

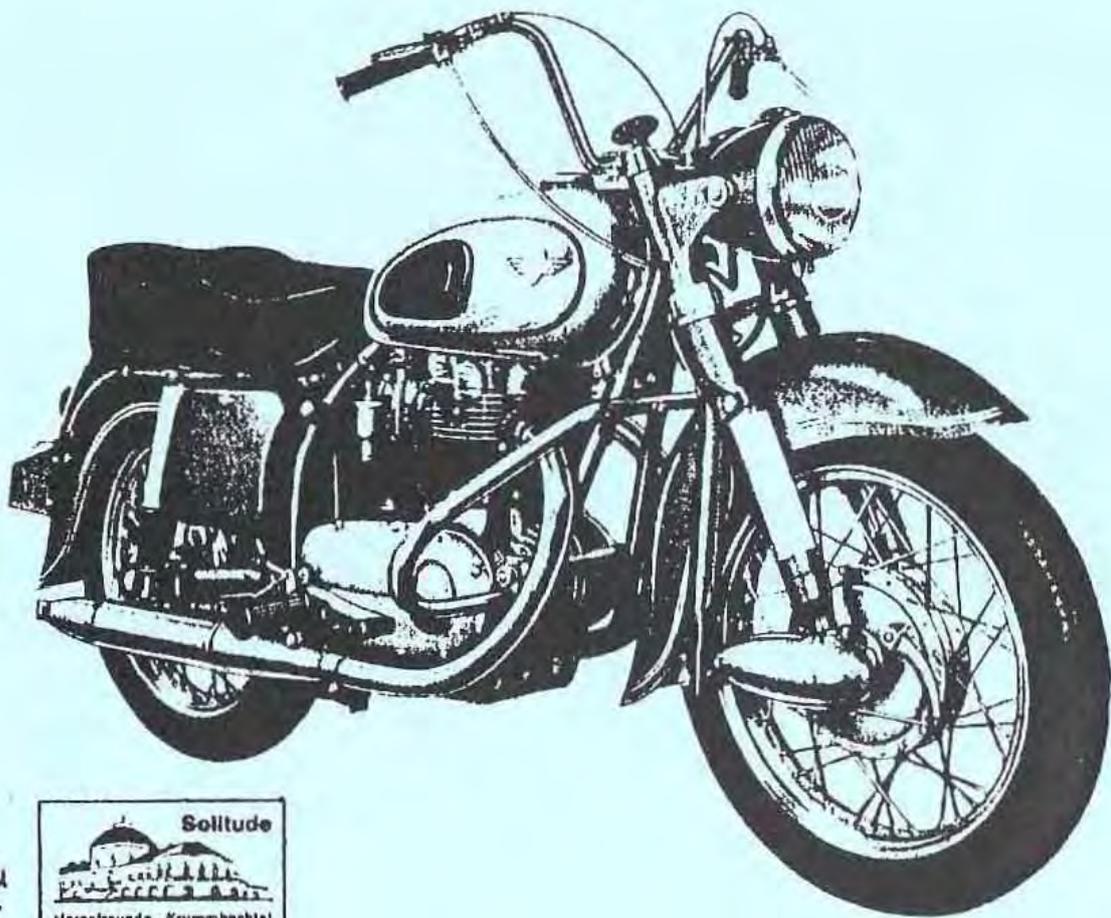
150490

Preis 2,-



HOREX

BOLE




AMC Lu.-Oppau
Horex-Freunde



NR. 2



Bild Nr.

AUSPUFFANLAGE

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

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

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

ACHTUNG Die maschinengebogenen Krümmer für REGINA's mit Gußkopf ver

Handgefertigte Krümmer sind Original nachgebaut und pas

HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND
REGINA · RESIDENT · IMPERATOR

Teilleiste 89/90 mit 530 Bildpositionen ·
Motorenrevision · Restauration · Teilefertigung ·
Tauschkurbelwellen · Einspeicherservice ·
Gebrauchtmotoren · Neues Werkstatt-Handbuch ·
Aluschweißungen · Lagersitzreparaturen

TECHNIK

8720 SCHWEINFURT
Zehntschr. 28 · Tel. 09721-41455 u. 1415

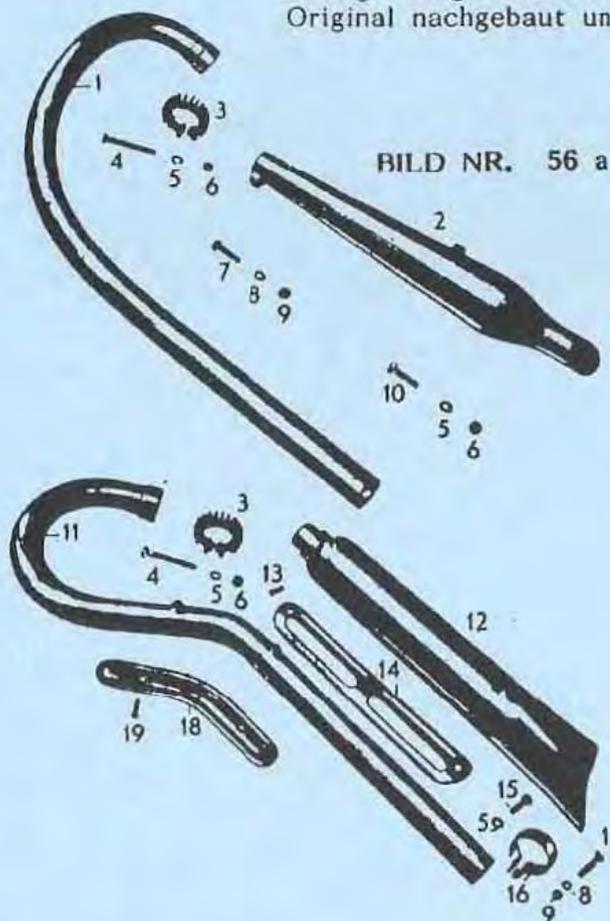


BILD NR. 56 a



BILD NR. 56

LIEBE HOREXIANER!

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

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

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

Constantin Klinger

IMPRESSUM HOREX - BOTE

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

Redaktion Constantin Klinger

Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
Kto. 318039303 BLZ. 500 502 01

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

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

HOREX Regina ERSATZTEILE

zum Beispiel:

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

und vieles mehr

fordern Sie kostenlose Ersatzteillisten an.

MOTORRAD STEMLER GmbH

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

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

INHALT

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

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

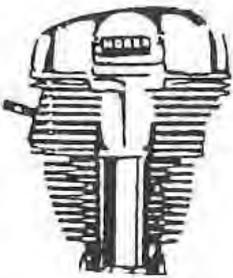
Mischkammereinsatz Regina 4= Nr. 3

Leerlaufdüse Regina 1,3= 0,45

Luftregulierschraube offen Regina 1=1x

Leerlaufdüse Resident 250,350=0,5

Paul Nauwelaers



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

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

Andere Spezialreperaturen und An-
fertigungen auf Anfrage.

Besuchen Sie uns auf der Veterama
in Ludwigshafen, Eberthalle, Eingang.

36. Internationale HOREX-STERNFAHRT 1990

in
Bremen



- Freitag 1.6.:** Ankunft der Gäste
 - Samstag 2.6.:** Kameradschaftsabend
in Festsaal
 - Sonntag 3.6.:** Spiele
Bewertung der Veteranen
Festsaal mit
Preisverleih
Tombola und
Tanz
 - Montag 4.6.:** Verabschiedung der Gäste
(Änderung des Programms vorbehalten)
- Ausschreibungen bitte bei:
Bernd Kocarka
Kissingerstr. 52
2800 Bremen 1 Tel.: 0421/ 373933 (abends)
anfordern.

HOREX

Horex-Freunde Bremen e. V.

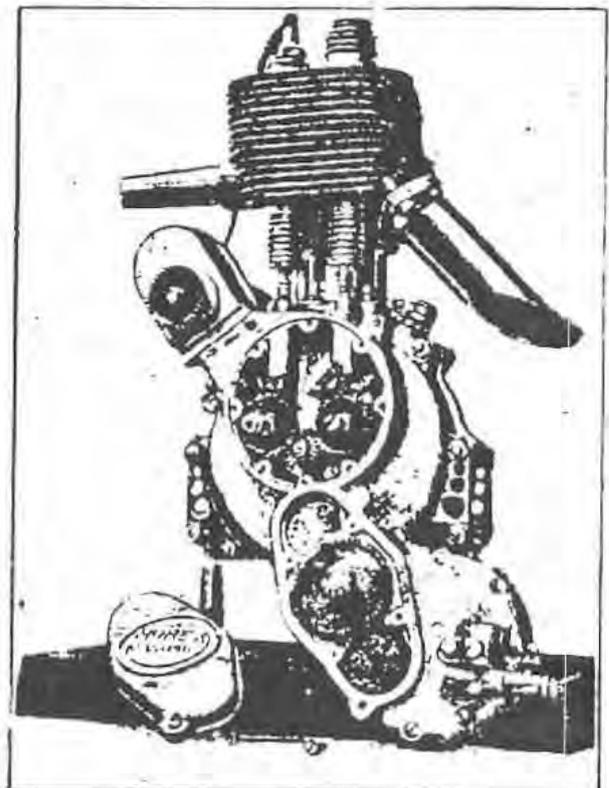


Der Redaktionsschluß für Heft 3/90, dies er-
scheint Mitte Juli, ist der 1. Juli 1990.

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Ueber den konstruktiven Aufbau hier die wesentlichsten Daten:

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

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

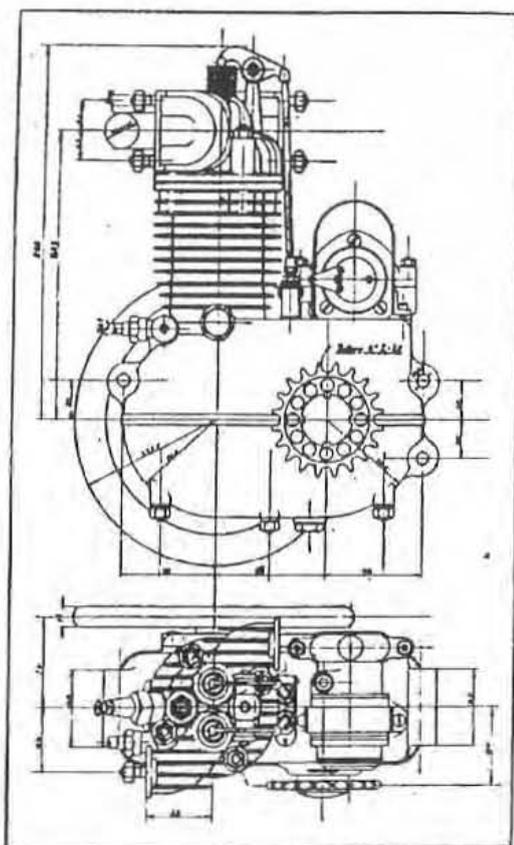
Der normal ausgeführte, auf Druckfedern ruhende Sattel hat 750 mm Bodenhöhe.

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

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

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

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



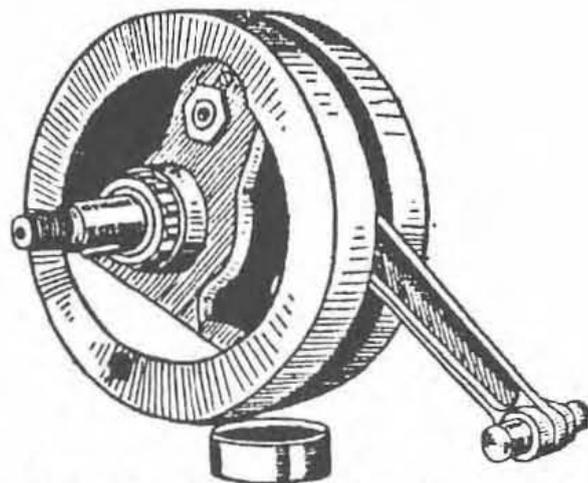
Der 250-ccm-Columbus-Motor

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

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

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

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



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

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

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

Die Schwungmasse liegt im Gehäuseinnern.

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

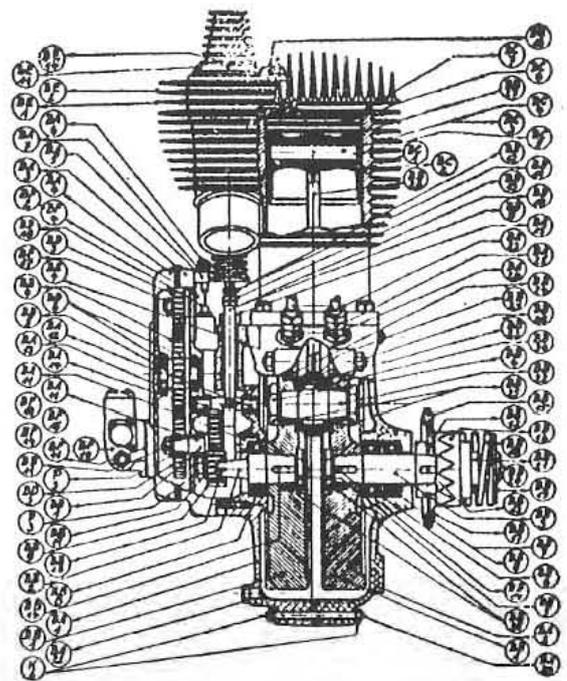
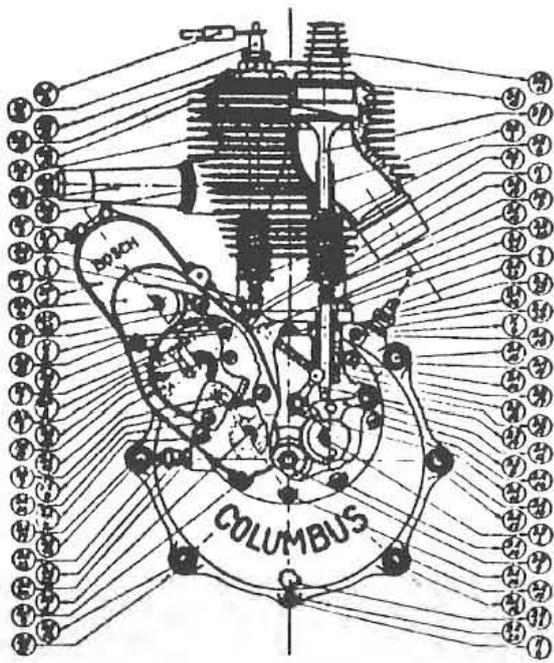
Der Zweikolbenvergaser ist Fabrikat Brown & Barlow, Typ 120 — 1 N.

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

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

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

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



Der Kickstarter ist vollkommen gekapselt.

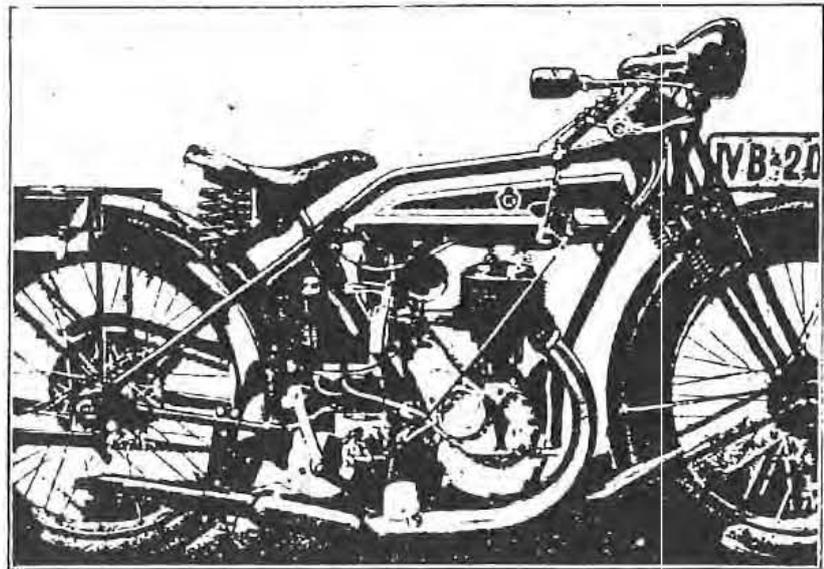
Den Antrieb des Hinterrades besorgt eine blechverschaltete, original-englische Coventry-Rollenkette, $\frac{1}{8}'' \times \frac{1}{8}''$.

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

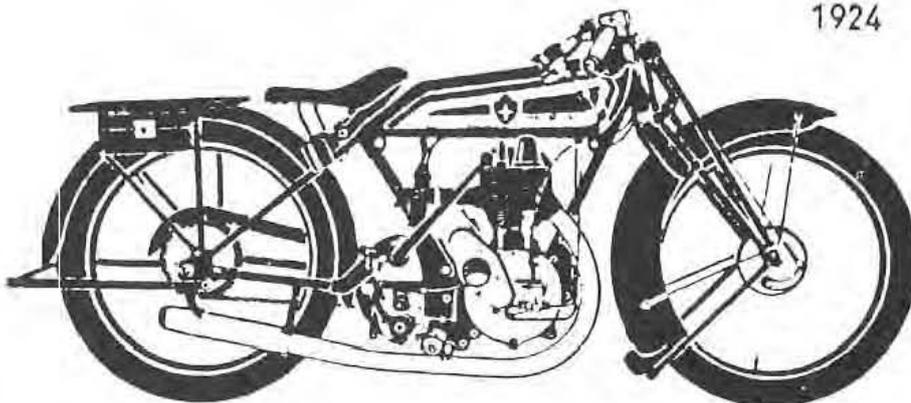
Soviel über die technischen Einzelheiten des Horex-Motorrades, wie es jetzt als Modell 1926 auf dem Markt ist. Als ausgesprochenes Strapazierfahrzeug von hohen Qualitäten wird es seinen Weg

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

Ing. Alexander Büttner.



500-ccm-Horex-Einzylinder von der Schalthebelselle



1924

Unter uns im Horex-Club.

Termin-Service:

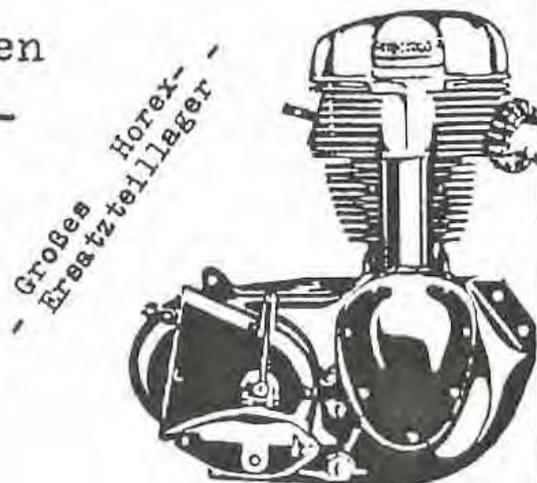
- 28.4 Hessen-Nassau-Marathon für Veteranenfahrzeuge
bis Bj.1939. Tel.05665/4722
- 8.-11.6 Treffen des Horex-Club-Niederlanden
Horex-Treffen Laan van Kanaän 20
1944 RR Beverwijk NH - Niederlanden
- 7.-8.7 Sommertreffen der Veteranenfreunde Hütten-
bergland. Tel.06403/2435

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

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

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

AUCH ANKAUF!



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Diese Reifengröße bekommt man problemlos eingetragen.

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

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

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

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

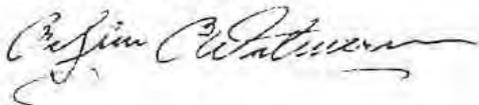
Bei einer Urlaubsfahrt von 4000 km mit SW, Frau und viel Gepäck war eine gepflegte SX-Kette nach 3000 km schon unbrauchbar geworden. Bei dieser Fahrt hatten wir auch den berühmten Kolbenklemmer. Allerdings wegen Motorüberhitzung; hervorgerufen durch spanische Sommerhitze und längere Autobahnfahrt im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

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

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

mit freundlichem Gruß

Achim Adelman



Achim Adelman

Bahnhofstr. 3

6758 Lauterecken

06382/8089



YAMAHA - PABST

ALU-Nachgußteile von SIEGMUND-PABST

Reibungsdämpferknöpfe Reginaart, Residentart mit kl. Horexzeichen, +Residentart mit großem Horexzeichen wie Reginahandgriff kombiniert. Tankemblem aus einem Guß, Fahrerfußrasten Resi/Imp., Hauptständer Regina/Resi/Imp., Alu-Zwischenring Imp. für Honda 12 Volt-Lima Umbau, Nockenöelwannen für Resi-Nochenwellenrettung, Werkzeugkasten Resi links, Handgriff Resi-Sitzbank/Regina Kotfl., Kettenkastenhalbmonde Resi/imp., Seitenständer arme Resi/Imp. Verstärkte Ventildeckel Imp. auch mit eingebauter Motorentlüftung, Gepäckträger für Steib 5250, andere Alunachgußteile auf Anfrage + Nachbau v. Einzelstücken möglich, Auspuffzwischendämpfer V2A f. Resi/Imp., Nockenwellen instandsetzung Resi/Imp. auf Anfrage.

Verkauf-Tausch-Ankauf von anderen

Teilen möglich!

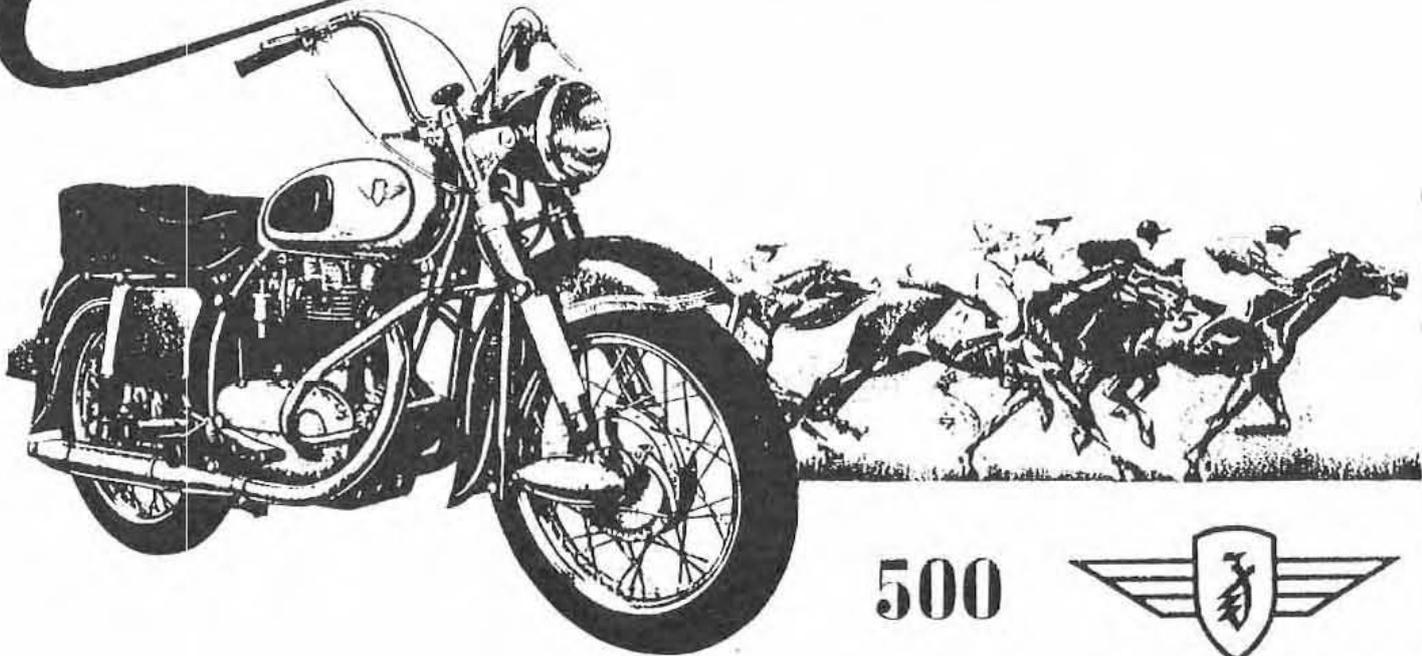
YAMAHA-PABST · Ottweiler Str. 10 · 6690 St. Wendel-Niederflinxweiler

DIE AKTUELLE ZEITSCHRIFT FÜR HOREX-FREUNDE

UND ALLE, DIE ES WERDEN WOLLEN

ZÜNDAPP

Citation



500



Dieser Bericht von ... Rahmen er-
schien in der Clubzeitschrift vom
Deutschen-Motorrad-Register in den
USA. Zur Verfügung gestellt von
P. Nauwelaers und ins Deutsche über-
setzt durch den Horex-Novicen.

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

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

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

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

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

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

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

kriegszeit, in der die europäische Wirtschaft auf den Wiederaufbau und nicht auf die Konsumindustrie konzentriert war. Diese Umstände ließen das Interesse bei den US-Bürgern an einer Horex schwinden, sofern er nicht bewußt die Verkaufsräume betrat.

Die nächste Szene unseres "Wer will was Spiel's" findet hinter verschlossenen Türen statt, wir verlassen sie, denn die historischen Details sind nur noch Vermutungen. Die Resultate werden gegen Ende dieses Jahres klar. Es genügt zu sagen, daß die Dämmerung des Jahres 1958 mit einem absolut neuen Zweirad, welches die amerikanische Küste erreicht, beginnt.

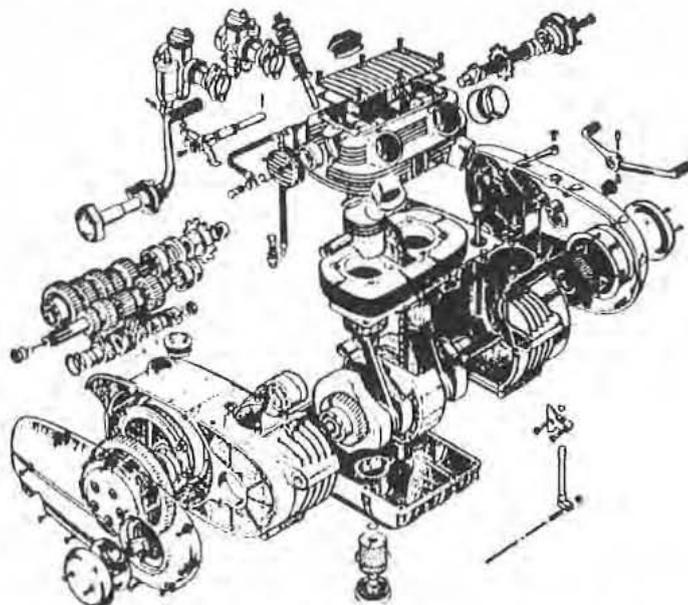
Ganzseitige Anzeigen wurden geschaltet, der Importeur "Berliner-Motor-Corporation" teilt mit "Dies ist die Maschine auf die Sie gewartet haben." Berliners heiße, neue Offerte geht als Zündapp Citation in den Markt. Der bekannte Namen Zündapp prangt von zwei Tankplaketten sowie vom Typenschild. Aber jeder der etwas Fantasie hat, merkt das dieser kleine Schwindel eine vergrößerte und unter anderem Namen aufgelegte Horex-Imperator, für den US-Markt, ist. Die Zeitung "Intrepid Motorcycle Mechanics" findet schnell heraus, daß dieses Motorrad unter starker Unterstützung einer traditionsreichen ausländischen Marke entstanden ist - HOREX - !

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

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

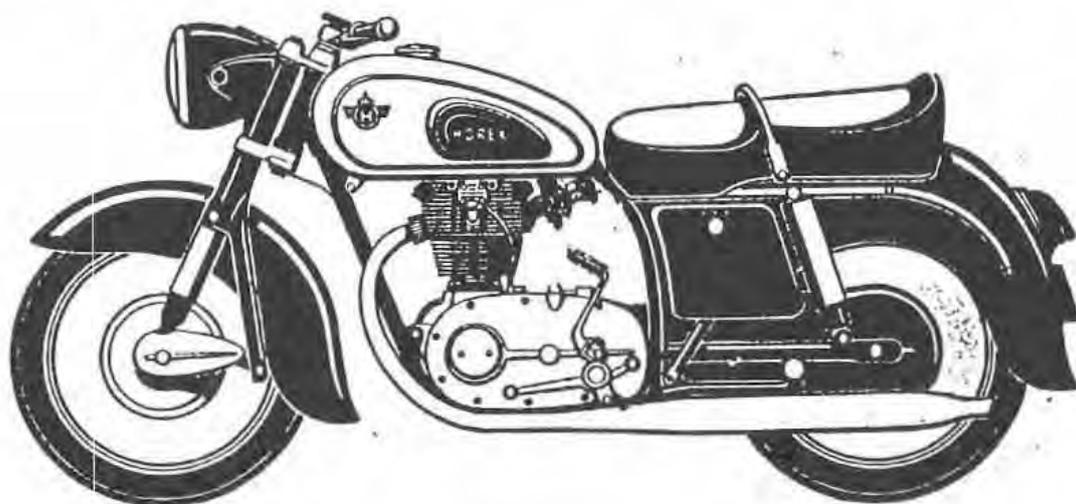
Nach einem langsamen Start, wurde der Verkauf der Citation; Berliner hatte durch einen erweiterten Händlerkreis und erfolgreiche Werbekampagne für den Erfolg gesorgt; durch die Geschäftsführung in Deutschland immer besser beurteilt. Leider braut sich großer Ärger zusammen. Einige Monate nach dem die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

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



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

Imperator „S 450“



Das schnellste Pferd im Horex-Stall.

452 ccm Zweizylinder-Viertakt-Motor mit obenliegender Nockenwelle.

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

Preis DM 2950,— ab Werk.

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

Die deutsche Versicherungssituation verbesserte sich und am Lager befindliche Motorräder fanden deutsche Kunden. Einige Horex-Clubs hatten Interesse an Horex und dies auch noch in unserer Zeit; unterstützt von einigen Händlerwerkstätten.

Hier ergab sich nun eine Gelegenheit zur Überprüfung der Horex-Situation. Die erwähnenswerteste ist die des Motorradzeitungs-Herausgeber Floyd Clymer im Jahr 1960. Clymer kam mit Geld, welches er durch den Verkauf seiner Zeitung "Cycle" an Ziff Davis realisierte. Er kaufte, unterstützt von Friedel Münch, die original Werkzeuge der Imperator. Friedel Münch fertigte einige Prototypen einer neuen Horex, unter dem Namen *Indian*. Dies waren interessante Maschinen, Fahrwerk von Tartarin und Grimeca aus Italien. Der Motor hatte 600ccm-Aluzylinder, Wechselstromlichtmaschine, Magnesiumgehäuse und eine größere Kupplung.

ZUNDAPP-WERKE GMBH · NURNBERG

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

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

Ihr Horex Novice

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

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

Donnerstag, 14. Juli

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

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

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

Freitag, 15. Juli

34831 km Tachostand. Will nun endlich nach Marseille. Fahre auf der N7 durch Lyon, danach auf die Autobahn. 32 France Maud. Der Himmel ist etwas bedeckt und ich habe vorsichtshalber Regenzeug an. Je weiter ich nach Süden komme, es wird immer wärmer. Etwa bei Valença entledige ich mich sämtlicher "überflüssiger Klamotten" und stau sie weg. Blauer Himmel - endlich!

Einzigster Abstecher den ich noch mache, Avignon. Aber auch nur kurz. Selbst zur Mittagszeit erscheint mir die Stadt durch die Autos zu hektisch. Will endlich im Mittelmeer baden - basta. Also weiter - und, stehe um 15⁰⁰ Uhr mit Regina in Marseille am Kai und genieße die Aussicht auf das Meer und einen einlaufenden Dampfer.

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

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

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

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

Samstag, 16. Juli

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

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

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

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

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

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

Sonntag, 17. Juli

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

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

Am späten Nachmittag eine leichte Klettertour durch die Felsen.

Montag, 18. Juli

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

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

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

Was sind nun die Vorteile eines 12 Volt-Umbaus?

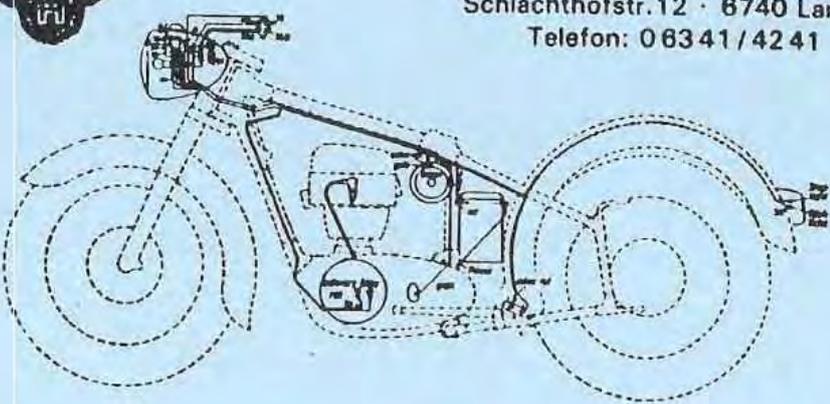
Bei gleicher Leistung halbiert sich die Strombelastung der Leistung $P=V \times I$, die 12 Volt Glühbirne sind preiswerter als die 6 Volt-Birnen, außerdem kann mit entsprechendem Lampeneinsatz H4 Licht gefahren werden. Von 6 Volt H4 ist abzuraten, da die original Regina-Lichtmaschine schnell überlastet,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

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

Laubersheimer



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



<p>Neue Spannungsregler für alle Lichtmaschinen DM 130,-</p> <p>Kabelbäume in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan DM 70,-</p> <p>Instandsetzung von Zündmagneten schnell und kostengünstig</p>	<p>Gleichstromanker wickeln 130,- 200,-</p> <p>Zündspulen wickeln DM 70,-</p> <p>Drehstromanker im Tausch DM 130,-</p> <p>Auf sämtliche Arbeiten und Produkte 1 Jahr Garantie</p> <p style="font-size: small;">Bitte kostenlose Preisliste anfordern. Postversand jeden Tag, auch ins Ausland.</p>
---	---

ANZEIGEN

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

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

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

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

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

Suche Regina-Flachtank in gutem Zustand. 04352/1079

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

2 Werkzeugkästen Imperator zu verk. 07125/5158

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

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

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

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

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

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

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

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

Resident 350 und Regina 400 zu verk. 06146/7304

Suche Kontakt zu SB 35 Besitzern. 07843/1296

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

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

HOREX-NEUTEILE

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

KLAUS FORSTER

A. d. Stadtwiesen 37

6140 Bensheim 2

Tel. 06251-73223 ab 19 Uhr