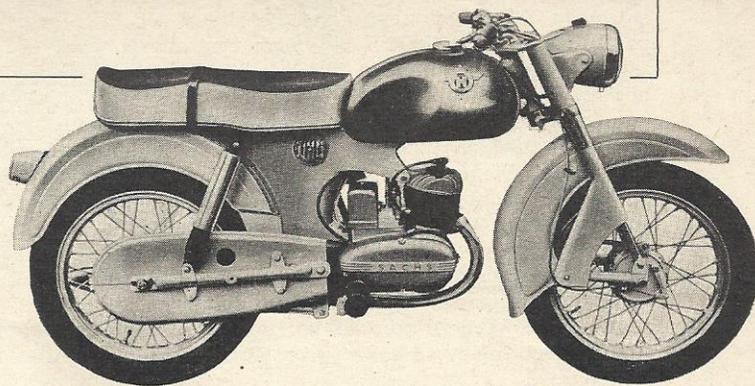


Horex „Rebell 100“ 100 ccm



Zu den starken Ein- und Zweizylindermodellen, die seit jeher den Ansprüchen und Wünschen von eingefleischten Touren- und Sportfahrern Rechnung tragen, ist jetzt bei Horex in Anpassung an die gewandelte Struktur des Kraffradmarktes (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 erlaubte. 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 — im Gegensatz zum Moped — einwandfrei und mühelos im Verkehrsstrom mitschwimmt, auch größere Geländeschwierigkeiten meistert und nicht zuletzt voll soziustauglich ist.

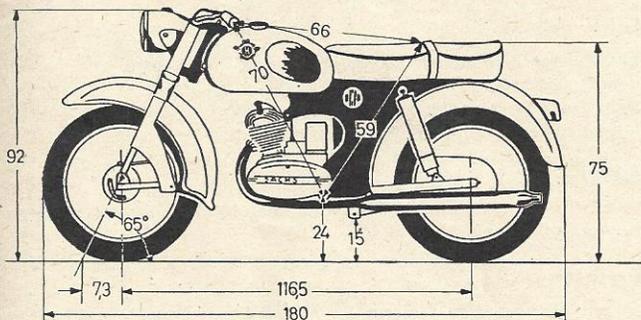
Motor und Antrieb

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, bestä-

tigte alle guten und liebenswerten, schon von seiner früheren Erprobung her bekannten Eigenschaften (vgl. MR 19/1956). Er springt jederzeit spontan an und besitzt trotz sparsam bemessener Schwungmassen einen sicheren, unaufdringlichen Standlauf; er beschleunigt flott in den unteren Gängen, selbst bei Sozibusbetrieb, 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-

Horex „Rebell 100“

Unsere 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

erprobter Luftdruck: vorn 1,2 atü, hinten 1,5 (mit Sozius 1,8) atü **3,00—16**

Bremsweg

aus 50 km/h auf trockenem Asphalt
 Vorderbremse 17, Hinterbremse 26, beide Bremsen **13 m**
 (Bremsverzögerung 7,4 m/sec²)

Prüfung 700 bis 1700 km; Hamburg, April—Mai 1957

Tester Dipl.-Ing. Helmut Hütten.

Höchstgeschwindigkeit

aufrecht sitzend im Mittel **73 km/h**
 (gebückt 77 km/h)

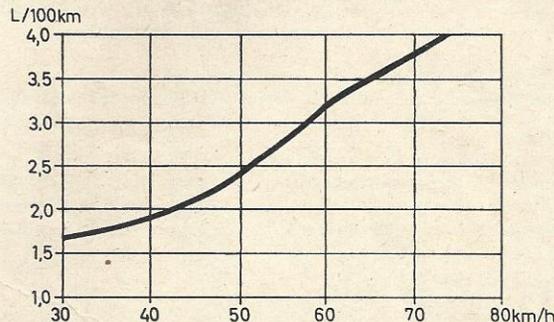
Beschleunigungszeiten

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.
 0 bis 60 km/h (1. bis 3. Gang): **18 sec**
 0 bis 70 km/h: **28 sec**

Kraftstoffverbrauch (Kraftstoff ohne Öl)

(bei gleichbleibenden Geschwindigkeiten)
 bei 50 km/h **2,4 L/100 km**
 bei 70 km/h **3,9 L/100 km**
 bei Vollgas = 73 km/h **4,1 L/100 km***

*) Nur theoretisch-meßtechnisch interessant, entscheidend ist der Reiseverbrauch.



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**

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 Kerzenschäden 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 (doch nicht getrennt) 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 über-

raschenden Ausmaß durchschlagsicher, weder auf Schmiere oder im Sand, noch bei flotter Straßenfahrt wird ein Lenkungsdämpfer vermisst.

Bremsen

Beide Bremsen fassen weich an und lassen sich mit normalen Handhebel- bzw. Pedalkräften zu voll ausreichender (Vorder- und 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 Scharre treten. — Das elegante Äußere und die gelungene Linienführung erfordern keinen Kommentar, Verarbeitung und Finish folgen der bekannten Horex-Tradition.

Unsere Wünsche

Gleichrichter, Batterie und Gleichstromhorn. — Veränderte Winkelstellung für Schaltdrehgriff. — Werkzeug praktischer (keine Mehrfach-Maulschlüssel!). — Ausfallenden für Hinterachse. — Bremspedal (für Inland!) rechts anordnen!

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 Lauftring auf Rollen. Graugußzylinder, Leichtmetallkopf. — KS-Vollschafkolben mit 2 Kompressionsringen.

Elektrische Anlage

Bosch-Schwungradlichtmagnetzündler 6 Volt, 30 Watt; Wechselstromanlage — Scheinwerfer 25 W, 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. 1/2 Umdr. offen.

Kupplung

Dreischeiben-Korklamellenkupplung auf Getriebevorgelegewelle.

Getriebe

F. u. S.-Dreiganggetriebe mit Drehgriffschaltung, mit Motor in gemeinsamem 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 Primärtrieb; Ölkontrollschraube in Kuppelungskammer vorn unten.

Antrieb

Von Kurbelwelle linksseitig auf Vorlegewelle (Kupplung) über Hülsenkette 9,525 x 7,5 mm, 42 Hülsen endlos. — **Übersetzung** 14 Z:34 Z = 1:2,43. — Von Vorgelegewelle über das jeweilige Zahnradpaar auf Hauptwelle. Von Getrieberitzel rechtsseitig im geschlossenen Kettenkasten zum Hinterrad mittels Rollenkette 1/2 x 5/16", 8,5 mm Rollen-Durchmesser; **Übersetzung** 12 Z:37 Z = 1:3,08. — **Gesamtübersetzungen**: 24,3 — 12,7 — 7,92:1.

Horex „Rebell 100“

Fahrwerk

Einrohr-Zentralrahmen, kombiniert und elektrisch zusammengeschweißt mit Hinterrahmen in Schalenbauweise. — Hinterradschwinge mit ölgedämpften Federbeinen; Vorderrad in „dreiviertel-langen“ Schwingen. — Kein Lenkungsdämpfer.

Räder

F. u. S.-Leichtmetall-Vollnaben, V. bzw. H. 115 V; Leichtmetallfelgen. Keine Steckachsen.

Bremsen

Innenbackenbremsen 115 mm ϕ , 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 Knieschlußeinbuchtung), 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 Rahmeninnern, mit gleichem Schlüssel für Lenkschloß. — Tachometer im Scheinwerfer (VDO, zeigte in Testmaschine ca. 10% zuviel km/h, km-Anzeige genau). — Augen für Soziusrasten an der Hinterschwinge. — Bowdenzugstellschrauben am Lenker für Kupplung, Handbremse und Schaltung. — Mittelständer. — Lackierung lichtgrau oder schwarz, mit rotem Tank und Zierlinien. Blankteile verchromt bzw. poliert.

Preis

(Jahressteuer 14,40 DM, Mindesthaftpflichtprämie 19,—)

998,— DM

Hersteller Horex Werke KG., Fritz Kleemann, Bad Homburg v. d. H.