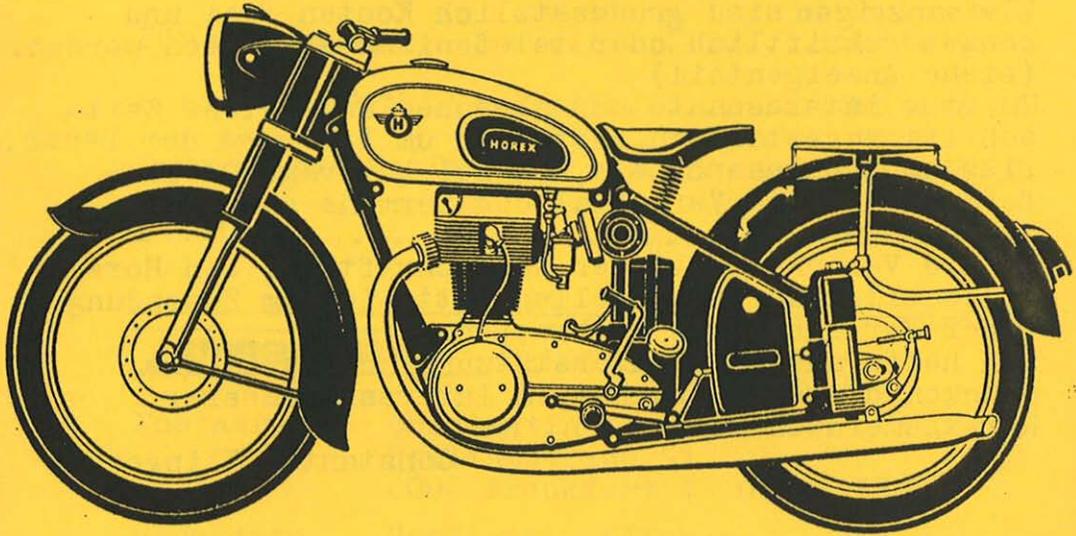




HOREX

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 Glücken 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



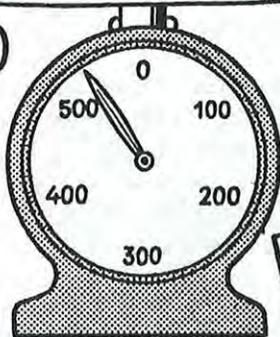
Johann Palleich jr., in Fachkreisen nur Hansl, der Zweitakter, – oder besser „Giovanni due tempi“ ausgedrückt – genannt, ist ein bekannter Tester von Motorrädern.

Im besten Zimmer seiner Wiener Wohnung stehen immer gleichzeitig mehrere Modelle für seine Fahrten bereit. Wer ihn und seine lebenswürdige Gattin einmal gesehen hat, vergißt ihn nie –, den lustigen Elefanten, der neben einem Kleinauto stehend fragte: „Sagn's, Herr Nachbar, bill'schön, wo is do das Motorrad für den Beiwag'n!“ –

Hören Sie selbst, was er zu sagen hat:



520
kg



Gewicht in Kilo	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 den Test termingemäß, 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 Steinbalkkasten für eine Woche – die Woche heraus-schinden und die Termine? – Na, nehmen wir halt den Klapperkasten mit und lassen von unterwegs das Geschreibsel 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 Könliger 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 orger geprügelt, als ich es ja mit einem fremden Hund mache (würde (eigene habe ich keinen). Na schön, wir sind einfach ins Blaue gefahren und haben gesagt: Irgendwo hin – mit Generalrichtung Glockner. Ich rede da immer von wir – 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 Seitensprung 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 ließe sie im Dritten so lange winseln, bis der Vierte richtig wegblü 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 Wettkampffahrerei mit altem Drum und Dran hineingekommen. Trotz des schweren Belageten fuhr sich das Gespann sehr stabil, es lag genau so, wie man es sich wünschen müßte. 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 Lechmetall-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 Zumeel-, und dann mit niedriger Drehzahl und Marterei so im Bammel, wenn 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 hochjaulen ließ. Nach dieser Glocknerfahrerei 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 ganz blank, kein Hauch Irblü 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 für 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 Geschwindigkeit 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 gelöst, 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 tolgesagt 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 radiert 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 Löffern 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 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 Nolenumlauf waren fällig.

Das Drehmoment des REGINA-Motors hat bei 5000 U/min eine Leistungsspitze. Für die Fahrt gegen den Sturm, der plötzlich vor Lofer aufkam, war das richtig. Sowell mein Bauch und mein Tankrucksack es erlauben, machte ich klein und ließ die REGINA richtig mit Vollgas ziehen. Zugleich konnte ich feststellen, daß die Seitenwindempfindlichkeit sehr gering ist. In Lofer zeigte dann ein leichtes Kribbeln in den Händen von den hohen Drehzahlen, mit denen die REGINA dauernd gefahren wurde. Man hört bei diesem Sturm weder Motor noch Auspuff. Es ist auch nicht notwendig. Zuverlässig arbeitet der robuste und solide Motor.

Knapp vor Lofer begann es auch noch zu regnen. Es ist immer das alle Lied - da hinten ist ja wieder hell, also bleibt der Regenmantel noch drinnen - wegen des bißchen Regens wird man doch nicht gleich - na, es wurde dann doch so arg, daß ich meine „Gisenia“ herausholte, eine Gisenia extra für mich gemacht, eben für einen mittleren Elefanten.

Darüber hatte ich meinen „Combi“-Regenmantel an und jetzt konnte es losgehen, mir war alles wurscht. Na, es ging auch los. Meine Gölliche saß aber im Felber Cabrio genau so trocken, wie ich es unter meiner „Gisenia“ und unter dem „Combi“-Regenmantel war. Die Straßenlage im Nassen war besser, als am Trockenen. Klarer Fall, denn wenn ich normal manchmal noch ganz vernünftig fahre, auf nassen und Sandstraßen ist's damit aus, denn das Hinterrad kann auswandern und man kann dann erst richtig Gespannfahren, so daß es eben Freude macht. Die Verrückten sterben eben nicht aus.

Mit der Regenbrille, die ich aufhatte, konnte ich auch wirklich die Straße sehen, und so kamen wir schnell nach Salzburg. Bel Henndorf wurde es dann aber ausgesprochen unfein, denn da begann doch plötzlich wer mit Steinen zu schmeißen. Steine, die so groß wie eine Kinderfaust waren. Mein Kopf ist allerhand gewöhnt, aber das war denn doch zuviel. Es war ein Unwetter mit Hagelschlag, wie man es nur einmal in zehn Jahren erlebt. Da haben wir dann aufgeben müssen und haben uns untergestellt. Die REGINA hatte noch keine Beuge davongetragen, aber einige Wagen, die sich nicht untergestellt hatten, waren richtig unduliert, die brauchten glatt eine neue Karosserie. Die Weiterfahrt nach Wien war dann keine Hexerei. Wir hatten auf einer Strecke nach Linz den Treibstoffverbrauch genau ausgemittelt. Bei einem gefahrenen Durchschnitt von 70 Stundenkilometern haben wir genau 4,1 Liter auf 100 km gebraucht, und das finde ich wieder anständig. Wir mußten keinen FD-Zuschlag bezahlen, obwohl wir schneller waren als der schlabige Apparat aus Eisen und Holz. Unser Defizit war demgemäß auch nicht annähernd so groß, wie das der Bundesbahn in Deutschland und Österreich.

Daß die REGINA in erster Linie mit Beiwagen gefahren wurde, ist eingeweihten sofort klar. Ein Motorrad, das in die 500 cm Klasse vorstößt und das solche Werte erreicht, kann man heute weder motorisch noch fahrgestellmäßig solo restlos erproben. Eventuelle Schwächen können nur im harten und erbarungslosen Gespannbelrieb aufgedeckt werden. Sie sollten auch restlos aufgedeckt werden, doch hat die REGINA keine Schwächen. Gewiß könnte man einige Kleinigkeiten finden, doch die Ausgereiftheit der Konstruktion ist nun einmal da.

Wie REGINA sich solo fahren läßt, ist bekannt. Schnell und wendig, sie ist sogar so schnell, daß sie in Österreich nur selten ausgefahren werden kann. Die Entwicklung der Hubraumklassen bei Motorrädern hat sich nach unten verschoben. Die REGINA 400 gilt heute bereits als schwere Solomaschine und ist auch für die breite Masse das schwere Beiwagengespann.

Die Zuverlässigkeit der REGINA's kommt nicht von ungefähr. Die REGINA hat ein absolut hohes Niveau erreicht. Wird doch dieser konservative Langhuber seit Jahren gebaut und in jeder neuerlichen Ausführung sinreich weiterverbessert. Wer sagte da was von hohen Kolbengeschwindigkeiten? Alles ist relativ - die REGINA ist relativ hoch, aber das ist schon alles. Man baut heute kurzhubiger? Nicht alle. Ich kenne eine Menge Engländer, meines Wissens sogar die besten, das sind auch noch Langhuber. Ich habe eine stille und kleine Liebe, das ist der Langhuber. Von seinem herrlichen Leerlauf, nach dem man den Stoppzeiger einer Uhr einstellen könnte, bis zu seinem traktormäßigen Durchzug und seiner Rohkraft im unteren Bereich.



Stadtgemeinde Zell am See 3%

W-62438

Strafverfügung

Auf Grund der Ermächtigung wurde gemäß § 50 des Verwaltungsstrafgesetzes wegen

Schneefahren im geschlossenen Gelände

eine Geldstrafe von S 20,- eingehoben

Zell am See, am 12. Sept. 1964

Dr. ...

Verheerender Sturm über Salzburg

Zwei tödliche Unglücksfälle im Stedlgebiet, Über 1000 Telefonstbr

Über den Landesapparat und laufend Meld

weisen Teilen des Landes

Unwetter abmitten ab Lande

Schaden nicht nur die ortsnahen

Gendarmen, sondern die gesamte

Städt, Feuer

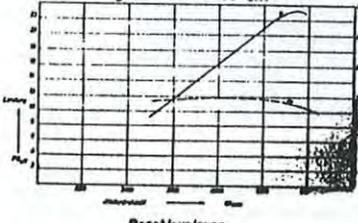
Einseitig

Polizei

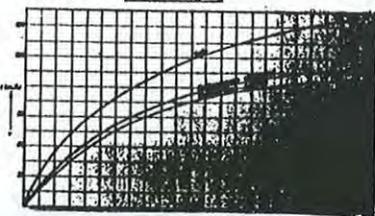
erste

1964

Motorlinien Regina 06 400 cm³



Bachnungung



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 sporatischen 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.

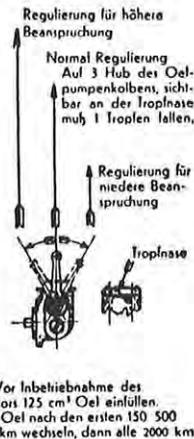
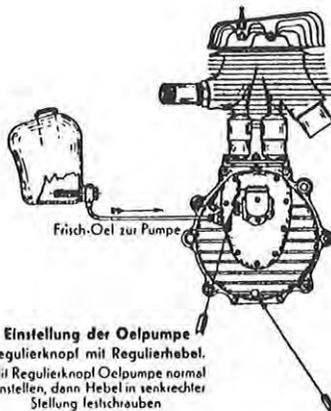
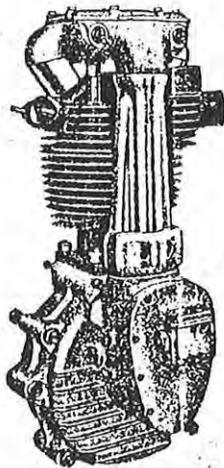
Link
Schwerinstraße 54
5000 Köln 60

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

HOREX-Novize

Horex

T 5, S 5, T 6, S 6



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 unverwüstlicher Motoren mit 500 und 600 cm 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.

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 lauffähig. 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 Leichtmetallkappe 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.

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

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, tauführige 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 verkapselt.

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:

Typ	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):

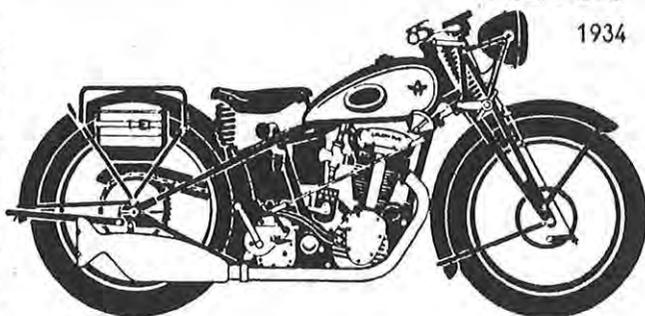
Typ	Vergaser	Durchm.	Düse	Schleber	NP
T 5	76/011	25,4	150	6/4	3
T 6	76/011	25,4	160	6/4	3
S 5	76/439	27,0	150	6/4	3
S 6	76/439	27,0	160	6/4	3

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 Funke gerade im O. T. überspringen (Unterbrecherkontakte beginnen gerade zu öffnen). Die Zündverstellung beträgt 40 Grad. Eine Ausnahme der KM-Motor, hier soll der Funke 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

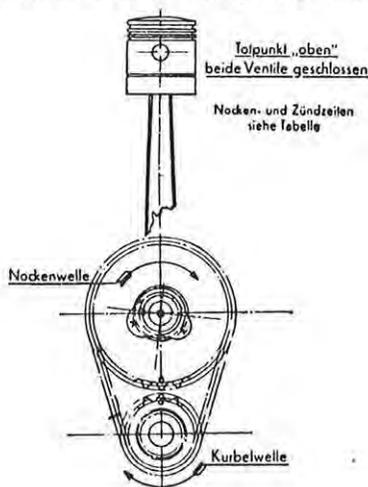
Typ	Bauart	Ø	Hub	PS	n	Verd.
AM	250—ohv	63	80	7,5	4000	—
KM	200—ohv	57	78	8,5	5000	1:6,5
LM	300—ohv	64	92	12,0	6200	1:5,8
TM	350—ohv	69	92	12,5	5000	—
E 1 M	350—ohv	69	92	14,0	5200	1:6,0
F 1 M	250—ohv	63	78	10,0	5200	—

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	19,2	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, Webervergaser 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



„Fenster! Na, die Zelten 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".

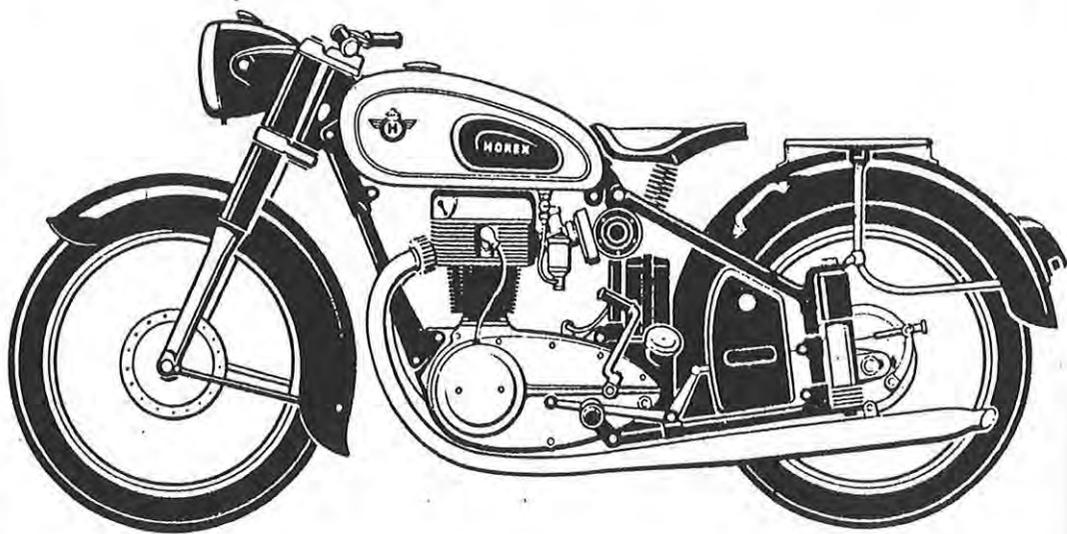
Der Autor hat mit diesem Buch erstmals eine umfassende Dokumentation über die Nachkriegsmodelle von Horex vorgelegt. Nachdem im Jahre 1981 das Buch "Motorräder - berühmte Marken von AJS bis Zündapp" erschienen war, ist dieses Buch eine speziell auf die Marke Horex bezogene Dokumentation.

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 Schleppebel 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 zähmt den kräftigen Schlag des temperamentvollen 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 abgedefert 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 Achsfüaste 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 Oelerich
auch diesmal die Goldmedaille

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

HOREX „Regina“, meistgekaufte 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-Werksfahrer, heute Guzzi V7-Fahrer usw. — und erzählte uns einige herrliche Geschichten. Wir bateten 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 aussehend. 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 pfliff, 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 hörte 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 feierte, 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 vollgasfesten 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 ihm sagte: So oder so mußt 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, ja 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 „liebte“ 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, Zweifakter, 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 „errosfen“, 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 druckte er sich platt an den Schaufenern 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 Dampfer „aufgeräumt“), hatte Fritz ihm als aller Hase mal gezeigt, was und wie man mit so einem Ding alles fahren kann. Dabei kamen sie an einem Kirkesplatz vorbei, und Fritz erhielt als Belohnung ein Eis spendiert. 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 es: „Hände 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 Lausebengel, 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 Schutzmann hatte in den zwei schönen Motorradtagen gewunken oder geschimpft, eine Geschwindigkeitsbeschränkung innerorts gab es damals noch gar nicht — und irgend jemand 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 verbrochen?“ „Ich? Nichts!“ „Jut 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 ausgesetzt 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-Vierventil-Kopf 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 Benzinpanscherei 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 ihm regelrecht verheißt hatte. Das mit dem Wind führte so weit, daß er bei einem Schulsportfest eine steile Straße mit seinem Fahrrad hinunterstauerte, 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

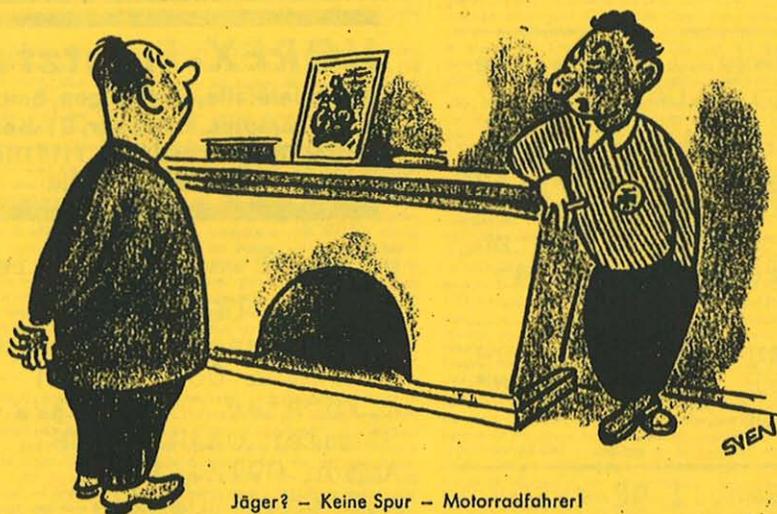
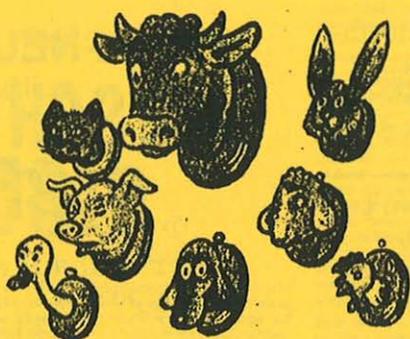
**Verschleißteile, Dichtungen, Embleme,
Schalldämpfer, Krümmer, ET-Kataloge
HEUMANN, Fuchsberg 3, 6110 Dieburg,
Telefon 06071/1315**

Horex-Ersatzteile liefern:

M. Amend 06053/2760
W. Wagenknecht 09165/491
Kahrmann 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".