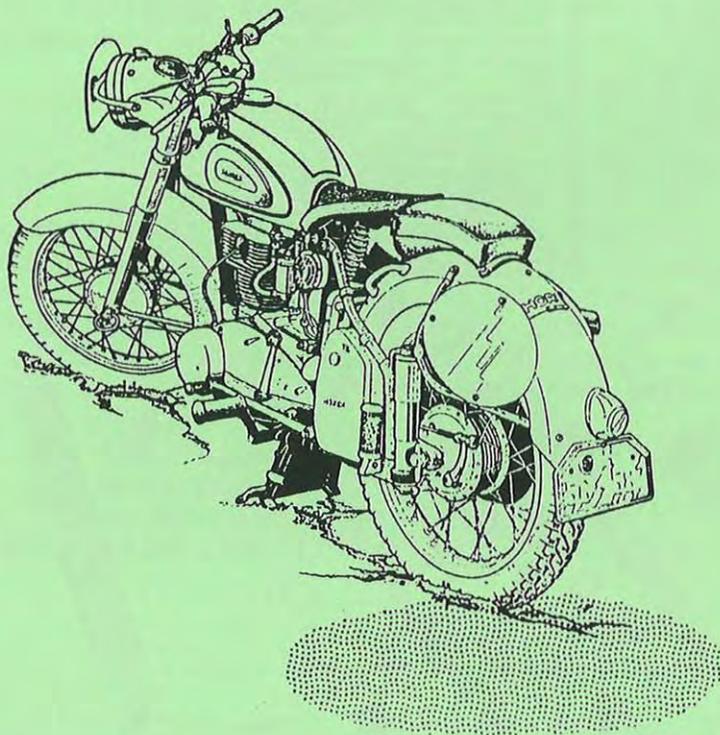




HOREX

BOLE



NR. 3



Bild Nr.

TELESKOPGABEL

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

HOREX

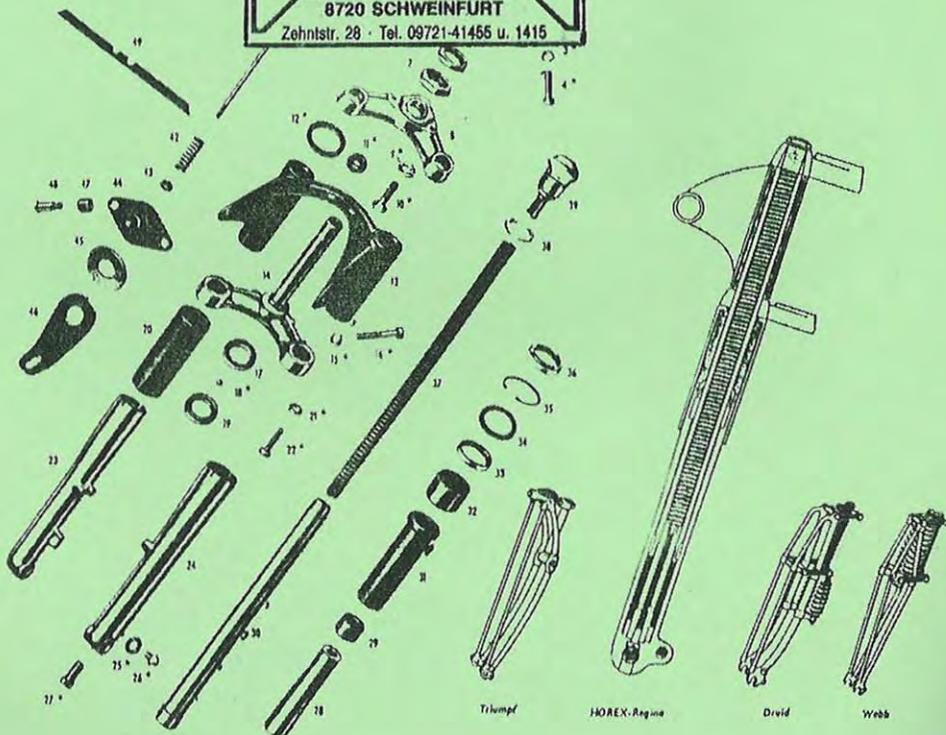
ERSATZTEILE-VERSAND
 REGINA · RESIDENT · IMPERATOR

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

KONISCHE DÄMPFER MIT NAHT

TECHNIK

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



LIEBE HOREXIANER!

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

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

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

Es war eine schöne Sternfahrt !!!

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

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

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

Somit verbleibe ich mit freundlichen Horex-Grüßen.

Constantin Klinger

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Postadresse Constantin Klinger
Rotlintstr. 51
6000 Frankfurt 1

Redaktion Constantin Klinger

Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
Kto. 318039303 BLZ. 500 502 01

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

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

INHALT

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

TECHNISCHE DATEN FÜR IMPERATOR

Leistung und Verbrauch

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

Kraftstoffverbrauch

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

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

Kraftstoff-Tankinhalt	17 Liter
Kraftstoffreserve	3 Liter

Motor

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

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

Getriebe

Getriebeübersetzungen

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

Abmessungen und Gewichte

(Einfederung durch Eigengewicht)

Gesamtlänge	2140 mm - Lenkerbreite 660 mm
Höhe	990 mm - Sattelhöhe 785 mm
Radstand	1380 mm

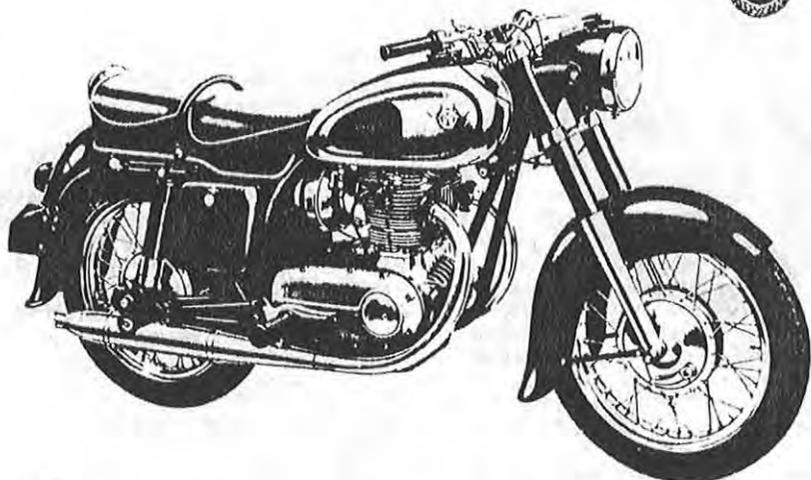
Leergewicht (volle Tankfüllung, 3 Liter Öl, Werkzeuge, Sitzbank)	196 kg (S), 276 kg (G)
Zulässig. Gesamtgewicht Gespann	. vorn 3,25 x 18
Bodenfreiheit	180 mm - Reifenabmessungen
Solo	. vorn 3,25 x 18, hinten 3,5 x 18
Reifenabmessungen Gespann	. vorn 3,25 x 18
hinten	4,0 x 18, Seitenwagen 3,25 x 18

S = Solo; G = Gespann.

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

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

CYCLE-NEW YORK



HOREX *Imperator*

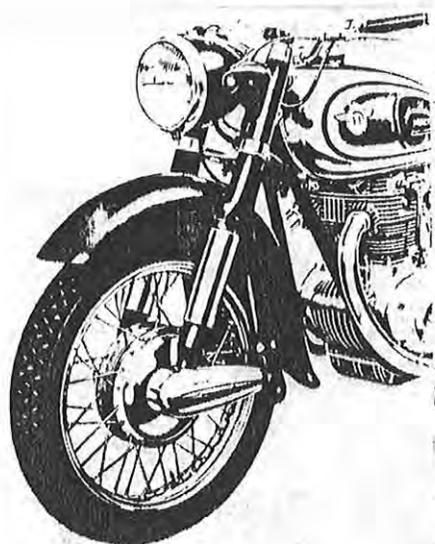
aus Hauspost 6/56

„Haben Sie schon etwas von Ron gehört?“

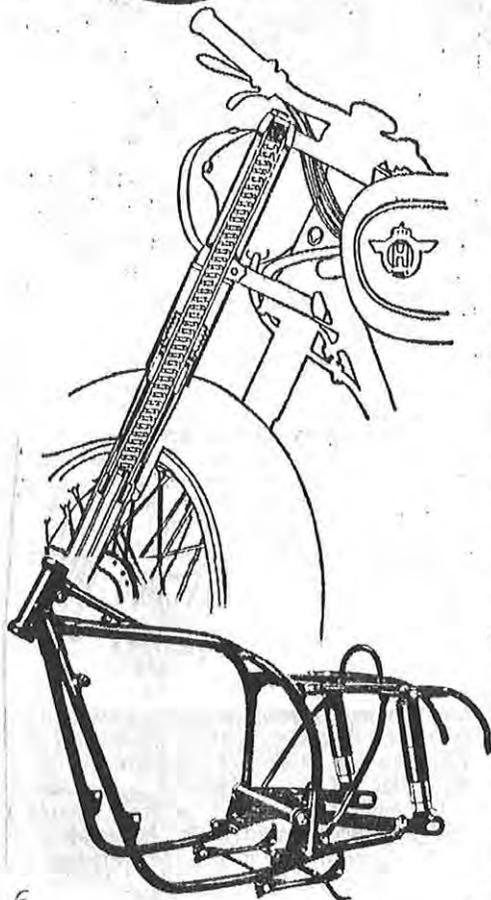
„Ja, man sagte mir, daß er augenblicklich mit der Ausarbeitung eines Testberichtes beschäftigt ist.“ Solche und ähnliche Unterhaltungen hörte man dieser Tage öfters in Verlegerkreisen. Und es ist wahr, der HOREX-IMPÉRATOR wurde allgemein lang und breit diskutiert und gelobt. Durch eine ganze Menge von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

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

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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HOREX

*„Regina“
Resident*

PIECES D'ORIGINE - GENUINE PARTS

ORIGINALTEILEN - ORIGINELE ONDERDELEN

— BELGIUM'S HOREX SPECIALIST —

NAUWELAERS PAUL

Avenue J. Hanssens, 42 Boîte 5

B-1210 Bruxelles

BELGIQUE Tél: (2) 427 28 30



HOREX-STERNFAHRT

ZIEL : HOREX-Club-Taunus - Oberursel

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

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

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

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

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

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

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

Mit lautem Hummel-Hummel quittierte der Horex-Club-Bad Bramstedt seinen Sieg in der Mannschaftswertung. Mit 15 Fahrzeugen haben die Bad Bramstedter sich den Sieg erfahrene. Nach Freiburg holte der Horex-Club-Freiburg den zweiten Mannschaftspreis. Mit 13 HOREX-Maschinen sind die Freiburger gestartet und brachten so den zweiten Platz nach Hause. Den dritten Preis holte sich der Horex-Club-Staufen-Teck, der Horex-Club Fulda-Röhn und der Horex-Club-Berlin mit jeweils 9 Motorrädern.

Pokale erhielten außerdem die Älteste Teilnehmerin und der älteste Teilnehmer- Vera Busse auf Resident und Gerhard Rosenberger auf Regina, die jüngste Teilnehmerin und der jüngste Teilnehmer- Ingeborg Leubner auf Regina und Stephan Peters auf Resident. Viel Beifall erhielten auch die erfolgreichen Gewinner der Originalsten HOREX, sowie solo als auch mit Seitenwagen- Wolfgang Niehling auf einer 1957er Resident, und Kurt Frühlingsdorf auf einem 400 Regina-Gespann.

Nach Abschluß der Siegerehrung sorgten die "Pearls" für den weiteren Abend für Unterhaltung, unterstützt wurden diese durch den Beitrag des Horex-Club-Fulda-Röhn, der das Horex-Lied sang, bis in den Pfingstmontag hinein zur Freude ihrer Zuhörer, die eifrig nachwies, daß sie nicht nur im Horex-Fahren up-to-date sind, sondern auch auf dem glatten Tanzparkett. Die Tombola, reichlich bestückt, gab jedem Gast die Möglichkeit mit Hilfe von Fortuna wertvolle Sachpreise mit nach Hause zu nehmen.

Es war Pfingstmontag morgen als die letzten sich verabschiedeten um an diesem Tag die Rückreise in den Alltag anzutreten.

Die Oberurseler Tage sind vorüber und man darf - ohne in den Verdacht zu kommen in Superlativen zu schwelgen - aus der Rückschau sagen, daß die Sternfahrt ein Höhepunkt in der Geschichte der HOREX-Sternfahrten war. An den beiden Pfingsttagen war der Rythmus des Handwerkstädtchens am Taunus, mehr denn je, von der 4-Takt-Folge der nach Oberursel gekommenen Motorräder bestimmt. Über alle nationalen Grenzen hinweg hatten sich die Freunde der Homburger-Zweiradfahrzeuge unter dem Horex-Zeichen zu einem Stelldichein zusammengefunden in loyalen, kameradschaftlichem Geist.

Das HOREX-Treffen 1989 ist in die Archive und Alben eingegangen und dürfte noch oft Gegenstand freundlichen Erinnerns sein - es lebe die 36. Internationale HOREX-Sternfahrt 1990, deren Ziel Bremen im Norden-Deutschlands sein wird.

Constantin Klinger

ERGEBNISSE der 35 INTERNATIONALEN HOREX-STERNFAHRT 1989 :

Längste Anreise auf eigener Achse:

Damen: Anja Runge aus Bimöhlen auf Resident

Herrn: Peter Schulz aus Schweden auf Imperator

Seitenwagen: Markus Runge auf Imperator

Club mit den meisten Horex-Maschinen:

1. Bad Bramstedt (15 Maschinen)

2. Freiburg (13 Maschinen)

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

Jüngste Teilnehmer auf Horex:

Damen: Ingeborg Leubner auf Regina

Herrn: Stephan Peters auf Resident

Älteste Teilnehmer auf Horex:

Damen: Vera Busse auf Resident

Herrn: Gerhard Rosenberger auf Regina

Pokal für Herrn Magebacher (Verdienste)

Club mit den meisten Nennungen:

1. Bad Bramstedt (37)

2. Frankenthal (36)

3. Berlin (31)

Club mit der weitesten Anfahrt:

Bad Bramstedt

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

Damen: Ute Schikorra auf DKW

Herren: Gerhard Niehaus auf BMW

ab 1960:

Damen: Brigitte Schöttner aus Holland

Herren: Kurt Herwig

Älteste Veteran:

Heinrich Valz auf Bucker (Bj. 1928)

Originalste Horex:

solo: Wolfgang Niehling auf Resident (Bj. 1957)

Beiwagen: Kurt Frühlingsdorf auf Regina 400

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

Herr Ritschel auf DKW

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

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

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

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

Dipl. Ing. Hermann Bubeck

HOREX Regina ERSATZTEILE

zum Beispiel:

Schalthebel- und Kickstartergummi in orig. Form je 6,80 DM

HOREX Emblem 2-teilig, beste Qualität je 59,80 DM

GEPÄCKBRÜCKEN in orig. Form mit Halterung je 149,80 DM

FAHRERSATTEL komplett neu, Untergestell orig. Form

HUPE 6V dicke Ausführung, schwarz, mit Chromblende 39,80 DM

und vieles mehr

fordern Sie kostenlose Ersatzteillisten an.

MOTORRAD STEMLER GmbH

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

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

Telefax 02191/590349

Unter uns im Horex - Club.

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

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

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

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

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

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

DIE AKTUELLE ZEITSCHRIFT FÜR HOREX-FREUNDE

Leserbrief von Siegmund Pabst

Sehr geehrter Herr Klinger und Horex-Fahrer,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mit freundlichem Horex-Gruß

Siegmond Pabst

Yamaha - Pabst

Inh. Siegmund Pabst

= Kfz.-Meister

Othwallerstr. 10 - Tel. 06851/70164

6690 Niederlinxweiler/St. Wendel im Saarland

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

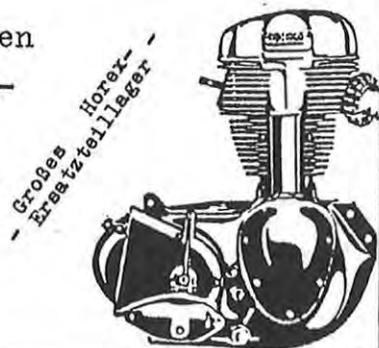
Krümmer - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

6110 Dieburg - 06071/1315

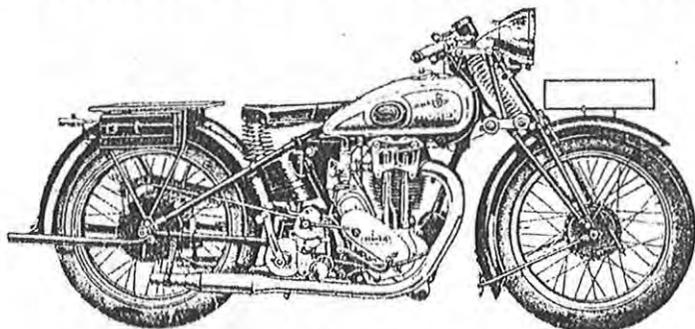
AUCH ANKAUF!



**Die Könige der Landstraße
und Sieger bei sportlichen Veranstaltungen.**

HOREX

Modelle S 500 und SS 500



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

complett mit
Boschlicht und Horn
Tachometer

Motor:

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

Öelung:

Vollständig automatische Trockensumpflumlöfung, die auch sämtliche beweglichen Motoranteile mit reichlich Öl versorgt. Rahmenteile durch Hochdruckölterpresse.

Zündung, Lichtanlage und Signal:

Bosch-Zündlichtanlage und Bosch-Signalthorn.

Vergaser:

Amac. Auf Wunsch mit Beschleunigungspumpe gegen Aufpreis.

Getriebe:

Hirth, 3 Gang, 4 Plattenkupplung und Stoßdämpfer, Tankrohrebellung.

Kraftübertragung:

5/8x13/8 Präzisionsrollenkettchen, Vorder- und Hinterrad durch Aluminium-Kapselung geschützt.

Lenker:

Bequemere, verstellbarer Lenker mit Drehgas.

Rahmen und Gabel:

Harigelöteter stabiler Stahlrohr-Rahmen, extrastarke doppelgelenkige Tiger-Gabel mit verstellbaren Stoßdämpfern und Steuerungsdämpfern.

Tanks:

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

Räder, Bremsen, Berellung, Schutzbleche:

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

Ausstattung:

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

Geschwindigkeit:

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

Konstruktionsänderungen vorbehalten.

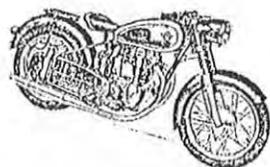
Jeder Horex Fahrer ist zufrieden und stolz eine Horex zu besitzen, weil **Horex Motorräder keine billigen Massenerzeugnisse sind, sondern deutsche Werkmannsarbeit in vollendetster Form.**

Für Sie gelesen

Der Dampfhammer

Horex „Regina“

Der
Dampfhammer 
Horex „Regina“



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

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

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

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

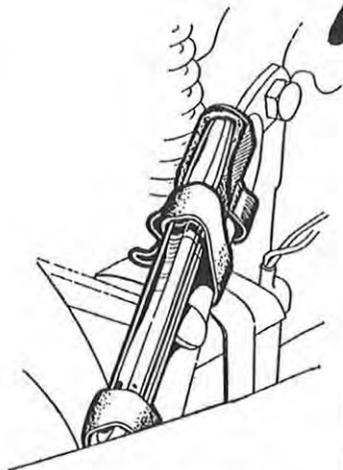
C.K.

Zu erhalten bei:

Klaus-Jörg Habermann Dorfstr.9 5534 Birgel/Eifel

Telefon: 06597/4330

Die Regina IM GELÄNDE

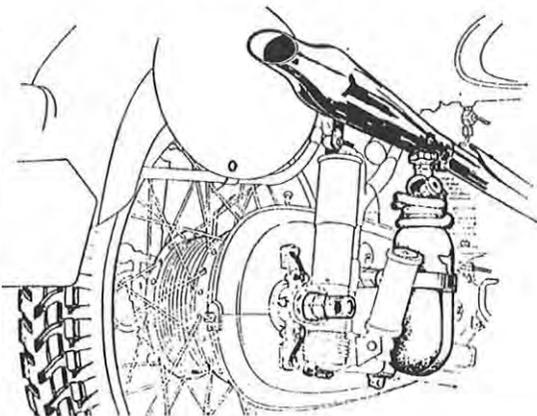
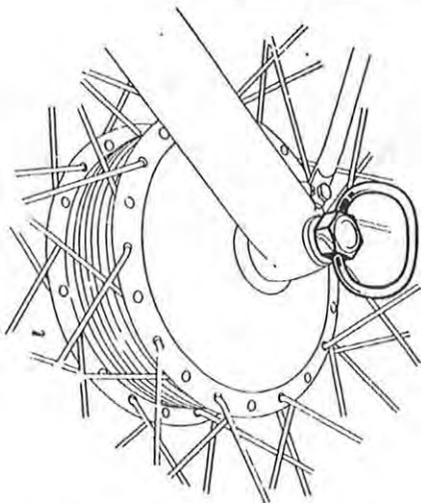


aus Hauspost 8/52

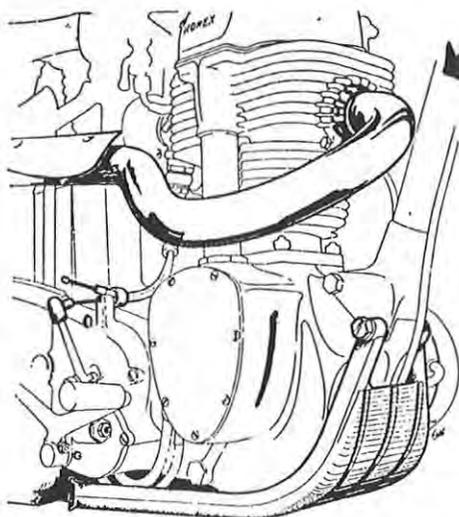
Das Werk und die Hauspost bekommen immer wieder Anfragen von HOREX-Regina-Fahrern, was denn an der Regina zu tun sei, um erfolgreich Zuverlässigkeits-, Geländefahrten usw., mit einem Wort, Wertungsfahrten aller Art bestehen zu können.

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

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

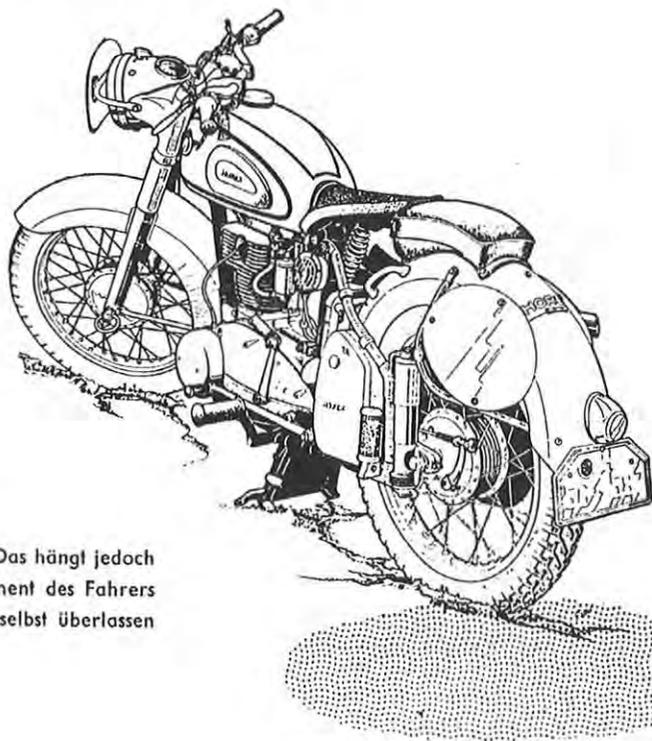


leicht herausgezogen werden kann. Hinterrad-Schutzblech nicht hochklappen (kostet Zeit), sondern die Maschine auf die rechte Seite legen, Rad herausnehmen, Maschine wieder senkrecht stellen (damit Öl nicht aus dem Getriebe ausläuft) und den neuen Schlauch, den man selbstverständlich gut verpackt in seinem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



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

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



Immer wieder diese Motorräder (3)

Ein Tiger kommt an Land

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

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



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

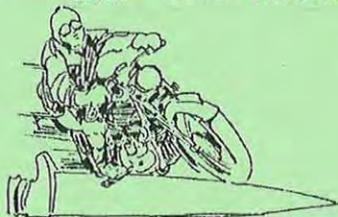
Jetzt sitzt er am Strand und liest, daß zu Haus alles in Ordnung sei, daß es kein Benzin gibt und man nur mit einem „Roten Winkel“ noch fahren darf. Daß Fritz auch in Frankreich ist (bei den Panzern ist er gelandet) und das EK I für irgendwas Tolles kriegt hat. Ja, und daß sie die Ariel eingemottet in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

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

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

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

AUS "MOTORRAD" Heft 5/1969



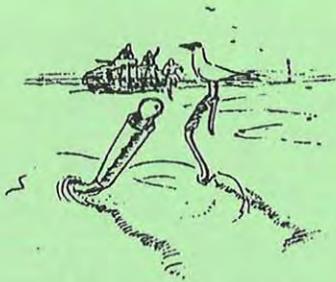
entlang bewegt. Und wie oft rutschte er über diese Schneide — nach außen! Ein Wunder, daß ihm dabei so wenig passierte. Bainsah glaubt er, er könne besser fallen als fahren. Bis er eines Tages die Grenz erfaßte, jenen Strich unter sich spürte, auf dem sich millimetergenau ein langbalancieren läßt. Von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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



ANZEIGEN

HOREX-NEUTEILE PUTSCH- BERGER

Herichhauserstraße 55
 Wuppertal Cronenberg
 0202/473713

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

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

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

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