

Die nächste Sternfahrt  
geht nach



# HOREX

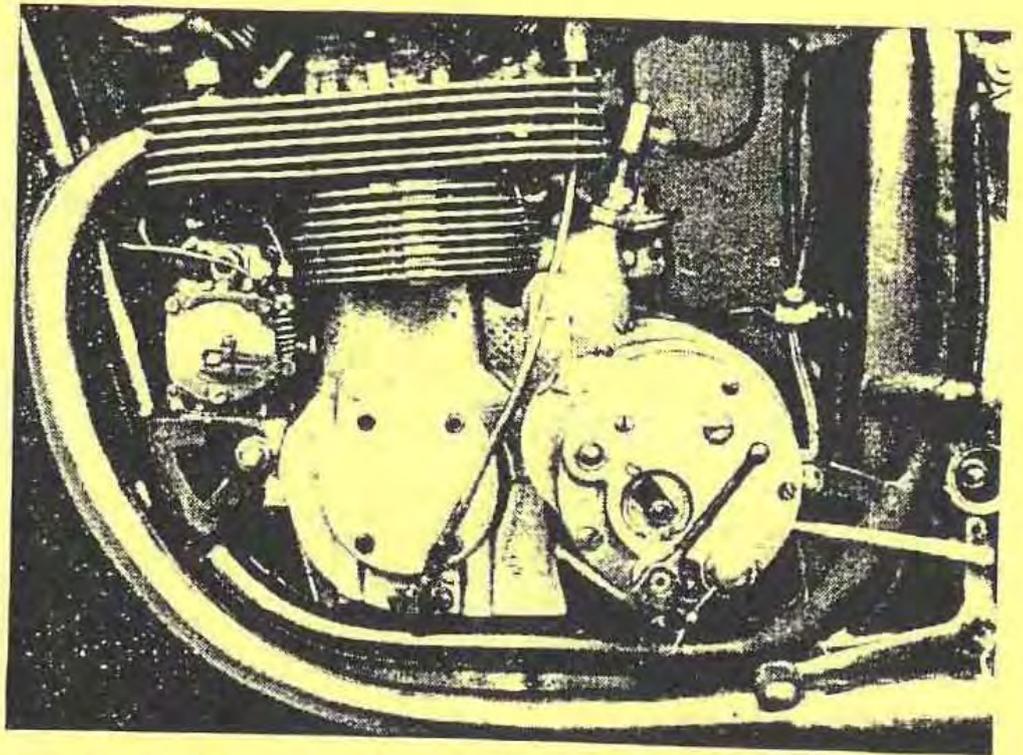


MSC



Bad Homburg

## BOLE



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.

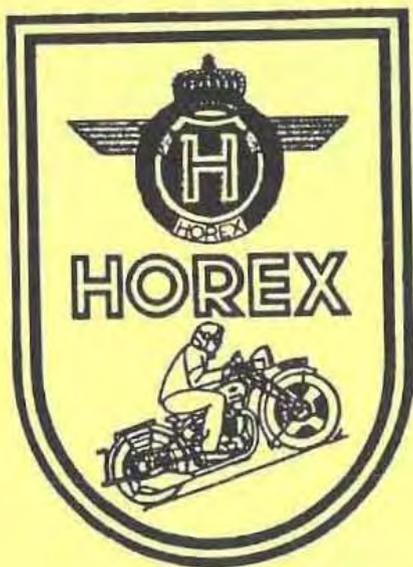
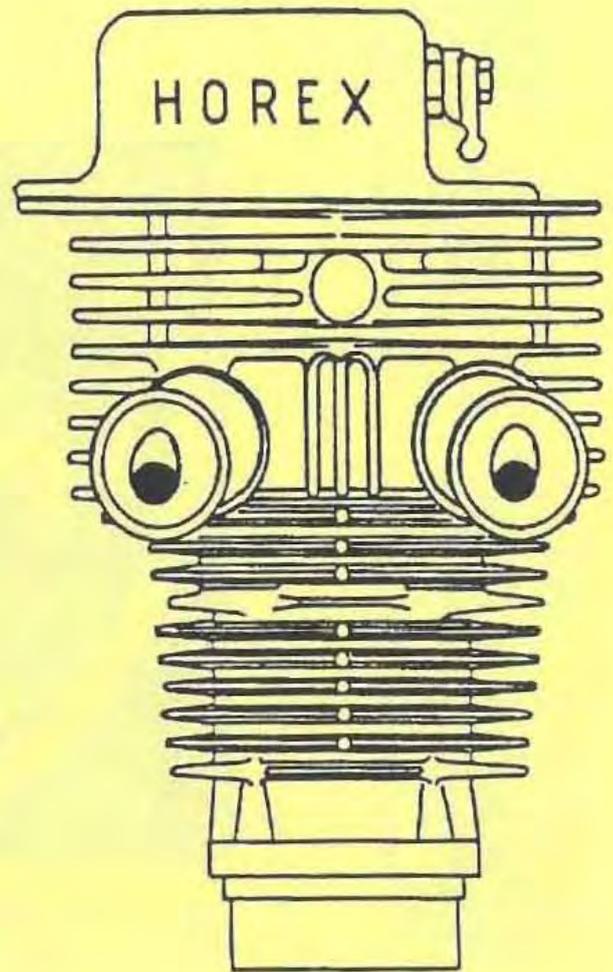
Foto: Studio Schwaben

Schutzgebühr 2,- DM Heft 1/ 96

# 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 Anzeigenabonnetten 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 IIB - 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  
Männ 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 Reiß 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, ●●●

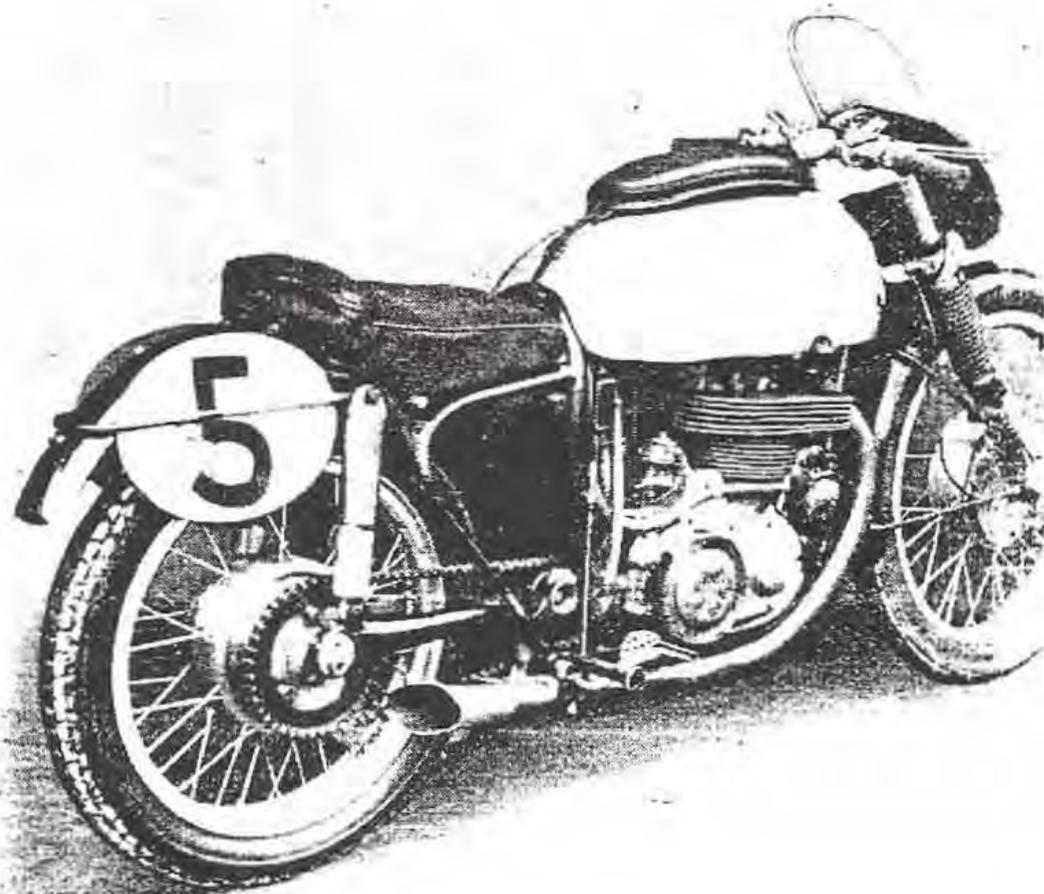
Mit der stillen Hoffnung, Petrus möge über Nacht ein Einsehen haben und die Schleusen des Himmels schließen, ging man am Samstagabend bei strömendem Regen nach Hause. Jeder wird sich denken können, daß die Stimmung nicht gerade rosig war, denn bei diesem Wetter würden nicht allzuviele Zuschauer kommen, 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 Zoehling, 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, Zoehling 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



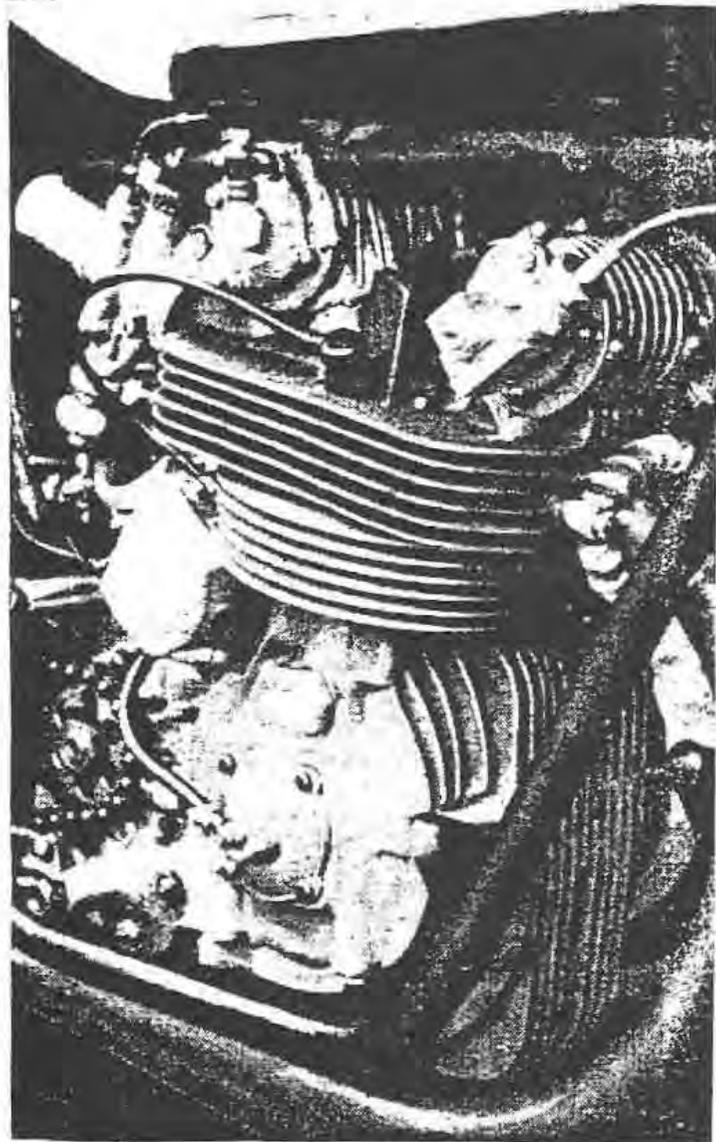
schnellen Rechtsbogen vor dem Schwalbenschwanz fing seine Maschine plötzlich an zu schwimmen. Alles andere sei dann so blitzschnell gegangen, daß er den Anprall an das Betongeländer der Brücke nicht mehr habe verhindern können. Es ist für Ewald Kluge insofern bitter, als er, der erste deutsche Fahrer 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.

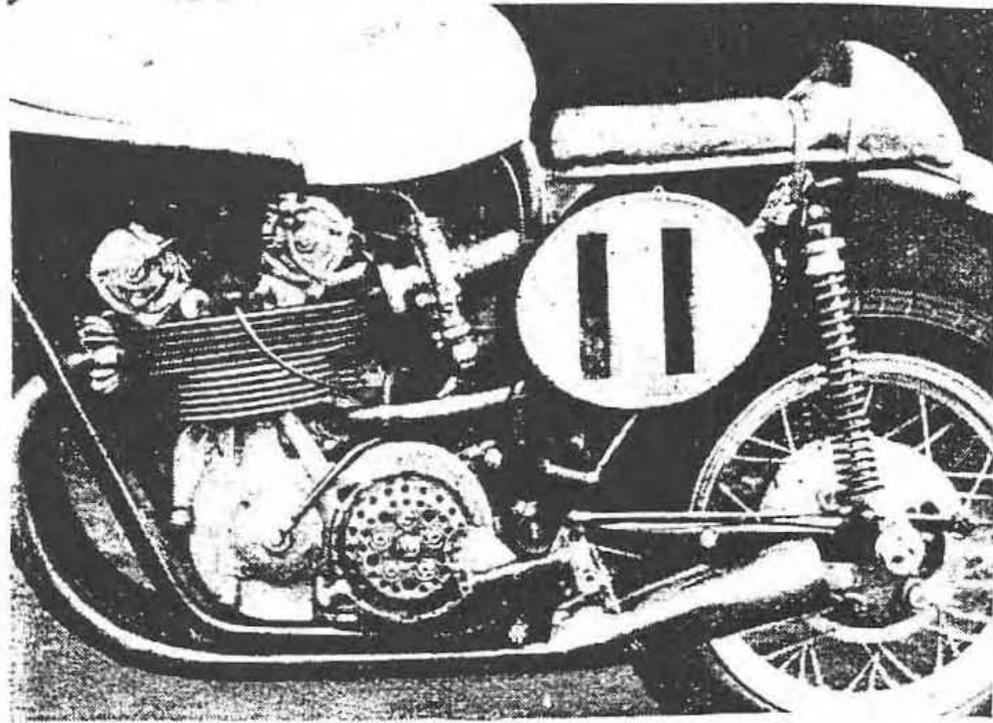
Als wenige Minuten später das Rennen der 500er Maschinen gestartet wird, beginnt es erneut zu regnen. In der Reihenfolge Mette, Baltisberger, H. P. auf der Werks-Horex, Knees, Schorsch Meier, Roland Schnell und Hans Meier, so geht das Feld auf der Gegengeraden in die Betonkurve und schon nach der guten 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

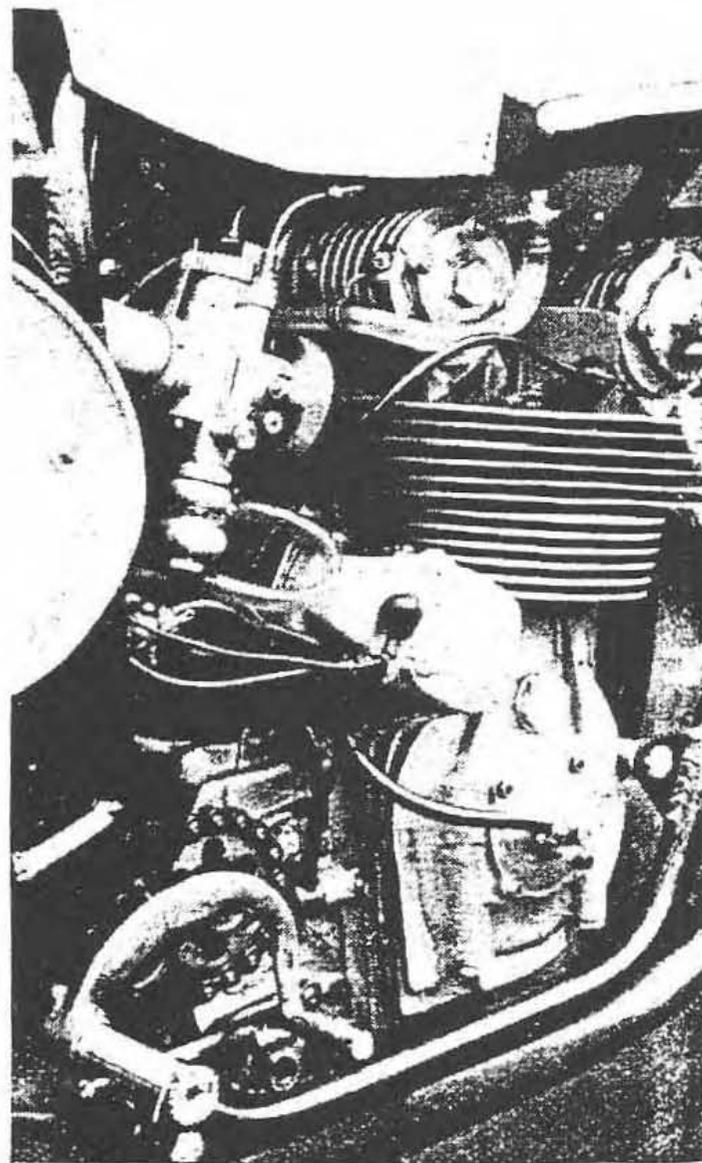


Der neue Motor der 500-ccm-Horex-Zweizylinder-Rennmaschine zeigt auffallend tiefe Verrippung, auch baut er für einen Zweizylinder-Twin recht schmal. Die beim Eisfrennen erstmalig eingesetzten Maschinen machten einen guten Eindruck.  
Foto:  
Studio Schwaben

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

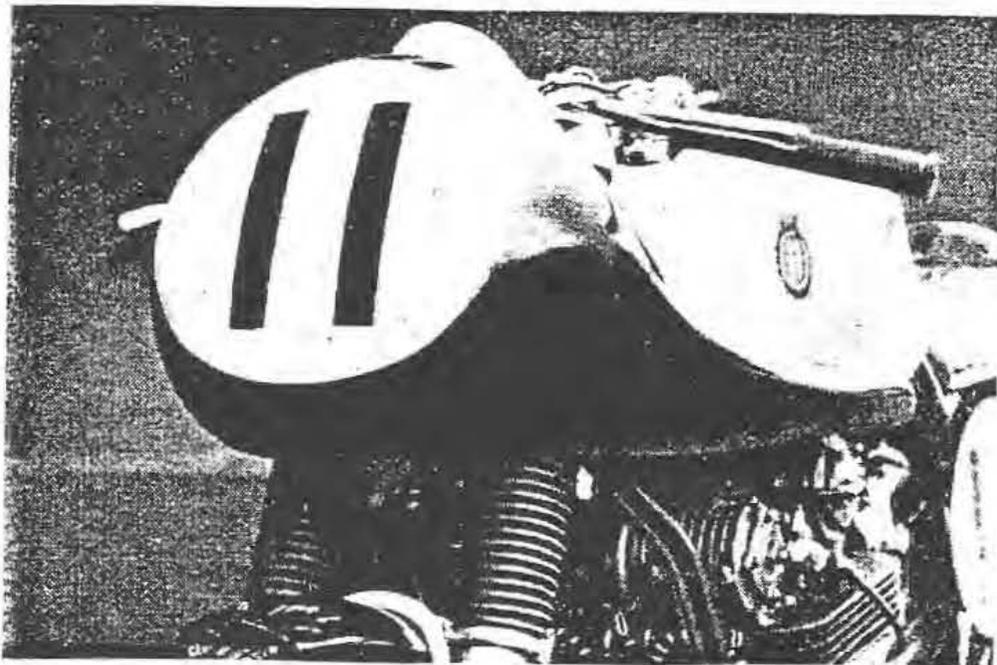


Nochmals der Motor der Horex. Man erkennt auch hier die Gehäuse der beiden einzeln angetriebenen Nockenwellen, den Zündmagneten und die Vergaser. Das Getriebe wird jetzt nicht mehr durch Kette, sondern durch Stirnräder angetrieben.

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) 1:15.30,2 = 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. Rührschneck, 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.; Rührschneck, 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**  
A A A A A

97424 SCHWEINFURT, Kreuzstr. 6  
Tel. 09721-41455 u. 86058 · Fax 09721-43952

## TANK

1 kg Tank-Innensiegel DM 78,-  
12l Tank-Reiniger DM 11,-  
12l Tank-Entroster DM 14,-

Mehrfachanwendung!

◆ Reinigen ◆ Entrosten ◆ Dichten ◆  
◆ Korrosionsschutz ◆

Resistent gegen alle Kraftstoffe (bleifrei)  
Ausführliche Gebrauchsanleitung

**Technik**  
A A A A A

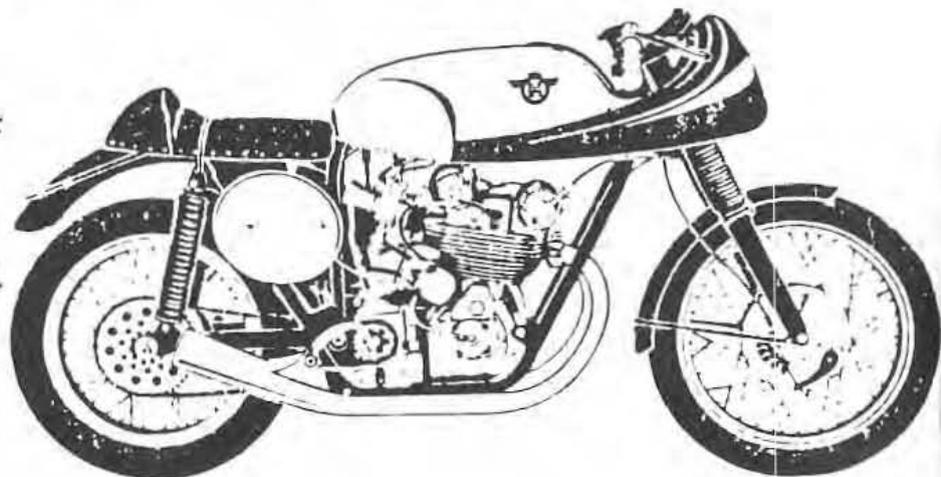
97424 SCHWEINFURT, Kreuzstr. 6  
Tel. 09721-41455 u. 86058 · Fax 09721-43952

BLECHKOTFLÜGEL; KETTENKASTEN;  
WERKZEUGKASTEN; KOTFLÜGELHAL-  
TER; DUPLEX-KETTENRADSATZ (DUPLEX-  
NORM KETTE, PRIMÄRRAD TYP E1M, 03, 06,  
KUPPLUNGSRAD, BUCHSE, ANLAUFSSCHEIBE);  
DUPLEX-KETTENRADSATZ FÜR RESIDENT; DUP-  
LEXKETTENSANNER; STEUERKETTENSANNER; 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 Motorradclassie 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 Umgangssform  
wurde allmählich sehr „locker“. Hoffentlich liegt  
dies alles noch in Erinnerung und hoffentlich werden  
wir <sup>uns</sup> 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 Jakke

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 -

Krümmen - ET-Kataloge -

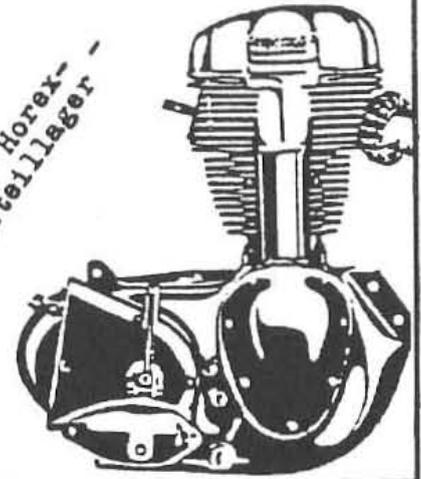
22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

64807 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!

- Grobes Horex-  
Ersatzteillager -



## 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 eingereichten Beiträge bleibt vorbehalten.

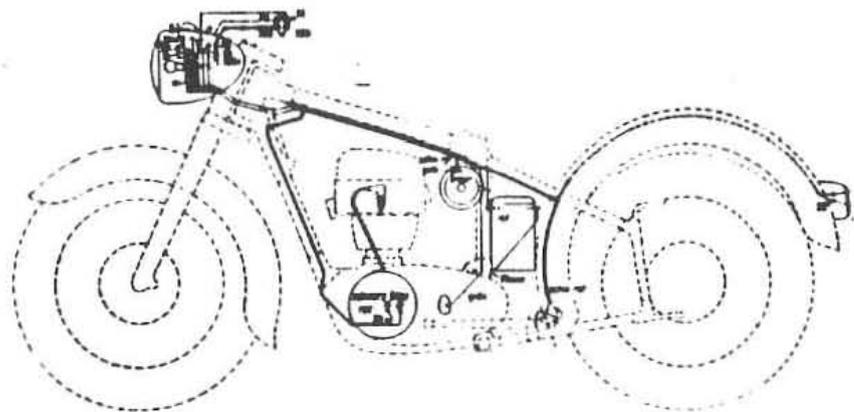
Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

## 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

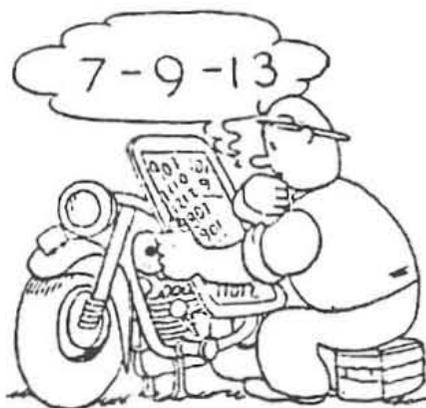
Zulieferer MWP übernimmt in einem Gemeinschaftsunternehmen die Mehrheit / Umsatz von 530 Millionen DM

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 Personenzug 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.

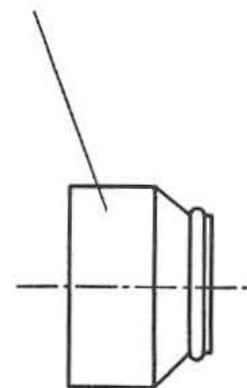
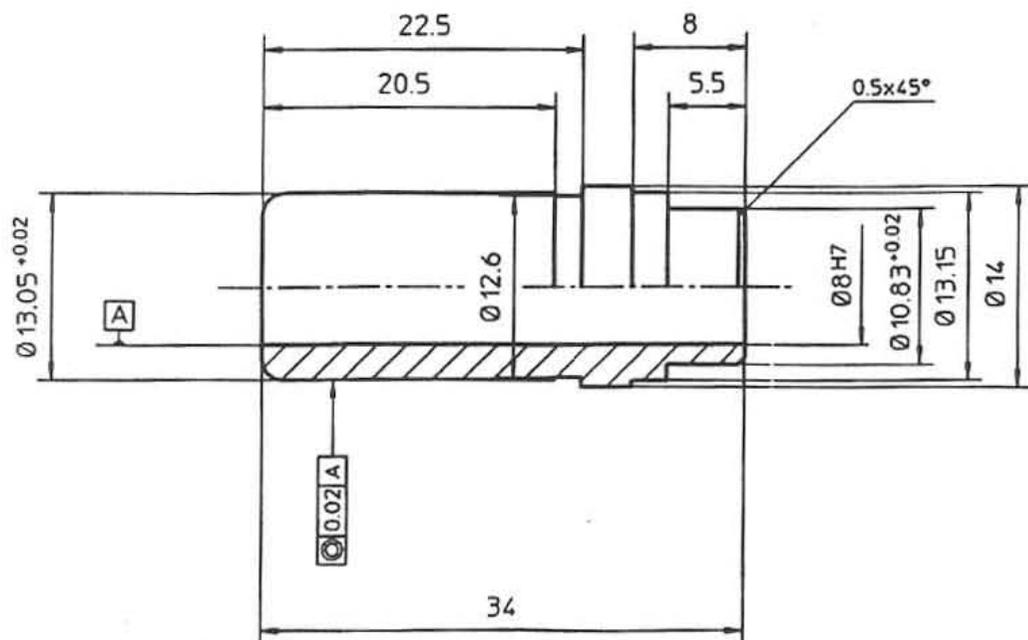
MWP ist ein Unternehmen, das in den nächsten Wochen erst gegründet werden soll. Es entsteht aus dem Zusammenschluß der Mahle - J. Wizemann GmbH & Co. KG mit der Pleuco GmbH Carl Pleus und Söhne. MWP wird nach früheren Angaben etwa 2500 Mitarbeiter haben und 400 Millionen DM Umsatz erwirtschaften. Neben 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 Rz = 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. Ferene Wald, 34385 Bad Karlshafen, Tel.05672-8353. Zündschlossabdeckungen sind für 43,70DM zu bekommen.

-Optik Krebsler, 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 HB 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 stände 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 Schlicksopp 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.

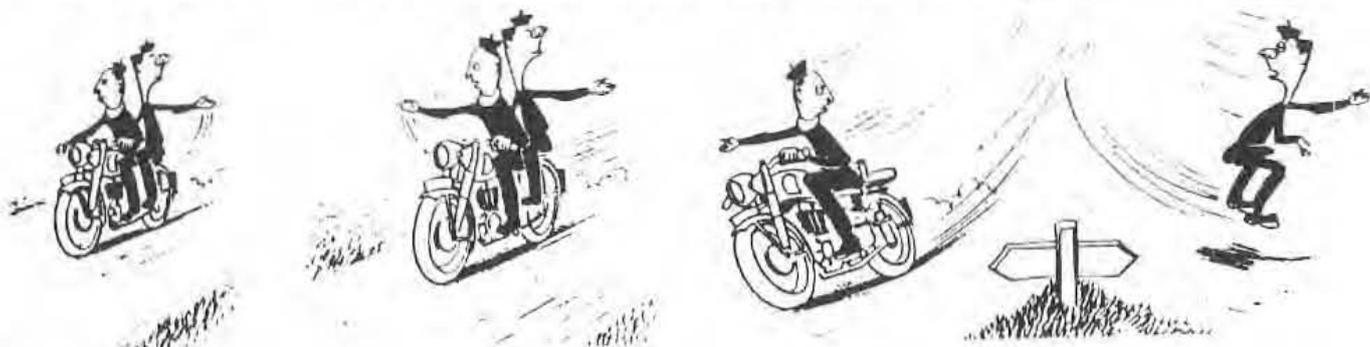
Den Pokal als jüngster Fahrer auf HOREX-Regina und gleich noch den Rätsel-Pokal für das Preisausschreiben dazu, erhielt Tobias Tinschert vom HOREX-Club Bad Bramstedt. Außerdem besitzt der Tobias eine mit der schönsten Reginas, da sie ein seltenes Stück darstellt - nicht weil sie mit der Farbe rot versehen, 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 Kinderspielplatz 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 Imperortelegabel 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 Imperator/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 Imperortelegabeln 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 Imperator 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

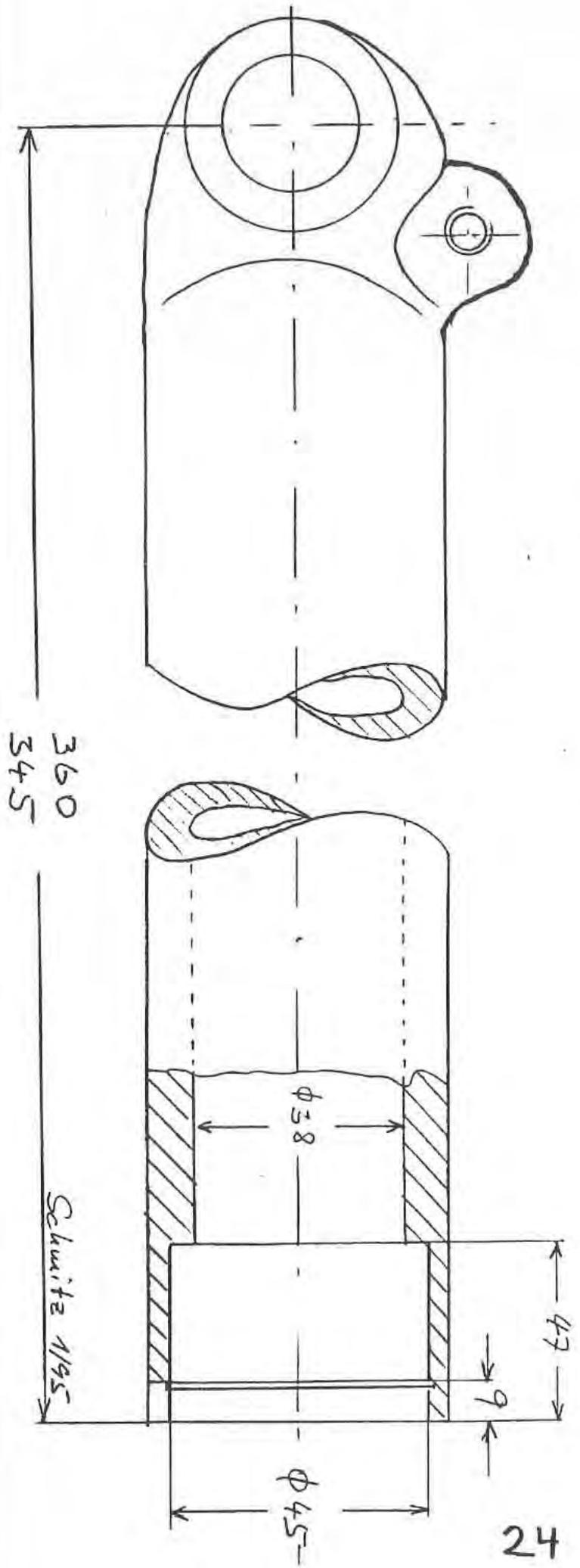
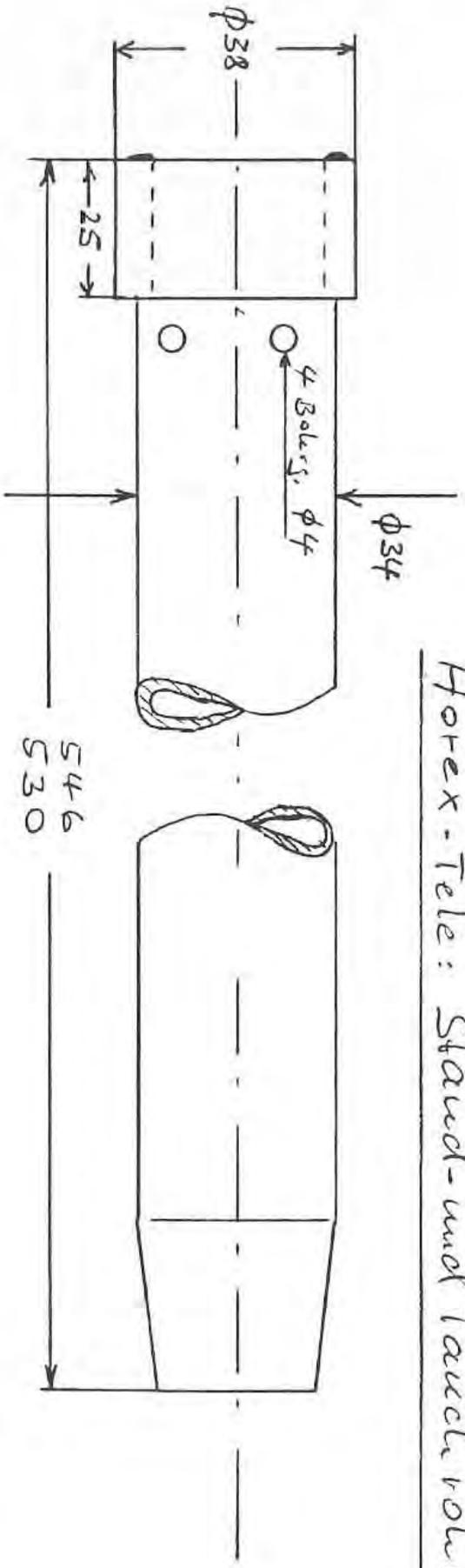
### **Auszug aus den Ersatzteillisten**

Was ich immer noch nicht weiß: Who is who?? Welche ist nun die kürzere? Ich vermute, die von der Imperator.

Ich bin gespannt auf die nächste Folge!

Klaus Schmitz

Horax-Tele: Staud- und Tauchrohr



Jörg Naumann  
Fr.-v. Bodelschwingh- Str. 40  
55218 INGELHEM  
06132/86803

## HOREX Fahrgestell. u. Motornummer

Typ	Baujahr	Fahrgeest.nr.		Motor.nr.	Bemerkung		
S 2	1931	35051-	35900	849 St.	20051- 20900	OHV 200 1Zyl. 6,5 PS	
	1932	35901-	45107	206 St.	20901- 21107	Doppelport. 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.nr.	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	Doppelport. 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.nr.	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	4 St.	TM- als Vorz.	OHV 350 1Zyl. 14 PS	
	1935	GF- 115-GF-	421125	421 St.	sonst wie Fahr- gest.nr.	gekapselte Vent., langes Steuergeh. Trockensumpf-	
	1936	GF- 716-GF-	1275126	1268 St.		Umlaufschmierung	
	1937	GF- 417-GF-	751107	747 St.		Ab 1937 15 PS	
	1938	GF- 118-GF-	561128	561 St.		Hub 92 Bohr. 69	
	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 Fahrgeest.- 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 Fahrgeest.nr.	Nur Mod. 37 mit innenl. Ölp.	
	1939	HF- 21329-	HF- 115299	939 St.	Prod. Gesamt 2992 St. Hub 99 Bohr. 80		
T 5	1928	28001-	28273	273 St.		Eig. SV 500 1Zyl 14 PS	
	1929	28274-	28491	217 St.	EM als Vorz.	Aussenl. Ölp. Trockensumpf-	
	1930	28492-	28538	46 St.	Von 9001-	umlaufschm. Magnetzünd.	
	1931	28539-	28550	11 St.	bis 9056	Hub 99 Bohr. 80	
	1932	28551-	28557	6 St.			
	1933	28558-	28638	80 St.			
	Noch T5	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 Fahrgeest.nr.		
1935		F- 20045-	F-975125	775 St.	WM- als Vorz. sonst wie Fahrgeest. 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 Fahrgeest.nr.	Frischöl, innenl. Ölpump. Frischöl, aussenl. Ölpump. 4- Gang Fussschaltung	
1938	HF- 1118-	HF-1445128	1434 St.				
1939	HF- 48229-	HF- 117099	688 St.				
1940	HF- 7160-	HF- 246120	175 St.	Prod. Gesamt 6168 St.			
T 6	1928	29002-	29080	78 St.	FM oder nur Mot.nr.	SV 600 1Zyl. 16 PS Trocken-	
	1929	29081-	29161	80 St.	9001- 9056	sumpfumlaufschm.	
	1930	29162-	29237	75 St.		Graugusskopf	
	1931	29238-	29264	26 St.		Hub 118 Bohr. 80	

	1932		29265-	29270	5 St.		
	1933		29271-	29306	35 St.		
Noch							
T 6	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 1Zyl. 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.		
		1	101150 R-	103150 R	20 St.		OHV 350 l Zyl. Flachtank
		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 Schleppebel 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, Rundscheifen, 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.

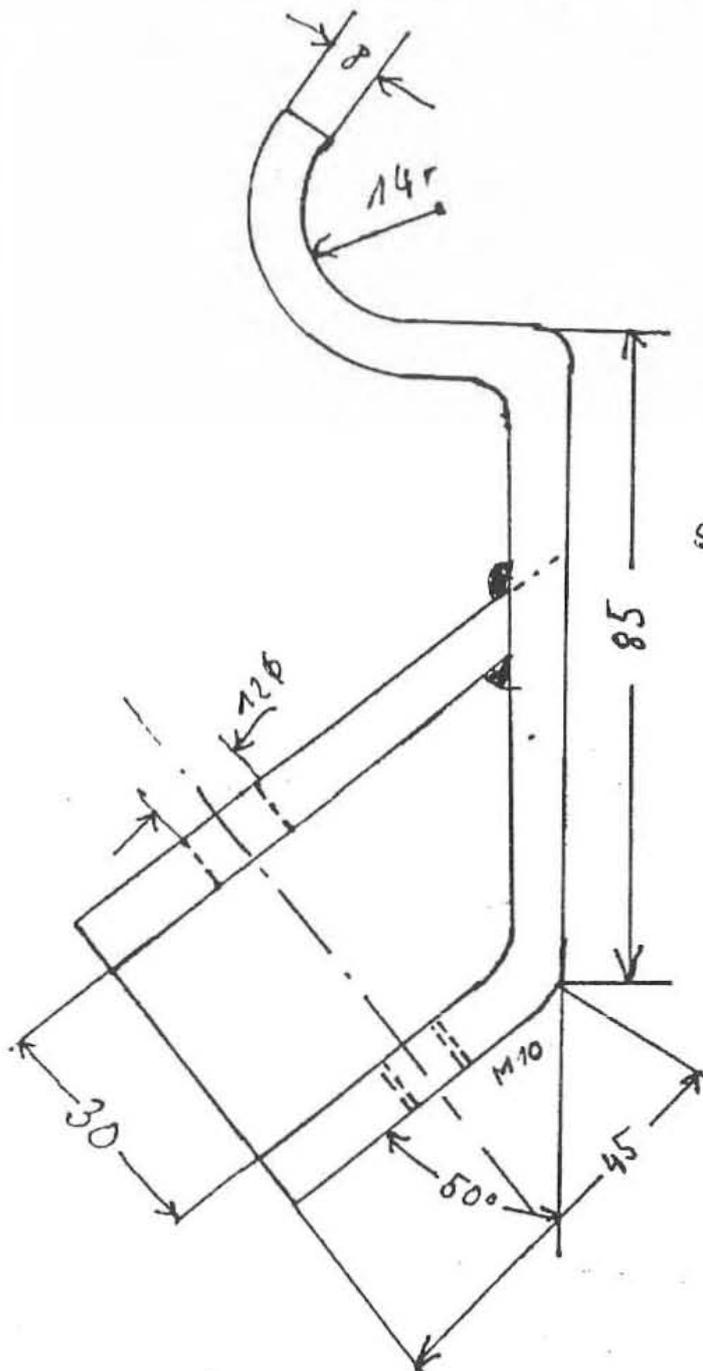
-Alois Wiesböck der bekannte Sandbahnweltmeister kümmert sich um Probleme und Wünsche an und für Veteranenmotoren. 84494 Niederbergkirchen Tel. 08639-1310

-Lenker aus anderen Rohrdicken als 22mm z.B. Vorkrieg liefert LSL, Hauptstr. 406, 47809 Krefeld-Oppum.

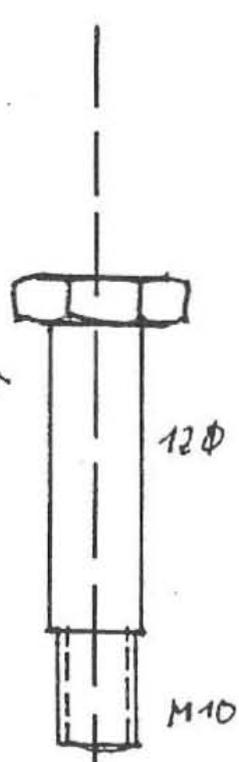
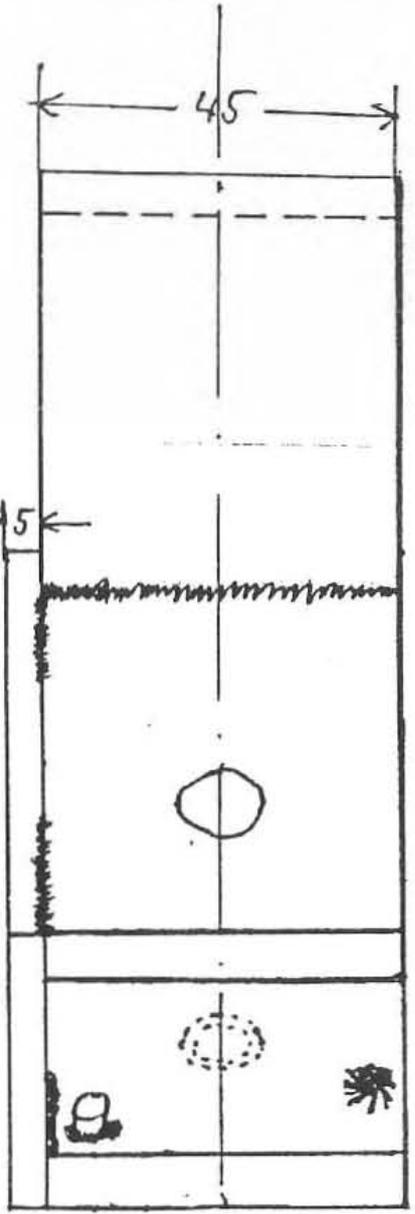
-In der Info 2/95 der Victoria Interessengemeinschaft wird Martin Schumann aus Gladbeck Tel. 02043-681533 als Anbieter von Leistungen wie: Nachfertigungen in Blech, Gummi, Kunststoff - nach Muster angegeben. Weiter erbringt er Leistungen in der Reparatur von Elektroteilen wie Zündschlösser, Zündspulen 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.

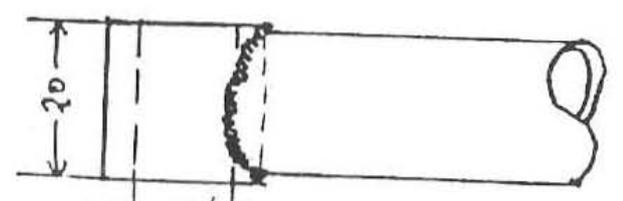
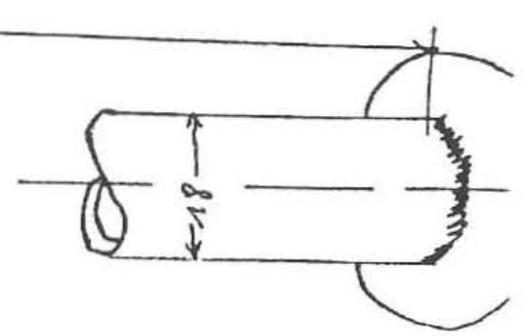
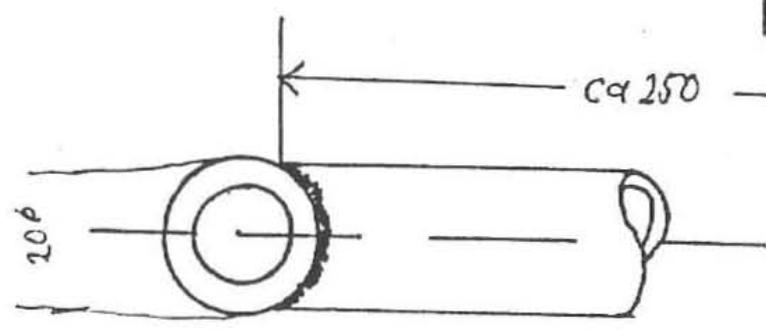
# SEITENSTÄNDER RESI-IMF



Seitenplatte → 5



- \* = Schweißpunkt z oberen Arretier des Stützarme
- ☺ = Angeschweißter Bolzen  $\phi 6\text{mm}$ , A Achlag des Stützarmes

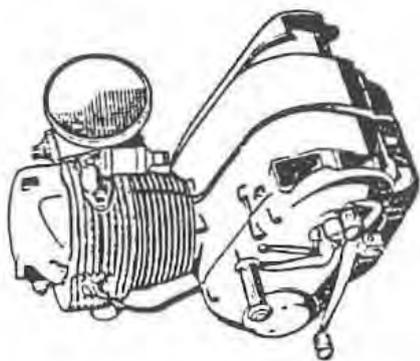


30

M 1:1

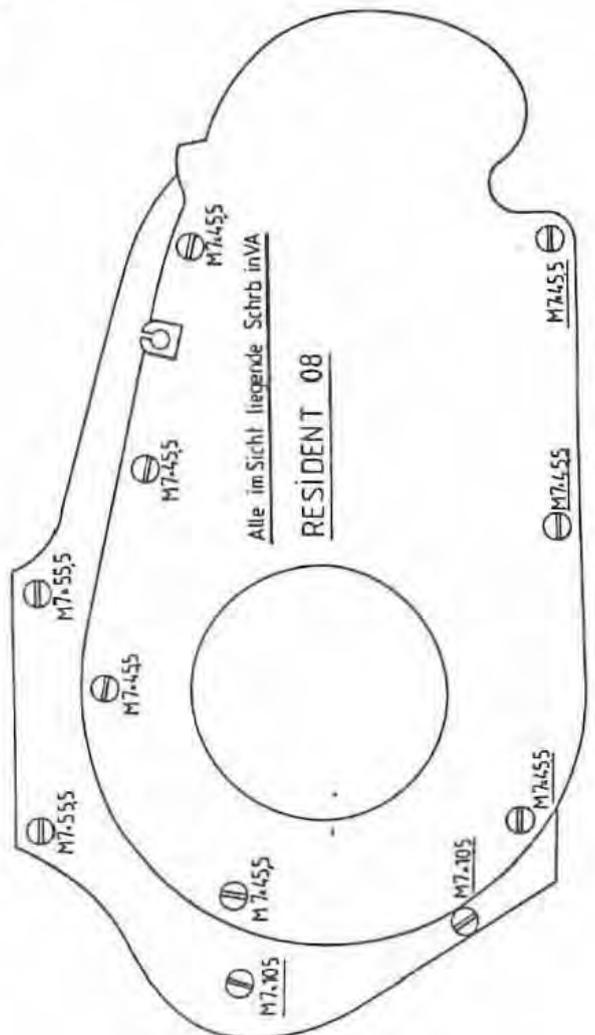
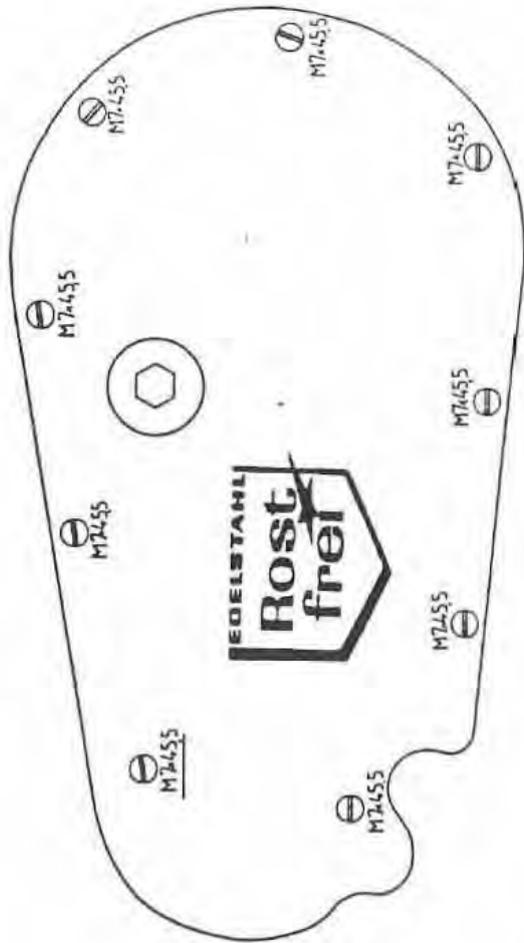
Uwe Tel. 06181-28319 zeigte zur Sternfahrt in Berlin einen Eigenbau Seitenständer für Resident der Überzeugte. Nun liefert er Die Bauanleitung nach. Danke Uwe

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  
 Aalenseweg 40  
 NL-7091 - AG - Dinperlo  
 Telefon 00 31 83 55 22 23



# FRITZ WOLF FEUERSTÜHLE



Die ersten Motorräder waren miserabel gefedert ...



... und ließen sich nur mühsam in Gang bringen ...



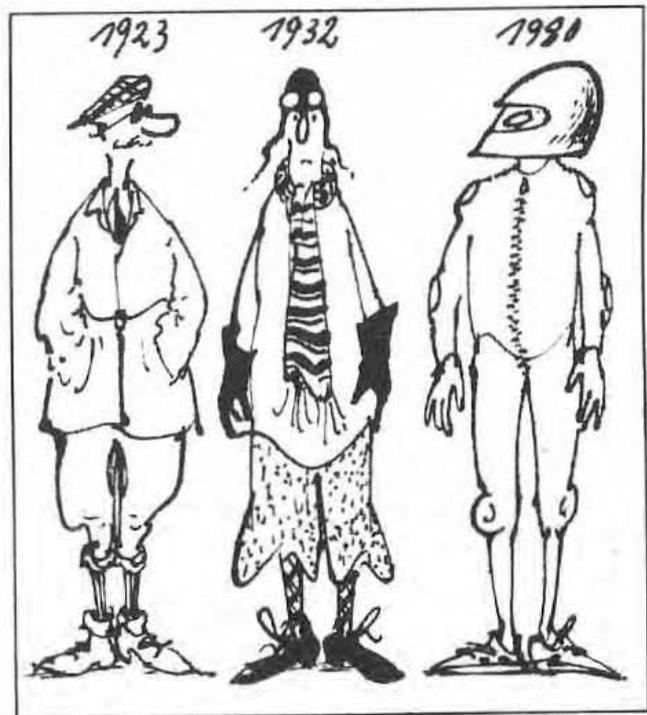
... bis irgendwann Starts aus dem Stand möglich wurden.



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 Ampermoching, 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, Bublitzer 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 (), 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.

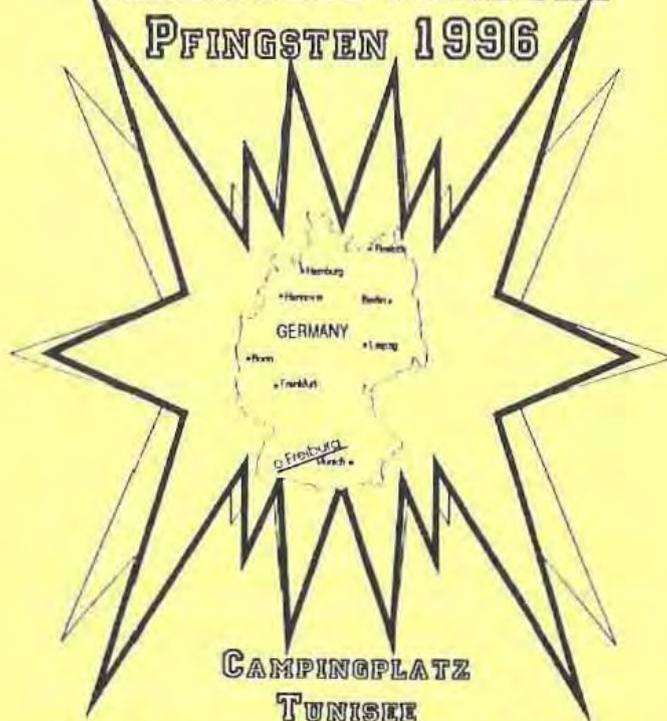
Suche Regina 350 bzw. 400 in gutem Zustand. Kleine Instandsetzungsarbeiten sind kein Problem, jedoch sollte eine Vollrestaurierung nicht nötig sein. Originalzustand bevorzugt. Tel. 02722-52050 Christoph.

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.

## 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 Ritzsegment 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.