebeltrieb, zu dem weder Spezial-

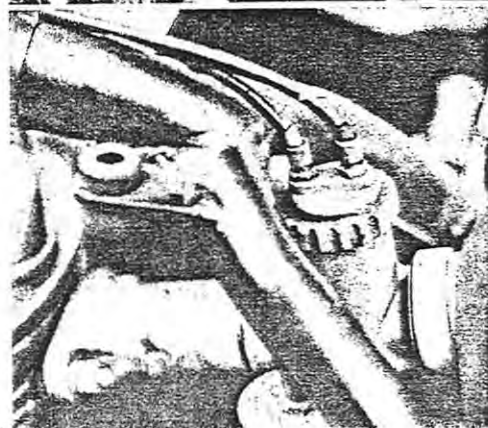
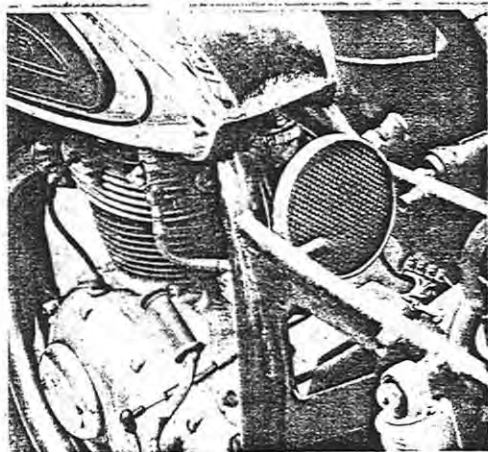
Von oben nach unten:

Bei Schwingenmaschinen kommt es noch viel mehr als bei anderen auf ein steifes Rückgrat an, der Steuerkopf darf nicht federn können.

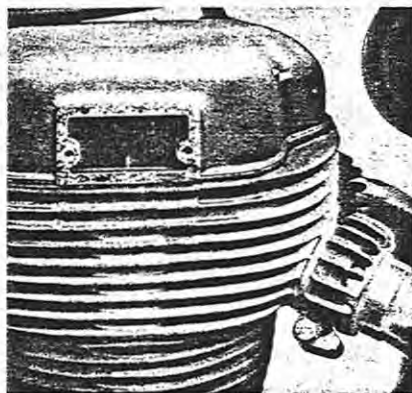
Die vierte Seitenwagenstütze zum Steuerkopf ist unerlässlich, erst diese Stütze macht aus dem Pudding ein Gespann; gib's bei Steib als Einzelteil.

An Düsen und Schwimmerkammer kommt man gut heran, nur zum Filterreinigen muß der Sattel runter — zwei Schrauben.

Hier setzt man besser zwei kurze Röhren als Krümmer ein, die es bei Magura gibt — wenn der Schieber erst mal klemmfrei geht, braucht man nicht mehr heran.



werkzeug noch Künste gehören, bei dem alles so einfach geht, wie es im 08/15-Motorradlehrbuch steht. Der Vergaser ist nicht gerade leicht zugänglich, anfangs flucht man, bis man ihn klemmfrei hingetrimmt, richtig eingestellt und allen Anfangsdruck aus Tank und Vergaser herausgeschwemmt hat — dann braucht man so wieso kaum mehr dran. Die Verstellbarkeit der



Beruhigend bei Stoßfangen-Motoren: Ventilaachstellung einfach. Tank braucht nicht unbedingt runter dazu, geht ober besser, wenn er runter ist — zwei Höhen, vier Tankschrauben, zwei Sattelschrauben.

hinteren Federbeine ist altbekannt, Vorderbremse ist fast Fingerspitzenbremse, Hinterbremse bedarf öfterer Nachstellung, weil der Fußhebel durch das rechte Auspuffrohr nur beschränkten Hub hat. Wie alle Langschwinger hat auch diese Vorderschwinge eine feststellbare Pendelneigung, bemerkbar etwa an Autobahn-Längsfugen und Schienenkanten, die man ganz flach anfährt — mit keiner anderen Maschine würde man sich das leisten und so wenig auf Schienen achten — aber ebenso bemerkbar beruhigt sich die angestoßene Pendelung mit höch-

stens 2 Überschwüngen. Das machen aber sowohl R 26 wie R 69 wie jede andere ordentliche Langschwinge. Und mehr ist nicht zu sagen — das beste, was man sagen kann.

Zusammengefaßt

wäre das alles so zu formulieren:

Wenn es unbedingt und weil das Leben daran hängt, eine 250er sein muß, dann kann es eine 250er Resident sein. Der Motor hat nicht ganz das, was SGS und Max haben, aber das Fahrwerk hat ganz genau ebensoviel wie die R 26, es ist eine ausgesprochene Hochleistungsmaschine in einem ebenso ausgesprochenen Spitzenfahrwerk.

Wenn aber nicht das Leben daran hängt, daß es eine 250er ist, wenn da jemand für sein Geld möglichst viel Leistung sucht, dann tippe ich ohne jedes Besinnen sofort auf die 350er Resident. Zwar ärgern mich die 80 Mark Überpreis im Jahr für Versicherung und Steuer auch, vielleicht mehr als andere Leute, weil ich weiß, wie ungerechtfertigt diese Belastung ist, aber dieser einmal-Ärger-im-Jahr ist doch nichts dagegen, daß ich mich an den übrigen 364 Tagen nicht mehr über die lahmen Krücken auf der Straße zu ärgern brauche. Wenn schon das Fahrwerk einer Resident — dann auch gleich die 24 PS der 350er; wenn schon Horex, dann richtig.

C. Hertweck



Einen so schön zugänglichen Unterbrecher haben wir seit der guten alten Tante OSL kaum mehr zu Gesicht bekommen.



Trotz monatelanger Jagerei ohne jede Reinigung ist das alles, was an Olschwitze herauskam – wenn's nicht mehr ist, ist es zu ertragen, bei Engländern gelten Tropfen noch als schick.

Seit



60
Jahren

Neu- und gebrauchte Ersatzteile
Motor und Fahrwerk-Instandsetzung
Radspannerei · Täglich Versand.

Horex Kahrmann

Damian-Schmidt-Straße 2

36043 Fulda · Tel. 06 61 / 3 20 91

elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

- DKW 125, DKW 175, MZ, MAICO
- NSU MAX, NSU CONSUL, HOREX, ADLER
- BMW R25/26, BMW R50/60, BMW R51/2
- MATCHLESS, AJS, SAROLEA
- Sonderanfertigung für fast alle Modelle



ELEKTRONIC-DATA

KLEIBER GMBH

Steinbach 19 · 5253 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

Elektronische Zündung die ???

Die letzten Berichte im HB brachten wir in der Ausgabe 2/94 S.31 und HB 4/92 S.31. In dieser Ausgabe sei der interessante Beitrag von Klaus erwähnt. Doch andere Printmedien bringen auch interessante Beiträge. Und so wollen wir auf die Seiten 70 bis 72 der Oldtimer-Praxis 4/94 hinweisen, dort schreibt Winni Scheibe einiges zu der im HB 2/94 S. 31 kurz angesprochenen Anlage von "Silent Hektik". Der Bericht gibt einen guten Einblick in die Entwicklungsgeschichte von Zündanlagen. Wer das Heft haben möchte ruft Tel. 06131-992-02 an.

-Redaktionsschluß für HB 4/94 ist Anfang September 94. Das Heft erscheint am 15 Oktober 1994.

ANZEIGEN

Alle Kleinanzeigen sind kostenfrei. Wir behalten uns aber vor, den Text sinnvoll zu kürzen oder zu verändern. Anzeigen können jeweils bis 30 Tage vor Herauskommen des HB an uns per Post oder Telefon, für die nächste Ausgabe des HB, gegeben werden. Siehe hierzu Adresse und Telefon im Impressum.

Suche "Columbus"-Teile von S2 bis S6 / T6 und Hausposthefte von 56/2,3, 57/3,4 und 58/2,4. Auch Tausch möglich. Dieter Tel.: 02223/ 24583 abends.

Schlachtfest: Regina350, Bj.10.50, sowie unbekannte Hi.Radschwinge, SB-Motor zerlegt Bj.49. Tel. 06032 - 1823.

Suche verstärkten Kupplungskorb, 2 Stück Kipphebel, R3 und oder R2-Nocke, alles für Imperator. Suche für Resi - Getriebe der 250er, sowie NIROSTA Auspuffkrümmer und Abziehbilder Horex-Schriftzug. T.C. Ackermann, "Longeaves", Park Road, Kennington, Ashford, Kent TN24 9DL, England, Tel. Engl. 233-631045

Verkaufe weiße T-Shirts, 100% Cotton, mit dreifarbigem - in echten Textilfarben aufgebracht - Horex-Emblem, Größe "L" Preis 28,-DM exkl. Versandkosten. M.Saes, Maasstraat 38, NL-6001 Weert ED, Tel. 0031-4950-34042 von 9.00 - 17.00 Uhr.

Verkaufe original Horexpostkarten, blau mit einem Motiv. Stück 10,-DM mit Rückporto. Suche Regina im original Zustand, tausche Hausposthefte gegen Regina Literatur. R.Völkel, Brunnenstr. 27, D-61231 Bad Nauheim, Tel. 06032-1823.

Achim Adelman, Schloßgasse 16, D-67742 Lauterecken/Pfalz, Tel. 06382-3194 oder 8089 hat eine ca. 70 Positionen umfassende Verkaufsliste seiner Resident Teilen zusammengestellt. Von Alufelge bis Zylinderkopf. Interessenten melden sich bitte bei Achim, der schickt dann die Liste zu.

Verkaufe von Regina: Rahmen - Hinterteil, Öltank, Kupplung, Zylinder, Zyl.-Kopf GG, Motor 03, Zündung, Geh. 4-teilig, Kopf Alu 400, Hirafe und Kleinteile. Suche von Regina 0: Schutzblech vorne, eventuell auch Tausch. Tel. 07725-7606 Helmut ab 20.00 Uhr.

Verkaufe T5/6 Werkzeugkasten Nachbau, Horex Kleinkrafttrad Rebell50, Regina Zylinder 250, Nummernschildhalternachbau Regina. Suche für Imperator: Schutzblech hinten (nur Blech), Radnaben vorn/hinten, 27.5 Vergaser links/rechts, 400er Kurbelwelle, linker Seitendeckel. Tel.08664-1439 Johann.

Suche für Resident: Schutzblech vorn/hinten, Vergaser sowie Schaltwippe. Tel. 08341-4953 Peter.

Verkaufe Regina 350 ccm, teilrestauriert (Hochschulterfelgen Neu eingespeicht, Rahmen lackiert) mit vielen Neu-Teilen. Es fehlt der Werkzeugkasten und Heckklappe hinteres Schutzblech. Dieter Tel.: 02223/24583 abends.

Verkaufe Regina 1991 restauriert, 4000km gelaufen, mit lackiertem Flachtank, plus einem leicht verbeulten Flachtank und Getriebe gegen Gebot. Rudi Tel.06853-3644.

Die nächste Sternfahrt
geht nach

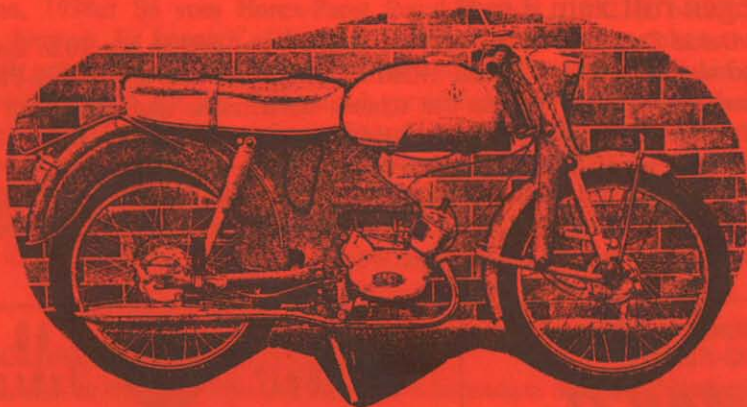


HOREX



BOTE

Horex Rebell S



Horex- Freunde
Rhein / Neckar

Schutzgebühr 2,- DM Heft 4/94

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

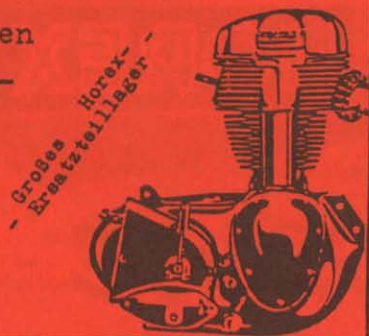
Krümmern - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

64807 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



Norwegen ruft zum 3.mal !

Magnus Dahle Tel. 0049-51-482333 hat geschrieben, daß es am 10.6. bis 11.6.1995 wieder so weit ist. Das NORSK HOREX-REGISTER lädt alle Horex-Freunde zum Internationalen Horex-Treffen in das schöne, naturfrische und eben auch historische (Monte Carlo Rallye Gebiet von Flekkefjord und Tronassen ein. Das ist in Südwestnorwegen. Haltet Euch dieses Wochenende frei und kommt ins schöne Norwegen. Informationen auch bei HC- Berlin Tel. 030-6631218, HC-Singhofen Tel. 02604-8914, und bei Jörg Tel. 06132-86803. Siehe auch HB 3/91 S.26, 2/92 S.25. Zu dem 95er Treffen folgt weiteres in kürze.

Das Medium für alle
MAICO-Fahrer

**MAICO
Letters**

Kostenloses
Probeexemplar ?

Postkarte an:
SYNOVA-Marketing
Unterbüschhof 69
42799 Leichlingen

Seit  60
Jahren

Neu- und gebrauchte Ersatzteile
Motor und Fahrwerk-Instandsetzung
Radspannerei · Täglich Versand.

Horex Kahrmann

Damian-Schmidt-Straße 2

36043 Fulda · Tel. 06 61 / 3 20 91

Produktionszahlen

Zum Artikel von Klaus paßt ein Artikel aus der Motorrad Classic 5/94 S.47, für Nachbestellung Tel. 0711-182-1229. In diesem Artikel werden Die Produktionszahlen der verschiedenen Motorräder produzierenden Nationen aufgezeigt. Auch wird der deutsche Bestand von 1965 nach Marken aufgelistet.

Liebe Horexfreunde

Wer mir ein Fax zusenden will kann dies über unsere bekannte Telefonnummer machen, das Faxgerät muß aber von uns per Hand eingeschaltet werden. Aber nicht denken, daß über diesen Weg auch Beiträge Übermittelt werden könnten - dem ist nicht so, die Qualität wäre zu schlecht. Apropos Beiträge - Der Kreis der Horex-Freunde war sehr fleißig und hat so viele Beiträge gesandt, daß "Opa Geuter" pausieren muß und ich mir keine Beiträge aus den Fingern saugen brauch. Ja, daß noch etwas für den HB 1/92 übrig ist. - Also die, die Ihren Beitrag in diesem Heft nicht finden, werden spätestens im nächsten Heft dabei sein. Nach Qualität oder Schönheit wurde nicht ausgewählt, sondern wir wählten nach Umfang und Themenzugehörigkeit aus, es sind nun mal nur 36 Seiten.

Noch eine kurze Meldung zur Buschwiese. Das Wetter versprach regen, der zwar nicht ausblieb, aber vom sonst herrschenden Sonnenschein überragt wurde. Was war besonders Schenswert und Hörenswert: 1923er "250ccm OHV Horex (AM) von Jörg Naumann, 1938er S6 vom Horex-Papst Peter Hartwig, 1922er 60ccm Gnom von Herbert Ammon. Es konnten viele (ca.7) Damen auf Horex gesichtet werden. Auch einige mir unbekannte Clubs wurden als Teilnehmer bekannt gegeben. Auf die Liste der Pokalgewinner muß ich aus Zeitmangel verzichten. Allgemein hatte das Treffen zu 1993 einen Zuwachs zu verzeichnen. Es geht wieder bergauf! Zirka 7 Händler boten Ihre Waren, von Aluminium löten - 13 dünne Lötstäbchen für 60,-DM - bis günstige Ventiltriebteile - Kipphebelachse 2,50DM, Schlepphebelachse 2,-DM und 2 Meter Alu Stößelrohr 10,-DM, an. Zur Sternfahrt- problematik, angesprochen im letzten HB, konnte ich nichts neues vernehmen. Na gut, schlafen wir weiter! Euer Horex Novice.

Entlackung ohne Sand die dritte

Wir brachten in HB 3/92 S.30 und HB 2/94 S.26 einiges über Tauchbadentlackung. Ein Forum zu diesem Thema bildete sich in der Markt Nr. 7/94 Seite 252, erhältlich unter Tel. 06131-992-0. Ich glaube aber, wenn richtig gebondert wird, gibt es keine Probleme.

Regina Kurbeltrieb mit NUP 304 C3

Benno A. Deifel, Hofener Str. 4, D-70736 Fellbach, Tel. 0711-512473 hatte Probleme obiges Lager (Richtige Bezeichnung NUP 304 ECT3) im Fachhandel zu bekommen. Entweder man lieferte ihm ein C1 Lager oder ein Lager mit Kunststoffkäfig. Beide sind nicht geeignet für den Regina Kurbeltrieb so Benno. Nun möchte Benno eine Bestellaktion starten, doch dazu müssen minimal 10 Lager abgenommen werden. Benno will es organisieren. Für 65,80 DM Vorkasse (Verrechnungsscheck) bekommt man umgehend nach Fabriklieferung sein bei Benno bestelltes Lager frei Haus zugesandt. Benno denkt noch in diesem Herbst die Sache über die Bühne zu ziehen. Also bitte gleich bei Benno melden.

Horex Rebell S

Als neues Kleinkraftrad-Modell stellt sich jetzt die Horex Rebell S vor. Das sportliche Fahrzeug sieht zwar dem Horex-Moped ähnlich, ist jedoch wesentlich stabiler gebaut. Die Verarbeitung und Ausführung macht einen sehr ordentlichen Eindruck, so daß wir die Vorstellung dieser kleinen Maschine nicht versäumen wollen.

Der Motor stammt von Sachs, und zwar wird der bekannte 50-ccm-Kickstarter-Motor mit Gebläse eingebaut. Die Leistung beträgt 3,2 PS bei etwa 6200 U/min und soll dem Fahrzeug eine Spitzengeschwindigkeit von rund 65 km/h verleihen.

Das Fahrgestell wird von einer sehr stabilen und formschönen Rohr-Schalenskombination gebildet. Die Abfederung der Räder nehmen Langarmschwinge mit gedämpften Federbeinen vor. Zur serienmäßigen Ausstattung gehört die zweckmäßige italienische Doppelsitzbank sowie der vollkommen geschlossene Kettenkasten. Besonders gefallen hat uns an der Horex Rebell S die günstige und stabile Befestigung der großen Motorrad-

fußrasten. Lack und Verchromung machen einen sehr guten Eindruck, zu der die einfache Ballhupe nicht recht passen will. Hier sollte es doch möglich sein, den „Rebellen“ gleich mit einer Schnarre oder einer elektrischen Hupe auszurüsten.

Abschließend könnte man sagen, daß die Horex Rebell S sicher in die Spitzenklasse der Kleinkrafträder gehört und wohl auch Verkaufserfolge erringen wird.

w. f.

Artikel aus „Das Moped“
11/1960.

Siehe auch Markt Spezialheft
„Motorrad Spezial“ Nr. 3 1989/90
S. 44 oder Richart 06172-459537
anrufen. E-Teile bei Putsch-Berger
am Lager Tel. 0202-473713

Bernhard Huber, Tel. 07251-42311 hat uns freundlicherweise die Pressemeldung zur „Rebell S“ zur Verfügung gestellt. Danke Bernhard.

Hallo Constantin,

anbei ein Bericht, entnommen aus der Zeitschrift das Moped, bezüglich des neuen HOREX Mopeds.

Möglicherweise handelt es sich hierbei um die Beschreibung eines Prototyps, den nach meinen Erfahrungen gab es das Moped "REBELL", nur in der Version 50 ccm Motor von SACHS, mit einer Leistungsstärke von 1,25 PS. Daß es den "REBELL" mit Gebläsemotor offiziell gab wäre mir neu.

Vielleicht kann einer der Leser Auskunft über das oben beschriebene Kleinkraftrad geben und läßt dem HOREX - Boten eine Antwort zukommen.

Mit besten Grüßen

B. 2 al

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Telefon

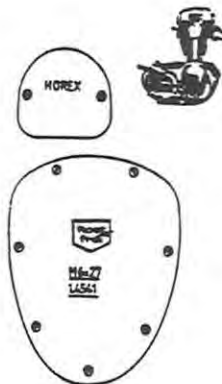
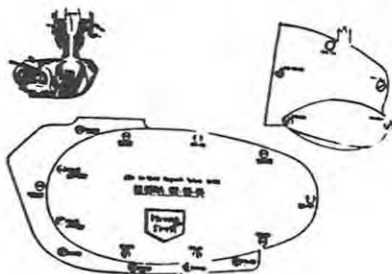
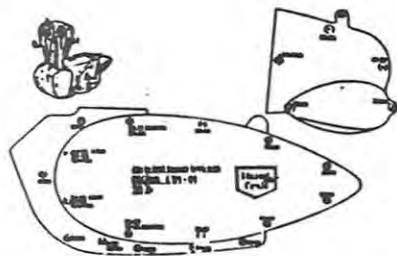
Postadresse Siegfried Klinger
Rotlintstr. 51
60316 Frankfurt

069-
436859

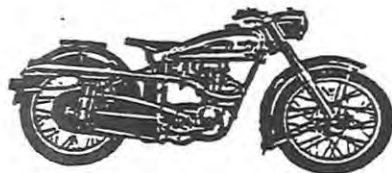
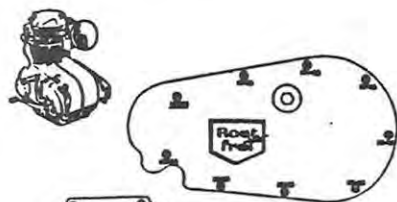
Redaktion Siegfried Klinger
Bankverbindung: Postbank 60288 Frankfurt a/M
Kto: 84423605 BLZ: 500 100 60

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.



5



VA-Schraubensätze
Linsenkopf M7
6-kt.Schrb M7
6-kt.Schrb M12x15-gerundet.



Albert Eringfeld
 Aaltensaweg 40
 NL-7091 - AG - Dinxperlo
 Telefon 00 31 83 55 22 23



Redaktionsschluß für HB 1/95 ist Anfang *Dezember* 95. Das Heft erscheint am 15 Januar 1995.

Jürgen Wallenmaier Tel. 07072-7925 ist kein Horex-Fahrer, er fährt Max und hat mit dieser eine nachfahrenswerte Tour gemacht. Seinen Bericht darüber las ich in der Max-Fahrer Postille. Ich dachte, das ist doch eine Anregung für uns! Danke Jürgen.

Jürgen Wallenmaier

**Martin-Vollmer-Weg 6
72 144 Dusslingen
Telefon: 07072-7925**

Über die Alpen - eine klassische Strecke für klassische Mäxe

Wenn Ihr - liebe Max-Freunde - Euer wohlgepflegtes Fahrzeug über diese Strecke bewegt, dann denkt daran, daß diese Straßen aus einer Zeit stammen, als man noch nicht auf geradlinigen Autobahnen - unter - den Alpen durchbretterte. Nein, als diese Straßen gebaut wurden, war es noch üblich, jede der vielen Kurven zwar zielstrebig aber mit maßvoller Geschwindigkeit zu umrunden.

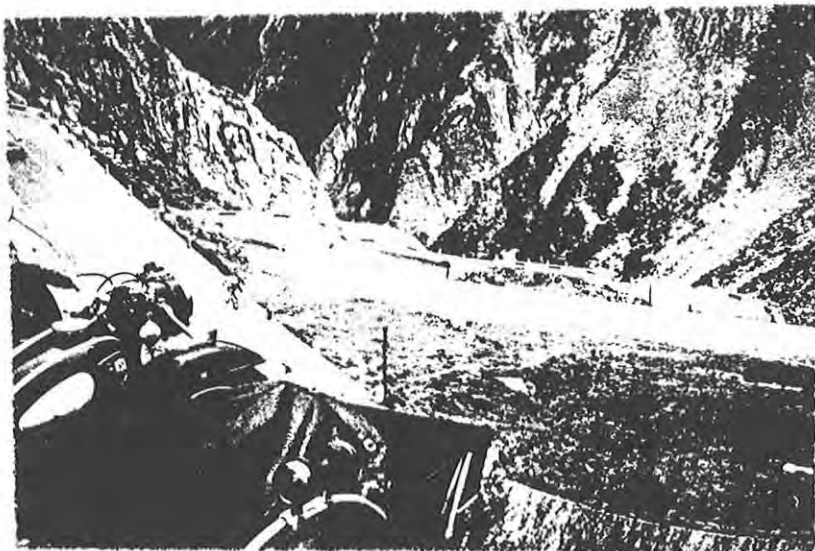
Also laßt Euch Zeit! Drei Tage sind nicht zuviel z.B. von Baden-Württemberg aus. Und haltet auch mal an, wenn Ihr oben seid und schaut zurück, denn von oben sehen die Straßen viel steiler aus als von unten. Dann macht es wie ich und freut Euch darüber, wie schön das Mäxle läuft.

Lassen wir also unsere Reise in Friedrichshafen beginnen und verlassen wir die Heimat per Fähre über den Bodensee nach Romanshorn (45 Minuten, DM 12.-). Die Wegelagerer-Vignette der Schweiz sparen wir uns, denn die Autobahn ist nicht unsere Straße!

Von Romanshorn gehts nach St. Gallen mit der berühmten Klosteranlage. Hier bietet sich ein kleiner Abstecher nach Appenzell an mit Spaziergang durchs pitoreske Zentrum. Von Appenzell nach Urnäsch, dann links ab Richtung Neu St. Johann. Diese Straße führt über die Schwägalp, ein harmloser Name für einen richtigen Paß mit feinen Kurven und ordentlicher Steigung, der unsere Max ganz schön schwitzen läßt, besonders, wenn man noch den Seitenwagen dabei hat.

Von Neu St. Johann nach Wattwil, dann nach Süden, in Ricken links ab über Commiswall - mit Blick auf den Zürichsee - Schänis, Näfels, Glarus nach Linthal.

Linthal? Richtig hier beginnt der berühmte Klausenpaß. Den will ich Euch nicht beschreiben. Fahrt hin, schaut ihn Euch an, solange es ihn (so) noch gibt! Der Weg zum Gotthard ist nun nicht mehr zu verfehlen: in Altdorf einfach links abbiegen. Aber vorher gehts noch auf den Marktplatz zum Tell.



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

- Zylinderkopf - Änderungen und Reparaturen (Auspuffstutzen)
- Umbau Motorentlüftung
- Kolben für Regina 350/400
- Sonstige Spezialreparaturen und Änderungen auf Anfrage
- Kostenlose techn. Beratung

HOREX

Was geht so ab im Norden?

Wer sich diese Frage, für die Gemeinde mit der - mit Abstand - weltweit größten Horexpopulation, auf den Einwohner bezogen, beantworten will, muß "Journal der Frau", Heft 16/94 vom 27 Juli 1994 lesen. Oder wegen der schönen Bilder auch anschauen. Falls das Heft im Zeitungshandel nicht mehr erhältlich ist, rufen Sie Tel. 040-34700 an. Das Dorf heißt übrigens Bimöhlen. Übrigens da wird auch ein ganz ruhiger von den Horex-Freunden 60 Jahre. Gerhard Peters - am 3.10. alles Gute vom Novicen. Und immer etwas Gummi zwischen Dir, Deinem Krad und der Straße.

Auf der Landstraße fahren wir nun das Reuss-Tal aufwärts, mal unter, mal über, meist neben der Autobahn. Wenn Ihr nun ab Hospental versucht, immer dort zu fahren, wo die Mercedesse nicht hinfahren, dann findet Ihr Euch irgendwann auf einer etwas welligen Pflasterstraße wieder, das ist sie dann, die Tremola, die mich als Kind so beeindruckt hat, daß ich immer mal wieder drüberfahren muß.

"Tremola" heißt Zittern, hinterher werdet Ihr wissen warum.

An der Teufelsbrücke macht man Rast und eine Gedenkminute für alle diejenigen, die früher zu Fuß über den Gotthard pilgern mußten, weil sie keine Max hatten.

Und ganz oben am See beim Hospiz da stellt Ihr sie dann vor das Schild und macht ein Foto, das muß sein! Platz für ein Motorrad ist immer.

Und da kann es Euch dann passieren, daß Ihr plötzlich von einer Handvoll gestandener italienischer Guzzisten umringt seid, die Euch mit einem "O, ce bella macchina!" (oder so ähnlich) begrüßen. Wer mit der Max unterwegs ist, erweckt halt überall Interesse!

Auf der Südseite kommt dann die eigentliche Tremola-Straße mit ihren schönen Kurven, in denen früher die Busse immer vorn und hinten aufgesessen sind. Mittendrin haben sie die Straße gesperrt: ein großer Erdhaufen als Hindernis. Für die vielen Radfahrer hat man aber einen schmalen Streifen freigelassen. Na also!

Wer nicht ins Tessin oder noch weiter will, der kann in Biasca wieder umkehren: links ab - Richtung Lukmanier. Hier wird die Straße wieder leerer. Während der Bergfahrt sollte man ab und zu anhalten und einen Blick ins Tal werfen.

In Disentis (Übernachtung sfr. 35, Pension Schuoler) trifft man auf den jungen Rhein, dem wir bis Sargans folgen wollen. Dort fahren wir zum schönen Walensee, nicht auf der Autobahn, sondern über Walenstadt und dann am See entlang (Rast), denn wir wollen über den Kerenzerberg. Dies war bis vor wenigen Jahren die Rennstrecke der Züricher Schifahrer, wenn sie mal eben nach Davos wollten und unten im Tal die berühmtesten Staus waren. Derweil ließ unten die Polizei die Autos im Halbstundentakt jeweils nur in einer Richtung durchfahren.

In Näfels schließt sich der Kreis. Wer will, kann über Konstanz-Meersburg den See queren Richtung Heimat.

Irgendwann im nächsten Sommer - liebe Freunde - könnt Ihr mich auf dieser Strecke oder auch woanders treffen, dann laßt uns anhalten und ein Schwätzle machen! Bis dann Euer



Wir danken unserem Redakteur Klaus Schmitz 089-778380 für die Fortsetzung seines Produktionszahlen Artikels aus HB 1/94 S. 22. Danke Klaus.

VOM BOOM ZUR KRISE

Die Marktposition von HOREX in den 50ern

1. Der Neubeginn

...wird Ende 1948 schwarz auf weiß sichtbar. Nachdem im gesamten Jahr '47 nur 105 Neuzulassungen von Motorrädern aller Marken von der Statistik¹ erfaßt wurden, taucht HOREX im Dezember '48 wieder aus der Versenkung und damit in der Produktions- und Zulassungsstatistik auf. Dort finden sich unter der Überschrift "Produktion der Motorrad-Industrie des vereinigten Wirtschaftsgebietes²" in der Klasse über 250 cm³ folgende knappe Angaben:

- Neuzulassungen 47¹
- Produktion 59, davon 24 HOREX SB35 und 35 Victoria KR35

Der Elm-Motor wurde also wieder gebaut und, wie auch schon vor dem Krieg, auch nach Nürnberg geliefert. Oder war es Vorkriegsbestand? Zusätzlich aufgelistet sind 21 HOREX - Motoren mit 600 cm³. Wahrscheinlich waren das J1m-Stationärmotoren, abgeleitet aus D1M. Die große Masse der ca. 14.000 in dem Jahr produzierten Motorräder hatte allerdings nur 125er Motoren und wurde von Ardie, NSU und Triumph gebaut, sowie von diversen Konfektionären.

Mit größerem Hubraum spielte nur noch Zündapp mit seiner 200er eine nennenswerte Rolle (ca. 3600 Stück).

Im ersten Jahr nach der Währungsreform, also 1949, läuft dann die Motorradproduktion erst so richtig an.

HOREX baut mit der SB35 die stärkste deutsche Serienmaschine und produziert davon in dem Jahr 2.315 Stück. Damit ist auf der Rangliste der Hersteller allerdings nur der 10. Platz zu belegen, was einem Anteil an der westdeutschen Produktion von unter 3% entspricht (siehe Bild 1). Diesen Status hatte HOREX auch schon in der zweiten Hälfte der 30er Jahre. Die Inhaber der ersten drei Plätze, NSU, Zündapp und BMW - die Auto-Union baute in Ingolstadt gerade erst wieder die ersten RT 125 - produzierten zusammen schon weit über 40.000 Fahrzeuge und deckten damit über 50% der gesamten

Produktion im Westen ab. Selbst Riedel (Platz 6) baute mit rund 3.500 Immen mehr als HOREX. Diese Zahlen sollen etwas die Stellung von HOREX als eher die eines exklusiven Nischen- oder auch Oberklassenherstellers beleuchten. Massenproduktion gab es in Bad Homburg weder vor dem Krieg, noch später.

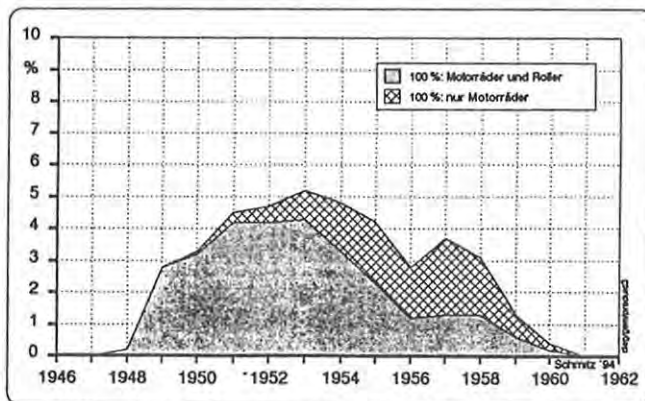


Bild 1: Horex-Produktionsanteil in Deutschland (West)

¹ in der britischen Besatzungszone

² "Bi-Zone": Zusammenschluß von brit. und amerik. Zone ab 1.1.47

Schauen wir uns die Nische 'mal etwas genauer an: Gemeint ist damit die Klasse über 250 cm³, also 350er und größere Motoren. Die Viertelliterklasse spielte bei HOREX nie eine wirklich wichtige Rolle. Ich persönlich glaube sogar, daß man überhaupt nicht in diese Klasse "absteigen" wollte, der Forderung der Märkte (zunächst im Export, später auch auf dem heimischen) jedoch nachgeben mußte! Tatsächlich waren nur etwa 9 % der gesamten Nachkriegsproduktion 250er. Das eigentliche Betätigungsfeld, die Oberklasse stellt sich im Jahr 1949 folgendermaßen dar:

Typ	Hersteller Fahrzeug	Motor	Hubraum (cm ³)	Stückzahl Produktion
F 35	Bücker	HOREX	350	1
SB35	HOREX	HOREX	350	2.315
KR35	Victoria	HOREX	350	100
KS600	Zündapp	Zündapp	600	27
Summe				2.443

Das war's dann schon!

BMW mischte in dieser Klasse mit der R51/2 erst ein Jahr später wieder mit.

Von den SB35 wurden in der Bi-Zone 1.306 zugelassen und somit der Bestand von 2.311 angemeldeten Vorkriegs-HOREX (nur 0,6 % von allen) erheblich vergrößert.

Zur Abrundung noch ein paar Zahlen, die den Stand der 49er Produktion beschreiben: Es wurden insgesamt hergestellt:

82.844	Motorräder
63.639	Motorfahrräder
33	Roller
5.737	Seitenwagen

Das mit den Rollern sieht dann ganz schnell ganz anders aus!

Im nächsten Jahr sind's schon über 9.000 und 1955, auf dem Höhepunkt des Rollerbooms über 135.000!!

Deshalb gibt es auch in Bild 1 eine unterschiedliche Bezugsbasis für die 100%-Menge: 'Mal sind die Roller mitgezählt, 'mal nur Motorräder allein zu Grunde gelegt. Für den HOREX-Anteil an der Produktion macht das in der zweiten Hälfte der 50er Jahre einen ganz erheblichen Unterschied, wie wir sehen. Da wäre, wie das Beispiel Heinkel zeigt, mit einem modernen Viertakt-Roller wie dem Rebell sicher noch einiges zu verdienen gewesen. Aber das Geld für zusätzliche Investitionen über Resi und Imperator hinaus fehlte 1956, dem Jahr der Vorstellung des Prototyps schon! Sehr spät wäre es auch zu diesem Zeitpunkt schon gewesen. Aber auf's Thema Roller komme ich gleich noch einmal zu sprechen.

Zurück zum Jahr 1950.

Inzwischen gibt's ja schon die BRD³ und bis auf's Saarland⁴ und Berlin sind nun alle Bundesländer in der Zulassungsstatistik erfaßt. Die HOREX-Werke belegen Platz 1 in ihrer Klasse mit 5.702 Maschinen (SB35 und Regina) das sind über 95 % der 350er, bzw. über 55 % in der Klasse über 250 cm³.

BMW's R51 ist mit Abstand (2.731 Stück) Zweiter.

³ 23.5.49 Verkündung des Grundgesetzes; 14.8. erste Bundestagswahl

⁴ Volksabstimmung 23.10.55; Eingliederung in die BRD 1.1.57

Bei den Produktionszahlen sieht es aber etwas anders aus:

Horex	6.938
BMW	4.999
Zündapp	354
NSU	305
Bücker	2
Summe	12.598

Offensichtlich ist der Exportanteil bei BMW erheblich höher, als bei HOREX. Der Blick auf die gesamte Motorradproduktion zeigt, daß HOREX an den rund 210.000 im Westen hergestellten Fahrzeugen (ohne Mofas und Roller) einen Anteil von nun etwas über 3 % hat (siehe Bild 1). Die Produktion ist also seit '48 um ein Vielfaches ge-stiegen, die bei HOREX in etwa gleichem Maße mitgewachsen. Damit können wir uns jetzt ein Bild von der Position machen, die HOREX unter den Herstellern im Westen einnimmt. Trotz aller Marktbewegungen in den nächsten Jahren wird sich diese auch nicht mehr wesentlich ändern. HOREX hat:

- ca. 3 % bis maximal 5 % Anteil an der westdeutschen Produktion (siehe Bild 1, ohne Roller)
- nach Stückzahlen eine Rangstelle von 6 bis 8 unter den Herstellern
- in der Klasse über 250 cm³ einen Spitzenplatz, ab 1955 allerdings nur noch den zweiten, weil inzwischen von BMW überholt.

Überspringen wir die Einzelheiten der nächsten beiden Jahre und wenden uns der leider nur kurzen Glanzzeit des so wechselvollen Marktes zu.

2. Der Höhepunkt

...ist, wie Bild 2 zeigt, in den Jahren '52 und '53 zu finden. Auch da liegt HOREX voll im Trend: Rang 1 in der Klasse über 250 cm³ mit mehr als 16.000 im Jahr 1952 produzierten 350ern. Das entspricht einem Anteil von 54 % in der Oberklasse. Die höchste Stückzahl wird erst im folgenden Jahr erreicht. Die 17.353 Reginas (jetzt erstmalig Regina 2,3 und 4) stellen den absoluten Höhepunkt im Geschäftserfolg des Kleemann'schen Familienunternehmens dar. Verweilen wir noch etwas auf dem Gipfel der westdeutschen Produktion.

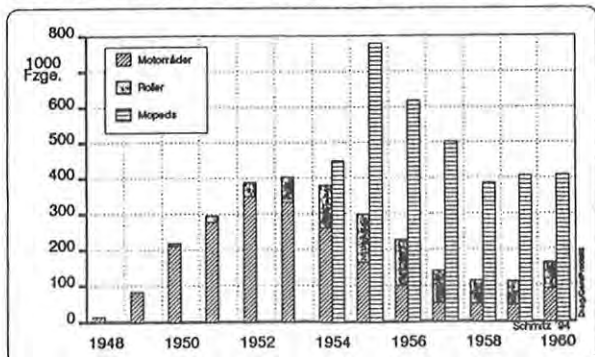


Bild 2: Produktionszahlen in Westdeutschland

Betrachtet man nur die Motorräder, war der Gipfel eigentlich schon 1952 erklommen, wie Bild 2 zeigt. Im 53er Jahr führt allein die fast verdoppelte Rollerproduktion, die inzwischen schon einen Anteil von über 17 % hat, zu einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr! Welches Stück die einzelnen Marken am gesamten Kuchen haben, sehen wir im Bild 3. Die ersten zehn, die jeweils benannt sind, decken in dem Jahr schon deutlich mehr als 80 % der Gesamtproduktion ab. Je nach dem, ob nur Motorräder allein, oder auch Roller mitbetrachtet werden, gibt es darüber hinaus noch weitere 16 bzw. 22 Hersteller (außer "sonstige"), die sich den relativ kleinen Rest teilen. Lassen wir zunächst die Roller ganz aus dem Spiel, und schauen uns nur die rechte Hälfte von Bild 3 an. Wir finden die Auto-Union mit ihren DKW

Motorrädern auf Platz 1, verfolgt von NSU. HOREX nimmt mit 5,2 % der im Spitzenjahr gebauten 333.092 Motorräder den siebten Tabellenplatz ein, Dürkopp, Victoria und Maico schließen sich an. Bei Mitberücksichtigung der Roller, verlieren Dürkopp und Victoria ihren Platz unter den ersten zehn Herstellern. HOREX

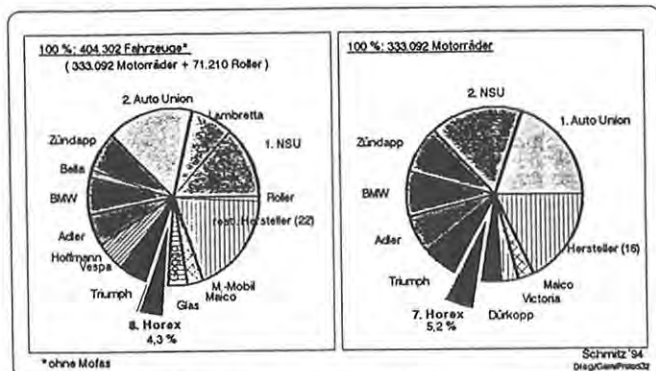


Bild 3: Produktion von motorisierten Zweirädern* 1953

rutscht auf Platz 8 ab, Hoffmann (Vespa-Roller) und die Fa. Glas, die außer dem Goggo-Roller gar keine Zweiräder produziert, reißen sich wegen ihrer hohen Rollerstückzahlen unter den zehn stärksten ein. Desweiteren erobert sich NSU wegen des beeindruckenden Erfolges des Lambretta-Rollers den Spitzenplatz, nun vor DKW. Die Zündapp-Leute auf dem dritten Platz fahren die Stückzahlen der Bella gerade erst hoch (das werden 1955 dann fast 33.000 sein!). Das ist die Situation auf dem Höhepunkt der Konjunktur. Ein Jahr später stellt sich alles plötzlich schon ganz anders dar. Denn wie immer, so folgt auch hier nach dem Gipfel...

3. Der Abstieg

Er wird erschreckend schnell unübersehbar, ganz besonders für die Hersteller, die keine Roller anbieten können, also auch für HOREX. Wir erkennen auf Bild 2, daß die Gesamtproduktion zwar sinkt, die Ursache aber allein im drastischen Einbruch der Motorräder zu finden ist, während die Zahl der produzierten Roller in den Jahren bis '56 weiter zunimmt und die der Motorräder sogar übertrifft! Als weitere wichtige Erkenntnis sehen wir auf dem Diagramm die Entstehung eines neuen Booms: Die Mopeds kommen! Und das gleich mit Stückzahlen bis zu einer Dreiviertel-Million!! Wer auf den Zug nicht aufspringen kann, oder will, wird abgehängt. HOREX kann oder will nicht!!

Ab 1957 versucht man es dann doch noch, aber ein nennenswerter Erfolg war's wohl nicht mehr. Stückzahlen nicht zulassungspflichtiger Mopeds liegen mir allerdings keine vor, so daß ich hierüber keine sichere Aussage machen kann. Aus der Zulassungsstatistik können wir jedoch entnehmen, daß in Bad Homburg insgesamt 1.287 zulassungspflichtige Fahrzeuge unter 100 cm³ produziert wurden. Das müssen dann wohl Rebell 100 und 50 S gewesen sein. Im nachhinein betrachtet ist für die HOREX - Leute eigentlich schon 1956 alles gelaufen. Die letzten Jahre bis zur totalen Einstellung auch der Montage aus schon vorher produzierten Teilen dokumentieren nur noch...

4. Das Ende

Es zog sich bis Herbst 1960 hin. Zum 1.10. wurde an Daimler Benz übergeben, mit inzwischen nur noch einem Bruchteil der früheren Mitarbeiterzahl.

Nachdem im Jahr '56 noch fast 3.000 HOREX - Motorräder hergestellt werden konnten, sanken im folgenden Jahr die Produktionszahlen unter 2.000 Stück. Wie Bild 4 zeigt, lief die Herstellung der 250er Resident aus, aber die zulassungspflichtigen Rebell - Typen (in '57 625 Stück) sind berücksichtigt. Eine nennenswerte Rendite werden die jedoch kaum abgeworfen haben. Mit den Maschinen über 250 cm³, seit

Einstellung der Regina - Produktion Ende '55 sind das nur noch Resi und Imperator - geht es ebenso schnell bergab. 1958 dürfte die Produktion der neuen Imperator 450 (Zündapp Citation) nochmal kurz den Niedergang verzögert haben, in den letzten beiden Jahren wird jedoch, wie ich vermute, mehr montiert, als produziert. 1960 waren es in der großen Klasse nur noch 134 Maschinen.

Interessant finde ich, daß das immer noch für den zweiten Platz der Rangliste in dieser Klasse reicht. Den dritten belegt Maico mit nur zwei Maschinen. BMW als letzter Mohikaner in der Oberklasse in Deutschland baut allerdings über 3.400 R50 und R69S, im Jahr darauf sogar schon wieder mehr als 6.000. Da sind aber schon 1.000 US-Exporte enthalten. Auf diesem Markt ist es ja leider für HOREX völlig daneben gegangen.

So verschwand nach nur kurzer Blütezeit ein großer Name von der Bildfläche. Nach meinen Unterlagen hat HOREX nach 1945 insgesamt 82.190 Motorräder produziert.

Da ich von Siegfried kürzlich noch eine Menge Zahlen aus den 30er-Jahren bekommen habe, werde ich in einem weiteren Beitrag auch die Vorkriegszeit zu analysieren versuchen.

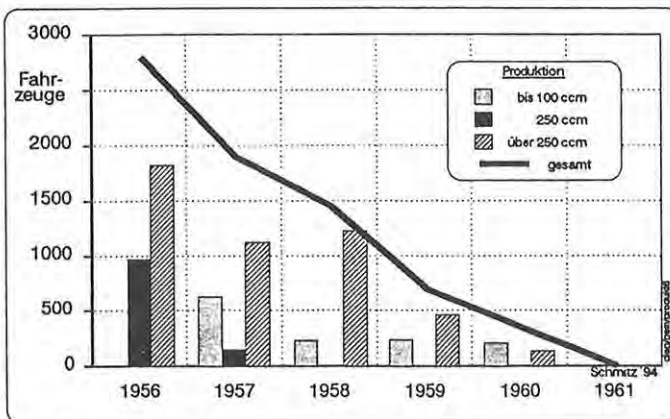


Bild 4: Horex-Produktionszahlen ab 1956

Fritz Kläger wurde 80

Fritz Kläger der Mechaniker und Tuner unter den Rennfahrern feierte seinen 80igsten Geburtstag. Fritz War zwar nie Horex Werksfahrer aber seine Erfolge auf Schnell-Horex und auf der 350er Twin sind doch beachtlich. Vielleicht kann ein Horex- Freund von Freiburg etwas ausführlicher über den Bergkönig vom "Schau ins Land" berichten. Wir vom HB würden uns über maschinengeschriebenes oder eine ASCII Floppy freuen.

Adressentips von Matthias, Karlheinz, VFFV und Classic

- Ritzelherstellung für Oldis: Karl Heinz Tobiasch, Ruppemühlstr.18, D-64331 Weiterstadt, Tel. 06150-4629.
- Ketten, Kettenräder, Antriebselemente, Fertigbearbeitung und Sonderanfertigung nach Zeichnung oder Muster. KEWESTA GmbH, Industriestr.2 ,63526 Erlensee, Tel. 06183-3068.
- Ankerwickerei, Zündspulen, Regler auch elektronisch, Zündmagnete. Dieter Heller, Gutleutstr. 296, 60327 Frankfurt a/M, Tel. 069-235367.
- Sand- Glasperlen-Strahlen, Kunststoffbeschichten, Schweißen von jedem Material, Zylinderplanen und Bremsstrommelausdrehen. Walter Baier, Zeppelinstr.5, 6148 Heppenheim, Tel.06252-76576.
- Ein Spezialist in Aluguss und Autogen - Alu - Schweißen, und das mit einfachen Mitteln, ist Wilhelm Kertner Tel. 06171-59749 Ein Mann mit einigen Jahrzehnten Erfahrung. Von der Luftwaffe über Bucker bis in unsere Zeit.
- Lagerbuchsen z.B. Bundbuchsen liefert - Igus GmbH, Postfach 906123, 51127 Köln, Tel. 02203-96490, Fax 02203-63807.
- Kurbelwellenreparatur leistet Präzisionswerk Büren Oskar von Bohusszewicz, Briloner Str. 31, 33142 Büren, Tel.02951-2308. Ob das nicht die ehemalige Fa. Sobizack ist?? Siehe auch HB 1/91 S. 19, 2/91 S.22, 2/92 S.31, 1/93 S.29, 3/93 S. 2, 4/93 S. 10 und 4/93 S.28.
- Spanendeverarbeitung leistet Ralf Braun, Waldäckerstr.31, D-70435 Stuttgart Zuffenhausen Tel. 0711-822582 - oder aber Thorsten Beck, Altenstädter Str. 62, 61197 Niederflorstadt, Tel. 06035-89397.
- Material ob Alu, Stahl, Messing, Titan u.s.w. in allen möglichen Halbzeugformen liefert - Paul Schmidt, Hauptstr. 76, 76889 Niederhorbach, Tel. 06343-5813.
- Abgüsse in Alu, Bronze oder Grauguß liefert nach Modell oder Zeichnung- R. Krawatzki, Windmühlenstr. 36a, 50129 Bergheim, Fax 02238-44389.

Thema: Ist die HOREX Imperator schon zu schade für den täglichen Gebrauch?

Als in den 60er Jahren gebrauchte Imperator fahrbereit für zwischen DM 400.- u. DM 800.- von Ihren Besitzern verschleudert wurden, da war es für die Wissenden und Eingeweihten eine Gelegenheit spottbillig an einen so phantastischen Untersatz zu kommen. Und es bedurfte gar keiner weiteren Überlegungen um sowas tagtäglich auch zu benützen und so zwischen 1000 und 1500Km pro Woche abzuspulen, je mehr umso besser! Die Scene änderte sich nicht wesentlich bis zum Ende der 60er Jahre. Als dann aber die Mitte der 70er Jahre kam, da wandelte sich das Bild. Mittlerweile wurden die Dinger so rar und so teuer, daß man Schwierigkeiten mit der Versicherung bekam, besonders Diebstahlversicherung und technischer Abnahme. Bei grösseren Motorradtreffen mußte man praktisch das gute Stück die ganze Zeit bewachen oder bewachen lassen, sonst passiert einem, wie mir, daß solche Halunken mit Hammer und Meißel die Tankwappen abschlagen und alles andere, was irgendwie nach HOREX riecht. Wenn ich jetzt überhaupt noch zu sowas fahre, dann mit getarnter Maschine, also ohne Tankwappen und Schriftzüge - denn ich weiss ja daß es eine HOREX ist! Wenn die anderen das nicht wissen, dann sind sie selber schuld daran! Ich fahre nun seit 1961 HOREX und habe es nie bereut! Gewiss Hier und da mal ein Abstecher auf eine andere Marke aber nie BMW das geht einem richtigen HOREX Mann einfach gegen den Strich und ist sowieso Ehrensache!! BMW versägen ja, aber besitzen nie! ha ha ...

Als ich im Jahre 1961 entgegen dem Anraten von allen Leuten, z.B. Ausbildungspersonal, Eltern und alle Bekannten von Motorradhändlern, eine HOREX Resident gebraucht kaufte, für DM 400.- tat ich das mit der Überzeugung, eines der allerbesten Motorräder der Welt zu kaufen, nach dem damaligen Stand der Technik. "DAS MOTORRAD" sprach dieses in seinen Testberichten nie aus, aber wenn man Carl Hertweck richtig interpretieren konnte, dann war es "zwischen den Zeilen" seines Testes zu lesen. Nun da kursierten die allerscheußlichsten Geschichten über die HOREXEN (immer auf die Reginas bezogen natürlich!). Da wurde von durchaus normal erscheinenden Mitbürgern behauptet: "die kriegen dauernd Kolbenklemmer, da reißen immer die Pleuel ab(!)" und "die Gabeln brechen immer und die Fahrer finden dabei immer den Tod!" HOREX seien Todesmaschinen so hieß es vor allem im Raum Stuttgart! Ich übertreibe nicht, so ein Mist wurde da überall geredet, daß es einem wirklich schlecht werden konnte. Das alles machte mich nur noch entschlossener und gewissenhafter beim Zusammenbau und der Pflege der Maschine. Insgesamt 48000Km habe ich mit dem Residentmotor zurückgelegt, bis er dann "eingemottet" wurde, weil er für einen 400er Imperatormotor Platz machen mußte.

Alle Bücher von Carl Hertweck wurden angeschafft und jeder Pfennig, der erübrigt werden konnte, wurde in gutes Werkzeug, vor allem Meßwerkzeugen, angelegt.

Da ja nicht viel, was zum Betrieb und zur Unterhaltung einer Imperator nötig war, im "DAS MOTORRAD" stand, (im Übrigen war die Marke HOREX darin immer sehr vernachlässigt), mußte ich mir Rat von den verschiedensten Stellen holen. Leider führte das des Öfteren dazu, daß man das berühmte "Lehrgeld" zahlen mußte, aber nach und nach kam Verständnis und Klarheit in die ganze Sache, bis man die ganze Maschine alleine im Dunkeln zerlegen und dann wieder zusammenbauen konnte. Der gesunde Motortort auf langen Strecken war so in das Gehör eingepreßt, daß ich bei der geringsten Änderung dessen sofort nachgeschaut habe. Oft waren es nur kleine Dinge und man kam doch gut nach Hause. Der Imperatormotor war und ist einer der nicht nur allerschönsten Motorradmotoren

schlechthin, sondern auch einer der besten um daran Routinearbeiten oder größere Reparaturen zu machen.

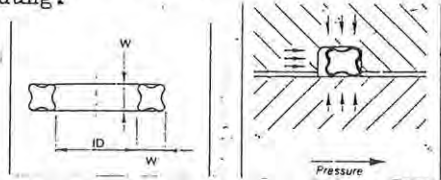
Und hier nun eine Bitte an alle die glücklichen, die eine Imperator (oder sogar mehrere?!) oder Resident haben: Bitte überlegt ganz genau bevor Ihr irgendwelche Motorenteile zum Überholen weggebt und fahrt die Motoren nicht bis zum "geht nicht mehr"! Denn viele der kostbaren Teile können so leicht nicht mehr neugefertigt werden. Z.B. die Zylinder sollten nur soweit ausgeschliffen werden, bis sie wieder haargenau rund und glatt sind! Nicht etwa bis zum nächsten Vollmaß, nur weil es gerade dem Kolbenlieferanten so in den Kram passt! Man lässt die Kolben tunlichst auf das resultierende Bohrungsmaß passend von der Kolbenspezialwerkstatt bearbeiten. Denn es ist viel leichter Kolbenersatz zu finden als Zylinderersatz! Sollten Rohlinge von Fremdkolben in Erwägung gezogen werden, dann muß darauf geachtet werden, daß Flüssigkeitsgekühlte Motoren andere Kolbenlaufspiele brauchen als Luftgekühlte! Außerdem sollte man nicht zu weit weggehen von den Originallegierungen und das trifft sowohl auf die Kolben wie die Kolbenringe zu. Lieber die Ringe eine Stufe weicher wählen aber unsere raren Zylinder schonen.

Außerdem läuft mein Langstreckenimperatormotor seit 6 Jahren mit rein synthetischem Castrol Synthron X, welches im 25 Liter Gebinde doch erschwinglich ist und wie alle anderen solche Spitzenöle wesentlich weniger Wasser anzieht als Mineralöl und unvergleichlich niedrigere Kaltstartreibwerte mit sich bringt. Rollengelagerte Kurbelwellen leben am gesündesten entweder mit HD Einbereichsölen oder HD Einbereichsöl für Diesel, wenn man das noch bekommen kann, aber am besten mit der leider sehr teuren Vollsynthetik, was auch geeignet ist für Turbomotoren. Die modernen Mehrbereichsöle wie z.B. Castrol GTX sind nicht für unseren Nutzen entwickelt worden, sondern für die Automobilisten mit ihren Gleitlagermotoren. Rollen- und Kugellager leben am besten mit ständig anhaltenden Ölnebeln und geringen Öldrücken. Zu hohe Öldrücke können dazu führen, daß Pleuelrollen- und Nadellager festgehen! Also Vorsicht bei Umbauten der Schmierung denn man kann auch des Guten zuviel tun! Es sei nur beiläufig erwähnt, daß die Honda 4-Takt Rennmotoren der 60er Jahre hatten zum Schluß Ölzerstäubungsanlagen und forcierten Ölnebel in Ihre Kurbelwellen um mit den für damalige Zeiten enormen Drehzahlen bis und über 20000 Upm fertig zu werden. Diese langen Renndistanzen, die man damals noch fuhr, würden die heutigen Rennzeitakter einfach nicht mehr aushalten wegen ihrer Nadellagerpleuel und den enormen Spitzendrücken und gleichzeitig geringer Schmierung.

Aber zurück zum Imperatormotor: Bitte noch eine Warnung bezüglich zugekaufter Lagerrollen und Käfigen usw. bei Kurbelwellen und sonstigen Reparaturen. Bitte nie einfach das blindlings glauben was auf den Verpackungen steht oder was Euch der Verkäufer aufbinden will. Man bewaffnet sich mit dem allerbesten Mikrometer, welches man bekommen kann und misst jede einzelne Rolle auf das 1/2 Hundertstel mindestens - erst sortieren dann bezahlen. Diese Arbeit ist mühsam aber es lohnt sich. Denn wenn man selbst sortiert, kosten die genauen Kugeln und Rollen genauso viel wie die ungenauen! Also!

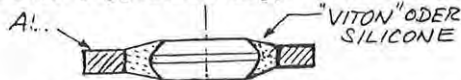
Moch ein Tip für das Entfernen von alten Ventilführungen: Die werden grundsätzlich nicht einfach aus dem kalten Kopf mit dem Durchschlag herausgeschlagen, wie das bei den meisten Werkstätten üblich ist, sondern man stellt sich einen Stufenbohrer her, welcher als Führungsdorn den Ventilschaft Durchmesser hat und im Schneiden-Durchmesser den Ventilführungs- Außendurch-

messer etwa minus 1 bis 2 Zehntel mm. Nun wird der Kopf sauber und genau in einen Schwenkschraubstock (oder manchmal auch als "Sinusschraubstock" bezeichnet) gespannt und auf den Ventilwinkel genau eingestellt. Erst dann kann vorsichtig ausgebohrt werden. Damit vermeidet man die Riefen in den V.-Führungsbohrungen in den Köpfen, die nur zu Ölverlust, blauen Wolken und geringerer Leistung führen. Die V.-Führungen selbst sollten heutzutage an Stelle der veralteten O-Ringe, die schon seit vielen Jahren im Handel befindlichen amerikanischen "Quadrings" bekommen. Siehe Abbildung.



Diese Quadrings gibt es in den gängigsten Abmessungen und haltbar bis 260°C. Man muß dann beim Umbau ggf. die V.-Führungen speziell passend dafür anfertigen. Ich fahre seit Jahren mit abgeänderten Nimonic Ventilen mit 7mm Schäften von den engl. Coventry Climax Rennmotoren, welche 4-Zylinder 1000er sind und in Lotus, Ginetta, Hillman und Sunbeam Stiletto Heckmotoren zu finden.

Zum Abdichten von Ölleitungsverschraubungen und den Zylinderzuganker-Aufnahmen bei der Horex Resident eignen sich hervorragend die sogenannten Dowty-Dichscheiben, die aus einem Duralring mit eingeklebter Doppeldichtlippe bestehen. Siehe Querschnittsskizze:



Nur eine größere Sorge habe ich noch und zwar betrifft das die Imperator Kupplungskörbe. Auch die sorgfältig aufgeschweißten und verstärkten Serienkörbe halten bei 35 bis 40 PS am Hinterrad einfach nicht lange genug und ich erwäge Selbstherstellung aus dem Vollen aus einem sehr hochwertigen Stahl mit ausgerundeten Taschen und für 17 Kupplungsscheiben. Oder hat jemand von Euch eine Lösung, die garantiert auch auf sehr langer Strecke und im Besonderen bei Durchfahrten durch sehr große Städte wie Paris oder London auch noch hält?

Mit herzlichen HOREX-Grüßen von dem
HOREX "Außenposten" in England!

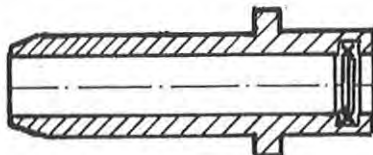
Wir danken unserem englischen Horex-Freund Thomas Ackermann Tel. 0042-33-31045, für seinen informativen und interessanten Imperator Bericht. Danke Thomas.

Adressen Tips von Der Motorrad Classic

Tanks reinigt innen metallisch blank Johannes Maurer, Behälterweg 3, D-35099 Burgwald OT Bottendorf, Tel. 06451-4826.

Saubere Tanks werden innen lackiert und eingebrannt von Friedel Mohrmann GmbH, Heinbuchenweg 3, D-71405 Schwaikheim, Tel. 07195-51178.

Zahnräder nach Muster oder Zeichnung in Modulen von 0,5 bis 5,0 fertigt Peter und Sven Ohrenschall, Triniusstr. 5, D-99310 Arnstadt, Tel. 03628-70656.



TCA.94

Unbemeßte Prinzipzeichnung
der selbst hergestellten Imperator
Ventilführungen die bis zu 60%
länger halten als die originalen
und mit „Quadrängen“ kombiniert
so gut wie kein Öl durchlassen.

HOREX-NEUTEILE

- Teilleiste anfordern -

Tachometer und -scheiben
für Adler - Zündapp

KLAUS FORSTER

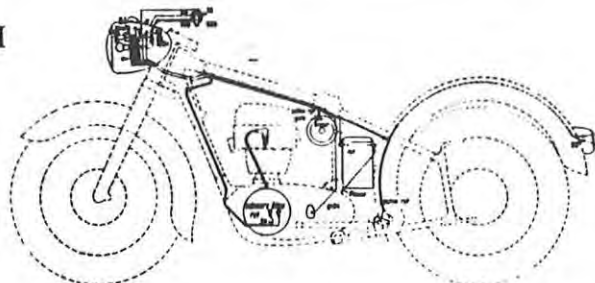
An den Stadtwiesen 32 - 64625 Bensheim Shw

Telefon: 06251/73223 ab 19 00 Uhr

Telefax: 06251/71394



Laubersheimer
Verfahrenstechnik GmbH
Schlachthofstr. 12
76829 Landau
Telefon 06341/4241



Neue Spannungsregler
für alle Lichtmaschinen DM 95,-
Kabelbäume in original Farben u. Ab-
messungen mit Anschlußplan DM 78,-

Instandsetzung von Zündmagneten
schnell und kostengünstig

Gleichstromanker wickeln 130,-, -200,-
Zündspulen wickeln DM 85,-
Drehstromanker im Tausch DM 130,-
Auf sämtliche Arbeiten und Produkte

1 Jahr Garantie

Bitte kostenlose Preisliste anfordern
Postversand jeden Tag; auch ins Ausland

Hier nun die Geschichte von dem "Corned Beef" IMPERATOR-Gespann.

Man schrieb das Jahr 1964 und zwei Brüder von sehr kräftiger Statur, ca 1,86m u.96Kg sowie 1,83m ca.82kg, bewegten ein 500er Kayser-motorisiertes Imperatorgespann im Bereich Esslingen-Stuttgart, als plötzlich bei etwas verlangsamter Fahrt (das Ding war wirklich enorm schnell, ca. 145 bis 150km/h mit Seitenwagen- ehrlich!), ein Renault R4 sie abdrängen wollte, nachdem er sie bedrängt hatte. Der Imperatorfahrer aber war nicht so ein Typ, den man so einfach wegschiebt. Mit Geländelenker und stahlverstärkten Motocrosstiefeln bewaffnet, ließ er sich nicht so leicht einschüchtern. Kurzsentschlossen zog das Gespann beschleunigend wieder auf den ihm zustehenden rechten Teil der Straße zurück, der linke Fuß rückte nur um ein paar cm dichter an den Motor und gab somit das Ende der noch mit Gummi bewehrten, aus Stahl geschmiedeten, Fußraste frei. In dem Moment setzte der R 4 an zum sehr knappen, erneuten Überholen - so knapp, daß die Imperator-Fußraste sehr starke "Berührung" mit der gesamten Karosserieflanke des R 4 machte- "Raaaaatsch" sagte die Karosserie und ein leinhalb cm breiter Streifen wurde glatt aus der Karosserie geschnitten, genauso als ob man dabei ist eine Büchse mit Corned Beef aufzumachen. Der R 4 war Schrott und das Imperatorgespann fuhr mit einer um 4cm verbogenen Fußraste und nur noch einen halben Fußrastengummi einfach weiter!

Die Geschichte Von der "Badewannen"Imperator.

Im Frühsommer 1963 machten sich die beiden Esslinger Brüder Werner und Gerhard daran, den Steibseitenwagen des Imperatorgespannes für die große Urlaubsreise nach Norwegen flott zu machen. Da wurde am S.W.-Boot geschweißt, gespachtelt und versiegelt, grundiert, geschliffen und lackiert. Alles war nun wunderbar wasserdicht und zufriedenstellend und so die große Fahrt konnte beginnen. Norwegen hatte damals noch viele viele Kilometer mit den gefürchteten Granit-Schotterstraßen und die Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h erschien durchaus realistisch. Große Unwetter waren aber vor der Urlaubsreise dort tätig gewesen, wo gerade der Werner und Gerhard fahren wollten. Eine Talstraße neben einem Fluß, hatte ein Stück durch Erdrutsch verloren. Gespann angehalten, kurz den Fluß inspiziert und gefunden, daß er nur bis zu 40 cm tief war - also den Entschluß gefasst und mit dem Gespann durch den Fluß bis zum nächsten heilen Stück der Straße durchzufahren! Alles ging gut, der Motor blieb nicht stehen, Dank wasserdichter Zündspulen unter dem Tank und Kerzenstecker für Outboard- Bootsmotoren. Aber das Flußbett war doch sehr viel tiefer als ursprünglich angenommen und der Seitenwagen füllte sich vollständig mit Wasser. Der Fahrer Werner war so froh, daß der Motor noch lief, daß er einfach weiterfuhr um alles Bewegliche so schnell wie möglich durch den Fahrtwind auszutrocknen. Ungeachtet seines Bruders, welcher in der mit Wasser gefüllten "Seitenwagenbadewanne" saß. Der Gerhard schlug dem Werner kräftig auf den Oberschenkel um ihm verständlich zu machen, daß er anzuhalten hatte, denn der so schön abgedichtete Seitenwagen wurde ja nicht von alleine leer!

Haben wir nicht so eine Geschichte, aber mit einem richtigen Boot, bei den beiden Komikern Laurel und Hardy in einem alten Film nicht schon mal gesehen?

Tips von Michael Tel .07148-7470

Uhu bietet mit Uhu-Plus 4 Sorten (für je 10,-DM) 2-Komponentenkleber an. Diese sind auf jeden Fall belastbarer, als der sonstige Chemie Müll. Sie unterscheiden sich folgendermaßen:

-Uhu Plus sofortfest, 1250 N/cm², Mischung 1:1, Temperaturbeständig bis 200 °C, darüber lösen der Verbindung, Verarbeitungszeit 2 Min., Aushärten nach 5 Min., Festigkeiten nach : 5 min. 250 N/cm², 60 min 800 N/cm², 24 Std. 1250 N/cm².
-Uhu Plus Schnellfest, 1650 N/cm², Mischung 1:1, Temperaturb. bis 200 °C, darüber lösen der Verbindung, Verarbeitungszeit 5 min., Aushärten nach 20 min., Festigkeit nach: 10min 150N/cm², 30 min 900N/cm², 6Std. 1400N/cm², 24Std. 1650N/cm².

-Uhu endfest 3000 N/cm², Mischung 1:1, Temperaturb. 200 °C, darüber müßte man ausprobieren, Verarbeitungszeit 2 Std., Aushärtung kann durch Erwärmen erhöht werden, bei 20 °C nach 12 Std. 1200 N/cm², bei 70 °C nach 3 Std. 1800 N/cm², bei 180 °C nach 5 min. 3000 N/cm².

-Uhu Acrylit, 150Kp/cm² (1500N/cm²), Mischung der Anleitung entnehmen, Temperatur von -30 °C bis +90 °C vibrationsbeständig, Verarbeitungszeit 7-10 min, Aushärten nach 15 min. Nach 25 min. überschleifbar. Speziell zum kleben und überbrücken von Spalten.

Zu allem ist noch zu Sagen: Klebflächen sauber, entfetten (wichtig) und trocknen. Bei glatten Oberflächen erhöht aufrauen die Haftung. Die obigen Kleber sind beständig gegen Chemikalien, verdünnte Säuren, Laugen, Benzin, Öl, Fett und Wasser. Sie sind für Metall, Stein, Porzellan, Holz und viele Kunststoffe geeignet. Wenn man den richtigen Kleber mit (wichtig) der richtigen Verarbeitung benutzt, bekommt man ein hervorragendes Ergebnis, daß man nur anderen empfehlen kann.

-Fahrradtacho siehe HB 1/94 S. 24. Diese sind nur mit Beleuchtung TÜV zulässig. Man könnte ev. mit Mikrolämpchen 6,3 Volt Bei Conrad Electronic (Filialen in jeder größeren Stadt sonst Tel. 09622-30-111) Bestellnr. 728810 etwas machen.

-Was ist mit einem Inhaltsverzeichnis für alle HB ? Der Novice arbeitet daran !

-Wer sein Motorrad selbst restaurieren will und als Anfänger (auch Fortgeschrittene) wertvolle Tips zu lackieren, galvanisieren, spachteln, polieren u.s.w. brauchen kann, findet diese in "Motorräder selber Verschönern und verbessern", von Malte Bittner, im Motorbuchverlag für 44,-DM. "Sehr Empfehlenswert.

-Wer kennt das nicht - Einmachgummi ums Vorderlicht - weil das Zündschloß ausgeleiert ist. Es geht aber auch anders: In dem man mit Kabel von Klemme 15 an 57 und von 56 an 15 überbrückt. So mit hat man zur Beleuchtung auch Zündstrom. Ich habe außerdem Rücklicht und Tachobeleuchtung von 58 an 56 gelegt und Standlicht (57) abgeklemmt. Das Ergebnis: Nagelschlüssel einstecken - Zündung mit Wackler. Nagelschlüssel nach rechts drehen - Zündung O.K. (und falls nicht abgeklemmt Standlicht)

Nagelschlüssel nach links drehen - Zündung O.K. plus Hauptlicht.

-Folgender Hinweis zum Einbau von Toyota Kolben in Regina4. Diese haben bei mir (bei 2 Zylindern) nach ca. 6000km fast totalen Komporessionsverlust. Man kann durch neue Kompressionsringe die Verdichtung wieder herstellen. Wie lange das hält, ist die Frage. Da die Zylinder bei Verwendung von Toyotakolben abgedreht werden müssen, können nachher original Kolben nur nach Einbau einer Zylinderfußplatte Verwendung finden. Original Kolben bekommt man aber bei OBS in Heilbron siehe Annoncen im

HB. Diese Kolben sind leider fast doppelt so teuer wie Toyotakolben. Über die Qualität der OBS Kolben kann ich noch keine Auskunft geben. Jedenfalls hat man schon keinen verhunzten Zylinder. OBS hat sehr viele verschiedene Kolben und Ringe an Lager oder kann sie besorgen.

----- Michael-----

Lieber Michael, ich bin schreibfaul - nehmt doch etwas Rücksicht auf mich! Bitte Vorlagen fertig zum Kopieren- (Format beachten) - zusenden. Das war wieder 1 Std. wertane Zeit für mich, obwohl Dein Artikel äußerst Interessant war. Nur Normschrift, Schreibmaschinen oder Computer. Wenn selbst nicht möglich ? Bei Freunden , Verwanden oder Verschwägerten nachfragen. Denn die machen es nur einmal, ich aber immer. Aber trotz dem Danke.

----Dein Novice----

elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

- DKW 125, DKW 175, MZ, MAICO
- NSU MAX, NSU CONSUL, HOREX, ADLER
- BMW R25/26, BMW R50/60, BMW R51/2
- MATCHLESS, AJS, SAROLEA
- Sonderanfertigung für fast alle Modelle



ELEKTRONIC-DATA

KLEIBER GMBH

Steinbach 19 · 5253 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

Ersatzteilmarkt

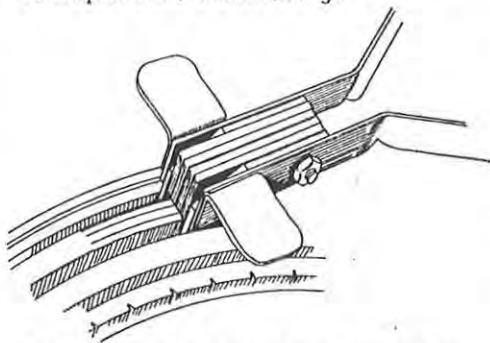
Bei Ammon sind demnächst, dem original G-Zylinder nachempfundene, Alu-Zylinder für Regina erhältlich (350/400). Die Zylinder haben eine eingeschrumpfte Graugußlaufbuchse die größte darstellbar Bohrung beträgt 78mm. Der Preis soll zwischen 350 und 400 DM liegen. Bei Eringfeld gibt es fertige Tanks (ca. 2000,-DM) Regina Unterzüge (Geländesport) ca. 85,-DM sowie NIROSTA Achsen für Regina ca. 60,-DM. Wagenknecht hat hintere Ritzel mit 37 Zähnen. Ein Vorteil dieses Kettenrades ist der fortfall des gekröpften Kettengliedes bei Regina. Aber packen muß der Motor es natürlich. Auch konnte ich bei ihm Regina Kippständer in U-Profil und +-Profil sehen. Bei allen Händlern sind zur zeit neue Zündschlösser für Regina erhältlich. Ein Teil was bei manchen Reginas für unverständliche Motor Probleme verantwortlich ist. (Rex - Gummi um die Lampe !).

Feinstprofilierung:

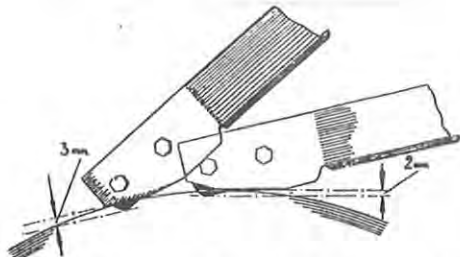
Christopherieren

Bei ausgesprochener Schmiere, also frisch angeregnetem Asphalt oder Blaubasalt-pflaster, kommt kein normales Profil mehr hinsichtlich Rutschfestigkeit mit, man muß dann zum eigentlichen Feinstprofil greifen, das als solches gar nicht mehr mit dem Auge erkennbar ist. Dieses Feinstprofil zur Erzielung von Rutsicherheit auf Schmiere und Blaubasalt wird mit sogenannten technischen Rasierklingen eingeschnitten. Die einen schwören auf „Som-mern“ (Querschnitte), die anderen auf „Christopherieren“ (Längsschnitte). Weil wir aber weniger Sorge haben, daß unser Hinterrad mal bei feuchter Straße durchdreht, halten wir uns an St. Christophorus und schneiden unsere Pneus in Längsrichtung. Die seit Jahren bekannte zusätzliche Feinstprofilierung von Reifen ist selbst den allermodernsten Regenprofilen weit überlegen und läßt sich leider aus techni-schen Gründen nicht fabrikmäßig her-stellen.

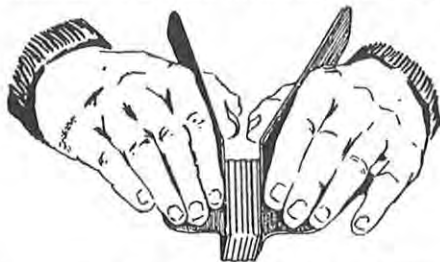
Ein Feinstprofiliergerät D.B.G.M. gibt Ihnen heute die Möglichkeit, Ihre Reifen selbst mit Längsschnitten zu versehen, die nach langer Erfahrung dem Einspurfahr-zeug besten Schutz gegen seitliches Weg-rutschen verleihen. Feinstprofil hilft sogar bei Glatteis! In keinem Falle wird Mate-rial aus dem Reifen herausgeschnitten, niemals entsteht irgendwelcher Abfall. Die Lebensdauer Ihrer Reifen wird durch das Feinstprofil nie beeinträchtigt.



Es ist verblüffend, welche Wirkung eine Feinstprofilierung der Reifen zeigt, wobei gerade die mit einem Rasierklingen-Ap-parate hergestellte besonders günstig ist. Je nachdem, wie weit Ihre Reifen schon abgefahren oder wie hoch bei dem jewei-ligen Reifen die Blöcke des Profils sind,



können Sie Schnitte von 2 oder 3 mm Tiefe vornehmen. Halten Sie das Gerät steil, dringen die Ecken der Messer etwa 3 mm tief in die Lauffläche ein, halten Sie es flacher, können Sie unbesorgt auch einen fast völlig abgefahrenen Reifen wieder verkehrssicher machen. Für die Handhal-tung beim Schneiden macht die Abbildung einen bewährten Vorschlag. Je besser Sie die Reifen vor Beginn der Arbeit mit einer alten Bürste von anhaftendem Schlamm, Sand und Straßenschmutz säu-



bern, um so länger werden die Klingen scharf bleiben und um so leichter verläuft die Arbeit. Auch soll der Reifen trocken sein. Zum Schneiden nehmen Sie das Rad einfach zwischen die Beine. Man setzt den Apparat an einer Seite der mittleren Pro-filblockreihe an und zieht ihn unter kräftigem Druck langsam auf sich zu. An-fang und Ende des Zuges werden zweck-mäßig durch Kreidestriche markiert, denn die Einschnitte sind so fein, daß man sie nur sehen kann, wenn man z. B. mit einem Schraubenzieher quer über die Lauffläche streift.

Preis des Geräts DM 7.—, dazu 1 Satz = 7 Stück technische Spezial-Klingen für strapaziösen Gebrauch extra verstärkt 0,30 mm stark = DM 1.—; Nachnahme-versand DM 9.50.

Hersteller: H. Gilster, Oyle ü. Nien-burg/Weser.

**Werben Sie Ihre Arbeitskameraden
als Mopedabonnenten!**

Wilfried Schwager, Tel. 07231-55909, hat uns freundlicherweise den Artikel zur Feinstprofilierung zur Verfügung gestellt (in Wirklichkeit noch viele mehr, aber die kommen später). Wir verweisen auch auf HB 1/94 S. 20 und HB 1/93 S.32. Danke

Horex-Register

					Horex-Register						
Lfd.-Nr.	G = Gespann Typ	Baujahr	Rahmen-Nr.	Zustand	Name	Vorname	Straße	Postleitzahl	Ort	Telefon	suche = s biete = b
1	Regina 1 G	1953	032033653R	2	Dresel	Josef	Abtsweg 10	96114	Röbersdorf		
2	Regina 1	1952	7977652R	5	Dresel	Josef	Abtsweg 10	96114	Röbersdorf		
3	Regina 3 G	1953	012858253R	2	Eickler	Horst	Longericher Str. 189	50739	Köln	0221-175113	
4	Regina 2	1953	0262555	2	Eickler	Horst	Longericher Str. 189	50739	Köln	0221-175113	
5	Resident 350	1956		5	Eickler	Horst	Longericher Str. 189	50739	Köln	0221-175113	
6	Regina 3	1953	032734653R	1 - 2	Förnbecher	Joachim	In den Freßäckern 22	74321	Bietigheim		
7	Regina 3	1953	033583753R	2	Dr. Grütze	Joachim	Eschenweg 25	51519	Odenthal	02174-41231	
8	Columbus		885116		Haberzeth	Christian	Plattenweg 1	96175	Pettstadt		
9	Regina 3	1953	3891353		Haberzeth	Christian	Plattenweg 1	96175	Pettstadt		
10	Resident 350	1955	082084	3	Haberzeth	Christian	Plattenweg 1	96175	Pettstadt		
11	Imperator 400	1955	072098		Haberzeth	Christian	Plattenweg 1	96175	Pettstadt		
12	Regina 3 G	1953	032573653R	2	Kreys	Ronald	Wiesenstr. 1	31134	Hildesheim	05121-86593	
13	Regina 4	1954	061075254	3	Leuthner	Helmut	Fr.-Ebert-Str. 34	65795	Hattersheim	08120-4584 089-305-15227	
14	Regina 1	1952	10108752R	2	Mädel	Horst	Sengbachweg 17	51061	Köln	0221-608114	
15	Regina 1	1953	015378453R	3	Müller	Marko	Im Rosental 2a	66459	Limbach	06841-80626	
16	Regina 0	1951	844452R	2	Pieper	Josef	Am Zuckerberg 4	50668	Köln	0221-721199	
17	Regina 4 G	1954	033172554R	2	Pieper	Josef	Am Zuckerberg 4	50668	Köln	0221-721199	
18	Imperator 400	1955	08111480	1	Pieper	Josef	Am Zuckerberg 4	50668	Köln	0221-721199	

					Horex-Register						
Lfd.-Nr.	G = Gespann Typ	Baujahr	Rahmen-Nr.	Zustand	Name	Vorname	Straße	Postleitzahl	Ort	Telefon	suche = s biete = b
19	Regina 0	1951	4186950R	2	Polz	Gerhard	Ziegelstr. 25	73033	Göppingen	07161-79121	
20	Regina 1 G	1952	9539752	1	Rapp	Reinhard	An der Halde 40	89287	Bellenberg	07306-33409	
21	Regina 3	1954	03452354R	2	Schäfe	Holger	Weberberg 14	24251	Os Dorf	04346-6853	
22	Regina 4	1954	63732554	2	Schäfe	Holger	Weberberg 14	24251	Os Dorf	04346-6853	
23	Imperator 400	1955	111983	2 - 3	Schmitz	Klaus	Plingenserstraße 40	8000	München 70	089-778380	
24	Regina 0 G	1951	6432751	2	Schmitz	Klaus	Plingenserstraße 40	8000	München 70	089-778380	
25	Citation 450	?	231115	5	Schmitz	Klaus	Plingenserstraße 40	8000	München 70	089-778380	
26	Imperator 500	?	073065	5	Schmitz	Klaus	Plingenserstraße 40	8000	München 70	089-778380	
27	Resident 350	1957	084075	5	Schmitz	Klaus	Plingenserstraße 40	8000	München 70	089-778380	
28	Regina 400	1953	034070753	5	Schmitz	Klaus	Plingenserstraße 40	8000	München 70	089-778380	
29	T6 600	1939	4F65459	5	Schmitz	Klaus	Plingenserstraße 40	8000	München 70	089-778380	
30	Regina 3	1953	012499253	2	Schwarz	Uwe	Kirchbachweg 12	79295	Sulzburg	07634-8159	
31	Regina 0	1951	6565751R	1	Schwarz	Uwe	Kirchbachweg 12	79295	Sulzburg	07634-8159	
32	Rebell 100	1957	171489	2	Schwarz	Uwe	Kirchbachweg 12	79295	Sulzburg	07634-8159	
33	Regina 3	1953			Simone	Stephan	Kölner Str. 56	51789	Lindlar	02266-45097	s: Hauptbremszylinder von ATE für hydr. Seitenwagenbremse und Kabine für S 250
34	Regina 4 G	1954		2 - 3	Waschull	Heino	Kleine Holl 5	22115	Hamburg	040-7153187	
35	Regina 1	1952	02513254		Wermke	Stefan	Landstr. 10	41516	Grevenbroich	0218-2708	

Batteriezündung

Bei einem Einzylindermotor gehören zur Batteriezündanlage „Zündspule“, „Zündunterbrecher“ und „Zündkerze“, ferner als Stromquelle Lichtmaschine und Batterie.

Die **Zündspule** entspricht in ihrem Aufbau der beim Kraftwagen gebräuchlichen Zündspule. Sie enthält die Primär- und Sekundärwicklung. Abb. 377

Der **Zündunterbrecher** ist in einem kleinen Gehäuse untergebracht, das zugleich den **Kondensator** und die Einrichtung für die Handverstellung des Zündzeitpunktes aufnimmt. Abb. 378
Er hat keinen eigenen Antrieb, sondern wird durch einen **Unterbrechernocken** angetrieben, der auf das verlängerte und in das Unterbrechergehäuse hineinragende Ende der Kurbelwelle (Zweitaktmotor) bzw. Nockenwelle (Viertaktmotor) aufgeschliffen ist. Auf der Unterbrecherplatte sind der **Unterbrecherhebel** mit den **Unterbrecherkontakten** und ein Schmierfilz für die Nockenschmierung befestigt. Das Unterbrechergehäuse wird durch den Unterbrecherdeckel verschlossen.

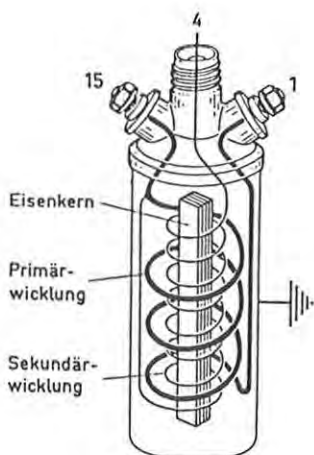


Abb. 377

Zündspule für Kraftfahrzeug, schematisch

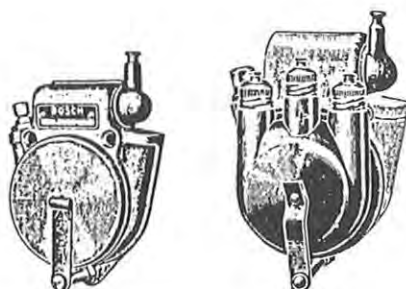


Abb. 378 Bosch-Zündunterbrecher

a) für Einzylindermotor b) für Zweizylindermotor

Abb. 379 Jeweils im Zündzeitpunkt wird der Primärstrom durch den Unterbrecher unterbrochen und das plötzliche Zusammenfallen des Magnetfeldes läßt in der Sekundärwicklung einen Hochspannungsstoß entstehen, der zum Überspringen des Zündfunken an den Elektroden der Zündkerze führt.

Für einen Zweizylindermotor wird entweder ein „Zündunterbrecher mit Verteiler“ oder ein „Zweifach-Zündunterbrecher“ verwendet. Die anderen Teile der Batteriezündanlage sind die gleichen.

Abb. 378b) Der **Zündunterbrecher mit Verteiler** ist ähnlich aufgebaut wie der Einzylinder-Unterbrecher. An Stelle des einfachen Unterbrecherdeckels ist ihm aber eine Einrichtung zur

Abb. 380 Verteilung des Zündstromes aufgesetzt. Diese besteht aus der **Verteilerscheibe** und dem **Verteilerläufer**. Die Verteilerscheibe trägt die Anschlüsse sowohl für die von der Zündspule kommende Hochspannungsleitung als auch für die nach den Zündkerzen führenden Zündleitungen. Der Verteilerläufer ist auf dem Unterbrechernocken aufgesetzt, der in diesem Falle mit zwei Höckern versehen ist.

Wir danken Uwe Rosenthal Tel .0461-34741, von den AWO / Simson Freunden, für die informative und interessante Zusammenstellung über Motorradelektrik der vergangenen Jahre. Wir werden diese in mehreren Beiträgen im HB bringen. Danke Uwe.

- Abb. 381 Bei jedem Umlauf unterbricht der Unterbrechernocken zweimal den Primärstrom und die entstehende Zündspannung wird über das stromleitende Segment des Verteilerläufers abwechselnd an die beiden Schleifkohlen der Verteilerscheibe abgegeben.
- Abb. 382 Der **Zweifach-Zündunterbrecher** hat kein eigenes Gehäuse. Die Unterbrecherplatte trägt zwei **Unterbrecher** und dementsprechend zwei **Kondensatoren**. Der einhöckerige Unterbrechernocken ist mit einem **Fliehkraftversteller** verbunden und wird mit diesem auf die Antriebswelle aufgesteckt.
- Abb. 383 Die Unterbrecher sind elektrisch getrennt. Jeder arbeitet mit einer Zündspule zusammen. Der Unterbrechernocken betätigt bei seinem Umlaufe abwechselnd die beiden Unterbrecher.

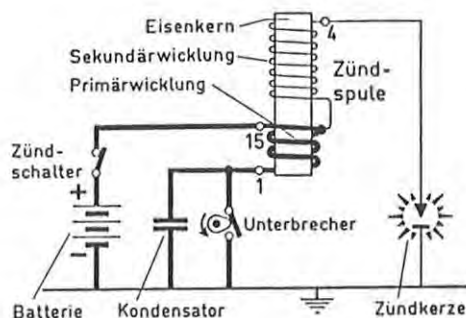


Abb. 379 Schaltbild einer Batteriezündanlage für Einzylindermotoren

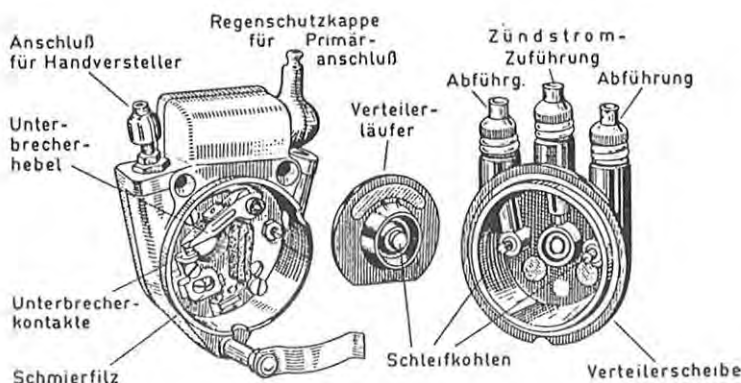


Abb. 380 Innenansicht des Bosch-Zündunterbrechers mit Verteiler für Zweizylindermotoren

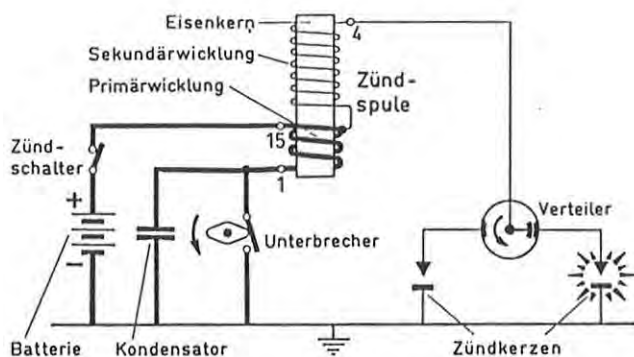


Abb. 381 Schaltbild einer Batteriezündanlage mit Verteiler für Zweizylindermotoren

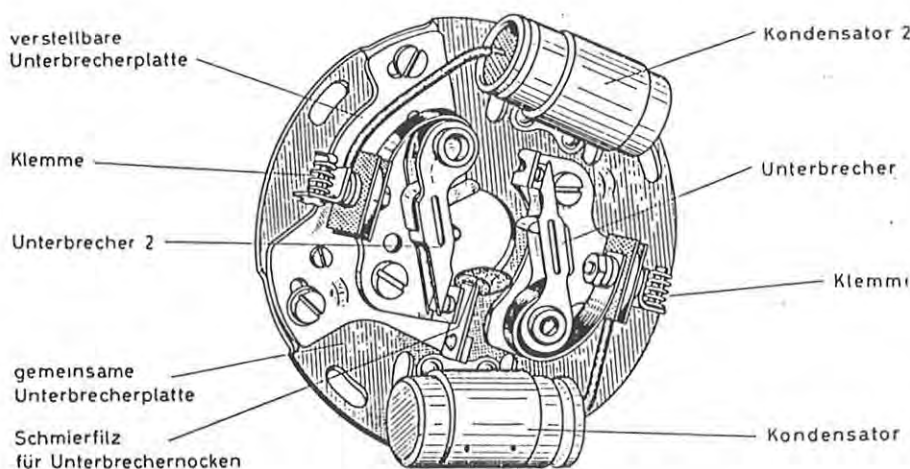


Abb. 382 Zweifach-Zündunterbrecher (Bosch) für Zweizylindermotor

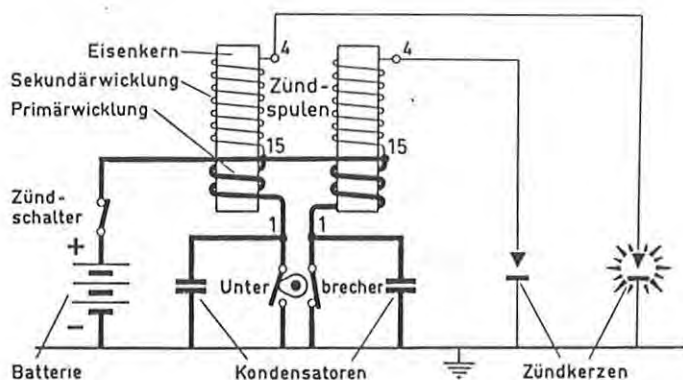


Abb. 383 Schaltbild einer Batteriezündanlage mit Zweifach-Zündunterbrecher für Zweizylindermotoren

bb. 384 Zu den einfachen Batteriezündanlagen muß noch eine bekannte Ausführung gerechnet werden, die zwar in enger Verbindung mit der Lichtmaschine aufgebaut ist, aber trotzdem nicht zu den kombinierten Lichtbatteriezündern gezählt werden kann, weil die Zündspule nach wie vor ein selbständiges Bauteil ist. Bei dieser Anlage ist der Anker der Lichtmaschine „fliegend“, d. h. ohne eigene Lager, auf die Kurbelwelle aufgesetzt, wie dies bei den Lichtbatteriezündern üblich ist. Das feststehende Polgehäuse mit sechs Erregerwicklungen trägt



In der Wirkungsweise dieser Zündanlage besteht kein Unterschied gegenüber den zuvor besprochenen Anlagen.

Nummern

SCHILD

Unser IG-Kollege Gerhard Herford, Wedel/Holstein, hat etwas sehr interessantes entdeckt, daß weiterhelfen kann, wenn die Herkunft eines Motorrades im Dunkeln liegt. Anhand des nachstehen-

den Kennzeichen-Schlüssels aus dem Jahre 1927 kann man, soweit das alte Kennzeichen existiert, nachvollziehen wo die Maschine zugelassen war falls keine Unterlagen existieren.

Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge der einzelnen Länder des Deutschen Reiches zur Ermittlung der Fahrzeughalter

PREUSSEN

IA Berlin

IB Reg. Bez. Schneidemühl

Königsberg

Gumbinnen

Allenstein

IE Potsdam

Frankfurt/Oder

IH Stettin

Köslin

Stralsund

IK Breslau

Liegnitz

Oppeln

IL Sigmaringen

IM Magdeburg

Merseburg

Erfurt

IP Schleswig

IS Hannover

Hildesheim

Lüneburg

Stade

Osnabrück

Aurich

IT Cassel

Wiesbaden

IX Münster

Minden

Arnsberg

IZ Aachen

Koblenz

Köln

IZ Reg. Bez. Düsseldorf

Trier

BAYERN

II A Stadtbezirk München

II B Reg. Bez. Oberbayern

II C Niederbayern

II D Pfalz

II E Oberpfalz

II H Oberfranken

II N Stadtbezirk Nürnberg

II S Reg. Bez. Mittelfranken

II U Unterfranken

II Z Schwaben

SACHSEN

I Kreishm. Bautzen

II Dresden

III Leipzig

IV Chemnitz

V Zwickau

WÜRTTEMBERG

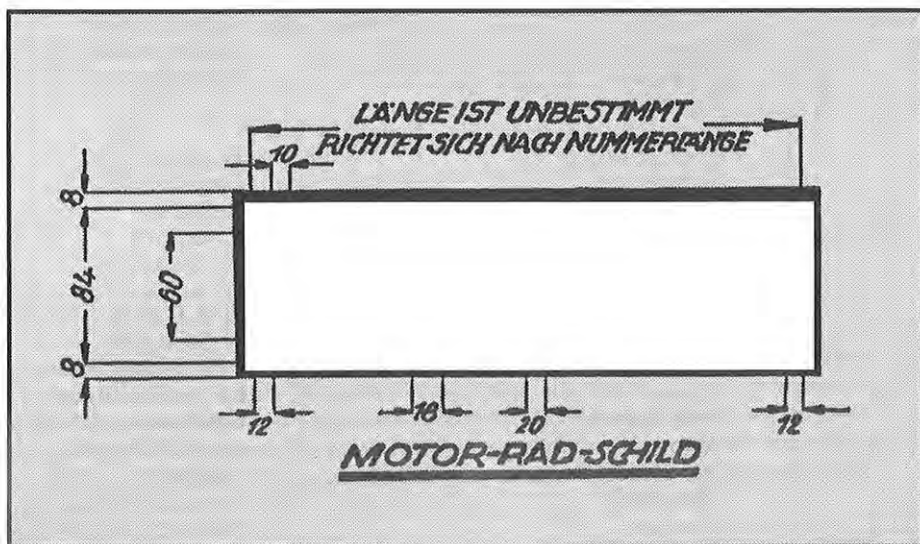
III A Stadtbezirk Stuttgart

III C Oberämter Backnang, Besigheim, Böblingen, Brackenheim, Cannstadt, Eßlingen

III D Heilbronn, Leonberg, Ludwigsburg, Marbach, Maulbronn, Neckarsulm, Vaichingen, Waiblingen,

III E

III H	Weinsberg Balingen, Calw, Freudenstadt, Herrenberg, Horb, Nagold	H E S S E N V O Oberhessen V R Rheinhessen V S Starkenburg
III K	Neuenburg, Nürtingen, Oberndorf, Reutlingen, Rottenburg	T H Ü R I N G E N T h Raum Weimar
III M	Rottweil, Spaichingen, Sulz, Tübingen, Urach,	M E C K L E N B U R G M I Schwerin M II Strelitz
III P	Aalen, Grailsheim, Ellwangen, Gaildorf, Gerabronn	O L D E N B U R G O I Landesteil Oldenburg O II Lübeck O III Birkenfeld
III S	Gmünd, Hall, Heidenheim, Künzelsau	D I E Ü B R I G E N A Anhalt B Braunschweig L Lippe SL Schaumburg W Waldeck HH Hamburg HB Bremen HL Lübeck Saar Saargebiet
III T	Mergentheim, Neresheim, Öhringen, Schorndorf, Welsheim	
III X	Biberach, Blaubeuren, Ehingen, Geislingen, Göppingen, Kirchheim	
III Y	Leupheim, Leutkirch, Münsingen, Ravensburg, Riedlingen	
III Z	Saulgau, Tettnang, Ulm, Waldsee, Wangen	
B A D E N IV B Raum Karlsruhe		RW Reichswehr RP Reichspost



-Wir möchten uns noch für den Bericht über Nummernschilder der Vorkriegszeit bei Manfred von der Victoria IG Tel.06772-5433 bedanken.

Horex Plakette

Bei unserem Clubkapitän Horst Tel. 06172-34058 sind Blechplaketten mit eingprägter Regina0 und HOREX Schriftzug erhältlich. Die Plakette hat das Normmaß für Pokale und Plakettenträger. Der Preis liegt bei ca. 7,-DM pro Plakette.

"H O R E X" Bote
Siegfried Klinger
Kotlintstr. 51
60316 Frankfurt

Berlin, den 14.04.94
Hans Fabricius
Kornblumenring 72
12357 Berlin
Tel. 030/663 12 18

Betr. HB 2/94 Seite 28 Imperatorgabel

Lieber Siegfried

Da auch von Berlinern behauptet wird, die Imp.-Telegabel sei anders als die der Regina, mein Gegenbeweis!

Ersatzteilleiste Regina 3

Lfd. Nr. 23 Führungsrohr r.	Teilenr.:	01 41 28 00
" " 24 " 1. "	"	01 41 27 00
" " 30 Hauptrohr	"	01 40 14 00

Teilleiste Imperator

Beweis ist lfd. Nr. 39 Arretierhebel, der anders als bei der Regina ist und eine 07 Nr. hat.

Lfd. Nr. 17 Führungsrohr r.	Teilenr.:	01 41 28 00
" " 18 " 1. "	"	01 41 27 00
" " 22 Hauptrohr	"	01 40 14 00

als alles identisch!

Da zwischen 18 und 19 " Rädern der Unterschied von der Reifenaufstandsfläche bis zur Achsmittle nur den Radius= 12,7 mm beträgt hat Horex di Gabel nicht gekürzt sondern gleich aus dem Ersatzteilelager entnommen 1955 und danach gingen die Produktionszahlen schon rapide zurück.

Es grüßt Dich bis zur Sternfahrt 1994

Horst 31

Imperatortelegabel

Im letzten HB auf Seite 28 fragten wir die Horex-Freunde nach der Imperatortelegabel und hier im Besonderen nach Unterschieden zur Reginatele. Hans Tel. 030-6631218 hat uns geschrieben und gleich die Ersatzteilliste der Emperor 23 beigelegt. Fakt ist: Bis auf Unterschiede an der Flatterbremse und einige andere Nummern von Normkleinteilen sind die Gabeln der Regina und Emperor vom Papier her identisch. Bei der Ersatzteilliste der Imperatorgabel findet sich nur die neuste Art der Abdichtung zwischen Tauch - und Standrohr. Also jene mit dem kleinen Faltenbalg. Siehe hierzu auch Kundendienstmitteilung W 1/54 KDM7 Horex. Wir danken Hans für seinen Brief, den wir in diesem HB veröffentlichen. Thomas Tel. 0042-33-31045 ist der Ansicht, daß die Telegabel der Emperor 50mm kürzere Standrohre (Stahlrohr) hat. Thomas will das noch mal in seinen Unterlagen und Teilen nachprüfen und uns dann das Ergebnis mitteilen. Er gab noch einen Tip gegen das Durchschlagen der Tele. - Man lege zwischen Gabelfeder und oberen Entlüftungsverschlußschraube eine Ventildfeder, mit zusätzlicher Unterlagscheibe zur Gabelfeder hin, bei.

Bücker Ausstellung

Am 25.5. wurde in 61440 Oberursel im Vortaunusmuseum am Marktplatz 1 - das ist direkt neben der ehemaligen Columbus Fabrikation (heutiges Archive) - eine Bücker Ausstellung eröffnet. Diese Ausstellung ist bis zum 9.11.94 Mittwochs von 10 bis 17 Uhr, Samstags von 10 bis 16 Uhr und Sonntags von 10 bis 13 Uhr zu besichtigen. Horex und Columbus Interessierte kommen auch auf ihre Kosten. Denn Bücker und Horex/Columbus haben viele Berührungspunkte. Und so sind auch einige Exponate wie AM-Motor, BM-Motor, TM-Motor, Wörner Tankschaltung, Prospekte u.s.w. zu sehen. Friedel Schön begann seine Laufbahn ebenfalls auf Bücker, so daß auch dieses Thema nicht zu kurz kommt. Der HB meint sehr empfehlenswert. P.S. Im Museum, also nicht in der Ausstellung, ist ein Oberurseler Gnom zu sehen.

Kopfstützen-Schraube

Bei unserem Clubkapitän Horst Tel. 06172-34058 sind im Nachbau originale Kopfstützenschraubbolzen erhältlich. Die Schelle zu diesem Bolzen muß anderweitig beschafft werden. Diese Kopfstützen wurden vom Werk als Zubehör, meist für Gespanne (400er), geliefert. Der Preis liegt so bei ca. 20,- bis 30,-DM.

Tips von der Victoria IG

Wir berichteten IN HB 2/94 S. 11 über Rennbremsbeläge. Diese grünen Beläge dürfen nicht mehr verkauft werden, da sie Asbest enthalten. Siehe auch HB 3/93 S.34 Tip 3. Ersatz bietet die Frimer GmbH, Beckertalstr. 3-5, D-51643 Gummersbach, Tel. 02261-28624. Aufkleben bester Beläge Type SM 101 für 20,-DM pro Backe, Lieferzeit ca. 1 bis 2 Wochen. Siehe auch HB 3/92 S. 13.

Ritzel und Kettenräder fertigt, auch als Einzelanfertigung, A.König und Söhne GmbH, 90429 Nürnberg, Untere Turnstr.16, Tel. 0911-263665 oder 263759, Fax 266367. So wurde dort für 110,-DM ein Abtriebsritzel für Wellendichtring-Abdichtung für die Victoria KR35 mit deren Kettenteilung 1/2 mal 5/16 hergestellt.

Hitzebeständige Lackierung

Manfred von der Victoria IG fragt nach einem hitzefesten Lack für die Lackierung von GG-Zylinder und Kopf oder Bremstrommeln. Wir vom HB benutzen einen Ofenlack namens "Eckart Einbrenn-Lack" hochhitzebeständig, glänzend, von den Eckart Werken in 8510 Führt Bayern. Diesen gibt es im Baumarkt. Mann muß aufpassen, daß man nicht den falschen einkauft, die kleinen 100ml Döschen sind sich ähnlich, aber nicht in jeder ist schwarzer, glänzender Lack für Temperaturen bis 600° C enthalten. Der Lack sollte für beste Ergebnisse nicht gespritzt, sondern mit einem kleinen Pinsel ca. 5mm Ø unter Zuhilfenahme einer Taschenlampe, für gute Sicht, an allen Stellen des zerklüfteten Zylinder oder Kopfs aufgetragen werden. Teil immer wieder drehen und unter dem Licht nach noch nicht lackierten Stellen suchen. Es versteht sich von selbst, daß die Lackierung nur Sinn macht wenn der Untergrund metallisch sauber rost- und fettfrei ist z.B. nach dem Sandstrahlen. Der Lack muß nach dem antrocknen noch im Backofen oder auf der Herdplatte eingebrannt werden, ca. 200 C. eine Stunde.

Nach langer Standzeit

Herbert Tel.09721-41455 gab den Tip. Nach längeren Standzeiten kommt es bei Reginas durchaus vor, daß das Öl aus dem Öltank in das Motorgehäuse abgesackt ist. Ursachen hierfür sind: Undichtigkeiten an der Ölpumpe z.B. Rückschlagventil oder ausgeleierte Kolbenpumpe. Für einen problemfreien Start des Motors, dieses Öl bitte vor Inbetriebnahme unbedingt ablassen. Weiterhin die Rückförderleistung der Ölpumpe in den Öltank, durch Beobachtung, überprüfen. Siehe HB 3/93 S.31.

NEUE NACHBAUTEILE FÜR REGINA/IMPERATOR/RESIDENT

KURBELWELLE GEPRESST FÜR REGINA; KURBELWELLE
FÜR REGINA 03; KURBELWELLE FÜR 06 (400er)
KURBELZAPFEN VERSTÄRKT; KOLBEN REGINA;
KOLBENIMPERATOR; NOCKENWELLE E 86;
NOCKENWELLE R 1; NOCKENWELLE R 3;
ÖLKONTROLLSTAB IN EDELSTAHL;
STOSS-STANGEN; SPERRAD;

HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND REGINA-RESIDENT-IMPERATOR

Teileliste 93 mit 600 Bildpositionen
DM 2,50 · Motoreninstandsetzung
Räder · Kurbelwellen · Teilefertigung
Blechkotflügel · Neues Werkstatthand-
buch · Gebraucht-REGINAS

Technik
Anno

97424 SCHWEINFURT, Kreuzstr. 6
Tel. 09721-41455 u. 86058 · Fax 09721-43952

TANK

Tank-Innensiegel	DM 78,-
Tank-Entroster	DM 26,-
Tank-Reiniger	DM 20,-

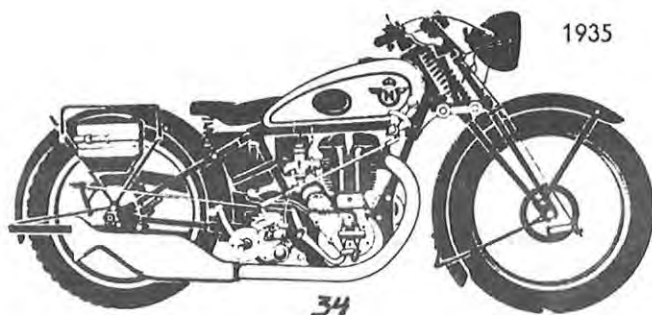
Mehrfachanwendung!

Entroster + Reiniger für alle
Stahlteile geeignet.

Technik
Anno

97424 SCHWEINFURT, Kreuzstr. 6
Tel. 09721-41455 u. 86058 · Fax 09721-43952

BLECHKOTFLÜGEL; KETTENKASTEN;
WERKZEUGKASTEN; KOTFLÜGELHAL-
TER; DUPLEX-KETTENRADSATZ (DUPLEX-
NORM KETTE, PRIMÄRRAD TYP E1M, 03, 06,
KUPPLUNGSRAD, BUCHSE, ANLAUFSCHLEIBE);
DUPLEX-KETTENRADSATZ FÜR RESIDENT; DUP-
LEXKETTENSANNER; STEUERKETTENSANNER; KICK-
STARTERFEDER; KICKSTARTERWELLE; ORIGINALSATEL;
LUFTPUMPENHALTER; VENTILE BLEIFREI; REGINA-RESEDENT-
IMPERATOR; VENTIL FÜR KURBELGEHÄUSEENTLÜFTUNG



1935

Produktionszahlen ?

Gerhard Tel. 07231-101428 fragte in seinem Brief hiernach. Klaus gab und gibt in seinen 1A Berichten Antwort. Sollten noch weitere Horex- Freunde hierzu eine Antwort haben, so mögen Sie sich bitte bei Gerhard melden. Gerhard kann dann den HB über Interessantes aus diesen Meldungen Informieren und wir werden es dann im nächsten HB veröffentlichen. Zu diesem Thema, nun aber Produktionszahlen allgemein, ist einiges in einem lesenswerten Bericht von Dr. Krackowitzer in der Motorrad - Classic 3/94 S.39 erschienen. Nachbestellung Tel. 0711-182-1229.

Fritz Lothar Kleemann

Wie mir erst jetzt durch einen Brief unseres Horex-Freundes Wesley Lee Stark Jr. aus USA bekannt wurde, ist Fritz Lothar im Februar 1993 in Bad Homburg verstorben. Fritz Lothar war als Sohn des Alten (Fritz Kleemann) zusammen mit seinem Schwager Fischer- Jehne in der Geschäftsführung der Horexwerke. In seinen Verantwortungsbereich fielen der Rennsporteinsatz der Horex ca. 1951 bis 1954 und die Entwicklung der Imperator 400, 450. Bei diesen Aufgaben arbeitete er mit den Ingenieuren Schlachter, Gunkel und Schley zusammen. In den Jahren 1950 bis 51 nahm er auf Regina an einigen Geländefahrten erfolgreich teil.

Regina Kipphebel

Das Druckstück vom Kipphebel welches auf das Ventil drückt ist in seiner Ausbildung nicht ideal. Oft ist dieses kleine Teil verschlissen. Matthias - siehe den Regina400 - Motor - Bericht in diesem HB - hat seine Lösung gefunden. Aber es gibt auch noch andere Lösungen für dieses Problem. Uli Tel. 0521-290837 gab den Tip. Die in HB 1/93 S. 36 aufgeführten Einstellschrauben lassen sich mit etwas Dreharbeit für die Regina herrichten. Die alten Druckstücke lassen sich mit einem Durchschlag aus ihrem Konussitz entfernen. Der nun sichtbare Konus kann aus dem Material des Schraubenteils der Einstellschraube, durch abdrehen , hergestellt werden. Nun das neue Teil mit Druck einsetzen und auf festen Sitz achten. Der Vorteil des neuen Druckstückes ist die Beweglichkeit der Druckpfanne gegenüber der starren originalen Ausführung.

ANZEIGEN

Alle Kleinanzeigen sind kostenfrei. Wir behalten uns aber vor den Text sinnvoll zu kürzen oder zu verändern. Anzeigen können jeweils bis 30 Tage vor Herauskommen des HB an uns per Post oder Telefon, für die nächste Ausgabe des HB, gegeben werden. Siehe hierzu Adresse und Telefon im Impressum.

Suche für Rebell50 Ersatzteilkata., Prospektmaterial, auch Kopie, Kippständer, Diebstahlsicherungsschloß, Horex-Klingel, Sachsmotor Typ 50 o. Schlachtfahrzeug / Teileträger. Bernhard Tel. 07251-42311 ab 19⁰⁰

Verk. Regina Bj.54, schwarz, orig. restauriert. Motor 2000km TÜV neu DM 13.000,- Lutz Tel. 069-451648

Verk. Wachscotton-Jacke Gr.54 = L Neupreis 199,-. (Felkauf bin zu fett) Nur einmal getragen zu 120,-DM + Nn. Jürgen T. 07072-7925.

Suche für Regina Rundgehäuse, Kurbelwelle 400, oder Motor 400, Öltank, Hinterradfederung, orig. Lenkungsämpferknopf Reg1-4, Seitenständer, mech. Abblendschalter Reg0. Tausche oder verk. Reginsitzbank, Imp/ResiTank, Reg1 Rahmen m. Brief u. Gabel, Kurbelwelle, orig. Handgezogene-Hochgelegte A-Krümmern, neue Kipphebel, orig. A-Dämpfer, Tankschutzdecken Reg1-4 schw. Benno 0711-512473

Korrekte Lagerung des Kettenradträgers am Hinterrad. Batterie im original Batteriegehäuse.

Matthias Tel. 06196-23996 gab die Tips. Zu 1: Im Normteilehandel ist ein 2mm starker Seegerring erhältlich. Dieser Seegerring ersetzt die original im Träger verwendeten Draht Sicherungsringe. Unter Verwendung von Paßscheiben kann man dann die sonst wackelig sitzenden Lager des Trägers auf 0,05mm Axialluft einstellen. Das beugt Lagersitzschäden vor, so Matthias.

Zu 2: Bei Conrad Electronic (Filialen in jeder größeren Stadt sonst Tel. 09622-30-111) ist unter der Nummer 25403755 eine 4.2Ah 62x52x98mm Sonnenscheinbatterie für 37,50DM erhältlich. Unter der Nummer 25549155 ist ein 4 Ah 108x48x70mm Panasonicbatterie für 31,50 DM erhältlich. Eine Ausgeräumte Batterie bietet einen Innenraum von 70x80x113mm. Siehe auch HB 2/94 S.21.

Gummiteile

Auch in den USA kümmert sich einer um die Nachfertigung von Gummiteilen. John Verderosa, 14661 Rex St, Sylmare, CA 91342, Tel. 001-818-367-4668. Siehe aber auch HB 4/92 S. 33 Albrecht Strak, Tel. 06126-6531.

Die nächste Sternfahrt
geht nach

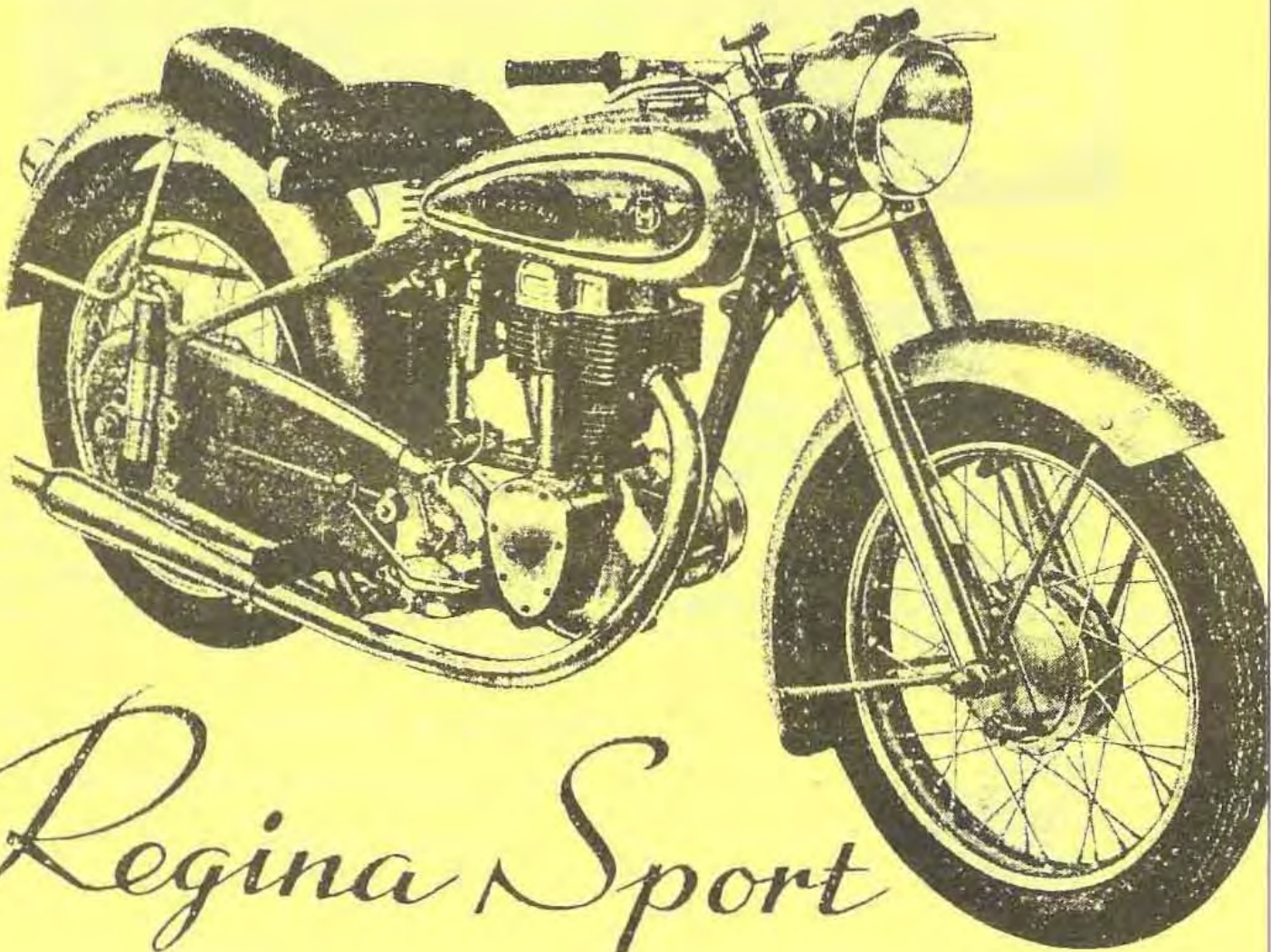


HOREX

Eine schnelle

350er für
schnelle Leute!

BOLE



Regina Sport



Schutzgebühr 2,- DM Heft 1/ 95

elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

- DKW 125, DKW 175, MZ, MAICO
- NSU MAX, NSU CONSUL, HOREX, ADLER
- BMW R25/26, BMW R50/60, BMW R51/2
- MATCHLESS, AJS, SAROLEA
- Sonderanfertigung für fast alle Modelle



ELEKTRONIC-DATA

KLEIBER GMBH

Steinbach 19 · 5253 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

Seit



60
Jahren

Neu- und gebrauchte Ersatzteile
Motor und Fahrwerk-Instandsetzung
Radspannerei · Täglich Versand.

Horex Kahrman

Damian-Schmidt-Straße 2

36043 Fulda · Tel. 0661/32091



"Verflucht nochmal, -- ich wollte
doch nächsten Samstag erst
wieder baden ! "

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Telefon

Postadresse Siegfried Klinger
Rotlintstr. 51
60316 Frankfurt

069-
436859

Redaktion Siegfried Klinger

Bankverbindung: Postbank 60288 Frankfurt a/M
Kto: 84423605 BLZ: 500 100 60

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der einge-
sandten Beiträge bleibt vorbehalten.

Die Bestellung des Horex-Boten
geht an die Postadresse, unter
Angabe der Stückzahl, der
Lieferanschrift und der beige-
fügten Zahlung oder Zahlungs-
beleg. Die Zahlung erfolgt bei
kleineren Beträgen (bis 4,-) in
Briefmarken (50er), sonst mit
Verrechnungsscheck oder
mittels Überweisung auf unsere
Bankverbindung.

Liebe Horexfreunde,

ein neues Jahr hat begonnen und ich möchte Euch allen viel Erfolg, Freude und Glück für 1995 wünschen. Auch dem Horex - Motorrad will ich für die Entwicklung seiner Freundesgemeinde diese Wünsche zukommen lassen, denn ich glaube es (die Horex) hat diese Wünsche am bittersten nötig.

Zum einen entwickelt sich das Durchschnittsalter der Horex-Freunde immer weiter nach oben. Die Gründe sind bekannt - jeder von uns wird älter, aber Jugend kommt nicht nach. - Oder ist das nur in Frankfurt so, und bei Euch ist das Gegenteil der Fall? Der Rest ist Adam Riese um eine Prognose zu erstellen. Unverschämterweise und auf die Spitze gebracht, könnte man sich fragen,

„Horex ein Spielzeug für Greise?“

Ich hatte die Problematik schon vor Jahren im HB1/91 S.15 angesprochen - dort sind meine bescheidenen Beiträge zu diesem Thema aufgeführt - aber von Reaktionen haben wir, bis auf eine einzige Aktion von Karl-Heinz, nichts gemerkt. - Oder wurde nur vergessen uns über die vielfältigen Ereignisse bei den Horexfreunden zu unterrichten? - Ich glaube nicht. - Ich glaube eher da war und da ist nichts!

Zum zweiten habe ich die Gefährdung des Fortbestandes der 40-jährigen Sternfahrtstradition in HB 3 und 4/94 angesprochen, auch hier nur eine einzige Stimme die ebenfalls Handlungsbedarf sah. Ist denn dieser Teil unseres kulturellen Lebens so ganz und gar nicht wert, daß ein Engagement hierfür nicht lohnt? Unser besonderer Dank gilt den Braunschweiger, die Mut zeigen, aber auch den Ausrichtern der letzten 40 Sternfahrten. Unsere Frage nach den Ausrichter der nächsten fünf Sternfahrten, beantwortet diese Danksagung jedoch noch lange nicht. Will sagen - Abfeiern bringt uns nicht weiter! Denn die kommenden Lücken in der Kette der Ausrichter, werden das Ende der Sternfahrtstradition sein. Es sei denn, wir stehen auf und fangen an, dieser Entwicklung entgegen zu wirken.

Euer Horex -Novice

Die rote Nummer als Wechselkennzeichen.

Da scheint sich was zu tun. Oldtimer (also auch Horex) die nicht im täglichen Gebrauch stehen können, sofern der Besitzer einen „Guten Leumund“ besitzt, mit einer roten Nummer gefahren werden. Das heißt, er kann mit einer Nummer all seine Schätzchen motorisch bewegen (bis Maximal 25 Stück). Und noch einen Vorteil hat die Sache - ein solchermaßen bewegtes Fahrzeug benötigt keinen TÜV Stempel. Das ist doch besser als ein Wechselkennzeichen! Aber es ist teuer und es rechnet sich erst bei vier oder fünf Horexten. Denn für die rote Nummer wird eine pauschale Fahrzeugsteuer von 375,-DM in Anrechnung gebracht und die Versicherung wird auch nicht unter 400 bis 500DM zu haben sein. Näheres ist bei der Zulassungsbehörde unter „49igste Ausnahmeverordnung zur Straßenverkehrsordnung (StVZO) §1 und §2 zu erfahren. Oder aber im Marktheft 12/94 Seite 28, Tel. 0611-266106.

Redaktionsschluß für HB 2/95 ist Anfang März 95. Das Heft erscheint am 15 April 1995.

In Braunschweig wird die Marke "Horex" hochgehalten

Es begann alles ganz harmlos. Meine ersten Kontakte zu Braunschweiger Horexfahrern erfolgten auf einem der traditionellen 1.Mai-Veteranentreffen. Ich drückte einem der Teilnehmer meine Visitenkarte in die Hand. Er wollte sie an kompetente Stelle weiterleiten.



Wochen später, nachdem diese Karte halb verwaschen in einer Jeanshose wiedergefunden wurde, rief mich Ulli an mit den Worten: "Da soll einer sein in Braunschweig, der eine Imperator mit Seitenwagen fährt. Das glaube ich nicht!" Ich mußte ihn eines besseren belehren, und eine wundervolle Freundschaft begann.

Wir besuchten zusammen Teilemärkte, Veteranenrennen, und ich nahm zum erstenmal an einer Horex-Sternfahrt teil. Es ging alles ganz harmonisch zu, bis Ulli eines Tages die Plakette des alten Horex-Club Braunschweig anschleppte. Es reifte die Idee, den alten Club wieder zum Leben zu erwecken und noch andere versprengte Horex-Fahrer anzusprechen. Dank Siegfrieds Unterstützung waren diese bald gefunden und der Club am 5. 4. 92 neu gegründet.

Und nun laden wir Euch ein, nächstes Jahr zu Pfingsten nach Braunschweig zu kommen. Ein Gelände ist gefunden. Letztes Jahr im Herbst fand dort ein Treffen der Gold-Wing-Fahrer statt. Sie haben wohl ein positives Bild vom Motorradfahrer hinterlassen. Ihnen sei Dank für diese Pioniertat.

Braunschweig ist keine unübersichtliche Großstadt und bietet wegen seiner wechsellvollen über tausendjährigen Geschichte viel Sehenswertes. Der Stadtkern ist vom Festgelände nur ca. 3 km entfernt und kann mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden. Vielleicht motiviert das den einen oder anderen Beifahrer, mit nach Braunschweig zu kommen. Wir würden uns freuen.

Helmut Köcher, Clubkapitän

Horex-Club Braunschweig

Abs.
Helmut Köcher
Celler Heerstr. 29
38114 Braunschweig

Horex-Club Braunschweig

Zur Sternfahrtproblematik

Unsere in Fulda 1993 unter Vorbehalt gemachte Zusage das I.H.Treffen 1995 in Braunschweig auszurichten, erfolgte in der blauäugigen Vorstellung das eine Stadt wie Braunschweig genug Möglichkeiten für ein Motorradtreffen bieten müßte. Großzügige Grünanlagen, flaches Land, eine Fülle von Sportanlagen, alles das wußten wir, war vorhanden. Doch nach näherer Sondierung von über 20 potentiellen Veranstaltungspätzen blieb nur noch (zum Glück) einer übrig, der ausreichend Platz und sanitäre Einrichtungen bot, um eine Veranstaltung dieser Größenordnung durchführen zu können.

Lärmbelästigung, Angst vor Beschädigung kostbarer Sportrasenfläche, zu hohe Mietkosten, mangelnde sanitäre Einrichtungen und Umweltschutzaufgaben waren die Hauptgründe für abschlägige Bescheide.

Ich habe schon Verständnis, wenn Clubs das Argument, kein geeignetes Gelände zur Verfügung zu haben als Ablehnungsgrund anführen.

Die Auflagen werden immer größer, die Akzeptanz für "stinkende, knatternde und Benzin fressende Ozonkiller" immer geringer.

Eine längere Vorbereitungszeit auf ein Treffen erscheint mir keine geeignete Lösung für das Problem. Erst wenn der Zuschlag das Treffen ausrichten zu müssen erfolgt ist, kann man sich ernsthaft um ein geeignetes Gelände bemühen.

Sportvereine planen ihre Veranstaltungen sowieso nur von Jahr zu Jahr. Anfragen von 2 jährigem Zeitraum stoßen eher auf Unverständnis.

Wer von den Lesern weiß zum Beispiel, wann Pfingsten 1997 genau sein wird. Nur wenige zur Zeit käufliche Kalender geben darüber Auskunft. Weitere Problematik ist der Personalbestand der Clubs.

20 Personen reichen nicht aus, um ein Treffen auszurichten. Da müssen noch Hilfskräfte angeworben werden, ca. 50 Personen müssen es erfahrungsgemäß sein, soll der bisherige Standard gehalten werden. Nichts ist schlimmer als im Festzelt zu sitzen und die Bedienung schafft es mit den Krügen oder Gläsern immer nur bis zum Nebentisch, es sei denn jeder holt sein Getränk selber. Durchaus eine Alternative, die kleinere Clubs personell entlastet.

Der von uns überschlägig ermittelte Umsatz von ca. 35.000,00 DM für das Fest deckt sich mit den Erfahrungen anderer Clubs. Solche Summen zu bewegen ist nicht Jedermanns Sache. Was ist wenn nicht genug Geld herein kommt. Die Aussage, daß bisher kein Club bei der Ausrichtung des Treffens zugesetzt hat ist zwar tröstlich, daß Risiko aber bleibt. Ein weiterer und vielleicht zu stark vernachlässigter Gesichtspunkt ist die Haftung für irgendwelche Schäden an Personen und Sachen während der Veranstaltung.

Als nicht eingetragener Verein haftet entweder der Clubkapitän, der den Club vertritt, mit seinem persönlichen Vermögen bzw. Clubmitglieder, denen die Zugehörigkeit nachgewiesen werden kann.

Wer kann schon ein abgebranntes Festzelt oder Veranstaltungsgebäude finanzieren bzw. eine lebenslange Rente für einen auf dem Festgelände verunglückten Teilnehmer bezahlen.

Auch der Hinweis der Teilnahme auf eigene Gefahr und Risiko schließt diese Haftungsverantwortung nicht aus. Eine unserer Maßnahmen ist daher die Eintragung ins Vereinsregister. Die Möglichkeit eine Vereinshaftpflicht abzuschließen ist zwar auch für nicht eingetragene Vereine gegeben, doch was tun wenn Schäden auftreten die die Haftpflichtversicherung nicht abdeckt?. Ein eingetragener Verein haftet nur mit dem Vereinsvermögen, daß in der Regel nicht groß ist.

Das Risiko ist so von den Schultern der Clubmitglieder genommen. Andere Motorradclubs z.B. die Gold-Wing Clubs haben einen Dachverband der finanziell und versicherungstechnisch im Hintergrund steht und das Risiko der Einzelclubs absichert. Vielleicht ist ein Horex Club Deutschland auch für uns von Vorteil, wenn er die Clubs nicht durch einen bürokratischen Wasserkopf unnötig finanziell belastet.

Helmut Köcher
Clubkapitän

F.H. 4. Selbst

Betr.:

Unterkunft/Zimmernachweis zur Sternfahrt Braunschweig.

Wer sich in einem Hotel oder einer Pension einquattieren möchte wende sich bitte an:

Städtischer Verkehrsverein
Braunschweig e.V.
Langer Hof 6
38100 Braunschweig

Telefon 0531/2 73 55-0

Fax 0531/2 73 55-19



„— Wir haben ein Baby gekriegt zu Weihnachten — aber ich weiß genau, Papi möchte es umtauschen gegen eine ‚Regina‘!“



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

- Zylinderkopf - Änderungen und Reparaturen (Auspuffstutzen)
- Umbau Motorentlüftung
- Kolben für Regina 350/400
- Sonstige Spezialreparaturen und Änderungen auf Anfrage
- Kostenlose techn. Beratung

HOREX

Horex-Uhren.

Für 175,-DM sind Quarzuhren (Ähnlich Swatch) mit Horexzeichenziffernblatt bei Bernd Engels, Kasinostr. 19, D-52066 Aachen erhältlich.

NEUE NACHBAUTEILE FÜR REGINA/IMPERATOR/RESIDENT

KURBELWELLE GEPRESST FÜR REGINA; KURBELWELLE
FÜR REGINA 03; KURBELWELLE FÜR 06 (400er)
KURBELZAPFEN VERSTÄRKT; KOLBEN REGINA;
KOLBENIMPERATOR; NOCKENWELLE E 86;
NOCKENWELLE R 1; NOCKENWELLE R 3;
ÖLKONTROLLSTAB IN EDELSTAHL;
STOSS-STANGEN; SPERRAD;

HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND
REGINA · RESIDENT · IMPERATOR

Teileliste mit 600 Bildpositionen
Motoreninstandsetzung
Räder · Kurbelwellen · Teilefertigung
Blechkotflügel · Neues Werkstatthand-
buch · Gebraucht-REGINAS

Technik

97424 SCHWEINFURT, Kreuzstr. 6
Tel. 097 21-4 14 55 u. 8 60 58 · Fax 097 21-4 39 52

TANK

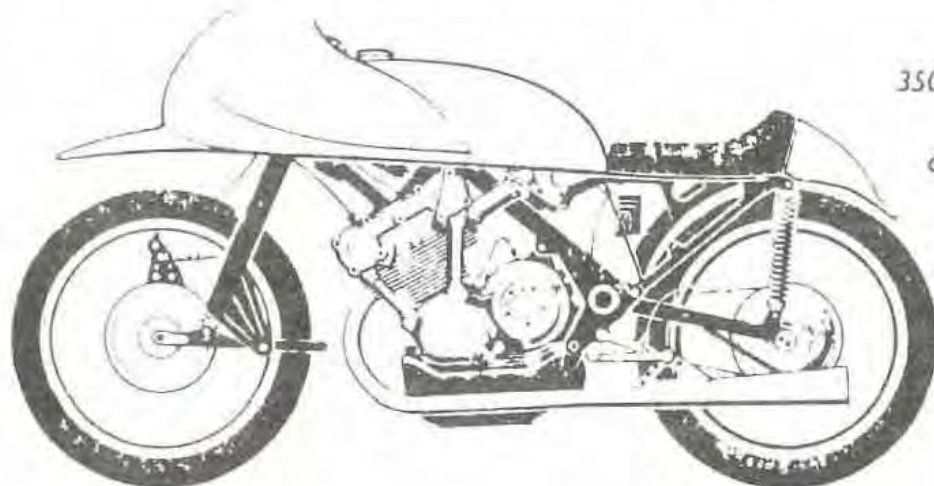
Tank-Innensiegel
Tank-Entroster
Tank-Reiniger

Mehrfachanwendung!
Entroster + Reiniger für alle
Stahlteile geeignet.

Technik

97424 SCHWEINFURT, Kreuzstr. 6
Tel. 097 21-4 14 55 u. 8 60 58 · Fax 097 21-4 39 52

BLECHKOTFLÜGEL; KETTENKASTEN;
WERKZEUGKASTEN; KOTFLÜGELHAL-
TER; DUPLEX-KETTENRADSATZ (DUPLEX-
NORM KETTE, PRIMÄRRAD TYP E1M, 03, 06,
KUPPLUNGSRAD, BUCHSE, ANLAUFSCHIEBE);
DUPLEX-KETTENRADSATZ FÜR RESIDENT; DUP-
LEXKETTENSANNER; STEUERKETTENSANNER; KICK-
STARTERFEDER; KICKSTARTERWELLE; ORIGINALSATTEL;
LUFTPUMPENHALTER; VENTILE BLEIFREI; REGINA-RESEDENT-
IMPERATOR; VENTIL FÜR KURBELGEHÄUSEENTLÜFTUNG



350 ccm Doppelnocken-Vorstudientwin 1954,

die Konstruktionsgrundlage für weitere

Planungen in der 350 ccm-Klasse.

-Die Freunde von der "Prinzen-Post" und hier speziell Gerhart Geiling Tel. 05101-12203 hat uns den Abdruck dieses BOWDENZUG Tips gestattet. Danke! Zu diesem Thema gehört noch ein Tip von Thomas Tel. 0042-33-31045. Zwischen Zug und Hülle hat sich ein Teflon-Schlauch als Inlay bewährt. Ein Neylon-Schlauch ist durch seine Veränderungen über die Betriebszeit absolut ungeeignet, so Thomas. Nur wo ist solches Material zu bekommen? Dort, wo man mit dem Bau oder der Wartung von Segelflugzeugen beschäftigt ist, ist Bowdenzugmaterial höchster Qualität erhältlich. Siehe auch HB3/92 S.14 Die Braunschweiger- Firma könnte auch Schmitz an stelle Sauritz heißen.

Bowdenzüge

Das Erneuern von Bowdenzügen an der Quickly sollte eigentlich jeder Fahrer beherrschen. Dadurch kann man vor mancher unangenehmen Überraschung bewahrt werden. Wichtig ist bei dieser Arbeit auf folgendes zu achten:

- Bowdenzüge mit Verstand verlegen
- mit Isolierband befestigte Züge und irgendwo hingestopfte Züge sind eine schlechte Lösung.

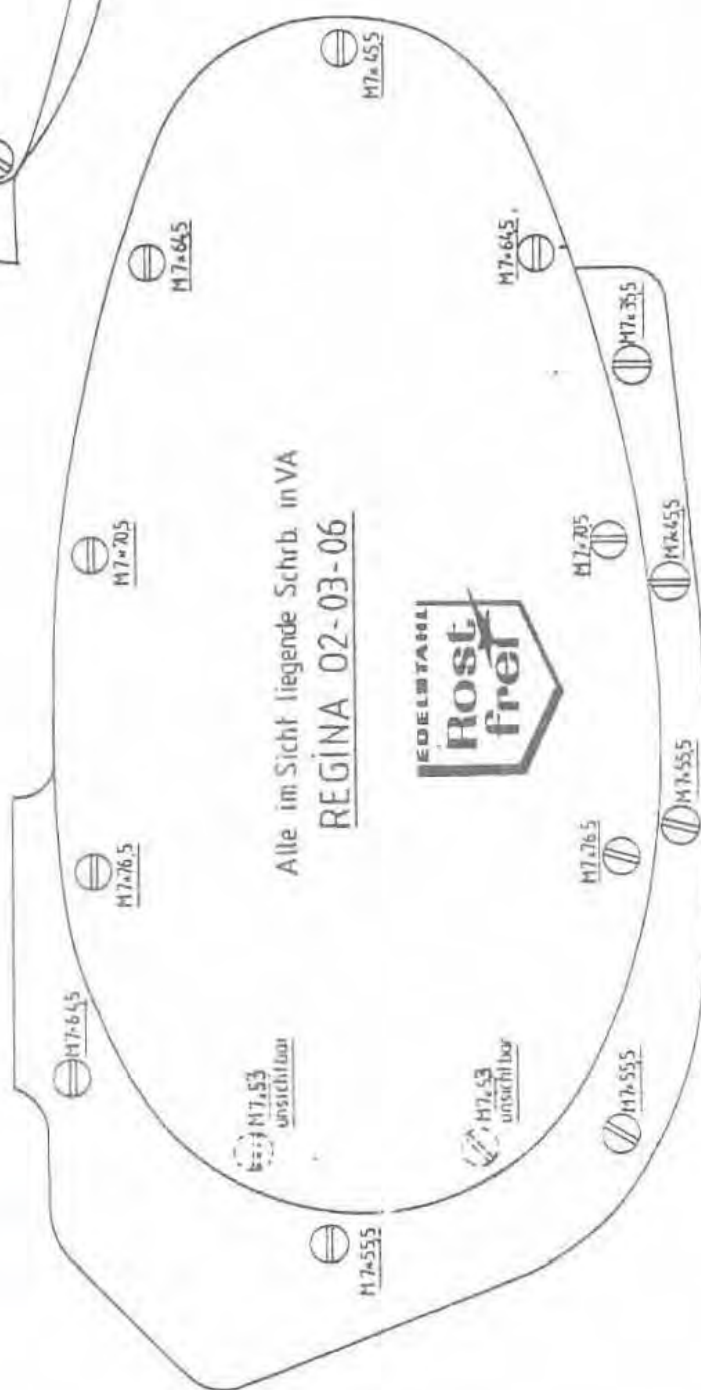
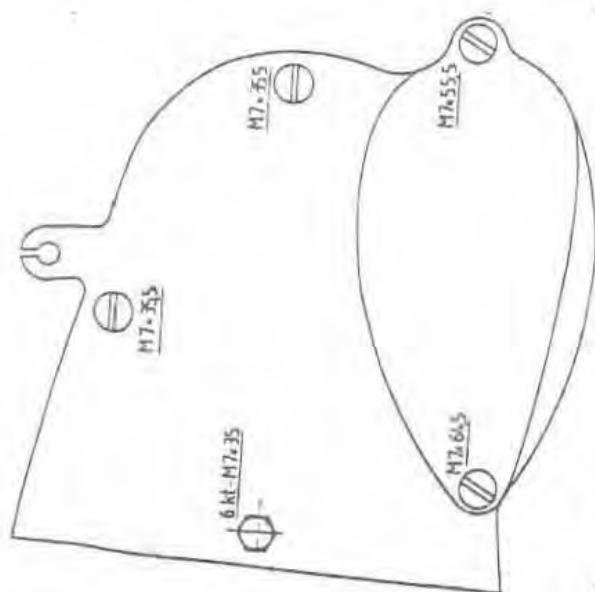
Bei der Erneuerung der Züge sind folgende Punkte zu beachten:

- Die Züge nicht zu knapp bemessen, sonst Knickgefahr. Besonders Gaszüge bergen die Gefahr des unfreiwilligen Gasgebens in der Kurve bei starkem Lenkereinschlag.
- Beim Einlöten der Nippel ist darauf zu achten, daß das Seil am Ende aufgebogen wird um ein späteres Herausrutschen der Seele aus dem Nippel sicher zu vermeiden.
- Die Bowdenzughülle muß mit ausreichendem Innendurchmesser gewählt werden, damit das Seil leicht beweglich ist.
- Die Seile vor dem Einbau leicht einölen.
- Wenn die Isolation der Hülle beschädigt ist, muß die defekte Stelle mit Isolierband ausgebessert werden, sonst können Schmutz und Wasser eindringen. Besser ist es auf jeden Fall den kompletten Zug zu erneuern.
- Am Kupplungshebel soll ein Spiel von 3 bis 5 mm vorhanden sein.
- Beim Erneuern von Bowdenzügen ist es vorteilhaft die Stell-schrauben ganz zurückzudrehen um später reichlich Weg für Nachstellungen zu haben.
- Bowdenzüge, die eine innere Kunststoffumhüllung für den Zugdraht haben, dürfen auf keinen Fall geölt werden, da das Öl den Kunststoff angreift.

H. Knuschke

HOREX

Albert Eringfeld
Aaltenseweg 40
NL-7091 - AG - Dinxperlo
Telefon 00 31 83 55 22 23



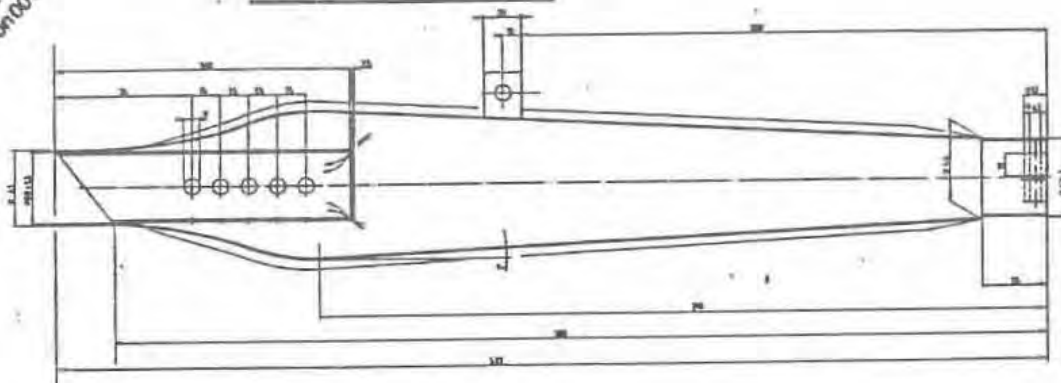
Albert Eringfeld
Aachenerweg 48
NL-7091 - AG - Bingerlo
Telefon 0031 83 55 22 23

HOREX

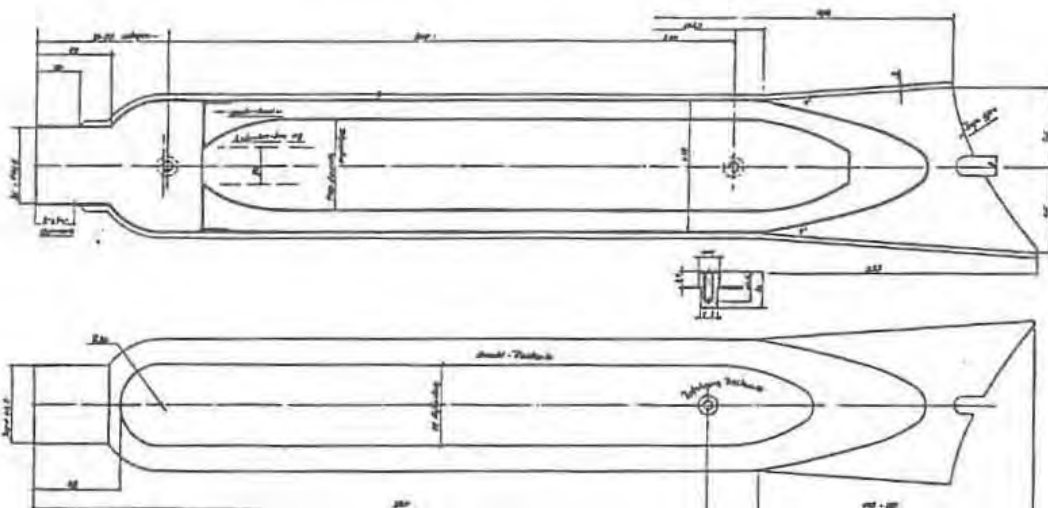


Regina * 0 + 1 *

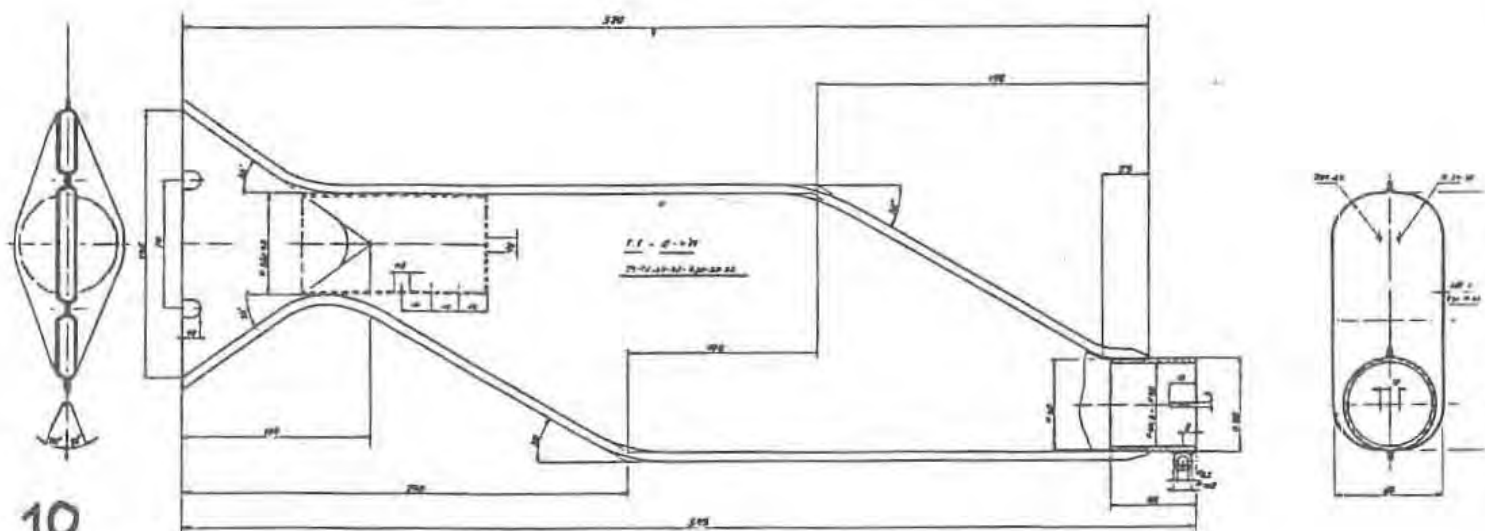
10-90 A



SB 35 - innen abgeflacht



T 5; T 6; S 35; S 5; S 6



Hallo Constantin ,

anbei wieder ein Museumsbericht , diesmal von Ibbenbüren.

" Zweirad - Museum Ibbenbüren "

Den meisten von uns dürfte der Ort Ibbenbüren durch die " Marktberichte " anlässlich der jährlich stattfindenden Veteranenrallye bekannt sein. Auf alle Fälle einen Besuch wert ist das in der Alten Schule untergebrachte Zweiradmuseum. Ich selbst war Sonntags dort, habe aber leider vergessen auf sonstige Öffnungszeiten zu schauen. Vielleicht kann es jemand nach - liefern ?.

Im Museum präsentieren sich ca. 120 Maschinen in mehreren Räumen. Die Schwerpunkte liegen dabei auf den Marken Triumph - D, Zündapp, DKW mit 8, und BMW mit 10 Modellen. HOREX ist leider nur mit einer " Regina " vertreten. Beeindruckend natürlich die Vorkriegshighlights wie Standart (3 x), D - Rad (4 Typen), Excelsior mit Beiwagen, Indian Scout / Chief, Stock, Wanderer Klotz, Diamant, Opel, Mars.

Wer kennt schon Diehl ? Ein grob zusammengebautes Motorrad mit Wasserkühlung, übrig aus dem Nachlaß des Erbauers und einziges überlebendes Zeugnis dieses Kleinproduzenten.

Kurzum, ein äußerst schmuckes Museum in welchem auch das ein oder andere unrestaurierte Stück seinen Platz zwischen all den gerichteten Maschinen gefunden hat.

Ach ja, wem dieses nicht reicht, dem sei noch das Automobilmuseum empfohlen welches auch einen Besuch lohnt.

Mit besten Grüßen



Bernhard Huber, Tel. 07251-42311 hat uns den Bericht über das Museum in Ibbenbüren geschickt . Danke Bernhard.

Motorrad Legenden.

Unter diesem Motto läuft noch bis zum 2.4.95 eine Ausstellung im Museum Industrie Kultur in Nürnberg, Tel 0911-231-3878, Äußere Sulzbacher Straße 62, Di. bis Do. Sa. & So. Von 10 bis 17 Uhr., eine Ausstellung. Die Ausstellung bietet einen ziemlich umfassenden Überblick der Nürnberger Fabriken. Doch auch Horex und Columbus ist mit Interessantem vertreten. Neben einigen Victoria mit Sturmey Archer Motoren und einigen KR35 mit EIM (Regina) Motor ist besonders zu erwähnen eine schöne Citation (Siehe HB 2/90) und die 250er Hercules des deutschen Geländemeister von 1939, Carlchen Geffers mit Columbus FIM Motor. Uns hat es gefallen!

Falsche Telefonnummer.

Im HB 4/94 brachten wir auf den Seiten 32 Kopfstützenschraube und Seite 31 Horex Plakette, eine falsche Telefonnummer. Unser Clubkapitän Horst, bei dem die angesprochenen Teile erhältlich sind, hat die Telefonnummer 06172-31001.

Das Medium für alle
MAICO-Fahrer

MAICO
Letters

Kostenloses
Probeexemplar ?

Postkarte an:
SYNOVA-Marketing
Unterbüscherhof 69
42799 Leichlingen

HOREX-NEUTEILE

- Teileliste anfordern -

Tachometer und -scheiben
für Adler - Zündapp

KLAUS FORSTER

An den Stadtwiesen 32 - 64625 Bensheim-StW

Telefon: 06251/73223 ab 19.00 Uhr

Telefax: 06251/71394

Wir danken Remco für seinen Bericht zur „Sport“ möchten aber noch auf HB 3/89 Deckblatt und S. 16, HB 3/90 S.17 verweisen.

HOREX Regina O "Sport" (Alukopf)

Der etwas andere Hobel

Die Regina "Sport" wurde vermutlich im Zeitraum von Oktober 1951 bis Oktober 1952 gebaut und präsentierte sich folglich ab Frühjahr 1952 im Erscheinungsbild der Oler-Modellreihe, d.h. mit steller Gabel, Büffeltank, Sickenkotflügeln, 3-teiligem Motorgehäuse, serienmäßigem Fliehkraftzündversteller und Zahnradantrieb der Nockenwelle. Für viele Horex-Liebhaber erscheint dies neu, da man mit dem Begriff Regina "Sport" meist nur die Oler-Serie verbindet. Doch für die Existenz der Oler "Sport" spricht u.a. die Tatsache, daß sich im Ersatzteilkatalog eben dieser Modellreihe (und nur da!) der Sport-Imrüstsatz detailliert aufgelistet findet.

Im Folgenden soll es sich jedoch nur um die von Abbildungen sattem bekannte, ab Werk ausgelieferte Regina "Sport" der O-Reihe und deren Besonderheiten, bzw. Abweichungen von der späten Serien-Regina O drehen! Seinerzeit nachträglich durchgeführte Umbauten von Serien-Reginas in Sportmodelle bleiben an dieser Stelle ebenfalls unberücksichtigt.

Es ist zu diesem Thema allerdings noch anzumerken, daß vielen Kunden mit dem s.g. "heissen Draht" nach Bad Homburg seinerzeit selbstverständlich so mancher Extrawunsch bei der Bestellung einer Regina "Sport" direkt ab Werk erfüllt wurde. Dabei hat es sich vielfach noch nicht einmal um Wettbewerbsfahrer oder besonders solvente Fabrikantensöhne handeln müssen. Doch gerade diese Tatsache erschwert heute natürlich die exakte Rekonstruktion *der* absoluten Regina O "Sport", die es ja vielleicht in einer einheitlichen Erscheinung nie oder nur sehr selten gegeben hat.

Für die folgenden Angaben wurden zahlreiche zeitgenössische Unterlagen wie Presseberichte, Kundendienstmitteilungen und Prospekte gesichtet. Ferner wurden Aussagen von Zeitzeugen und Horex-Kennern zum "Sport"-Thema ausgewertet, denen an dieser Stelle mein öligster Dank gilt.

Die Regina O "Sport" Besonderheiten in der Chronologie des Ersatzteilkataloges:...

Motor:

- EIM-Gehäuse, also vierteilig, auf Wunsch allerdings, inkl. "Kipphebelkappe", hochglanzpoliert (damals 80,-DM Aufpreis). Der Poliervorgang wurde, um saubere Übergänge an den Dichtstellen zu erhalten, im zusammengesetzten Zustand der einzelnen Gehäuseteile durchgeführt.
- Primärkettenkasten ohne Schalthebelansatz.
- Ritzelabdeckung ohne Schaltskala.
- Kickstarter, Schalthebel (Guß) u. Kupplungshebel verchromt.
- Lichtmaschine von Noris, allerdings vorwiegend Modell 45 60 Watt mit Handzündversteller (wie SB 35), daher auch flacher, aber verchromter Limadeckel mit seitlichem Bowdenzugeingang und Gummitülle.
- Primärtrieb über Duplexkette, da Simplex nur bis Herbst 1951 verwendet wurde (Duplexkette ab Motor-Nr. 9393951 R).
- Zylinder 119mm hoch, also lediglich 2mm kürzer als Serie, am Zylinderfuß "EIME1-b" eingeschlagen.
(zum Vergleich: Regina 350 Doppelport: 121mm, Regina 400: 122mm) - - Zylinderkopf Alu. Einport rechts (Gußkopf Einport ist ein Sonderthema).
- Stößelstangen aus Duraluminium, wie spätere Modelle.
- "Spezialpleuel", d.h. poliert.
- Verdichtung 7:1.
- Zündkerze: Bosch 260 T 8 mit langem Gewinde
- Leistung: ca. 20 PS

Vergaser:

- Amal (als Fischer Lizenzbau) Pumpenvergaser Typ 27 C1 BP SH 411, mit Flanschanschluß und Beschleunigungspumpe (heikle Sache, da Laufkultur doch anscheinend sehr mäßig).
- kleiner Knecht Luftfilter mit mittigem Anschluß, verchromt.

Fahrgestell:

- Werkzeugkasten angeblich mit stärker ausgebuchtetem Deckel.(?)
- sämtliche Bowdenzüge bei Lackierung in fischsilber meist ebenfalls in silbergrau gehalten (oder eben in schwarz).
- Tacho wie Regina 0 von VDO Veigel, also Skala bis 140, Außenring neutral beige, mittige Zeigerabdeckung schwarz.
- Alulenker (Bruchgefahr, daher heutzutage nix TCV!), hochglanzpoliert, 22mm Durchmesser, Breite 67cm, Form wie bei Regina 01-06 solo, jedoch rechts aufgeschraubter Lufthebel, links ebensolcher Zündungshebel.
- Luftpumpe unter dem Sattel in schwarz.
- Bremsankerplatten u. Naben hochglanzpoliert
- Fußbremshebel u. Sattelfeder verchromt.
- Bremshebel an Trommeln in Maschinenfarbe lackiert.

- normale, also keine Eindickend Speichen.
- "Rennbrötchen" auf Heckkotflügel wahrscheinlich in Blauton gepoistert, Direktmontage auf Kotflügel. Dabei blieben die serienmäßigen Echrungen im Kotflügel für die Gepäckbrücke wohl erhalten, da die "Sport" auch mit dieser Brücke geliefert werden konnte.
- Rücklicht verchromt und von Eber, wahrscheinlich noch ohne Bremslicht.

Auspuffanlage:

- Normal tief, aber auch Krümmer auf Wunsch hochgezogen (dann mit "Niere" = Hitzeblech).
- Dämpfer mit Naht (bei hochgezogener Anlage ebenfalls mit aufgeschraubtem Hitzeblech)

Dekor:

- vorwiegend in fischsilberblau, aber auch in schwarz-rot bzw. schwarz/schwarz erhältlich.
- auf Heckkotflügel Schriftzug "Regina Sport" über dem Rücklicht und "HOREX" über dem Klappscharnier, auf Frontkotflügel ebenfalls "HOREX", wie Serien O.

Extrawürste:

auf Wunsch: Doppelsitzbank (wohl Denfeld), Leichtmetallfelgen (wohl Weinmann), Auffahrschutz an Motorunterseite für Geländeeinsatz (wie z.B. auf Fotos von H.Oelerich zu erkennen).

So, das war's, Korrekturen und Ergänzungen sind mir immer willkommen. Außerdem suche ich noch den elendigen 27er Amal für die Sport, möglichst erschwinglich.

Adresse: Remco Schaumann, Erftweg 35, 33689 Bielefeld, 05205-20377

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

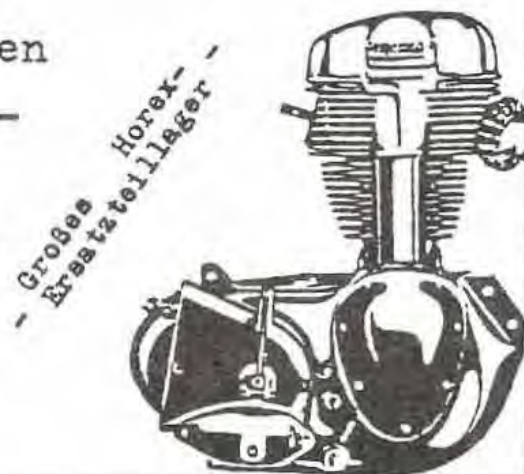
Krümmer - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

64807 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



Fahrzeugbriefe.

Wer noch einen Fahrzeugbrief für eine zuzulassende Horex sucht ist bei Manfred Otten, Oesterstr. 79, D-44309 Dortmund-Brackel, Tel. 0231-254173 gut aufgehoben. Für 20DM ist ein Brief aus seinem Fundus zu erhalten.

Ventilführungen

Woher ich diese Information habe ist mir nicht mehr ganz klar, es könnte Klaus Tel. 089-778380, Uli Tel. 0521-290837 oder Gernot 0941-270794 gewesen sein. Wichtig ist, diese Information für jene die sich Führungen selbst herstellen wollen. Oder aber auch für Händler die Führungen herstellen lassen wollen. Nach der heute gültigen Norm der Automobilindustrie haben Führungen gegenüber der Bohrung im Kopf 7/100mm Übermaß (Preßpassung), das ist etwas zuviel für unsere Horexten. In Horex-Motoren sollten die Führungen nur mit 3/100mm bis 5/100mm Übermaß eingebaut werden. Wer seinem Zylinderkopf etwas gutes tun will beachtet folgende Vorgehensweise.

1. Führungen immer von der Ölseite zur Brennraumseite hin ausbauen. Dies geht meist nur, wenn die im Ölraum befindlichen Teile der Ventilführung mit einem Zapfen-Senker zerspannt werden. Der Ausbau in umgekehrter Richtung führt oft zur Weitung des Führungssitzes im Zylinderkopf. Wird die Führung mehrfach falsch ausgebaut und in Folge der Weitung, immer wieder eine größere eingebaut, so kann dies zu schweren Schäden, wie Kopfriß oder konischer Erweiterung des Führungssitzes führen. Beide Schäden sind nur mit großem Aufwand zu beseitigen.

2. Neue Führungen nur mit korrektem Preßmaß und bei spuckheißen Zylinderkopf einsetzen. Bei Nichtbeachtung mögliche Schäden wie unter Punkt eins. Der Ausbau sollte bei kaltem Kopf erfolgen, da das Wärmedehnverhalten der beteiligten Materialien, Führung und Kopf, dem Bastler unbekannt ist. Kaltes Alu ist aber formstabiler als heißes.

3. Geht die alte Führung nur mit strammen Zug aus ihrem Sitz und ist das Tragbild der alten Führung gleichmäßig über die gesamte Sitzfläche, so kann man mit der Mikrometerschraube das Außenmaß, für die neu zu beschaffende Führung, an ihr abnehmen. Hatte die alte Führung aber ein ungleiches Tragbild oder ist sie fast von alleine herausgefallen, so wäre etwas Erfahrung zur Behandlung solcher Fälle sicherlich nicht Schlecht. Wenn diese fehlen, sollte man Kontakt zu entsprechenden Spezialisten suchen. Die mögliche Ursachen sind unter Punkt eins benannt

Euer Horex-Novic

Betreff: Fischsilbergrauer Lack

Hallo Siegfried ,

ergaenzend zum Thema fischsilbergraue Lackierung der HOREX Reginas teile ich Dir (Dank Wilfried Schwagers Information) mit, dass es sehr wahrscheinlich "2" unterschiedliche Farbtoene ab Werk gegeben haben muss.

Naemlich: Wilfried hat noch 2 nagelneue werkslackierte Verkleidungshuellrohre der Regina Vordergabel.

- 1 x das "etwas hellere" fischsilbergrau fuer die steile Gabel, und
- 1 x das "etwas dunklere" fischsilbergrau fuer die flache Gabel (350er Sport).

Wie die bereits im HOREXBOTEN von mir empfohlene Lackbezeichnung : Renault - bleu metallic 435 (von 1967) ist dem "etwas helleren " fischsg. treffend aehnlich.

Das Renault bleu kobalt metallise 435 (1982-83) kommt dem "etwas dunkleren" fischsg. nahe.

Fuer interessierte hier die Lackrezeptur von "Herberts-STANDOX" Gmbh in der Palleskestr.34 in Frankfurt-Hoechst Tel. 069-307084
Preis ca.72.-DM +Mwst. pro Liter.

das 1967er :	1.) MIX 515 auf 776,4g	das 1982-83er :	1.) MIX 515 auf 742,8g
	2.) MIX 112 auf 887,3g		2.) MIX 544 auf 812,0g
	3.) MIX 551 auf 960,8g		3.) MIX 551 auf 980,4g
	4.) MIX 010 auf 989,9g		4.) MIX 010 auf 986,4g
	5.) MIX 550 auf 999,9g		5.) MIX 553 auf 1001,2g
	<hr/>		<hr/>
	= 1 Liter		= 1 Liter

Ferner moechte ich in dieser Sache die "Originalitaetsfanatiker" unter uns zu mehr Toleranz ermuntern. Und zwar denjenigen gegenueber, die ihre Maschine vom damaligen Originalton abweichend lackiert haben. Aus welchem Grund auch immer.

Es sollte nicht so sein, dass man auf einem Treffen von den o.g. "verbal attackiert" wird, und folgedessen unschoene Diskussionen entstehen. Sachbezogene, lockere Unterhaltung schafft **prima** Athmosphaere und bekommt uns allen besser.

viele Gruesse Helmut aus Hattersheim, den 18.11.94

Tel. 06190-4584

Wir danken Helmut für seine Nachtrag zum Fischsilbergrau siehe auch HB. 2/93 S. 8

Standard Ludwigsburg.

Diese Firma ist sicherlich mit der Vorkriegs-Horex-Fabrik vergleichbar. Wer diesen Vergleich ziehen will, um dabei einiges auch für die Horex-Geschichte interessantes zu erfahren sollte die 54,-DM für das im Verlag Kaiser Sachbücher GmbH, Postfach 5000661, D-70336 Stuttgart erschienene Buch anlegen. Wir wollen dies auch tun.

100 Tricks für zuverlässige Horex

von unserem Korrespondenten in Bayern Klaus Schmitz, München (089/778380)

4. Folge : Mit drei Rädern bremsst' sich's besser

Hydraulische Seitenwagenbremse (nicht nur) für Horex-Gespanne

Da gab's 'mal einen Artikel in Motorrad 24/62 zum Thema SW-Bremse mit HOREX - Nabe. Ein paar Monate, nachdem ich den gelesen hatte, fiel mir ein herumstehendes MZ - Gespann ins Auge. Das interessierte mich plötzlich, da ich kurz zuvor für ein paar Mark ein Regina 0 - Fahrgestell mit Rädern, Gabel und einem 03 - Motor gekauft hatte, sodaß der Entschluß, daraus ein Gespann aufzubauen schon gefallen war. Deshalb war für mich die MZ - Lösung der hydraulischen SW-Bremse besonders reizvoll. Da gibt's nämlich zu einer ganz normalen Radnabe einen außenliegenden Radbremszylinder, sowie einen über ein separates SW-Bremspedal betätigten Hauptbremszylinder. Das Pedal des SW wird vom Bremspedal der Maschine mitbetätigt. Die Hydraulik gefiel mir!

Da müßte es doch möglich sein, so dachte ich, mit einem Regina - Vorderrad auf der SW-Achse, einer neuen Bremsankerplatte mit außen aufgeschraubtem Radbremszylinder, eigenem SW-Bremspedal (Regina hat die Bremse ja links), also einer Mischung aus MZ- und HOREX-Teilen eine schöne hydraulische Bremse für den Steib - in meinem Fall S 501 - aufzubauen.

Gesagt - getan und MZ - Teile bestellt. Kosten damals (1985) ca. DM 220,- für die beiden Hydraulikzylinder und sämtliche Manschetten und Gummiteile sicherheitshalber doppelt. Man wußte ja nie, ob man die nochmal bekommt (damals noch DDR und so...).

Als Bremshebel am SW-Rad habe ich einen von DKW (Hinterrad) hergenommen, der ist schön kurz und die Verzahnung der HOREX - Bremsnocken paßt. Auch die Druckstange des Hydraulikzylinders, die den Hebel betätigt, läßt sich gut anbringen. Bremsbacken, -nocken und die Drehachsen für die Backen sind HOREX - Teile. Der Fußbremshebel für den Seitenwagen ist von BMW (R 80GS), da braucht man nur eine Lasche anzuschweißen, die den Bremszylinder betätigt.

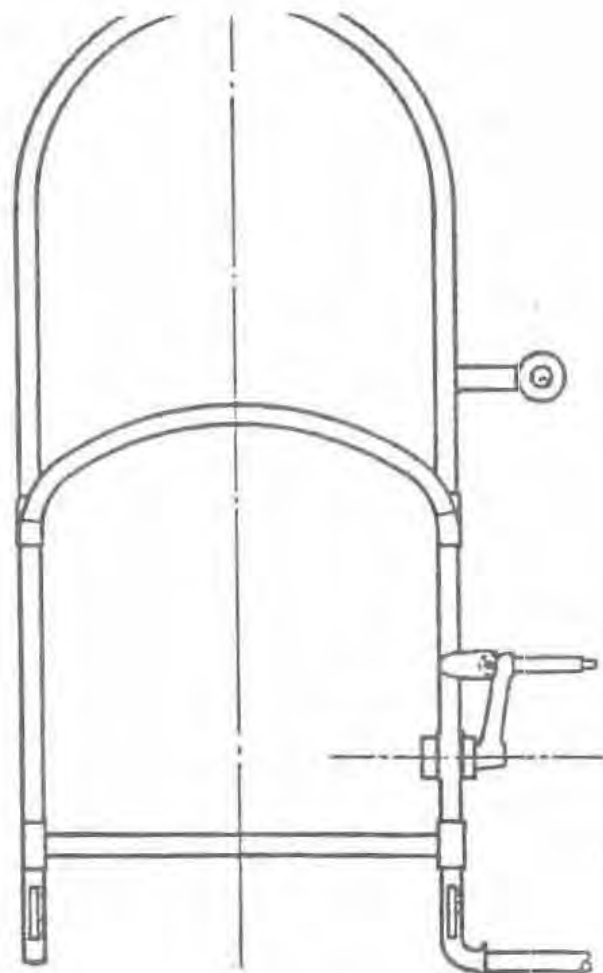
Ja, ich weiß, ist wieder alles nicht original!!

Wer die Möglichkeit hat, die Steib/Teves - Hydraulik zu verbauen ist natürlich fein 'raus. Die hätte ich damals auch gerne gehabt, war aber nicht zu bekommen, schon garnicht zu vernünftigen Preisen. Da ich aber mit meinem Gespann auch in die Alpen wollte und die Regina - Bremsen sooo doll auch wieder nicht sind - vor allem nicht in heißem Zustand bei Paßabfahrten - gab es für mich keine Alternative. Auch im Münchner Stadtverkehr ist man für ein drittes gebremstes Rad oft sehr dankbar: Kann einem u.U.'ne Menge Geld sparen, wenn man nur einen Meter früher steht! Vom Ärger garnicht zu reden.

Bevor ich dazu komme, wie's gemacht wird, möchte ich jedoch noch ein paar grundsätzliche Überlegungen von H.-J Mai mit in meinen Beitrag aufnehmen. Deshalb habe ich Textauszüge aus dem eingangs erwähnten Artikel zusammenkopiert (Bild 1 bis 4). Der restliche Text ist zwar interessant, aber für uns an dieser Stelle nicht so wichtig. Vielleicht bringt Siegfried ja 'mal den ganzen H.-J. M.-Beitrag im HB unter, wenn es gewünscht wird.

Doch fangen wir endlich mit den Einzelheiten an:

Das Wichtigste ist zunächst der Seitenwagen. Hier gibt es wieder einige Unterschiede, so daß ich erst einmal ein paar Zeichnungen einfügen muß, damit alles besser verständlich wird. Bild 1 zeigt meinen alten S 500 L. Seine Schwinge wird geschoben, seine Originalfederung geschah mit einem Gummiblock. Federaufhängung oben war noch ein angeschweißtes Rohrstück, das man am Ende plattgeschlagen und umgebogen hatte. Einen Anschlag hatte mein Seitenwagen noch nicht, weder nach oben noch nach unten. Darauf bitte achten, das ist wichtig. Bild 2 zeigt den Rahmen des LS 200 in seiner etwas moderneren Ausführung. Hier ist die Schwinge gezogen, außerdem ist für die Federaufhängung (wieder Gummiblockfeder) ein Gußteil an den Rahmen geschweißt, das gleichzeitig die Anschläge zur Begrenzung des Federweges trägt. Es ist nun im Prinzip gleichgültig, ob das Schwingenlager oben (gestrichelt) oder unten am Rahmen angeschweißt ist (es gibt da sogar angeschraubte Schwingenlager, die man bei Bedarf umdrehen kann). Das ist nur so gemacht, um den Seitenwagen entweder mit einem 19 Zoll-Rad oder mit 16 Zoll-Rad ausrüsten zu können. Beim oben erwähnten S 350 Typ ist der Rahmen entsprechend dem

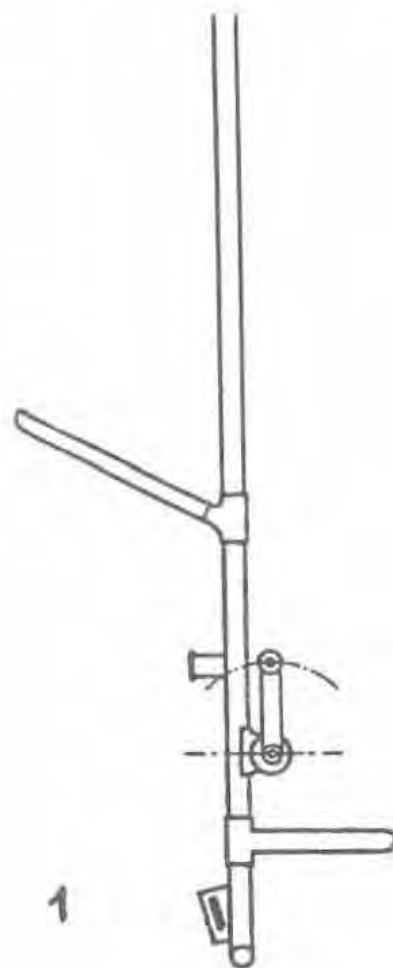


S 500 L, so daß ich hierzu keine besondere Zeichnung brauche.

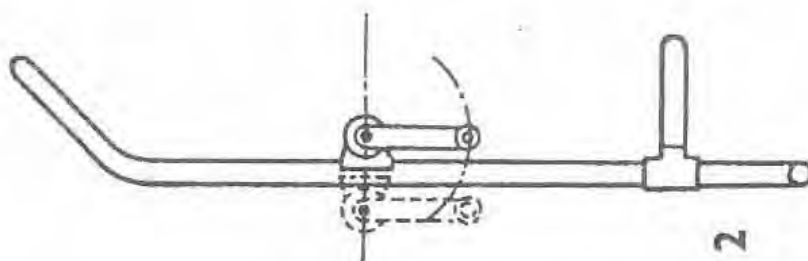
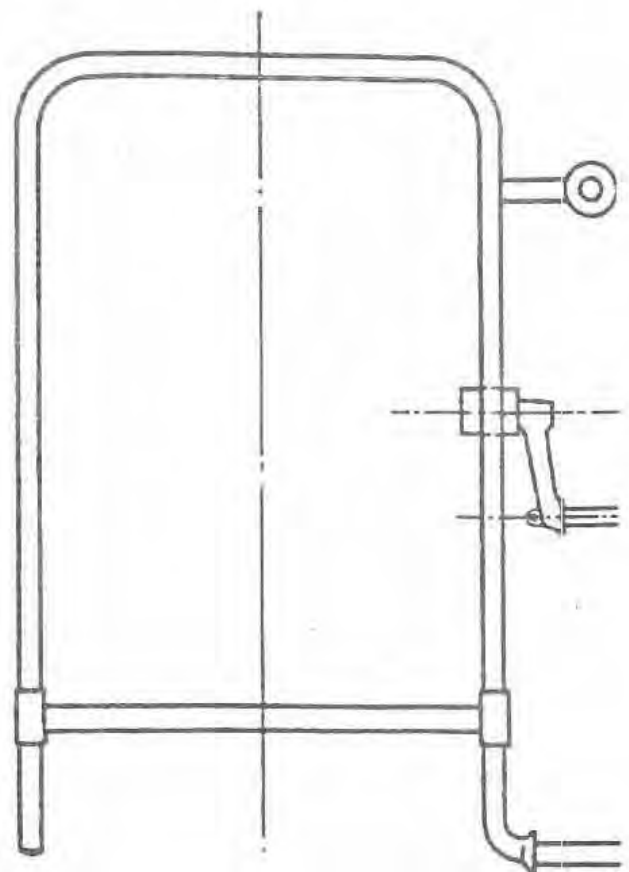
Wichtig ist für uns in erster Linie folgendes:

1. Ist die Schwinge gezogen oder geschoben?
2. Hat die Federaufhängung einen Anschlag nach oben und unten, oder nicht?

Diese beiden Punkte hängen nämlich, wie wir gleich sehen werden, miteinander eng zusammen. Dazu habe ich einmal die Gegend um die Schwinge herum herausgezeichnet (Bild 3), und zwar hier zunächst bei geschobener Schwinge. Wenn wir normal fahren, ohne mit dem Seitenwagenrad zu bremsen, dann sieht die ganze Sache so aus, wie es ausgezogen gezeichnet ist. Die Federung habe ich der Einfachheit halber ganz weggelassen. Es spielt sich also gar nichts ab, wenn keine Stöße von der Fahrbahn kommen. Auch diese können wir für unsere Betrachtung einmal weglassen, sie spielen vorerst keine Rolle. Uns interessiert nur, was passiert, wenn wir mit dem Seitenwagenrad bremsen würden. Dann versucht nämlich die Fahrbahn, die sich ja gegenüber dem Rad immer noch bewegt, das Rad weiterzudrehen, und zwar in der durch den Pfeil mit K angedeuteten Richtung wie vorher. Diese Kraft wird nun aber durch die angezogene Bremse auf den Schwingarm übertragen. Sie erzeugt dort eine Drehbewegung, angedeutet durch Pfeil D. Im Endeffekt wirkt sich das so aus, daß das Rad entgegen der Fahrtrichtung gedrückt wird, und der Schwingarm so um seine Lagerung dreht, daß sich der Seitenwagen um den Abstand

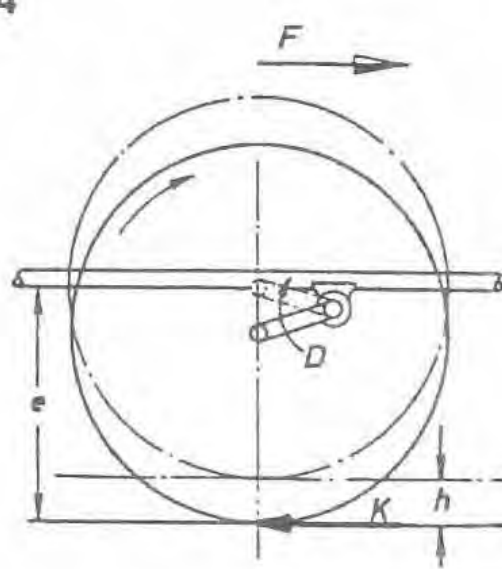
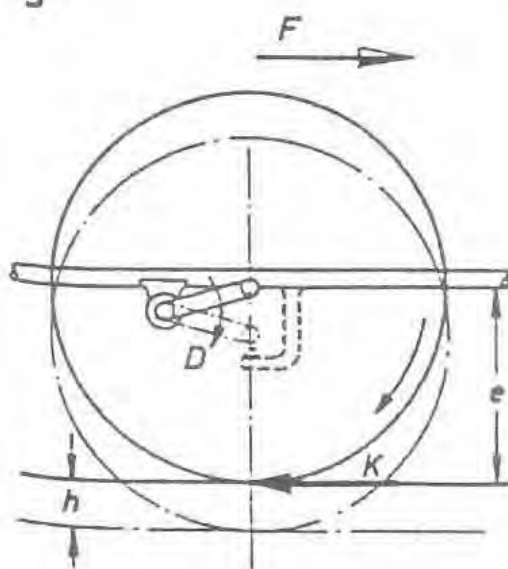


nach oben hebt. Das wäre an sich nicht so schlimm, wenn man einen Anschlag hätte, der zuverlässig verhindert, daß der Schwingarm ganz umklappen kann. Solch einen Anschlag habe ich mal gestrichelt angedeutet. Wäre er nicht da, dann würde im Betrieb die Gummiblockfeder (bzw. das ansonsten verwendete Federelement) auseinandergerissen und dabei sicher recht häufig zu Bruch gehen. Klar, was dann passiert. Diese Sorge ist man allerdings schon los, wenn man sich die Verhältnisse einmal bei der gezogenen Schwinge betrachtet. Hier wird durch die Kraft K zwar in derselben Richtung am Rad gedreht, aber das schadet nun nicht mehr viel, weil hierbei nur die Federung zusammengedrückt wird, und das ist ja genau die Beanspruchung, auf die die Feder ausgelegt ist. Dumm ist dabei nur, daß dann bei scharfem Bremsen keinerlei Federwirkung mehr vorhanden ist. Das wirkt sich aber so aus, daß das Rad nicht mehr richtig am Boden bleibt und über das Pflaster hoppelt, wobei natürlich die Bremswirkung wieder zum großen Teil flöten geht.



3

4



Auszug aus Motorrad 24/62

Sehr schön und übersichtlich ist aber noch die Zusammenbauzeichnung aus dem Motorradheft (Bild 5). Aus der ist gut ersichtlich, wie's gemacht werden kann.

Die Bremsankerplatte habe ich aus dem Vollen gedreht, Bild 6 enthält die Maße. Die Anfertigung der "Steib-Buchsen" erfolgte wie in Bild 7 dargestellt. Aus Bild 8 wird deutlich, warum die Buchsen nötig sind: Weil die Steib-Achse 22 mm und die Radlager (6005, abgedichtet) 25 mm Durchmesser haben.

Soweit die Mechanik, nun zur Hydraulik.

Bild 9 zeigt die Einzelteile von MZ. Die unterstrichenen Positionen habe ich benutzt, bzw. als Ersatzteile zusätzlich gekauft. Der Radbremszylinder (19) wird einfach auf der Außenseite der Bremse gegen die Ankerplatte geschraubt (2 mm Unterlage ist sinnvoll) und betätigt mittels der Druckstange (18) den DKW - Bremshebel (der von MZ paßt nicht auf die HOREX - Verzahnung!). Der Schlauch (32) schafft die Verbindung von der SW-Schwinge zur rahmenfesten Bremsleitung. Diese läßt man sich vom Bremsendienst anfertigen.

Hauptbremszylinder (36) und Pedal werden auf einer 5 mm-Stahlplatte befestigt, diese wiederum mittels zweier Schellen (Bild 10) am SW-Rahmen. Ich hab' das so gemacht, daß das nach oben führende Bügelrohr vom Steib mitten zwischen den Schellen liegt. Der Schlauch mit Stopfen (34/35), der als Vorratsbehälter für die Bremsflüssigkeit dient, ragt dann schön am Bügel entlang nach oben.

Einstellmöglichkeiten für die Bremse sind über die Verzahnung des Radbremshebels und das Gewinde in der Schubstange (18) gegeben.

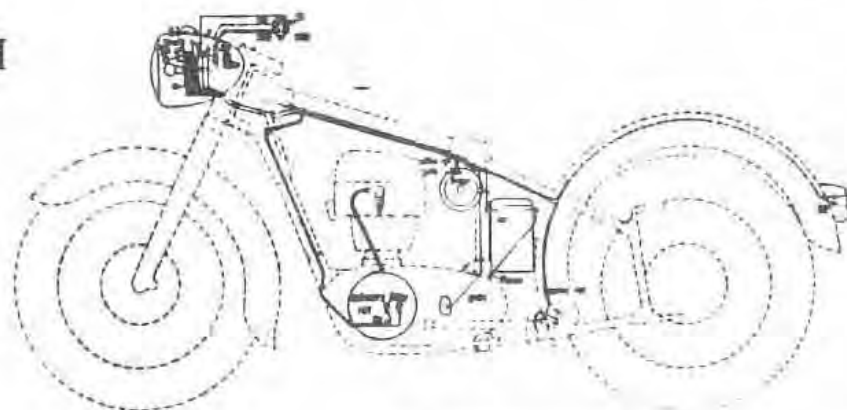
Ich denke, das war's.

Wer noch Fragen hat: Wie immer telefonisch!

Ich mach' jetzt erst 'mal 'ne Woche Urlaub (Motorrad-Classik Alpentour!).

Wir danken unserem Redakteur Klaus 089-778380 für die Fortsetzung seines Berichtes „100 Tricks für zuverlässige Horexten“ aus HB 3/94 S. 5. Danke Klaus.

Laubersheimer
Verfahrenstechnik GmbH
Schlachthofstr. 12
76829 Landau
Telefon 06341/4241



Neue Spannungsregler
für alle Lichtmaschinen DM 95,-
Kabelbäume in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan DM 78,-

Instandsetzung von Zündmagneten
schnell und kostengünstig

Gleichstromanker wickeln 130,-200,-
Zündspulen wickeln DM 85,-
Drehstromanker im Tausch DM 130,-
Auf sämtliche Arbeiten und Produkte

1 Jahr Garantie

Bitte kostenlose Preisliste anfordern
Postversand jeden Tag, auch ins Ausland

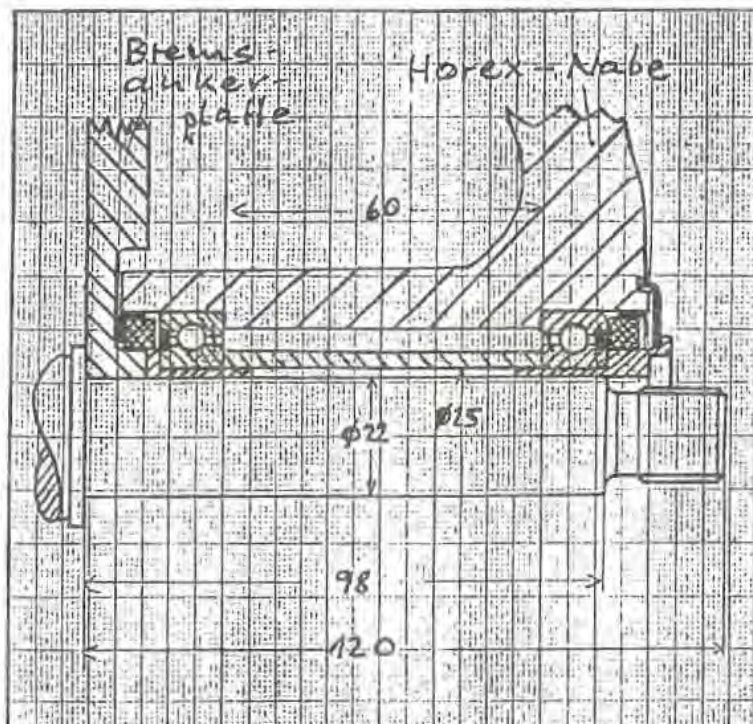


Bild 8: Umbau Radlagerung:
Regina/Resident Vorderrad-
nabe auf Steib-Achse

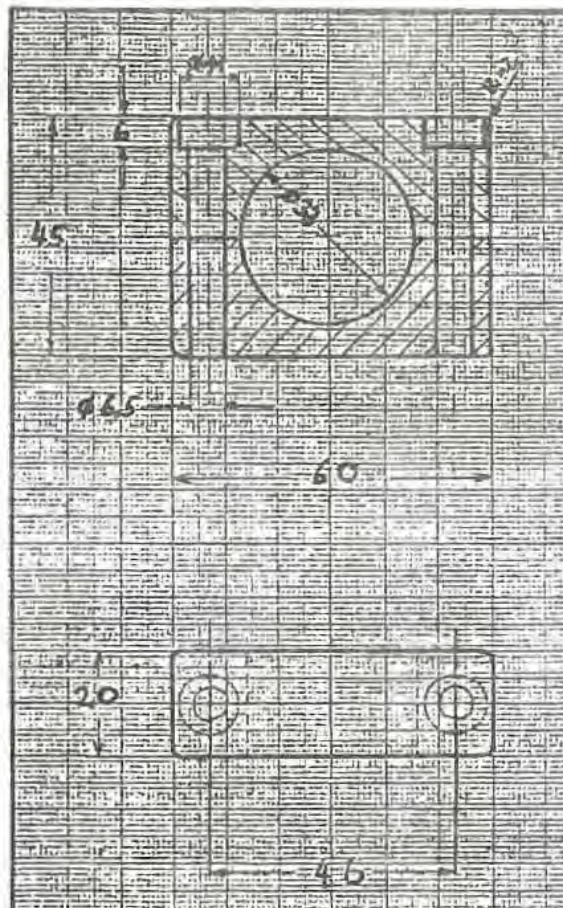
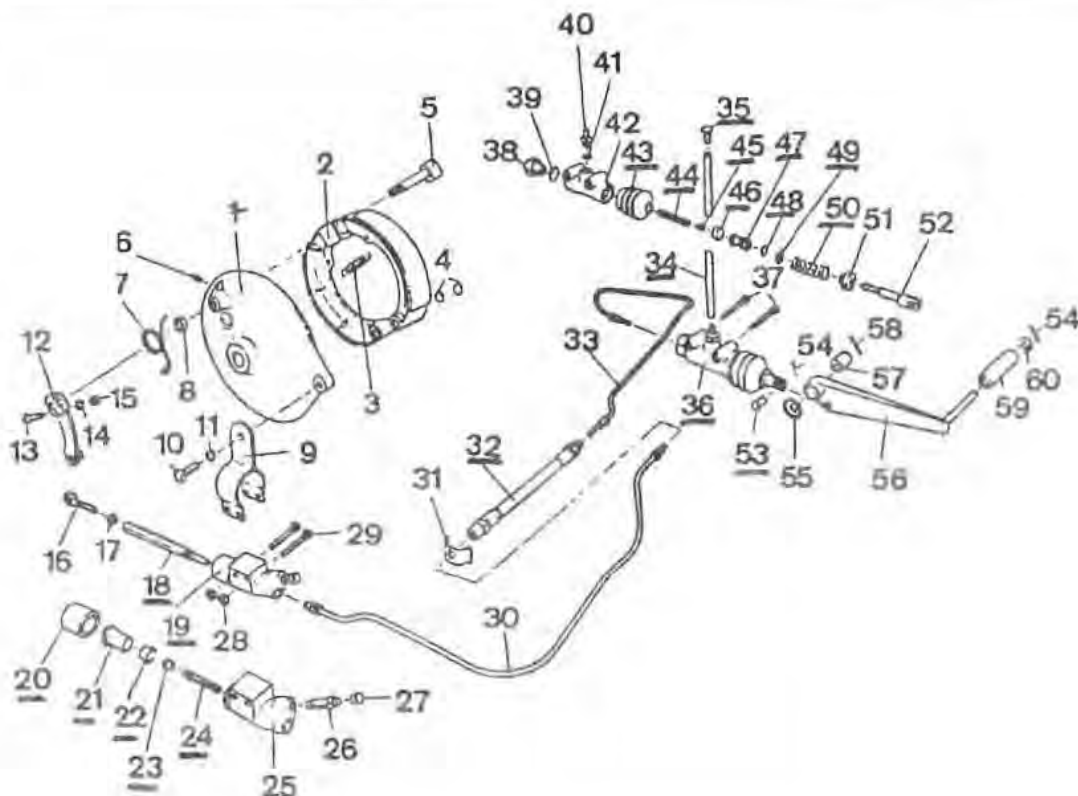


Bild 10: Montageschelle
für Grundplatte vom Brems-
pedal und -zylinder

Bild 9: Fahrgestell - Bremsanlage ME-Seitenwagen



Elektronische Drehzahlmesser 6 und 12 Volt.

Salhöfer Elektronik, Tel. 09221-2036 Fax 3152 oder 3170, Jean-Paul-Straße 19, D-95310 Kulmbach bietet in seinem 94er Katalog Ausgabe 2, unter der Bestellnummer 12-644-A2 für 13,62 DM, eine mit 6 - 14 Volt zu betreibende Drehzahlmesserplatine als Bausatz an. Der Bausatz arbeitet Induktiv und ist deshalb auch für Magnetzündler geeignet (Bateriespulenzündung so wie so). Unter den Bestellnummern 21-194-A2 (18,73 DM) und 31-016-A2 (4,99 DM) sind passend Anzeigeelement und Gehäuse erhältlich.

Die Tschechen machen es möglich.

In der Tschechei (oder Slowakei) gibt es einen Blech und Rohrkünstler der einiges für Horex und Columbus im Programm hat. Jiri Horice, 63800 Brno, Seifertova c. 50, Tel. 0042-5529108 liefert Krümmer für T6/5 und S6/5 (ca. 180DM) das Rohr muß man ihm aber liefern. Es hat die Bezeichnung Nahtlose prez. Stahlrohr DIN 391 ST35 BK Ø 54x1,5 (NBK Rohr zugblank) und ist zu bekommen bei Fa. Rüsta, Weibesweg 6-10, D-61101 Bad Vilbel - Dortelweil, Tel. 06101-402-168, Fax 402-105, Frau Immelt. Jiri kann sicherlich jeden Krümmer nach machen, aber Krümmer mit kleinerem Rohrdurchmesser bekommt man auch in Deutschland gefertigt, z.B. Fa. Liedel. Weiter hat Jiri originale Dämpfer für die Typen S2 - S35 Bj. 32 bis 39 (ca. 170DM), T5/6, S5/6 (ca. 200DM) und den Originalen SB 35Dämpfer mit Hitzeblech (ca. 180DM) an Lager. Des weiteren soll man über Jiri auch an neugefertigte 14 Liter Regina Tanks (Flachtanks) kommen, der Preis soll bei ca. 600DM liegen. In Sachen Regina 18 Liter Tanks liegen mir Vorabinformationen vor, daß bei Ammon und Eringfeld entsprechendes in Vorbereitung oder schon lieferfähig ist. Siehe Anzeige in diesem Heft.

Motorradmuseum am Niederrhein.

Moers eine Stadt in der Nähe von Düsseldorf bietet mit Schuth's Museum, Friemersheimerstr. 106, D-47441 Moers-Asberg, Tel 02135-62880 dem Motorradfreund ein 400qm großes Motorradmuseum. Höhepunkt dieser Ausstellung, dies entnehmen wir der Maico-Letter, ist eine Hildebrand & Wolfmüller. Es soll dort im Museum eine private Atmosphäre herrschen. Auch hier würden wir uns über nähere Informationen betreff Horex interessieren.

Fernreisen mit der Horex.

Raid International, 3 A Rue Guillaume Kroll, L-1882 Luxemburg, Gasperich, Tel. (352) 404821 Fax (352) 402525, ist ein Veranstalter von Veteranen- Fernreisen wie „Luxemburg - Moskau“, „Durch Marokko“, und „Durch Tunesien“ Wer Interesse an einem solchen Abenteuer - , und ein paar Mark übrig hat, der möge sich an die Luxemburger wenden.

Alu löten bei 390° Celsius !

Wer auf der Buschwiese war, konnte sich dort am Stand der Fa. Müller Schweißtechnik selbst von dieser neuen Technologie überzeugen. Uns erschien der Preis der Lötstäbe überzogen. Die Qualität der Lötungen erschien uns jedoch als hervorragend. Das Verfahren soll auch für Zinkteile (z.B. Vergaser) geeignet sein. Interessenten wenden sich an Tel. 06291-41215 Fax 41150 und lassen sich beraten. Sollten dann im Kreise der Horexfreunde, gesicherte Erkenntnisse über die Vorteile (Öldichtigkeit, mechanische Belastbarkeit und Temperaturverhalten) dieser Technologie erarbeitet sein, so bitten wir um einen direkt in den HB zu kopierenden Bericht.

Die Informationen stammt aus der Gummikuh 8/94, S. 15 und 38, zu erhalten unter Tel 0421-501617.

Horex Rennmaschinen in Emden.

Wie uns jetzt erst bekannt wurde fand am 10.4.94 in der Nordseehalle, als Teil des 5.Oldtimer-Treffens Emden, eine Rennmaschinenausstellung statt. Ein umfangreicher Teil dieser Ausstellung war der nachkriegs Rennmaschinenentwicklung von Horex gewidmet. Alles, bis auf die letzte 350er 2-Zyl. Werksmaschine, soll da gewesen sein. Auch die auf Horexbasis fußenden Münchentwicklungen und die durch Schüssler und Kuhn gemachten 250er Rebell-Renner. Für die Norddeutschen schade - zu spät für einen Besuch!

Wahlhilfe bei Öl und Schmierungsfragen,

bietet ein Bericht in der Markt 11/94 Seite 48 und 12/94 S.50. Der Bericht behandelt solche Fragen wie: Sind moderne Öle die richtigen für alte Motoren? Wo liegen die Unterschiede zwischen modernen und damaligen Ölen? Welche Nachteile oder Vorteile haben moderne Öle in alten Motoren? Wie sollte idealerweise eine Gleitlagerbuchse gestaltet sein, um maximaler Belastung zu widerstehen? Oder was bieten die speziellen Oldtimer -Öle? Nachbestellung unter Tel. 0611-266106.

Imperator 450 (Citation) Kolben.

Bei der Fa. Verolia Pistons and Rods, 2160 Cherry Industrial Circle, Long Beach, CA 90805, USA, Tel (214)636-9329 oder (310)531-8463 und Fax (310)633-9439 kann man auch kleine Mengen von Kolben anfertigen lassen. Für 230 Dollar wurden Tim Fowler zwei Citation Kolben angefertigt. Die Kolben wurden Komplet mit Bolzen, Ringen und Sicherungen nach einer Wartezeit von 3 Monaten geliefert. Diese Firma liefert alle 4-Takt Kolben sie benötigen nur eine Vorlage. Dadurch, daß die Kolben nach der Bohrung gefertigt werden, kann das Ausbohren auf das notwendige Minimum beschränkt bleiben. Für das Bohren des 2-Zylinders wurden Tim 100Dollar berechnet. Diese Information entnehmen wir der Zeitschrift „Deutsches Motorrad Register“ von Conway Link USA (504 837-1013).

Die Aufgabe des Vergasers, die darin besteht, dem Motor das brennbare Kraftstoff/Luft-Gemisch und — beim Zweitaktmotor — noch dazu den vorgeschriebenen Ölzusatz für die Motorschmierung in genau richtigem Mischungsverhältnis zuzuführen, ist keine leichte. Schließlich muß ja dieses Mischungsverhältnis unter allen Betriebsbedingungen genau gleich bleiben: bei 20° Kälte genau so wie bei 20° Wärme, wenn wir wenig Gas geben und wenn wir viel Gas geben, wenn der Motor mit 1000 und wenn er mit 5000 U/min läuft. Es ist verständlich, daß der Vergaser diese Aufgabe nur erfüllen kann, wenn er in allen Teilen in Ordnung ist, und daß jede Unregelmäßigkeit, die durch Verschmutzung oder Verschleiß eintritt, die Zusammensetzung des Kraftstoffluft-Gemisches ändern und damit Leistungs- und Verbrauchswerte des Motors verschlechtern muß. Wir brauchen uns deshalb kaum um die richtige „Einstellung“ des Vergasers zu sorgen — die wird im Herstellerwerk sehr sorgfältig vorgenommen, um das Beste an Leistung und Wirtschaftlichkeit aus dem Motor herauszuholen. Die Einstellung als solche kann sich auch während des Betriebes nicht verändern, aber es können eine Reihe von Fehlern auftreten, die genau so wirken, als ob die Einstellung falsch, d.h. die Düsen zu groß oder zu klein seien.

Diese gefährlichen Fehler vermeiden bzw. korrigieren wir, wenn wir dem Vergaser bei der Pflege unseres Mopeds unsere ganz besondere Sorgfalt angedeihen lassen. Da sind zunächst eine Reihe von Fehlern, die wirken, als ob die Vergasereinstellung zu fett, die Düse also zu groß sei: Eine nicht fest angezogene Hauptdüse, an deren Gewinde vorbei zusätzlicher Kraftstoff zum Luftstrom gelangen kann; eine nach längerer Betriebszeit durch die Vibrationen der Düsennadel ausgeschlagene Nadeldüse; ein ausgeschlagener Schwimmerventilsitz bzw. ein abgenützter Konus

der Schwimmernadel (die das Kraftstoffniveau im Vergaser höher werden lassen); ein Fremdkörper im Schwimmerventil (der dessen rechtzeitiges Schließen verhindert); oder gar ein winziges Loch im Schwimmer (wodurch wiederum, wegen des dann höheren Schwimmergewichtes infolge eingedrungenen Kraftstoffs, das Kraftstoffniveau erhöht wird) — alles das sind Fehler, die sich während des Betriebes einstellen können. Wir müssen sie beseitigen; durch sorgfältige Reinigung des Vergasers, soweit es sich um Ver-

schmutzungen handelt, durch Einsetzen neuer Teile, soweit es sich um Verschleiß handelt. Keinesfalls dürfen wir aber etwa die Einstellung ändern, d.h. die Düse verkleinern, wenn auf Grund solcher Fehler Verbrauchserhöhung und schlechtere Leistung bemerkbar wird. Natürlich können wir die Verschleißerscheinungen nicht verhindern, aber Verschmutzungen und lockere Teile erkennen wir bei regelmäßiger Pflege und sparen dann die sonst vergeudeten kostbaren Liter.

Es gibt aber auch eine Reihe von Fehlern, die ein zu mageres Kraftstoffluftgemisch bewirken, genau so also, als ob eine zu kleine Düse eingesetzt wäre. Da sind wieder Verschmutzungen möglich: Schmutz in den Kraftstoffbohrungen und den Düsen braucht ja durchaus nicht sofort zu einer Verstopfung der Durchgänge zu führen, sondern verengt dieselben nur und läßt weniger Kraftstoff durch. Damit wird das Gemisch zu mager, die Leistung des Motors schlechter, es entsteht die Gefahr der Überhitzung, — und das alles kostet irgendwie unser Geld. Das gleiche tritt ein, wenn falsche Luft irgendwo Zutritt und damit die sorgsam ermittelte Vergasereinstellung über den Haufen wirft: Wenn beispielsweise der Vergaser am Ansaugstutzen nicht ordnungsgemäß festgeklemmt ist, wenn die Dichtung zwischen diesem Stutzen und dem Motor schadhafte ist oder wenn der Abschlußdeckel der Mischkammer sich gelockert hat. Wer seinen Vergaser regelmäßig pflegt, erkennt das rechtzeitig und kann es mit wenigen Handgriffen in Ordnung bringen. Wer es nicht tut, vergeudet sein Geld und bleibt vielleicht noch im unpassendsten Augenblick bei Nacht und Nebel irgendwo liegen.

Zum Vergaser gehören auch die Filter, das Kraftstoffsieb (welches meist irgendwo zwischen Tank und Vergaser in die Zuleitung eingeschaltet ist), und vor al-

lem das Luftfilter, welches vor dem Vergaser sitzt, um den Straßenstaub vom Motor fernzuhalten. Ist das erstere verschmutzt, so gibt es, ehe der Motor ganz stehen bleibt, ein zu mageres Gemisch. Ist das Luftfilter verschmutzt, so wird der Luftzutritt gedrosselt, die Saugwirkung an der Düse steigt und damit wieder der Verbrauch. Kaum eine Pflegearbeit kann so viel Kraftstoff sparen und so viel Ärger, wie ein wenig aufgewendete Sorgfalt für die Vergaserpflege. R.

Lichtbatteriezünder

Der **Lichtbatteriezünder** vereinigt in sich eine Batteriezündung – bestehend aus Zündspule, Zündunterbrecher und Fliehkraftversteller – und eine Gleichstrom-Lichtmaschine mit Reglerschalter, die in Verbindung mit einer Batterie arbeitet. In der Ausführung von Bosch wird er als Zünd- und Lichtstromquelle für Zwei- und Viertaktmotoren mit einem oder zwei Zylindern verwendet. Gegenüber dem Schwunglichtmagnetzünder wird er dann vorgezogen, wenn der Zündzeitpunkt des Motors in Abhängigkeit von der Drehzahl verstellbar sein muß und wenn die Lichtanlage eine größere Lichtleistung erfordert.

Das Gerät besteht aus einem „feststehenden Teil“, der in einer Passung des Kurbelgehäuses befestigt wird, und aus einem „umlaufenden Teil“, der „fliegend“ – d. h. ohne eigene Lager – auf die Kurbelwelle aufgesetzt ist.

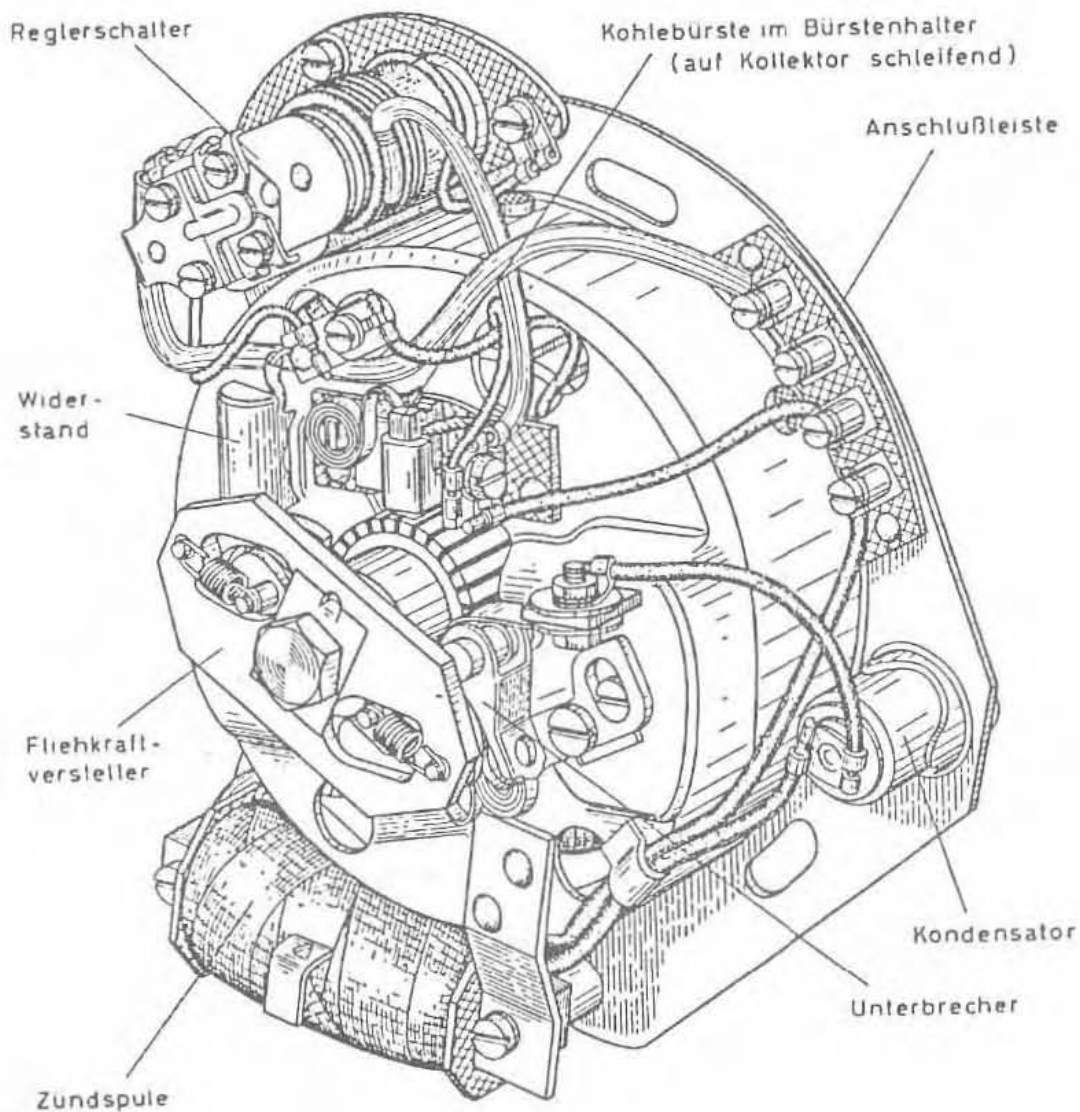


Abb. 385 Bosch-Lichtbatteriezünder für Einzylindermotor

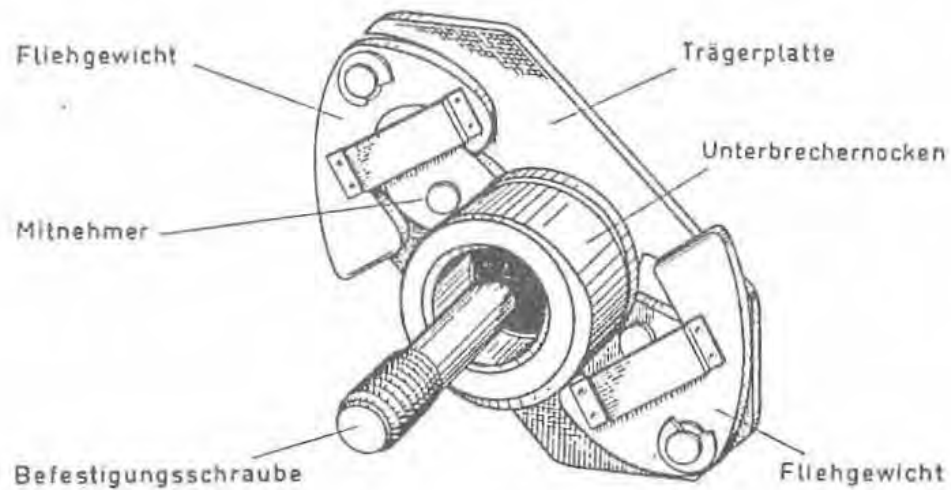


Abb. 386 Fliehkraftversteller mit Nocken und Befestigungsschraube (Rückseite)

Abb. 385 Bei Einzylindermotoren zeigt der feststehende Teil des Lichtbatteriezünders ein topfartig ausgebildetes Gehäuse mit einem Rand, auf dem die **Zündspule**, der **Kondensator**, der **Reglerschalter** und die Anschlußleiste für die Niederspannungsleitungen be-

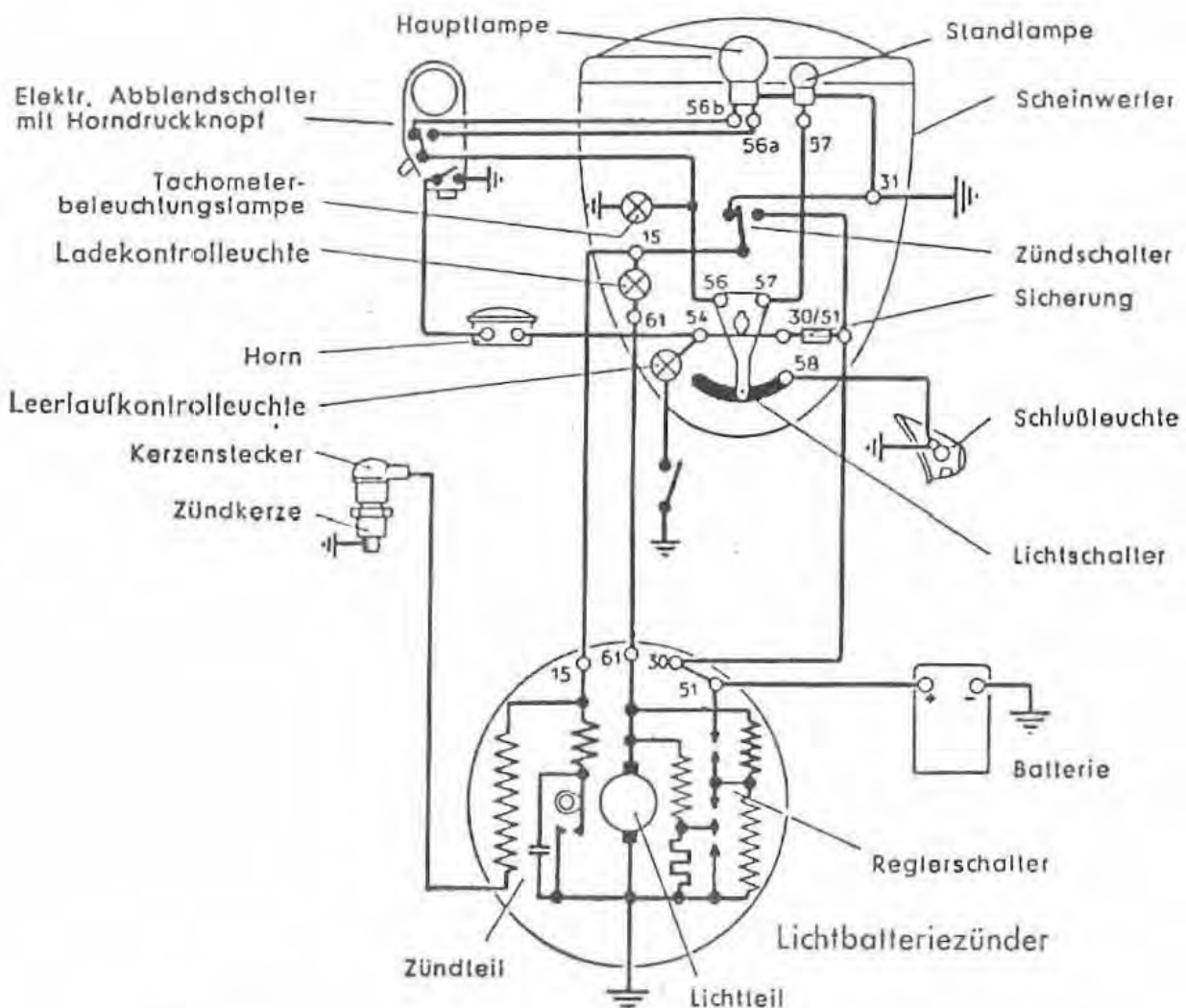


Abb. 387 Schaltbild einer Gleichstrom-Anlage mit Lichtbatteriezünder für Einzylindermotoren

festigt sind. Die Zündleitung wird direkt an der Zündspule angeschlossen. Der Gehäuselopf umschließt das eigentliche **Polgehäuse** mit den sechs **Polshuhen**, welche die **Erregerwicklungen** der Lichtmaschine tragen. Außen am Boden des Topfes sind die **Bürstenhalter** mit den **Kohlebürsten**, der **Widerstand** des Spannungsreglers, der **Unterbrecher** und der **Schmierfilz** für den Nocken angebracht.

Der umlaufende Teil des Lichtbatteriezünders besteht aus dem **Lichtmaschinenanker** mit der **Ankerwicklung** und dem **Kollektor**. Der einhöckerige **Unterbrechernocken** wird – oft in Verbindung mit einem **Fliehkraftversteller** – auf die hohle Ankerwelle aufgesteckt und durch dieselbe Befestigungsschraube gehalten, mit welcher der Anker auf die Kurbelwelle aufgezogen wird. Der Fliehkraftversteller hält in der Ruhelage die Nockenhülse in der Stellung „Spätzündung“, während er sie bei steigender Drehzahl durch die Verschiebung der Fliehkewichte mehr und mehr in die Stellung „Frühzündung“ verdreht.

Abb. 386

Der **Zündteil** im Lichtbatteriezünder entspricht in Aufbau und Wirkungsweise einer normalen Batteriezündanlage. Der einhöckerige Unterbrechernocken unterbricht je Umlauf der Kurbelwelle einmal den Primärstrom in der Zündspule, was den Forderungen eines Zweitaktmotors entspricht. Beim Viertaktmotor entsteht bei jedem zweiten Umlauf der Kurbelwelle ein „falscher“ Funke, der aber in den Ausstoßhub fällt und somit wirkungslos ist.

Abb. 387

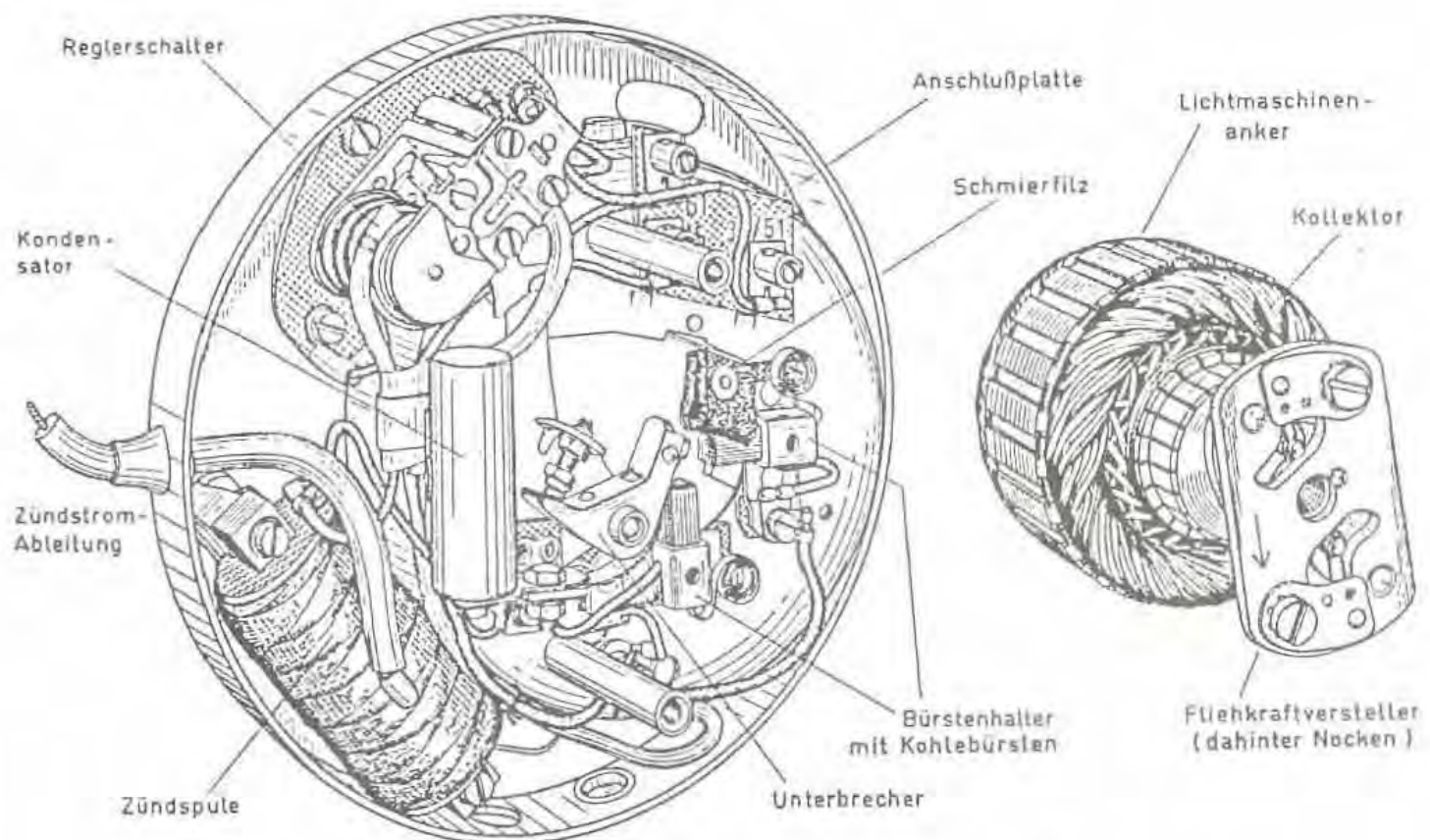


Abb. 388 Noris-Lichtbatteriezünder für Einzylindermotor

Der **Lichtteil** im Lichtbatteriezünder entspricht einer sechspoligen, selbsterregenden Gleichstrom-Nebenschlußmaschine für 6 Volt und 45 Watt. Die Lichtmaschinenspannung wird durch den Reglerschalter unabhängig von der Motordrehzahl auf annähernd gleicher Höhe gehalten.

Abb. 388 Die sehr bekannte Ausführung des Lichtbatteriezünders von Noris unterscheidet sich nur unwesentlich von dem bisher besprochenen Gerät. Auch bei ihr muß der Motor für die Aufnahme des Lichtbatteriezünders eingerichtet sein. Der feststehende Gehäusetopf trägt auf der Stirnseite die **Zündspule**, den **Unterbrecher** mit dem **Kondensator**, einen Schmierfilz für den Unterbrechernocken, den **Reglerschalter**, die beiden **Bürstenhalter** mit den **Kohlebürsten** und die Anschlußplatte für die Niederspannungsleitungen. An der Rückseite des Gehäusetopfes sind vier **Polschuhe** mit den **Erregerwicklungen** angebracht. Der **Lichtmaschinenanker** ist ohne eigene Lagerung auf die Kurbelwelle aufgezogen und trägt den **Unterbrechernocken**, der mit einem **Fliehkraftversteller** verbunden sein kann.

Der wesentlichste Unterschied gegenüber der Bosch-Ausführung besteht demnach darin, daß das Noris-Gerät statt einer sechspoligen nur eine vierpolige Lichtmaschine aufweist, die bei einer Spannung von 6 Volt je nach der Gerätgröße eine Nennleistung von 25–60 Watt erbringen kann. Der äußerlich nicht sichtbare Widerstand zum Spannungsregler ist um die erste Spule der Erregerwicklung gewickelt. In der Wirkungsweise besteht kein Unterschied.

Abb. 389 und 390 Bei **Zweizylinder-Zweitaktmotoren** in der Ausführung von Bosch weist der Zündteil des Lichtbatteriezünders zwei Zündspulen, zwei Unterbrecher und zwei Kondensatoren auf. Damit der Zündzeitpunkt für jeden Zylinder getrennt eingestellt werden

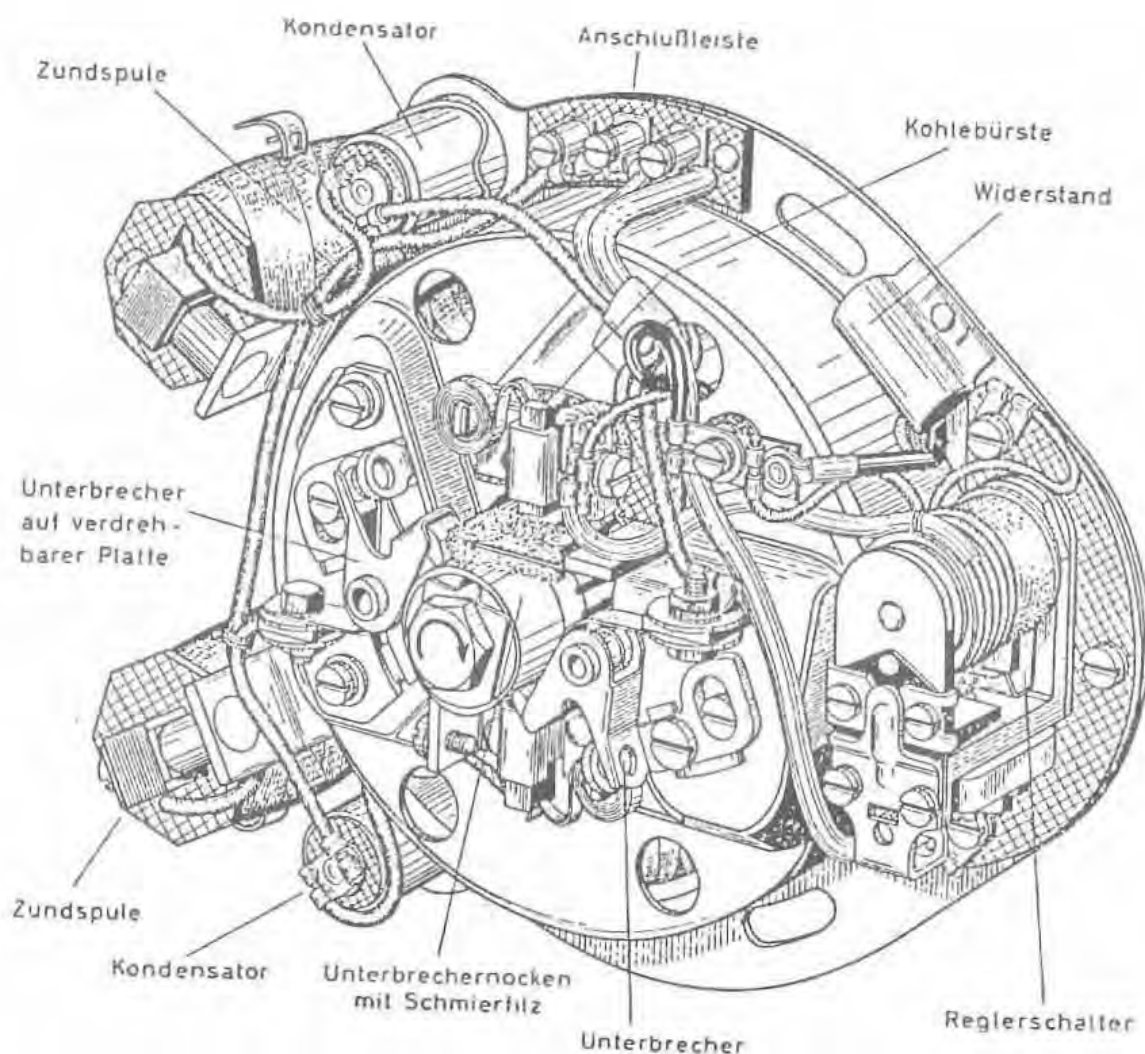


Abb. 389 Bosch-Lichtbatteriezünder für Zweizylindermotor

Abb. 391 Der einhöckerige Unterbrechernocken unterbricht bei jeder Umdrehung der Kurbelwelle den Primärstrom abwechselnd in der einen und in der anderen Zündspule, wie es der Betrieb des Zweitaktmotors erfordert.

Bei Zweizylinder-Viertaktmotoren hat der Lichtbatteriezünder wohl zwei Zündspulen, aber nur einen Unterbrecher und einen Kondensator. Die Primärwicklungen der beiden Zündspulen sind in Reihe geschaltet.

Der Primärstrom wird durch den einhöckerigen Unterbrechernocken in den beiden Zündspulen gleichzeitig unterbrochen. Das bringt mit sich, daß bei zwei Umdrehungen der Kurbelwelle in den beiden Motorzylindern abwechselnd je ein richtiger und ein „falscher“ Zündfunke entsteht. Der richtige Zündfunke entzündet am Ende des VerdichtungsHubes das Kraftstoffluftgemisch, der „falsche“ Funke fällt in das Ende des Ausstoßhubes und bleibt ohne Wirkung.

Die Wartung des Lichtbatteriezünders verlangt, daß die Unterbrecherkontakte genau wie bei der allgemeinen Batteriezündung gepflegt und von Zeit zu Zeit nachgestellt werden,

und daß die Kohlebürsten und der Kollektor wie bei einer normalen Lichtmaschine nach längerer Betriebsdauer überholt werden.

Wir danken Uwe Rosenthal Tel. 0461-34741, von den AWO / Simson Freunden, für die informative und interessante Zusammenstellung über Motorradelektrik der vergangenen Jahre. Wir werden diese in mehreren Beiträgen im HB bringen. Danke Uwe.

Tips aus "MAXFAHRER" Tel. 02403-33224.

Gewindereparatur M7

Die Fa. Hema, Karlstr. 5, 27711 Osterholz-Scharmbeck, Tel. 04791-3776, Fax 04791-3541, liefert für ca. 62,-DM den "RECOIL" Rep-Satz. RECOIL ist fast identisch mit dem bekannten Helicoil.

Probleme mit Schlüssel und Schlössern

Die Fa. H.J. Konrad GmbH, Postfach 1528, D-63885 Miltenberg, Tel. 09371-3015, Fax 09371-4171 kann sämtliche Schlüssel und Schlösser nach Muster oder Nummer liefern. Siehe auch HB 3/91 S.23 und 3/92 S.26.

Bremswirkung.

Das Anpassen der Bremsbacken an den Radius der Bremstrommel geht einfachst mit 80er Schmirgelleinen und doppelseitigem Klebeband. Das Schmirgelleinen wird über die gesamte Belagbreite und den gesamten Innenumfang der Bremstrommel aufgeklebt. Nun werden die auf der Bremsankerplatte sitzenden Backen auf den Radius eingeschliffen. Achtung Abrieb ist krebsauslösend, (Asbest) nur mit Wasser ausspülen. Nach dieser Behandlung sollte eine neubelegte Bremse ihrem Namen wieder Ehre machen!

Seitenständer für Resi und Imperator.

Uwe zeigte auf der 40igsten einen Eigenbau-Seitenständer, der sich - wie Uwe sagte - sehr gut bewährt hat. Uns hat die Ausführung sehr gut gefallen, da sie sich dezent unterhalb des Auspufftopfs verbirgt. Uwe Tel. 06181-28319 will hierzu eine Bauanleitung erstellen, die wir dann im HB bringen. Eilige rufen direkt bei Uwe an.

Korken

Sektkorken haben sich als Material zur Benzinbahnreparatur - (Information hierzu - siehe Motorrad-Classic Heft 3/94 S.49. Bei Nachbestellung Tel.0711-182-1229) - gut bewährt. Dieses Material eignet sich aber auch hervorragend für Kupplungen. Wer hierzu Tips benötigt wende sich an Dieter Tel. 02223-24583.

Museum

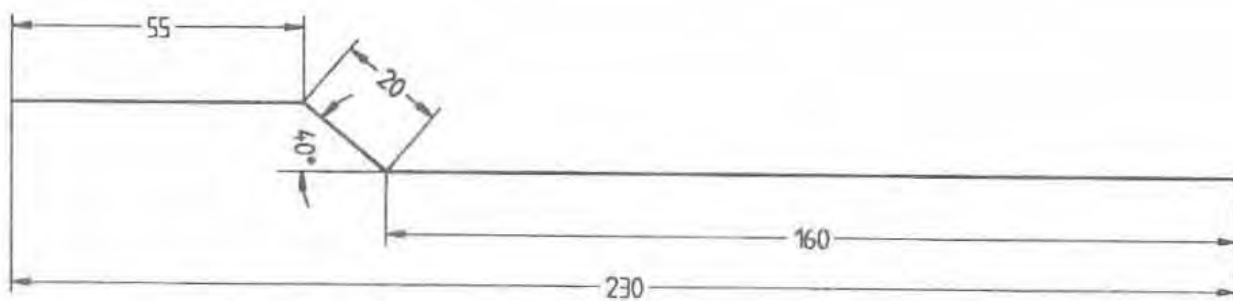
In D-02779 Großschönau / Ostsachsen, in der David-Goldberg-Str. 27, Tel.035841-2708 gibt es ein Motorrad und Technik Museum zu besuchen. Geöffnet - Samstag und Sonntag 10 bis 12 und 13 bis 17 Uhr, von April bis Oktober, so die Zeitschrift Markt 5/94 S.263. Sollte ein Horex-Freund das Museum besuchen, so würden wir vom HB uns über einen Bericht freuen. -Bernhard Tel. 06221-315760 hat uns freundlicherweise noch ein Museum benannt.

Edelstahlauspufftöpfe

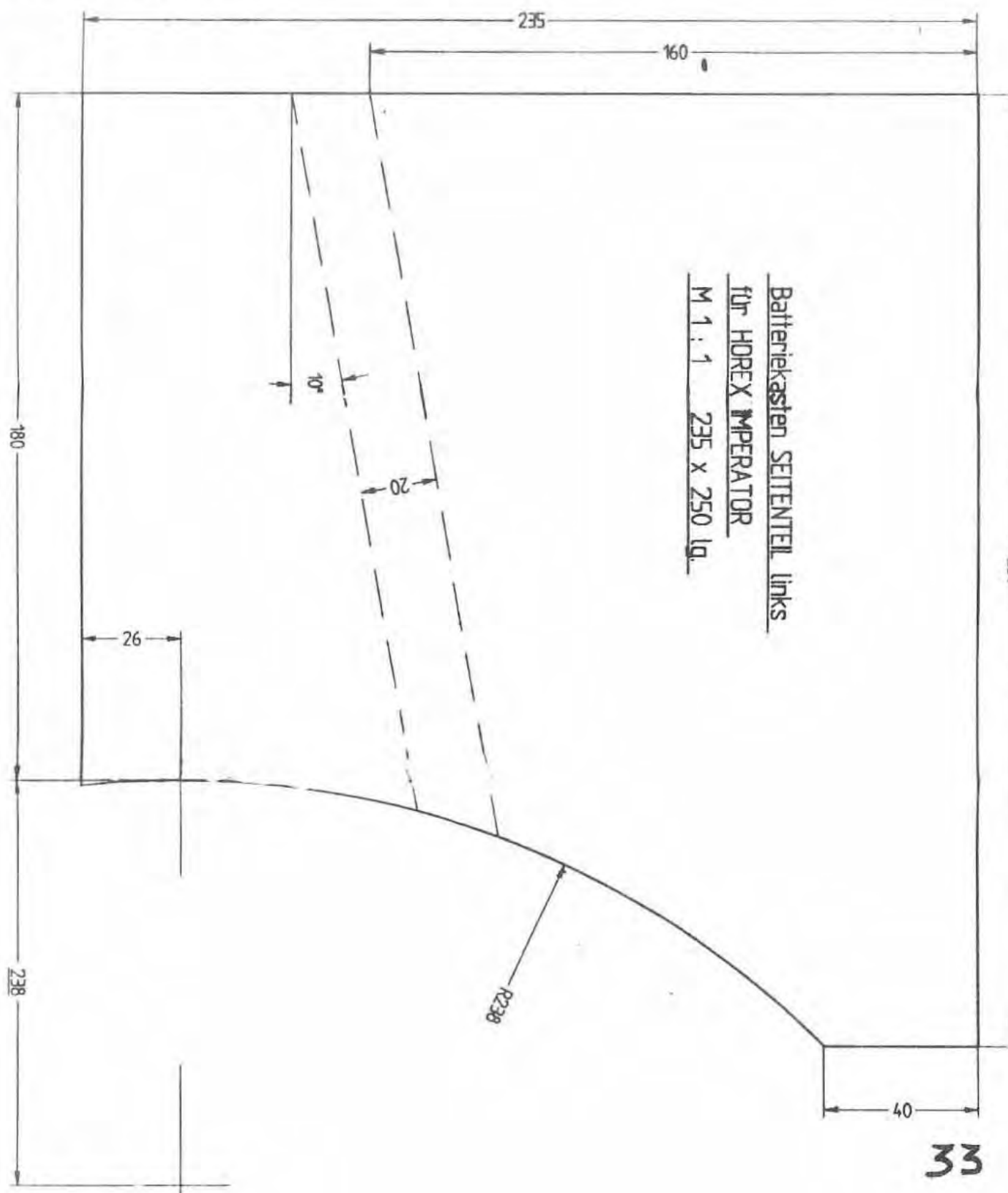
Stefan Tel. 08230-5700 fertigt in Handarbeit birnenförmige Auspufftöpfe für die Regina mit langen Krümmerrohren. Als Material findet 1,25mm VA Blech mit der Bezeichnung 45.41 Verwendung. Diese Töpfe könnt ihr an eure Nachkommen vererben. Das so etwas nicht billig sein kann ist wohl klar. Stefan nimmt 250,-DM pro Topf.

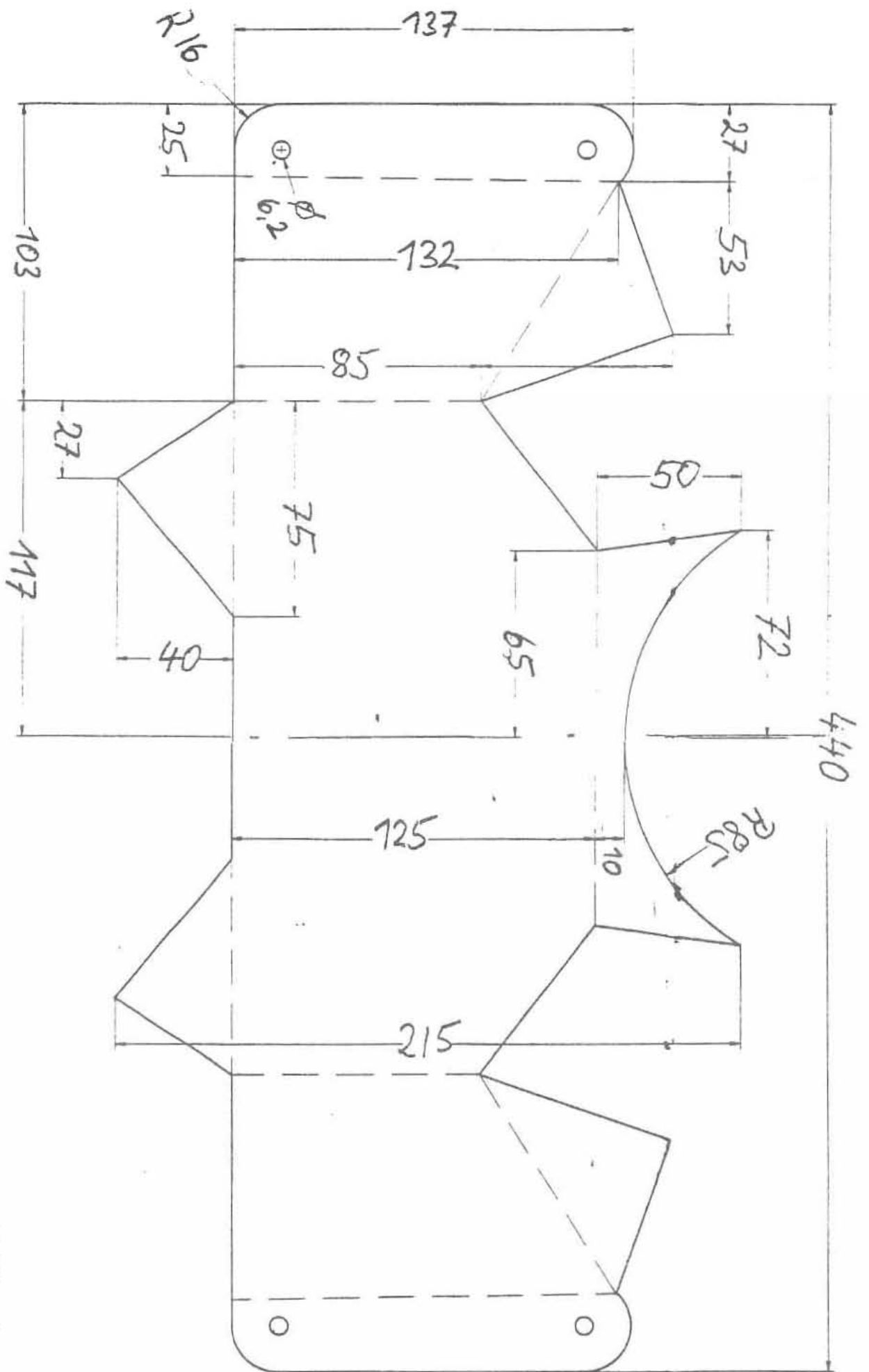
Des weiteren hat Thomas Ackermann, unser Horex-Freund aus England eine Adresse eines englischen Kleinbetriebs der zigarrenförmige Töpfe aus VA herstellt. Diese Töpfe passen wunderbar an Imperator und Resi. Das durch verschieden lange Rohre gebildete innere Dämpfungssystem ist für 4-Takter hervorragend geeignet und hat so manchem Krad Flügel gemacht. Thomas ist unter Tel. 0042-33-31045 zu erreichen.

Eine Weitere Adresse zu diesem Thema ist Stefan Aumann, Haidhäuser 2, in D-27801 Brettorf, der neben Töpfen auch Krümmer in VA herstellt.

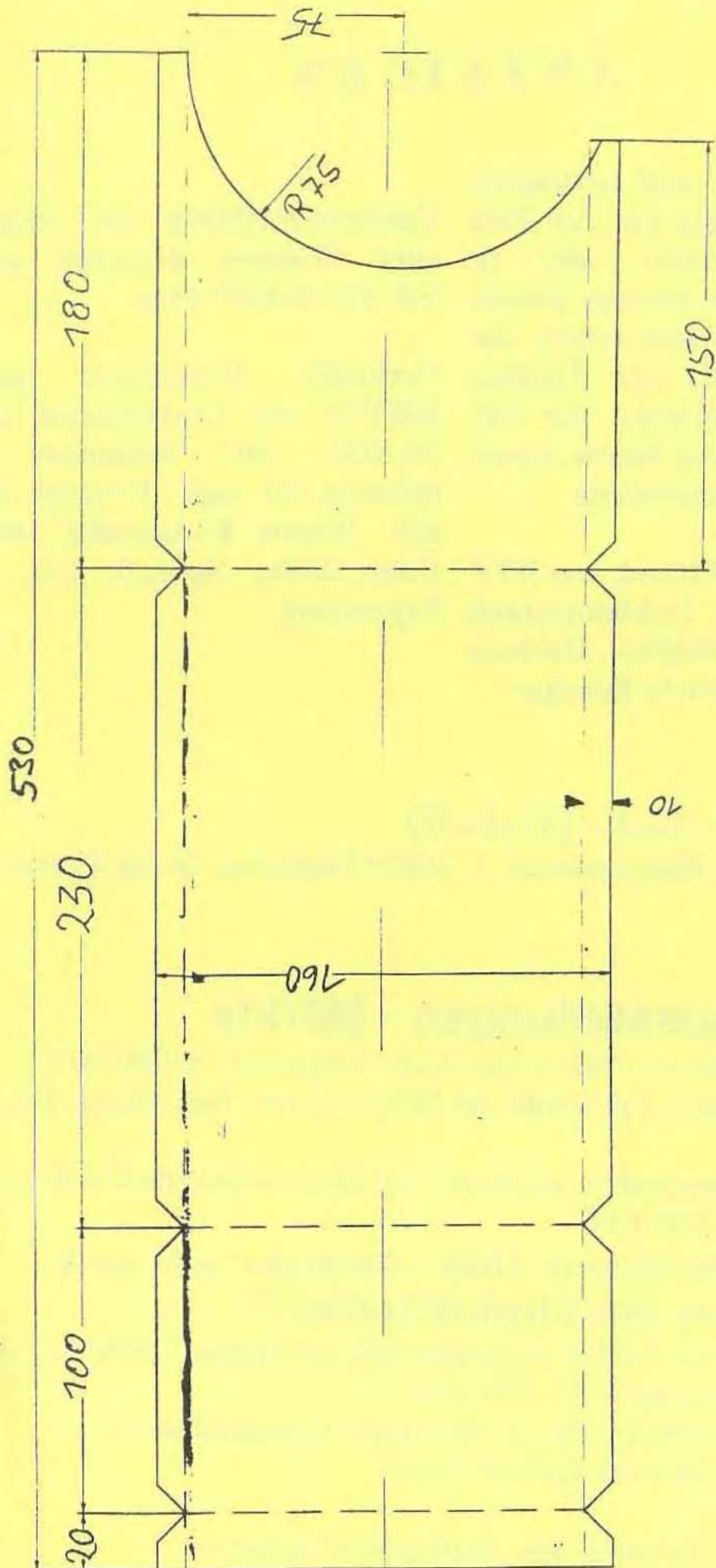


-Peter Tel.0911-49490 hat uns freundlicherweise Blechabwicklungen vom Batteriekasten und der Nummernschildhalterung der Imperator zur Verfügung gestellt.





Abwicklung Nummernschildhalterung
für HOREX IMPERATOR
215 x 440 lg.



Batteriekasten für
HOREX IMPERATOR
160 x 530 lg.

ANZEIGEN

Alle Kleinanzeigen sind kostenfrei.

Wir behalten uns aber vor, den Text sinnvoll zu kürzen oder zu verändern. Anzeigen können jeweils bis 30 Tage vor Herauskommen des HB an uns per Post oder Telefon, für die nächste Ausgabe des HB, gegeben werden. Siehe hierzu Adresse und Telefon im Impressum.

Regina350, Bj.52, 2.Hand, von KFZ Meister restauriert Liebhaberstück TÜV 2Jahre. DM 15.800,- . Gerhart Tel.07231-101428. Nicht Februar

Vorderschutzblech für Imperator oder Resident dringend gesucht Tel. 02248-3507 Fred.

Verkaufe: Windschild passend BMW/6 mit Lenkerhalter kompl. 90,-DM. 2in1 Krümmer nicht gelaufen für engl. Triumph Bj. 78 mit Norton Rodstertüte 100,-DM Hans Rolfes, Splitt.R. 133, 26871 Papenburg

Auspuff für Sachs (Rebell)

Eberhard Berger, Oberwasserstr. 2, 38829 Harsleben, fertigt Krümmer und Töpfe für Sachs.

Treffen - Ausstellungen - Märkte

- + 4 bis 5.3. Treffen der "Schweizer Horex Veteranen" in CH 5616 Meisterschwanden, Fabrikhalle der Weberei Lenz. Info Alfred Tel. 0041-57-271731
- + 13 bis 15.1 Wintertreffen der Horex und Gespannfreunde Mainkling Info bei Fritz Tel. 07959-634
- + **2 bis 5.6. Die 41-igste Horex Sternfahrt geht nach Braunschweig. Info Ulrich 0531-690177**
- +10 bis 11.6. Horex-Treffen Norwegen Info bei Magnus Dahle Tel. 0049-51-482333. Siehe auch HB 4/94 Seite 2.
- + 14 bis 16. 7 Sommertreffen der Horex und Gespannfreunde Mainkling Info bei Fritz Tel 07959- 634

+ Diese Zeichen bedeuten: neu, wichtig oder verändert.

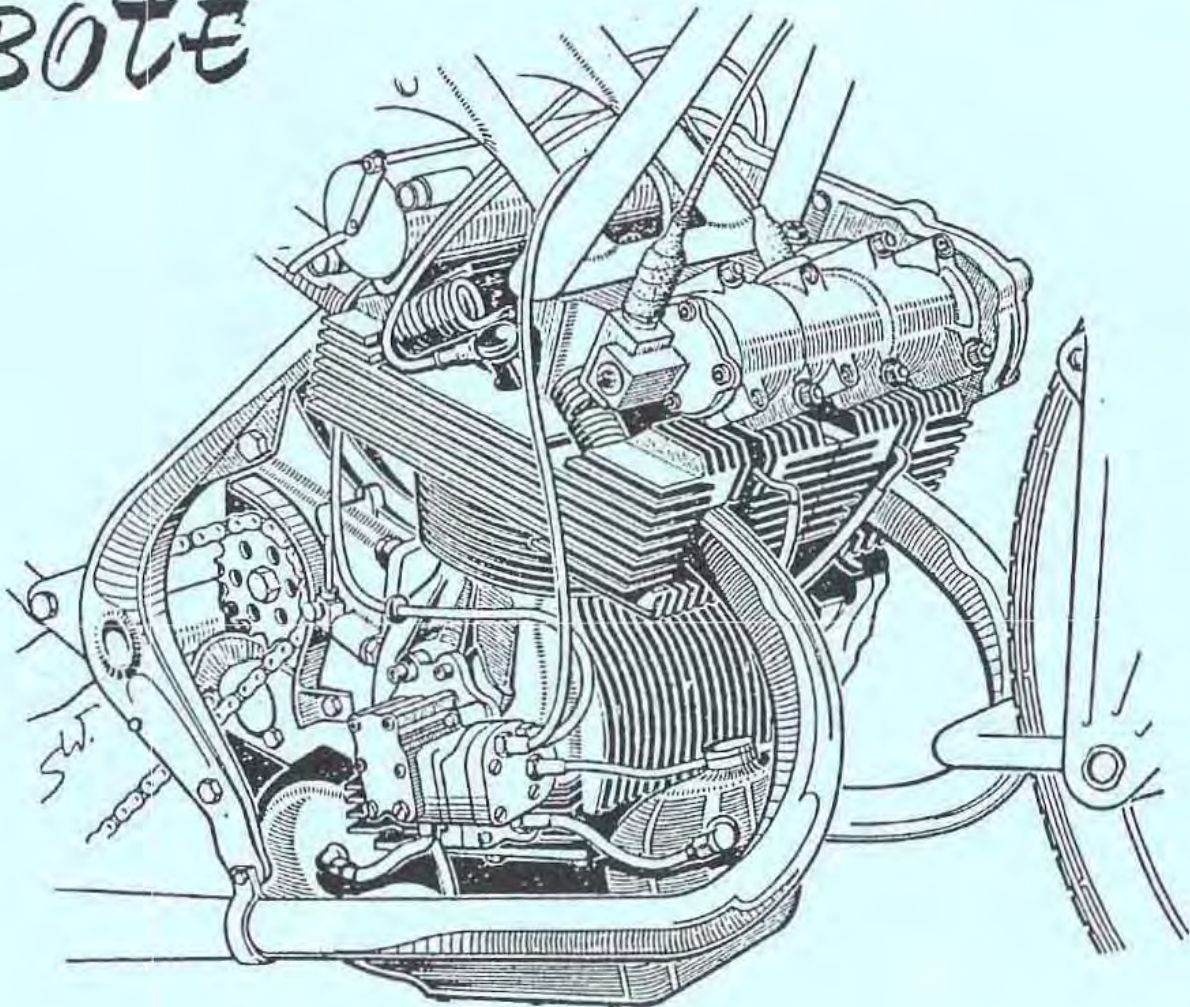


HOREX

*Die nächste Sternfahrt
geht nach*



BOLE



Schutzgebühr 2,- DM Heft 2/ 95

Liebe Horexfreunde,

Dieses Heft spiegelt den Fleiß und das Interesse der Horex-Freunde am HB wieder. Die Mitarbeit der Horex-Freunde ist so gewaltig, daß es uns nicht möglich ist, alle uns zugegangenen Beiträge in diesem Heft plazieren zu können. Wir möchten uns in jedem Fall für die soviel Fleiß bedanken. Uns bleibt nur die Qual der Wahl. Die Auswahl stellt keine Wertung dar. Wir suchen aus nach, Platzbedarf, Themenkreisen und Wichtigkeit (z.B. das in diesem Heft wiedergegebene und von Rolf zusammengestellte Inhaltsverzeichnis). Wir können aber jedem Beitragslieferanten zusichern, daß sein Beitrag nicht verloren ist, sondern im nächsten oder einem weiteren Heft berücksichtigt wird. Und weiter gilt, eigene Beiträge aus dem Leserkreis die als fertige Kopiervorlage bei uns eingehen werden mit einem Kostenfreien Jahresabo inkl. Porto belohnt. Das ist zwar nicht viel - aber daß was uns möglich ist. In diesem Sinne weiter so und ein erfolgreichen Sommer 1995 wünscht Euch.,
Euer Novice.



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

- Zylinderkopf - Änderungen und Reparaturen (Auspuffstutzen)
- Umbau Motorentlüftung
- Kolben für Regina 350/400
- Sonstige Spezialreparaturen und Änderungen auf Anfrage
- Kostenlose techn. Beratung

HOREX

HOREX-NEUTEILE

- Teilleiste anfordern -

Tachometer und -scheiben
für Adler - Zündapp

KLAUS FORSTER

An den Stadtwiesen 32 · 64625 Bensheim-StW
Telefon: 06251/73223 ab 19.00 Uhr
Telefax: 06251/71394

Das Medium für alle
MAICO-Fahrer

MAICO Letters

Kostenloses
Probeexemplar ?

Postkarte an:
SYNOVA-Marketing
Unterbüschhof 69
42799 Leichlingen

Ein ganz großes **Dankeschön** an Rolf, Tel. 06081-16598, von den Veteranenfreunden Taunus, für die Fleißarbeit ein Horex-Boten Inhaltsverzeichnis auszuarbeiten. Dieses Dankeschön habe ich sicher auch im Namen von vielen der HB-Leser ausgesprochen.

1200 Augen sehen mehr als 2, wer konstruktives zum Inhaltsverzeichnis beitragen kann rufe bitte bei Rolf an! Rolf hat vor, unter Berücksichtigung von Resonanz aus dem Leserkreis, das Inhaltsverzeichnis einmal jährlich auf dem neusten Stand zu bringen und eventuelle Fehler zu verbessern.



Inhaltsverzeichnis des Horex Boten

12 Volt	Heft	Apr.90
12 Volt	Heft	Jul.90
12 Volt	Heft	Jan.91
12 Volt	Heft	Jul.91
12 Volt	Heft	Okt.91
12 Volt	Heft	Jan.92
12 Volt	Heft	Apr.92
12 Volt	Heft	Jul.92
12 Volt	Heft	Apr.93
12 Volt	Heft	Jul.93
12 Volt	Heft	Okt.93
12 Volt	Heft	Jan.94
12 Volt Regler für original Lima	Heft	Apr.93
12 Volt Umbau	Heft	Okt.93
12 Volt Umbau	Heft	Jan.94
12 Volt Umbau Imperator	Heft	Jul.93
2 Zylinder	Heft	Apr.91
2 Zylinder	Heft	Jan.94
280 Watt Lima	Heft	Jul.91
A1M bis D1M	Heft	Jan.89
A1M bis D1M	Heft	Jul.91
AM	Heft	Apr.90
Auspuffanlagen u. Stutzen	Heft	Jul.91
Auspuffanlagen u. Stutzen	Heft	Apr.92
Auspuffanlagen u. Stutzen	Heft	Jul.92
Auspuffanlagen u. Stutzen	Heft	Okt.92
Auspuffanlagen u. Stutzen	Heft	Okt.93
Auspuffstutzen	Heft	Apr.92
Auspuffzeichnung SB 35, u. Regina 0	Heft	Jul.93
Ausstellungen u. Museen	Heft	Jul.90
Ausstellungen u. Museen	Heft	Jul.91
Ausstellungen u. Museen	Heft	Jan.92
Ausstellungen u. Museen	Heft	Jul.92
Ausstellungen u. Museen	Heft	Jul.92
Ausstellungen u. Museen	Heft	Okt.92
Ausstellungen u. Museen	Heft	Okt.92
Ausstellungen u. Museen	Heft	Jan.93
Ausstellungen u. Museen	Heft	Apr.93
Ausstellungen u. Museen	Heft	Jan.94
Axialspiel bei Rundgehäuse-KW	Heft	Jul.92
Batterie	Heft	Jan.89
Batterie	Heft	Apr.89
Batterie	Heft	Jul.89
Batterie	Heft	Okt.89
Batterie	Heft	Jan.94
Batteriezündung	Heft	Okt.94
Beiwagen	Heft	Jan.92

Bekleidung u. Ausrüstung	Heft	Jan.91
Bekleidung u. Ausrüstung	Heft	Jul.91
Bekleidung u. Ausrüstung	Heft	Apr.92
Bekleidung u. Ausrüstung	Heft	Jul.92
Bekleidung u. Ausrüstung	Heft	Okt.92
Bekleidung u. Ausrüstung	Heft	Jan.93
Bekleidung u. Ausrüstung	Heft	Apr.93
Bekleidung u. Ausrüstung	Heft	Jul.93
Beleuchtung Rücklicht	Heft	Apr.93
Bemalung u. Abziehbilder	Heft	Okt.90
Bemalung u. Abziehbilder	Heft	Apr.91
Bemalung u. Abziehbilder	Heft	Jul.91
Bemalung u. Abziehbilder	Heft	Jul.92
Bemalung u. Abziehbilder	Heft	Jul.93
Bereifung	Heft	Apr.92
Bereifung	Heft	Jan.93
Bereifung	Heft	Apr.93
Bereifung	Heft	Jul.93
Bereifung	Heft	Jan.94
BM	Heft	Apr.90
BM	Heft	Apr.93
Bowdenzugmaterial	Heft	Jul.92
Bremsen	Heft	Jul.92
Bremsen	Heft	Jul.93
Chronik Horex	Heft	Okt.90
Chronik Horex	Heft	Jan.91
Chronik Horex	Heft	Okt.92
Clubs	Heft	Apr.89
Clubs	Heft	Jan.90
Clubs	Heft	Jan.90
Clubs	Heft	Apr.90
Clubs	Heft	Jan.91
Clubs	Heft	Apr.91
Clubs	Heft	Jul.91
Clubs	Heft	Okt.91
Clubs	Heft	Jul.92
Clubs	Heft	Jan.93
Clubs	Heft	Apr.93
Clubs	Heft	Jan.94
Columbus	Heft	Jan.89
Columbus	Heft	Jan.90
Columbus	Heft	Jul.90
Columbus	Heft	Okt.90
Columbus	Heft	Jan.91
Columbus	Heft	Jul.91
Columbus	Heft	Jan.92
Columbus	Heft	Apr.92
Columbus	Heft	Jul.92
Columbus	Heft	Okt.92
Dichtungen u. Mittel	Heft	Jan.92
Dichtungen u. Mittel	Heft	Jan.94
Einfahren	Heft	Jan.91
Einmachglas	Heft	Okt.93
Elektrik	Heft	Jan.91
Elektrik	Heft	Jul.91
Elektronische Zündung	Heft	Okt.92
Elektronische Zündung Imperator	Heft	Jul.94
Ersatzteile	Heft	Jan.89

Ersatzteile	Heft	Apr.89	Horex	Heft	Apr.92
Ersatzteile	Heft	Jul.89	Horex	Heft	Jul.93
Ersatzteile	Heft	Jan.90	Horex	Heft	Okt.93
Ersatzteile	Heft	Apr.90	Horex	Heft	Jan.94
Ersatzteile	Heft	Jul.90	Horex Freunde	Heft	Jan.92
Ersatzteile	Heft	Jan.92	Horex Freunde	Heft	Jan.93
Ersatzteile	Heft	Jul.92	Horex Freunde	Heft	Apr.93
Ersatzteile	Heft	Jul.93	Horex Freunde	Heft	Jul.93
Ersatzteile	Heft	Okt.93	Horex Register	Heft	Jul.93
Ersatzteile	Heft	Okt.93	Horex Register	Heft	Jan.94
Federn u. Federchen	Heft	Apr.92	Hugo Schmitz	Heft	Jan.89
Federn u. Federchen	Heft	Jan.94	Hugo Schmitz	Heft	Apr.89
Film	Heft	Jan.94	Hugo Schmitz	Heft	Jul.89
Firmen	Heft	Jan.91	Hugo Schmitz	Heft	Okt.89
Firmen	Heft	Apr.91	Hugo Schmitz	Heft	Jan.90
Firmen	Heft	Jul.92	Imperator	Heft	Apr.89
Fischsilbergrau	Heft	Jan.92	Imperator	Heft	Jul.91
Fischsilbergrau	Heft	Apr.93	Imperator	Heft	Jul.92
Fliehkraftverstellung	Heft	Jan.93	Imperator	Heft	Apr.93
Galvanik, metall. Oberflächen	Heft	Okt.89	Imperator	Heft	Okt.93
Galvanik, metall. Oberflächen	Heft	Jul.91	Imperator 400	Heft	Jul.89
Galvanik, metall. Oberflächen	Heft	Okt.91	Imperator 400	Heft	Jan.94
Galvanik, metall. Oberflächen	Heft	Jan.92	Imperator 450 und Citation	Heft	Apr.90
Galvanik, metall. Oberflächen	Heft	Jan.94	Imperator 450 und Citation	Heft	Okt.90
Gespann	Heft	Jan.89	Imperator 450 und Citation	Heft	Apr.93
Gespann	Heft	Apr.92	Imperator 450 und Citation	Heft	Okt.93
Gespann	Heft	Apr.93	Imperator 450 und Citation	Heft	Jan.94
Gespann	Heft	Jul.93	Imperator 500 ccm von 1951	Heft	Jul.91
Gespann	Heft	Okt.93	Imperator Fahrgestell	Heft	Apr.92
Gespann	Heft	Okt.93	Imperator Fahrgestell	Heft	Jul.93
Gespanneinstellungen	Heft	Apr.93	Imperator Federbeine	Heft	Jul.91
Gesundheit	Heft	Jul.93	Imperator Federbeine	Heft	Apr.92
Getriebehauptwellen	Heft	Jan.90	Imperator Federbeine	Heft	Jan.94
Gewinde	Heft	Apr.91	Imperator Kolben	Heft	Jul.92
Gewinde	Heft	Apr.92	Imperator Kolben	Heft	Jan.93
Gewinde	Heft	Apr.93	Imperator Kopfteile	Heft	Apr.91
Gnom	Heft	Okt.92	Imperator Kopfteile	Heft	Okt.91
Gnom, AMI	Heft	Okt.92	Imperator Kopfteile	Heft	Jan.92
Gnom, AMI	Heft	Jan.93	Imperator Kopfteile	Heft	Jul.92
Gnom, AMI	Heft	Apr.93	Imperator Kopfteile	Heft	Okt.92
Graugußköpfe	Heft	Jan.90	Imperator Kopfteile	Heft	Jan.93
Gummiteile	Heft	Jul.91	Imperator Kopfteile	Heft	Apr.93
Gummiteile	Heft	Jan.92	Imperator Kupplung	Heft	Jan.92
Gummiteile	Heft	Apr.92	Imperator Maße die man ...	Heft	Apr.91
Gummiteile	Heft	Okt.92	Imperator Maße die man ...	Heft	Jul.92
Gummiteile	Heft	Okt.92	Imperator Maße die man ...	Heft	Apr.93
Gummiteile	Heft	Jan.93	Imperator Maße die man ...	Heft	Jul.93
Gummiteile	Heft	Jul.93	Imperator Maße die man ...	Heft	Jan.90
Hahnenstein Kurt	Heft	Apr.92	Imperator Maße die man ...	Heft	Jul.90
Härtevergleiche	Heft	Okt.91	Imperator Motornummern	Heft	Jan.89
Hauptständer	Heft	Jul.92	Imperator Nocken	Heft	Okt.90
Hinterachsläuferüberholung	Heft	Apr.94	Imperator Nocken	Heft	Apr.91
Horex	Heft	Jan.89	Imperator Nocken	Heft	Okt.91
Horex	Heft	Jan.90	Imperator Pleuel u. KW	Heft	Jan.89
Horex	Heft	Okt.90	Imperator Pleuel u. KW	Heft	Jan.91
Horex	Heft	Jan.91	Imperator Pleuel u. KW	Heft	Apr.91
Horex	Heft	Apr.91	Imperator Schnittzeichnung	Heft	Jan.94
Horex	Heft	Jan.92	Imperator Tuning	Heft	Jan.89

Imperator Tuning	Heft	Apr.91	Literatur Horex	Heft	Jul.89
Imperator Ventile	Heft	Okt.91	Literatur Horex	Heft	Apr.90
Imprator Schmierung	Heft	Okt.93	Literatur Horex	Heft	Jul.90
Kapselrohrlänge	Heft	Jan.90	Literatur Horex	Heft	Apr.91
Kegelrollenlager für Lenkkopf	Heft	Jul.93	Literatur Horex	Heft	Jul.91
Kennzeichengröße	Heft	Apr.94	Literatur Horex	Heft	Okt.91
Ketten u. Ritzel	Heft	Okt.91	Literatur Horex	Heft	Apr.93
Kettenkasten	Heft	Jul.92	Literatur Horex	Heft	Okt.93
Kickstarter	Heft	Jul.92	Literatur Horex	Heft	Jan.94
Kickstarterbolzen	Heft	Jan.90	Massenkräfte im Kurbeltrieb	Heft	Okt.93
Kipphebelhauben	Heft	Jan.90	Mechanischer Regler	Heft	Jul.91
Kleemann Fritz	Heft	Jul.93	Modelle, Kalender	Heft	Jul.92
KM, TM, LM, F1M	Heft	Jan.89	Modelle, Kalender	Heft	Okt.92
KM, TM, LM, F1M	Heft	Okt.89	Modelle, Kalender	Heft	Apr.93
KM, TM, LM, F1M	Heft	Jul.91	Modelle, Kalender	Heft	Okt.93
KM, TM, LM, F1M	Heft	Okt.92	Modelle, Kalender	Heft	Jan.94
KM, TM, LM, F1M	Heft	Jan.93	Motorschrauben, Regina	Heft	Jan.94
Kolbengewichte	Heft	Jan.90	Münch Friedel	Heft	Okt.90
Kupplungsdruckstangen	Heft	Jan.90	Münch Friedel	Heft	Okt.91
KW, Nadellagerung	Heft	Jan.93	Münch Friedel	Heft	Jan.93
KW, Regina, gepreßt	Heft	Jul.91	Neues	Heft	Apr.93
KW-Überholung, Regina	Heft	Apr.94	Neues	Heft	Jul.93
Lackieren und Linieren	Heft	Jul.93	Nockenwellen	Heft	Okt.91
Lackierung	Heft	Okt.90	Nockenwellengeschichte	Heft	Jan.92
Lackierung	Heft	Jul.91	Nockenwellenprobleme	Heft	Jul.91
Lackierung	Heft	Okt.91	Ölkreislaufprobleme Regina 400	Heft	Jul.93
Lackierung	Heft	Jan.92	Ölpumpen Instandsetzung	Heft	Apr.89
Lackierung	Heft	Apr.92	Opa Geuder	Heft	Okt.90
Lackierung	Heft	Jul.92	Opa Geuder	Heft	Jan.91
Lackierung	Heft	Jan.93	Opa Geuder	Heft	Apr.91
Lackierung	Heft	Apr.93	Opa Geuder	Heft	Jul.91
Lackierung	Heft	Jul.93	Opa Geuder	Heft	Okt.91
Lackierung	Heft	Jan.94	Opa Geuder	Heft	Jan.92
Lenker, Griffe, Züge	Heft	Jul.92	Opa Geuder	Heft	Apr.92
Lenkkopf u. Schwinge	Heft	Jul.93	Opa Geuder	Heft	Jul.92
Lichtmaschine	Heft	Apr.90	Opa Geuder	Heft	Okt.92
Lichtmaschine u. Regler	Heft	Apr.90	Opa Geuder	Heft	Jan.93
Lichtmaschine u. Regler	Heft	Jul.90	Opa Geuder	Heft	Jul.93
Lichtmaschine u. Regler	Heft	Okt.90	Opa Geuder	Heft	Okt.93
Lichtmaschine u. Regler	Heft	Jul.91	Opa Geuder	Heft	Jan.94
Lichtmaschine u. Regler	Heft	Jan.92	Plakate u. Postkarten	Heft	Jan.92
Lichtmaschine u. Regler	Heft	Jul.93	Plakate u. Postkarten	Heft	Apr.92
Literatur allgemein	Heft	Okt.89	Plakate u. Postkarten	Heft	Apr.93
Literatur allgemein	Heft	Apr.92	Polieren	Heft	Jul.93
Literatur allgemein	Heft	Jan.93	Preise	Heft	Okt.91
Literatur allgemein	Heft	Okt.93	Preise	Heft	Jan.94
Literatur allgemein	Heft	Jan.94	Primärketten für Regina	Heft	Okt.92
Literatur Columbus	Heft	Okt.89	Rahmen	Heft	Jan.90
Literatur Columbus	Heft	Jan.90	Rebell 50	Heft	Okt.89
Literatur Columbus	Heft	Jan.92	Rebell 98	Heft	Apr.89
Literatur Columbus	Heft	Apr.92	Rebell 98	Heft	Jan.93
Literatur Columbus	Heft	Jan.93	Rebell V21	Heft	Apr.92
Literatur Columbus	Heft	Jul.93	Reeb Hermann	Heft	Jul.90
Literatur Columbus	Heft	Okt.93	Reflektoren	Heft	Jan.91
Literatur Columbus	Heft	Jan.94	Reflektoren	Heft	Jul.92
Literatur Horex	Heft	Jan.89	Reflektoren	Heft	Jan.93
Literatur Horex	Heft	Apr.89	Regina 250	Heft	Okt.89
Literatur Horex	Heft	Apr.89	Regina 250	Heft	Jan.94

Regina 400	Heft	Jan.89
Regina 400	Heft	Apr.90
Regina 400	Heft	Jul.90
Regina 400	Heft	Jul.93
Regina Blechteile	Heft	Jul.93
Regina Einfahren	Heft	Jan.91
Regina Fahrbericht	Heft	Jan.89
Regina Gehäuse	Heft	Jan.94
Regina im Gelände	Heft	Jul.89
Regina Kolben	Heft	Jul.90
Regina Kolben	Heft	Apr.91
Regina Kolben	Heft	Jul.92
Regina Kolben	Heft	Okt.93
Regina Kopfteile	Heft	Apr.91
Regina Kopfteile	Heft	Jan.92
Regina Kopfteile	Heft	Jul.92
Regina Kopfteile	Heft	Okt.92
Regina Kopfteile	Heft	Jan.93
Regina Kopfteile	Heft	Okt.93
Regina Kupplung	Heft	Jan.91
Regina Kupplung	Heft	Okt.92
Regina Masse die man ...		
Regina Masse die man ...		
Regina Masse die man ...	Heft	Jan.90
Regina Masse die man ...	Heft	Jul.90
Regina Nocken	Heft	Apr.91
Regina Nocken	Heft	Okt.91
Regina Nocken	Heft	Jan.92
Regina Nocken	Heft	Apr.92
Regina Pleuel u. KW	Heft	Jan.91
Regina Pleuel u. KW	Heft	Jul.91
Regina Pleuel u. KW	Heft	Apr.92
Regina Pleuel u. KW	Heft	Jul.92
Regina Pleuel u. KW	Heft	Jan.93
Regina Pleuel u. KW	Heft	Apr.93
Regina Pleuel u. KW	Heft	Jul.93
Regina Pleuel u. KW	Heft	Okt.93
Regina Primärtrieb	Heft	Jan.91
Regina Primärtrieb	Heft	Okt.92
Regina Primärtrieb	Heft	Jan.94
Regina Rahmentteile	Heft	Okt.91
Regina Rahmentteile	Heft	Jul.92
Regina Reparatur Tip	Heft	Apr.92
Regina Reparatur Tip	Heft	Jul.92
Regina Reparatur Tip	Heft	Jan.93
Regina Reparatur Tip	Heft	Jul.93
Regina Reparatur Tip	Heft	Jan.94
Regina Rundgehäuse	Heft	Apr.90
Regina Rundgehäuse	Heft	Jan.92
Regina Rundgehäuse	Heft	Apr.92
Regina Rundgehäuse	Heft	Jul.92
Regina Rundgehäuse	Heft	Jan.94
Regina Schmierung	Heft	Apr.89
Regina Schmierung	Heft	Jul.90
Regina Schmierung	Heft	Jul.93
Regina Schmierung	Heft	Okt.93
Regina Seiten- u. Hauptständer	Heft	Apr.92
Regina Seiten- u. Hauptständer	Heft	Jul.92

Regina Sport	Heft	Jul.89
Regina Sport	Heft	Jul.90
Regina Sport	Heft	Apr.92
Regina Sport	Heft	Jan.95
Regina Sport Umbau	Heft	Jul.94
Regina Telegabel	Heft	Jan.92
Regina Telegabel	Heft	Jan.93
Regina Telegabel	Heft	Okt.93
Regina Tuning	Heft	Jan.89
Regina Tuning	Heft	Jul.91
Regina Zylinder	Heft	Jan.94
Reiniger u. Lösungsmittel	Heft	Jan.91
Reiniger u. Lösungsmittel	Heft	Apr.93
Reiniger u. Lösungsmittel	Heft	Jul.93
Reise	Heft	Jul.89
Reise	Heft	Okt.89
Reise	Heft	Jan.90
Reise	Heft	Apr.90
Reise	Heft	Jul.90
Reise	Heft	Jul.91
Reise	Heft	Apr.92
Reise	Heft	Jan.93
Reise	Heft	Apr.93
Reparaturanleitung Regina Motor	Heft	Apr.91
Reparaturanleitung Regina Motor	Heft	Jul.91
Resident	Heft	Apr.89
Resident	Heft	Jan.91
Resident	Heft	Jul.91
Resident Elektrik	Heft	Jul.91
Resident Fahrbericht	Heft	Apr.89
Resident Federbeine	Heft	Jul.91
Resident Federbeine	Heft	Apr.92
Resident Federbeine	Heft	Jan.94
Resident Kolben	Heft	Jul.90
Resident Kolben	Heft	Apr.91
Resident Kolben	Heft	Jan.93
Resident Kopfteile	Heft	Apr.93
Resident Maße die man ...	Heft	Jan.90
Resident Maße die man ...	Heft	Jul.90
Resident Maße die man ...	Heft	Jul.92
Resident Nockenwelle	Heft	Jan.90
Resident Rahmen	Heft	Jul.93
Resident Test	Heft	Jul.94
Resident Tips	Heft	Jan.90
Resident Tips	Heft	Apr.90
Resident Tips	Heft	Apr.92
Resident-Ratgeber	Heft	Jan.90
Rot die 1.	Heft	Apr.93
Rot die 2.	Heft	Jul.93
S 64	Heft	Jul.90
S 64	Heft	Okt.90
S 64	Heft	Apr.91
S 64	Heft	Jan.94
SB 35 u. Victoria Pionier	Heft	Apr.89
SB 35 u. Victoria Pionier	Heft	Jul.92
SB 35 u. Victoria Pionier Register	Heft	Jan.89
SB 35 u. Victoria Pionier	Heft	Jul.90
Zylinderkopfteile		

Neues aus dem Händlerkreis!

-Ammon Tel. 09721-86058 bietet ab sofort Duplexkettenradsätze für Regina0,01,02,03,06. Weiter sind neue Steuerradsätze (Nockenwellenrad aus Alu) mit Ölpumpenrädern für Kolbenpumpe oder Zahnradpumpe erhältlich. Das Aluminiumrad gibt es bei Ammon in drei Größen, um ein korrektes Zahnflankenspiel einstellen zu können. Weiter sind bei Ammon neue 18Liter Tanks verchromt zu erhalten. Der neue 695 Bildpositionenkatalog ist anzufordern.

-Sigmund Papst Tel. 06851-70164 hat die R2 Nocke für Imperator neu aufgelegt. Die Nocke wird aus bestem EC 80 Stahl gefertigt. Die Nockenlaufbahnbreite wurde etwas vergrößert um mit breiteren Kipphebeln dem Verschleiß vorzubeugen. Wer alt R1 oder R3 Wellen überarbeitet haben möchte wende sich ebenfalls an Sigmund, der diese Arbeiten mit Können und Präzision durchführt.

-OBS Tel. 07131-482000 bietet alle Dichtungen für Regina und viele für Imperator an. Die Preise sind moderat, sie beginnen bei 3,-DM für die Ventildeckeldichtung der Regina und enden bei 45,-DM für die eingefaßte Kopfdichtung der Imperator400. Weiter sind Ventile, Führungen aus Guß und Sondermessing sowie Kolben dem Original entsprechend bei Otto erhältlich. Des weiteren bietet OBS auch Kurbelwellenreparatur, Zylinderschleifen und Kopfüberholen an.

-Für 13,-DM ist bei Paul Nauwelaers in Brüssel Tel.0032-2-7670388 (Paul spricht hervorragend Deutsch und Englisch) eine 45ig seitige Edition zum Thema Regina erschienen. Die Edition ist im Format A4 im Kopierverfahren erstellt. Uns hat dieselbe sehr gefallen, und wir können sie nur weiter empfehlen.

Horex-Buch

Wie mir aus unterrichteten Kreisen bekannt wurde soll unser Leser Martin Tel. 02941-22726 an einem Horex-Buch arbeiten. (Unser eigenes Projekt ist ja zur Zeit Tod, mangels Autor) Wir wünschen Martin viel Erfolg und uns eine wunderbare Lektüre. Sollte bei Martin Interesse am teilweisen Vorabdruck bestehen, so stehen wir für jede Untat zur Verfügung.

"Neuer Schweizer H O R E X Verein"

Noch im vergangenen Jahr 1994 haben Schweizer H O R E X Fahrer einen neuen Verein gegründet.

Sie nennen sich "Schweizer H O R E X Veteranen"

Der Start ist gut geglückt, so haben sich doch am Gründungstag 21 Mitglieder eingeschrieben, und in den vergangenen Wochen sind noch einige hinzu gekommen.

Der Verein wird von Alfred Fleischer als Kapitän geleitet.

H O R E X- Treffs und Veranstaltungen möchten sie vermehrt ins Auge fassen. Auch in absehbarer Zeit einmal die Internationale H O R E X- Sternfahrt in die Schweiz zu bringen, ist ihr Ziel. Bereits haben sie eine Oldtimer Motorrad-Ausstellung gut über die Runden gebracht.

Clubadresse: "Schweizer H O R E X Veteranen"

Alfred Fleischer

Flücke 40

CH- 5616 Meisterschwanden

Tel. 0041 57 27 17 31



Schafträder	Heft	Jan.90	Technik allgemein	Heft	Apr.93
Schalldämpfer	Heft	Jul.92	Technik allgemein	Heft	Jul.93
Schalträder	Heft	Jan.90	Technik allgemein	Heft	Jan.94
Schlauch, Leitungen u. Hähne	Heft	Apr.92	Technik allgemein Magnete	Heft	Jan.91
Schlauch, Leitungen u. Hähne	Heft	Jul.92	Technik allgemein Nockenwellen	Heft	Jul.91
Schloß u. Schlüssel	Heft	Jul.91	Technik allgemein Nockenwellen	Heft	Okt.91
Schloß u. Schlüssel	Heft	Jul.92	Technik allgemein Pleuel u. KW	Heft	Jan.91
Schmierung, Mobilolietips	Heft	Okt.91	Technik allgemein Pleuel u. KW	Heft	Apr.91
Schmierung, Mobilolietips	Heft	Jan.92	Technik allgemein Pleuel u. KW	Heft	Apr.92
Schmierung, Mobilolietips	Heft	Okt.92	Technik allgemein Pleuel u. KW	Heft	Jan.93
Schmierung, Mobilolietips	Heft	Jan.93	Technik allgemein Pleuel u. KW	Heft	Jul.93
Schmierung, Mobilolietips	Heft	Apr.93	Technik allgemein Pleuel u. KW	Heft	Okt.93
Schmierung, Mobilolietips	Heft	Jul.93	Technik allgemein Vergaser	Heft	Apr.89
Schmierung, Mobilolietips	Heft	Okt.93	Technik allgemein Vergaser	Heft	Jan.92
Schutzblechstreben	Heft	Jul.92	Technik allgemein Vergaser	Heft	Jul.93
Schwingabelumbau auf Zuganker	Heft	Jul.93	Technik allgemein Zündung u. Zündkerzen	Heft	Apr.91
Seitenwagenbremse, hydr.	Heft	Jan.95	Technik allgemein Zündung u. Zündkerzen	Heft	Jul.91
Sitzbänke und Sättel	Heft	Jul.91	Technik allgemein Zündung u. Zündkerzen	Heft	Jan.92
Sitze	Heft	Jul.91	Technik allgemein Zündung u. Zündkerzen	Heft	Jul.92
Sitze	Heft	Apr.92	Technik allgemein Zündung u. Zündkerzen	Heft	Okt.92
Sitze	Heft	Jul.92	Technik allgemein Zündung u. Zündkerzen	Heft	Jan.93
Spezialisten	Heft	Jan.91	Technik allgemein Zündung u. Zündkerzen	Heft	Apr.93
Spezialisten	Heft	Jan.92	Technik allgemein Zündung u. Zündkerzen	Heft	Jan.94
Sternfahrt	Heft	Jul.89	Test Regina 4 Gespann	Heft	Apr.93
Sternfahrt	Heft	Jul.90	Tips u. Qualität	Heft	Jan.92
Sternfahrt	Heft	Jul.91	Tips u. Qualität	Heft	Okt.93
Sternfahrt	Heft	Jul.92	Treffen und Ausfahrten	Heft	Okt.90
Sternfahrt	Heft	Okt.92	Treffen und Ausfahrten	Heft	Okt.90
Sternfahrt	Heft	Apr.93	Treffen und Ausfahrten	Heft	Jan.91
Steuerkopflager	Heft	Jul.92	Treffen und Ausfahrten	Heft	Apr.91
Stoßdämpferüberholung Res/Imp	Heft	Apr.92	Treffen und Ausfahrten	Heft	Jul.91
Stoßstangenlängen	Heft	Jan.90	Treffen und Ausfahrten	Heft	Okt.91
Sturmey-Archer	Heft	Jul.89	Treffen und Ausfahrten	Heft	Jan.92
Sturmey-Archer	Heft	Jan.92	Treffen und Ausfahrten	Heft	Okt.92
Stützlager auf Primärseite	Heft	Apr.93	Treffen und Ausfahrten	Heft	Jan.93
Tachodienst	Heft	Jul.92	Treffen und Ausfahrten	Heft	Okt.93
Tachometer usw.	Heft	Jul.91	Treffen und Ausfahrten	Heft	Jan.94
Tachometer usw.	Heft	Jul.92	Unterkünfte	Heft	Jul.92
Tachometer usw.	Heft	Okt.93	Unterkünfte	Heft	Apr.93
Tachometer usw.	Heft	Jan.94	Unterkünfte	Heft	Jul.93
Tachotip	Heft	Jan.94	Unterkünfte	Heft	Jan.94
Tank	Heft	Jan.91	V-Motor	Heft	Apr.89
Tank	Heft	Apr.91	Ventilabmessungen	Heft	Jan.90
Tank	Heft	Jul.91	Ventilspieleinstellschrauben	Heft	Okt.92
Tank	Heft	Okt.91	Verbesserungen am Reg. Motor	Heft	Jul.94
Tank	Heft	Jan.92	Vergasereinstellungen	Heft	Apr.89
Tank	Heft	Apr.92	Verstärkungen am Regina Motor	Heft	Jul.91
Tank	Heft	Jul.92	Victoria KR 35	Heft	Apr.89
Tank	Heft	Apr.93	Victoria KR 35 Entw.geschichte	Heft	Jul.92
Tank	Heft	Jul.93	Wappen u. Typen-, Nummernschilder	Heft	Okt.90
Tanklinierung 13 und 18 Liter	Heft	Jul.93			
Tankmontage	Heft	Jul.93			
Tankschutzdecken	Heft	Apr.93			
Tanküberholung	Heft	Apr.93			
Technik allgemein	Heft	Okt.91			
Technik allgemein	Heft	Jan.92			
Technik allgemein	Heft	Okt.92			
Technik allgemein	Heft	Jan.93			

Wappen u. Typen-, Nummernschilder	Heft Jul.91
Wappen u. Typen-, Nummernschilder	Heft Jul.93
Werkzeug allgemein.	Heft Apr.91
Werkzeug allgemein.	Heft Apr.92
Zahnradölpumpe	Heft Jul.90
Zoll und Grenzverkehr	Heft Apr.93
Zündapp Citation 500	Heft Apr.90
Zylinder, Regina, Zeichnung	Heft Jan.94
Zylinderkopfbolzen Regina 250	Heft Jan.90
Zylinderkopfbau Regina 1 - Regina 3	Heft Jul.94
Zylinderlängen	Heft Jan.90



Seit 60 Jahren

Neu- und gebrauchte Ersatzteile
Motor und Fahrwerk-Instandsetzung
Radspannerei · Täglich Versand.

Horex Kahrman
Damian-Schmidt-Straße 2
36043 Fulda · Tel. 06 61 / 3 20 91

Horex eloxierte Aluteile.

Beim Wiederaufarbeiten von Aluminiumteilen wird meist die schützende Eloxalschicht zerstören. (Sofern sie überhaupt noch vorhanden war) Diese Eloxalschicht ist, laienhaft gesprochen, eine nach einem speziellen Verfahren oxidierte Aluminiumoberfläche. Die Schicht ist sehr hart und schützt das weiche Aluminium vor äußeren Einflüssen. Bei den üblichen Schleif- und Poliervorgängen wird diese relativ dünne Schicht meist abgetragen, so daß das weiche Aluminium ungeschützt als Oberfläche bleibt. Das heißt etwas Schutz für kurze Zeit bietet das eingeriebene Wachs von den Poliervorgängen. Warum nicht das tun, was die Horex auch machte - nämlich die Aluteile zu eloxieren. Ein Glanzeloxalverfahren wird durch die Fa. Belox von Hermann Josef Rodenbach in Bergisch-Gladbach ausgeführt. Man bringt die in der Oberfläche fertig bearbeiteten Teile zur Behandlung zur Belox. Genaue Adresse und Telefon liegt nicht vor, weil wir diese Information so der Markt entnahmen. Weitere Adressen sind Fa. Assmus, Rob.-Koch-Str. 2, D-63128 Dietzenbach, Tel. 06074-4998-0 oder Fa. ELOX, Max-Planck-Str. 12, 6074 Rödermark, 06074-90055 oder Fa. Witte, Weiselerstr. 59, D-35510 Butzbach, Tel. 06033-2860.

IMPRESSUM HOREX - BOTE Telefon

Postadresse **Siegfried Klinger** 069-
 Rotlintstr. 51 436859
 60316 Frankfurt

Redaktion **Siegfried Klinger**

Bankverbindung: Postbank 60288 Frankfurt a/M
 Kto: 84423605 BLZ: 500 100 60

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
 Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

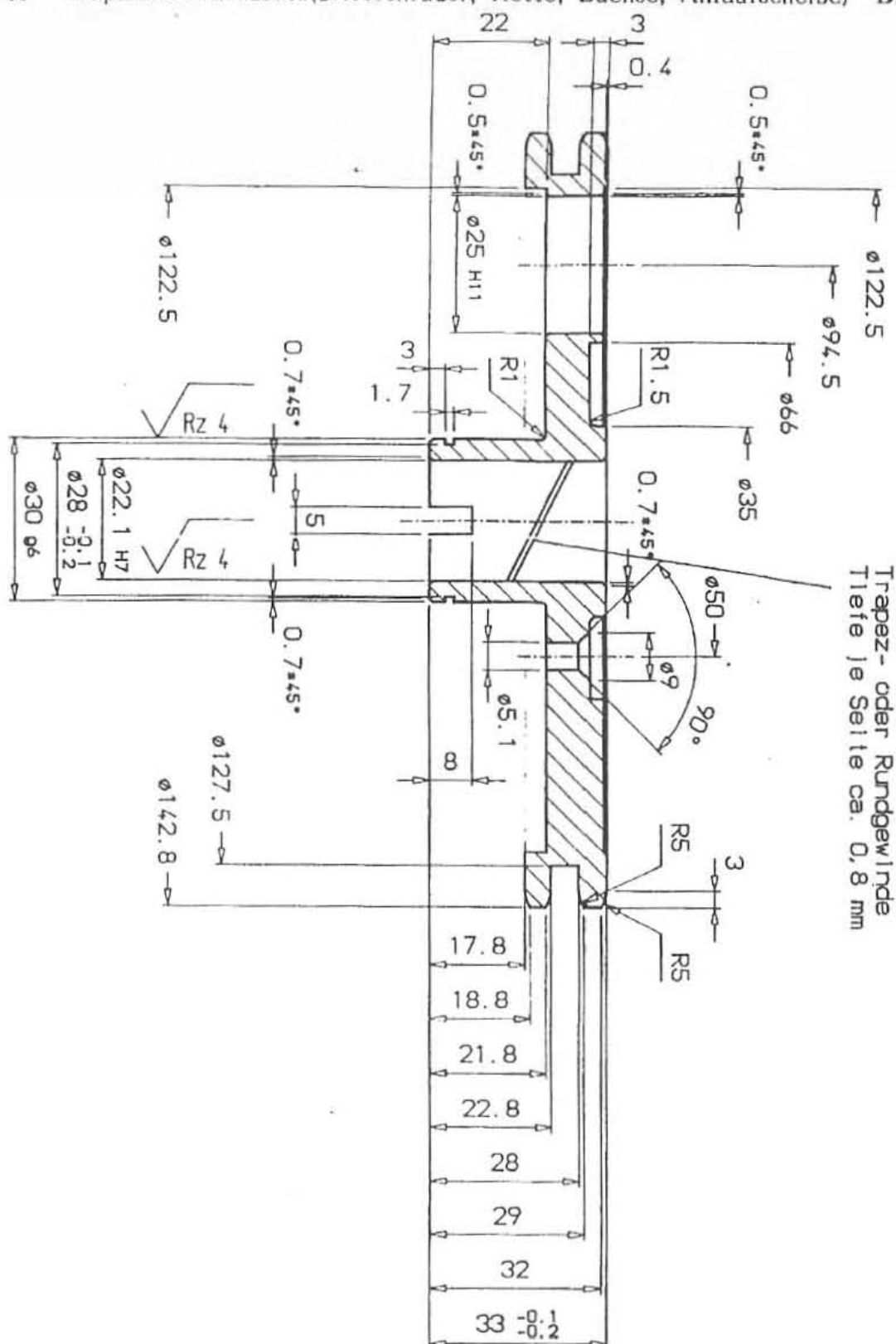
Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

Redaktionsschluß für HB 3/95 ist Anfang Juni 95. Das Heft erscheint am 15 Juli 1995.

Teile-Nr.	Bezeichnung
1	1. Teil
2	2. Teil
3	3. Teil
4	4. Teil
5	5. Teil
6	6. Teil
7	7. Teil
8	8. Teil
9	9. Teil
10	10. Teil
11	11. Teil
12	12. Teil
13	13. Teil
14	14. Teil
15	15. Teil
16	16. Teil
17	17. Teil
18	18. Teil
19	19. Teil
20	20. Teil
21	21. Teil
22	22. Teil
23	23. Teil
24	24. Teil
25	25. Teil
26	26. Teil
27	27. Teil
28	28. Teil
29	29. Teil
30	30. Teil
31	31. Teil
32	32. Teil
33	33. Teil
34	34. Teil
35	35. Teil
36	36. Teil
37	37. Teil
38	38. Teil
39	39. Teil
40	40. Teil
41	41. Teil
42	42. Teil
43	43. Teil
44	44. Teil
45	45. Teil
46	46. Teil
47	47. Teil
48	48. Teil
49	49. Teil
50	50. Teil
51	51. Teil
52	52. Teil
53	53. Teil
54	54. Teil
55	55. Teil
56	56. Teil
57	57. Teil
58	58. Teil
59	59. Teil
60	60. Teil
61	61. Teil
62	62. Teil
63	63. Teil
64	64. Teil
65	65. Teil
66	66. Teil
67	67. Teil
68	68. Teil
69	69. Teil
70	70. Teil
71	71. Teil
72	72. Teil
73	73. Teil
74	74. Teil
75	75. Teil
76	76. Teil
77	77. Teil
78	78. Teil
79	79. Teil
80	80. Teil
81	81. Teil
82	82. Teil
83	83. Teil
84	84. Teil
85	85. Teil
86	86. Teil
87	87. Teil
88	88. Teil
89	89. Teil
90	90. Teil
91	91. Teil
92	92. Teil
93	93. Teil
94	94. Teil
95	95. Teil
96	96. Teil
97	97. Teil
98	98. Teil
99	99. Teil
100	100. Teil

Tel. 09721/41455, Fax 43952

0322/43 Duplexkettenradsatz(2Kettenräder, Kette, Buchse, Anlaufscheibe) DM 280,--



Durchgehende Spiralnut als Gewinde mit 10-12 mm Steigung ausgeführt.
Trapez- oder Rundgewinde
Tiefe je Seite ca. 0,8 mm

Die Firma Ammon (siehe Anzeige in diesem Heft) hat uns freundlicherweise die Fertigungszeichnung des Kupplungskorbes und der Primärantriebsteile zur Verfügung gestellt. Dieser Primärtrieb ist auf heute gängige Kettenmodule ausgelegt.

Unser süddeutscher Redakteur Klaus hat wieder einen seiner hervorragenden Berichte zu den Stückzahlen/Zulassungen der Horex fertiggestellt. Die Unterlagen hierzu stammen von Jörg Tel.06132-86803 und soweit mir bekannt ist, kommen diese aus der ehemaligen DDR und zwar aus einem Verkehrsarchive in Leipzig.

HOREX in den 30er Jahren

Teil 1: Die mageren Jahre bis 1934

Ich hatte in den Beiträgen, die sich mit den Produktions- und Zulassungszahlen von HOREX in der Nachkriegszeit befaßten, schon angekündigt, daß ich mich auch einmal mit der Vorkriegszeit näher beschäftigen würde. Damit habe ich im letzten Herbst begonnen. Das Vorhaben erweist sich jedoch als viel schwieriger, als es zunächst den Anschein hatte, weil die zwei hauptsächlichen Quellen, die mir derzeit zur Verfügung stehen, zunächst so garnicht zueinander passen wollen.

Es handelt sich erstens um die offizielle deutsche Produktions- und Zulassungsstatistik ab 1925 (leider erst ab 1931 nach Herstellern aufgeschlüsselt), zweitens um mehrere Seiten von Zahlentabellen, die ich von Siegfried bekommen habe. Darin sind für die 30er Jahre Fahrgestell- und Motornummern aller HOREX - Typen aufgelistet. Die eigentliche Herkunft der Liste ist mir nicht bekannt. Ich vermute, daß es sich um Baujahrslisten des "Reichsverbands der Automobilindustrie" handelt. Meine Recherchen hierzu sind noch nicht abgeschlossen. Deshalb kann ich hier leider auch kein Beispiel zeigen, weil die Kopien, die ich habe, so schlecht sind, daß man sie im HB nicht mehr lesen könnte.

Die Listen sind aber sehr informativ, enthalten sie doch neben den Nummern von neunzehn HOREX - Typen auch die jeweilige Bauzeit. Daraus, sollte man meinen, lassen sich wunderschön die Produktionszahlen der einzelnen Typen ablesen. Für die Jahre bis 1934 funktioniert das auch ganz gut. Ab '34 wurde aber ein neues Nummersystem eingeführt, welches uns den vorher problemlosen Zugang zu den Produktionszahlen verwehrt. Da muß ich tiefer in die Analyse einsteigen und vorher noch einige offene Fragen zu klären versuchen. Daher soll die zweite Hälfte der 30er-Jahre einem späteren Beitrag vorbehalten bleiben.

Bild 1 zeigt die Auswertung dieser Listen für die ersten vier Jahre. Schauen wir uns das Diagramm etwas

genauer an:

Sofort fällt ins Auge, daß die Produktion offenbar einen katastrophalen Einbruch erleidet und sich erst langsam wieder erholt. 1931 ist noch ein akzeptables Jahr mit einer Gesamtproduktion von über 1200 Fahrzeugen. Das Modellprogramm wird jedoch hauptsächlich von der S 2 getragen,

die in diesem Jahr neu auf den Markt kommt und von der HOREX 870 Stück herstellt. Wieviele davon in dem Jahr tatsächlich zugelassen werden, kann ich nicht feststellen, da erst ab '34 die Statistik die sogenannten Kleinkraftäder nach Herstellern getrennt aufführt.

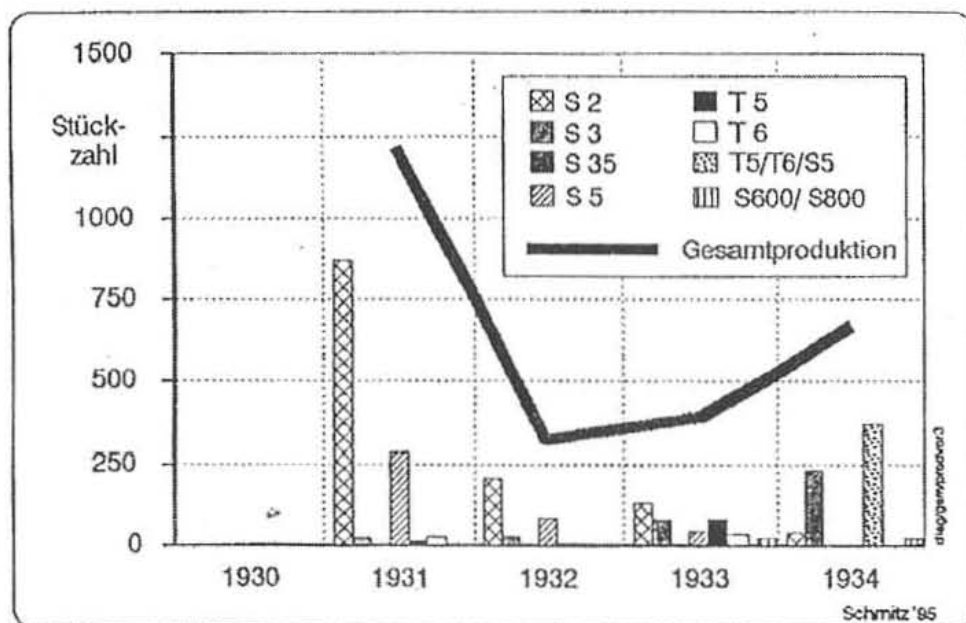


Bild 1: HOREX - Produktionszahlen

Im zweiten Jahr der Existenz der S 2 ist der anfängliche Höhenflug der Produktion aber schon vorbei, was darauf schließen läßt, daß der Verkauf wohl nicht so blendend war.

Die S 3, welche im gleichen Jahr wie die S 2 auf den Markt kommt, kann erst ab '33 ihrem Mauerblümchendasein langsam entwachsen und wird ab Ende '34 durch die S 35 ergänzt.

Der 350er-Motor wird im November erstmalig gebaut und erreicht in dem Jahr gerade 'mal die Stückzahl von fünf. Deshalb ist der Balken, wie auch bei den T5/T6 (da sind's nur je sechs) in '32, im Diagramm kaum sichtbar.

Der Motor der S 35 wird später aber der Columbus-Motor, der erstmalig bei Victoria zum Einsatz kommt und dort in der KR 35 S 1937 ca. 1000mal verbaut wird. Vorher war's noch der 350er Sturmey-Archer-Motor (KR 35), nachher der berühmte Blockmotor von Reeb und Küchen, der in der Victoria Pionier in den zivilen Modellen KR 35 SN und KR 35 SS, sowie in der Wehrmachtsausführung WH vieltausendfach zum Einbau kam und uns als der erste Regina-Motor so gut bekannt ist. Doch davon später mehr.

In den Jahren bis '34 sieht's bedeutend weniger rosig aus und an eine glänzende Zukunft glaubt am Anfang des Jahrzehnts niemand.

Bevor wir aber das Marktgeschehen und die wirtschaftliche, in Folge davon auch politische Umbruchphase vom Übergang 20er/30er Jahre insgesamt betrachten, werfen wir noch einen weiteren Blick auf Bild 1.

Als nächstes zu erwähnen ist hier das Sportmodell S 5. Bei diesem handelt es sich bis 1934 um die HOREX mit dem Sturmey-Archer-Motor. Im Vergleich zu den Tourenmodellen T 5 und T 6 ist ihre Stückzahl noch erstaunlich hoch, aber in den beiden Folgejahren bleibt davon auch nicht mehr viel übrig.

1932, dem absoluten Tiefpunkt, produziert HOREX schließlich nur noch weniger als einhundert Maschinen mit 500 und 600 cm³. Das Diagramm erinnert bis dahin stark an den Verlauf der Produktionskurven gegen Ende der 50er Jahre! Ein Jahr später geht es in den 30ern aber zum Glück schon wieder leicht aufwärts, es werden schon wieder fast zweihundert Motorräder über 350 cm³ hergestellt. Darin enthalten sind erstmals die neuen Zweizylindertypen S 600 und S 800, von denen jedoch nur 26 Stück gebaut werden. 1934 sind es sogar noch zwei weniger!

Die großen Einzylindermotoren sind wegen des '34 eingeführten neuen Nummernsystems nicht mehr getrennt aufzuschlüsseln, sodaß hier nur noch die Summenstückzahl von 372 feststeht. Der schon andeutungsweise sichtbare leichte Aufwärtstrend (heute nennt man sowas Konjunkturanstieg) setzt sich in den nächsten Jahren ungebrochen bis zum Kriegsbeginn fort.

Doch sollten wir zum besseren Verständnis der HOREX - Zahlen aus der ersten Hälfte der 30er jetzt einmal den gesamten Motorradmarkt betrachten. Dieser stellt sich folgendermaßen dar:

Zunächst ist zu trennen zwischen Krafträdern und sogenannten Kleinkrafträdern. Was hat es mit den letztgenannten auf sich?

Es handelt sich dabei um eine 1923 neu eingeführte Kategorie von motorisierten Zweirädern, die ohne Führerschein ab 16 Jahren gefahren werden durften, die aber zulassungspflichtig waren. Die Abgrenzung erfolgte zunächst nicht direkt nach Hubraum, sondern über die damals gebräuchliche Steuer-PS-Formel, was letztendlich doch zu einer Hubraumgrenze führt, aber zu einer unterschiedlichen für Zwei- und Viertakter, nämlich zu 132cm³ bzw. 196 cm³. Hierdurch waren die Zweitakter zunehmend benachteiligt, was insbesondere DKW als reinen Zweitaktanbieter und führenden Hersteller störte. Wohl auf Betreiben von DKW (auch damals schon gab es die Lobby der Kraftfahrzeugindustrie) wurde die Definition für Kleinkrafträder ab 1.4.28 geändert. Neu war neben der nun einheitlichen Hubraumgrenze von 200 cm³ die Steuerfreiheit.

Die Pflicht, einen Führerschein zu besitzen, bestand nach wie vor nicht. In dem Jahr war aber außer DKW so recht keiner auf diese Änderungen vorbereitet, sodaß die anderen Hersteller erst 1929 so richtig zum Zuge kamen, nachdem DKW schon erhebliche Stückzahlen abgesetzt hatte. Ein nettes Beispiel, wie sich ein Großer durch intensive Lobby-Tätigkeit, wenn auch nur kurz, einen Wettbewerbsvorteil verschaffen kann!

Bei HOREX entschloß man sich - wie nach dem Krieg bei den Mopeds - erst sehr spät, sich an dem Geschäft zu beteiligen. So konnte man erst 1931 auf den Markt kommen, als dieser bereits dem Zusammenbruch nahe war¹. Die Produktionszahlen spiegeln das ja gut wieder. Wie war es zu dieser Marktentwicklung gekommen?

Machen wir einen kleinen Exkurs in die deutsche Nachkriegsgeschichte (nach dem ersten Weltkrieg!), weil ich der Überzeugung bin, etwas Wissen um Hintergründe und größere Zusammenhänge erhöhen das Verständnis für die jeweilige Zeit und machen die ganze Sache auch interessanter. Wen's weniger interessiert, der kann auf der nächsten Seite weiterlesen.

Nach dem ersten Weltkrieg bestand einerseits sehr großer Nachholbedarf die Motorisierung betreffend, andererseits mußte die Wirtschaft auch wieder auf Friedensproduktion umgestellt werden. Es entstanden deshalb eine Vielzahl von Herstellern, oft auf der Basis kleiner Handwerksbetriebe, die einfache motorisierte Fahrräder und leichte Motorräder bis ca. 250 cm³ herstellten. Der Absatz war, trotz teilweise sehr zweifelhafter Qualität von Händlern, Werkstätten und Produkt selbst, schon alleine dadurch einigermaßen sichergestellt, daß, bedingt durch die Inflation zu Beginn der 20er Jahre, jedes Produkt seine Abnehmer fand. Geld war in Mengen vorhanden, allerdings nur von stetig sinkender Kaufkraft.

Spätestens im Katastrophenjahr 1923 setzte jeder sein Einkommen, sobald er es in die Hand bekam, sofort in Sachwerte um, weil das Geld in der Tasche stündlich an Wert verlor. Auf dem Höhepunkt der Geldentwertung im November waren eine Billion Papiermark (eine 1 mit 12 Nullen!) nur eine Goldmark wert! Die ganze Sache hing unter anderem mit den horrenden Reparationsforderungen an das deutsche Reich aus dem Versailler Vertrag zusammen.

Ende Nov. '23 wurde eine Währungsreform durchgeführt und die Rentenmark (später Reichsmark, RM) eingeführt. Dadurch konnte die Währung stabilisiert werden und die Wirtschaft erholte sich wieder. Insbesondere aber auch, weil gleichzeitig die Reparationsforderungen so umgestellt wurden, daß die Zahlungen sich an der Leistungsfähigkeit der Wirtschaft orientierten. Damit sollte einer nochmaligen Gefährdung der Währung vorgebeugt werden (Dawesplan). Da sich auch außenpolitisch durch eine weitsichtige Politik Stresemanns die Lage entspannte, folgten Jahre des Aufschwungs (die goldenen 20er). Einige Schlaglichter:

Der Außenhandel erreicht Vorkriegshöhe, die "Bremen" holt sich als schnellstes Schiff das "blaue Band", Luftschiffe überqueren den Atlantik, "Graf Zeppelin" fliegt 1929 rund um die Erde. 1927 überquert Lindbergh den Atlantik Richtung Osten, 1928 ein deutsches Flugzeug mit einem deutsch-irischen Dreierteam in umgekehrter, entgegen der Hauptwindrichtung und 1930 schließlich fliegt Wolfgang von Gronau die Strecke erstmals allein, in einem offenen Flugboot (Dornier Wal).

¹Eine, wie ich finde, sehr interessante Variante der Interpretation dieser Ereignisse habe ich gerade im neuen Heft der Motorrad-Classic (2/95, S. 22) gelesen. Aus "im allgemeinen gut unterrichteten Kreisen" (hier: Stefan Knittel) verlautet, HOREX habe 1928 versucht, von Ralleigh Sturme-Archer-Motoren zu bekommen, aber nur Victoria sei bei den 200ern zum Zuge gekommen. Man habe sich aber mit HOREX über einen 500er Sportmotor verständigen können.

Das wäre ja dann der Ursprung der S 5 gewesen, die tatsächlich 1928 erschien. Von Lizenz ist da übrigens nicht die Rede! Es wäre wohl auch kaum möglich gewesen, bis zum Jahresende eine komplette Lizenzproduktion aufzuziehen! Da werden die Engländer wohl doch über ihren deutschen Generalimporteur wenn schon nicht fertige Motoren, so zumindest Teilesätze für die Montage bei Columbus geliefert haben!

Angetrieben wurde es durch zwei je 600 PS starke BMW- Zwölfzylindermotoren. Er landet zwischen den Ozeandampfern vor der Skyline von Manhattan.

Kommen wir wieder zu den Motorrädern zurück: Deren Bestand im dt. Reich erhöhte sich von 1924 - 26 von knapp 100.000 auf über 260.000 Fahrzeuge, allerdings waren die kleinen "Krauterhersteller" mit mangelhafter Qualität ihre Produkte nicht mehr losgeworden, sodaß sich den großen Zuwachs bedeutend weniger Hersteller teilten. Die sprunghafte Aufwärtsentwicklung hielt bis 1929 an und wurde durch das Vordringen des Kleinkraftrades noch beschleunigt.

Im Vergleich zum Ausland stand Deutschland mit seiner Motorradproduktion 1926 noch auf dem dritten Platz hinter Großbritannien und Frankreich, 1928 war es mit über 160.000 Fahrzeugen an die Weltspitze gerückt. Die über 200.000 produzierten Motorräder in 1929 stellten mehr als ein Drittel der weltweiten Produktion dar. Der Export war demgegenüber sehr schwach entwickelt und lag 1929 nur bei 4 %. Hauptabnehmer waren Österreich und die Tschechoslowakei.

Der Bestand in Deutschland stieg schließlich auf ca. 440.000 Mitte '28 und auf über 730.000 1930. Dann war's plötzlich vorbei!

Mit einem weltweit hörbaren Knall war Ende Okt. '29 (schwarzer Freitag) die New Yorker Börse zusammengebrochen, was schnell auch Auswirkungen in Deutschland hatte. Die Motorradproduktion fiel 1930 auf etwa 50 % des Vorjahres, auf dem Tiefpunkt 1932 waren es nicht einmal mehr 20 % von 1929. Was war geschehen?

Der Aufschwung der letzten Jahre war weitgehend "auf Pump" gebaut. Er war in Deutschland den großen Auslandsanleihen zu danken. Diese Kredite waren meist kurzfristig und konnten jederzeit zurückgefordert werden. Das taten die Amerikaner natürlich nach dem Börsencrash, weil sie die Gelder jetzt selber brauchten². Der Verkauf von Fahrzeugen kam fast zum Erliegen, viele Besitzer legten ihre Fahrzeuge auch aus Kostengründen still. Wer noch ein Motorrad kaufen konnte, wählte ein Kleinkraftrad, weshalb jetzt auch Oberklassehersteller wie BMW 200er anboten. Hersteller wie NSU, Sachs und Ilo gingen noch weiter und ergänzten ihr Programm um neue, noch kleinere Motoren. Anfangs hatten diese Hilfsmotoren für Fahrräder 60 und 75 cm³, später wurden daraus die bekannten 98er. Die Motorfahrräder wurden die Fahrzeuggattung mit den höchsten Stückzahlen.

HOREX hatte der schweren Konkurrenz der großen Hersteller vor allem preislich bei den Kleinkrafträdern wenig entgegenzusetzen und konnte auch kaum einen Konfektionär gewinnen, die Columbus-Motoren einzubauen. So sanken die Stückzahlen rapide ab. Die ab '33 einsetzende wirtschaftliche Erholung führte bei HOREX zwar zu einer Belebung der Produktion von Motorrädern, die Kleinkrafträder blieben aber ohne Bedeutung, obwohl 1934 eine technische Überarbeitung der Motoren von 200 bis 350 cm³ erfolgte, die als eine wesentliche Modernisierung angesehen werden kann.

Wie wir auf Bild 1 sehen können, ließen sich jedoch die S 3, später auch die S 35 zunehmend besser verkaufen, wobei wir davon ausgehen können, daß man an diesen Maschinen etwas besser verdienen konnte, als am Einsteiger. Die großen Einzylinder kamen auch wieder auf Stückzahlen, mit denen sich überleben ließ, nur die viel zu teuren Zweizylindermaschinen fanden kaum Abnehmer.

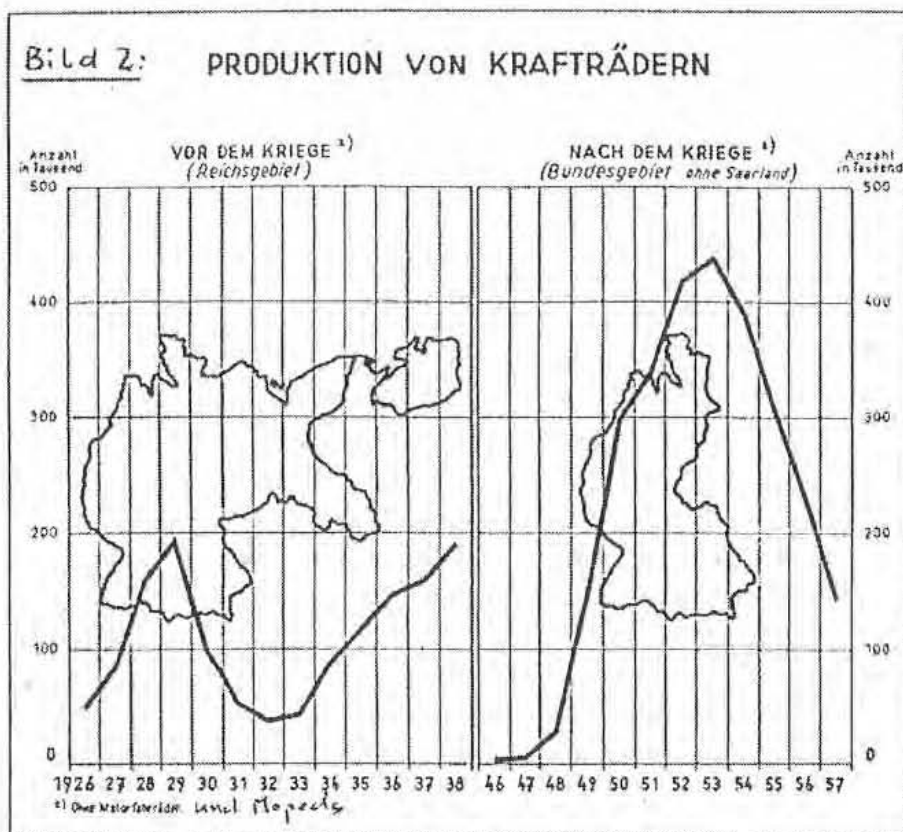
Zum Aufschwung nach der schweren Depression kam es ab '33 keineswegs allein wegen der Politik der NS-Regierung, wie oft angenommen wird, sondern das Ende der Krise war weltweit zu spüren. Die extremen Arbeitslosenzahlen gingen in anderen Ländern, z.B. in den USA, noch viel drastischer zurück, als in Deutschland.

²Ähnliche Überlegungen gab es kürzlich nach dem Erdbeben in Japan:

Wenn die Japaner in größerem Umfang ihre Gelder aus dem Ausland abziehen müßten, um zu Hause wieder aufbauen zu können, würde das auch heute die Weltwirtschaft empfindlich stören.

Der Welthandel kam eben wieder in Schwung und das Konjunkturklima wurde zunehmend besser. Begleitend wirkte im Inland die Abschaffung der Kfz-Steuer für PKW und Motorräder ab Frühjahr '33 natürlich förderlich. Darüberhinaus setzten bald Importrestriktionen und Devisenbewirtschaftung ein, sodaß die deutschen Hersteller, davon profitierte auch Columbus, in den Folgejahren kaum noch englische oder andere ausländische Motoren verbauen konnten.

Bild 2 zeigt abschließend einen Gesamtüberblick über die Motorradproduktion in Deutschland. Hier wird deutlich, daß die Zahlen, die vor dem Krieg maximal 200.000 erreichten, in den 50ern nahezu doppelt so hoch waren. Daher war der Absturz ab 1953 auch von ganz anderer Qualität und diese Krise war, im Gegensatz zu den 30er Jahren, für die deutsche Motorradindustrie tödlich.



Die zweite Hälfte der 30er Jahre werde ich, wie schon gesagt, in einem späteren Beitrag behandeln. Ich möchte auch die erwähnten Listen einmal so auswerten, daß wir eine komplette Übersicht über HOREX - Typen der 30er und deren Bauzeiten bekommen, sowie die technischen Unterscheidungsmerkmale der einzelnen Entwicklungsstufen der Motoren herausarbeiten.

Es würde mir dabei sehr helfen, wenn ich aus der Leserschaft insbesondere zum Thema der Produktionszahlen unterstützende Informationen bekommen könnte. Deshalb möchte ich zum Schluß dieses Beitrags noch folgende Fragen stellen:

- Wer kennt die Quelle für die am Anfang des Beitrags erwähnten Listen der HOREX - Rahmen- und Motornummern?
- Wurden die Nummern, wie ich vermute, bei der Produktion eingeschlagen, oder erst, wie mir auch gesagt wurde, erst zum Schluß, d.h. bei Auslieferung (das gäbe doch Lackschäden am Rahmenrohr!)?
- Wie wurden die Einbaumotoren erfaßt, die an Victoria und andere geliefert wurden? Läßt sich deren Zahl feststellen?
- Wie war die Geschichte mit den Ausschreibungen für die Wehrmacht, die dann Victoria gewann?
- Wer weiß sonst noch was interessantes zum Thema?

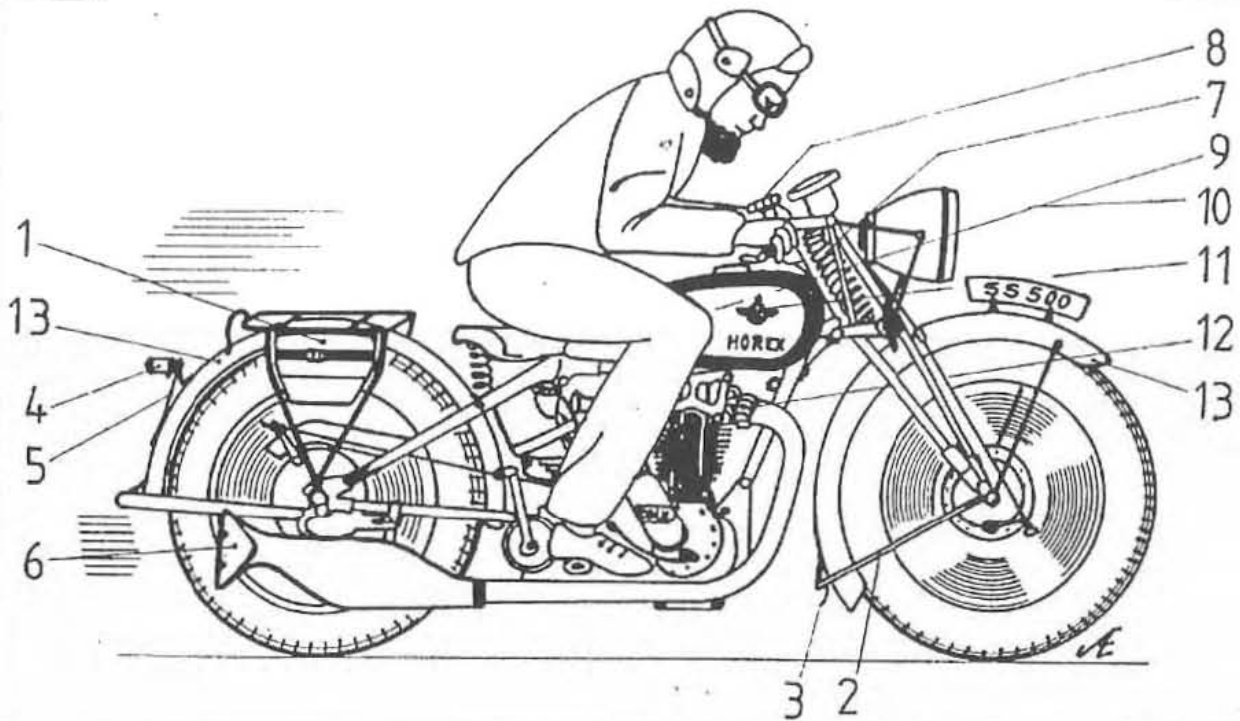
Ich hoffe auf einige schlüssige Antworten aus dem Expertenkreis.

Deshalb hier nochmal meine Tel.-Nr. 089/778380, Büro: 38232199.

Klaus Schmitz



Nachfertigung für T5-S5 - COLUMBUS



1	Werkzeugkasten	125.-
2	Hauptständer vorne	85.-
3	Satz Haltefedern - Hauptständer	15.-
4	Rücklicht BOSCH	120.-
5	Halter VA für Rücklicht	20.-
6	Fischschwanz-Schalldämpfer-Bausatz	110.-
	unverchromt - I.D.-angeben Kpl.versch.	175.-
	verchromt	250.-
	V.A.-Blech	295.-
7	Gabelfeder - verchromt	65.-
8	Tiger-Abzeichen	35.-
9	Tankansatzbleche - VA - Stck.	15.-
10	Tankkniekissen - Satz	50.-
11	Tankabzeichen	15.-
12	Auspuff-Klemmschelle - GGG	35.-
13	Schutzbleche 19'x173mm breit	210.-
14	6-Kt.-Mullern M8-SW 14-VA	3.-
15	Linse senkrecht M6x28 - VA	2.-
16	Getriebekette 1/2x9/16x73	45.-
17	Speichen: M4x3,5x176mm	
	M4x3,5x215mm	
	M4x3,5x200mm	
18	Typenschild, Hs- oder AL.	15.-

Albert Eringfeld

HOREX

Nachf.
Dämpfer
K.-Kasten
WZ-Kasten
Filter-VA
Bleche
Kickstarter
Fußrasten
Schellen
Krummer
Felgen
Federn
V.A.-Teile
und
viele
mehr

Tel.
00318355
2223



Albert Eringfeld
Aaltenseweg 48
NL-7091 - AG - Dinxperle
Telefon 0031 8355 2223

Lack und Lackieren

Wer zu diesem Thema eine umfangreiche Information sucht, wird im Marktheft 2/95 S.50, Tel.06131-992-0 bestens belehrt. Wir können den Artikel nur empfehlen.



Ein Spruch aus der Motorradunterwelt - von Fritz - unsere Karlsruher Frohnatur.

Ob Suzuki, Honda, Kawasaki, Scham-a-ha o je ist alles Mist! Das einzig Wahre ist eine Horex-Kist. Da fährst Du auf Deutschlands Straßen, als wärst Du der Fürst Metternich.

Fritz Tel. 0721-868248

200er Bucker mit Columbusmotor.

In der Motorrad-Classic 2/95, Tel. 0711-182-1229 ist ein schöner Bericht hierzu erschienen. Von unserer Seite wäre zu berichtigen:

- Friedrich Kleemann war sicherlich nicht Anteilseigner der Motorenfabrik (MO) und hatte somit nichts mit den tatsächlich stattgefundenen Verhandlungen MO / Deutz, die im Interessengemeinschaftsvertrag vom November 1921 mündeten, zu tun. Der Kommerzinrat (Friedrich) war Geldgeber der beiden Columbus Firmengründer - Eduard Freise und Richard Burghof (Die ominösen Direktoren der Windsbraut, welche gehen mußten). Beide kamen von der MO - Flugmotornabteilung und hatten den Gnom Fahrradmotor mit Werkzeugen und Ersatzteilen im Gepäck und Freise einen neuen Motor, den 250er ohv (später AM genannt), im Kopf. Siehe HB 4/92.

-Die Existenz von einer Horex S250 um 1938 ist uns nicht bekannt. Der 250er FIM ging exklusive an Hercules. Horex nutzte nur den E1M. (1931 fuhr der Frankfurter Rennfahrer Seppel Klein eine 250er werksunterstützte Horex auf Basis der 200er KM. Bei der genaueren Betrachtung dieses Rennmotors wird die Vorlage „250er Racing-Jap“ deutlicher als bei der alleinigen Betrachtung von KM(200er) und LM (300er), dies deckt sich auch mit Aussagen von Hermann Reeb.)

-Die Typenbezeichnung änderte sich nicht von KM auf KMA. Das „A“ ist vielmehr ein Ersatzteilnummernkennbuchstabe für Motorgehäuseteile KMA.... So hatten Kolbenteile den Buchstaben „C“ also KMC.... Siehe auch HB I/93 S. 3.

----Aber auch der Sarolca-Bericht im gleichen Heft gibt Informationen zur Horexgeschichte, hier Tank und Zylinder der 500er von 1925.

Sport mit 98er Rebell!

Das Deutsche Verkehrs-Pädagogische Institut, Postfach 1260, D-73657 Urbach, Tel. 07181-89959, Fax 89502, bemüht sich sehr, mit der „**Scuderia 98**“ um sportliche Veranstaltungen für 98ccm Motorräder. Am 2.9.95 ist es wieder so weit und das nächste **6- Stundenrennen** geht über die Bühne. Wer eine fahrbereite Rebell sein eigen nennt, sollte sich Melden. Wie man mir sagte, ist immer viel Spaß dabei. Übrigens ein historischer, 4-seitiger Test der 98-Rebell, aus der „Motorrundschau 17/1957, ist in der Gummikuh 12/94 veröffentlicht. Nachbestellungen unter Tel. 0421-501617.

Bernhard, Tel. 07251-42311, hat uns freundlicherweise die Kopie des Artikels „Schönen Gruß der Gang ist drin“ des Buches „Besserfahren mit dem Motorrad“ von Waldemar Burghard 1955 zur Verfügung gestellt. Wir danken Bernhard.



Dieser Artikel stammt aus dem Fachbuch:
" Besser fahren mit dem Motorrad ",
erschienen 1955 im Klasing Verlag

Das muß man vom Getriebe wissen

Schönen Gruß, der Gang ist drin

Mein Motor leistet 17 Pferdestärken. Sagt die Firma. Auf den ersten Blick erscheint das blödsinnig. 17 ausgewachsene Pferde können Bäume ausreißen, das kann meine Maschine nicht. Die 17 Pferde vermögen allerdings nicht einen fahrbaren Untersatz mit 115 km/h durch die Gegend zu bewegen. Das kann aber mein Motor.

Ob der Vergleich hinkt?

Im Prinzip nicht. – Die Eigenart dieser 17 PS liegt darin – daß es meistens gar nicht 17 PS sind. Die sind nämlich nur bei Spitzendrehzahl da und sonst nie, wobei es der Leistung egal ist, wie weit man den Drehgriff aufgerissen hat.

Die Abgabe dieser 17 PS ans Hinterrad bereitet bei Spitzengeschwindigkeit, also hoher Raddrehzahl, gar keine Schwierigkeiten. Bei kleiner Fahrgeschwindigkeit aber, sagen wir beim Anfahren

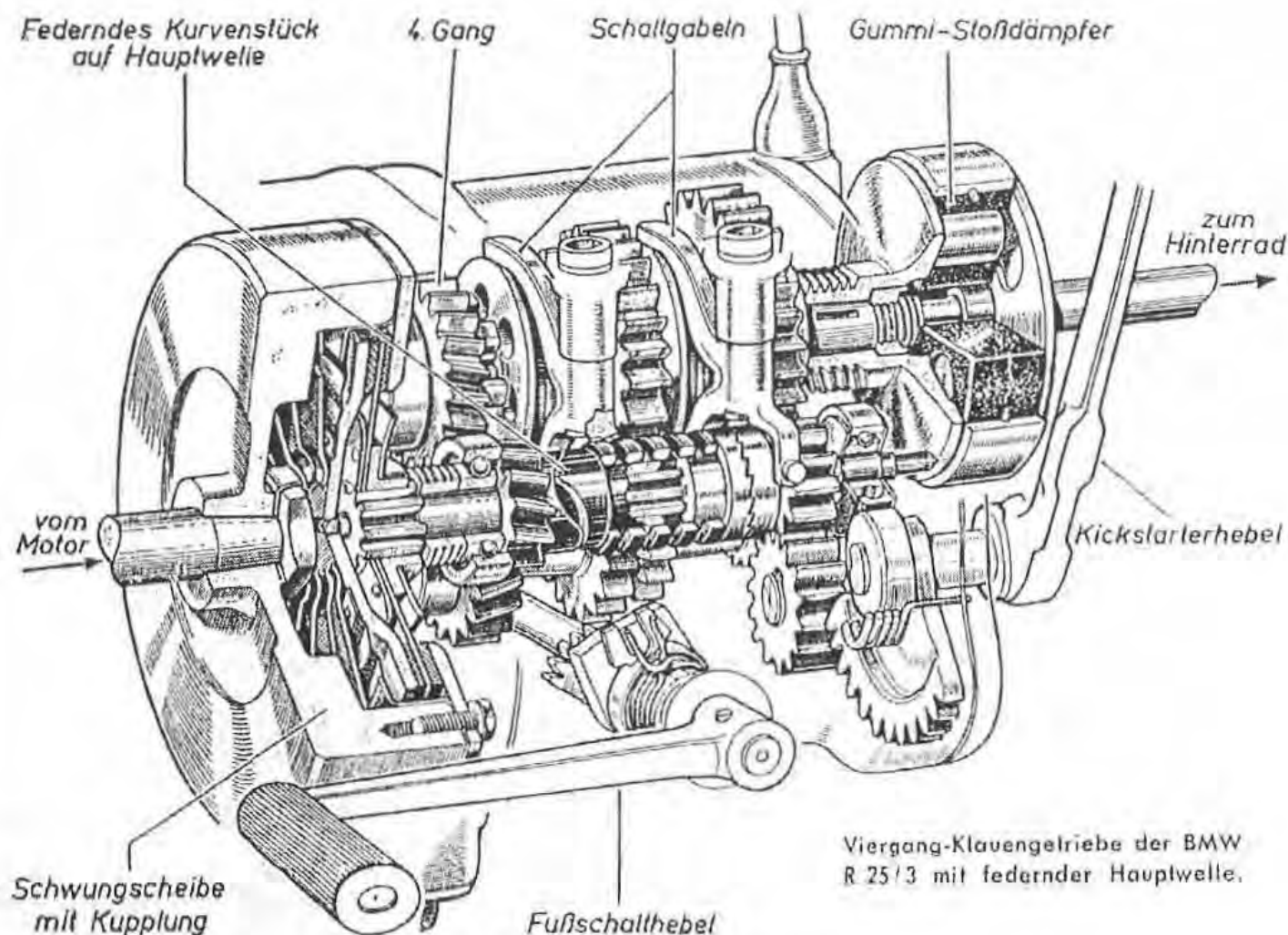
oder am Berg, verlangen wir die entsprechende Motorleistung bei zwangsläufig hoher Motordrehzahl.

Jedes Motorfahrzeug muß deshalb eine Einrichtung haben, durch die die Raddrehzahl im Verhältnis zur Motordrehzahl verkleinert werden kann. Sie ahnen es schon? Es ist das Getriebe.

Hier wird's ziemlich verzahnt

Das ist im Prinzip eine Transmission. Bei diesen Konstruktionen ist entweder das Antriebsrad klein und das getriebene Rad groß, dann verlangsamt sich die Umdrehungsgeschwindigkeit des getriebenen Rades; oder der Fall liegt umgekehrt.

Im Getriebe geschieht nichts anderes. Dort sind im Prinzip auf einer Welle verschiebbare Zahnräder angebracht,



Viergang-Klavengeltriebe der BMW R 25/3 mit federnder Hauptwelle.

die in die feststehenden Räder einer anderen Welle eingreifen. Je ein Zahnradpaar unterschiedlichen Umfanges ergibt ein bestimmtes Übersetzungsverhältnis, gemeinhin als Gang bezeichnet. Das Übersetzungsverhältnis eines Zahnradpaares drückt das Verhältnis der Drehzahl der treibenden zur Drehzahl der getriebenen Welle aus.

Diese Zahlen werden nur dadurch so unwahrscheinlich krumm, daß beispiels-

weise das Rädchen auf der Hauptwelle meinetwegen 19 Zähne und das Rad auf der Vorgelegewelle 20 Zähne hat. 19 durch 20 geteilt ergibt 0,95, wobei also das Übersetzungsverhältnis dieses – zweifellos großen – Ganges $0,95 : 1$ wäre. Die Übersetzungsverhältnisse in den einzelnen Gängen hat unser Werk herausgefunden, und wir stehen diesen Zahlen ziemlich wehrlos gegenüber. Besonders an steilen Bergen.

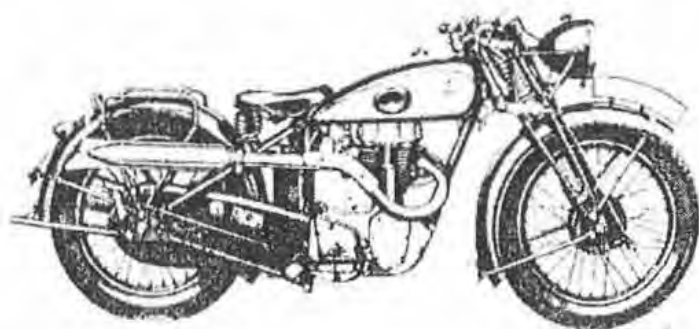
Die Gesamtübersetzung

Ein Begriff mit dem man etwas anstellen kann.

Ein Motorrad sei gesamt $5,3 : 1$ übersetzt. Dann heißt das ganz schlicht, bei 5,3 Kurbelwellenumdrehungen macht das Hinterrad genau eine Umdrehung.

Diese Gesamtübersetzung setzt sich zusammen aus der Übersetzung Motor-Getriebe, der Übersetzung im Getriebe (an der wir normalerweise nichts ändern können) und aus der Übersetzung Getriebe-Hinterrad.

Unsere Beispielmühle mit $5,3 : 1$ Gesamtübersetzung hat ein Motorritzel mit 24 Zähnen und einen Kupplungskranz mit 46 Zähnen. $46 : 24 = 1,92$; d.h. die Übersetzung vom Motor zum Getriebe beträgt $1,92 : 1$. Das Getrieberitzel hat 13 Zähne und der Hinterradzahnkranz 36 Zähne. Wenn Adam Riese richtige Grundsätze aufgestellt hat –



NEUE NACHBAUTEILE FÜR REGINA/IMPERATOR/RESIDENT

KURBELWELLE GEPRESST FÜR REGINA; KURBELWELLE
FÜR REGINA 03; KURBELWELLE FÜR 06 (400er)
KURBELZAPFEN VERSTÄRKT; KOLBEN REGINA;
KOLBENIMPERATOR; NOCKENWELLE E 86;
NOCKENWELLE R 1; NOCKENWELLE R 3;
ÖLKONTROLLSTAB IN EDELSTAHL;
STOSS-STANGEN; SPERRAD;

HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND
REGINA-RESIDENT-IMPERATOR

Teileliste mit 600 Bildpositionen
Motoreninstandsetzung
Räder - Kurbelwellen - Teilefertigung
Blechkotflügel - Neues Werkstatthand-
buch - Gebraucht-REGINAS



97424 SCHWEINFURT, Kreuzstr. 6
Tel. 0 97 21 - 4 14 55 u. 8 60 58 - Fax 0 97 21 - 4 39 52

TANK

1 kg Tank-Innensiegel DM 78,-
12 l Tank-Reiniger DM 11,-
12 l Tank-Entroster DM 14,-

Mehrfachanwendung!
♦ Reinigen ♦ Entrosten ♦ Dichten ♦
♦ Korrosionsschutz ♦

Resistent gegen alle Kraftstoffe (bleifrei)
Ausführliche Gebrauchsanleitung



97424 SCHWEINFURT, Kreuzstr. 6
Tel. 0 97 21 - 4 14 55 u. 8 60 58 - Fax 0 97 21 - 4 39 52

BLECHKOTFLÜGEL; KETTENKASTEN;
WERKZEUGKASTEN; KOTFLÜGELHAL-
TER; DUPLEX-KETTENRADSATZ (DUPLEX-
NORM KETTE, PRIMÄRRAD TYP E1M, 03, 06,
KUPPLUNGSRAD, BUCHSE, ANLAUFSCHIEBE);
DUPLEX-KETTENRADSATZ FÜR RESIDENT; DUP-
LEXKETTENSANNER; STEUERKETTENSANNER; KICK-
STARTERFEDER; KICKSTARTERWELLE; ORIGINALSATTEL;
LUFTPUMPENHALTER; VENTILE BLEIFREI; REGINA-RESEDENT-
IMPERATOR; VENTIL FÜR KURBELGEHÄUSEENTLÜFTUNG

EIN MUSEUM NACH IHREM GESCHMACK,

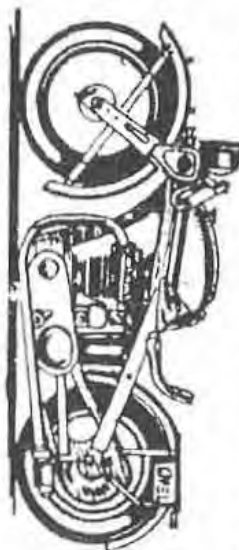
Über den Artikel, Motorradmuseum am Niederrhein⁴
Heft 1/95, kann ich nur jedem Veteranenfreund
einen Besuch ins Zweiradmuseum zur Familie
Schulth empfehlen. Ich selbst war mit einem Bekannten
schon einige Male dort. Im Museum, eine große Halle,
präsentieren sich ca. 180 Zweiräder. Von der Hilde-
brand & Wolfmüller, weißen Mars, Militärgespanne
bis zur NSU Quick mit Gasbetrieb, sowie handelte
Motoren und Getriebe sind zu besichtigen. Einige
Horren sind auch in der Ausstellung zu sehen.
Herr Schulth ist immer zu einem Fachgespräch bereit
und sehr behilflich. Für meine Regina überließ er
mir einen von ihm überholten Koopl 26er Bing Vergaser
zu einem fairen Preis von 80,00 DM. Herr Schulth
besitzt ein großes Ersatzteillager, restauriert selber,
wickelt Zündspulen, magnetisiert Polräder wieder
auf usw. Alle Achtung vor diesem Mann mit über 60
Jahren. Zweiräder hatten eben jung.

Abs.: Walter Zimmermann

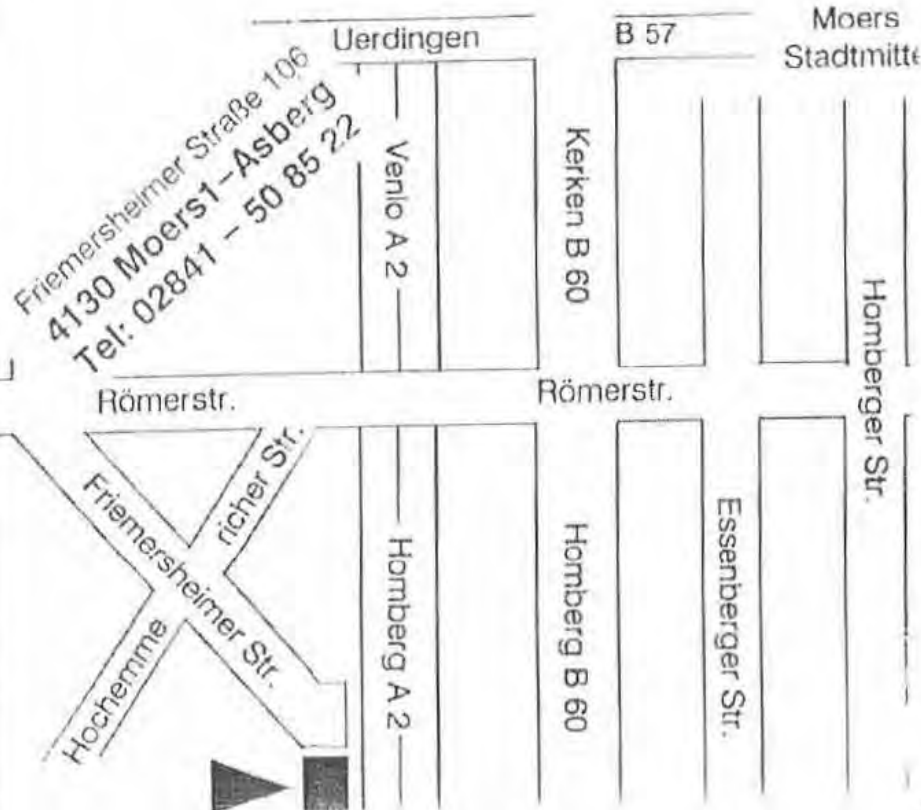
Kettenstr. Nr 22

53925 Kall

Tel. 02441 - 4335



- BAB Abfahrt Moers Ost
Richtung Kerken (B 60)
1. Ampel links (Römerstraße)
1. Straße links (Hochheimer Str.)
2. Straße links (Friemersheimer Str.)



So finden Sie uns !

und es besteht bisher keine Veranlassung, daran zu zweifeln – dann ist $36:13 = 2,76$; d. h. Übersetzung vom Getriebe zum Hinterrad beträgt $2,76:1$. Nun sind aber $1,92 \cdot 2,76 = 5,3$ und siehe da, da ist es wieder, das Gesamtübersetzungsverhältnis.

Veränderte Verhältnisse

Wer ein Verhältnis hat, braucht damit nicht auch schon glücklich zu sein. – Das liegt in der Natur der Sache. Außerdem ist es oft schwieriger, ein Verhältnis wieder los zu werden als ein besseres zu bekommen.

Wer am Verhalten seiner Maschine nichts aussetzen hat, sollte auch an der Übersetzung nichts ändern. Wer eine von den dicken Brummern so ab 350 ccm sein eigen nennt, braucht es für den Normalbetrieb schon gar nicht. Auch nicht, wenn er einen Seitenwagen anhängt.

Nur wer eine leichtere Preislage gewählt hat, kann versuchen (und es kommt wirklich auf den Versuch an) knapper oder reichlicher zu übersetzen. Würden wir unserer beispielhaften Maschine von vornhin am Hinterrad 35 statt 36 Zähne geben, dann würde sich damit das Übersetzungsverhältnis in $2,69:1$ ändern. Die Gesamtübersetzung beträgt dann nicht mehr $5,3:1$ sondern $5,15:1$. Die Gesamtübersetzung ist knapper geworden.

Wenn man einen Viertakter hat, wird dieser eine knappere Übersetzung möglicherweise mit weniger Spitze und leichter Trägheit beantworten, wird aber fühlbar sparsamer, weil Viertaktmotoren am sparsamsten laufen, wenn sie schleppen müssen.

Im Gegensatz dazu beginnt ein Zweitakter unheimlich zu saufen, wenn er ziehen muß. Wenn man die Übersetzung also ändern will, überwache

man vor allem den Trinkkonsum. Die Leistung kann man meistens nur mit rigoroser Änderung der Übersetzung beeinflussen.

Woraus man denn schließen möge, daß normalerweise eine Übersetzungsänderung bei einer Solomaschine unsinnig ist. Nur ein leichter Fahrer, der mit einer leichten Maschine vornehmlich im Flachland fährt, könnte von einer knapperen Übersetzung etwas erwarten. –

Und auch der Zweizentnermann, der vorwiegend in bergiger Umgebung fährt, könnte, wenn er auf ausgesprochen schnell macht, mit einer reichlicheren Übersetzung Freude haben.

Entscheidend aber allein ist der Versuch. Die Schwierigkeiten, derentwegen man ein Verhältnis lösen möchte, lassen sich im Leben häufig nicht dadurch aus der Welt schaffen, daß man ein anderes Verhältnis eingeht.

Die Kuppel

Einem primitiven Grundsatz der Technik zufolge lassen sich Zahnräder nur in Eingriff bringen, wenn Zahn gegen Lücke steht.

Am besten läßt sich so das bewerkstelligen, wenn die zu schaltenden Teile gegeneinander in Bewegung sind. Deshalb schiebt man mit dem am Boden stehenden Bein die Maschine – während man den ersten Gang irgendwie reinhaut – leicht rückwärts. Dann haut's hin. Sind aber die Klauen, Keile, Nuten und Lücken des Getriebes allzu sehr in Bewegung, dann würde sich ein Eingriff nur noch unter Geräuschen, wie sie sonst beim Zahnarzt entstehen, hinbringen lassen.

Ach so, wir wollten von der Kuppel schlechthin reden. Sie muß auch sein,

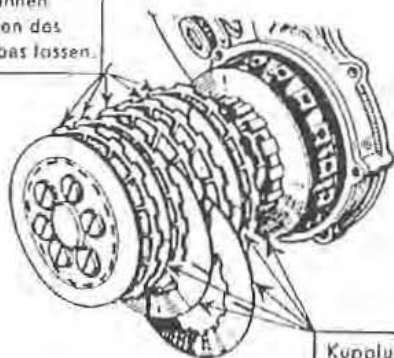
weil beim Anfahren die hohe Drehzahl des Motors an das stillstehende Hinterrad gebracht werden muß und beim Anhalten der Motor ja noch weiter-

drehen soll, wenn die Karre schon steht. Beim plötzlichen Anhalten bringen manche Leute das nicht zustande und würgen den Motor dann stuckernd und glucksend ab. – Das sind eben jene, die es sich noch nicht zum Prinzip gemacht haben, bei jedem Bremsen auch zu kuppeln. – Auch so ein kleiner Trick, mit dem man sich schadenfrohe Blicke seiner Mitbürger erspart

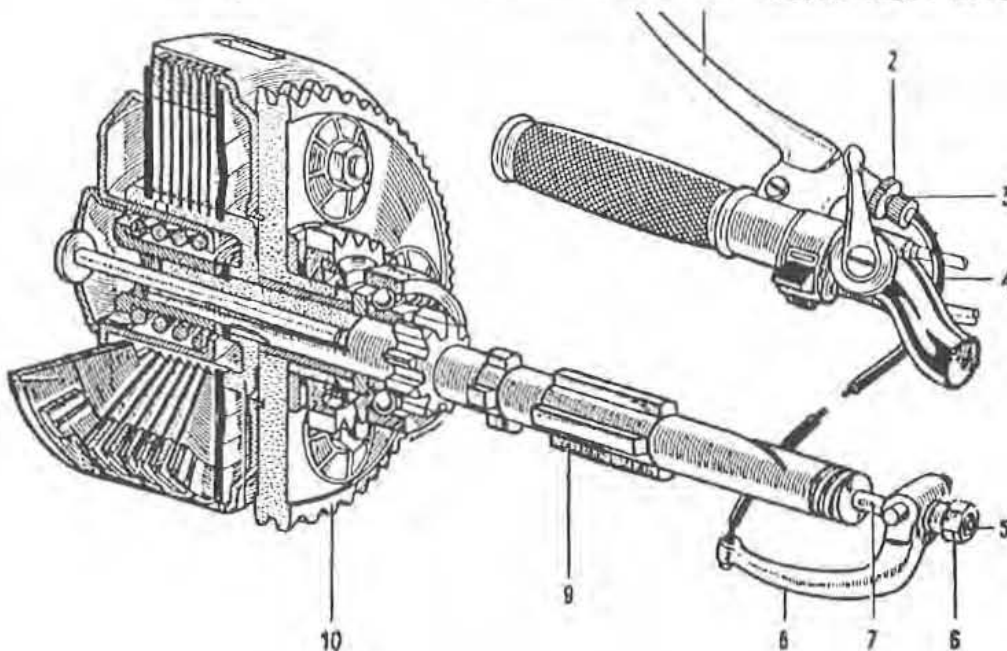
– und nebenbei die Ketten schont.

Die Kupplung ermöglicht es, den Kraftfluß zwischen Motor und Hinterrad nach Belieben zu unterbrechen. Deshalb sind Reibscheiben auf die Antriebswelle gesteckt und im Kupplungskorb zusammengeschoben. Die halbe Anzahl der Scheiben sitzt drehbar auf der Antriebswelle, faßt aber mit Zähnen in Aussparungen des Korbes. Die andere Hälfte sitzt auf der Welle fest, kann sich aber im Korb frei drehen. Die

Kupplungsscheiben,
die mit den Zähnen
in Aussparungen des
Kupplungskorbes fassen.



Kupplungsscheiben,
die mit den Zähnen
in Aussparungen der
Antriebswelle fassen.



- 1 = Handkuppelhebel
- 2 = Rändelmutter
- 3 = Seilzugstellschraube
- 4 = Seilzug
- 5 = Druckschraube
- 6 = Gegenmutter
- 7 = Druckstange
- 8 = Kupplungshebel
- 9 = Getriebehauptwelle
- 10 = Kupplungskettenrad

Die Berührungsstelle der Druckschraube mit der Druckstange muß lautend nachgefettet werden.

Reibscheiben, zum Teil mit Korkeinlagen versehen, werden mit starken Federn aufeinandergepreßt und sind in Öl verpackt. Normalerweise geschieht also nichts. Erst wenn man den Kuppelungshebel am Lenker zieht, wird damit die Federkraft überwunden, die Scheibensätze voneinander getrennt und der Kraftfluß unterbrochen.

Theoretisch. – Praktisch sieht das häufig so aus, daß er nicht unterbrochen ist.

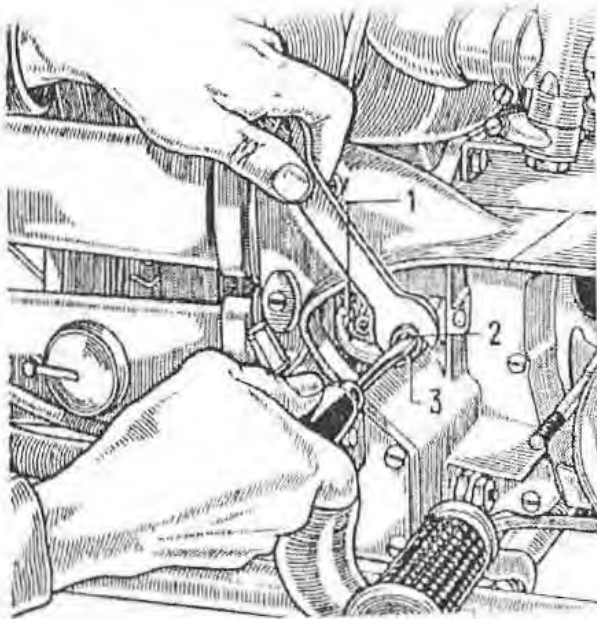
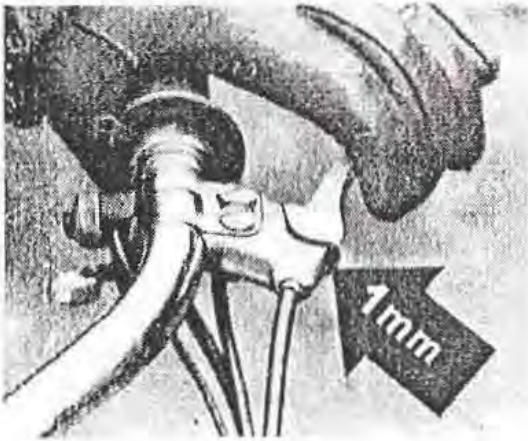
Sofern die Fuhre bei voll gezogener Kupplung und eingeschaltetem Gang schon das Bestreben hat, sich in Bewegung zu setzen, dann hebt die Kupplung nicht voll aus.

Abhilfe: Nachstellen.

Sofern aber die Motorkraft während der Fahrt nicht voll ans Hinterrad gelangt, rutscht die Kupplung. Man merkt das ganz deutlich, wenn die Maschine so etwa bis $\frac{2}{3}$ Gas alles ohne Bedenken in Geschwindigkeit umsetzt, dann aber der Motor nur

noch hochdreht und man das Gefühl hat, langsamer zu werden.

Abhilfe: Nachstellen. Ist im Zug nichts mehr drin, kann man noch versuchen, die Druckschrauben im Kupplungskorb nachzuziehen. Ist auch da nichts mehr drin, müssen die Reibscheiben neu belegt werden. Da wir eben beim Nachstellen sind. Immer muß am Handhebel etwa 1 mm „toter Gang“ sein, sonst drückt auch die bestbelegte Kupplung.



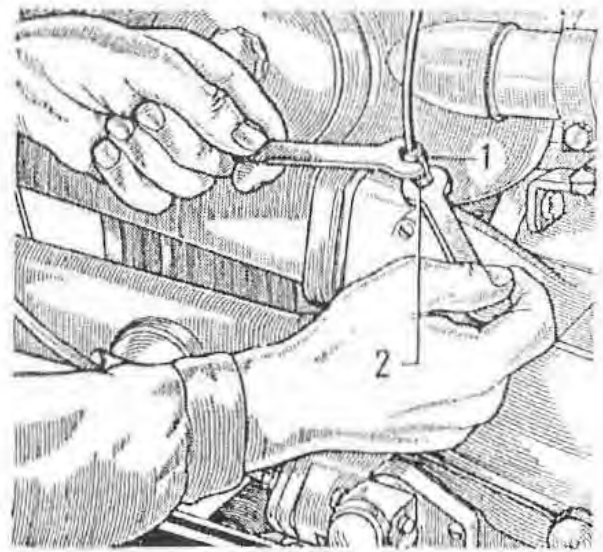
Nachstellen bei zu geringem Spiel am Handkupplungshebel.

- Gegenmutter lösen;
- Druckschraube drehen, bis mindestens 1 mm Spiel am Handkupplungshebel da ist;
- Druckschraube in Einstellungsloge festhalten und Gegenmutter anziehen.

1 = Kupplungshebel; 2 = Druckschraube; 3 = Gegenmutter.

Eine klebrige Geschichte

Wenn das Fahrzeug längere Zeit gestanden hat – besonders in kalten Winternächten – so kann es einem bei der Abfahrt durchaus passieren, daß man den ersten Gang reinhaut, es einen gottsjämmerlichen Ruck gibt und der Motor mit deutlichen Würgemalen den Betrieb einstellt.



Nachstellen bei zu großem Spiel am Handkupplungshebel.

- Gegenmutter lösen, dabei Seilzugstellschraube in Einstellungsloge festhalten;
- Seilzugstellschraube so weit herausdrehen, bis das Spiel am Handkupplungshebel auf das gewünschte Maß zurückgegangen ist. Sofern auch eine Seilzugstellschraube am Handhebel vorhanden ist, verfährt man genau so.

1 = Seilzugstellschraube; 2 = Gegenmutter.

Die Kupplung war verklebt und bleibt es häufig auch nach weiteren Versuchen. Schließlich gelingt dann ein Hau-Ruck-Katapultstart und man ist wenigstens in Bewegung. Beim Schalten auf den zweiten Gang glaubt man sich in ein Hammerwerk versetzt und so was nehmen selbst robuste Getriebe auf die Dauer übel.

Klebende Kupplungen lassen sich normalerweise auf höchst einfache Weise lösen. Man legt bei stehendem Motor den ersten Gang ein. Mit gezogenem Kupplungshebel stößt man die Maschine dann mehrmals kräftig nach hinten, bis sie sich widerstandslos schieben läßt. Dann ist die Kupplung frei.

Klappt dieses Verfahren ausnahmsweise einmal nicht, weil scheinbar gummiarabicum zwischen die Kupplung geraten ist, so hilft nur der Hau-Ruck-Katapultstart und Schleifenlassen der Kupplung bis sie sich wieder manierlich benimmt. Das wird nach 100 Metern bestimmt der Fall sein.

Dies ist aber wirklich der einzige Fall, in dem man eine Kupplung mit gutem Gewissen schleifen läßt!

Wie man etwas, was sich gar nicht falsch machen läßt, besser machen kann

Wie man schaltet, weiß schon ein Baby. Wie man besser schaltet als ein Baby, lernen wir hier.

Aufwärts: Gas weg, Kupplung voll ausheben, anderen Gang rein, Kupplung ganz loslassen, Gas geben.

Merke: Nicht Kupplung langsam kommen lassen unter gleichzeitigem Gasgeben. Dabei rutscht die Kupplung häufig durch und geht allzubald hinüber.

Abwärts: Gas nicht ganz zumachen. Das ist wichtig. Mindestens soviel stehen lassen, daß der Motor beim jetzt folgenden Auskuppeln keine Umdrehung weniger macht. Jetzt nimmt

man den größeren Gang heraus und läßt dabei die Kupplung soeben

wieder fassen. Dann flutscht der kleinere Gang so herein, daß man zunächst glaubt, man wäre noch gar nicht drin.

Pflegliches

Ein Getriebe ist insofern eine feine Sache, als es wenig Pflege gebraucht.

Die Räder laufen mehr oder weniger in Öl. Das läßt man erstmals nach 1000 Kilometern und später etwa alle 10 000 km ab. Dankbar ist der Apparat, wenn man ihn dabei durchspült. Mit Petroleum.

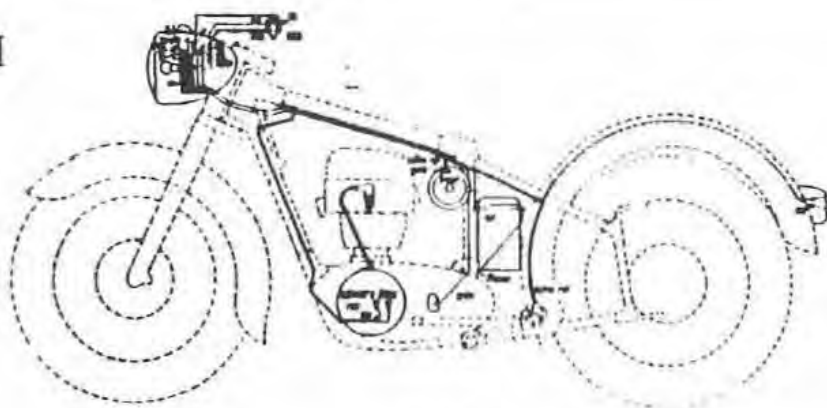
Dazu bockt man die Maschine auf, läßt das alte Öl ab, füllt Petroleum ins Getriebe, läßt den Motor laufen und schaltet ein paar Mal durch alle Gänge... Dann ablassen und neues Öl einfüllen. Erst wenn die Gänge nicht mehr drin bleiben wollen, wird es Zeit, angeschlagene Radsätze und Führungselemente auswechseln zu lassen.

Darüber aber kann eine gut geschaltete Maschine Museumswert erlangen.

BSA Kolben und Chevi Ventil !

Peter vom Horex-Club Niederlande Tel. 0031-4955-1754, (Peter spricht übrigens sehr gut Englisch und Deutsch) hat im Nachrichtenblatt seines Clubs über den Aufbau seiner 400er Regina berichtet. Soweit ich den Holländischen Text verstanden habe konnte Peter dabei einen Kolben der BSA Type A65 mit einem Durchmesser von 75,75mm verwenden. Der Kolben hat die Hepolite Powermax Referenz Nummer 18526/KR und war bei entsprechenden BSA Triumph Händlern einfach zu beziehen. Der Kolben hat gegenüber dem Toyotakolben den Vorzug, einen Dom mit Aussparungen für die Ventile zu haben. Der Kolbenbolzen ist mit einem Durchmesser von 19,05mm gerade noch einwandfrei im Pleuel der Regina zu lagern (neue Buchse notwendig). Der Preis der Kolben war in Holland 2 Stück für 323 Gulden; in England soll es noch etwas billiger sein. Wie mir Peter sagte sind auch 70mm Kolben von BSA erhältlich die dann für die 350er Regina gut zu verwenden wären. Weiter berichtete Peter von Ventilen des Chevrolet „big block“ Motors, dessen Ventile würden im Durchmesser des Tellers passen nur der Schaft müßte gekürzt werden. Zum Durchmesser des Ventilschaftes liegen mir keine Informationen vor.

Laubersheimer
Verfahrenstechnik GmbH
 Schlachthofstr. 12
 76829 Landau
 Telefon 06341/4241

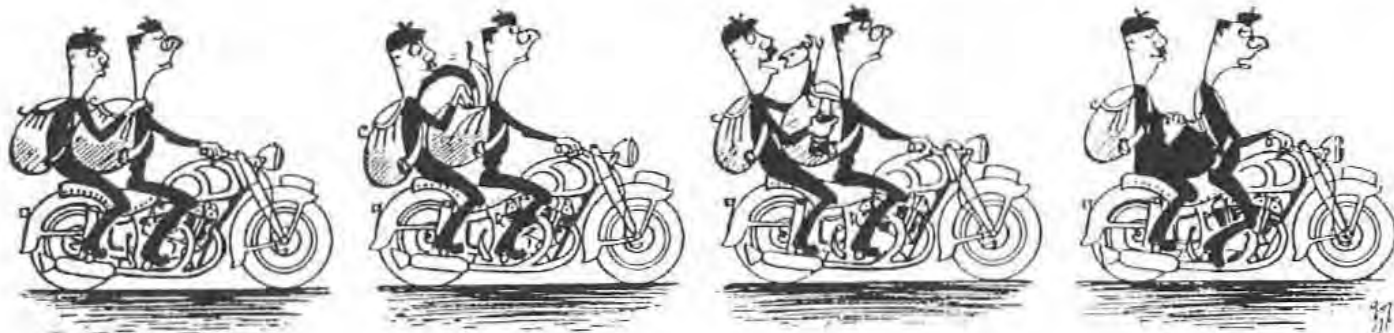


Neue Spannungsregler
 für alle Lichtmaschinen DM 95,-
Kabelbäume in original Farben u. Ab-
 messungen mit Anschlußplan DM 78,-

Instandsetzung von Zündmagneten
 schnell und kostengünstig

Gleichstromanker wickeln 130,-200,-
Zündspulen wickeln DM 85,-
Drehstromanker im Tausch DM 130,-
 Auf sämtliche Arbeiten und Produkte
1 Jahr Garantie

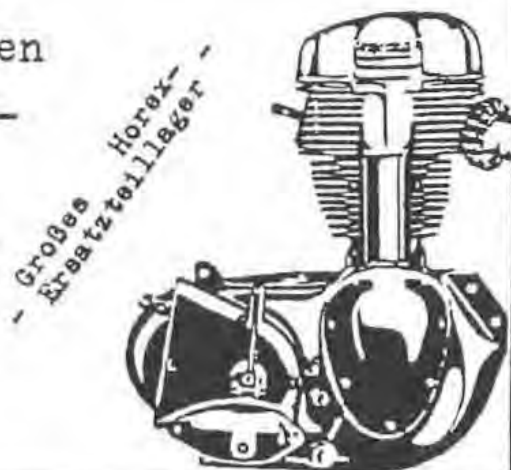
Bitte kostenlose Preisliste anfordern
 Postversand jeden Tag; auch ins Ausland



HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen
 - Embleme - Schalldämpfer -
 Krümmer - ET-Kataloge -
 22 seitige Liste DM 2,50.-
 Heumann - Fuchsberg 3
 64807 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



Fehlender Eigentumsnachweis!

Rahmenfragment in Mannheim gekauft, Bar ohne Rechnung gezahlt. Mit eigenen und zugekauften Ersatzteilen komplettiert. Nach einigen Jahren restauriert. Nie im Besitz von irgend welchen Papieren für dieses Fahrzeug gewesen. Was tun ?

Zwei Wege stehen offen! Siehe auch Markt 2/95 S.46. Tel.06131-992-0

1. Man besorgt sich einen alten Fahrzeugbrief der von der Type zum Fahrzeug paßt. Sodann bittet man einen Freund oder Verwandten einen rückdatierten Kaufvertrag zum Brief passend zu erstellen. Weiter läßt man sich von Kraftfahrzeugbundesamt in Flensburg eine Unbedenklichkeitsbescheinigung für das im Brief genannte Fahrzeug ausstellen. (Diese bescheinigt, daß das KFZ zur Zeit nicht gestohlen gemeldet ist; die Betonung liegt auf zur Zeit.) Zum Schluß trimmt man den in Mannheim erworbenen Rahmen auf die Papiere. Sodann ab zur Zulassungsstelle und zum TÜV. Dies ist der nicht legale Weg und kann, sofern es herauskommt, zu Problemen mit dem Staat führen.

2. Der korrekte Weg führt, wie in §25 der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung beschrieben, über ein Aufgebot welches im Verkehrsblatt zu veröffentlichen ist. Flensburg, Zulassungsstelle und TÜV sind weiterhin notwendig. Die technischen Daten des zuzulassenden Fahrzeuges kann man einem alten Brief, eines gleichen Fahrzeugtypes, entnehmen. Das Umstempeln des Rahmens muß unterbleiben, da im Aufgebot die originale Fahrgestellnummer des Rahmens Verwendung findet.

Siegfried 05021-5623 hat uns das Buch „Besserfahren mit dem Motorrad“ von Waldemar Burghard 1955 zur Verfügung gestellt. Das Kapitel „Gut geschont ist halb verdorben“ so wie die Karikaturen mit dem dünnen Motorradfahrer und der roten-Nase haben wir diesem Buch entnommen.

Gut geschont ist halb verdorben

Vom schnellen Fahren

Sie haben eine funkelneue Maschine; eingefahren und vollgasfest, gesund an Herz und Gliedern. Erhalten Sie sie gesund. Krankenversicherungen für Motoren sind noch nicht in Mode.

Eilige Zeiten

Sie wollen vorwärtskommen. Sicher, schnell und zu jeder Tages- und Nachtzeit.

Der Motor hat uns in die Lage versetzt, morgens in Hannover loszufahren, in Frankfurt zu Mittag zu essen und abends in München in Gips zu liegen. –

Aber das gehört eigentlich zum Obenbleiben.

Die Leute haben es eben eilig.

Doch wenn wir auch alle Reginas oder R68 hätten, immer noch wird es Leute geben, die zu spät ins Büro kommen. Diese Erkenntnis ist irgendwie beruhigend.

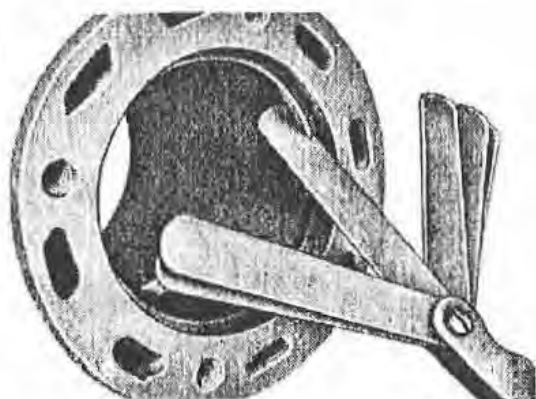
Aber nicht nur die Eile zwingt uns zum Jagen. Ein Muskel, der nicht entsprechend seiner Veranlagung bewegt wird, verkümmert. Ein Sportler trainiert, aber er legt sich nicht ins Bett, um in Form zu bleiben.

Wer rastet, der rostet. –

Motoren haben gelegentlich verblüffend menschliche Eigenschaften.

gegen dieses Wandern gesichert. Auch den Stift wegzuschaben, ist deshalb nicht nur unnötige Arbeit, sondern reine Verknennung der Tatsachen. – Darum steht es auch hier.

Die Stoßfuge eines jeden Ringes muß bei rundum in die Nut gedrücktem Ring deutlich sichtbar sein. Zuviel schadet absolut nichts. Zu wenig macht den Motor lahm und bringt den Kolben in der Ringegend zum Klemmen.



Zur Messung des Ringstoßes wird der Ring in den Zylinder gesetzt und die Breite der Stoßfuge mit dem Spion kontrolliert.



Das kommt bei viel zu geringem Ringstoßheraus. Hier ein Zweitaktkolben. Ringenden abgebrochen; Nuten-schultern und Sicherungs-Stifte ausgeschleuert.

Leichte Nachbehandlung

So sind wir den Klemmursachen des Kolbens auf die Spur gekommen und haben so ganz nebenbei noch allerhand von den Innereien eines Motors gelernt.

Und noch ein Tip: Ich wechsele nach spätestens 200 Kilometern das Öl, wenn ich den Zylinder heruntergehabt habe. Ich rate Ihnen das auch. So sauber, wie das Öl werden Sie die Innereien Ihres Motors nie bekommen.

Die Holzhammermethode

Wenn Ihr Motor jetzt noch zum Klemmen neigt, haben Sie entweder ein Kellerfabrikat gekauft oder ein ausgesprochen schlechtes Stück der Serie erwisch. Beides Grund genug, zu versuchen, das Ding einem Dummen anzudrehen.

Umständehalber preisgünstig zu verkaufen, nennt man das dann wohl...

Ein Rat für die Arbeiter der Stirn

Wenn Sie die genannten Arbeiten nicht selbst machen wollen, bringen Sie den Schlitten in eine Werkstatt. Aber bleiben Sie dabei.

Lassen Sie eben diese Arbeiten ausführen, auch wenn man Ihnen etwas anderes rät. Lassen Sie sich auf keine Debatten ein. Sie können als Kunde alles verlangen. Tun Sie's wie beschrieben. Auch wenn's schwer fällt.

Was der Motor will

Alle heutigen Motoren sind Hochleistungsmotoren. Sonst ließen sich die Dinger gar nicht verkaufen. Mit Hochleistung wollen sie laufen.

Ihre Leistung holen sie aber aus der Drehzahl. Höchstleistung ist nur bei Höchstdrehzahl zu erwarten. In allen Gängen. Aber die Übersetzung muß so sein, daß die Höchstdrehzahl auch tatsächlich erreicht wird. Unsere Motoren wollen drehen, drehen, drehen. So wird die Maschine geschont.

Großer Gang bei kleiner Tourenzahl, das machen Anfänger. Ventilklemmer, ausgeleierte Lager, nach 10 000 Kilometern werkstattreife Zylinder sind die Folge. Das aber ist beinahe die Regel. Rasen und jagen ist zweierlei. Es gibt Leute, die glauben, bei 60 km/h Schnitt zu fahren wie der Leibhaftige, weil eben derselbe sich vor jeder Kurve auf den Tank hockt. Andere fahren auf bundesüblicher Einheitsstraße Schnitte so um 80 km/h herum und denken sich gar nichts dabei.

Man findet eben solche und solche.

Die guten Schnitte werden nicht mit hoher Spitzengeschwindigkeit, sondern mit Beschleunigung geholt. Das ist ungefährlicher und besser. Für Motor und Fahrer.

Die beste Beschleunigung bringt der Motor also bei Vollast – will heißen, voller Drehzahl. Nicht Vollgas! Ein Motor, der bei 5700 Umdrehungen pro Minute seine Höchstleistung abgibt, tut das mit der ihm eigenen Sturheit eben

immer nur bei 5700 Umdrehungen, ohne Rücksicht auf Gang und Gasmenge.

Man mag ihm im großen Gang bei halber Drehzahl Vollgas anbieten, glucksend und zuckend wird er es schlucken. Vielleicht. Beschleunigung aber ist das nicht.

Mit mindestens Dreiviertellast will Ihre Maschine laufen. So wird sie geschont. Unter Berücksichtigung aller Umstände am meisten geschont.

Ihnen ist das zu schnell? Kaufen Sie sich eine kleinere.

Und dann setzen Sie sich ganz kurz einmal mit einigen technischen Daten auseinander. Darin liegt das ganze Geheimnis des schnelleren und sicheren Fahrens.

Die Regina I z. B. leistet bei 5700 Umdrehungen pro Minute 18 PS und erreicht dabei 115 km/h. Ehrliche km/h. Ohne die Gequetschten. Für unsere

Zwecke genügt es anzunehmen, daß bei 115 km/h eben diese 5700 Umdrehungen erreicht werden.

Nun ist Regina im Vierten 1:1, im Dritten 1,33:1, im Zweiten 1,81:1 und im Ersten 3,25:1 übersetzt. – Wenn man im vierten Gang also 115 km/h mit Vollast fährt, dann kann man im Dritten

$$\begin{array}{rcl} \frac{115 \times 1}{1,33} & = & 86 \text{ km/h} \\ \text{im Zweiten} & & \\ \frac{115 \times 1}{1,81} & = & 63 \text{ km/h} \\ \text{und im Ersten} & & \\ \frac{115 \times 1}{3,25} & = & 35 \text{ km/h} \end{array}$$

fahren. – So kann man die Höchstleistung in den Gängen für jede Maschine berechnen. Bis dahinauf wird jeder Gang beim Beschleunigen ausgefahren. Das will der Motor. Er jubelt, du hörst es.

Im Vierten aber unter die für den zweiten Gang errechnete Geschwindigkeit zu gehen, ist eine der Todsünden. Wenn man die errechneten Geschwindigkeiten nach oben abrundet, passiert ganz bestimmt noch nichts. Läßt man den Motor für längere Zeit aber wesentlich höher drehen, dann ist das falsch, denn die Leistung fällt beim Überdrehen des Motors rapide ab.

Außerdem geht das auf die Lager. Besonders bergab. Schnatternde Ventile sind das sicherste Zeichen.

Sie lächeln, ob der Zahlen, die Sie errechnet haben? Sie sehen sich Ventile aus dem Keller klauben, Sie sehen Ihre Pleuelstange durchs Gehäuse gucken. Glauben Sie mir um des heiligen Christophorus willen: So dürfen Sie Ihre „Mühle“ laufen lassen. Dafür ist sie gemacht. So müssen Sie sie laufen lassen. Die kleinen; und die großen erst recht. Ich beschwöre Sie... Sie müs-

Treffen - Ausstellungen - Märkte

-Ausfahrten führt der Horex-Club Taunus durch am: 23.4 / 14.5 / 21.5 / 25.6 / 1+2.7 / 23.7 / 20.8 / 24.9 / 22.10. Gäste sind willkommen.

Info Maria 06172-81898

+ **2 bis 5.6. Die 41-igste Horex Sternfahrt geht nach Braunschweig. Info Ulrich 0531-690177**

+ **9 bis 11.6. Horex-Treffen Norwegen Info bei Magnus Dahle Tel. 0049-51-482333. Siehe auch HB 4/94 Seite 2.**

+ **29 und 30.7 Treffen und Markt am Gasthaus „Wirzenborner Liss“ 56410-Monterbaur Wirzenborn. Info. Peter 02602-8706**

+ **14 bis 16. 7 Sommertreffen der Horex und Gespannfreunde Mainkling Info bei Fritz Tel 07959- 634**

+ Diese Zeichen bedeuten: neu, wichtig oder verändert.

sen . . .

Und immer schön für Temperatur sorgen. Die ersten 15 Minuten sind bei Maschinen ab 350 Kubik zum Anwärmen da. . . Und für die leichtere Preislage die ersten 5 Minuten. Heute, morgen, immer . . .

**HOREX-NEUTEILE
PUTSCH-
BERGER**

Tel. 0202-473713

elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

- DKW 125, DKW 175, MZ, MAICO
- NSU MAX, NSU CONSUL, HOREX, ADLER
- BMW R25/26, BMW R50/60, BMW R51/2
- MATCHLESS, AJS, SAROLEA
- Sonderanfertigung für fast alle Modelle



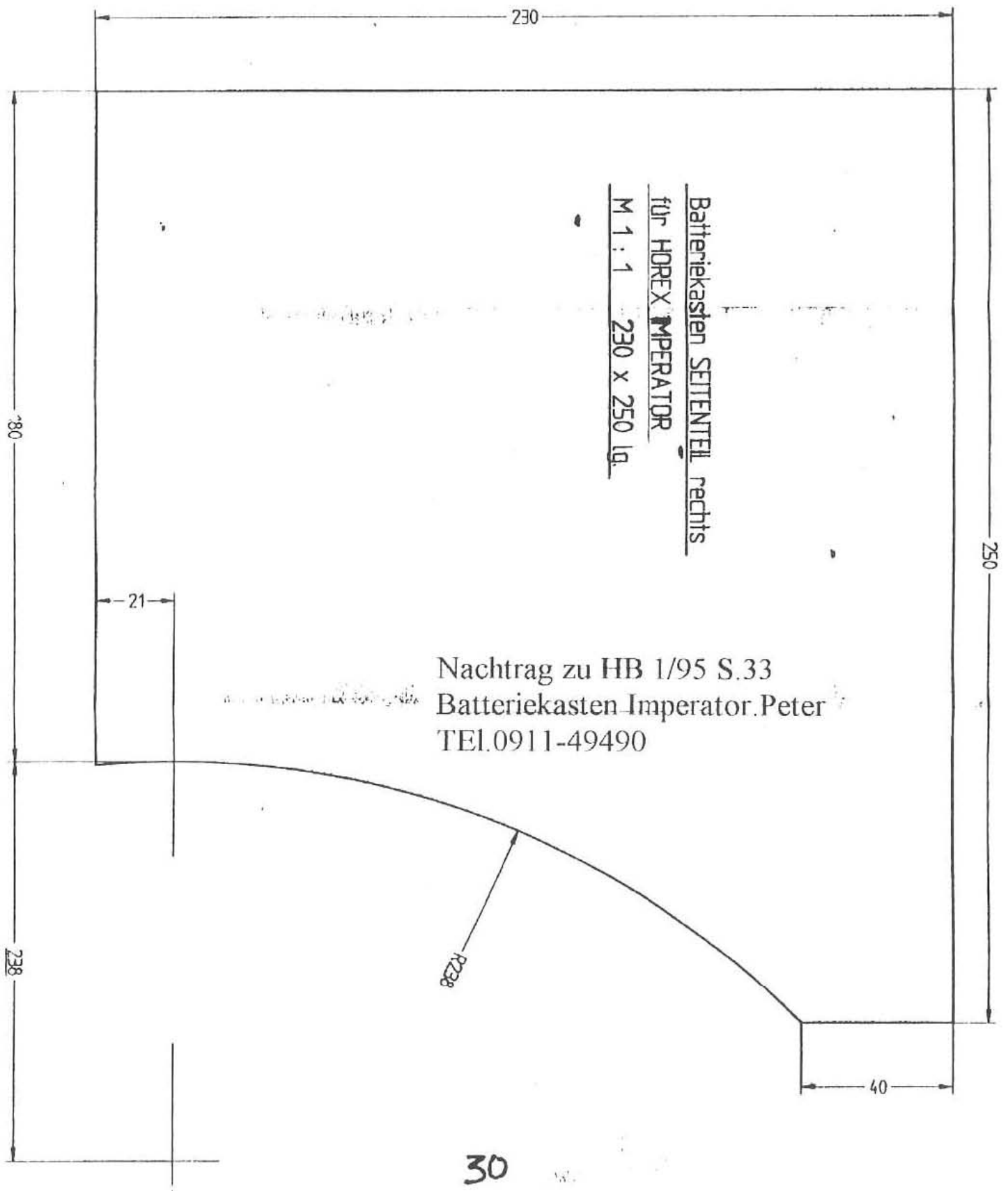
ELEKTRONIC-DATA

KLEIBER GMBH

Steinbach 19 · 5253 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

Sind Halbschalen noch zulässig?

Wenn wir der Markt 1/95 S. 230. Tel.06131-992-0 glauben (die dürften es wissen) gilt bis auf weiteres die Ausnahmegenehmigung von 1988 nach der Helme nur die alte DIN 4848 von 1970 erfüllen müssen. Also kein Polizist und keine Versicherung hat etwas dagegen wenn jemand den Cromwell oder Römer aufsetzt. **Ja!**



Neues aus dem Händlerkreis!

-Ammon Tel. 09721-86058 bietet ab sofort Duplexkettensatz für Regina 0,01,02,03,06. Weiter sind neue Steuerradsätze (Nockenwellenrad aus Alu) mit Ölpumpenrädern für Kolbenpumpe oder Zahnradpumpe erhältlich. Das Aluminiumrad gibt es bei Ammon in drei Größen, um ein korrektes Zahnflankenspiel einstellen zu können. Weiter sind bei Ammon neue 18 Liter Tanks verchromt zu erhalten. Der neue 695 Bildpositionenkatalog ist anzufordern.

-Sigmund Papst Tel. 06851-70164 hat die R2 Nocke für Imperator neu aufgelegt. Die Nocke wird aus bestem EC 80 Stahl gefertigt. Die Nockenlaufbahnbreite wurde etwas vergrößert um mit breiteren Kipphebeln dem Verschleiß vorzubeugen. Wer alt R1 oder R3 Wellen überarbeitet haben möchte wende sich ebenfalls an Sigmund, der diese Arbeiten mit Können und Präzision durchführt.

-OBS Tel. 07131-482000 bietet alle Dichtungen für Regina und viele für Imperator an. Die Preise sind moderat, sie beginnen bei 3,-DM für die Ventildeckeldichtung der Regina und enden bei 45,-DM für die eingefaßte Kopfdichtung der Imperator 400. Weiter sind Ventile, Führungen aus Guß und Sondermessing sowie Kolben dem Original entsprechend bei Otto erhältlich. Des weiteren bietet OBS auch Kurbelwellenreparatur, Zylinderschleifen und Kopfüberholen an.

-Für 13,-DM ist bei Paul Nauwelaers in Brüssel Tel. 0032-2-7670388 (Paul spricht hervorragend Deutsch und Englisch) eine 45ig seitige Edition zum Thema Regina erschienen. Die Edition ist im Format A4 im Kopierverfahren erstellt. Uns hat dieselbe sehr gefallen, und wir können sie nur weiter empfehlen.

Horex-Buch

Wie mir aus unterrichteten Kreisen bekannt wurde soll unser Leser Martin Tel. 02941-22726 an einem Horex-Buch arbeiten. (Unser eigenes Projekt ist ja zur Zeit tot, mangels Autor) Wir wünschen Martin viel Erfolg und uns eine wunderbare Lektüre. Sollte bei Martin Interesse am teilweisen Vorabdruck bestehen, so stehen wir für jede Untat zur Verfügung.

"Neuer Schweizer H O R E X Verein"

Noch im vergangenen Jahr 1994 haben Schweizer H O R E X Fahrer einen neuen Verein gegründet.

Sie nennen sich "Schweizer H O R E X Veteranen"

Der Start ist gut geglückt, so haben sich doch am Gründungstag 21 Mitglieder eingeschrieben, und in den vergangenen Wochen sind noch einige hinzu gekommen.

Der Verein wird von Alfred Fleischer als Kapitän geleitet.

H O R E X- Treffs und Veranstaltungen möchten sie vermehrt ins Auge fassen. Auch in absehbarer Zeit einmal die Internationale H O R E X- Sternfahrt in die Schweiz zu bringen, ist ihr Ziel. Bereits haben sie eine Oldtimer Motorrad-Ausstellung gut über die Runden gebracht.

Clubadresse: "Schweizer H O R E X Veteranen"

Alfred Fleischer
Flücke 40

CH- 5616 Meisterschwanden
Tel. 0041 57 27 17 31

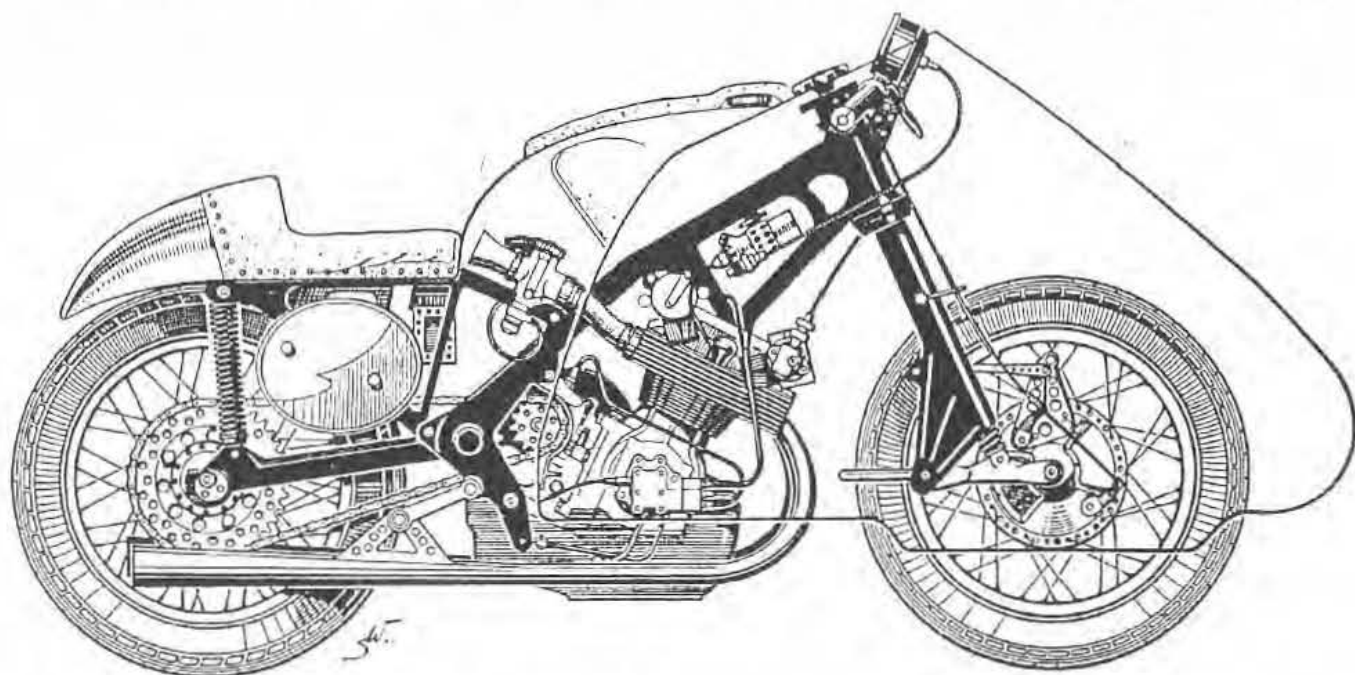


Die Pressemitteilung zur 350er Rennhorex die allgemein als Apfelbeck-Horex bekannt ist, obwohl sie im wesentlichen auf dem Brett von Schlachter entstanden ist, hat uns Ingo Tel.030-4348224 zugesandt. Der Rahmen dieser 350er wurde bei Wuring (AWD) in Ratingen gebaut. Danke Ingo.

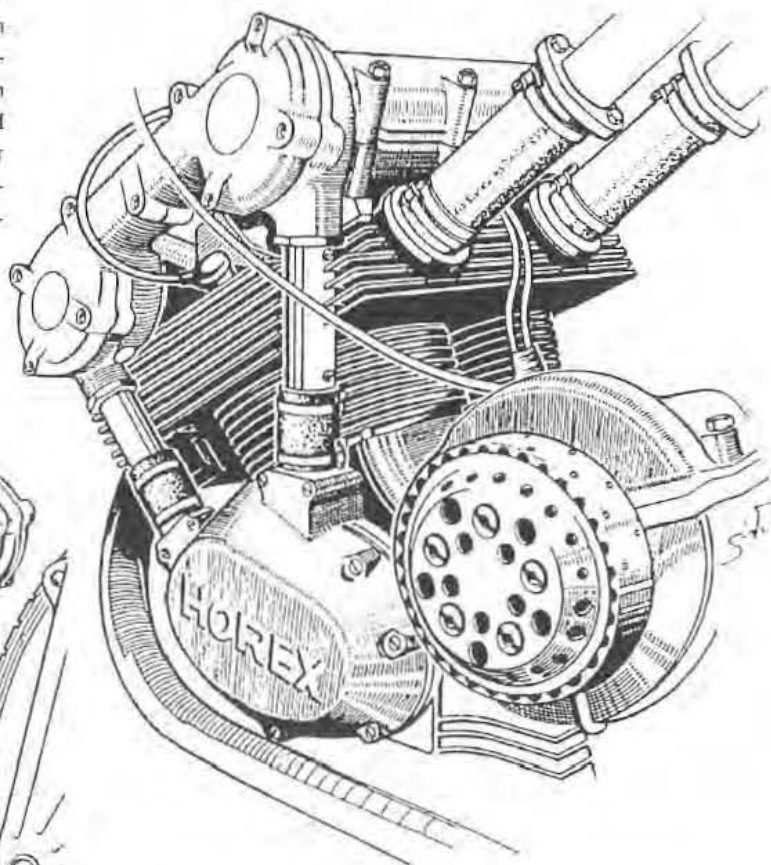
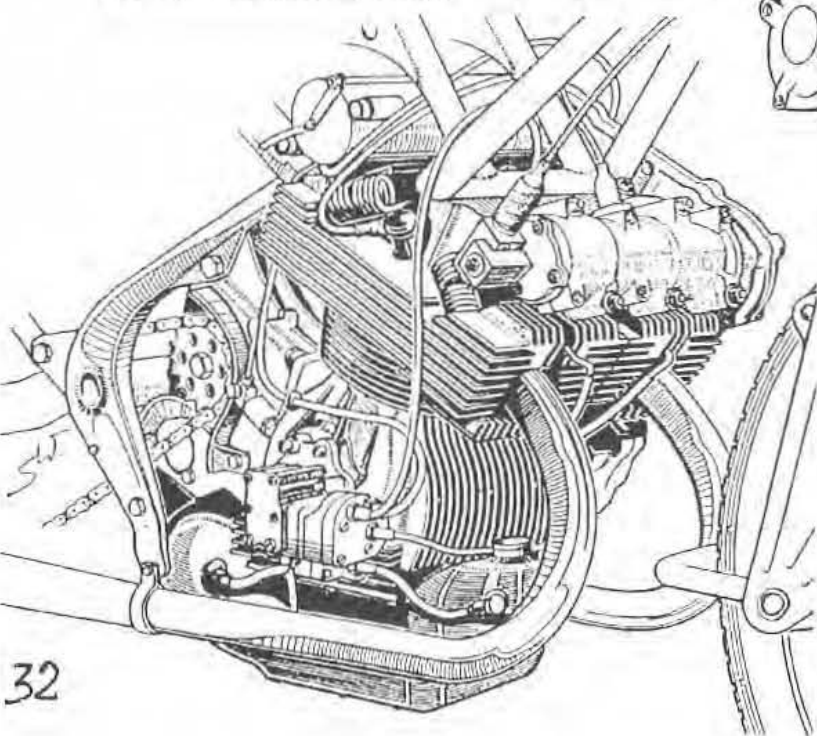
HOREX

Eine Rennmaschine

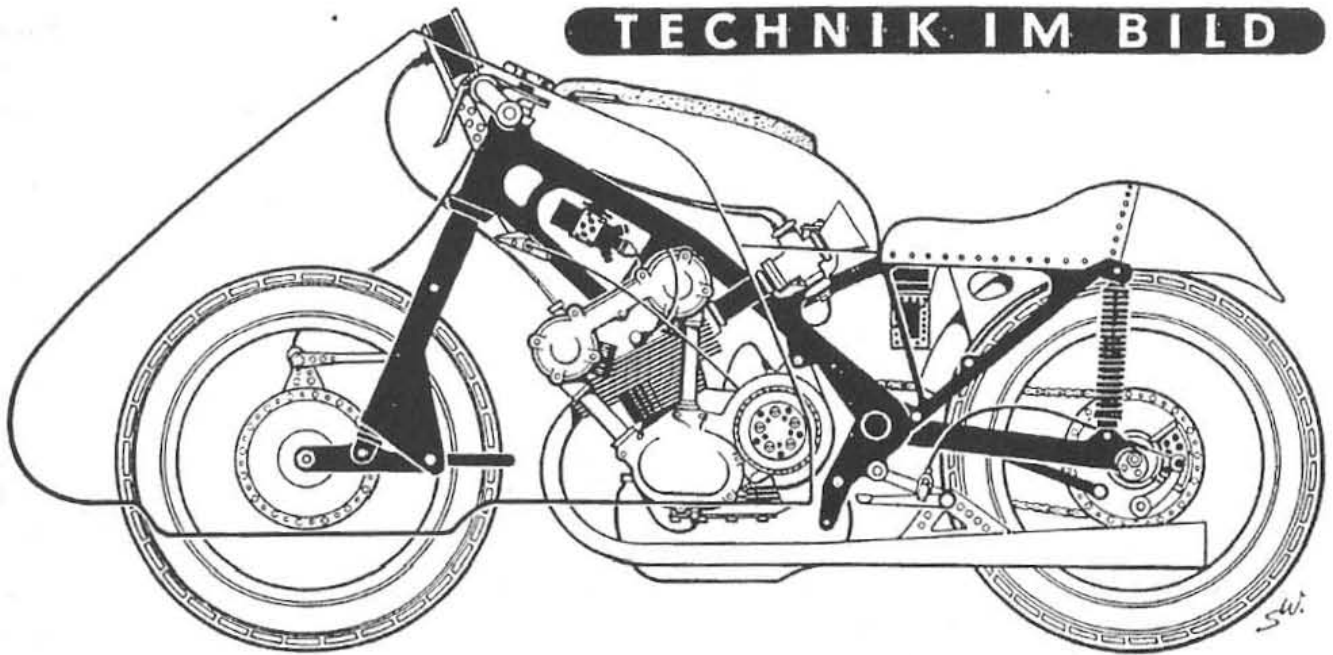
350 ccm



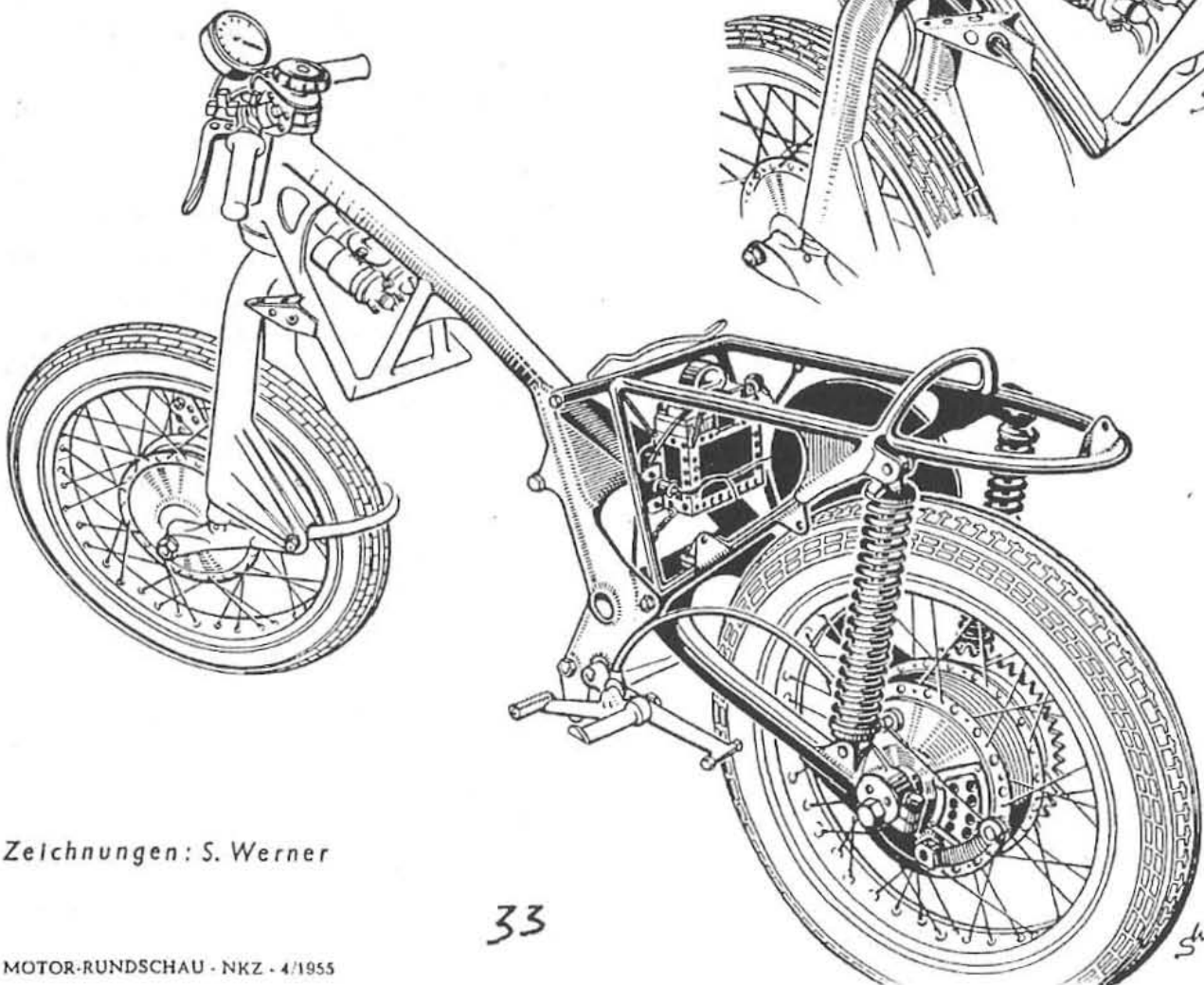
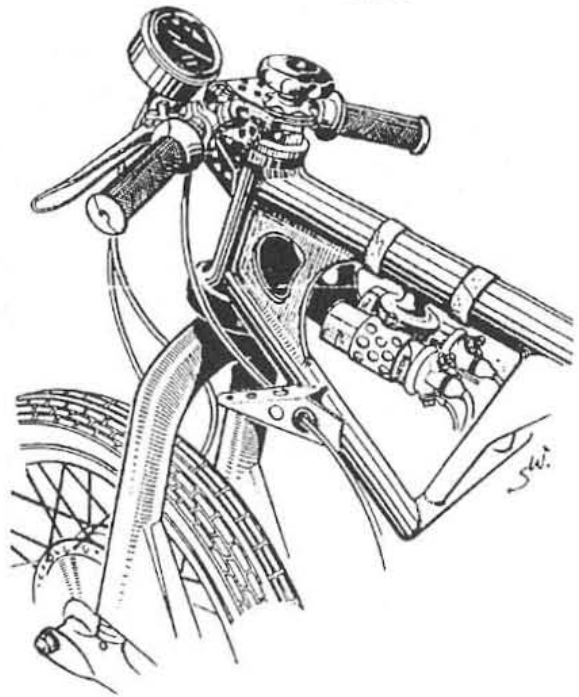
Viele interessante Details — auch vom und für den Serienbau — enthält eine moderne Rennmaschine. Wir sehen in diesem Beispiel das steife Rückgrat-Fahrgestell und eine ausgeklügelte Schwingen-Federung vorn und hinten. Nur durch einwandfreie Straßenhaltung lassen sich die vielen PS „auf den Boden bringen.“ Dazu kommt eine Karosserie (hier nur in Umrissen angedeutet), die erst die organische Verbindung zwischen Fahrer und Maschine schafft und für geringen Gesamtluftwiderstand sorgt.



Die Leistung dieses 350-ccm-Motors betrug zunächst 45 PS bei 9500 U/min und wurde dann auf 48 PS bei 9800 U/min gesteigert.



Der Motor sieht ganz von der Seite wie ein Einzylinder aus, weil die beiden Zylinder nebeneinanderstehen. Es ist damit der Typ des Parallel-Zweizylinder oder einfach des „Twin“. — Besonders auch die beiden Zeichnungen links zeigen Details, wie die sehr breite Verrippung dieses thermisch so hoch belasteten Motors oder die Lage der beiden Nockenwellen auf dem Zylinderkopf (Königswellenantrieb).



Zeichnungen: S. Werner

Als es nach dem Krieg wieder mit dem Bau von Motorrädern losgeht, bringt Horex mit seiner 350 ccm „Regina“ eine Maschine auf den Markt, die in dieser Hubraumklasse zum Bestseller werden soll. Die Grundkonzeption stammt von der Vorkriegsmaschine SB 35, die erstmals 1938 auf den Markt kam.

Mit der „Regina“ fangen auch die sportlichen Aktivitäten wieder an. Firmenchef Fritz Kleemann ist sehr sportbegeistert, nahm er doch vor dem Kriege selbst an Rennveranstaltungen teil.

Als einer der ersten kann Friedel Schön mit einer frisierten Maschine einige Erfolge erringen. Doch mit einer 350er will man sich nicht begnügen. So entsteht eine 500 ccm 2-Zylinder Twin mit einer obenliegenden Nockenwelle, die über Kette angetrieben ist. Unter dem Namen „Imperator“ wird sie 1951 in Frankfurt bei der Motorradausstellung der Öffentlichkeit vorgestellt.

Bei verschiedenen Rennen wird diese Maschine eingesetzt, doch ohne den gewünschten Erfolg. Deshalb baut man für 1952 eine

vollkommen neue 500 ccm Rennmaschine. Es ist eine Doppelnocken-Twin, die hauptsächlich von Friedel Schön und Kurt Mansfeld mit unterschiedlichem Erfolg gefahren wird.

Daneben entwickelt Roland Schnell, ein guter Techniker und Rennfahrer, im Auftrag

von Horex eine neue 350 ccm 1-Zylinder Doppelnocken-Rennmaschine. Die Konstruktion ist auf Antrieb sehr erfolgreich und bringt seinem Erbauer gleich im ersten Rennjahr die Deutsche Meisterschaft. Später gibt es die Maschine noch in einer 250- und auch in einer 500-ccm-Version. Die Maschinen werden in kleiner Serie hergestellt und an Privatfahrer verkauft, die damit zahlreiche Siege herausfahren.

1953 erscheinen neue 500 ccm Rennmaschinen, die aber auch nicht so recht laufen wollen. So entschließt man sich, das 500er Projekt zu stoppen.

Da man aber unbedingt im Renngeschehen weiter mitmischen will, setzt man auf die 350er Klasse. Man könnte zwar die „Schnell-Horex“ einsetzen, doch man will etwas vollkommen Eigenständiges schaffen. So entsteht die „Apfelbeck-Horex“. Ludwig Apfelbeck, ein gebürtiger Österreicher und Viertakt-Spezialist, wird mit diesem neuen Projekt beauftragt.

Das Ergebnis ist eine stilistisch einmalig schöne Maschine, die über einen 2-Zylinder Twin mit zwei obenliegenden Nockenwellen, über Kette angetrieben, verfügt; Bohrung und Hub 60 x 61,5 mm, die Leistung beträgt ca. 46 PS bei 9800 U/min. Der Motor sieht ungemein bullig aus. Um ihn überhaupt im Fahrwerk unterbringen zu können, wird er etwas nach vorne geneigt. Der Rahmen bleibt nach vorne offen.

Der erste Renneinsatz ist im Juli 1954 beim Feldberg-Rennen unter dem Fahrer Georg

Braun, der einen guten 5. Platz herausfährt. Sieger ist August Hobl mit der 3-Zylinder Werks-DKW. An dieser Maschine kann man sich gut orientieren, will man international vorne mitfahren, denn gegen Mitte der 50er Jahre ist die 3-Zylinder DKW eine der Spitzenmaschinen dieser Klasse. Als nächstes Rennen kommt der GP von Deutschland auf der Solitude vor den Toren Stuttgarts. Vor über 400.000 (vierhunderttausend!) Zuschauern gibt es einen 6. Platz. Sieger ist Ray Amm auf Norton. Eigentlich ist das Ergebnis nicht schlecht, wenn man bedenkt, daß die gesamte internationale Spitzenklasse am Start ist (außer MV) und der Zeitabstand zu Platz 4 nur 6 Sekunden beträgt. Am Norisring in Nürnberg reicht es mit Motorenproblemen nur zu einem Platz im Mittelfeld. Schotten bringt einen 5. Platz.

Dann geht es zum GP der Schweiz nach Bern. Im Training sichert sich Georg Braun den 5. Startplatz. Die Maschine läuft gut. Im Rennen aber muß er schon in der 1. Runde wegen Ventilschaden aufgeben. Es siegt Fergus Anderson aus England auf Moto Guzzi, der sich am Ende der WM-Saison auch den Titel holt.

Bei der Deutschen Meisterschaft kommt mit ganzen 7 Punkten nur ein 7. Platz heraus. Der Viertplatzierte (Hoffmann auf DKW) hat allerdings auch nur 2 Punkte mehr. Vergessen darf man nicht, daß man bei den ersten Rennen in Hockenheim und am Nürburgring noch gar nicht startet, da die Maschine zum Saisonbeginn noch nicht fertig ist.

Besser läuft es für Braun in der 500-ccm-Klasse. Hier wird er mit der „Schnell-Horex“ Vizemeister hinter Walter Zeller auf BMW-RS. Überraschend zieht sich Horex gegen Ende des Jahres offiziell vom Rennsport zurück. Die Maschine wird verkauft.

Beim Saisonauftakt 1955 in Dieburg bringt sie der BMW-Fahrer Hans Bartl an den Start. Obwohl die Maschine über den Winter umgebaut wird, ist sie immer noch ein „Problemkind“. Dieses erkennt auch Bartl sehr schnell und geht zu DKW. Schon beim GP von Belgien fährt er als 4. Werksfahrer neben Wünsche, Hobl und Hoffmann eine 3-Zylinder Werksmaschine. Die Horex verschwindet in der Versenkung.

Doch plötzlich taucht sie 1958 in Hockenheim wieder auf. Der Fahrer ist der bekannte Tüftler Fritz Kläger, der die Maschine bei internationaler Beteiligung auf den 3. Platz bringt. Beim Internationalen Sachsenring-Rennen gibt es einen 4. Platz. Beim Schluß der Deutschen Meisterschaft kommt ein 3. Platz heraus. Dazu muß man aber sagen, daß es nur ganze drei Rennen gibt, die zur Meisterschaft zählen. Ein Jammer — der nationale Motorsport steckt in einer Krise!

Im Jahr 1959 gibt es keine nennenswerten Erfolge. Obwohl Kläger mit viel Mühe die Maschine standfest kriegt, muß er erkennen, daß er als Privatmann nicht gegen die Werksteams ankommt.

MV mit seinen Mehrzylindern beherrscht die internationale Szene. Mit diesen Maschinen wird John Surtees berühmt.

Die Horex-Konstruktion geht immerhin auf das Jahr 1953/54 zurück und die letzten Erfolge fährt Kläger überwiegend bei nationalen Bergrennen heraus. Auf seiner Hausstrecke, dem Freiburger Schauinsland-Rennen, holt er sich 1960 sogar den 2. Platz. Beim Ratisbona-Bergrennen 1961 einen 3. Platz und schließlich beim Schauinsland-Rennen im selben Jahr den lange ersehnten Sieg.

Das ist ein krönender Abschluß und das Ende zugleich. Denn ab 1962 ist sie nicht mehr auf den Rennstrecken zu sehen. Kläger fährt ab 1962 in der 250-ccm-Klasse eine selbst frisierte NSU-Sport-Max. International sind die Japaner schwer im Vormarsch.

Schon seit Mitte der 50er Jahre geht die europäische Motorradindustrie schweren Zeiten entgegen. Das zeigt sich auch bei Horex. Die „Apfelbeck-Horex“ wird 1954 vom Werk als „Vorstudien-Twin für weitere Planungen in der 350-ccm-Klasse“ bezeichnet. Bei diesen Studien bleibt es auch. Heute ist dieses einmalig schöne Stück bei manchen Veteranen-Veranstaltungen wieder zu bewundern.

TW

Der Teufel steckt im Detail.

Unter dieser Überschrift hat in der Zeitschrift „Der Maxfahrer“, von Dieter Kaiser Tel. 02403-33224, Dieter Vetter folgendes zu berichten. Sollte die Horex unter Vollast das Stottern anfangen, so kann das an zu schwachen Benzinzufluß in die Schwimmerkammer liegen. Jeder kennt das verstopfte Drahtsieb an der Anschlußschraube der Schwimmerkammer. Aber dieses Sieb kann sauber sein und trotzdem den Zufluß behindern. Dies ist möglich, wenn die Lötstelle des Siebs etwas breit geraten ist und an einer Durchflußbohrung dieser Verschraubung zu liegen kommt. Also wer mit solchen Problemen kämpft sollte dies überprüfen.

ANZEIGEN

Alle Kleinanzeigen sind kostenfrei. Wir behalten uns aber vor, den Text sinnvoll zu kürzen oder zu verändern. Anzeigen können jeweils bis 30 Tage vor Herauskommen des HB an uns per Post oder Telefon, für die nächste Ausgabe des HB, gegeben werden. Siehe hierzu Adresse und Telefon im Impressum.

Verkaufe oder Tausche: LM-Felg Imperator 18" Weimann+Speichensatz. Kurbelgehäuse, Steuerseite u. Primärtrieb für E1M, Fußrast. für Resi, Dehnfeld-Bank, DKW-RT350 Vorderradbremse, Scheinwerfer Bosch 1928. Literatur: NSU Hauspost 49/50, NSU Kamerad Motorrad 1938, Indian News 1936. Suche für Regina: Öltank, Nockenwelle mit Allurad für 03, 400er Motor, 400er Zylinder 76mm auch beschädigt, Fußrasten. Ingo 030-4348224

Suche: Lima T5/T6 Bosch Bj. 38- RD 1/2 U30/6/2000 LS 7 linkslaufend. Magnet für T5 Bj. 28 Bosch DIA LS 39 linkslaufend. Vierganggetriebe 4-Bolzen stehend für S6. Tank für S6. Zylinder und Deckel mit Kolben für T5 Bj. 28. Alles auch im Tausch gegen andere Horexteile. Horst 02603-6279

Verkaufe: Imperator/Resi Tank, Regina Fahrwerk mit Brief, Scheinwerfer, Werkzeugkasten etc. 680,-DM. Sitzbank- und Tankschutz-Decken in versch. Horex-Farben. Kurbelwellenstumpf links verlängert, Version für zusätzliches Kurbelwellenlager Regina 3 mit breitem Gehäuse. Suche: Rundgehäusemotor, Kurbelwelle 03 sowie ganz dringend (gegen hohe Kaution) hinteres Sitzkissen der Regina Sport zum Kauf/Tausch/oder Nachbau Gepäckträger Reg. 0-4. Benno 0711-512473

Suche für Horex Imperator Vorderrad Wolfgang 08341-4953

Suche für Regina 03, Schutzbleche, Kettenkasten, Scheinwerferkopf und Werkzeugkasten. Thomas 08336-7824

Tausche zwei Reginatanks gegen einen aufbaufrtigen, Andreas 04531-83842

Verkaufe Horex Columbus S35 mit Originalpapieren. Christian Tel. 0043-5556-75246

Jürgen fertigt silberne oder vergoldete Ohrstecker, 9mm groß, (Horex-Wappen). Interessenten bitte melden. Tel. 07950-2601

**41. INTERNATIONALE
HOREX STERNFAHRT
INFO TEL. 053/273550**



**3. - 5. JUNI 1995
HOREX CLUB
BRAUNSCHWEIG**

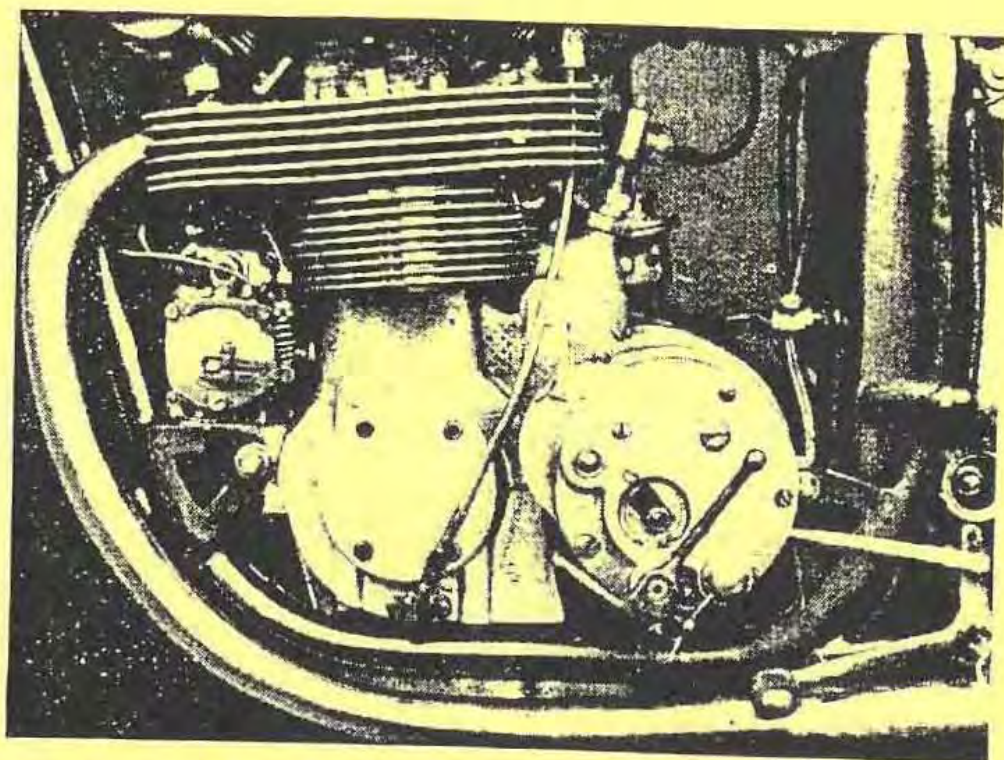


*Die nächste Sternfahrt
geht nach*

HOREX



BOTE



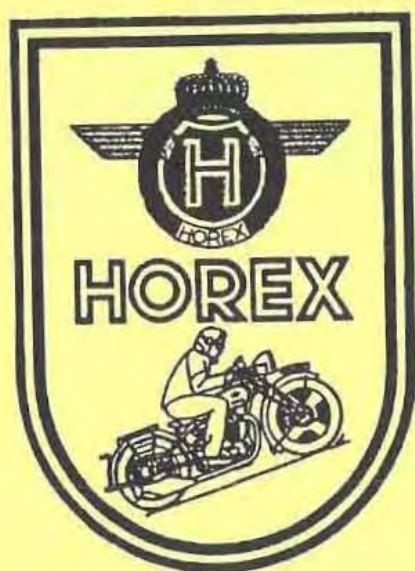
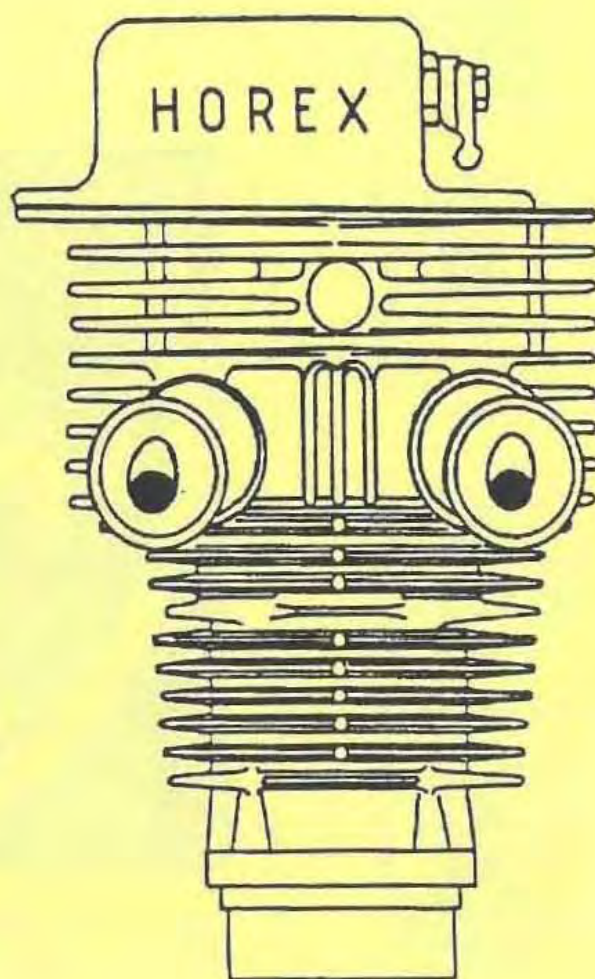
Das ist der Motor der Horex-Version von Ernst Hoske. Leider ist das interessanteste Bauteil, der Zylinderkopf, nicht sehr gut zu erkennen. Beim genauen Hinsehen erkennt man aber doch den Winkel des Ansaugkanals zum Ansaugventil. Es dürfte kaum irgendwo eine günstigere Lösung geben. Hinter dem Winkelstück der Drehzahlmesserwelle ist die Brennstoffpumpe zu sehen. Das Getriebe, völlig rund, läßt sich in seiner Halterung drehen und seitlich herausziehen.

Foto: Studio Schwaben

HOREX

nieuw
neu
new
nouveau

ab 10.10.95 - Tel. + Fax



Albert Eringfeld
Aaltenseweg 40
NL-7091-AG-Dinxperlo
Telf.0031315652223

Liebe Horexfreunde,

Auch dieses Heft „spiegelt...“ - diesmal nicht den Fleiß der Horexfreunde, sondern die unerwarteten Änderungen die das Leben parat hält.

Viele von Euch, und das wurde in Telefonaten und Briefen deutlich, vermissen Heft 3 und 4 /95 des HB. Ich mußte diesen Nachfragern mitteilen und dies nun für alle HB-Leser „es gibt kein HB 3 und 4/95“. Die Gründe hierfür liegen in meinem beruflichen Werdegang. Aus ruhigen Gewässern eines Angestellten bin ich nun ins Wildwasser eines Selbständigen geraten. Sieben Tage zu 24 Stunden sind nun nicht mehr eine so große Masse wie noch vor einem Jahr. Der Beruf schneidet ein viel größeres Stück, aus dem zur Verfügung stehenden Zeitkuchen. Da sich die Prioritäten nicht geändert haben, muß das Hobby hinter Familie und Beruf, etwas zurückstecken.

Was bedeutet das für die Zukunft?

Die Regelmäßigkeit in der Erscheinung des HB dürfte nicht mehr so gegeben sein wie früher. Hier treten wir in die Fußstapfen der Horex -Hauspost und befinden uns also in bester Gesellschaft. Finanziell bedeutet es für keinen einen Verlust, da wir das Konto eines jeden Lesers und Anzeigenabonnenten weiterführen. Er wird keinen Nachteil im Erscheinen von Anzeigen oder dem Zugang von bezahlten Heften erleiden. Dies soll nicht heißen, daß wir nicht bestrebt sein werden vier Hefte pro Jahr heraus zu bringen,- nur die Garantie hierfür kann ich nicht mehr geben. Und in 96 sieht es eher nach zwei, denn nach vier Heften aus. Sollte dies einem unserer Leser zu windig (unsicher) sein, so möge er bei mir die Rückzahlung seines Geldes (entsprechend seinem Kontostand) veranlassen.

Weitergehend bitte ich um Verständnis, daß ich schriftliche Antworten, nur allgemeingültig, im nächsten HB geben kann und nicht durch Briefe oder Postkarten an einzelne Leser. Sollte aber jemand unbedingt eine Frage an mich richten wollen die eine spezifische Antwort verlangt, so möge er mich bitte telefonisch kontaktieren, die Telefonnummer steht im Impressum (Wochentags ab 21.00 Uhr Samstags ab 17.00 Uhr Sonntags ab 10.00 Uhr nicht jedoch nach 22.00 Uhr). Weitere Informationen hierzu siehe HB 4/93 Seite 3 und 9 (Telefon...) und der letzte Satz aus HB 2/92 Seite 3 hat unverändert seine Gültigkeit - Schreiben kostet Zeit und die hab ich nicht. Früher hätte ich eine solche Aussage weder toleriert noch gemacht - wie sich doch die Zeiten ändern ! Eine Antwort ist schon zu geben. - Eine zwischenzeitliche Mitteilung an die HB-Leser, über das pausieren des HB, war aus finanziellen Gründen nicht möglich. Einzelne Ausnahmen erschienen mir ungerecht. Wer will die Kosten der Information von 600 HB-Lesern tragen? Also hier nochmals für alle Zukunft: Bei Fragen Anrufen - so fallen einzelne Kosten bei maximal 600 verschiedenen Individuen und nicht 600fache Kosten bei einem Individuum, an.

Mit den Kleinanzeigen und dem Terminservice wird es etwas problematisch werden, aber damit müssen wir leben, so wird manche Anzeige und mancher Termin obsolet sein, wenn er die HB-Leser erreicht.

Nach so viel Nabelschau möchte ich nicht versäumen den Mitarbeitern an diesem Heft meinen besonderen Dank auszusprechen. - gerade jetzt seit Ihr die tragende Stütze des HB - und ohne Euch müßte ich den HB in andere Hände geben. Euer Horex Novize

Redaktionsschluß für das nächste Heft ist ein bis zwei Monate vor seinem Erscheinen.

Verregnetes

EIFELRENNEN

aber trotzdem guter Sport
und Interessantes
für den TECHNIKER

Wenn je in den letzten Jahren ein Eifelrennen eine hervorragende Besetzung hatte und bis ins kleinste sorgfältig organisiert war, dann war es das diesjährige 26. Der ADAC hat wirklich sein möglichstes getan, um gute und starke Felder an den Start zu bringen. Wenn in den Soloklassen der Motorräder die internationale Spitzenklasse nicht am Start sein konnte, so muß man ja schließlich berücksichtigen, daß zu dieser Zeit das Training zur TT bereits im Gange war und diese Fahrer eben alle dort am Start sein müssen, schließlich ist die TT ein Weltmeisterschaftslauf ganz besonderer Bedeutung. Andererseits dürfte die Anwesenheit von Weltmeister Oliver und Weltmeister Smith der klare Beweis dafür sein, daß der ADAC in puncto guter Besetzung alles getan hatte. Wenn schließlich das jämmerliche Wetter alle Hoffnungen zunichte machte, so kann man dem

Veranstalter keinen Vorwurf machen. Selten waren auch die drei Trainingstage so mit Spannung geladen und voller Überraschungen, wie in diesem Jahre. Ein bestehender Rundenrekord nach dem anderen wurde überboten und immer wieder neue Bestzeiten gefahren, schon allein diese Tatsache dürfte für sich sprechen.

Am Mittwochnachmittag empfing uns der Ring mit Regen, nun, das soll dort oben öfter vorkommen, und wir gaben nicht viel darum. Mehr Bedeutung wurde am Donnerstagmorgen der empfindlichen Kälte beigemessen, die aber auch ihr Gutes hatte, denn es regnete nicht, dafür froren die Fahrer natürlich mächtig, was aber, wie gesagt, kein Hinderungsgrund schien, sofort neue Rundenrekorde aufzustellen. Bis Freitagmorgen hatte sich das Wetter abermals gebessert und der Trainingsbetrieb war schon kurz nach 8 Uhr in vollem Gange. Ewald Kluge nahm sich zuerst den 250er Rundenrekord vor, verbesserte sogar seinen alten, seit 1939 bestehenden Kompressor-Rekord von 115,3 auf 117,8 km/h und war damit sogar noch 10 Sekunden schneller als später mit der 350er, wobei er die Bestzeit von Baltisberger (114,3) auf 116,1 brachte. Schorsch Meier, dessen eigene schnellste Rundenzeit bei 122,5 stand, lag mit 10.56 =

124,9 zum ersten Male mit einem Motorrad auf dem Nürburgring unter der 11 Minuten-Grenze. Die 12.34 = 108,8 von Oliver und 107,4 von Smith wirkten leicht sensationell, Kraus und Noll auf den Werks-BMWs erreichten 106,8 und es wußte niemand, ob Oliver schon seine Grenze erreicht hatte. Noch vermißte man die mit großer Spannung erwarteten Werks-Horex, von denen es hieß, sie würden ganz bestimmt kommen. Am Nachmittag setzte mit gleicher Regsamkeit das Training der Wagen ein, ●●

Sonnabendmorgen hingen die Wolken tief, vom Start und Ziel aus war der Turm der Nürburg schon nicht mehr zu erkennen, das ist in den meisten Fällen kein gutes Zeichen, zumal der Wind aus Nordwest wehte und es munter regnete. Trotzdem wurde trainiert, besonders von den Fahrern, die ihr Training stets ernst nehmen und auch diesmal die Strecke bei Nässe richtig kennenlernen wollten. Die Fabrikfahrer von DKW, BMW, nun auch Horex mit der 500er und NSU fuhren, aber es konnten natürlich auf der regennassen Strecke keine schnellen Zeiten mehr gefahren werden. H. P. Müller und Friedel Schön hatten an den Vortagen schon eifrig mit der 1-Zylinder-Horex trainiert und stiegen nun in den Sattel der 500er 2-Zylinder, die an den Boxen natürlich starke Beachtung und großes Interesse fand. Seit dem vorigen Jahre ist die Maschine fahrgestellseitig nicht verändert, aber motorisch nicht wiederzuerkennen. Der ganze Motorblock ist wesentlich schmaler geworden, die Maschine auch dadurch erheblich handlicher und leichter, doch die entschei-

denden Aenderungen und Verbesserungen liegen, dem Auge verborgen, im Innern des Motors, und darüber zu schreiben, ist noch nicht der rechte Zeitpunkt. Die Horex-Leute haben recht, wenn sie sagen, sie wollen die Maschine erst einmal in einigen Rennen laufen lassen und sehen, wie sich die Aenderungen und Verbesserungen bewähren, dann ist immer noch Zeit, das Geheimnis der Innereien zu lüften. Nun, ich glaube, dieser Zeitpunkt wird in nicht allzu kurzer Zeit eintreten. Einen

5 Mann und Fahrer wie H. P. Müller im Fabrikstall zu haben, ist meiner Ansicht nach eine gewisse Garantie dafür, daß eventuelle Schwierigkeiten sehr schnell behoben werden. Für uns ist es jedenfalls überaus erfreulich, daß Horex mit der 500er wieder da ist, und die Enttäuschung des vorigen Jahres scheinen eher dazu beigetragen zu haben, den Eifer zu steigern als etwa den Mut sinken zu lassen. Daß beide Maschinen im Rennen durch Riß der Kette ausfielen, hat mit der Konstruktion gar nichts zu tun, es ist viel eher der Beweis, daß in dem Motor bullige PS stecken müssen, denen der Festigkeitswert der Kette nicht gewachsen war! Wer Augen hatte zum Sehen und Vergleichen, der wird auch beobachtet haben, daß die Horex-Version von Ernst Hoske mindestens im Abzug enorm ist, es stellte sich nach einer knappen Runde heraus, daß der Motor bei richtiger Temperatur nicht mehr voll annahm, woraus mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit zu schließen ist, daß die Vergaserabstimmung noch nicht die günstigsten Werte erreicht hat, was aber nicht allzu schwer zu lösen sein wird. Ansonsten war im Fahrerlager nicht viel Neues zu bemerken; jedenfalls nichts, was besonders ins Auge fiel. Bei den Wagen fielen, ●●●

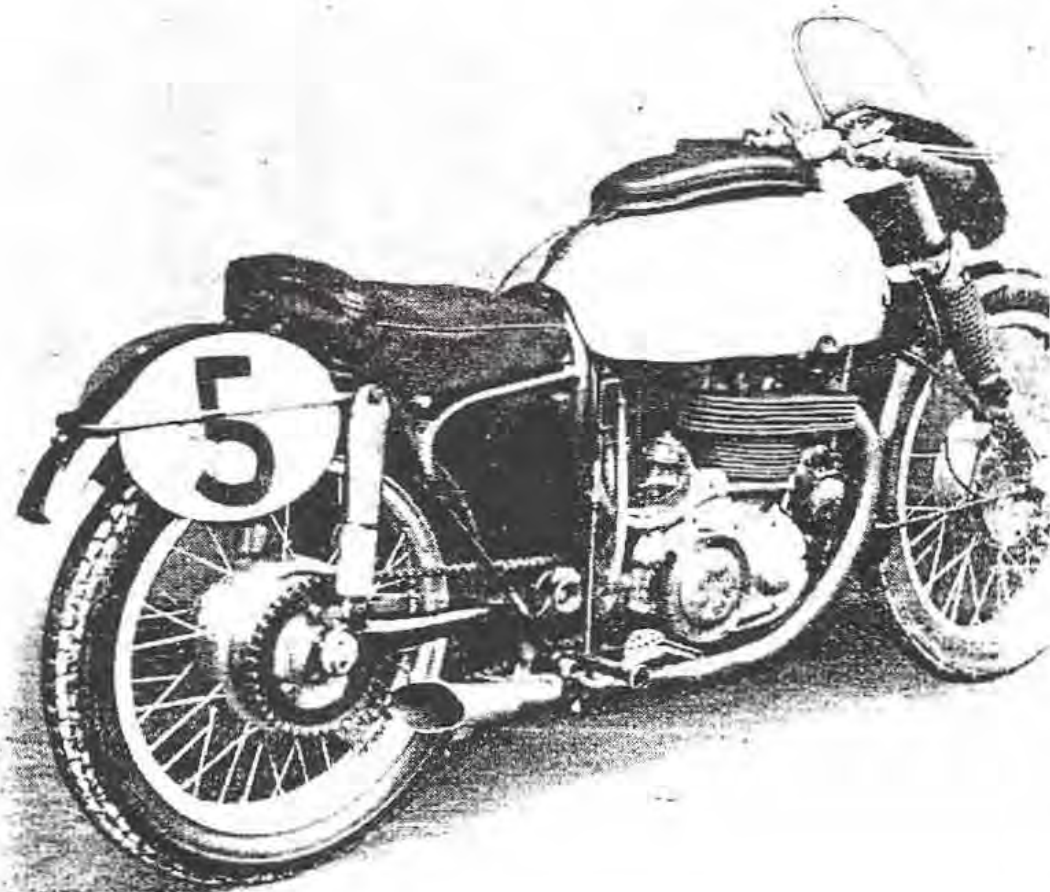
Mit der stillen Hoffnung, Petrus möge über Nacht ein Einsehen haben und die Schleusen des Himmels schließen, ging man am Samstagabend bei strömendem Regen nach Hause. Jeder wird sich denken können, daß die Stimmung nicht gerade rosig war, denn bei diesem Wetter würden nicht allzu viele Zuschauer kommen, darüber war kein Zweifel mehr. Am Sonntagmorgen regnete es nach wie vor, nichts deutete darauf hin, daß es aufhören würde; an ein Wunder zu glauben, wagte niemand. Trotzdem senkte sich pünktlich um 8 Uhr die Startflagge zum ersten Rennen dieses Tages, das 35 Fahrer starke Feld der 350-ccm-Klasse wurde auf die 6 Runden lange Distanz geschickt. Kluge vor H. P. Müller, Kläger, Siegfried Wünsche und Hötzer, so meldete uns der Flugplatz die Reihenfolge der Spitzengruppe und so passiert diese auch nach der ersten Runde Start und

Ziel. 99,4 km/h beträgt der Durchschnitt von Kluge, dem H. P. mit 5 Sekunden Abstand folgt. Wünsche, Kläger, Hötzer, Friedel Schön, der große Regenfahrer, Aldinger und Heiß, so lautet die Reihenfolge nach der ersten Runde. In der 2. Runde meldet Breidscheid unveränderte Reihenfolge, aber vom Karussell erfahren wir, daß H. P. nun an der Spitze liegt, dicht gefolgt von Ewald Kluge, 101,6 beträgt der Durchschnitt nach der 2. Runde, mit einer Sekunde dahinter passieren die beiden Start und Ziel, mit Abstand Sissi und bereits weiter zurück Fritz Kläger und Friedel Schön, der aber an die Boxe muß. Die weitere Reihenfolge bleibt wie nach der ersten Runde. Dritte Runde, Karussell meldet H. P. vor Kluge und Wünsche, dann fährt uns der Schrecken in die Glieder, als Schwalbenschwanz den Sturz von Ewald Kluge durchgibt, vorerst die kurze Meldung, noch bekommen wir keine Einzelheiten, wissen also nicht, was wirklich passiert ist. Am Start und Ziel kommt H. P. allein, auf 106,1 hat er den Durchschnitt dieser Runde weiter erhöht, mit 36 Sekunden Abstand folgt Wünsche, der sicherlich am Schwalbenschwanz gesehen hat, was passiert ist und nun weiß, daß er mächtig aufdrehen muß, wenn er noch einmal an H. P. herankommen will. Auf dem dritten Platz, bereits 1 Minute hinter Sissi, folgt Kläger und dahinter ringen Hötzer und Aldinger um den 4. und 5. Platz, wobei Zöchling, Oesterreich, noch Anschluß gewinnen kann. Nach Ende der 4. Runde führt H. P. weiterhin, der Abstand von Sissi beträgt aber nur noch 14 Sekunden, und bei der nächsten Zieldurchfahrt liegt er 3 Sekunden vor H. P. Müller. Kläger, wenn auch mit weitem Abstand, hält seinen dritten Platz vor Hötzer, Zöchling und Heiß; Aldinger muß an die Boxe, Knees kommt dadurch auf den 7. Platz. An der Spitze geht der Kampf weiter, alles folgt gespannt den Meldungen von der Strecke, wird Sissi seinen Vorsprung halten können oder wird H. P. noch einmal alles dransetzen, wieder die Führung zu bekommen? Nein, im Gegenteil, Sissi vergrößert seinen Vorsprung, er muß wie der Teufel fahren, oder ist an der Maschine von H. P. etwas nicht mehr ganz in Ordnung? Man weiß es nicht, kann es auch nicht erfahren, die Streckenposten melden immer größer werdenden Abstand und so kommt schließlich Sissi Wünsche mit 37 Sekunden vor H. P. als Sieger über die Ziellinie, ein Sieg, der den Zuschauern trotz Regen und Kälte wert erscheint, mit Beifall nicht zu geizen. Auf den Plätzen hat es in der letzten Runde auch noch einige Veränderungen gegeben, Heiß, der vor zwei Jahren gewann, hat auch noch einmal mächtig aufgedreht

und sich, vorbei an Zöchling und Hötzer, den 4. Platz erobert. Die schnellste Runde dieses Rennens fuhr nicht etwa, wie man vermuten möchte, Sissi, nein, sie wurde von Ewald Kluge mit $12.51,5 = 110,8$ km/h gefahren. Er liegt nun mit einem komplizierten Oberschenkelbruch im Adenauer Krankenhaus, und es wird wohl eine ganze Zeit dauern, bis er wieder in den Sattel steigen kann. Wie er mir im Krankenhaus erzählte, ist er sich über die Ursache seines Sturzes selbst nicht ganz klar. Im

Das Fahrgestell der Horex von Hoske ist im wesentlichen dem der Werksmaschine gleich, nur verwendet Hoske seine eigenen Bremsen. Der Tank ist nur Attrappe, er liegt vielmehr hinter und unter dem Motor. Hoske verspricht sich davon eine besonders günstige Schwerpunktage. Der Brennstoff wird durch eine Membranpumpe zu den Vergasern gefördert.

Foto: Studio Schwaben



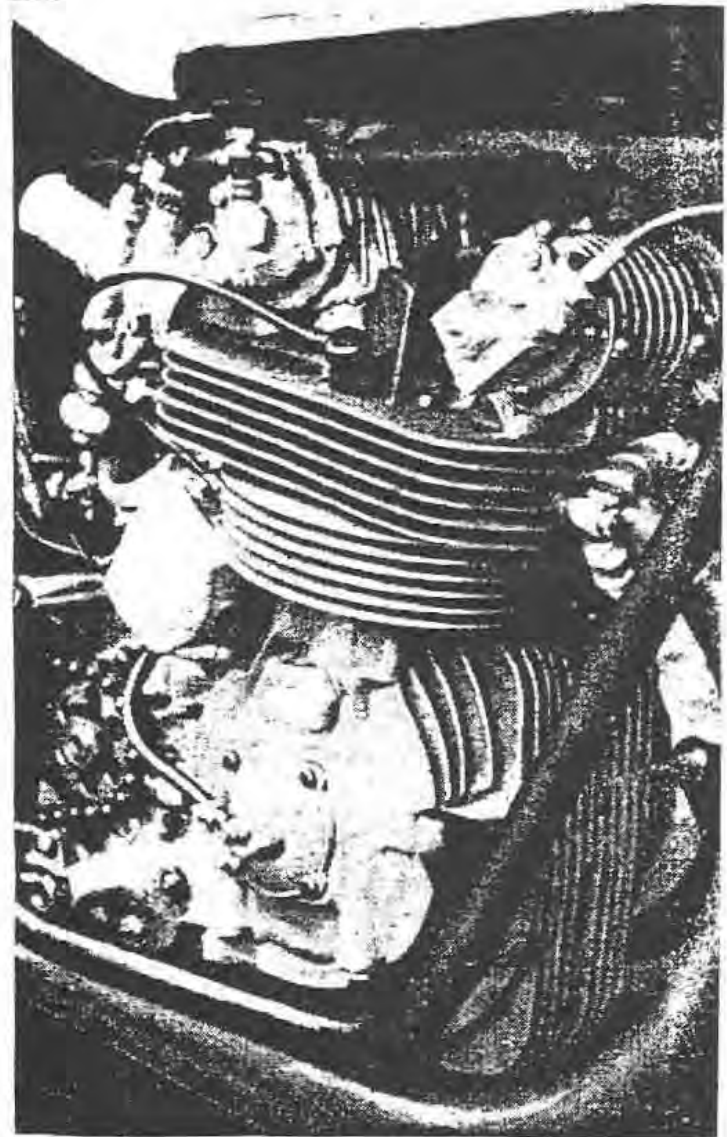
schnellen Rechtsbogen vor dem Schwalbenschwanz fing seine Maschine plötzlich an zu schwimmen. Alles andere sei dann so blitzschnell gegangen, daß er den Anprall an das Betongeländer der Brücke nicht mehr habe verhindern können. Es ist für Ewald Kluge insofern bitter, als er, der erste deutsche Fahrer der einmal die TT gewann, nun nicht mit dabei sein kann. Hoffen wir, daß Felgenheier, der an seiner Stelle mitgefahren ist, ihn würdig vertritt.

Dir, lieber Ewald, wünschen wir und alle Deine Freunde recht gute Besserung und baldige Genesung.

Am Sonnabendnachmittag, trotz strömendem Regen, fuhr eine Beiwagenmaschine Runde um Runde der Betonschleife, es war Noll, der sich absolut nicht damit zufrieden geben wollte, daß an seiner BMW die Vergaser nicht so einwandfrei aus den engen Kurven heraus mittaten, wie es sein sollte. Nun, der BMW-Werksfahrer wußte genau, was er wollte, als er so lange probierte, bis er zufrieden war, denn es war klar, daß es im Beiwagenrennen in der Spitzengruppe sehr scharf hergehen würde. Oliver hatte am Sonnabend noch ganz schnell eine tolle Runde mit $12.08,2 = 112,7$ km/h gefahren, aber das Rennen sollte beweisen, wer der bessere Regenfahrer ist. Noll/Cron, zwischen zwei Weltmeistern, dahinter Kraus/Huser, Schmidt/Kölle und Haldemann/Albisser, so kamen sie aus der ersten Runde. Noll fährt in der zweiten Runde trotz Regen $106,6$ km/h, er liegt nur $1,1$ Sekunde hinter dem Weltmeister Oliver und vor Weltmeister Smith, dem mit Abstand Kraus, Haldemann und Schmidt folgen. Die Spannung steigerte sich immer mehr, Noll kommt aus der dritten Runde fast am Hinterrad von Oliver, nur 4 Sekunden dahinter Smith, der Gesamtdurchschnitt beträgt jetzt $105,4$ km/h. Es hat aufgehört zu regnen, in der folgenden 4 . Runde fährt Noll $12.37,5 = 108,4$ km/h, es bleibt wohl niemandem verborgen, daß Noll, der noch vor kurzer Zeit den Titel „Nachwuchsfahrer“ trug, den Weltmeister gewaltig jagt, ja es kommt in der letzten Runde sogar soweit, daß Oliver aus der Bahn getragen wird und der „Nachwuchsfahrer“ Noll als Sieger das Ziel passiert, dabei einen neuen Rekorddurchschnitt von $106,8$ erreicht, der genau $0,1$ km/h unter dem alten Kompressorrekord von Kraus liegt. Obendrein wird die letzte Runde von Noll/Cron mit $12.34,0 = 108,9$ km/h als die schnellste Runde dieses Rennens gezeitet. Auf dem 2. Platz, 3 Sekunden hinter Noll/Cron, kommen Smith/Nuts vor Kraus/Huser, Haldemann/Albisser und den ersten deutschen Privatfahrern Schneider/Nüssen.

Als wenige Minuten später das Rennen der 500er Maschinen gestartet wird, beginnt es erneut zu regnen. In der Reihenfolge Mette, Baltisberger, H. P. auf der Werks-Horex, Knees, Schorsch Meier, Roland Schnell und Hans Meier, so geht das Feld auf der Gegengeraden in die Betonkurve und schon nach der guten Hälfte der ersten Runde meldet Karussell die Reihenfolge, wie sie im Programm steht, die BMW-Leute sind unter sich, nur Mette tanzt mit seiner Startnummer 4 aus der Reihe, alldieweil er sich vor Hans Meier mit der Startnummer 3 gesetzt hat. (Vorsicht ist die Mutter der Porzellankiste.) Am Ende der Startrunde kommt Schorsch vor Hans, Baltisberger und Mette, denen als erster Privatfahrer von Woedtke, Rührschneck, Knees und Schmitz, Adenau, auf ihren Nortons folgen. H. P. Müller ereilte schon in dieser Runde das Pech in Gestalt des Kettenrisses, und Friedel Schön, der als Letzter vom Start kam, passiert als 9. Start und Ziel, um gleichfalls mit Kettenriß nicht mehr wiederzukommen. Vorn an der Spitze dreht Schorsch Meier uhrwerks- gleich seine Runden, 107,5 km/h wird seine erste Runde gezeitet, und an dieser Geschwindigkeit hält er fest, auch sein Gesamtdurchschnitt beträgt am Ende des Rennens 107,2 km/h. In der 4. Runde fehlt auf einmal Baltisberger in der Spitzengruppe, er hat unterwegs Kerzen gewechselt, ja er muß sogar in der folgenden Runde an die Boxen, um sich neue Kerzen geben zu lassen. Aus ist es dadurch natürlich mit dem 4. Platz, auf den nun von Woedtke aufrückt, dem nach wie vor Rührschneck, Knees, der junge talentierte Bartl aus München und Schmitz auf ihren Nortons folgen. Hoske, der mit seiner Horex noch dazwischen mitmischte, muß in der 4. Runde mit gerissenem Kupplungszug aufgeben. Ohne besondere Ereignisse geht das Rennen zu Ende, drei BMW an der Spitze, wie hätte es auch anders sein sollen! Die schnellste Runde fuhr Schorsch Meier mit 12,37,9 = 108,3 km/h, und er meinte nach dem Rennen, daß das Ganze a rechte Viecherei sei, die Strecke sei sakrisch glatt gewesen, und wer obengeblieben ist, hat halt a Glück gehabt, wer nuntergefallen ist, konnt halt nix dafür.

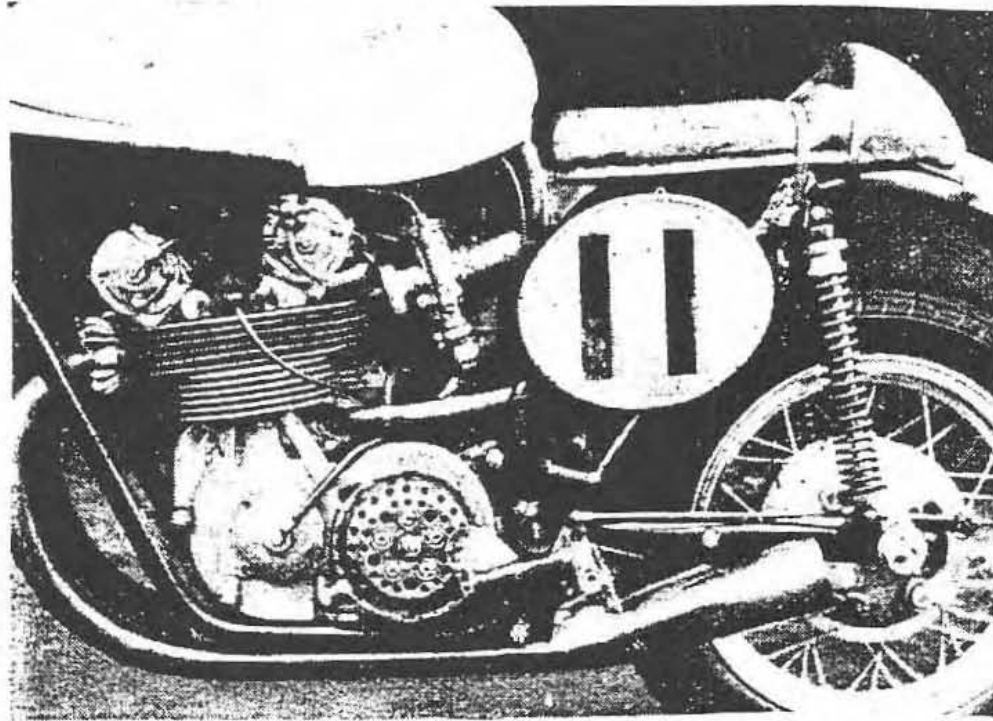
Drei Minuten nach den 500ern starteten die 250er Maschinen, und sofort setzten sich Hofmann und Wünsche auf der Werks-DKW an die Spitze, gefolgt von Lottes (DKW) und Braun auf seiner 250-ccm-Horex, aber am Ende der ersten Runde haben sich die Oesterreichischen Guzzi-Fahrer Hollaus und Mayer vor Lottes und Braun geschoben, dem Gerber, Schweiz, auf Horex und dann erst Reichert, Colombo und Daiker auf der NSU-Max folgten. Die NSU-Maschinen wollten schon im Training überhaupt nicht richtig gehen, das liegt wohl in erster Linie daran, daß



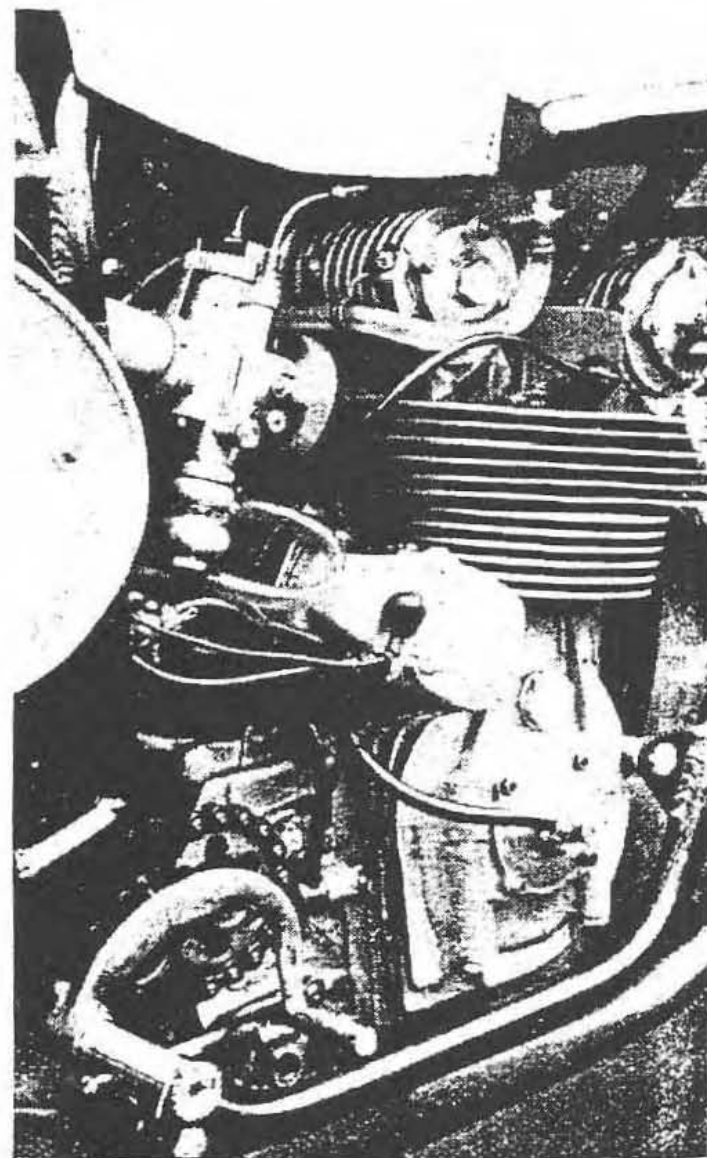
Der neue Motor der 500-ccm-Horex-Zweizylinder-Rennmaschine zeigt auffallend tiefe Verrampung, auch baut er für einen Zweizylinder-Twin recht schmal. Die beim Eifelrennen erstmalig eingesetzten Maschinen machten einen guten Eindruck.

Foto:
Studio Schwaben

die Rennabteilung durch die Herrichtung der Maschinen für die TT derartig überlastet war, daß man den anderen Maschinen — es sind die vorjährigen — nicht genügend Zeit zur Vorbereitung widmen konnte. Nun, beim Training zur TT scheint es besser zu klappen, denn man erfuhr beim Rennen, daß Haas dort einen neuen Rundenrekord von 134 km/h gefahren hat. An der Spitze, dem übrigen Felde weit voraus, ziehen die DKW ihre schnellen Runden, es ist auch niemand da, der ihnen ihre Führung streitig machen kann, zudem laufen die Zweitakter bestens, ihnen scheint das nasse Wetter nichts auszumachen. Zu den weiterhin folgenden Lottes, Hollaus, Mayer und Braun hat bis zur 5. Runde auch Thorn-Prikker den Anschluß gefunden, er mußte schon gleich hinter dem Start in der Südkurve Kerze wechseln und verlor dadurch natürlich viel Zeit, Rad an Rad jagen Hofmann und Wünsche über die Ziellinie und sichern sich damit



Das Fahrgestell der neuen 500er Horex ist im wesentlichen unverändert geblieben.
Foto: Studio Schwaben

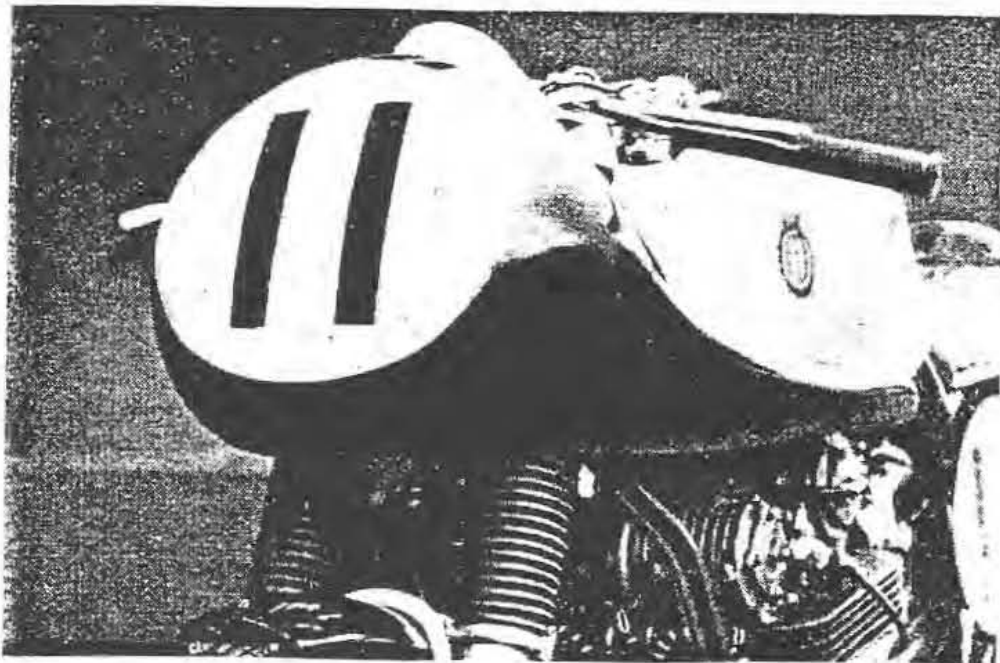


Nochmals der Motor der Horex. Man erkennt auch hier die Gehäuse der beiden einzeln angetriebenen Nockenwellen, den Zündmagneten und die Vergaser. Das Getriebe wird jetzt nicht mehr durch Kette, sondern durch Stirnräder angetrieben.

Foto:
Studio Schwaben

Sieg und Platz, ihrer Marke damit den 2. Sieg des Tages, dazu wird Lottes auf DKW 4. und bester deutscher Privatfahrer, ein schöner Erfolg, den er wirklich ehrlich verdient hat. Man fragt sich da überhaupt manchmal, weshalb dieser ausgezeichnete Fahrer nicht doch einmal Verwendung in einer Werksmannschaft findet, er bringt doch wirklich alle heute erwarteten Voraussetzungen mit. Muß man denn unbedingt Fahrer aus Italien holen, die permanent runterfliegen?

Die folgenden Wagenrennen ●●●



6 Auch einen „Bananentank“ zur Verringerung des Luftwiderstandes und Armauflagen hat die neue 500er von Horex.

Foto: Studio Schwaben

Bernhard, Tel. 07251-42311, hat uns freundlicherweise die

Kopien eines Berichtes aus

der Auto-Welt 1953 mit den Themen Hoske und Werks 500ccm Renner zur Verfügung gestellt. Danke Bernhard.

ERGEBNISSE

Solomaschinen bis 250 ccm (6 Rd. = 136,86 km):

1. K. Hofmann, Ingolstadt (DKW) 1:21.22,9 = 101,1 km/h; 2. Wünsche, Ingolstadt (DKW) 1:21.23,0 = 101,1 km/h; 3. Hollaus, Österreich (Guzzi) 1:23.38,9 = 98,7 km/h; 4. Lottes, Erndtebrück (DKW) 1:23.44,0 = 98,2 km/h; 5. Braun, Hechingen (Horex) 1:25.48,4 = 95,8 km/h; 6. Thorn-Prikker, Godesberg (Guzzi) 1:27.35,0 = 94,8 km/h.
Schnellste Runde: K. Hofmann, Ingolstadt (DKW) mit 13.24,0 = 102,2 km/h.

Stand der Deutschen Meisterschaft in der Klasse bis 250 ccm:

Haas, Neckarsulm (NSU) 6 P.; K. Hofmann, Ingolstadt (DKW) 6 P.; Lottes, Erndtebrück (DKW) 5 P.; S. Wünsche, Ingolstadt (DKW) 4 P.; W. Reichert, Ingelheim (NSU) 4 P.; Thorn-Prikker, Godesberg (Guzzi) 4 P.; Braun, Hechingen (Horex) 2 P.; Hobl, Ingolstadt (DKW) 1 P.

Solomaschinen bis 350 ccm (6 Runden = 136,86 km):

1. Wünsche, Ingolstadt (DKW) 1:18.02,6 = 105,1 km/h; 2. H. P. Müller, Ingolstadt (Horex) 1:18.39,1 = 104,4 km/h; 3. Kläger, Freiburg (Horex) 1:21.35,1 = 100,5 km/h; 4. Heiß, Augsburg (Velocette) 1:22.56,9 = 99,0 km/h; 5. Knees, Nagold (Norton) 1:22.58,7 = 98,8 km/h; 6. Zöchling, Österreich (AJS) 1:23.00,4 = 98,7 km/h; 7. Hoetzer, Burscheid (AJS).
Schnellste Runde: Ewald Kluge, Ingolstadt (DKW) mit 12.21,5 = 110,8 km.

Stand der Deutschen Motorradmeisterschaft in der Klasse bis 350 ccm:

Siegfried Wünsche, Ingolstadt (DKW) 12 P.; H. P. Müller, Ingolstadt (Horex) 8 P.; Rudi Knees, Nagold (Norton) 4 P.; Fritz Kläger, Freiburg (Horex) 3 P.; Xaver Heiß, Augsburg (Velocette) 2 P.; Hansgünther Jäger, Trier (AJS) 2 P.; Rudi Stein, Schotten (AJS) 1 P.

Solomaschinen bis 500 ccm (6 Rd. = 136,86 km):

1. Gg. Meier, München (BMW) 1:16.30,2 = 107,2 km/h; 2. Mette, München (BMW) 1:16.46,2 = 106,8 km/h; 3. H. Meier, München (BMW) 1:17.56,3 = 105,2 km/h; 4. v. Woedtke, Helmbrechts (Norton) 1:18.47,6 = 104,5 km/h; 5. Rühschneck, Nürnberg (Norton) 1:19.05,6 = 104,1 km/h; 6. Knees, Nagold (Norton) 1:21.34,8 = 100,9 km/h; 7. Schmitz, Adenau (Norton) 1:22.27,4 = 99,9 km/h.
Schnellste Runde: Georg Meier, München (BMW) mit 12.37,9 = 108,3 km/h.

Stand der Deutschen Meisterschaft in der Klasse bis 500 ccm:

G. Meier, München (BMW) 12 P.; Mette, München (BMW) 8 P.; H. Meier, München (BMW) 5 P.; Baltisberger, München (BMW) 3 P.; G. v. Woedtke, Helmbrechts (Norton) 2 P.; Rühschneck, Nürnberg (Norton) 1 P.; Bartl, München (Norton) 1 P.

NEUE NACHBAUTEILE FÜR REGINA/IMPERATOR/RESIDENT

KURBELWELLE GEPRESST FÜR REGINA; KURBELWELLE
FÜR REGINA 03; KURBELWELLE FÜR 06 (400er)
KURBELZAPFEN VERSTÄRKT; KOLBEN REGINA;
KOLBENIMPERATOR; NOCKENWELLE E 86;
NOCKENWELLE R 1; NOCKENWELLE R 3;
ÖLKONTROLLSTAB IN EDELSTAHL;
STOSS-STANGEN; SPERRAD;

HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND REGINA · RESIDENT · IMPERATOR

Teileliste mit 600 Bildpositionen
· Motoreninstandsetzung
Räder · Kurbelwellen · Teilefertigung
Blechkotflügel · Neues Werkstatthand-
buch · Gebraucht-REGINAS

Technik

97424 SCHWEINFURT, Kreuzstr. 6
Tel. 097 21-41455 u. 86058 · Fax 097 21-43952

TANK

1 kg Tank-Innensiegel DM 78,-
12 l Tank-Reiniger DM 11,-
12 l Tank-Entroster DM 14,-

Mehrfachanwendung!

◆ Reinigen ◆ Entrosten ◆ Dichten ◆
◆ Korrosionsschutz ◆

Resistent gegen alle Kraftstoffe (bleifrei)
Ausführliche Gebrauchsanleitung

Technik

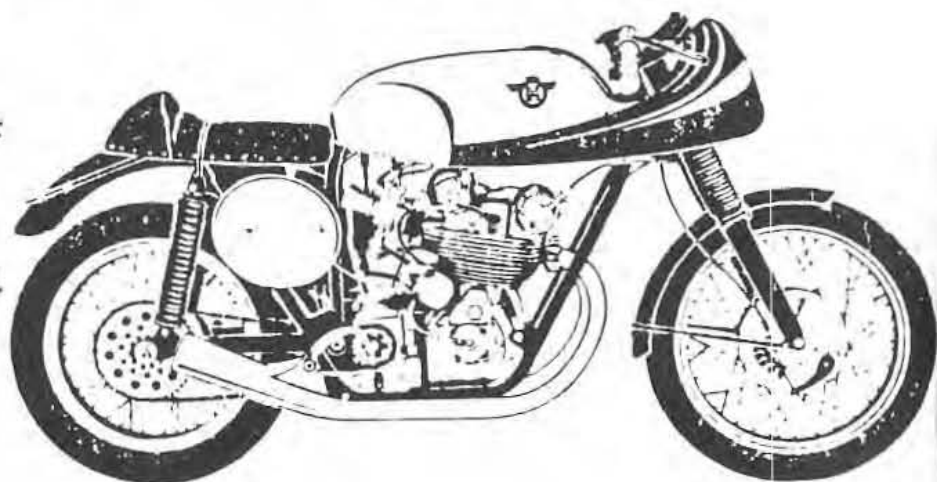
97424 SCHWEINFURT, Kreuzstr. 6
Tel. 097 21-41455 u. 86058 · Fax 097 21-43952

BLECHKOTFLÜGEL; KETTENKASTEN;
WERKZEUGKASTEN; KOTFLÜGELHAL-
TER; DUPLEX-KETTENRADSATZ (DUPLEX-
NORM KETTE, PRIMÄRRAD TYP E1M, 03, 06,
KUPPLUNGSRAD, BUCHSE, ANLAUFSCHIEBE);
DUPLEX-KETTENRADSATZ FÜR RESIDENT; DUP-
LEXKETTENSPANNER; STEUERKETTENSPANNER; KICK-
STARTERFEDER; KICKSTARTERWELLE; ORIGINALSATTEL;
LUFTPUMPENHALTER; VENTILE BLEIFREI; REGINA-RESEDENT-
IMPERATOR; VENTIL FÜR KURBELGEHÄUSEENTLÜFTUNG

Zum ersten Male von der Serie abgewichen:

500ccm Doppelnocken-Zwei-

zylinder, eine Entwicklung des Jahres 1953.



1935, Victoria KR35 Wehrmacht, Regina Bericht.

- Die 1935iger „Zeitreise“ von H.J.M. in Motorradclassic 3/95 Seite 74 erzählt und zeigt einiges zum Thema Karl Braun mit Horex Zweizylinder und zur S64.
- Einen interessanten Ratschlag mit Bildern zur KR35 gibt H.J.M. im Motorradclassicheft 5/95 Seite 64.
- Einen lesenswerten, fünfseitigen Bericht über die Restaurierung von zwei Reginen, brachte Oldtimer-Praxis in Heft 7/95 Seite 11.

Rückmeldung aus Norwegen.

Ich möchte mich, im Namen des norwegischen Horex-Registers, bei all denen bedanken, die im Juni auf der Insel Hitra (bei Flekkefjord) in Südwestnorwegen mitmachten. Zu unserem Internationalen Horex-Treffen auf Hitra kamen 35 Personen aus Deutschland, worauf wir Norweger natürlich sehr stolz sind. Hoffentlich hat es Ihnen bei uns gefallen, hoffentlich haben Sie alle einen guten Eindruck von uns bekommen und hoffentlich haben Sie alle die Zeit mit uns auf Hitra genossen (obwohl es da nur eine Toilette gab....)

Am Samstag stand auf dem Programm eine Horex-fahrt auf der historischen und bekannten Monte Carlo Rallye-Strecke „Tronaasen“, mit den vielen Haarnadelkurven, der schmalen Strasse und steilen Hängen. (Gerhard Peters musste unter diesen extremen Umständen aufgeben, aber Tronaasen ist immer noch da und wartet auf einen nächsten Versuch...).

Samstag Abend feierten wir im Freien um den Feuer.
Die Stimmung unter uns war einfach spitze.
Wir waren alle per „du“ und die Umgangsform
wurde allmählich sehr „locker“. Hoffentlich liegt
dies alles noch in Erinnerung und hoffentlich werden
wir^{uns} alle da einmal wiedersehen. Hitra liegt immer
noch da mit ihren grünen Bäumen, mit der
frischen Seeluft und viel Fisch im Meer.

Das Horex-Treffen '97 ist auch schon unterwegs. Im
Sommer '97 treffen wir uns auf einer Insel ausserhalb
Bergen (Westnorwegen). Ich hoffe, dass alle, die im Sommer
auf Hitra waren, nach Sotra kommen werden und dass
auch noch mehrere Horex-Freunde den Weg finden.

Zum Schluss möchte ich diese Gelegenheit benützen,
meinen guten Horex-Freunden Frohe Weihnachten
zu wünschen und natürlich einen guten Rutsch
ins Neue....

Mit sportlichen Grüßen

Magnus Vahlle

P.S: Mein Motor (der Imperator) wird zur Zeit bei
Gerhard Peters in Bimöhlen überholt. Ich hoffe dass
ich im Sommer schon meinen Imperator bei mir
habe, so dass ich meine Angeberei fortsetzen kann....

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

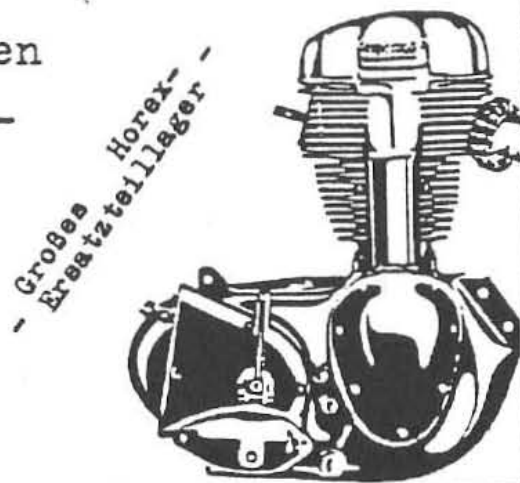
Krümmern - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

64807 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



IMPRESSUM HOREX - BOTE

Telefon

Postadresse Siegfried Klinger
Rotlintstr. 51
60316 Frankfurt

069-
436859

Redaktion Siegfried Klinger

Bankverbindung: Postbank 60288 Frankfurt a/M
Kto: 84423605 BLZ: 500 100 60

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

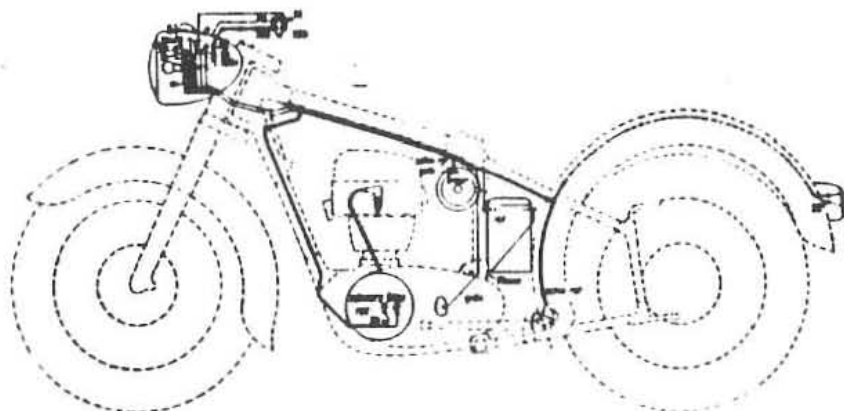
Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

Laubersheimer

Schlachthofstr. 12

76829 Landau

Telefon 06341/4241



Neue Spannungsregler

für alle Lichtmaschinen DM 95,-

Kabelbäume in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan DM 78,-

Instandsetzung von Zündmagneten

schnell und kostengünstig

Gleichstromanker wickeln 130,- 200,-

Zündspulen wickeln DM 85,-

Drehstromanker im Tausch DM 130,-

Auf sämtliche Arbeiten und Produkte

1 Jahr Garantie

Bitte kostenlose Preisliste anfordern
Postversand jeden Tag, auch ins Ausland

Seit  60 Jahren

Neu- und gebrauchte Ersatzteile
Motor und Fahrwerk-Instandsetzung
Radspannerei · Täglich Versand.

Horex Kahrmann

Damian-Schmidt-Straße 2

36043 Fulda · Tel. 06 61 / 3 20 91

HOREX-NEUTEILE

— Teileliste anfordern —

**Tachometer und -scheiben
für ADLER — ZÜNDAPP**

KLAUS FORSTER

An den Stadtwiesen 37 64625 Bensheim/Shw

Telefon: 0 62 51 - 7 32 23 ab 19.00 Uhr

Telefax: 0 62 51 - 7 13 94

Opa Geuders Motorradclub „Werneuchen 06 „ lebt.

Dies berichtet die VFV Info auf Seite 9 des Heftes 1/95. Wir werden unsere Geschichten vom Geuder Opa fortsetzen. Kontakt ist über Tel.033398-272 Dietmar Thäle möglich.

Der Horex-Club Schweiz Informiert.

Um Verwechslungen vorzubeugen, seien alle Horexfreunde informiert, daß es in der Schweiz nun zwei unabhängig voneinander arbeitende Horex-Clubs gibt, nämlich:

-den „Horex-Club Schweiz“ Kapitän Rudi Meier

-den neuen Club der „Schweizer Horex-Veteranen“ Kapitän Fredi Fleischer

elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

- DKW 125, DKW 175, MZ, MAICO
- NSU MAX, NSU CONSUL, HOREX, ADLER
- BMW R25/26, BMW R50/60, BMW R51/2
- MATCHLESS, AJS, SAROLEA
- Sonderanfertigung für fast alle Modelle



ELEKTRONIC-DATA

KLEIBER GMBH

Steinbach 19 · 5253 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

Unser süddeutscher Redakteur Klaus Tel.089-778380 informiert uns, daß die Horex nicht mehr Mercedes-Benz sondern MWP ist.

Frankfurter Allgemeine

28. 09. 1994

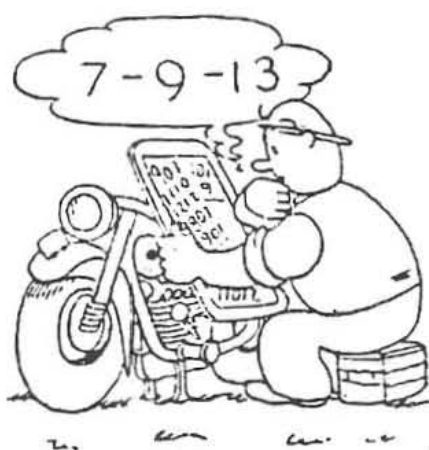
Mercedes-Benz gliedert das Werk Bad Homburg aus

Zulieferer MWP übernimmt in einem Gemeinschaftsunternehmen die Mehrheit / Umsatz von 530 Millionen DM

15
mih. STUTTGART, 27. September. Die Mercedes-Benz AG will ihr Werk Bad Homburg, in dem Motorventile hergestellt werden, in ein Gemeinschaftsunternehmen mit dem Zulieferer Mahle - Wizemann - Pleuco GmbH (MWP) einbringen. Die Kapitalmehrheit soll bei MWP liegen. Mercedes-Benz und MWP haben jetzt eine entsprechende Absichtserklärung über die Zusammenarbeit bei Ventilen für die Steuerung von Motoren in Personenwagen und Nutzfahrzeugen unterzeichnet. Die neue Gesellschaft soll Mitte nächsten Jahres mit der Arbeit beginnen. Die Kooperation ist nach Angaben von Mercedes-Benz Bestandteil des Konzepts einer Neuordnung der Produktion. Weitere Beispiele hierfür sind die Kooperation mit ZF (Lenkungsunion), die Übernahme von Kässbohrer (Omnibusfertigung) und die Abgabe der Sitzfertigung im Werk Bremen an Keiper Recaro.

Das Werk Bad Homburg ist mit 650 Beschäftigten zwar das kleinste der 12 inländischen Mercedes-Werke, mit etwa 130 Millionen DM Umsatz (1994) jedoch der drittgrößte Ventilhersteller in Europa.

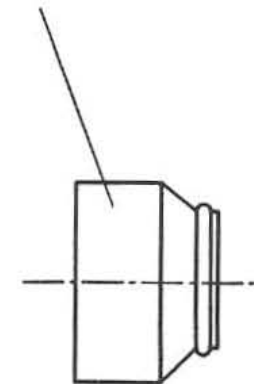
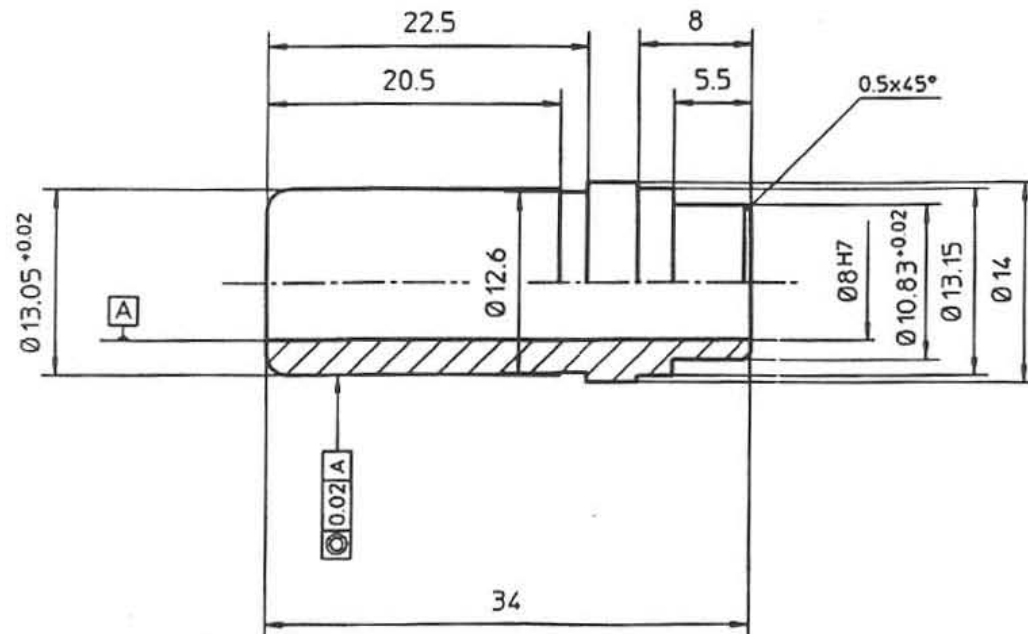
MWP ist ein Unternehmen, das in den nächsten Wochen erst gegründet werden soll. Es entsteht aus dem Zusammenschluß der Mahle - J. Wizemann GmbH & Co. KG mit der Pleuco GmbH Carl Pleus und Söhne. MWP wird nach früheren Angaben etwa 2500 Mitarbeiter haben und 400 Millionen DM Umsatz erwirtschaften. Neben dem Firmensitz Stuttgart mit Verwaltung, Vertrieb und Entwicklung gibt es



in Deutschland Produktionsstandorte in Gaildorf, Eislingen, Albershausen und Zell im Wiesental. Im Ausland werden jeweils zwei Produktionsstätten in der Schweiz und Brasilien betrieben. Jeweils ein Werk steht in Österreich und den Vereinigten Staaten. Bei Bekanntgabe der Gründung von MWP hieß es, die Mehrheit werde mit etwa 60 Prozent bei den Gesellschaftern der Mahle - J. Wizemann GmbH & Co. KG liegen. Dieses Unternehmen wiederum gehört zu zwei Dritteln dem Kolbenhersteller Mahle. Mahle - J. Wizemann und Pleuco sind führende Hersteller von Teilen für die Ventilsteuerung von Motoren. Ergänzt um die Produktpalette aus Bad Homburg soll das neue Gemeinschaftsunternehmen in der Lage sein, komplette Einheiten für den Ventiltrieb anzubieten. Damit, so heißt es, entstehe auch für Mercedes-Benz ein wichtiger Systempartner, der zudem im Markt der Automobilzulieferer weiter wachsen könne. Das Gemeinschaftsunternehmen von Mercedes-Benz und MWP wird mit 3100 Beschäftigten etwa 530 Millionen DM Umsatz erzielen.

Besten Dank an den Autor H.Schl. der mir die Zeichnung der Imperatorführung mit VW Abdichtung , unbekannterweise, zugesandt hat.

Ventilführungsabdichtung
VW-Best.-Nr.:026 109 675



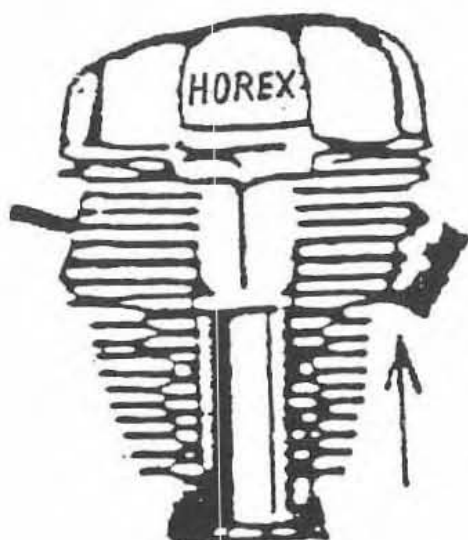
Teil gratfrei
Oberfläche $R_z = 6.3$

Ventilführung SH 00003
(Imperator)

Mat.:Rd.15 DIN 1756 CuZn40 Al2 F40
(Aeterna VL22I)

M 2:1

03.02.93 H.SCHL.



Karlheinz Bitsch
Wingertsäcker 8a
68535 Neckarhausen
Tel: 06203/16462

Zylinderkopf- und Gehäusereparaturen (Regina, Resi, Imp.)

- Auspuffstutzen erneuern
- Ventilsitze erneuern (Bleifrei)
- Ventilführungen austauschen (auch Übermaße)
- Ventilsitze fräsen und schleifen
- Zündkerzengewinde erneuern
- Stehbolzen neu einsetzen
- Zylinderkopf und Dichtflächen planen
- Gewindereparaturen

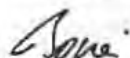
Umbauten

- Motorentlüftung umbauen (Regina, Resi)
- Gehäuse "250/350" auf "400" aufbohren
- Zylinderkopf "250/350" auf "400" umbauen

Spezialreparaturen und Änderungen jeglicher Art auf Anfrage

HOREX

Bereits zur Tradition geworden sind die Freundschaftstreffen zwischen den Horex-Clubs aus Freiburg und der Schweiz. Am Samstag, dem 15.07.1995 führte der Clubkapitän aus Freiburg 5 Horex-Regina und 4 Fremdfabrikate von Freiburg in die Schweiz. Zum Treffpunkt kamen aber auch einige Mitglieder mit ihren Pkw und so wurde die gemischte Gesellschaft zunächst durchs schöne Markgräflerland zur Schweizer Grenze nach Rheinfelden geführt. Die Fahrt führte dann übers Staffeleck in Richtung Hallwiler See. In Dürrenäsch wurden wir dann bereits von Rudi und seiner Mannschaft erwartet. Das Naturfreundehaus Hofmatt war ein hervorragender Treffpunkt. Von Pius, dem Grillmeister, wurden extra ausgesuchte „Horex-Steaks“ serviert. Es wurde bis tief in die Nacht geplaudert. Am nächsten Morgen wollte sich dann kaum einer daran erinnern, daß er durch sein Schnarchen das ganze Massenlager unterhalten hatte. Da aber offensichtlich jeder mal dran war, konnte keiner dem anderen böse sein. Zur Heimfahrt trennten sich dann die Motorradfahrer. Die „Young-Riders“ des Horex-Club-Freiburg machten noch einen Abstecher über den Hauenstein, einem sehr beliebten Motorradtreffpunkt in der Schweiz. Die Horex-Fahrer zogen wieder die alte Route vor. Insgesamt waren alle sehr zufrieden und so wurden auch die nächsten Termine bereits festgelegt.



Roland Baier (Clubkapitän)

HOREX-CLUB-Freiburg
Roland Baier
Auf der Bleiche 28
79110 Freiburg-Lehen
Tel.: 0761/86728

Zündschlösser, Brille für Brillenträger, innere Tankentrostung, Gießerei.

-Zündschlösser im Original und als Nachbau für deutsche Veteranen von 1939 bis 1956 sind für 172,50DM, gefertigt auf originalen Werkzeugen, sind wieder zu haben. Ferenc Wald, 34385 Bad Karlshafen, Tel.05672-8353. Zündschlossabdeckungen sind für 43,70DM zu bekommen.

-Optik Krebser, 70197 Stuttgart Tel.0711-624350 setzt in die Climax, an stelle der originalen Null Dioptrien Schutzgläser, geschliffene Gläser in einem Dioptrienbereich von +6 bis -5 ein. Fragen Sie auch bei Optik Veit, Kappelgasse 7, D-73525 Schwäbisch-Gemünd. Weitere Informationen siehe Inhaltsverzeichnis IIB.

- Die Haneg AG in Hofstetten bei Basel entrostet Tanks. Dies geschieht durch spezielle Bewegungsmaschinen. Eine innere Beschichtung der dort entrosteten Tanks ist ebenfalls möglich. Tel.0041-61-7312552.

-Alle möglichen Dinge sind gießtechnisch in Alu, Bronze oder Grauguß, als Nachbau, an zu fertigen. Nur wer macht Einzelstücke oder kleine Stückzahlen? R.Krawatzki, Windmühlenstr. 36, D-50129 Bergheim, Fax 02238-44389.

Kontaktlose Zündung

Wir haben schon viel zu diesem Thema geschrieben, Siehe Inhaltsverzeichnis IIB 2/95. IN „Markt“ 5/95 Seite 264 wird eine Anlage für 286,- DM für Ein- und Zweizylinder BMW Motoren angeboten. Bastler die es einmal versuchen wollen, wenden sich an Harald Tepro, 63454 Hanau Tel. 06181-28629 oder Dieter Bock 64646 Heppenheim Tel.06252-5353.

41. HOREX - Sternfahrt 1995 nach Braunschweig war für den aus unserer alten Tradition neu gegründeten Club ein voller Erfolg!

Mit viel Mut zur Sache und Arbeit verbunden, dankbarer Unterstützung einiger Mitglieder der Motorradfreunde Hildesheim, hatten die Braunschweiger unter dem Wappentier "Heinrich des Löwen" uns ein Pfingsttreffen auf dem Freibadgelände Raffteich in Braunschweig - Lehdorf abseits der Hannoverschen Straße und außerhalb der Peripherie geboten, welches uns allen sicherlich noch lange in dankbarer Erinnerung bleiben wird. Auch die vier Rettungsschwimmer der DLRG Üfingen aus Salzgitter müssen gleichsam erwähnt werden, da sie ihre Freizeit opferten und des Nachts die Schwimmbecken bewachten, damit niemand von uns in seiner Bierlaune den falschen Weg nahm. Vor allem von außenstehend Dank an Oberbürgermeister Werner Steffens und Dr. Udo Kuhlmann dem Stadtdirektor von Braunschweig, denn ohne Unterstützung und die Schirmherrschaft einer Gemeinde sind Motorradfahrertreffen im größeren Ausmaß in unserer modernen Zeit nun einmal kaum noch möglich. Auch einen bescheidenen Dank für ihre Bereitschaft an die Mitglieder des Arbeiter-Samariter-Bundes Braunschweig während der Veranstaltungstage, sie mit ihrem Einsatzwagen für eventuelle Notfälle ständig "Gewehr bei Fuß" standen (Auch das muß erwähnt werden!).

Ein Gruß, auf daß sie alle eine gute und reibungslose Heimreise hatten, auch besonders an die Gäste unserer Nachbarländer Dänemark, Holland, Norwegen, Schweden, Schweiz und der Tschechischen Republik. Hatten uns doch die Schweden vorgeführt, wie eine HOREX-"Regina" auf ihrem Wappen als "Columbus" verkleidet mit einem dicken "C" aussieht, denn Fritz Kleemann konnte nur unter dem Markenzeichen "Columbus" einst nach Schweden exportieren, denn eine "Horex" gilt in Schweden als "leichtes Mädchen" (an dieser Stelle vielleicht ein Vorschlag an unsere noch wenigen Zulieferer, auch einmal ein paar Embleme mit dem Columbus-Schriftzug und dem großen "C" im Wappen herstellen zu lassen, sie werden, auch als Erinnerungsstücke, sicherlich gerne gekauft und oder, man könnte an Steuerbord das "H" belassen und an Backbord das "C" auf dem Tank anbringen - es stünde dann für "HCI" - was das heißt, natürlich HOREX-Club International und dazu im Anschluß noch einige Worte.

211 (zweihundertelf) Motorräder insgesamt, hatten pilotiert von ihren Fahrerinnen und Fahrern den Weg zum diesjährigen Pfingstfest nach Braunschweig gefunden. Davon waren die 81 (einundachtzig) Fahrer auf HOREX-Motorrädern zwar in der Minderheit, aber sie brachten davon mit 26 (sechszwanzig) Gespannen (55 Solomaschinen) eine beträchtliche Mehrheit gegenüber den 15 (fünfzehn) Fahrern anderer Gespanne der insgesamt 115 (einhundertfünfzehn) Fahrern und Fahrerinnen anderer Marken ein und bewiesen damit erneut, wie beliebt auch heute noch das Fahren mit einem "dritten Rad" ist.

Mit 25 HOREX-Motorrädern (davon allein 7 Gespanne) war der HOREX-Club Bad Bramstedt der Club mit den meisten "Horexern" und der Club-Kap'ten Marcus Runge staubte so auch den größten Pokal dafür ab. War doch die Bad Bramstedter "Rasselbande" insgesamt mit 45 Maschinen angereist, denn es waren immerhin noch Fahrer mit 20 Fremdmaschinen dabei.

Die zweitmeisten HOREX-Maschinen, 15 an der Zahl, hatte der HOREX-Club Taunus mit Horst Schlicksupp aufzubieten. Auch hier war der obligatorische Pokal fällig. Leider wurde die Freude auch durch ein trauriges Ereignis überschattet, es Marina Tille vom HC Taunus den "Pechvogelpokal" einbrachte. Eine Autofahrerin hatte ihr von rechts aus einer Seitenstraße kommend die Vorfahrt genommen und nicht nur den rechtslaufenden Seitenwagen arg lädiert, durch die

Klaus Jörg Habermann Tel. 06597-4330, hat uns freundlicherweise den folgenden Sternfahrtartikel geschrieben. Danke Klaus Jörg.

Wucht des Aufpralls wurde das Vorderrad der Maschine nach links herumgeschleudert, die Lenkeinschlagbegrenzung am Rahmen wurde gewaltsam abgerissen und der herumschlagende Lenker verursachte ihr am linken Oberschenkel einen bösen Splitterbruch, neben obendrein noch gebrochenen Fingern an der linken Hand. Wir alle wünschen der Marina eine baldige Genesung, damit sie nicht nur im September in Bad Homburg, sondern auch 1996 in Freiburg wieder dabei sein kann, wohin die nächste Sternfahrt führt.

Erinnern wir uns, daß es im vergangenen Jahr bei der Rückreise von der Sternfahrt nach Berlin ebenfalls einen schweren Gespannunfall gegeben hatte und es damals Hans Hinrich Mielitz vom HOREX-Club Bad Bramstedt schwer getroffen und ihn ebenfalls ein Autofahrer an einer Kreuzung übersehen hatte. Er ist glücklicherweise von seinen Verletzungen genesen, war in Braunschweig mit seinem wieder reparierten und somit schönsten "Regina-Gespann" dabei.

Den dritten Pokal schoß der Berliner Horex-Club unter Clubkapitän Eberhard Wiegand mit 10 Horexern ab und auch hier waren wieder mindestens drei Gespanne dabei. Wieviel andere moderne Maschinen die Truppe noch dabei hatte, habe ich bedauerlicherweise nicht gezählt, aber ich bin sicher, daß sich unser Dietrich Backes mit seinem 450er Emperor-Gespann von denen nicht platt machen läßt.

Für die weiteste Anfahrt und noch gleichfalls ältester Teilnehmer auf einer HOREX-Regina erhielt Ernst Ruf aus Sissach in der Schweiz seinen Pokal, er gehört zum Schweizer HOREX-Club.

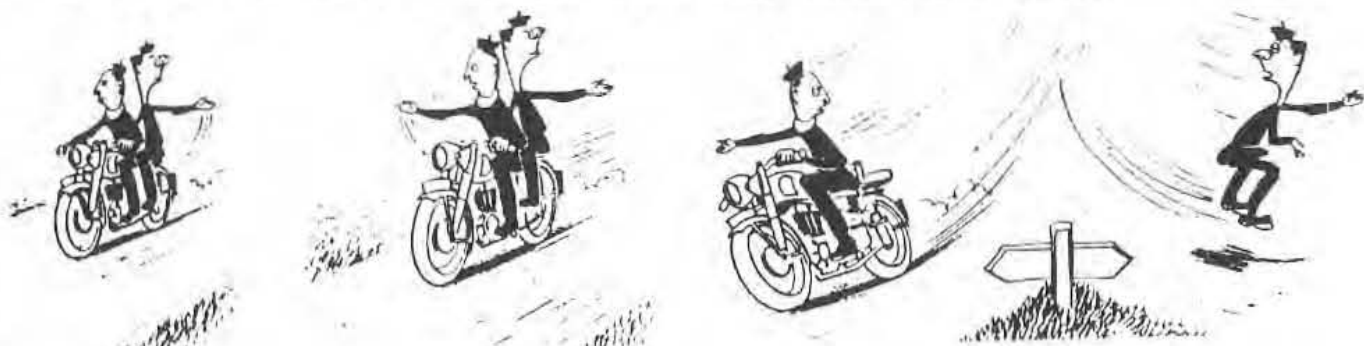
Den Pokal als jüngster Fahrer auf HOREX-Regina und gleich noch den Rätsel-Pokal für das Preisausschreiben dazu, erhielt Tobias Tinschert vom HOREX-Club Bad Bramstedt. Außerdem besitzt der Tobias eine mit der schönsten Reginas, da sie ein seltenes Stück darstellt - nicht weil sie mit der Farbe rot versehen, auch das hat es bei HOREX gegeben - es handelt sich um ein 250er einst in die Schweiz exportiertes Grauguß-Zylinderkopf-Modell mit dem Rechtsabgang für den Auspuff.

Die jüngste FahrerIn auf einer HOREX-Rebell, Anja Kracht aus Bad Bramstedt, auch sie erhielt ihren "Trinkbecher". Bei ihrem Maschinchen handelt es sich um ein Modell vom Zweirad-Importeur Röth aus Hammelbach im Odenwald, der den Namen HOREX vom Friedel Münch kaufte und dann auch noch nach der offiziellen HOREX-Zeit den Namen HOREX in vieler Herren Länder exportierte.

Unser jüngster Teilnehmer Robin Siemer aus Bad Oenhausen, geb. am 07.04.1995, er hatte verständlicherweise noch keinen eigenen Führerschein der Klasse I.

Ebenso wurde die älteste FahrerIn Christine Opitz, zu den HOREX-Freunden Hanau gehörend, mit ihrem HOREX-Gespann ausgezeichnet. Bei ihrem Gespann handelt es sich um eine "SB 35" Baujahr 1940. Der angebaute Seitenwagen ist eine Kombination aus einem Nachkriegs-Kali-Boot auf einem LS 200 Steib-Rahmen. Das ganze paßt sehr gut zueinander. Zumal das Gummi-gepufferte Rad am Steibrahmen das Fahren mit der "SB" angenehmer macht.

Albert Eringfeld aus Dinxperlo (NL) erhielt seinen Becher für die älteste HOREX, eine "SB 35" Baujahr 1939, sehr gut restauriert. Natürlich hatte er sie Achse auf Achse mitgebracht. - Doch halt, da war noch eine "Älteste HOREX" vom Mike Mehlinger aus Hofheim bei Frankfurt, der eine "S 5" mitgebracht hatte und ein solches Stück ward einst vom Friedel Münch nach dem Kriege auf "DOHC" mit einer Königswelle umgebaut worden, damit bestritt der Friedel seine ersten Rennen und machte schließlich sogar eine "Norton Manx" platt.



Aber auch ein "Treue-Pokal" wurde aufgrund langjähriger kontinuierlicher Teilnahme an Karin und Hans Stieler aus Nord-Rhein-Westfalen vergeben. Allerdings fahren sie eine der ersten 500er BMWs die es schließlich nach dem Kriege wieder gab und der Pantoffel in dem sich die Karin von ihrem Hans kutschieren läßt, ist eine herrliche beige-farbene "Steibzigarre", die auch noch den Hausrat, der bei so einem Treffen benötigt wird, zu schleppen hat.

Für seine Anfahrt aus Dänemark erhielt Herwich Kuss aus Fredericia seinen Pokal. - Und woher kam der schönste Chopper? Also Leute, mit einer Regina läßt sich so ziemlich alles anstellen, nicht nur eine Original-Restaurierung. Hier staubte sich Peter Sauer vom HOREX-Club Fulda-Rhön seinen Pokal ab.

Ja, und während sich Gerhard Peters aus Bad Bramstedt seinen "Becher" für die schönste "Imperator" holte, ging der "Becher" für die/den schönsten "Resident" prompt an Wolfgang Niebling vom HOREX-Club Fulda-Rhön, doch da lächelte dann erneut die schönste "Regina" und Heinz Heise, Bad Bramstedt, holte sich sein "Trinkgefäß".

Was es sonst noch so gab und wie das Wetter so mitspielte? Eigentlich noch zufriedenstellend: gemischt - mal Sonne - dann wieder Regenschauer - doch am Tage ansich mehr trocken als Regen - bischen kühl - aber nicht kalt...

Schon am Freitag abend war der halbe Platz belegt, füllte sich bis zum Samstag abend schließlich ganz auf und die Zeltstadt war komplett. Autos durften nicht mit auf die Liegewiesen - eben nur Zelte und die Bikes - Wohnmobile und die Autos mußten auf dem Parkplatz vor dem wirklich großen und geräumigen Festzelt bleiben. Die Regelung war gut, die Wege nicht weit, das Gesamtgelände stellte eine homogene Einheit dar: Organisation und Gesamtaufteilung kann als gelungen und gut bezeichnet werden. Ein "Sehr Gut" gibt es nicht, dann wären die Nörgeler die es immer und überall gibt beleidigt. Das möchte der Chronist doch nicht... - hatten sich die Braunschweiger doch wirklich alle nur erdenkliche Mühe gegeben! Danke Jungs!

Auch die Bewirtung mit dem Frühstück und alles was im Laufe des Tages noch weiter dazu gehört, auch um dem "süffigen Bier" die nötigen Unterlagen zu geben, kann für einen Verein der erstmals ein solches Festival ausrichtet als absolut angemessen bezeichnet werden. Auch die Freizeitangebote, die Fahrt zum Automuseum Wolfsburg am Samstag und am Sonntag zum Kleinwagen- und Motorrad-Museum "Störy" wurden reichlich angenommen und wenn man bedenkt, daß keine Stunde benötigt wird um von Braunschweig nach Braunlage zu gelangen und schon ist der Besucher mitten im "Naturpark Harz" - abgesehen von den "Historical Highlights" die Braunschweig zu bieten hat - so war insgesamt gesehen, Braunschweig die Reise wert. -

Da gab es Politiker, die wollten uns doch glatt einen Tag der zwei Pfingstfeiertage klauen. Einfach so - geldgierig wie unsere moderne Politik nun mal so geworden ist. Alle Umstände sind reichlich bekannt. Aber gerade, und auch wir Horexianer, lassen uns solches nicht gefallen. Schließlich arbeiten wir genug. Sollen die doch, denn sie wissen nicht was sie reden, von ihrem reich bemessenen Salär abgeben - nur dann, auch nur dann, könnten wir vielleicht - folgen. Pfingsten gab es immer zwei Tage frei und unsere Politiker wissen anscheinend nicht mehr warum - denn dieses Fest ist ziemlich bedeutend und da werden die zwei Tage benötigt, sowie auch zu Weihnachten, denn da feiern wir das Christfest, die Geburt Jesus. Auch Ostern ist ein Begriff, da feiern wir die Auferstehung Jesu. Und Pfingsten? Das ist nun das Fest des Gemeinschaftsgeistes.



Um den genau anständig zu feiern, brauchen wir und auch gerade wir Horexianer mindestens die zwei Tage und die zwei Nächte, um mit allen Freunden aus den unterschiedlichsten Gegenden und allen uns umgebenden Landen, um mit vielen, vielen Gästen, bei gutem Wein, Bier, gutem Essen und zur Verdauung reichlich Korn - anständig zu feiern.

Gerade in unserer heutigen Zeit, erneut aufflammender Synagogenbrände, geschürter Ausländerfeindlichkeit, ständig neu aufflammender Nachbarschaftskriege, Menschen sterben anonym und vergessen in den Schlafburgen unserer Städte - wer zweifelt da noch an solchem Fest der Gemeinschaft, welches auch gerade wir Horexianer bereits seit dem Jahre 1955 in ständiger Wiederkehr unserer Sternfahrten begehen? Sicherlich, damals begann es mit den Motorrädern bergab zu gehen und 1960 gaben die Kleemanns endgültig auf und das Werk wurde dem Automobilkonzern Daimler-Benz verkauft. Nur alle hofften zunächst noch einmal das Geschäft beleben zu können, leider zerplatzte diese Hoffnung wie eine Seifenblase. Aber geblieben ist der Gemeinschaftsgeist und seither neu und stark gewachsen. Denn wir alle wollen Motorradfahren und frei sein von allen Zwängen aufgezwungener Politik und Gängelei und die Jugend, sie läßt sich nicht mehr gängeln, sie sucht die Gemeinschaft über alle Grenzen hinweg.

Vor 2000 Jahren zu Pfingsten in Jerusalem, da gab es jedenfalls keinen Zweifel an der Gemeinschaft. Da wurde ein Verein aus der Taufe gehoben, der Religion und Lebensgemeinschaft total von jeder Herkunft frei machen wollte. Da sollte keine Volkszugehörigkeit mehr zählen, auch kein Geschlechterkampf - das ist doch bei uns schon so... - und es war und ist möglich über alle Grenzen hinaus eine solche Gemeinschaft, eine so bunte und lebendige Gemeinschaft aufzubauen, wie Jesus es sich gewünscht hatte - wir haben sie! Uns führt die gemeinsame Freude an der Tradition und dem Motorrad zusammen.

Petrus - der uns immer mit dem Wetter gnädig sein möge wenn wir mit dem Motorrad unterwegs sind - also der erste Jünger Jesu, er wird auf dem Basar in Jerusalem auf einen heiligen Stuhl geklettert sein, hat sicherlich geredet wie später der Schwarze Martin Luther King: "I have a Dream! Ich habe einen Traum vom Vater im Himmel und seinen bunten Menschenkindern. Wir sind alle Schwestern und Brüder!" Es war der Geburtstag aller Christlichen Kirchen. Den Zuschauern von damals muß das etwas verrückt vorgekommen sein und man munkelte von etwas viel Wein den Petrus und seine Freunde wohl getrunken hätten (da ist doch irgendwo da ganz hinten so eine Parallele zu uns)...

Was daraus nach 2000 Jahren geworden ist, mag jeder nach seiner Erfahrung selbst beurteilen und das heute solche Träume und Gemeinschafts-Feste mehr denn je nötig sind, wissen wir Motorradfahrer am besten und bestreiten es schon gar nicht.

Es kommt hinzu, daß der Heilige Geist der Gemeinschaft, der da beschworen und gefeiert wird, weiblich ist. Wahrlich: Er ist eher eine Frau! In der Sprache von damals hieß er - vielmehr sie: "Pneuma!" Mit einem "a" am Ende, wie so viele Mädchennamen, ganz klar als Frau zu erkennen und so steht es in der Bibel: die Geistin! - Regina - Königin! - Also der Geist der Gemeinschaft trägt eindeutig weibliche Züge. Vermutlich, weil Frauen leichter Grenzen überwinden und internationale Großfamilien bilden können. Man sieht es auf jedem Kinderspielfeld in unseren Städten und Gemeinden, wie sie, durch unterschiedliche Religionen geprägt, sich mit ihren gemeinsam spielenden Kindern verstehen und die Grundlage von unserer Welt von morgen bilden. Wenn das für uns Horexianer also kein Grund zum Feiern ist: Zu Pfingsten mit Döner, Pils, Sirtaki, Sauerkraut, Cola und Korn - und unsere zwei Tage die brauchen wir! - Für die Regina, den Imperator und die Resi - und immer einen Liter Benzin im Tank, um alte Freunde zu besuchen! Und was uns an unseren gemeinsamen Pfingsttagen fehlt, wo wir Gemeinschaftsgeist gepaart mit alter Tradition hegen und pflegen - die Vertreter unserer gemeinsamen Christlichen Konfessionen fanden bisher noch nicht den Weg zu uns...

(Textanregung von Pfarrer Fliege aus "Bild der Frau" entnommen und für die Horexianer umgeschrieben.)

Klaus-Jörg Habermann

Unser süddeutscher Redakteur Klaus Tel.089-778380 sowie Klaus Forster Tel. 06251-71394 (Händler und Telegabel-Spezialist) haben zum Bericht Imperatortelegabel aus HB 4/94 Seite 32 eine andere Meinung. Und ich glaube Klaus und Klaus haben recht. Klaus aus München hat unabhängig von Klaus aus Bensheim den wiedergegebenen Bericht erstellt; dieser stimmt aber mit den vom anderen Klaus gemachten Angaben bis auf Minimales überein. Die Frage: Welche Gabel ist welche hat Klaus Forster beantwortet, die Maße 345mm und 530mm gehören zur Emperor/Resident Telegabel.

HOREX - Telegabel

x te Folge: Es gibt immer mehrere Wahrheiten!

Da in den letzten HB-Ausgaben öfter von den Unterschieden zwischen Regina- und Imperatortelegabeln die Rede war, nahm ich mir vor, 'mal zu prüfen, ob ich mich richtig erinnerte:

Ich hatte nämlich im Kopf, daß die eine länger ist, als die andere, aber welche, und welche Maße sind unterschiedlich? Desweiteren fiel mir ein, daß ich damals (1973), als ich für'n Hunderter ein paar Kisten Schrott erstand, aus dem dann meine Emperor wurde, mehrere Lagen 5mm-Blech unter den Ständer schweißen mußte, damit die Mühle überhaupt stand. Danach war aber immer noch kein Rad frei drehbar. Die Gabel war wohl zu lang!? Jedenfalls habe ich kürzlich 'mal ein paar Teile 'rausgezogen und nachgemessen (grob mit dem Bandmaß!). Und siehe da, sowohl die Standrohre, als auch die Tauchrohre (bei HOREX heißen die Teile Führungs- und Hauptrohre) sind unterschiedlich lang! Die Differenz beträgt ca. 15 mm. Schnell 'ne Skizze gemacht, man kann nie wissen wofür man die 'mal braucht. Jetzt noch in die Ersatzteillisten geschaut, aber nicht Typ 23, das kennen wir ja schon, sondern Typ 07!

Alles klar, andere Nummern:

	Typ 07	Typ 23	Typen 01/02/03/04
Telegabel komplett	07 40 01 00	23 40 01 00	-
Federbein rechts	07 40 12 00	-	-
links	07 40 11 00	-	-
Führungsrohr rechts	07 41 28 01	01 41 28 00	<====
links	07 41 27 01	01 41 27 00	<====
Hauptrohr m. Kolben	07 40 14 00	01 40 14 00	<====
Dämpfungsrohr	01 41 84 02	01 41 84 03	01 41 84 01
Feder	07 41 83 00	01 41 83 02	01 41 83 01 01 41 83 02Typ02/03
Stützrohr	01 41 23 02	<====	01 41 23 01

Auszug aus den Ersatzteillisten

Was ich immer noch nicht weiß: Who is who?? Welche ist nun die kürzere?
Ich vermute, die von der Emperor.

Ich bin gespannt auf die nächste Folge!

Klaus Schmitz

Horx-Tele: Standard nach DIN

The drawing shows a horizontal pipe section with the following specifications:

- Outer diameter: $\phi 38$
- Inner diameter: $\phi 34$
- Wall thickness: 25
- Length: 546
- End diameter: 530
- Feature: 4 Bolers. $\phi 4$ (4 holes, $\phi 4$)



Jörg Naumann
Fr.-v. Bodelschwingh- Str. 40
55218 INGELHEM
06132/86803

HOREX Fahrgestell. u. Motornummer

Typ	Baujahr	Fahrgestell.n.r.			Motor.n.r.	Bemerkung
S 2	1931	35051-	35900	849 St.	20051- 20900	OHV 200 1Zyl. 6,5 PS
	1932	35901-	45107	206 St.	20901- 21107	Doppelpport. off. Vent.
	1933	45108-	45239	121 St.	21108- 21239	Rundes Steuergeh.
	1934	BF- 114-BF-	41114	41 St.	KM- als Vorz.	Hub 78 Bohr. 57
	1935	BF- 215-BF-	428125	426 St.	sonst wie Fahr- gest.n.r.	8,5 PS gekapselte Vent. Einport
	1936	BF- 816-BF-	216126	208 St.		
	1937	BF- 4517-BF-	851127	806 St.		
	1938	BF- 1218-BF-	16448	152 St.	Produktion Gesamt 2809 St.	
S 3	1931	36001-	36023	23 St.	25101- 25123	OHV 300 1 Zyl. 8,5 PS
	1932	36024-	36149	125 St.	25124- 25149	Doppelpport. off. Vent.
	1933	36150-	36229	79 St.	25150- 25229	Rundes Steuergeh.
	1934	EF- 114-EF-	233104	233 St.	LM- als Vorz.	Hub 92 Bohr. 64
	1935	EF- 1925-EF-	428125	419 St.	sonst wie Fahr- gest.n.r.	12 PS gekapselte Vent. Einport
	1936	EF- 915-EF-	1217126	218 St.		
	1937	EF- 6217-EF-	68797	625 St.		
	1938	EF- 13948-EF-	13948	1 St.	Produktion Gesamt 1723 St.	
S 35	1934	GF- 2124-GF	5124	49 St.	TM- als Vorz.	OHV 350 1Zyl. 14 PS
	1935	GF- 115-GF-	421125	421 St.	sonst wie Fahr- gest.n.r.	gekapselte Vent., langes Steuergeh. Trockensumpf- Umlaufschmierung
	1936	GF- 716-GF-	1275126	1268 St.		Ab 1937 15 PS
	1937	GF- 417-GF-	751107	747 St.		Hub 92 Bohr. 69
	1938	GF- 118-GF-	561128	561 St.		
	1939	GF- 519-GF-	1119	6 St.	Prod. Gesamt 3033 St. 3007	
SB 35	1939	JF- 139-JF-	475129	475 St.	E1M- als Vorz.	OHV 350 1Zyl. 15PS Hub92 Bohr.69
	1940	JF- 47610-JF-	808110	332 St.	sonst wie Fahrgestell.- Produktion 807 St.	Blockmot. 18 PS Höchstl.
S 5 und SS 5	1928	31001-	31017	17 St.		OHV 500 1Zyl. 22PS
	1929	31018-	31270	252 St.	DM als Vorz.	Liz. Sturmey Archer
	1930	31271-	31402	131 St.	Von 1001-	Hub 101 Bohr. 79
	1931	31403-	31589	186 St.	bis 31763	
	1932	31690-	31773	83 St.		
	1933	31774-	31815	41 St.		
	1934	F- 1924- F-	365124	346 St.	JM-124-JM-365124	Prod. Gesamt 1056 St.
	1937	HF- 49857- HF-	1157127	659 St.	AlM als Vorz.	Eig. OHV 500 1Zyl. 22PS
	1938	HF- 318- HF-	1397128	1394 St.	sonst wie Fahrgestell.n.r.	Nur Mod. 37 mit innenl. Öl.p.
	1939	HF- 21329-HF-	115299	939 St.	Prod. Gesamt 2992 St.	Hub 99 Bohr. 80
T 5 Noch T5	1928	28001-	28273	273 St.		Eig. SV 500 1Zyl. 14 PS
	1929	28274-	28491	217 St.	EM als Vorz.	Aussenl. Öl.p. Trockensumpf- umlaufschm. Magnetzünd.
	1930	28492-	28538	46 St.	Von 9001-	Hub 99 Bohr. 80
	1931	28539-	28550	11 St.	bis 9056	
	1932	28551-	28557	6 St.		
	1933	28558-	28638	80 St.		
	1930					
	1931					
	1932	29254-	29297	43 St.	10205-10248	
	1933					
	1934	F- 114- F-	372124	372 St.	GM- als Vorz.	
	1935	F- 715- F-	18845	181 St.	sonst wie Fahrgestell.n.r.	
	1935	F- 20045- F-	975125	775 St.	WM- als Vorz. sonst wie Fahrgestell. nr.	Schlepphebel kugelgelagert
	1936	F- 216- F-	907126	905 St.		
	1937	F- 1017- F-	33747	327 St.		
	1937	HF- 38757- HF-	1122127	735 St.	C1M- als Vorz. sonst wie Fahrgestell.n.r.	Frischöl, innenl. Öl.pump.
	1938	HF- 1118- HF-	1445128	1434 St.		Frischöl, aussenl. Öl.pump.
	1939	HF- 48229- HF-	117099	688 St.		4- Gang Fusschaltung
	1940	HF- 7160- HF-	246120	175 St.	Prod. Gesamt 6168 St.	
T 6	1928	29002-	29080	78 St.	FM oder nur Mot.n.r.	SV 600 1Zyl. 16 PS Trocken- sumpfumlaufschm.
	1929	29081-	29161	80 St.	9001- 9056	Graugusskopf
	1930	29162-	29237	75 St.		Hub 118 Bohr. 80
	1931	29238-	29264	26 St.		

Noch T 6	1932		29265-	29270	5 St.		
	1933		29271-	29306	35 St.		
	1930						
	1931		29254-	29297	43 St.	10001-	10249
	1932						
	1933						
	1934	F-	214-	F- 371124	369 St.	HM- als Vorz. sonst	Alukopf 18 PS
	1935	F-	115-	F- 18745	187 St.	wie Fahrgest.-nr.	
	1935	F-	18945-	F- 990125	801 St.	XM- als Vorz. sonst	
	1936	F-	116-	F- 908126	908 St.	wie Fahrgest.-nr.	
	1937	F-	817-	F- 33247	324 St.		
	1937	HF-	37857-	HF-1131127	753 St.	DIM- als Vorz. sonst	Innenliegende Ölpumpe
	1938	HF-	518-	HF-1470128	1465 St.	wie Fahrgest.-nr.	Aussenl. Frischölpumpe
	1939	HF-	119-	HF-1376119	1376 St.		
	1940	HF-	120-	HF- 296120	296 St.		
	1941	HF-	111-	HF- 107101	107 St.	Prod. Gesamt 6928 St.	
S 6	1937	HF-	50717-	HF-1175127	568 St.	B1M- als Vorz. sonst	OHV 600 1 Zyl. Innenl. Ölp.
	1938	HF-	118-	HF-1404128	1404 St.	wie Fahrgest.-nr.	Aussenl. Frischölp. 25 PS
	1939	HF-	1319-	HF-1340119	1327 St.		Hurth-4 Gang Fußschaltung
	1940	HF-	15810-	HF-1001120	843 St.	Produktion Gesamt 4242 St.	
S 64 und SS 64	1935	F-	1055-	F- 944125	34 St.	UM- als Vorz. sonst	OHV 600 1 Zyl., 4 Ventile
	1936	F-	2816-	F- 00126	58 St.	wie Fahrgest.-nr.	Außenl. Ölp. Trockensumpf-
	1937	F-	1117-	F- 36757	56 St.	Produktion Gesamt 148 St	umlaufschm. 24 PS Hub 103,5 B. 85
S 600	1933	DF-	253-	DF- 2123	1 St.	PM- als Vorz. sonst	OHV 600 2 Zyl. Twin 24 PS
	1934	DF-	124-	DF- 21124	21 St.	wie Fahrgest.-nr.	angeblockt. 4-Gang Getriebe
	1935	DF-	30105-	DF- 30105	1 St.	Produktion Gesamt 24 St	Hub 90 Bohr. 65
S 800	1933	DF-	153-	DF- 26113	26 St.	QM- als Vorz. sonst	OHV 800 2 Zyl. Twin 29,5 PS
	1934	DF-	324-	DF- 24104	21 St.	wie Fahrgest.-nr.	Hub 90 Bohr. 75
	1935	DF-	565-	DF- 46115	41 St.		
	1936	DF-	126-	DF- 166	1 St.	Produktion Gesamt 89 St.	
Produktion ab 1948							
SB 350	1948	8 (Monat)	20848-	21348	1 St.	Wie Fahrgest.-nr.	OHV 350 1 Zyl.
		8	23848-	41848	18 St.		
		8	43848-	48848	5 St.	Produktion August 24 St.	
		9	49948-	54948	5 St.		
		9	57948-	58948	1 St.	Produktion September 6 St.	
		11	121148-	131148	1 St.	Produktion November 1 St.	
			26148		1 St.		
		9	42948		1 St.		
		9	55948-	56948	2 St.		
		9	58949-	60948	3 St.		
		11	611148-		1 St.		
		11	631148-	671148	5 St.		
		12	751248		1 St.		
		12	851248		1 St.		
		12	911248		1 St.		
		12	941248		1 St.	Prod. Gesamt 48St.	
	1949	1	1149-	119149	109 St.		
		2	110249-	199249	89 St.		
		3	200349-	350349	50 St.		
		4	351449-	471449	120 St.		
		5	472449-	673549	201 St.		
		6	674449-	901649	227 St.		
		7	902749-	1165749	163 St.		
		8	1166849-	1457849	29 St.		
		9	1458949-	1724949	27 St.		
		10	17251049-	18571049	132 St.		
		11	18581149-	21871149	329 St.		
		12	21881249-	23231249	335 St.	Prod. Gesamt 1811 St.	
	1950	1	79150-	100150	9 St.		
		1	104150		1 St.		
		1	128150		1 St.		
		1	145150		1 St.		
		1	165150		1 St.		
		1	175150		1 St.		
		1	181150		1 St.		
		1	185150		1 St.		

		1	188150-	200150	11 St.	
		1	211150-	213150	20 St.	Produktion Januar 47 St.
		2	311250-	362250	51 St.	
		2	435250-	473250	38 St.	Produktion Februar 89 St.
		3	717350		1 St.	
		3	724350-	727350	40 St.	
		3	728350		1 St.	
		3	739350-	742350	30 St.	
		3	745350		1 St.	Produktion März 73 St.
		6	2301650		1 St.	Produktionsende SB 350 210 St.
Regina	1950	1	1150 R-	78150 R	67 St.	OHV 350 1 Zyl. Flachtank
		1	101150 R-	103150 R	20 St.	
		1	105150 R-	127150 R	22 St.	
		1	129150 R-	144150 R	15 St.	
		1	148150 R-	168150 R	20 St.	
		1	170150 R-	174150 R	4 St.	
		1	176150 R-	180150 R	4 St.	
		1	182150 R-	184150 R	2 St.	
		1	186150 R-	187150 R	2 St.	
		1	210150 R		1 St.	
		1	214150 R-	215150 R	2 St.	Produktion Januar 159 St.
		2	216250 R-	310250 R	94 St.	
		2	363250 R-	434250 R	71 St.	
		2	474250 R-	563250 R	89 St.	Produktion Februar 254 St.
		3	564350 R-	716350 R	43 St.	
		3	718350 R-	723350 R	7 St.	
		3	728350 R		1 St.	
		3	730350 R-	738350 R	8 St.	
		3	746350 R-	940350 R	134 St.	Produktion März 150 St.
		4	941450 R-	1303450 R	362 St.	
		5	1304550 R-	1480550 R	1176 St.	
		6	1481650 R-	2500650 R	519 St.	
		6	2501650 R-	2555650 R	54 St.	Produktion Juni 573 St.
		7	2556750 R-	3270750 R	714 St.	
		8	3271850 R-	3879850 R	608 St.	
		9	3880950 R	4739950 R	859 St.	
		10	47401050 R	55771050 R	837 St.	
		11	55781150 R	63111150 R	733 St.	
		12	63121250 R	64501250 R	838 St.	
1951		1	1151 R-	864151 R	864 St.	
		2	865251 R-	1772251 R	902 St.	
		3	1773351 R-	2720351 R	947 St.	
		4	2721451 R-	3858451 R	1037 St.	
		5	3859551 R-	4988551 R	1029 St.	
		6	4989651 R-	6071651 R	1082 St.	
		7	6072751 R-	7149751 R	1077 St.	
		8	7150851 R-	7581851 R	531 St.	Bis 15. 8. 1951

Ab 1934 ist die letzte Zahl das Baujahr und die vorletzte bzw. vorvorletzte der Monat der Fertigstellung !!!

Besten Dank an Jörg für die Zurverfügungstellung der Horex Zulassungszahlen von 1931 bis 51. Vielleicht kann Jörg noch einiges über den Ursprung dieser Zahlen mitteilen, so das es leichter fällt sie einzuordnen

Das Medium für alle
MAICO-Fahrer

MAICO
Letters

Kostenloses
Probeexemplar ?

Postkarte an:
SYNOVA-Marketing
Unterbüscherhof 69
42799 Leichlingen

HUMOR

Wie aus der Pistole geschossen kommt vom Japaner: „Matthias Claudius, Abendlied, 1782.“

Die anderen Teilnehmer sehen betreten zu Boden, als der Seminarleiter wieder loslegt: „Festgemauert in der Erden...“

„Schiller“, strahlt der Japaner, „das Lied von der Glocke, 1799.“ Die Manager sehen sich blamiert. In der ersten Reihe murmelt einer der Teilnehmer: „Scheiß-Japaner!“

Wieder ertönt die Stimme von ganz hinten: „Max Grundig, CeBit, 1982!“

Treffen - Ausstellungen - Märkte

-Ausfahrten führt der Horex-Club Taunus durch am: 21.4 / 4.5 / 22+23.6 / 14.7 / 18.8 / 22.9 / 20.10 Gäste sind willkommen. Info Maria 06172-81898

+21 bis 23.6 Horex Treffen in Holland Tel.0031-4955-1754 Peter

+25 bis 27.5 42igste Inter. Sternfahrt Freiburg Tel.07641-1832 Gerhard

+ 7-8.9 Treffen des MSC Bad Homburg in Burgholzhausen
(Ex Buschwiese)

+ Diese Zeichen bedeuten: neu, wichtig oder verändert.

Schlepphebel der " Regina "

Wie vielleicht viele von uns Regina Fahrern bzw. "Regina Besitzern" zu Teil wird hatte **HOREX** speziell bei der ersten Motoren Serie in puncto Schlepphebel nicht unbedingt eine glückliche Hand.

Sehr viele Motoren litten unter der "Schlepphebel Schwachstelle". Die erste Serie der Schlepphebel (noch ohne Buchsen) hielten in der Ober- bzw. Lauffläche nicht unbedingt der "unbändigen Kraft" der Nockenwelle stand.

Die spätere Serie (dann mit Buchsen) E 1 M waren diesbezüglich schon etwas standfester konzipiert, jedoch zeigen viele derer auch Abnutzungserscheinungen.

Wie auch immer, die Technik schreitet weiter voran und man hat Dank der Weiterentwicklung von Werkstoffen Zugriff auf bessere Materialien. Zum Teil hätte man früher auch vieles standhafter oder besser machen können, jedoch war dies unter dem Aspekt einer Serienfertigung wiederum ein anderes Thema. Nicht zuletzt trugen Kostenfaktoren Rechnung für gewisse Konstruktionsentscheidungen.

So haben wir heute Motoren welche Schlepphebel haben, die keinen positiven Beitrag zur einwandfreien Funktion des Regina-Motors beitragen. Ein flacher oder abgeschrubbter Schlepphebel wird einer Leistungsoptimierung oder Laufkultur nicht dienlich sein. Korrekte Steuerzeiten und Ventilerhebungskurven sind diesbezüglich von großer Bedeutung.

Meine Initiative zu dieser Misere war, für mich sowie für andere **HOREX**-Fahrer eine absolut beste Möglichkeit zu finden das Thema ein - bzw. ausgelaufene Schlepphebel Best möglich zu lösen.

So werde ich demnächst eine Serie von Schlepphebeln auflegen, welche unter Auftragung von einem verschleißfesten Werkstoff wieder aufgerichtet werden können. Die Verschleißfestigkeit in direktem Bezug auf die Härte (ein schwergewichtiger Faktor) wird sich in der Gegend von ca. 62 bis 64 Rockwell bewegen. Wenn man bedenkt, daß die Rockwell Skala logarithmisch ist, stellt die Schlepphebel Oberflächenhärte von nun 62 - 64 Rockwell (herkömmlicher Härtegrad=Rockwell ca. 60) eine erhebliche Verbesserung dar.

Ich möchte hiermit allen HOREX Fahrer anbieten, kruschteln Sie Ihre alten Schlepphebel zusammen und beteiligen Sie sich an dieser Aktion. Einen Satz in Reserve legen etc. Die Rüstzeit der Maschinen ist dieselbe ob man einen, oder mehrere Schlepphebel überarbeitet jedoch verringert sich der Preis pro Schlepphebel je höher die Stückzahl ist.

Der Preis einen Schlepphebel aufzuarbeiten wird sich in der Preisregion von ca. DM 35.-bewegen. Sollte eine Stückzahl von 20 Stück oder mehr zusammenkommen, so würde sich der Preis entsprechend der Stückzahl reduzieren.

Wenn Sie und Ihre Nachkommen auch weiterhin HOREX fahren wollen, alle Schlepphebel zusammensuchen und zuschicken. Wann und ob wieder eine Schlepphebel Aktion ins Leben gerufen wird kann ich aus heutiger Sicht nicht sagen.

Besten Dank an Benno Tel.0711-512473 für seine Beiträge zu Schlepphebel und NUP304.

Aktion Zylinderrollenlager NUP 304

Die schlechte Resonanz in Bezug auf die Zylinderrollenlager Aktion (siehe. HOREX Bote) läßt mich nur staunen. Es gibt anscheinend Leute die erst aufwachen wenn es zu spät ist! Ich hatte in meinem Beitrag zu verstehen gegeben, daß diese Lager eine lange Lieferzeit haben und - eventuell bei wenig Nachfrage eines Tages sogar ganz aus dem Programm fallen könnten. Sehr wahrscheinlich sogar. Wenn man den Kugel bzw. Rollenlagerkatalog von der letzten zur derzeitigen Ausgabe vergleicht kann man eindeutig feststellen, daß das Angebot von Lager schon um ca. 50% geschrumpft ist. Also Lager die sehr wenig gefragt sind werden nicht mehr im Programm bleiben.

Zwischenzeitlich mußte ich sogar eine 5%ige Preiserhöhung erfahren, was mich in meiner Philosophie noch mehr verstärkt hat noch einige Lager mehr auf Vorrat zu legen. Aber vielleicht gibt es doch mehr "HOREX Aussteller" als HOREX Fahrer welche das nicht brauchen.

Verchromerei, Typenschilder, Sattelbezüge, Kurbelwellen, Rundscheiben, Mechanikus, Lenker, Nachfertigungen.

-In der Maico-Letter Tel. 04524-8832 werden zum einen die Verchromerei Merta u. Ganter, Metallveredlung GmbH, Walter-Bothe-Str. 14, D-68169 Mannheim, Tel. 0621-314441, Fax 0621- 3189735 und Galvanik Gerwin Lampe, Am Hegen 17, D-22149 Hamburg, Tel. /Fax 040-6732176 empfohlen. Aus Bimölen wurde uns die Verchromerei Gebr. Bölge Hamburg Bergedorf empfohlen. Fragt auch bei Günter Eisenbach (Eisenbach ein wichtiger Name in der Vorkriegszeit von Horex - aber nicht dieser Eisenbach, denn das ist eine andere Geschichte.) 42655 Solingen Tel.0212-10860 nach.

-Typenschilder sind zu beziehen bei Werner Bachmann, Altenhofstr. 21, Postfach 100135, D-85001 Ingolstadt, Tel. 0161-1822230 oder 08422-1466.

-Sattelbezüge fertigt Horst Geilsdorf, Ortsstr.5 in 07924 Geilsdorf.

-Präzisionsschliffe fertigt Rosignol GmbH in 64380 Roßdorf, Tel.06154-9972.

-Kurbelwellenprobleme löst immer noch das Präzisionswerk Büren, Briloner Str. 31, in 33142 Büren, Tel. 02951-2308. Siehe auch HB Inhaltsverzeichnis Kurbelwellen Fa. Sobizak, denn so hieß die Firma früher.

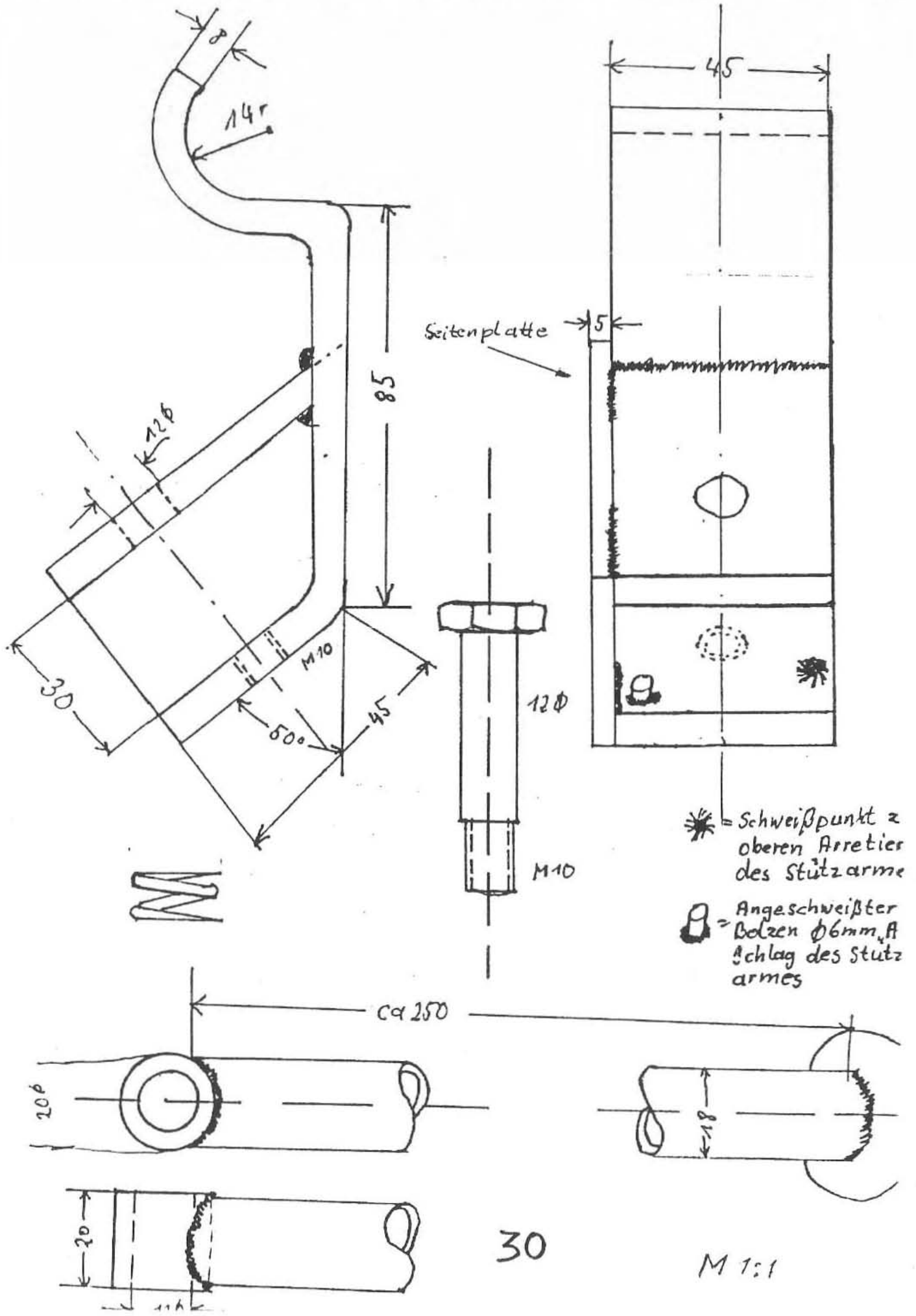
-Alois Wiesböck der bekannte Sandbahnweltmeister kümmert sich um Probleme und Wünsche an und für Veteranenmotoren. 84494 Niederbergkirchen Tel. 08639-1310

-Lenker aus anderen Rohrdicken als 22mm z.B. Vorkrieg liefert LSL, Hauptstr. 406, 47809 Krefeld-Oppum.

-In der Info 2/95 der Victoria Interessengemeinschaft wird Martin Schumann aus Gladbeck Tel. 02043-681533 als Anbieter von Leistungen wie: Nachfertigungen in Blech, Gummi, Kunststoff - nach Muster angegeben. Weiter erbringt er Leistungen in der Reparatur von Elektroteilen wie Zündschlösser, Zündspulen u.s.w. Ein 40ig Seitiger Katalog ist auch erhältlich.

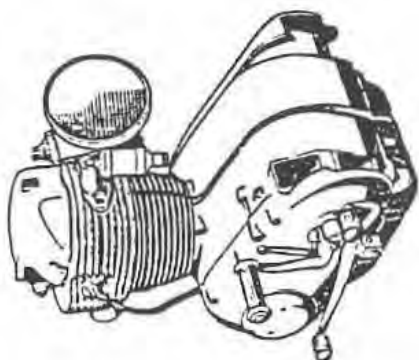
-Bei Ralf Frerichs Tel. 0441-73946 sind (XL) T-Shirts mit dem Victoria KR35SS (Columbus E1M Motor) Motiv für ca. 30,-DM erhältlich.

SEITENSTÄNDER RESI-IMF



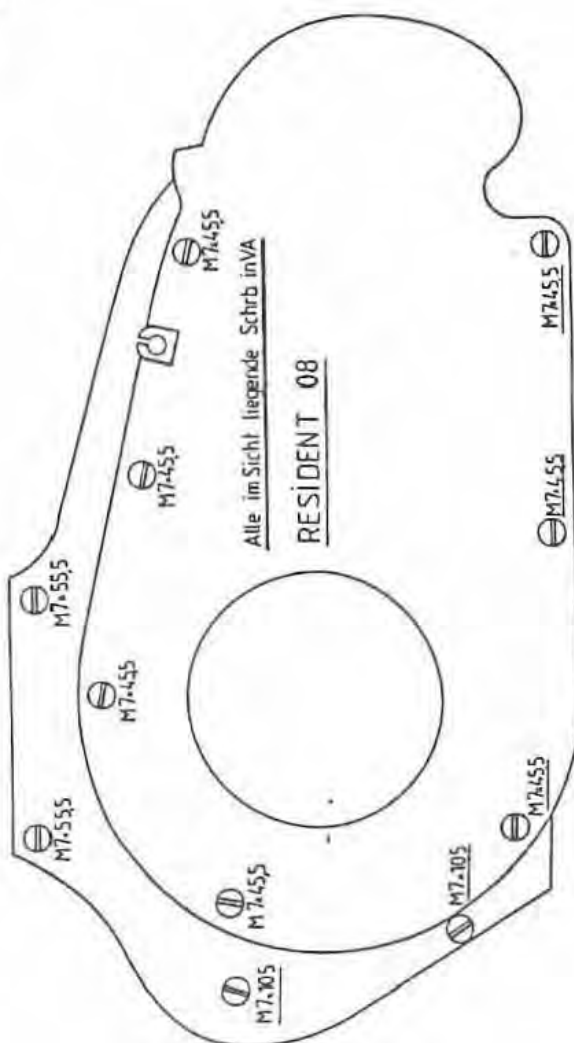
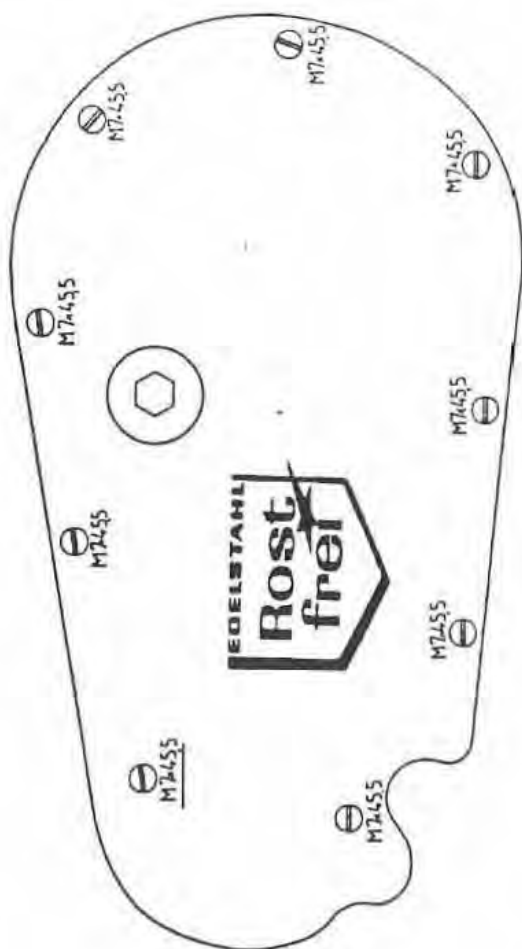
Uwe Tel. 06181-28319 zeigte zur Sternfahrt in Berlin einen Eigenbau Seitenständer für Resident der Überzeugte. Nun liefert er Die Bauanleitung nach. Danke Uwe

Wir danken unserm Holländer Albert Eringfeld für die Zeichnung. Die Zeichnung gibt die Längen der Gehäuseschrauben und ihren Platz an. Danke Albert.



HOREX

Albert Eringfeld
 Aallenzweg 40
 NL-7091 - AG - Dinsperlo
 Telefon 00 31 83 55 22 23



FRITZ WOLF **FEUERSTÜHLE**



Die ersten Motorräder waren miserabel gefedert ...



... und ließen sich nur mühsam in Gang bringen ...



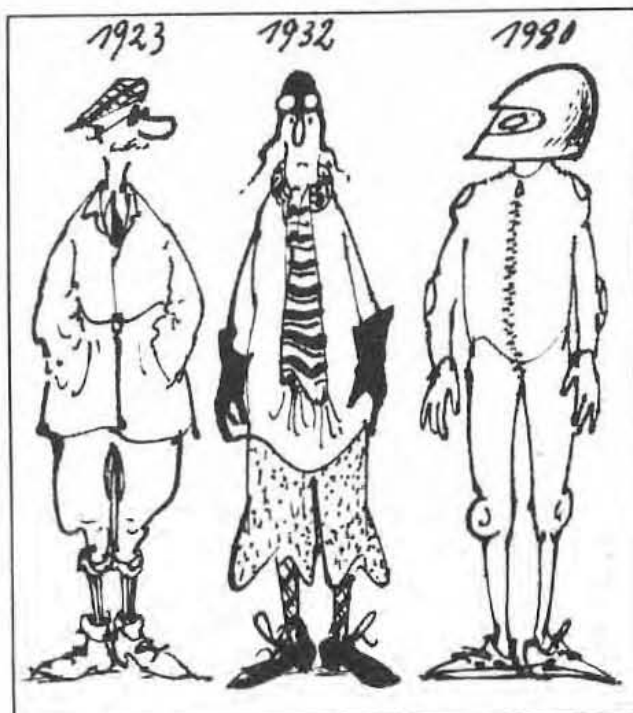
... bis irgendwann Starts aus dem Stand möglich wurden.



Statt Straßengebühren entrichtete man damals Wegezölle ...



... außerdem war man wetterfester ...



... und die Helmpflicht kam erst viel später.



Von der Norm abweichende Typen sind selten geworden ...



... sein erstes Motorrad vergiftet ein Mann nie ...

Beiwagen Info

Wer einen alten Beiwagen aus ehemaliger DDR - Produktion an eine Horex schrauben will, hat Probleme mit den Anschlüssen. Wie wir einem „Markt“ Beitrag entnehmen können ist hier Motorrad Welling 90574 Roßtal Tel.09127-6223 behilflich. Siehe „Markt“ 5/95 Seite 265.



... und mancher behält den Ton sein Leben lang im Ohr.

Koslowskis sind bei Meissners zu Besuch. Beim Abendessen erzählt Koslowski: „Mein Gedächtnis ist in letzter Zeit so schlecht geworden, daß ich einen Kurs zur Steigerung meines Erinnerungsvermögens besucht habe. Das hat mir echt was gebracht.“

„Eine gute Idee“, meint Meissner daraufhin. „Mein Gedächtnis könnte auch etwas Training gebrauchen. Wie hieß dieser Kurs denn? Den besuche ich auch!“

„Er nannte sich... äh... mmh... äh...“, beginnt Koslowski zu erzählen, „ach Mann, wie nennt man die Blume mit den Dornen?“

„Du meinst eine Rose?“ antwortet Meissner.

„Ja, genau“, sagt Koslowski, dreht sich zu seiner Gattin um und sagt: „Rosi, wie hieß dieser verdammte Kurs noch mal?“

Die neueste Errungenschaft der Genforschung: Hühner mit drei Keulen. So hat man bei jedem dritten Huhn ein Keulenpaar extra.

Der große Nachteil: Keiner der Bauern ist in der Lage, die Viecher zu fangen.

Ersatzstoff für Blei im Kraftstoff

Bleifrei kann dann an jeden Motor verfüttert werden. Auch die Ängstlichen brauchen keine Bedenken mehr zu haben. In Österreich gibt es schon seit längerem kein verbleites Benzin mehr an den Zapfstellen (Dies dürfte auch für die BRD so kommen - ab 1997 kein verbleites Super an Deutschen Tankstellen! BP spielt hierbei den Vorreiter). Das mag der Grund gewesen sein, warum die Firma Castrol mit dem Zusatz „TBE“ dort am Markt erschien. Für die BRD wird die Fa. Mike Sander, Am Bahnhof 4, D-25358 Horst/Holstein als Lieferant angegeben. 500ccm ausreichend um 500 Liter bleifreien Sprit aufzubessern kosten 28,75DM. Bei einem Mischungsverhältnis von 1:1000 muß mit der Spritze dosiert werden, um im Milliliterbereich exakt dosieren zu können. Diese Information entnehmen wir der Markt 1/95 S. 47 Tel.06131-992-0. Weitere Lieferanten sind: Peter Weinert, Fax 08157-4070, Tel. 1719 sowie MTM Käferschmiede, Dachauerstr. 39, D-85241 Ampermoos, Tel.08139-6767.

Ein neues Buch mit Horex Cover

Bei Geieler Buchversand Tel.07257-5119 ist unter der Bestellnummer 4010 „Das Motorrad-Album von Heinz Wörr erschienen Preis 28,-DM. Uns lag es noch nicht vor.

Zahnräder, Zahnriemen, Antriebe, Normteile.

All dies liefert die Fa. Mädler GmbH, Publitzer Str. 21, D-40599 Düsseldorf, Tel. 0211-7488001.

ANZEIGEN

Alle Kleinanzeigen sind kostenfrei. Wir behalten uns aber vor, den Text sinnvoll zu kürzen oder zu verändern. Anzeigen können jeweils bis 30 Tage vor Herauskommen des HB an uns per Post oder Telefon, für die nächste Ausgabe des HB, gegeben werden. Siehe hierzu Adresse und Telefon im Impressum.

Biete: Rahmen T5/6;S5/6 Bj. 37-40, Tiger Trapetzgabel mit Doppelfeder S3 Bj. 31-34, Vorderradnabe S35/SB35, Öltank S5/6;T5/6, Benzintank S6. Suche im Tausch: Tiger- Trapetzgabel T5/6 Bj. 37-40, dito Vorderrad, dito Schutzbleche vorn/hinten, Zylinderkopf S6. Verkäufe, oder leiste Instandsetzung: Pleuel S5/6 380,-DM. Nur Instandsetzung inkl. Neuem Hubzapfen Kurbelwellen 650,-DM. Auch Motoren Überholung. Tel 06132-86803 Jörg.

Suche Regina- Rahmen und Kickstarter ab Bj. 53 , Tausch gegen andere Horex-Teile möglich. Tel.09431-61689 Hans.

Suche Resident Chromtank (kein Schrott) Tel.05384-1365 Fredi.

Suche: Für Regina - Flachtank 0, Gepäckbrücke, Orig. Seitenständer, Schutzblechstreben Regina0 vorn, Werkzeugkasten, Telegabel flach, Kettenkasten, Schutzbleche vorne/hinten Regina0, Kickstarter, Zündschloß, Rücklicht, Krümmer hoch/lang, Flanschvergaser Bing 2-27.5-3 06. Für Resident - Motor 08 350ccm mit 11mm Zugankern, Seitenständer, guten Tank. Für Imperator - Vorderradbremse, Vergaser 2.24.47 li und 2.24.48 re mit Ansaugstutzen. Tel.07725-7606 Helmut.

Verkaufe: 350er Regina teilrestauriert, 250er Kopf, großer Tank, Sitzbank, 80% komplett, Motor neu, Fehlteile leicht erhältlich. Festpreis 5000,-DM. Weiter E-Teile, Tacho, Hinterrahmen, Ständer, Dämpfer, Lampe, Gabelbrücke, Lampenhalter, Fußschalthebel, Ölpumpe, Steuerdeckel, 01 Gehäuse. VB. Kurt Bogdanski, Kalenderweg 12, D-96450 Coburg.

Ver. Oder Tausche: Regina Motorteile gegen Regina4 Motorteile. Steib LS200 Top 3000,-DM Tel.06447-511 Hr. Rippel.

Verkaufe: Hintere Bremsankerplatte von Emperor Prototype 1951 sowie neue Orig. Schwimmergehäuse rechts für Doppelvergaser. T5 Stamo Rumpfmotor mit Magnet 720,-DM. Kurbelwelle Regina250 mit grober Keilwellenverzahnung (03er Version) 700DM. KR35 Motor mit 20PS Nocken 1850,-DM.Orig. Kolben SB35/KR35 erstes Übermaß mit 15mm Kolbenbolzen gegen Gebot. U-Botfahrer Lederkombi WK2, Leder geschmeidig, Futter reparaturbedürftig 320,-DM. R75/5 Tank o.K. gegen Gebot. Friedel Münch Sportschutzbleche Emperor Vorderrad kaum Flugrost aber Orig. Tel.07231-55909 Wilfried.

Suche: Zylinder u. Kolben für Emperor 450ccm, linken Emperor Werkzeugkasten, Orig. Horex-Plakate, Hausposthefte 56/57/58, alle Teile für Rebell50. Tel.07331-200420 od.63655 Günter.

Suche Zylinderkopf u. Leichtmetallfelge für Resident und Emperor Motor. Wolfgang Peter, Mühlweg 1a, D-87665 Mauerstetten.

Suche auch im Tausch gegen andere Horexteile: Regina Pumpenvergaser. Verkäufe: 400er Regina und 400er Emperor neu aufgebaut. Tel.02603-6279 Horst.

Suche verchromten Tank Regina3 Tel. 0591-64145 Ulrich.

Jürgen fertigt silberne oder vergoldete Ohrstecker, 9mm groß. (Horex-Wappen). Siehe hierzu „Markt“ 12/95 Seite 7. Interessenten bitte melden. Tel. 07950-2601.

Biete für Regina: Vorderrahmen 02, Lampentopf mit Scheinwerfer, U-Hauptständer. Schutzblechstreben

hinten, Krümmer kurz, leicht defekte konische Töpfe, 01er Gußzylinderkopf.

Suche: Regina0 Teile und 400er Kopf. Tel. 05204-8675 Remco.

Verkaufe: 2 Reginaräder Alufelgen sehr gut a 100 DM, 2 Kickstarter Regina 1+2 a 50 DM. 1 Regina3 restauriert Top 10300 DM VB. 1 Imperator 400 Top 12500,-. Tel. 09373-8689 Hr. Geiger.

Suche Regina 350 bzw. 400 in gutem Zustand. Kleine Instandsetzungsarbeiten sind kein Problem, jedoch sollte eine Vollrestaurierung nicht nötig sein. Originalzustand bevorzugt. Tel. 02722-52050 Christoph.

Suche: 06er Motor, Öltank, Alukopf, Seitenständer, Gepäckträger, Lima. Biete Duplex Rollenketten für Primärantrieb Stück 85 DM sowie Poliermotor 220V neu 285,-DM. Tel. 0711-17-58026 Benno.

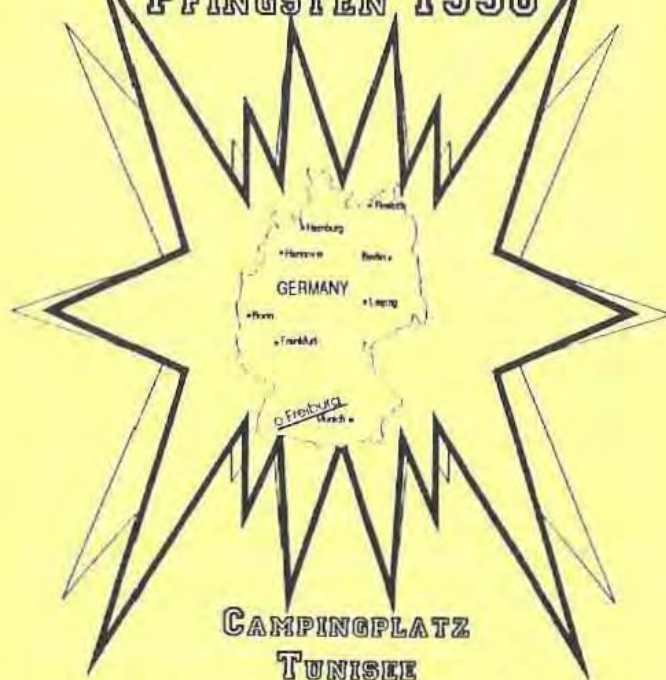
Verkaufe/Tausche: Regina3 Schutzblech vorn, Werkzeugkasten, Gabel, Regina0 rechte halbe Gabel verbogen, Nockenwelle. Ölpumpenrad.

Lenkerhalter. Suche für Regina: Öltank, Nockenwelle 02, Zahnradölpumpe mit Antriebsrad, Duplexprimärantrieb mit Kupplung für 06, 400er Zylinder, Fußrasten, 250er Kopf angepaßt für 400er Zylinder. Tel. 030-4348224 Ingo.

Noch einige Exemplare der Zeitschrift „Journal für die Frau“, mit dem Fotobericht über den Horex-Club Bimöhlen, sind bei Eckehardt. Tel. 04191-60453, für Interessierte, zu beziehen.

36

42. INTERNATIONALE HOREX-STERNFAHRT 1996 HOREX-CLUB-FREIBURG PFINGSTEN 1996



FR-HOCHDORF NEBEN DER BAB 5
AB FREITAG, 24.05.1996

Suche Alu Zyl.Kopf, Kipphebelhaube und Fahrerfußrasten für Regina3, auch Tausch geg. Neuw. Regina Nockenwelle und Ölpumpenrad. Sowie Zyl. 70,5, Scheinwerferhalter Reg.0 und Reg.3, Scheinwerfertopf, HR- Federung mit Hohlachse, Antriebsflansch und Kettenrad so wie zwei Nockenhebel. Thomas 08336-7824.

Wer überholt meinen Reginal Motor perfekt ? Wer lackiert meine Felgen und Tank perfekt? Tel. 02867-380 Gunder.

Neu bei Albert Eringfeld (siehe Anzeige) : Sperrad sowie Kickstarterwelle kpl. Mit Ritzelsegment Kickstarter Reg. 0-02-06, Schalldämpfer Reg.0, SB35, T5 in VA und St, alle mit Naht, natürlich auch als Blechsatz zum Selbermachen. Rennbrötchen mit Reißverschluß? Für z.B. Zündkerzenschlüssel, Auffahrschutz an Motorunterseite. Ölpumpenantriebsräder, Duplexketten. Alle Sonderschrauben in VA. Ölpumpe Reg. 02-06 in Vorbereitung.

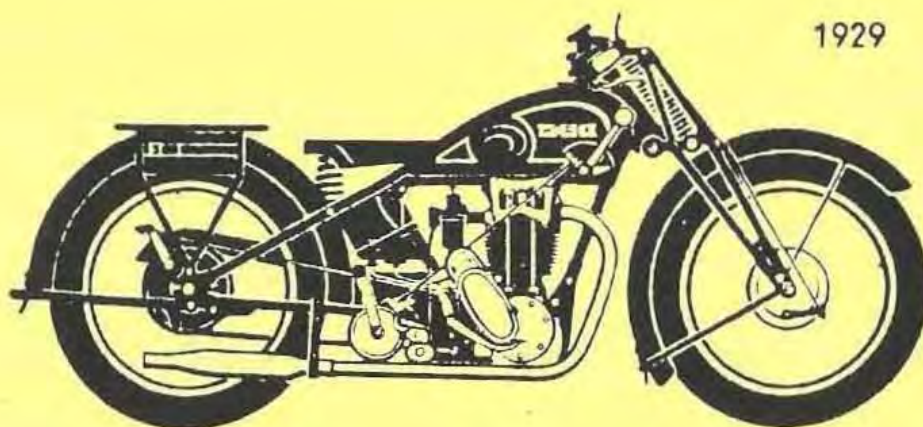


HOREX

Die nächste Sternfahrt geht nach



BOLE



1929

Sturmei Archer Motor



Horex- Freunde
Rhein / Neckar

SCHWEIZER



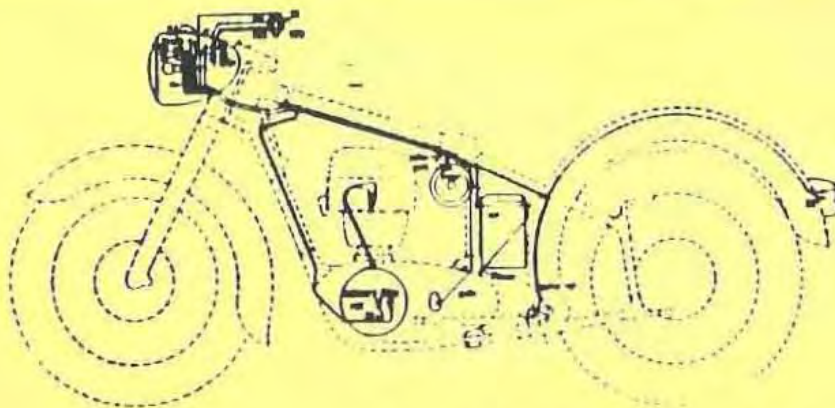
HOREX-CLUB

Heft 1/97 Schutzgebühr 2,- DM



Laubersheimer

Schlachthofstr. 12
76829 Landau
Telefon 06341/4241



Neue Spannungsregler
für alle Lichtmaschinen DM 95,-
Kabelbäume in original Farben u. Ab-
messungen mit Anschlußplan DM 78,-

Instandsetzung von Zündmagneten
schnell und kostengünstig

Gleichstromanker wickeln 130,-200,-
Zündspulen wickeln DM 85,-
Drehstromanker im Tausch DM 130,-
Auf sämtliche Arbeiten und Produkte
1 Jahr Garantie

Bitte kostenlose Preisliste anfordern
Postversand jeden Tag, auch ins Ausland

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Telefon

Postadresse **Siegfried Klinger** o69-
Rotlintstr. 51 436859
60316 Frankfurt

Redaktion **Siegfried Klinger**
Bankverbindung: Postbank 60288 Frankfurt a/M
Kto: 84423605 BLZ: 500 100 60

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der einge-
sandten Beiträge bleibt vorbehalten.

Die Bestellung des Horex-Boten
geht an die Postadresse, unter
Angabe der Stückzahl, der
Lieferanschrift und der beige-
fügten Zahlung oder Zahlungs-
beleg. Die Zahlung erfolgt bei
kleineren Beträgen (bis 4,-) in
Briefmarken (50er), sonst mit
Verrechnungsscheck oder
mittels Überweisung auf unsere
Bankverbindung.

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

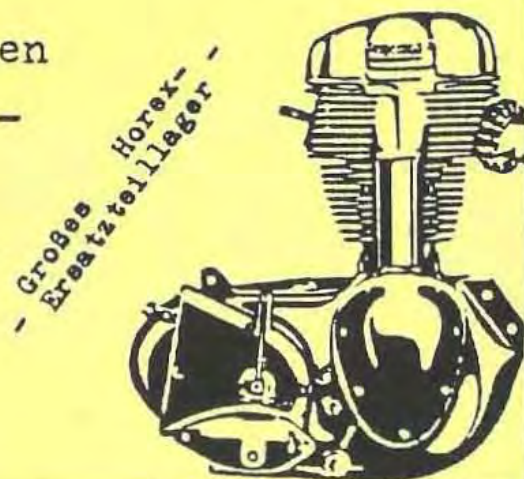
Krümmern - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

64807 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



Liebe Horexfreunde,

Wer geglaubt hat zum Thema Horex sei die Zeit der Schnäppchen vorbei, der hat sich gründlich getäuscht.

Vor acht Jahren konnte ein glücklicher Kurpfälzer noch eine Megola auf dem Speicher eines alten Gutshofes finden. Er mußte jedoch um die Megola behalten zu dürfen, ein Vorkriegscabrio (DKW), welches gleichfalls auf dem Gutshof entdeckt wurde, restaurieren. Ein Ausnahmeglück, trotz Kosten der Restauration.

Heute (1996) findet sich in der Zeitschrift Markt 11/96 Seite 164 eine Kleinanzeige über eine Horex-Imperator-Prototyp für sage und schreibe 1.400,-DM

Normalbürger glaubt an einen Druckfehler oder eine Ente. Wenn so ein Krad verkauft wird, sollte der Preis mindestens 24.000,-DM betragen. Aber nichts da - es war weder ein Druckfehler noch eine Ente, es war real. Auch hatte noch keiner aus der Redaktion das Schnäppchen abgegriffen. Jeder von uns hatte also die Chance diese Ernte ein zu fahren. Aber nur einer gewinnt Gold. Auch wenn ein Zweiter 20.000,-DM bietet. So bleibt nur der Gorbatschow Spruch: „Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben“. Der kann sich nur noch mit Gorbatschow aus der Flasche Trost verschaffen. Wie sprach der Frankfurter Eintracht Trainer Steppi: LEBBE geht WEIDA.

Redaktionsschluß für das nächste Heft ist ein bis zwei Monate vor seinem Erscheinen.

elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

- DKW 125, DKW 175, MZ, MAICO
- NSU MAX, NSU CONSUL, HOREX, ADLER
- BMW R25/26, BMW R50/60, BMW R51/2
- MATCHLESS, AJS, SAROLEA
- Sonderanfertigung für fast alle Modelle



ELEKTRONIC-DATA

KLEIBER GMBH

Steinbach 19 · 5253 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

100 Tricks für zuverlässige Horex

von unserem Korrespondenten in Bayern Klaus Schmitz, München (089/778380)

5. Folge: Wer gut schmiert, der gut fährt

Feinstfilter und Umbau des Ölkreislaufs beim Emperor Motor

Ich hatte das Thema ja schon einmal angekündigt, aber das Interesse daran wohl falsch eingeschätzt. Ich dachte, daß sich der Umbau bei den Emperor-Fahrern längst herumgesprochen habe. Nun stelle ich aber fest, daß ich auf jedem Horex-Treffen mehr Emperor sehe, als früher (wo die bloß alle herkommen!?). Beim letzten, auf dem ich war, wurde ich zu meiner Überraschung mehrfach auf das Thema Ölkreislauf angesprochen. Es besteht offenbar doch ein Informationsbedarf, so daß ich im Folgenden darstellen werde, wie ich umgebaut habe.

Natürlich gibt es auch hier mehrere Möglichkeiten, aber auch verschiedene Stufen, wie weit man in den Ölkreislauf eingreift und wieviel man ändert.

Ziele

Wir machen das ja nicht (nur) zum Spaß am Basteln, sondern ich möchte folgendes erreichen:

1. Verschleißminderung

Besonders im Ventiltrieb, wo, wie die meisten von uns wissen, die Kipphebelgleitflächen sehr gefährdet sind, damit natürlich auch die Nockenwelle. Aber auch im Kurbeltrieb, weil unsere Pleuellager hin und wieder Ärger machen und Originalteile nicht mehr zu bekommen sind.

2. Ölwechselintervalle verlängern

Wenn wenig gefahren wird, wie wohl in den meisten Fällen, macht das natürlich wenig Sinn, weil das Öl wegen der chemischen Alterung (was das ist, erkläre ich im theoretischen Teil) nicht länger als ein Jahr im Motor bleiben sollte. Bei Vielfahrern ist es durchaus sinnvoll, aus Umweltschutzgründen (es schont auch den Geldbeutel) erst alle 7.000 bis 10.000 km wechseln zu müssen, je nachdem, ob Kurz- oder Langstreckenbetrieb vorherrschte.

3. Anpassung an moderne additivierte HD - Öle

Dieser Punkt hängt mit dem ersten zusammen: Die modernen legierten Öle halten nämlich Schmutz und Abrieb in der Schwebe. Deshalb werden die Fremdstoffe bei jedem Ölumlau durch Motor und Lager gespült, was den Verschleiß natürlich fördert. Die unlegierten Öle konnten das nicht. Da lagerten sich der Abrieb zum Teil als Schlamm ab und konnte erst mit dem Ölwechsel entfernt werden. Deshalb wurde auch oft die zusätzliche Verwendung eines Spülöls empfohlen.

4. Motorschäden vermeiden

Das bezieht sich neben dem Verschleiß auf verstopfte oder auch verengte Ölleitungen, vor allem in der Kurbelwelle. Der Abrieb, besonders der von den Naßkupplungen, lagert sich mit der Zeit in den Leitungen ab, was zuagerschäden führen kann.

5. Trockensaugen der Pumpe vermeiden

Man hört und liebt immer wieder, daß der Imperator Motor, vor allem in seiner ursprünglichen Ausführung mit Trockensumpfschmierung, bei hohen Dauerdrehzahlen so schlechten Ölrücklauf hatte, daß die Pumpe für die Kurbel- und Nockenwellenschmierung zuwenig Öl ansaugen konnte und es so zu Schäden an den Pleuellagern kam.

Ich kann mir das zwar schlecht vorstellen, außer, wenn jemand den kalten Motor im Winter sofort auf der Autobahn längere Zeit mit hohen Drehzahlen fuhr und das noch zähflüssige Öl dann schlecht zurück in den Vorrat lief. Die mir bekannten Kundendienstanweisungen zu Änderungen in der Ölwanne der 400er, durch die die Trockensumpf- zur Naßumpfschmierung umfunktioniert wurde, und die radikale Umkonstruktion des Ölkreislaufs bei der 450er belegen aber, daß wohl irgendwas nicht in Ordnung war.

Die Ziele unter Punkt 1- 4 können wir mit dem Einbau eines Ölfeinstfilters, also eines, das wirklich filtert und nicht nur gröbste Späne zurückhält, wie das Serienfilter, erreichen.

Punkt 5 erfordert aufwendigere Eingriffe, die ich aber auch beschreiben und empfehlen möchte. Sie machen deshalb Sinn, weil man dann gleichzeitig etwas für die Motorentlüftung und eine verbesserte Ölabscheidung tun kann. Als Folge davon kann der Motor über lange Laufzeit öldicht und damit außen trocken und sauber gehalten werden. Auch häßliche Öltropfen unter dem Motor kann man vermeiden, es sei denn, sie kommen von Schaltung oder Getriebe, da sind andere Maßnahmen nötig.

Bevor ich zur Beschreibung des Umbaus komme, möchte ich aber für diejenigen, die es interessiert, ein paar grundsätzliche Anmerkungen zum Motoröl und zur Filterung machen. Wie immer, wenn ich mit Theorie anfangen kann, kann man's einfach überspringen und beim Kapitel „Serienmäßiger Ölkreislauf“ weiterlesen.

Historie und technischer Hintergrund

Noch bis Anfang der 50er Jahre war es möglich, auch im PKW - Motorenbau auf eine Ölfilterung zu verzichten. Die Öle waren wegen der niedrigen Motorleistungen gering belastet, das Drehzahlniveau der Motoren war ebenfalls nicht hoch und die Öle waren relativ dickflüssig und aufgeteilt in Sommer- (SAE 30) und Winteröle (SAE 10W).

Die weichen Lageroberflächen der gleitgelagerten Motoren konnten Schmutz- und Abriebpartikel einbetten ohne Schaden zu nehmen, und die Wälzlager der Motorradmotoren sind in dieser Hinsicht nicht so empfindlich, daß es gleich zu einem Schaden kommt, sie verschleifen nur schneller. So trat starker Verschleiß bei den leistungsfähigeren Motorradviertaktern häufig zuerst im Ventiltrieb, bei Nockenwellen und Hebelgleitflächen auf.

Nach dem Motto „Ölwechsel ist das beste Filter“ mußte häufig gewechselt werden (zwischen 1000 und 3000 km, die Geschichte mit dem Spülöl habe ich ja schon erwähnt). Sonst war durch Rückstandsbildung an den Kolben und durch

Unser süddeutscher Redakteur Klaus Tel.089-778380 hat Heute etwas für den Imperator-Freund geschrieben. Danke Klaus.

Schlamm- und Korrosionsbildung, sowie wegen Korrosion durch Kondenswasser im Öl die Lebensdauer der Motoren stark eingeschränkt.

Mit Einführung der HD - Öle war es möglich, die Fremdstoffe im Öl in der Schwebe zu halten, was jedoch zu einer langsamen Eindickung des Öls führte. Um das zu verhindern, ebenso, weil bei PKW und LKW die Dreistofflager eingeführt wurden, war eine Ölfilterung plötzlich erforderlich.

Die viel tragfähigeren Dreistofflager weisen nämlich nur eine dünne weiche Schicht auf, so daß größere Partikel nicht mehr eingebettet werden konnten und zu Lagerschäden führten.

Bei den Motorradviertaktern mit Naßkupplung setzte sich ab Mitte der 50er Jahre die Art der Blockbauweise durch, bei der Kupplung und Getriebe nicht mehr getrennt geschmiert wurden, wie noch bei den Reginas, sondern mit im Motorölkreislauf integriert waren (wie z. B. bei Imperator und Resident). Auch das erforderte eine Ölfilterung wegen des Abriebs von Kupplung und Getriebe.

Die Filterung erlaubte aufgrund des langsameren Anstiegs der Ölverschmutzung, die Wechselintervalle zu verlängern. Diese werden aber bis heute durch die chemische Alterung des Öles begrenzt. Die erfolgt durch Oxidation mit dem Luftsauerstoff und durch Kontakt mit den Verbrennungsgasen. Die Voraussetzungen dafür sind leider durch die örtlich hohen Temperaturen, denen das Öl ausgesetzt ist und wegen der feinen Vernebelung durch die rotierenden Massen, sehr gut. Dadurch wird die Wirksamkeit der Additive im Laufe des Betriebs beeinträchtigt. Hinzu kommt die Verminderung des Neutralisationsvermögens des Öls mit der Folge von Säurebildung, die mehr noch, als das Kondenswasser, zu Korrosion führt. Desweiteren verbrauchen sich die verschleißhemmenden Zusätze im Öl langsam, weil die Schutzschichten auf den Gleitflächen durch chemische Reaktionen entstehen und sich dadurch die Substanz im Öl allmählich erschöpft. Die Ölqualität sinkt also trotz bester Filterung ab einem bestimmten Zeitpunkt, je nach Belastung früher oder später, rapide ab. Selbst ein noch so gutes Filter kann eben chemische Veränderungen des Öls nicht verhindern, oder gar rückgängig machen! ¹

Bei der Einführung der Filterung begnügte man sich zunächst mit einfachen Drahtspulen oder -sieben. Eine solche Spule weist der Imperator Motor ja auch auf. Solche Filter sind aber viel zu grobmaschig, so daß ab der Mitte der 50er Papierpatronen eingeführt wurden (z. B. Imperator 450 oder NSU Max). Diese Papiere weisen eine Nennporenweite von ca. 35 µm auf (35 tausendstel oder 3,5 hundertstel mm), können aber wegen ihrer Struktur noch Teilchen unter 10 µm ausfiltern. Natürlich stellen diese Filter einen erhöhten Widerstand im Kreislauf dar, dieser läßt sich aber durch ausreichend große Filterflächen, die durch die Faltung des Papiers bewirkt werden, sehr klein halten. Bei unseren Wälzlagermotoren, die im Vergleich zu gleitgelagerten einen sehr geringen Öldurchsatz haben, spielt der Widerstand, zumindest bei warmen Öl, überhaupt keine Rolle.

¹ Das ist auch der Grund dafür, daß die oft propagierten Ölwechselintervalle von 100.000km, die durch Nebenstromfilter ermöglicht werden sollen, Unsinn sind. Jede seriöse Untersuchung hat bisher gezeigt, daß rapider Verschleißanstieg im Motor die Folge war

Bei der Konstruktion, die ich hier für den Emperor Motor (400er) vorstellen möchte, liegt das Filter jedoch in der Saugleitung der Pumpe, statt wie üblich auf der Druckseite. Obwohl die Pumpe keine Ansaughöhe zu überwinden hat, sie liegt ja mit dem Filter auf gleichem Niveau in der Wanne, **könnte** das möglicherweise im Winter bei niedrigen Temperaturen und sehr kaltem, zähflüssigen Öl trotz SAE 10W40 zu Problemen führen. Ich erwähne das hier deshalb so ausdrücklich, weil ich dazu keine Erfahrungen habe, da ich im Winter die Emperor nicht fahre. Für diesen Fall kann ich also nicht garantieren. Andererseits läuft der Motor bei mir so seit 1978, ohne daß es seitdem Probleme gegeben hätte. (Vorher mit dem serienmäßigen Schmiersystem schon!)

Serienmäßiger Ölkreislauf beim Emperor Motor

Ursprünglich hatte die 400er eine Trockensumpfschmierung, bei der der Ölvorrat nicht, wie sonst üblich, in einem separaten außenliegendem Öltank, sondern in der Wanne untergebracht ist. Der eigentliche Ölsumpf unter der Kurbelwelle, in dem sich auch das Pumpengehäuse befindet, ist davon abgetrennt.

Die Kundendienstmitteilung Nr. W-6 vom 30.8.55 schrieb den Werkstätten vor, dies nachträglich zu ändern, indem die Trennwand mehrfach mit Durchmesser 12 mm durchbohrt werden sollte. (Dadurch wurde aus dem Trocken- ein Naßsumpf)

Kupplung und Primärtrieb laufen in einem Ölraum mit dem Kurbeltrieb, das Getriebe ist jedoch abgetrennt und wird über die Rückförderleitung der Trockensumpfschmierung in den Ölkreislauf integriert.

Nach meinem Kenntnisstand existieren beim 400er Motor neben den Varianten Trocken- oder Naßsumpschmierung noch verschiedene Bauarten der Ölpumpe, nämlich Pumpen mit drei und solche mit zwei Zahnradpaaren.

Bei der älteren Variante mit den drei Pumpen versorgt jeder Radsatz je einen der **drei Ölströme**:

1. Versorgung der Pleuellager

Dies wird von einer der oberen Pumpen bewerkstelligt. Diese saugen im Vorrat, d.h. im größeren Teil der Wanne offen an und fördern über das Kurbelwellenmittelschild und die Lücken der Hirth -Verzahnung in die Kurbelwelle und so zu den Hubzapfen.

2. Schmierung des Ventiltriebs

Ebenfalls von der oder einer der oberen Pumpen über die außenliegende Ölleitung in die Nockenwelle.

3. Rückförderung des Öls vom Sumpf über Wickelfilter und Getriebe in den

Vorrat. Im Sumpf wird das Öl dabei über das Pumpensieb angesaugt und über eingegossene Leitungen in der Wanne ins Filtergehäuse gedrückt. Dort tritt es oben aus und wird im Motorblock in den Ölraum über dem Getriebe geleitet, von wo es in's Getriebe abtropft. Der Rücklauf in den Vorrat geschieht über

ein Überlaufrohr im Getriebetunnel, welches dort einen konstanten Ölstand sicherstellt.

Bei der Variante mit nur zwei Pumpen sind die beiden oberen zusammengefaßt, wobei sich gleichzeitig ein höherer Förderstrom ergibt, weil der Radsatz breiter ist, als die beiden einzelnen zusammen (Bei denen ist ja auf gleichem Raum noch eine Trennwand dazwischen). Die Trennung von Kurbel- und Nockenwellenölstrom wird hier durch zwei Maßnahmen sichergestellt:

Der Pumpenaustritt geht über zwei verschiedene Bohrungen im Pumpengehäuse und die Leitung zur Nockenwelle besitzt eine Drosselstelle (Querschnittsverengung). Diese liegt entweder in der Hohlschraube am Fuß der Ölleitung in Form einer eingesetzten Düse mit ca. 2,5 mm Durchmesser, oder in den beiden Hohlschrauben im Nockenwellenlagerdeckel, welche im Schaft eine Kalibrierbohrung von ca. 2 mm Durchmesser besitzen.

Auf jeden Fall sollte eine von beiden Drosselstellen vorhanden sein (es gibt nämlich alle Schrauben auch ohne Drosseln!!), sonst nimmt das Öl den Weg des geringeren Widerstandes über die Nockenwelle und die Pleuelschmierung ist gefährdet!

Weitere werksseitige Varianten sind mir bei der 400er nicht bekannt.

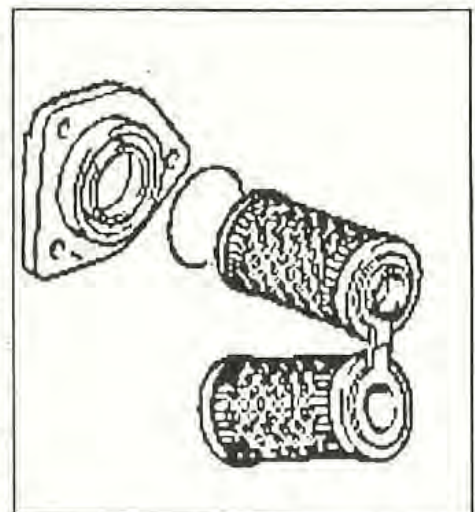
Die 450er hat einen völlig anderen Ölkreislauf, bei dem das Getriebe (wie auch bei späteren Resi - Motoren) ein Überlauffenster zum Kurbelraum besitzt und nur noch mit Spritzöl versorgt wird. Es handelt sich um eine Naßsumpfschmierung mit einer von der Resident abgeleiteten Pumpe, die nur einen Radsatz aufweist. Das System hat jedoch schon eine Feinstfilterpatrone in der Druckleitung und ein Bypassventil. Also ein ganz modernes System, wie es die japanischen Motoren auch vielfach besitzen. Auf eine nähere Beschreibung will ich hier aber verzichten.

Änderungen am Schmiersystem

1. Einbau eines Feinstfilters

Das ist die erste und einfachste Maßnahme:

Man läßt den Ölkreislauf unverändert und fertigt nur einen neuen Deckel für das Ölfiltergehäuse an, welcher die Anpassung an die Maße des Filters bewirkt. Man kann das Element von der Max oder andere nehmen, ich habe mich eben für das BMW Teil entschieden, weil es das an fast jeder Ecke für ca. 20,- DM gibt. Natürlich gelten die Maße des Deckels auch nur dafür, die Maße des Max - Filters kenne ich nicht. Da es sich hier um ein zweiteiliges Filter handelt (siehe Bild), und wir nur jeweils die Hälfte benötigen, bekommen wir zu dem Preis sogar gleich zwei Filter!



Die BMW Teilnr. lautet 11 43 133 7570 (Vorsicht, laßt Euch nicht 7575 andrehen, das Element ist zu lang, das ist für Motoren mit Ölkühler!).

Das Plastikscharnier ist nur eingeklippt, das schmeißen wir weg und stecken auf diese Seite der Patrone die Kunststoffkappe des Horex Filters als Dichtung. Auf der anderen Seite sind Stücke eines Gummischlauchs in eine Bördelung eingeklemmt. Die kürzen wir soweit, daß nur noch ca. 0,5 bis 1,0 mm überstehen. Das ist unsere Dichtung auf dieser Seite des Filters. Jetzt brauchen wir noch den Deckel nach Zeichnung anzufertigen, wobei in diesem Fall die mit * und ** bezeichneten Bohrungen entfallen können. Die brauchen wir nur bei Umbau des Schmiersystems. Der Deckel steht unten an der Ölwanne etwas über, aber das macht nichts, da die Bodenfreiheit viel früher vom Hauptständer begrenzt wird.

Die Vorteile des Microfilters habe ich ja anfangs schon beschrieben. Wenn jemand zurückhaltend fährt und den Motor nur selten und kurz hochdreht, ist der weitere Umbau des Schmiersystems wahrscheinlich nicht unbedingt erforderlich.

2. Umbau des Ölkreislaufs

a) Änderungen in der Ölwanne

- Filtergehäuse

- Auffräsen so, daß dort möglichst weit unten eine Ansaugöffnung entsteht. Die Öffnung sollte nach hinten weisen, weil sich dort beim Beschleunigen das meiste Öl befindet. Nur von der Stelle wird ab jetzt angesaugt!
- Möglichst weit oben an der Seite eine kleine Entlüftungsbohrung anbringen, damit das Gehäuse sich füllen kann.
- Verschließen der seitlichen Zugangsbohrung zum Filtergehäuse (innen). Sonst haben wir einen Kurzschluß um den Filter herum!
- Den seitlich angegossenen senkrechten Kanal (frühere Druckleitung zum Filter) nach unten durchbohren. Dieser Kanal wird jetzt zur Saugleitung umfunktionierte und erhält den Zugang zum Inneren des Feinfilters über die Leitungen im neuen Filterdeckel.
- Verschließen der oberen Austrittsöffnung.

- Ölsumpf unter Kurbelwelle

- Wand nach hinten (in Fahrtrichtung gesehen) durchbohren (3 x 12 mm), zweimal unten in der Ecke, einmal oben in der Wandmitte, damit das vom Motor rücklaufende Öl nicht in diesem Sumpf verbleibt (von dort wird nicht mehr abgesaugt!!), sondern gleich in die Wanne fließen und wieder angesaugt werden kann.

b) Änderungen an der Ölpumpe

- Bodenplatte

- Die in Fahrtrichtung links in der Plattenmitte gelegenen beiden Bohrungen verschließen. Das sind die ursprünglichen Ansaugöffnungen für die obere und untere Pumpe, die brauchen wir nicht mehr, da wir über den Schlitz im Filtergehäuse ansaugen.

- Pumpengehäuse

- Radsatz der unteren Pumpe entfernen (wird nicht mehr benötigt).
- Pumpenkammer der unteren Pumpe durch Fräsung mit der Steigleitung (das war die Ansaugleitung der oberen Pumpe) verbinden; Die Bohrung liegt auf der linken Seite des Gehäuses.

c) Änderungen am Motorblock

- Getriebe

- Öffnungen im Ölraum über dem Getriebetunnel (Berieselungsboden) verschließen
- Überlaufrohr im Tunnel verschließen
- kleine Bohrung im Getriebedeckel (der hinter der Kupplung) verschließen.

Das Getriebe ist damit vom Motorölkreislauf abgetrennt und bekommt eine eigene Füllung von ca. einem Liter. Die Getriebeentlüftung bleibt unverändert erhalten. Ganz praktisch ist, wenn man sich noch einen Peilstab in den Einfülldeckel bastelt, in der Art, wie bei der Resident.

Mit diesen Maßnahmen haben wir nun folgenden Ölkreislauf geschaffen:

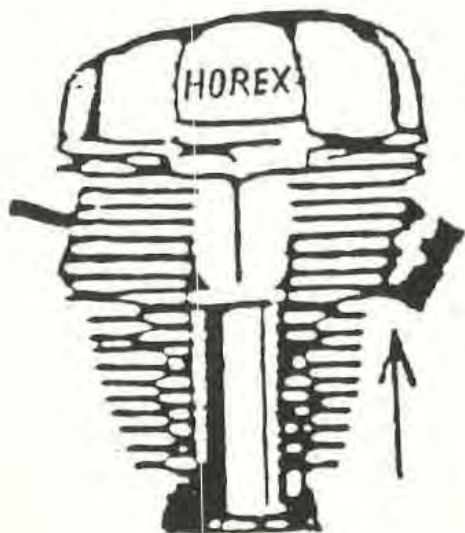
Ansaugen aus der Wanne über Filter, Filterdeckel und leere untere Pumpenkammer in die obere Pumpe. Dort teilt sich der Strom, wie vorher, zur Kurbel- und Nockenwelle. Direkter Rücklauf von Zylinderkopf und Kurbeltrieb in die Wanne ohne Umweg über's Getriebe.

Die jetzt mögliche Verbesserung der Kurbelgehäuseentlüftung und der Ölabscheidung beschreibe ich im nächsten Beitrag. Wer jedoch gerade einen Motor aufbaut und die Änderungen vornehmen will, soll mich anrufen. Es ist nämlich am Gehäuse noch etwas zu bearbeiten, das in einem Aufwasch mit erledigt werden kann.

Übrigens, noch 'n Tip: Ich hab' nichts geschweißt, ist alles mit „Devcon“ gemacht, wo von verschließen die Rede ist. Das ist so eine Art UHU-Plus mit sehr hohem (ca 80% oder mehr) Anteil an Alupulver. Hält jetzt seit fast 20 Jahren. Hoffentlich auch noch länger!

Allen, die die Geschichte anpacken wollen, wünsche ich viel Erfolg.

Bei mir wird sich das Ganze demnächst wieder in den Dolomiten bewähren (Motorrad Classic Alpen Tour).



Karlheinz Bitsch
Wingertsäcker 8a
68535 Neckarhausen
Tel: 06203/16462

Zylinderkopf- und Gehäusereparaturen (Regina, Resi, Imp.)

- Auspuffstutzen erneuern
- Ventilsitze erneuern (Bleifrei)
- Ventilführungen austauschen (auch Übermaße)
- Ventilsitze fräsen und schleifen
- Zündkerzengewinde erneuern
- Stehbolzen neu einsetzen
- Zylinderkopf und Dichtflächen planen
- Gewindereparaturen

Umbauten

- Motorentlüftung umbauen (Regina, Resi)
- Gehäuse "250/350" auf "400" aufbohren
- Zylinderkopf "250/350" auf "400" umbauen

Spezialreparaturen und Änderungen jeglicher Art auf Anfrage

HOREX

OHC Regina

Auf der Buschwiese war diese Interessante Regina schon einmal zu sehen., doch keiner wußte näheres über die Vergangenheit dieses Einzelstückes. In einem lesenswerten und schön bebilderten Marktbericht, Heft 6/96 Seite 274 (Tel. 0611-266106) wird die Geschichte dieses Motorrades aufgeklärt. Siehe HB 1/94 S. 14

Öl Fragen !

-Aus der Markt 12/94 S. 48 und 127, Tel.06131-992-0 entnehmen wir den Tip der Fa. Castrol, daß als Alternative zum alten SAE 80 Getriebeöl (schwach legiert) nicht das neue hochlegierte Getriebeöl SAE 80 zu verwenden ist, sonder das dem alten SAE 80 entsprechende Produkt „Castrol Magna 100“. Dieses Produkt ist ein Öl welches in leicht belasteten Industriegetrieben verwendet wird. Die Aggressivität des neuen SAE 80 kann alte unbeständige Materialien wie Buntmetall, Kunststoffe z.B. Wellendichtringe, Gummi, Leder aber im besonderen auch den Kork von Kupplungen angreifen. Also ist das neues SAE 80 für solche Motoren denkbar ungeeignet und es ist Magna 100 angezeigt.

-Der in HB 1/95 S. 24 angesprochene „Wahlhilfe bei Öl und Schmierungsfragen“ angesprochene Marktbericht wurde im oben erwähnten Marktheft S.50 fortgesetzt. Schwerpunkt sind diesmal die „sogenannten Wundermittel“ und Zusatzstoffe. Siehe aber auch die Leserbriefe in Marktheft 1/95 S. 240 und 2/95 S. 254 zu diesem Thema. Achtung bei der Verwendung von solchen Mitteln in Motoren mit Nasskupplung, diese könnte nicht mehr korrekt fassen und Schaden nehmen.

-Die Frage ob moderne Mehrbereichs- oder Synthetik -Öle in unseren Horexmotoren zu empfehlen sind wird kontrovers diskutiert. Dem Maxfahrer 4/94 Tel.02403-33224 (Dieter) entnehme ich eine mir einleuchtende Betrachtungsweise. Dieter vertritt darin folgende Auffassung:

Unsere alten Motoren haben durchweg keinen richtigen Ölfilter. Wird nun ein modernes Öl benutzt, so hat dieses Auditive welches jeglichen Schmutz und Abrieb in der Schwebe hält. Bei altem Einbereichsöl fehlen diese Auditive und der Schmutz schlägt sich im inneren des Motorgehäuses als Schlammablagerung oder sonstige Ablagerung nieder. Man könnte also von einem Oberflächenfilter sprechen. Bestätigung findet diese Betrachtungsweise durch die bekannte Tatsache, daß man einen alten, mit Einbereichsöl ehemals betriebenen Motor auf keinen Fall ohne Zerlegung und Reinigung mit Synthetik- oder Mehrbereichsöl betreiben

sollte. Diese Öle lösen die Ablagerungen und führen sie im Öl mit sich. Vermehrter Verschleiß, oder sogar der Motortod ist die Folge. Essenz dieser Betrachtung ist: Moderne Öle kommen nur im Zusammenhang mit einem Papierölfilter in Betracht und zwar nur nach einer Motordemontage mit innerer Reinigung. Führt man moderne teure Öle in einem Motor ohne Filter, so ist ein häufiger Ölwechsel anzuraten, damit die mit Schmutz geschwängerten Öle keinen Schaden anrichten. Die Umstellung auf Einbereichsöl ist aber jederzeit möglich. Man sollte jedoch darauf achten, daß keine wesentlichen Reste der bisherigen Ölsorte im Motor verbleiben, zumal Synthetiköle mit Mineralölen nicht mischbar sind, und sich eine Art Gelee, als Folge der Mischung, bilden würde und so die Ölkanaäle verstopfen könnte. Ein weiterer Beleg für das obig angesprochene Verhalten, von modernen Schmierstoffen, ist deren Werbung. Schlagworte wie „kein Motortod durch schwarzen Schlamm“ oder „selbst nach 100.000Km innen noch wie neu“ sind sicher jedem noch Erinnerung.

Halten wir fest: Führt man in solchen ungefilterten Motoren Einbereichsöl, so hat man den Vorteil, daß sich Schmutz- und Abriebspartikel als Ablagerung und Schlamm im Öltank, in der Ölwanne oder in allen möglichen Ecken des Motorgehäuses niedersetzen und dort unschädlicherweise auch verbleiben. Also eine Art natürliche Ölfilterung bilden. Weiter gilt das in puncto Aggressivität für das neue SAE 80 weiter oben gesagte auch für die modernen Synthetik- und Mehrbereichs-Öle. So bieten uns Einbereichsöle doch eine Menge Vorteile. Einbereichsöle wie z.B. Schell Rotella sind in der Regel nicht im Supermarkt oder der Tankstelle, sondern nurmehr im Mineralölhandel, zu bekommen. Die Preise können dabei Gebinden von 20 Litern durchweg mit den billigsten Kaufhausölen mithalten. Für Lieferanten sehe man in die „Gelben Seiten“, der Telekom.

Nebenstromfilter.

Durch die freiliegenden Ölschläuche bei Regina und Imperator sollte man mit einfachsten Mitteln eine fast perfekte Ölfilterung erreichen. Das Material hierzu nehme man vom Opel Kadett Bj. 7 (Filterpatrone und Patronenhalter). Weitere Informationen haben wir nicht, suchen aber jemanden, der hierzu näheres beitragen kann.

Norbert hat schon etwas beigetragen: Im Renault R4 oder R5 soll der kleinste Nebenstromfilter eingebaut sein den es gibt. Unter den Ersatzteilnummern Bosch 3041 und Mann W77 sind die Patronen dafür zu beziehen. Die Maße sind Höhe 52mm Durchmesser 78mm. Nur was ist mit dem Halter? Vielleicht findet sich ein Techniker, der mit dieser Information etwas für Regina ausarbeiten kann, z.B. Einbau in den Regina Öltank.

Rote Nummer - die Zweite

zum Thema „Rote Dauernummer“ gibt es weitere Informationen.

Durch einen Fehler in der Formulierung der Verordnung ist damit zu rechnen, daß für die nächsten ein bis zwei Jahre keine Steuer für mit der „Rote Nummer“ betriebene Fahrzeuge erhoben wird. (befristete Steuerbefreiung)

2. Falls wieder Steuer zu zahlen ist, wird diese unabhängig von der Anzahl der mit der „Roten Nummer“ zu betreibenden Fahrzeuge und unabhängig vom Hubraum nicht 375,- DM wie fälschlich in HB 1/95 S.3 Tel.06131-992-0 geschrieben, sondern nur 90,-DM jährlich betragen. Bei der Wahl Versicherung hierzu, ist ein breit angelegter Preisvergleich zwischen den Gesellschaften anzuraten, da hier große Unterschiede existieren. Siehe Markt 1/95 S. 239 und S. 20. Bei der „Initiative Pro Oldtimer“ Tel.02064-80288 ist eine 36ig

seitige Broschüre zum Thema erschienen, Interessenten bestellen diese dort. Der Preis beträgt 15,-DM. Siehe auch „Markt“ 4/95 Seite 17.

Ventil und Ventilsitzbearbeitung

Einen interessanten, mit vielen Informationen gespickten Bericht, können wir in Motorrad-Classic Heft 5/96 Seite 48 finden. Es wird das Werkzeug sowie die Tätigkeiten beschrieben. Das Heft ist zu beziehen über Tel. 0711-182-1229.

KR 35 mit Sturmey Archer-Motor

DER TEST

Im Jahr 1929 erschien in der Zeitschrift MOTORRAD der erste Prüfungsbericht eines Motorrades überhaupt.

Als Motorrad stand eine KR 35 zur Verfügung. Intensive Testfahrten über eine Gesamtstrecke von über 2500 Kilometer sind diesem Bericht zugrunde gelegt worden.

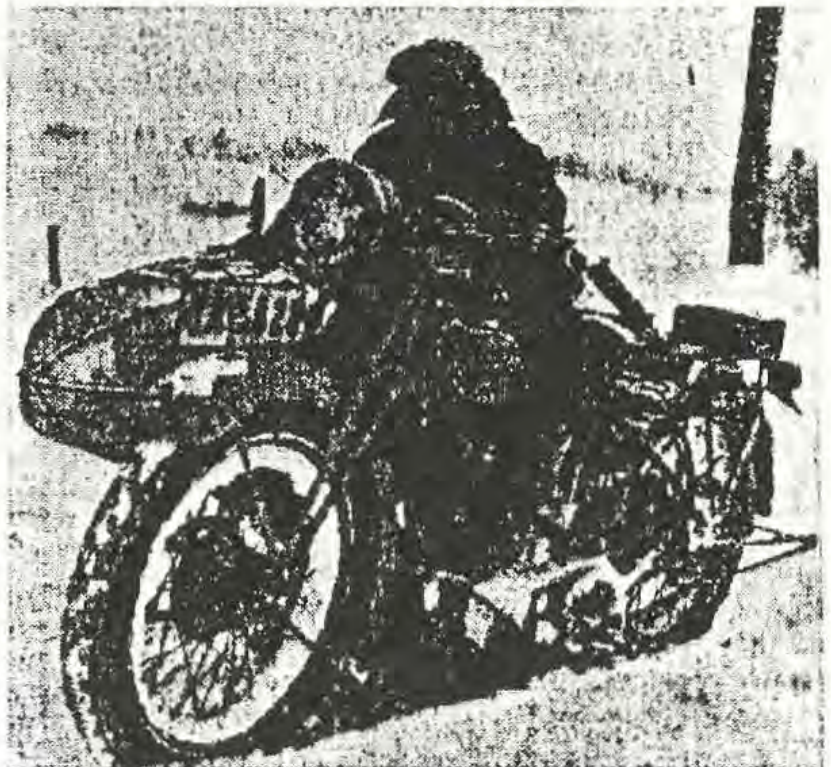
Grund genug, diesen Test noch einmal aufleben zu lassen.

Vielfach wird im Briefkasten die Frage gestellt, ob auch ein Tourenfahrer eine Maschine mit hängenden Ventilen fahren soll, oder ob diese Type ein Reservat der Sportfahrer sei. Wir haben darauf stets die gleiche Antwort: Die heutigen Maschinen mit gekapseltem Ventilmechanismus sind erstens so zuverlässig und zweitens mit wenigen Ausnahmen so elastisch, daß sie auch für Tourenzwecke unbedingt geeignet sind. Eine der Maschinen, nach denen in diesem Zusammenhange mit am häufigsten gefragt wird, ist die Victoria KR 35, weshalb wir mit dieser Maschine die Reihe unserer Prüfungsfahrten eröffneten.

Das uns zur Verfügung stehende Modell, eine fabrikneue Maschine, wurde in jeder Hinsicht der schärfsten Beanspruchung über ca. 2500 km unterworfen, ohne daß, wie es normalerweise immer der Fall sein sollte, genügend Zeit zum sorgfältigen Einfahren blieb. Die hier angestellte Probe entspricht in der Härte der Prüfung also einer weit längeren Fahrtstrecke.

Bei Übernahme der Maschine konnte zur großen Freude des Prüfenden zuerst einmal festgestellt werden, daß die KR 35 trotz ihrer gedrungenen Bauart, die sie reichlich kurz erscheinen

Gardemaß von 1,86 m nicht nur vollkommen ausreichend lang, sondern sogar ausgesprochen bequem ist. Die Fußrasten wurden waagrecht nach vorn eingestellt, während der Lenker in der vom Werk gewählten etwa 45 Grad von der Waagerechten abweichenden Stellung belassen wurde. In dieser Kombination ergibt sich ein sehr günstiger Sitz, der auch für den größten Fahrer bequem sein dürfte. Das Schalthebelsegment liegt soweit vorn, daß auch bei schlechtester Straße keine Gefahr besteht, mit dem Knie dagegen zu stoßen. Der verwendete Sattel ist groß und weich gefedert. Auch auf langer Strecke waren irgendwelche Sitzbeschwerden nicht zu spüren.



läßt, auch für unser Mit der Victoria bei 28 Grad minus im Riesengebirge.

Wir entnahmen den KR 35 Test (Sturmey Archer Motor) dem Info-Heft der Victoria-Interessengemeinschaft. Besten Dank an Manfred Sprenger Tel.06772-5433.

Die **Bedienungskontrollen** sind leicht zugänglich in der normalen Weise angeordnet, Gas- und Lufthebel, sowie Vorderradbremse rechts und Zündung, Ausheber und Handkupplung links. Änderungen wurden von uns hier nur insofern gemacht, als der Lufthebel etwas aufgebogen wurde, um den Zwischenraum zwischen beiden Hebeln etwas zu vergrößern und so die getrennte Bedienung beider Hebel mit Hartschuhen zu erleichtern. Eine andere Änderung, die wichtiger war, und unseres Erachtens gleich vom Werk für die Zukunft vorgenommen werden sollte, wurde an der Fußbremse ausgeführt. Die Bremse, die für Betätigung durch den Hacken ausgebildet ist, steht normalerweise im Ruhezustand nur wenig über der Wagerechten, so daß man beim Bremsen den Fuß sehr weit durchbiegen muß. Da dies bei der durch die Fußrasten bedingten Fußhaltung nur schwer möglich ist, mußte man den Fuß von der Raste nehmen um zu bremsen. Der Bremshebel wurde deshalb warm soweit gerichtet, daß die wagerechte Hebelstellung der Stellung bei scharf angezogener Bremse entsprach. Dies bewirkte eine bedeutende Erhöhung der Sicherheit und erleichterte die Bedienung.

Außer diesen Änderungen sowie der genauen Einstellung der Stoßdämpfer und der Tigergabel, wurde während der ganzen Prüfungsdauer nur dreimal das von der Fabrik mitgegebene, übrigens ganz vorzügliche Werkzeug benötigt: Das Auslaßventil wurde nach ca. 300 km etwas nachgestellt, die Benzinleitung und der Vergaser wurden gereinigt, und eine veraltete Kupplung mußte gesäubert werden. Bemerkenswert ist, mit welcher Leichtigkeit diese Arbeit ausgeführt werden kann. Die Kupplungsdruckfeder entspannt sich beim Herausdrehen der Kappe vollkommen, so daß keine Krattanstrengung irgendwelcher Art bei der Montage nötig ist. Das Verölen der Kupplung konnten wir übrigens auf eigenes Konto buchen, da beim Einfahren mit Rizinusgemisch und ziemlich weitgeöff-

neter Pumpe gefahren wurde. Hierdurch brachte der Entlüfter übermäßig viel Öl auf die Kette und damit teilweise auch auf die Kupplung.

Zu den **Eigenschaften des Motors** ist folgendes zu sagen: Es sei jedem Käufer der KR 35 nur dringend geraten, sich sofort ein Tachometer an der Maschine anbringen zu lassen, der vollkommen geräuschlose Auspuff der Maschine, sowie der von Anfang an geschmeidige und elastische Gang des Motors täuschen den Fahrer äußerst leicht über die gefahrene Geschwindigkeit, man unterschätzt sie leicht. Uns ist es jedenfalls wiederholt so gegangen und als wir nach den ersten 200 km auf eine längere Fahrt starteten, waren wir sehr erstaunt, nach der ersten Stunde eine zurückgelegte Strecke von 54 (!) km feststellen zu müssen. Dies ließ mit Sicherheit den Schluß zu, daß das Einfahrtempo nicht „ganz“ genau eingehalten worden war. Aber der Motor hat diese etwas reichlich heftige Anfangsbelastung ohne Schaden zu nehmen überstanden.

Nach ca. 800 km war der Motor schon völlig frei gelaufen, was sich unter anderem in einem stark verminderten **Benzinverbrauch** bemerkbar machte. Betrug der Anfangsverbrauch etwas über 4,5 l, so konnte jetzt unter Verwendung einer 90er Düse (Graetzin), Shell und Dapolin als Betriebsstoff der Brennstoffverbrauch auf ein wenig über 3 l je 100 km bei normaler Fahrt herabgemindert werden. Bei dauernder Höchstbelastung liegt der Verbrauch allerdings bei etwa 3,75 l. Der Ölverbrauch ist geradezu erschreckend - niedrig. Bei Verwendung eines hochwertigen Rizinus-Renn-Öls wurden nach abgeschlossener Einfahrzeit auf 1200 km ein Liter Öl verbraucht!

Kann man auf Grund dieser geringen Verbrauchsziffern den Victoria-Motor als ausgesprochen sparsam bezeichnen, so muß man über die **Leistung** um so mehr staunen. Die Elastizität der kleinen 350-ccm-Maschine ist geradezu fabelhaft. Angefangen beim Leerlauf, der mit 200 U/min. sicher nicht zu niedrig angenommen ist, steigt die Leistung schon bei

geringer Drehzahlsteigerung so schnell an, daß man z. B. mit 2 Personen im 3. Gang bis zu einer Geschwindigkeit von 9 - 10 km heruntergehen kann, ohne daß der Motor irgendwie hart arbeitet. Von dieser Geschwindigkeit bis zur Höchstleistung, die bei ca. 110 km/Std. liegt, beschleunigt die Maschine weich und leicht in ganz kurzer Zeit. Die hier angegebene Maximalleistung wurde mit dem serienmäßigen von der Fabrik eingebauten Schalldämpfer erzielt.

Die **Fahreigenschaften** der neuen Viotoria sind so wie man sie sich von einer guten Sportmaschine nur wünschen kann. Sorgfältige Einstellung der Federung sowie genaue Innehaltung des richtigen Reifendruckes sind allerdings Vorbedingung. Auch muß bei einem Tempo von mehr als 60 km/Std. der Steuerungsdämpfer etwas angezogen sein, da die Steuerung sehr leicht geht und die Gabel verhältnismäßig steil steht. Auf Grund dieser Gabelstellung läßt sich aber die Maschine in hohem Tempo um die engsten Kurven drücken, bis die Fußrasten einer weiteren Schräglage gebieten. Auch in der äußersten Schräglage zeigt die Maschine nicht die geringste Neigung zum Rutschen.

Die Ausnutzung dieser vorzüglichen Fahreigenschaften wird durch zwei sehr

reichlich bemessene Bremsen ermöglicht, von denen jede allein genügt, das Fahrzeug auch auf starkem Gefälle zum Halten zu bringen. Beide zugleich gebraucht, gestatten sie ein sofortiges gefahrloses Stoppen auch bei höchstem Tempo, und auch auf nassem Asphalt läßt sich bei vorsichtiger gleichzeitiger Benutzung das Fahrzeug auf kurze Entfernung sicher zum Stehen einem nicht absolut sicheren Fahrer zuerst mit etwas Vorsicht und nicht zu plötzlich benutzt werden.

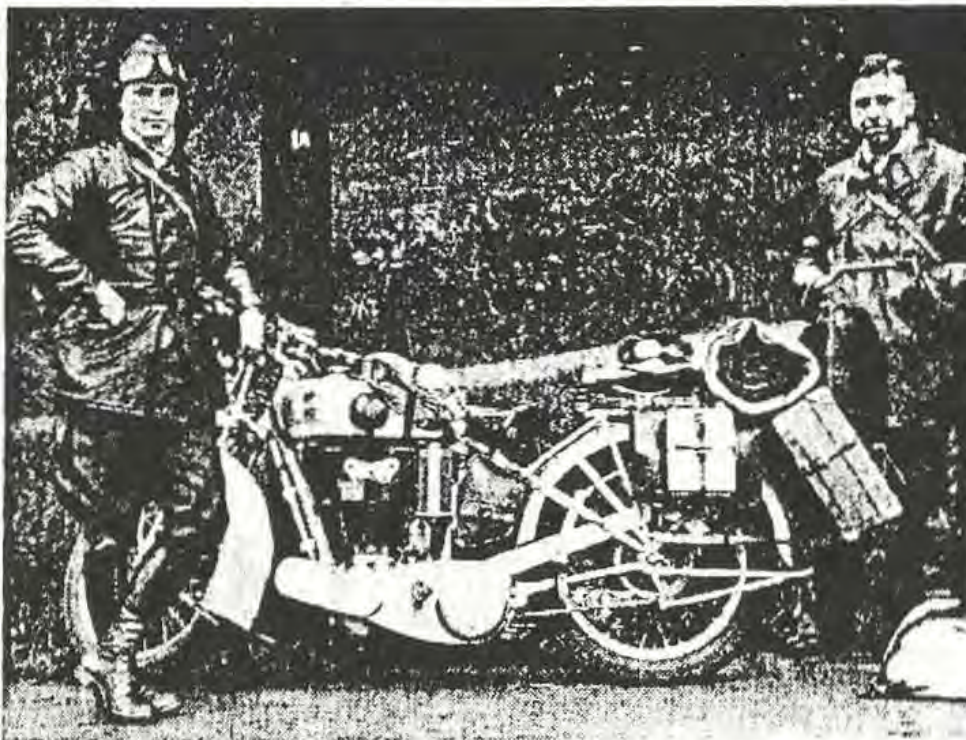
Sind so in der KR 35 wirklich alle Anforderungen erfüllt, die sowohl der Sportsmann als auch der verwöhnte Tourenfahrer an eine Hochleistungsmaschine dieser Stärke billigerweise stellen kann, so möchten wir doch noch um zwei kleine Änderungen bitten, die nach unserer Ansicht diese schöne Maschine noch beliebter machen würden. Die eine ist wirklich nicht viel verlangt:

Ein **Gummlüberzug über das Starterpedal!** Kostet die Fabrik nur Pfennige und ehe der Privatmann sich diese kleine Verbesserung angebracht hat, sind bestimmt schon 3 Paar Gummisohlen hinüber.

Und dann ein richtiger geschlossener Kettenkasten! Ketten kosten Geld und vor allem sind Kettenreparaturen so furchtbar übel für die Hände! Um eine

Kette, die im geschlossenen Kasten läuft, braucht man sich praktisch kaum zu kümmern, wenn sie vom Entlüfter geschmiert wird. Der jetzt verwendete Kettenkasten schützt gerade den Fahrer vor Ölspritzen, im übrigen liegt die Kette fast vollständig für allen Staub und Straßenschmutz offen.

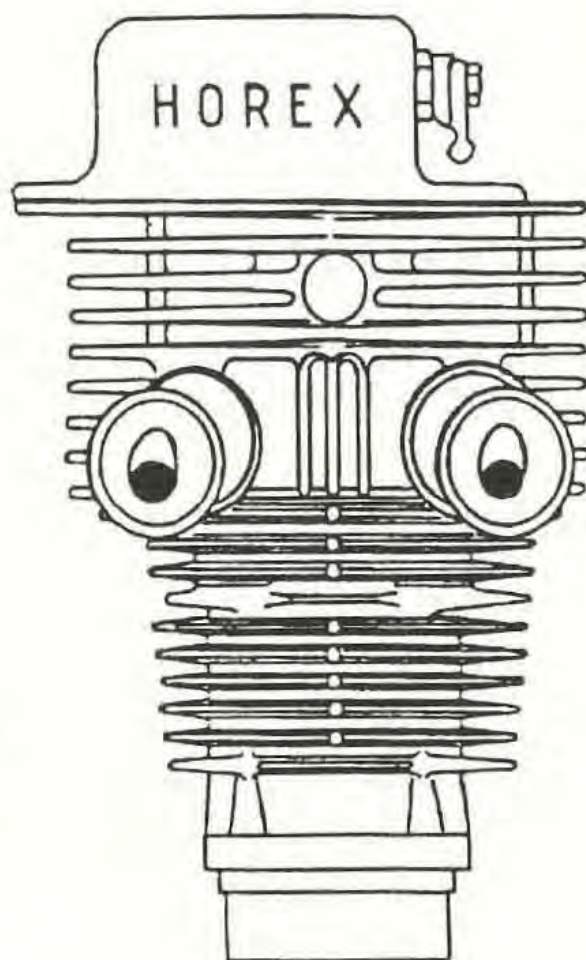
Gustav Mueller



HOREX

nieuw
neu
new
nouveau

ab 10.10.95 - Tel. + Fax



Albert Eringfeld
Aaltenseweg 40
NL-7091-AG-Dinxperlo
Telf.0031315652223

Magnetzündung

Wenn die Zündung von der Batterie unabhängig sein soll, so wird ein **Magnetzünder** für Ein- oder Zweizylindermotoren (Bosch-Type MZ/JF) verwendet, der im Grundaufbau der für Kraftwagenmotoren bestimmten Type JU entspricht (Wicklungen feststehend, Magnet umlaufend). Abb. 392

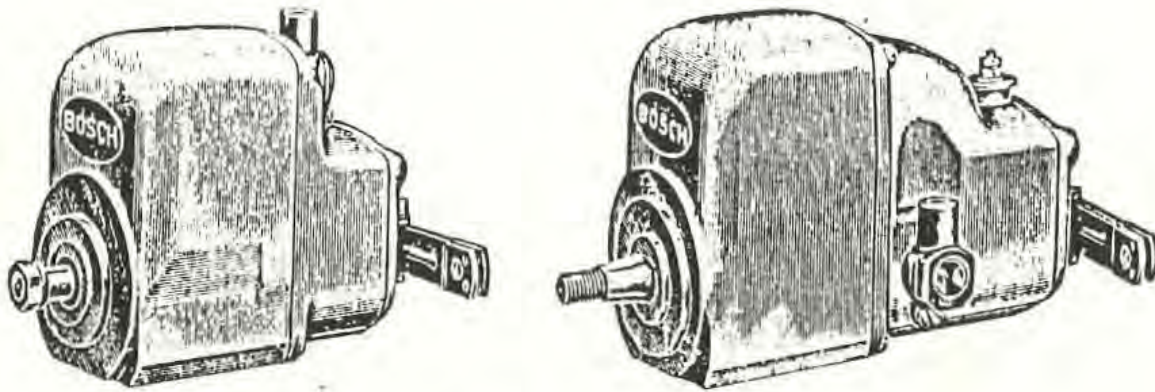


Abb. 392 Bosch-Magnetzünder

a) Type MZ/JF 1 für Einzylindermotor

b) Type MZ/JF 2 für Zweizylindermotor

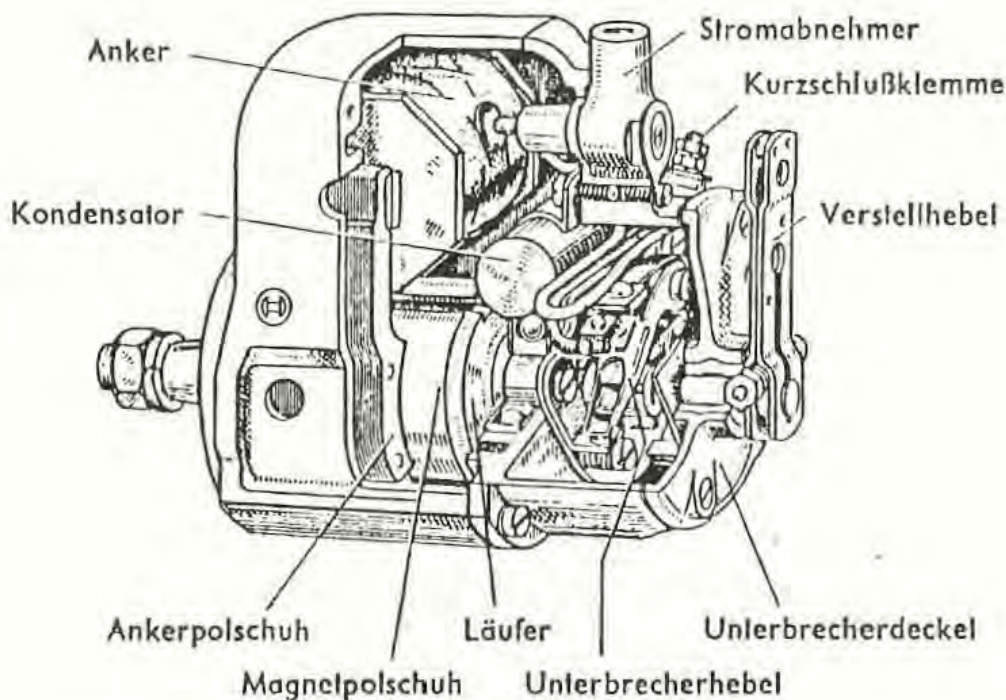


Abb. 393 Bosch-Magnetzünder Type MZ/JF 1 für Einzylindermotor — Schnittbild

Abb. 393 Der vom Motor angetriebene **Läufer** besteht im wesentlichen aus einem **Alnimagnet** mit zwei **Magnetschuhen**. Der feststehende **Anker** ist im oberen Teil des „Magnetzündergehäuses“ quer über dem Läufer angeordnet. Vom Ankern, der die **Primär- und Sekundärwicklung** trägt, führen Kraftlinienleitstücke abwärts, die in den **Ankerpolschuhen** enden, zwischen denen sich der Läufer dreht. Der **Unterbrecher** ist auf der „Unterbrecherplatte“ angebracht, die im „Unterbrechergehäuse“ gelagert und über einen **Verstellhebel** zur Einstellung von Früh- und Spätzündung verdrehbar ist. Parallel zum Unterbrecher ist ein **Kondensator** geschaltet.



Abb. 394 Kraftflußwechsel im Anker eines Magnetzünders mit umlaufendem Magnet

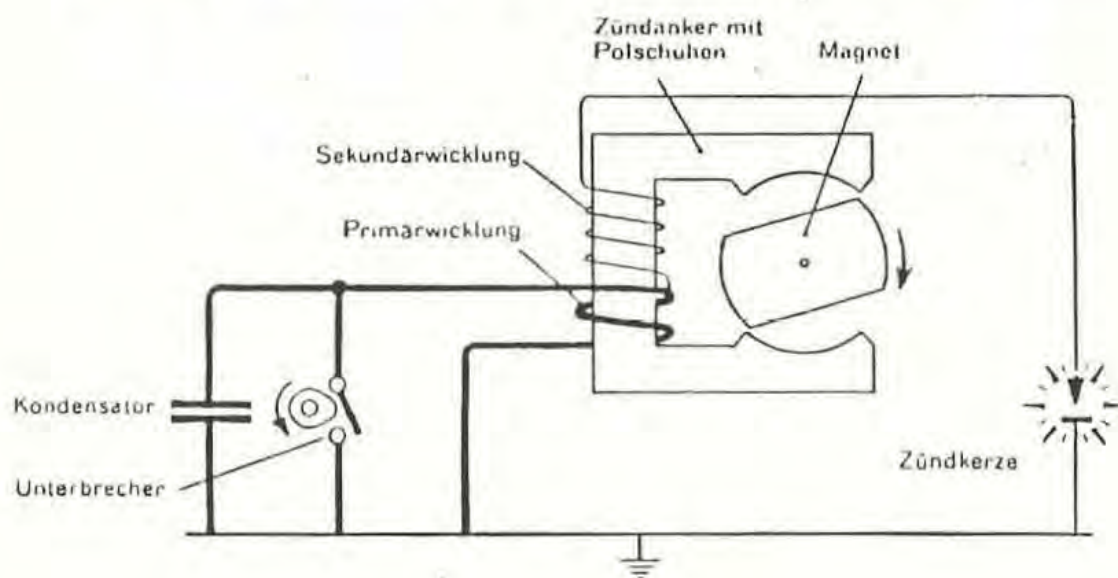


Abb. 395 Schaltbild einer Magnetzündanlage für Einzylindermotoren

- Abb. 394 - Anker, Polschuhe und Alnimagnet bilden zusammen einen magnetischen Kreis. Durch die Drehung des Läufers wechselt der Fluß im Anker zweimal je Umlauf seine Richtung („Zwei-abrißtyp“). Wenn der durch den Ankerfluß bei geschlossenem Unterbrecher entstehende Primärstrom seinen höchsten Wert hat, wird der Unterbrecher geöffnet. Die magnetische Wirkung des Stromes hört auf, und der Fluß im Anker ändert schlagartig seine Richtung. Dadurch entsteht in der Sekundärwicklung des Ankers eine hohe Spannung, die zum Funkenüberschlag an den Kerzenelektroden führt.
- Abb. 395

Wir danken Uwe Rosenthal Tel .0461-34741, von den AWO / Simson Freunden, für die informative und interessante Zusammenstellung über Motorradelektrik der vergangenen Jahre. Wir werden diese in mehreren Beiträgen im HB bringen. Danke Uwe.

Ausbeulen von Tanks

Wir hatten schon einige Adressen zu diesen Themen mitgeteilt. Nun wurde uns, durch einen Bericht im VFV Clubheft eine neue Adresse bekannt. Thomas Schäfer Kraftfahrzeuge, Goethestr. 6, in D-63584 Gründau, Tel.06051-14804. Herr Schäfer hatte in diesem Bericht einen Opel Motorclub Tank zur vollen Zufriedenheit des Besitzers von schweren Beulen befreit.

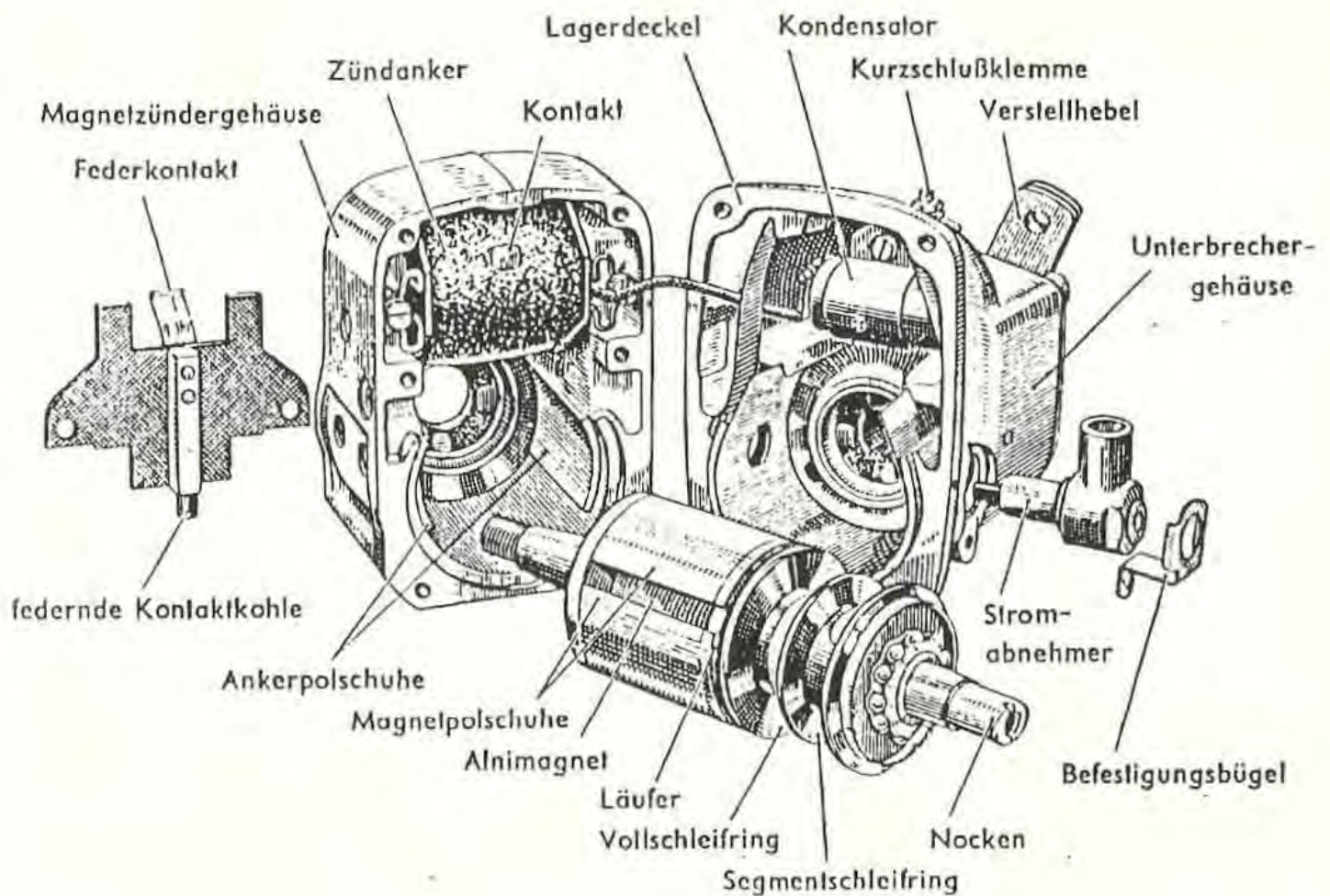


Abb. 396 Bosch-Magnetzündler Type MZ/JF 2 für Zweizylindermotor – Innenansicht

Beim Magnetzündler für Einzylindermotoren ist an das Ende der Läuferwelle ein einhöckeriger Unterbrechernocken angeschliffen, welcher je Läuferumdrehung einmal die Unterbrecherkontakte öffnet und Zündstrom entstehen läßt. (Der zweite Flußwechsel im Anker bleibt unausgenutzt.) Der über dem Unterbrechergehäuse angebrachte **Stromabnehmer** nimmt durch seine federnde Kontaktkohle den Zündstrom unmittelbar von dem Sekundärkontakt des Ankers ab.

Beim Magnetzündler für Zweizylindermotoren sind Läufer und Stromabnehmer anders ausgebildet. Die Läuferwelle trägt auf der Unterbrecherseite zwei **Schleifringe**. Der eine ist ein „Vollschleifring“, der andere ein „Segmentschleifring“. Beide sind elektrisch leitend verbunden. Der an die Läuferwelle angeschliffene Unterbrechernocken ist zweihöckerig und öffnet je Läuferumdrehung zweimal die Unterbrecherkontakte. Der demzufolge zweimal entstehende Zündstrom wird vom Sekundärkontakt des Ankers über eine Kontaktkohle dem Vollschleifring zugeleitet. Der mit diesem verbundene Segmentschleifring verteilt den Zündstrom abwechselnd auf die beiden seitlich angebrachten **Stromabnehmer**.

Abb. 396

Hieraus ergibt sich das Übersetzungsverhältnis zwischen Magnetzündler und Kurbelwelle: beim Zweitaktmotor wird der Magnetzündler im allgemeinen mit der Kurbelwellendrehzahl, beim Viertaktmotor mit halber Kurbelwellendrehzahl angetrieben.

Kolben und Zylinder

Wir hatten schon einige Adressen zu diesen Themen mitgeteilt. Nun wurde uns, durch einen Bericht im VFV Clubheft eine neue Adresse bekannt. Die Firma Wössner, Am Dreispitz 17, in D-79589 Binzen Tel. 07621-63552 bucht Zylinder aus (auch Zweitakter) und fertigt Schmiedekolben an. Der Maschinenpark des ehemaligen Sandbahnfahrers Wössner soll auf dem neusten Stand sein (CNC und NC).

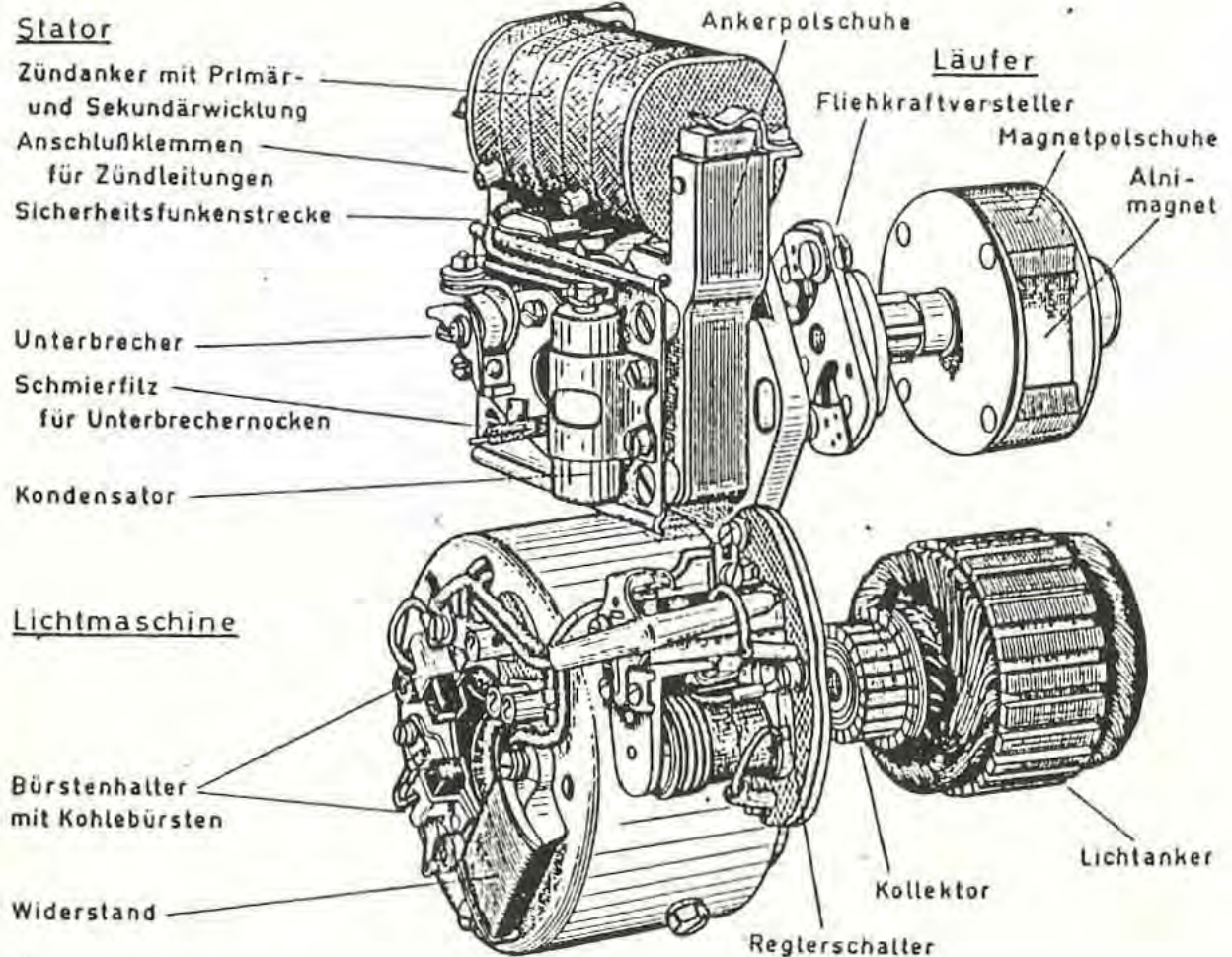


Abb. 397 Noris-Magnetzunder Type MZad für Zweizylindermotor mit Lichtmaschine

Abb. 397 Bei einer interessanten Konstruktion (Noris) für einen Zweizylinder-Viertaktmotor ist der Magnetzunder oberhalb der Lichtmaschine in das Kurbelgehäuse eingebaut. Beide Teile ergänzen sich zu einem Zünd-Licht-Aggregat, sind aber elektrisch voneinander unabhängig. Während die Lichtmaschine ihren Antrieb unmittelbar von der Kurbelwelle erhält, wird der Magnetzunder durch die Nockenwelle angetrieben. Infolge seines geschützten Einbaus hat der Magnetzunder kein eigenes Gehäuse. Er ist wie folgt aufgebaut:

Der **Läufer** besteht im wesentlichen aus einem **Alnimagnet** mit zwei **Magnetpolschuhen**. Er ist „fliegend“, d. h. ohne eigene Lager, auf die Nockenwelle aufgezogen. Die Läuferwelle trägt einen **Fliehkraftversteller**, der in der Ruhelage den mit ihm verbundenen **Unterbrechernocken** auf „Spätzündung“ hält, jedoch bei steigender Drehzahl mehr und mehr „Frühzündung“ einstellt. Der feststehende Teil des Magnetzünders wird als **Stator** bezeichnet und auf einen entsprechenden Paßrand am Kurbelgehäuse aufgesetzt. Er trägt querliegend einen **Zündanker** mit der **Primär- und Sekundärwicklung**, dessen lamellierter Steg auf den ebenfalls lamellierten **Ankerpolschuhen** des Stators ruht. Die Ankerpolschuhe umfassen den Alnimagnet des Läufers. Auf der Stirnplatte des Stators sind der **Unterbrecher** und der **Kondensator** angebracht.

Der Zündanker trägt zwei Klemmen zum Anschluß der Zündleitungen. Unterhalb der Klemmen befinden sich zwei kurze Blechstreifen. Der Luftraum zwischen den Klemmen und den Spitzen der Blechstreifen dient als „Sicherheitsfunkenstrecke“ für den Fall, daß sich eine Zündleitung von einer Kerze lösen sollte.

Die Wirkungsweise entspricht derjenigen des zuvor beschriebenen Magnetzünders. Da der Zündstrom jeweils über beide Klemmen, also an beide Zündkerzen, abgegeben wird, entsteht in einem Zylinder des Zweizylindermotors immer ein „falscher“ Funke, der aber ohne Wirkung bleibt, weil er in den Ausstoßhub fällt.

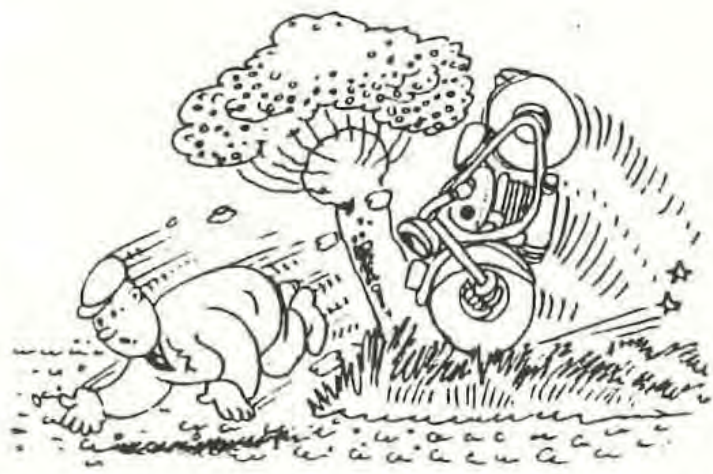
Magnetzündler +

Tachometer Probleme

Wir hatten schon einige Adressen zu diesen Themen mitgeteilt. Nun wurde uns, durch einen Bericht in der Motorrad Classic 4/96 Seite 67 (Tel. 0711-182-1229) eine neue Adresse bekannt. Andreas Schifferdecker aus Karlsruhe (Tel. ? Auskunft) kann Hochspannungsschleifringe für Noris - Zündler (Bosch ?) fertigen. Andreas hat eine mehrfach verwendbare Gießform gebaut, weiter hat er Erfahrungen mit der Fertigbearbeitung der Ringe, sowie der Gesamtüberholung des Zündmagneten gesammelt. Auch soll Andreas bei Tachoproblemen erfahren und hilfreich sein.



Konkurrenz nicht mehr zu schlagen



"Verflüxt nochmal, -- ich wollte doch nächsten Samstag erst wieder baden !"

Seit  60 Jahren

Neu- und gebrauchte Ersatzteile
Motor und Fahrwerk-Instandsetzung
Radspannerei. · Täglich Versand.

Horex Kahrman

Damian-Schmidt-Straße 2

36043 Fulda · Tel. 06 61 / 3 20 91

Das Medium für alle
MAICO-Fahrer

**MAICO
Letters**

Kostenloses
Probeexemplar ?

Postkarte an:
SYNOVA-Marketing
Unterbüscherhof 69
42799 Leichlingen

HOREX-NEUTEILE

- Teileliste anfordern -

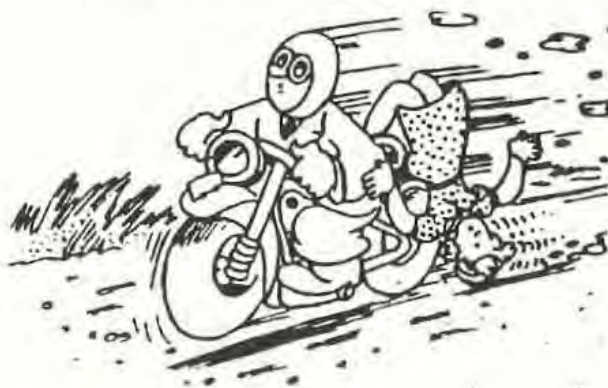
Tachometer und -scheiben
für Adler - Zündapp

KLAUS FORSTER

An den Stadtwiesen 32 - 64625 Bensheim-Shw

Telefon: 06251/73223 ab 19 00 Uhr

Telefax: 06251/71394



Grete, schleif nicht immer
mit dem Fuß auf der Straße

Ich bekomme vom Archivverlag Braunschweig monatlich die schönsten Faksimile Prospekte der verschiedenen Motorradmarken. Letztens war es das 1938 Prospekt von Horex. Dr. Krackowizer hat das Begleitblatt geschrieben. Leider mit all den Fehlern die man in der Literatur über Horex immer wieder lesen kann. z.B. Horex eine Flugmotorenfabrik von WKI oder Lizenzbau der Sturmei-Archer. Anbei den sonst interessanten Text des Begleitblattes

HOREX-Prospekt 1938

24

Der hier vorliegende HOREX-Prospekt ist nicht datiert, jedoch eindeutig dem Jahre 1938 zuzuordnen, da er das erst in diesem Jahr erschienene Modell SB 35 mit dem vollgekapselten 350-ccm-ohv-Motor, der auch das 4-Gang-Getriebe in einen Block integrierte, auf der Titelseite zeigt und dann im Innern in zwei Ausführungen, die sich nur im Preis um 10,- RM jedoch nicht im Äußeren unterschieden, nochmals vorstellt. Die weiteren vier Modelle T 5 (500 ccm sv), T 6 (600 ccm sv), sowie S 5 (500 ccm ohv) und S 6 (600 ccm ohv) entsprechen genau jenen, die auch in einem anderen Prospekt aus der Zeit vor 1940 abgedruckt sind. Ehe wir uns mit dem neuen 350-ccm-ohv-Modell beschäftigen, das die nach dem Krieg so populäre „Regina“-Modellreihe von HOREX initiierte, sei hier die Firmengeschichte in großen Zügen erläutert.

Die HOREX COLUMBUS-Werk KG in Bad Homburg entstand schon im Ersten Weltkrieg als Flugmotoren-Fabrik. Ab 1921 wurde von der Schwesterfirma Columbus-Motorenbau AG der Fahrrad-Hilfsmotor GNOM gefertigt, aus dem zwei Jahre später in der auf HOREX-Fahrzeugbau AG umbenannten Firma bald komplette Motorräder entstanden, die von 250 ccm Hubraum rasch bis 600 ccm anwuchsen. Diese gab es ab 1926 in seitengesteuerter Form und ab 1928 auch kopfgesteuert, wobei letzterer Motor eine Lizenzfertigung von Sturmei-Archer war. Bedingt durch die Steuergesetzgebung gab es natürlich auch weiterhin kleine Hubraum-Motoren von 200 ccm über 250 bis 350 ccm. In den Jahren ab 1932 entstand eine Parallel-Zweizylinder-Motorenreihe mit 600 und 800 ccm Hubraum mit einer über Kette angetriebenen, oben liegenden Nockenwelle sowie ab 1935 ein vollgekapselter Vierventil-Einzylinder-ohv-Motor mit 500 ccm Hubraum. Beide neugeschaffenen Motoren und die damit ausgestatteten Modelle wurden jedoch nie in größeren Stückzahlen gebaut, weil sie im Vergleich zur Konkurrenz zu teuer waren, auch in der Herstellung. Der Vierventil-Motor wich der einfacheren 2-Ventilkonstruktion der S 5 und S 6, und der Twin wurde bald aus dem Programm gestrichen. Es blieben also ab 1936 jene 4 Modelle übrig, die oben bereits angesprochen wurden. Da HOREX auch für andere Firmen ihre COLUMBUS-Motoren zum

Einbau lieferte, entstand – vor allem auf Betreiben von Victoria – zur Saison 1938 der neue, vollgekapselte 350-ccm-ohv-Motor, der mit dem 4-Gang-Getriebe verblockt war.

Dieser vor Kriegsausbruch leistungsfähigste und auch sehr gefällige 350-ccm-ohv-Motor war also zur Saison 1938 sowohl in den HOREX-Modellen SB 350 als auch im Victoria-Modell KR 35 SN zu erhalten, der bei einer max. Drehzahl von 5000 U/min eine Leistung von 18 PS abgab. Bei Victoria folgte noch während der Saison 1938 ein auf 20 PS in der Leistung gesteigertes Modell, das im Motorsport – vor allem im Gelände und Langstreckensport – in der 350-ccm-Klasse bald dominierte. Bei HOREX werden im vorliegenden Prospekt beide Modelle SB 35 nur mit einer Preisdifferenz von RM 10,- angegeben. Textlich ist ein Unterschied nur durch die Bezeichnung „Geländesport“ gegeben, wobei beide Modelle, also auch das um 10 Mark billigere mit hochgezogenen Auspuffrohren, abgebildet sind. Meiner Meinung nach wurden diese nur beim „Geländesport“-Modell verwendet, wie auch bei Victoria. Bei der Nürnberger Firma betrug der Preisunterschied zum Modell KR 35 SN und SS mit 20 PS Leistung immerhin genau 100 Mark. Da es bei HOREX – lt. vorliegendem Prospekt – jedoch nur den 18-PS-Motor für die beiden Modelle SB 35 gab, ist anzunehmen, daß der Unterschied nur in den unterschiedlich gebogenen Auspuffrohren lag und diese im Prospekt versehentlich an beiden Modellen in hochgezogener Form zu sehen sind.

Egal, was nun der Grund dieser kleinen Ungereimtheit ist, der von HOREX gebaute Motor war dann nach dem Krieg die Basis für die „Regina“-Modelle, die zunächst noch kurzfristig mit der hier gezeigten Parallelogrammgabel ausgestattet waren, ehe dann eine Teleskopgabel folgte, die der HOREX „Regina“ ihr unverwechselbares Aussehen verschaffte. Auch eine neue Vollnabenbremse im Vorderrad signalisierte ebenso den Fortschritt an der neuen Regina. Hier sei noch erwähnt, daß die Victoria 350 mit dem von HOREX produzierten COLUMBUS-Motor auch im Krieg als Krad in der Wehrmacht in größeren Stückzahlen Verwendung fand. Alle interessanten technischen Daten sind im Prospekt enthalten. Dr. Kra.

Klaus Jörg Habermann Tel. 06597-4330, hat uns freundlicherweise den folgenden Beiwagenartikel geschrieben. Danke Klaus Jörg.

Es muß nicht unbedingt ein teurer "Steib" für 6000 DM sein...

Der vergangene Winter stand im Zeichen der Wiedergeburt einer Regina aus meinem Teilefundus. Es dauerte etwa fünf Monate, ehe das neuerstandene Gespann seinen Seegen ohne Beanstandungen vom TÜV erhielt, nebst kleinem Nummernschild von der Zulassungsstelle. Die Rahmennummer mußte mittels eines bei der Zulassungsstelle zu erhaltenden Vordruckes in Flensburg vorher aufgeboten werden. Die Flensburger erteilten ihren Seegen innerhalb von vierzehn Tagen.

Somit ist jetzt ein kurzer Bericht fällig, denn der verwendete Seitenwagen gehört nicht in die damals übliche und verwendete Kategorie. Er ist jüngeren Datums (1964) und wurde damals in der stolzen Stadt Budapest bei Ikarus gefertigt. Unter dem Namen DUNA für die ebenfalls in Budapest gebaute Panonia vertrieben.

Dieser Beiwagentyp eignet sich ausgezeichnet für ein 250er Motorrad der fünfziger Jahre; hat das gleiche Gewicht wie der LS 200 von Steib, 62 bis 65 kg. Die Anschlüsse entsprechen dem Steibstandard und lassen sich mit einigen Kompromissen sehr gut auf die Regina einstellen. Die Rahmenbauart muß als Unterflurrahmen bezeichnet werden. Die Radaufhängung an einer geschobenen Schwinge erhält einen sehr weiten, fast unbegrenzten Federweg über den in die Rahmenkonstruktion integrierten Drehstab. Daher wurde das aus Aluminium gefertigte Boot nebst festverschraubten Schutzblech (Gesamtkarosse) nicht schwingend wie beim Steib aufgehängt, sondern fest mit dem Rahmen verschraubt, da ja auch die Panonia eine verstellbare moderne Hinterradschwinge hatte. Sie war damals durchaus ebenso modern wie eine "M Z". Sieht man einmal von den Zweitaktmotoren ab, so hatte die Panonia einen sehr robusten Motor, was ja einst die Finnen vielfach unter Beweis stellten.

Die Radfederung muß der Regina angepaßt werden und benötigt eine begrenzte Dämpfung. Zwischen dem Schwingarm, dem Rahmen und der Karosse stehen nur etwa 50 mm zur Verfügung. Das begrenzt die Konstruktionsmöglichkeit einer Dämpfung auf ganze 40 mm. Das Ziel ist mit einer Gummidämpfung auf Zug von unten zu erreichen. Von hydraulischen Stoßdämpfern, wie aus Waschmaschinen usw. die immer empfohlen werden, ist abzuraten. Sie folgen nicht der Kreisbahn der Schwinge, verschleißten schnell. Nach dem Umbau ist der DUNA dem LS 200 von Steib um einiges überlegen. Geräumigeres Boot und beim LS 200 hat man ja leider aus einer Schwingenkonstruktion einen unbefriedigenden Gummipuffer gemacht (der sehr oft später umgebaut wurde). Außerdem sind die Nachbaupreise Steib einfach zu teuer und nicht zu akzeptieren und der Gebrauchtmotor selbst beim Schrott als hochgepeitscht anzusehen. So habe ich das gesamte Panonia-Gespann für 800 Mark gekauft. Für diesen Gegenwert erhält man keinen brauchbaren "Regina"-tauglichen Seitenwagen (da ich nicht für das Museum schraube, sondern für mich zum Gebrauchsfahren, steht Funktionalität an oberster Stelle) und habe jetzt auch noch ein Motorrad übrig, das sich für ein paar Mark weiterverkaufen läßt.

Daß der Neuaufbau eine 12 Volt Lichtanlage Umbau Laubersheimer mit 90 Watt hat, versteht sich von selbst. War das doch damals zunächst meine Idee, die da umgesetzt wurde und sich nun bestens bewährt, denn Lichtprobleme durch den erhöhten Seitenwagenbedarf und die Blinkanlage (wer nimmt denn heute noch die Hand vom Lenker) gibt es nicht mehr. Gezündet wird über preiswertes MuZ-Material (Spule, Kondensator). Daß die Schwinge eine neue Achse erhielt auf der ein Regina-Vorderrad mit alter vornehmer Altenburger Alufelge (wer kennt die Altenburger Folgen denn schon noch von der Regina Sport) läuft, das natürlich mitgebremst wird, auch das versteht sich von selbst. Die Fahrt zur

technischen Abnahme mußte zufällig im strömenden Regen stattfinden und so hatte ich vorsichtshalber einen 27 kg schweren Sandsack in den Seitenwagen gelegt, wohlweislich auch deshalb, da sie bei unserem TÜV immer den Weg rechts herum um die große Halle auf dem Gelände nehmen und so konnte der "Men" guten Gewissens ein wenig aufdrehen..., "...bremst aber gut!" war der Kommentar nach der Probefahrt.

Da das Motorrad mit und ohne Seitenwagen, nicht nur so eingetragen wurde, sondern auch so gefahren werden soll, ging es um den Weg der einfachsten Umsetzung zur Betätigung der Seitenwagenradbremse und der Trennung von der Maschine. Eine Waagbalkenverbindung Hinterrad Maschine und Seitenwagenrad, bedingt auch die Wegnahme der festen Bremsstange zum Regina-Hinterrad. Auch ein Hydraulikumbau ist nicht das wahre vom Ei, geht es doch darum, gleich um die Ecke Ersatz zu bekommen. Mit Bowdenzug und Bremsbelägen ist das der Fall. In meinem Fall verläuft der Bowdenzug von der Seitenwagenbremse kommend direkt im großen Bogen unter dem Sattelknauf auf einen an der hinteren oberen Motoraufhängung mit angeblockten Ausleger, der das Ende der Bremszugseile, also das Dratseil, zum vorderen Teil des Fußbremshebels führt, wo es an einem Gelenk, ähnlich dem Bremshebel am Rad, eingehängt wird. In dieser Einfachheit liegt aber auch der Vorteil, daß sich die beiden jetzt gemeinsam arbeitenden Bremsen dennoch relativ gleichmäßig einstellen lassen, wobei die Hinterradbremse der Maschine wie gewünscht grundsätzlich härter angreift und die Bremse des Seitenwagenrades nach Bedarf und Lastabhängig schnell verstellt werden kann, aber auch immer etwas sanfter einsetzt.

Leider gibt es heute zuwenige Reginas mit einem Seitenwagen, denn sonst würde sich ein genereller hydraulischer Umbau auf alle drei Räder, also einschließlich dem Vorderrad, als Kompaktbremsanlage lohnen. Für ein Gespann wäre das der Idealzustand, gerade im heutigen Verkehr.

Und nun zur Dämpfung des Drehstabes, also des Rades an seiner Schwinge, die wie bereits erwähnt auf "Gummizug" arbeitet. Die gewünschte "Härte" läßt sich durch mehr oder weniger "Gummibänder", 40 mm breit, aus einem Autoschlauch geschnitten und die zu einem "Paket" zusammengefaßt sind, variierbar einstellen. Damit läßt sich auch dieser Faktor jederzeit preiswert und schnell ersetzen, ohne die Sorge, wo krieg ich bloß wieder Ersatz her. Ob eine Gummischlaufe zur Dämpfung, wie sie am Boot des LS 200 zur Aufhängung verwendet wird das aushalten würde, sei dahingestellt. Probiert wurde es nicht, da der beschrittene Weg in jedem Fall die bessere Lösung darstellt und auch die preiswertere ist.

Bei der beim Bremsen in die Knie nickenden Karosse zeigt es sich am deutlichsten, wenn das Rad fest auf den Untergrund gezogen wird, wo es hingehört. Und ehe der Seitenwagen überhaupt mit dem restaurierten "Pantoffel" komplettiert wurde, mußte die neu auferstandene Regina erst einmal nur mit dem nackten Seitenwagenrahmen an dem das gefederte Rad an seiner Schwinge mitlief, ziemlich harte Probefahrten über unbefestigte Feldwege und knuppelige Wiesen hinnehmen, wobei die Bewegungen des Rades genau beobachtet wurden bis endgültig feststand, welche Gummiart und wieviel, denn es stand noch ein weiteres "Industrieprodukt" zur Auswahl, doch die "Gummimischung Autoschlauch" machte das Rennen. Da wir ständig nasses Wetter hatten und auch noch teilweise Schnee, sah dann auch Regina nach kurzer Zeit aus, als wäre mit ihr ein Grasbahnrennen bestritten worden und geschont hatte ich bei diesen Fahrten das Fahrwerk nicht, denn auf alle Absteifungen eines Gespannes muß blinder Verlaß sein. Auch Verwindungen dürfen nicht zu einer Biegung führen. Schließlich waren es acht volle Jahre meiner ersten zehn Motorradfahrerjahre ehe wir einen "Goggo" als junge Familie bekamen, in denen ich Sommer wie Winter täglich nur Arbeit mit einem leichten Gespann unterwegs war. Daher meine Liebe zu dieser Fahrzeuggattung, ich weiß wovon ich rede. Daß nun heute, nach allen den Jahren

die hinter mir liegen noch einmal ein leichtes Seitenwagenmotorrad zu Ehren kommen mußte, dieses war also schon lange geplant. Nur, um eines muß man/frau/fahrer sich heute bewußt sein: ein solches Gespann gehört nicht mehr auf die Autobahn denn, es ist einfach zu langsam und hat nicht die nötigen Reserven. 75 PS sind da das Minimum und dazu gehören voll hydraulische Bremsen, ein für den Gespannbetrieb eigens konstruiertes Fahrwerk mit auf allen drei Rädern gleichmäßig abgestimmter gedämpfter harter Federung - dafür haben ja auch heutige moderne Gespanne den Preis eines gehobenen Mittelklasseautos...

und da liegen dann natürlich auch die Einstellwerte speziell des Vorlaufes (Voreilung) in ganz anderen Dimensionen gegenüber einer Regina und der Sturz richtet sich nach den zu fahrenden Reifendimensionen und wie die Räder aufgehängt sind, aber das ist ja wohl ein anderes Thema.

Aber, welche akzeptablen Anschlußwerte ergaben sich nun bei diesem "Exoten" von Seitenwagen, dessen Konstruktion zu Reginas Glanzzeiten noch garnicht existierte und der heute, gerade weil er eine interessante Alternative auch für andere Motorräder aus Reginas Epoche darstellt, auch schon aufgrund seiner ansprechenden Form und des Leichtgewichtes und, weil sich der "Osten" geöffnet hat, hier und dort schon einmal angeboten wird - diesen Seitenwagentyp, ihn zu erhalten, die Anschaffung lohnt (für Gespannfreaks). Ehe es zur Sache geht, noch einige Worte vorweg.

Da gibt es einen Lufthansakapitän, der mag unsere alten Geräte aus den Fünfigern und er fährt eine Max. "Max" hatte Schwinge. Wie Panonia. Also, der weiche Drehstab kein Thema (?). Er packt immer noch einen Sandsack in den Pantoffel, weil das Ding da so leicht hochkommt. Logo, denn das Ding schwingt nach oben wie nach unten nach seiner hier in der Konstruktion begründeten Anatomie eines Drehstabes. Das Rad mit seinem Gewicht bleibt unten. Die Karosse mit Rahmen bereits schwingt schon mit dem Fahrer beim Aufsitzen auf die Maschine nach oben. Klar, daß bei der leichtesten Kehre in Richtung Seitenwagen sofort das Gefühl des Hochkommens aufkommt, weil die vier bis fünf Kilo, die nun einmal das Rad selber wiegt, als Gegengewicht bei leerem Pantoffel fehlen und auch der einwandfreie Bodenkontakt des Rades nicht mehr gegeben ist. Beim "Steib" kam mit dem Silentblock das Thema garnicht erst auf und außerdem war das auch noch billig. Als Federung kann es kaum bezeichnet werden, es ist eher eine Dämpfung und das Schwingenlager leierte nicht aus. Es gab Modelle mit einer harten kurzen Spiralfeder und einem Gummipuffer. Auch das ist zu hart. Selbst habe ich in den fünfziger Jahren eine Schwinge gezeichnet und sie wurde von einem Schlossermeister an meinem damaligen kleinen Steib angebracht, gezogen und mit zehn Zentimeter Federweg, durch Gummiblöcke oben wie unten gedämpft, war sie an meiner damaligen Zündapp mit ungefedertem Hinterrad ideal. Stöße kamen am Lenkkopf kaum noch an. Hydraulische Öldruckdämpfer standen damals nicht zur Verfügung. -

Zu den Einstellmaßen, zunächst was HOREX so empfahl - es war, und ist heute noch ein Kompromis - bei einem Gespann fast immer.

Da sind die drei Werte, die es zu berücksichtigen gilt: **Vorlauf**, **Vorspur** und der **Sturz**. Ein Motorrad mit einem angehängten Seitenwagen ist nun einmal ein asymmetrisches Fahrzeug. Es fehlt das rechte/linke Vorderrad und dafür wird eine Voreilung, also der Vorlauf benötigt. Theoretisch müßte das Seitenwagenrad also zumindest in der Mitte laufen und dann wäre der Sturz des Seitenrades statt mit der Innenneigung mit einer Außenneigung zu versehen - vergessen wir diesen Unsinn. Also, die Voreilung gilt lediglich zum Ausgleich des fehlenden vierten Rades um hier die Überschlagsneigung des Gespannes auszugleichen, kann sie aber dennoch bei überhöhten Tempis nicht ganz verhindern. Je größer die Voreilung, umso mehr Kraft wird benötigt. Es gilt also immer, den geringst

möglichen Wert einzustellen, der gerade noch ausreicht, um bei der geringen Motorleistung kleinerer Motoren z. B. bei einem Rechtsseitenwagen und scharf gerissenen Linkskurven eine Überschlagsneigung zur Wagenseite zu mindern.

HOREX gab hier 12 bis 20 cm an. Für die **Vorspur**, 25 bis 30 mm und der **Sturz** wurde mit 3 bis 5° beziffert.

Relativwerte. Gilt die Vorspur den Geradeauslaufeigenschaften des Gespannes und soll sie auch das einseitige Ziehen des Seitenwagens in der Lenkung mindern, so hat sie aber leider den Nachteil bei zu viel, umso mehr radiert das Seitenwagenrad. - Und dazu spielt dann der Sturz als sehr wichtige Komponente mit hinein, denn ein schräg stehendes Rad hat die Eigenschaft, eine Kreisbahn zu laufen. Bei richtig eingestelltem Sturz, soll die Maschine auf der meistbefahrenen Straßenoberfläche, wie auch der Geschwindigkeit, annähernd geradeausfahren. Dazu kommt allerdings noch die Belastung. Hier hat also der Sturz einen weit größeren Einfluß als der Vorlauf. Kein Vorlauf, verursacht unnötigen Reifenverschleiß, gibt man des Guten zu viel, werden ebenfalls aus dem Seitenwagenrad und aber auch aus dem Hinterrad Slicks.

Die Anschlußwerte des DUNA-Seitenwagens an der Regina ergaben, wobei Wert darauf gelegt wurde, die vorhandenen Kugelglocken mit ihren einmal vorhandenen Anschlußmöglichkeiten original weiterzuverwenden (geändert wurde nur durch Aufschweißung einer Doppellasche für die Augbolzen an der Maschine die Mittel- und die Vorderstrebe), also ein kleiner Kompromis eingegangen werden mußte, aber auch die hier ungewöhnlich und verhältnismäßig guten Federwege, welche das Gesamtgespann jetzt aufweist, mit berücksichtigt werden mußten:

Vorlauf (Voreilung): 13,5 cm (dieser verhältnismäßig große Wert von 135 mm verringert sich bei der geschobenen Schwinge bis auf über 10 mm durch den starken Pressdruck in der Linkskurve (Anschluß Sw. r.) und darf bei einem Steib bei der geringen Motorleistung einer 250er durchaus etwas weniger sein, bei der 400er mehr);

Vorspur: 28 mm;

Sturz: Maschine unbelastetes Gespann 5° / Maschine belastet 0° / Seitenwagenrad Maschine belastet etwa 2° - 3°.

Fahrzeug fährt mit unbelastetem Seitenwagen bei losgelassenem Lenker mit leichtem Linksdrall auf ebener Bahn annähernd geradeaus. Fahrverhalten mit belastetem Seitenwagen unter gleichen Bedingungen: neutral. Reibungsdämpfer am Steuerkopf mittelfest andrehen.

Spurweite: 1,03 m; 1,00 m möglich.

Klaus-Jörg Habermann

SOLINGER TAGEBLATT

SAMSTAG, 23. AUGUST 1975

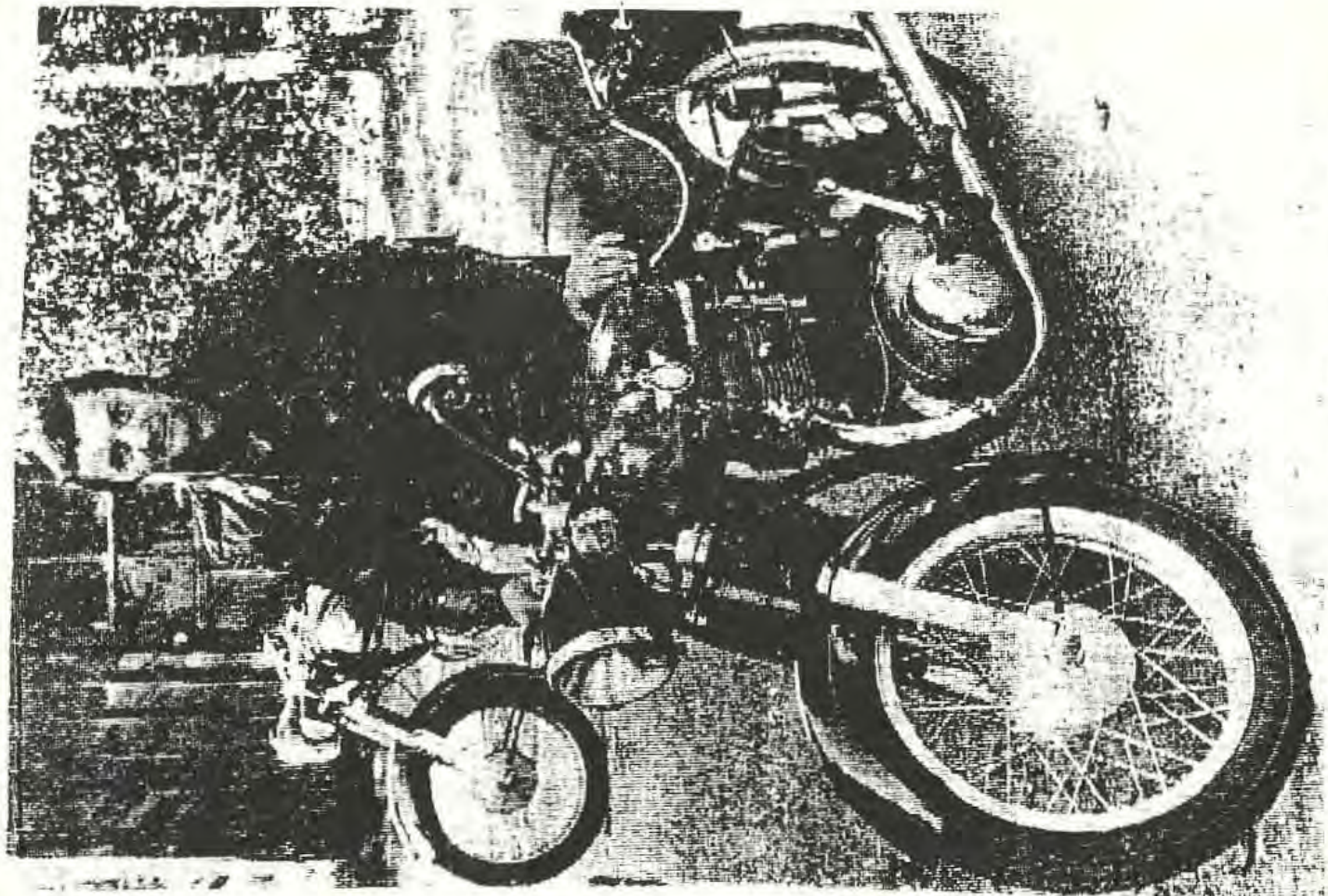
Sie trug den lateinischen Namen „Regina“, zu deutsch „Königin“. Das 350-ccm-Motorrad der Marke „Horex“, bis Mitte der 50er Jahre in rund 40 000 Exemplaren in Bad Homburg vor der Höhe gebaut, gilt unter Zweiradfans noch heute als Motorrad-„Majestät“. Ein „Regina“-Liebhaber aus Solingen will jetzt mit Gleichgesinnten aus ganz Nordrhein-Westfalen sogar einen „Horex-Klub“ ins Leben rufen.

Zum „Regina“-Renommee trug seinerzeit vor allem der tropfenförmige Einzylinder-Viertakt-Motor bei, der aus seinem langen Hub eine Leistung von 15 bis 18 PS holte und 115 km/h Spitze brachte.

Salt und dumpf

„Hören Sie nur den saltten, dumpfen Klang, der schon im Leerlauf von der bulligen Kraft kündet!“ begeistert sich Jörg Habermann (43), technischer Angestellter aus Ohligs und seit 1970 der „Königin“ verfallen.

„Einen solchen Motor gibt es trotz aller technischen Weiterentwicklung heute nicht mehr!“ meint der Ohligser, der 1970 seine erste Bekanntschaft mit einer 350er „Regina“ machte, sich nach einem unverschuldeten Unfall Ersatzteile für gleich mehrere Maschinen besorgte und deshalb heute vier „Horex“-Modelle sein eigen nennt.



Klaus-Jörg Habermann mit seiner 350-ccm-Horex-„Regina“

Noch wie ein Uhrwerk

„Melhe 350er, Baujahr 1952, hat über 100 000 Kilometer auf dem Buckel. Aber der Motor, obwohl zweimal generalüberholt, läuft noch immer wie ein Uhrwerk!“

Der technische Angestellte kam 1950 als wandernder Bäckergehilfe nach Solingen (später schulte er zum Chemiefacharbeiter um) und ließ sich — bis dahin begeisterter Radfahrer — durch einen Freund von den Vorzügen der motorisierten Fortbewegung per Zweirad überzeugen.

Freiheit und Disziplin

„Es vermittelt ein Gefühl von Freiheit und fordert einem gleichzeitig viel Disziplin bei der Beherrschung der Maschine ab!“ formuliert Jan Habermann gewissermaßen die „Urmotivation“ aller Motorradfahrer.

Doch das gute Dutzend Gleichgesinnter, mit dem der 43jährige in Kürze seinen „Horex-Klub“ gründen und am-

lich eintragen lassen will, möchte nicht mit einer gewissen Sorte draufgängerischer „Knattermäner“ und „Tempoprotzer“ in einen Topf geworfen werden. „Wir sind keine Raser, sondern Genießer. Wir stehen nicht auf hohen Drehzahlen und Spitzengeschwindigkeiten, sondern auf ruhigem Reisen!“

Tradition statt Tempo

Erhaltung der „Horex“-Tradition, Ersatzteilversorgung, Austausch von Erfahrungen und gemeinsame Veranstaltungen sollen denn auch die Ziele des neuen Klubs sein, der nach einer Sternfahrt in Bad Homburg, wo einst die Wiege der Maschinen stand, offiziell aus der Taufe gehoben werden soll.

Wie schrieb ein künftiges Klubmitglied an den Ohligser? „Ich habe mir in sechsmonatiger Bauzeit eine ‚Regina‘, Baujahr 1954, hergerichtet und meine moderne japanische Maschine dafür hergegeben.“

Wolfgang P. Gella

Kleine Winke für kleine Frisuren



Bevor man daran geht, eine Maschine zu frisieren, also mehr Leistung in den Motor zu zaubern, muß man sich im klaren sein, was man erreichen will. Ein großer Teil der Motorradfahrer beabsichtigt gar nicht, an Rennveranstaltungen teilzunehmen, sondern möchte *nur schneller sein als andere, die eine gleiche oder nicht wesentlich stärkere Maschine fahren*. Dieses Ziel ist mit verhältnismäßig geringem Aufwand zu erreichen. Eine 125er auf eine Spitze von 100 km/h zu bringen, ist kein großes Kunststück; damit kann man anderen Fahrern gegenüber schon den „starken Mann“ spielen, ja sogar mit mancher 250er anbinden. Für ein Rennen reicht das aber nicht aus, man braucht in der 125er Klasse eine Spitze von 120 bis 125 km/h, um in einem Ausweisrennen etwas gewinnen zu können. Für den hierzu nötigen Umbau genügen Feile und Bohrmaschine nicht mehr, dazu sind Drehbank und Fräsmaschine erforderlich, viel Zeit — und etwas Geld. Denn nicht allein das Frisieren kostet Geld. Wegen der höheren Beanspruchung ist der Verschleiß höher, und dadurch werden die Reparaturen früher und häufiger auftreten. Das ist auch der Hauptgrund, warum die Fabriken mit Frisieren nichts zu tun haben wollen. Sie stehen für ihre Maschinen in serienmäßiger Ausführung in punkto Zuverlässigkeit und Verbrauch voll ein; sie sind auch bei Garantieansprüchen

meist nicht kleinlich. Sie lehnen aber einen Garantieanspruch ab, sobald Änderungen am Motor vorgenommen worden sind. Und das mit gutem Recht. *Bei dem Frisieren gilt also, wie auch sonst im Leben, das Sprichwort: Fürs Vergnügen muß man zahlen!* Das sollte sich jeder überlegen, ehe er damit anfängt.

Für einen hohen Fahrdurchschnitt ist eine gute Beschleunigung wichtiger, als eine hohe Spitzengeschwindigkeit. Eine gute Beschleunigung ist immer gleichbedeutend mit guter Bergsteigefähigkeit. Ein Motor, der nur in den oberen Drehzahlen eine gute Leistung hat, wird mit einem normalen Getriebe dem Motor, der schon bei niedrigen und mittleren Drehzahlen „etwas drin hat“, hoffnungslos unterlegen sein. Ein Renngetriebe mit enger Abstufung der Gänge (um den Motor immer auf Drehzahlen halten zu können) ist sehr teuer. Vor allem für Maschinen mit Dreiganggetriebe gilt der Spruch: Lieber ein paar Kilometer in der Spitze weniger, dafür aber eine ordentliche Beschleunigung. Am Berg sinkt jeder Motor etwas in der Drehzahl ab. Wieviel? Das hängt von dem Verlauf der Leistung im ganzen Drehzahlbereich ab. Ist nur im oberen Drehzahlbereich genügend Leistung vorhanden, im mittleren aber nicht, dann lassen Drehzahl und Geschwindigkeit viel mehr nach als bei einem Motor, der im mittleren Drehzahlbereich schon

eine gute Leistung hat und dafür in der oberen Drehzahl etwas weniger. Die meisten Bergstrecken sind so, daß der Motor im zweiten Gang schon ziemlich überdreht, und es kommt für einen hohen Fahrdurchschnitt dann darauf an, wie der Motor die Steigungen im großen Gang schafft. Also gilt es, die Übersetzung der Maschine so zu wählen, daß der Motor nicht ziehen muß, sondern dreht. Wie man die Leistungen in den mittleren Drehzahlen stark macht, wird später beschrieben. Was ebenfalls zum Frisieren gehört und fast noch wichtiger sein kann, als eine gute Beschleunigung, sind gute Bremsen. Wenn die Bremse nicht verölt, die Bremstrommel sauber und zentrisch und die Wirkung trotzdem nicht gut ist, hilft oft eine einfache Maßnahme. Man feile oder kratze mit dem Taschenmesser so viel vom ablaufenden Bremsbacken (bei dem also die Bremstrommel vom Backen zum Nocken hin läuft) ab, daß er bei voller Bremsung nur noch leicht trägt. Nach einer Reihe kräftiger Bremsstätigkeiten sieht man sofort an den Belägen, wie sich die Bremskraft verteilt. Gute Bremsen tragen wesentlich zur Verlängerung eines „frisierten Motorradfahrer-Lebens“ bei.

● Für die eigentliche Frisiererei

ist eine wesentliche Voraussetzung, daß der Motor mechanisch einwandfrei in Ordnung ist. Pleuel- und Kurbelwellen-Hauptlager dürfen kein Spiel haben. So fehlte z. B. bei einem Motor von 125 cm³ an der Nennleistung über ein halbes PS. Ein neues Pleuellager brachte es dann herbei.

Bei Zweitaktern, deren Kolbenringe leicht festbrennen, gibt man den Ringen

ein Höhengspiel von 0,1 mm. Entweder schlägt man in ein ebenes Brettchen einige Nägel, die den Kolbenring halten, schleift damit die zum Zylinderkopf gerichtete Fläche des Ringes auf genau eben aufliegendem Schmiergelpapier ab, oder man läßt es auf einer Flächenschleifmaschine abschleifen. **Mit SHELL X-100 MOTOROEL brennen die Ringe nicht mehr so leicht fest, weil ein die Ölkohle lösender Wirkstoff darin enthalten ist.**

Erste Frisiermaßnahme bei Zweitaktern

Man kaufe sich einen größeren Vergaser. Für Zweitakter nimmt man folgende Durchmesser:

Hubraum	Vergaserstutzen-Ø
125 cm ³	25 mm
175 cm ³	30 mm
250 cm ³	35 mm
	(oder 2 zu 25 mm)

Allerdings ist es nicht damit getan, den größeren Vergaser am Ansaugrohr anzubringen. Der Durchgang soll möglichst bis zum Einlaßschlitz den Querschnitt der Vergaserbohrung haben. Weiter sollte der Übergang von der runden Fläche der Vergaserbohrung in die rechteckige Fläche des Einlaßschlitzes allmählich und ohne Absätze erfolgen. Bei den angegebenen Vergaserdurchmessern wird meistens der am Zylinder angegossene Ansaugkanal nicht mehr ausreichen. Es ist besser, einen neuen Ansaugkanal am Zylinder hart anzulöten oder besser: elektrisch anzuschweißen. Maßgebend für den Vergaserdurchmesser ist die äußerste Größe des Ansaugschlitzes. In seiner

Höhe soll der Ansaugschlitz möglichst nicht verändert werden, da dies immer einen Verlust an Ansaugvolumen bedeutet. Allerdings wird man nicht immer ohne Vergrößerung der Schlitzhöhe auskommen, vor allem bei größeren Vergasern.

Die Vergrößerung der Schlitzbreite ist durch die Kolbenringe begrenzt, die bei den meisten Motoren im unteren Totpunkt des Kolbens in den Ansaugschlitz hineinfahren. Macht man den Schlitz zu breit, so federn die Ringe in den Schlitz hinein und brechen ab. *Einerprobter Wert für die maximale Breite des Ansaugschlitzes ist 60 bis 65 % der Zylinderbohrung.* Bei diesen großen Schlitzbreiten muß man unbedingt die Kanten der Schlitz- und auch die Kanten der Kolbenringe (aber nur ganz zart) mit einem Dreikantschaber oder einer feinen Schlichtfeile anschrägen. Bei den Kolbenringen darf man lediglich fühlen, daß die scharfe Kante weg ist. Die Schlitzkante schrägt man 0,2 bis 0,3 mm breit an und läßt die Schräge 4 bis 5 mm hoch in den Zylinderdurchmesser verlaufen. Nach diesen Angaben kann man ausrechnen, was an Ansaugschlitzgröße im Motor unterzubringen ist, damit der Schlitz nicht mehr von den Ringen überfahren wird.

Wie groß übrigens der Vergaser im Grenzfall bei Zweitakt-Rennmotoren gemacht wird, zeigte eine Firma an ihrem 125er Rennroller, der mit einem 35er Vergaser ausgerüstet war. Der Ansaugschlitz-Querschnitt war etwas kleiner als der Vergaserquerschnitt; das machte aber nichts aus, da der Übergang sehr gut ausgeführt worden war. *Eine weitere Maßnahme, die mehr Leistung bringt, ist das Ausfüllen*

des Kurbelgehäuses. Durch den kleineren Totraum erreicht man einen höheren Unterdruck beim Ansaugen und höheren Spüldruck beim Überströmen. Der Durchmesser und die Breite der Kurbelwelle werden durch Aufziehen eines Ringes und durch Befestigen von Scheiben an den Seiten so vergrößert, daß zwischen Kurbelwelle und Gehäusewand noch höchstens 0,5 mm Spiel sind. Auch zwischen Pleuel und Kurbelscheibe ist meistens noch ziemlich viel Platz, der durch Zusatzscheiben ausgefüllt wird. Ein größerer Vergaser und das Ausfüllen des Kurbelgehäuses bringen aber nur Leistung, wenn gleichzeitig der Ansaugekanal vom Ansaugschlitz bis zum Vergasereintritt eine gewisse Länge hat, deren Größe man durch Ausprobieren ermittelt. Etwas kann noch gewonnen werden, *wenn das Luftfilter entfernt und ein Einlaustrichter an der Vergasermündung angebracht wird.* Eine Neueinstellung des Vergasers danach ist aber unbedingt nötig. Das Ganze wird nur finanzkräftigen Fahrern empfohlen, da der angesaugte Staub die Lebensdauer des Motors verkürzt.

Dann kommen die Überströmkanäle an die Reihe. Bei den neueren Motoren mit Umkehrspülung hat es meist keinen Zweck, die Überströmkanäle in ihrem Querschnitt zu vergrößern, wenn nicht ausgesprochen für Rennzwecke frisiert wird. Hauptsache bleibt, daß ein guter Einlauf vom Kurbelgehäuse in die Kanäle geschaffen wird. Sämtliche Kanten werden auf einen möglichst großen Radius abgerundet. Die Aussparung im Kolbenschaft für die Überströmkanäle ist, wenn nötig, zu vergrößern, damit der Einlauf in die Kanäle nicht gestört wird. Die Kanten der Aussparung werden gut verrundet, die

Kanäle mit Schmirgelpapier geglättet. Ein längeres Auspuffrohr kann die Beschleunigung im mittleren Drehzahlbereich verbessern, ergibt aber nicht ganz die Höchstleistung eines kürzeren Auspuffrohres, das dafür die Beschleunigung etwas vermindert. Für Rennzwecke (also ohne Dämpfer) hat sich gezeigt, daß eine einzige „Renntüte“ nicht so viel bringt. Es muß noch eine zweite Renntüte, die in ihrer Steigung etwas steiler ist, in umgekehrtem Sinne daran gesetzt werden, so daß am Austritt wieder der normale Rohrdurchmesser erscheint. *Bei einem Serienzweitakter von 200 cm³ ergab ein Unterschied von nur 5 cm Auspuffrohlänge einen Leistungsunterschied von rd. 1 PS!* Ein Hinweis, daß die Rohrlänge sehr sorgfältig ausprobiert werden muß.

● Bei den Viertaktern

fängt es wie bei den Zweitaktern zuerst bei dem Vergaser an. Für Sportmotoren nimmt man folgende Größen:

Hubraum (cm ³)	Vergaserstutzen Ø (cm)	
	Sport	Rennen
125	20	29
175	24	
250	28	
350	33	35

Die wenigen großen 500-cm³ Einzylinder haben ungefähr dieselbe Vergasergröße wie die 350er Motoren. Auch hier muß man sich nach dem Durchmesser des Ansaugkanals richten. Große „Frisöre“ setzen einen neuen Ansaugkanal ein, der mit Schrauben be-

festigt und mit Dichtungsmasse abgedichtet wird. Am besten hat sich die Fallstromanordnung bewährt. Dabei muß man dem Rahmenrohr aus dem Wege gehen. Der Vorteil der Fallstromanordnung besteht nicht darin, daß die Luft von oben hereinfällt (sie würde genau so gut von unten in den Zylinder steigen), sondern daß der Ansaugkanal ziemlich gerade zum Ventil führt. Jede Krümmung des Ansaugkanals vermindert die Zylinderfüllung. Nur kurz vor dem Ventil führt man den Kanal im Bogen, damit das Ventil symmetrisch umflossen wird.

Auch bei Viertaktern gelten für Ansaugkanal und Ventilzeit dieselben Regeln wie beim Zweitakter:

Jede Vergrößerung des Ansaugkanals und Vergaserdurchmessers erfordert bei gleichbleibender Ventilzeit eine Verlängerung des Ansaugkanals.

Die Kühlung des Auspuffventils kann man nur verbessern, wenn ein Hohlventil mit Natriumfüllung eingebaut wird. Der in den Auspuffkanal hineinragende Teil der Ventilfehrung darf auf keinen Fall weggeschnitten werden, weil er den Ventilschaft vor der Aufheizung durch die heißen Abgase schützt. Das Erwärmen des Zylinderkopfes vom Auspuffkanal her kann vermindert werden, wenn man das Auspuffrohr so weit wie möglich in den Kanal hineinführt. Es berührt nur auf seinen letzten 5 mm die Kanalwand, von der es sonst einen Abstand von etwa 1 mm hält. Durch die dazwischen liegende Luftschicht wird der Wärmeübergang vom Auspuffrohr zur Kanalwand unterbrochen. Allerdings soll der glatte Verlauf des Auspuffkanals dadurch nicht verschlechtert werden.

Das Auspuffrohr darf nicht zu lang sein. Als Anhalt mag die Rohrlänge eines guten Rennmotorrades gelten, die vom Auspuffventilsitz bis zur Renntüte 80 bis 85 cm beträgt. Daran schließt sich die 40 cm lange Renntüte an, die einen Kegelwinkel von 11° hat. Die genaue Länge ist für jeden Motor verschieden und muß durch Versuche gefunden werden. Die Rohrlänge spielt auch noch eine Rolle, wenn ein Schalldämpfer angeschlossen wird.

Damit das Auspuffventil auch bei hohen Drehzahlen dem Nocken folgt, wird der Ventiltrieb leichter gemacht. Bei Stoßstangenmotoren ersetzt man die aus Stahlrohr gefertigten Stößer durch Duralrohr. Kipp- und Schlepphebel läßt man am besten so, wie sie sind. Die Ventildfedern vertragen ein Unterlegen von 2 mm, evtl. auch 3 mm starken Platten. Die höhere Federspannung ermöglicht eine höhere Drehzahl. Für einen hochdrehenden Motor ist meist ein getrennt aufgehängtes Schwimmergehäuse erforderlich. Bei allen Rennmaschinen sind die Schwimmergehäuse in Gammi am Rahmen aufgehängt. Bei einer sehr eleganten und einfachen Ausführung hängt das Schwimmergehäuse nur an dem starken Benzinschlauch.

● Wie beurteilt der Fahrer die Wirkung der einzelnen Frisiermaßnahmen?

Sehr einfach: mit der Stoppuhr und dem Tachometer, das nicht einmal genau anzuzeigen braucht. Die Veränderung der Spitze stellt man mit der Stoppuhr fest, die der Motorleistung über den ganzen Drehzahlbereich durch Beschleunigungsmessungen, indem man die Zeit mißt, welche die Maschine für

10 oder 20 km/h Geschwindigkeitserhöhung im großen Gang braucht. Also von 30 auf 40, von 40 auf 50 oder von 30 auf 50, von 40 auf 60 km/h und so weiter. Wem es auch im großen Gang zu schnell geht, suche eine entsprechende Steigung. Aus diesen Beschleunigungszeiten kann man ersehen, wo die Leistung zugenommen oder in welchem Drehzahlbereich sie abgenommen hat. Auch die Auswirkung einer geänderten Übersetzung wird auf diese Weise kontrolliert.

Alle Anstrengungen des „Frisörs“ sind aber umsonst, wenn nicht für einen leichten Lauf aller Lager gesorgt wird. Die Ketten dürfen in keiner Stellung schwer gehen und müssen mit dem vorgeschriebenen Durchhang laufen. Nachlässigkeiten könnten bewirken, daß die mühsam in den Motor „gezauberte“ Mehrleistung durch eine verlustreiche Kraftübertragung illusorisch wird.

Nur der Fahrer, der die zusätzlichen PS auch wirklich auf die Straße bringt, kann sagen, daß er seine Maschine mit Erfolg „frisiert“ hat.

Quelle: SHELL Motorradbuch
Ausgabe 53

62.

Bedeutung der bei deutschen Motorrädern vorkommenden Klemmenbezeichnungen

Klemmenbezeichnung	sitzt an oder im	Klemme muß verbunden werden mit	Vorkriegsbezeichnung bei anderen Firmen als Bosch	
			Noris	DKW
1	Zündspule	Unterbrecher		1, II, 2
1	Unterbrecher	Zündspule		
2	Magnetzünder	Kurzschlußknopf		
4	Zündspule	Kerze oder Verteiler		
4	Verteiler	Zündspule, Hochspannungskabel		
15	Zündschalter	Zündspule und Tagesverbraucher, wie Horn, Bremslicht, Heizscheibe	4 und 5	10 B, ZH
15	Zündspule	Zündschalter		
30	+ Pol Batterie	Scheinwerfer Klemme 30/51, Lichtmaschine Klemme 51 oder Anlasser Klemme 30		3, 1a
30h	Reglerkasten	Anlasser-Feldwicklung		
30/51	Reglerkasten	Batterie Pluspol		
31	— Pol Batterie, Zündschalter im Scheinwerfer, Anlaßschalter	Masse		M
50	Anlasser	Anlaßschalter oder -druckknopf		
51	+ Pol Lichtmaschine	Batterie Pol. 30 oder Scheinwerfer Klemme 30/51	9	
54	Scheinwerfer Blinkerschalter	Tagesverbraucher, wie Horn, Bremslichtschalter, Heizscheibe, Blinkgeber		
K	Blinkgeber	Blinkanzeiger		
56	Lichtschalter	Abblendschalter am Lenker		
57	Lichtschalter im Scheinwerfer	Standlicht		St (am Schaltkasten) R (am Schaltkasten)
58	Lichtschalter im Scheinwerfer	Schlußlicht und Seitenwagen-Begrenzungsleuchte		
59	Ladepulei, Wechselstrom-Lichtmaschine	Ladegleichrichter, von dort weiter zu — Pol-Batterie		
61	Lichtmaschine	Klemme 61 im Scheinwerfer oder unmittelbar zur Ladekontroll-Lampe	6	1
61	Scheinwerfer	Lichtmaschine Klemme 61 Heizgriffe		

ANZEIGEN

Alle Kleinanzeigen sind kostenfrei. Wir behalten uns aber vor, den Text sinnvoll zu kürzen oder zu verändern. Anzeigen können jeweils bis 30 Tage vor Herauskommen des HB an uns per Post oder Telefon, für die nächste Ausgabe des HB, gegeben werden. Siehe hierzu Adresse und Telefon im Impressum.

Suche für Emperor Rahmen oder Rahmenheckausleger (hinten). Herbert Tel. 06007-1884

Suche: Für Resident Sitze, Tank, Werkzeugbehälter, Hinterradschutzblech, Fußrasten, Auspuffanlage, u.s.w.. Für Regina0 Vorderrahmen, Lenkerhalter, Bremsankerplatte vorn, Fahrersitz. Klaus Fischer, Eckersbacher Höhe 80, D-08066 Zwickau.

Suche dringend eine Lichtmaschine für die Emperor 400, weiter Sitzbank, Stoßdämpfer, vorderes Schutzblech für Telegabel. Für die Schwinge kann ich ein vorderes Schutzblech abgeben. Schaut bitte in Eure Regale! Wolfgang Tel. 08341-4953

Suche oder Verkäufe: Defekte Kurbelwellen, Mittelschilde, Motorenteile für Emperor. Suche Gradscheibe zur Nockenwellenabwicklung. Wer hat Informationen zur Zabrocky-Gabel ? (Info vom Novicen: Siehe im HB nach) Otto Tel. 07131-482000

Verkäufe: Regina350 Bj. 50, bis auf Bleche und Elektrik teilrestauriert, Räder und Auspuff neu, spitzer Motor und Tank, flache Gabel, Handbücher, VB 3950,-DM Dietmar Tel. 0221-6804967

Suche für Regina Aufbockhandgriff am Hinterradschutzblech sowie Rücklicht mit Bremslicht für Regina400.

Verkäufe oder Tausche Lampe Ø 170 mit Zündschlossabdeckung und Rot/Grün Lampenfassungen. Der Abstand zwischen der roten und grünen Fassung beträgt 7,5 cm, der Tacholochdurchmesser beträgt Ø 80 cm. Ich suche Lampe mit einem Abstand von 11,5cm zwischen der roten und grünen Fassung. Mat Saes Tel. 0031-495-534042

zu verkaufen: Regina Mix aus 0 und 3 ,sportlich aufgemacht, steht in Ungarn. Info. Gerd Tel. 09083-1224

Treffen - Ausstellungen - Märkte 1997

+10 bis 12.1 Wintertreffen der Gespannfreunde Mainkling in Mainkling Gemeinde Frankenhardt bei Creilsheim. Info. Fritz Leidig Tel. 07959-634

(Ich hoffe der HB wird für obige Anzeige noch früh genug herauskommen)

+ 16 bis 19.5 43. Inter. Sternfahrt nach Hanau bei Frankfurt Main Info. bei Uwe Tel. 06181-28319

+6 bis 8.6 Internationales Horex Treffen in Bergen Norwegen auf der Insel Sotra westlich Bergen. Info. Johannes Lavoll Tel. 0047-5-265112

+ 11 bis 13.7 Sommertreffen der Gespannfreunde Mainkling in Mainkling Gemeinde Frankenhardt bei Creilsheim. Info. Fritz Leidig Tel. 07959-634

+ Diese Zeichen bedeuten: neu, wichtig oder verändert.