

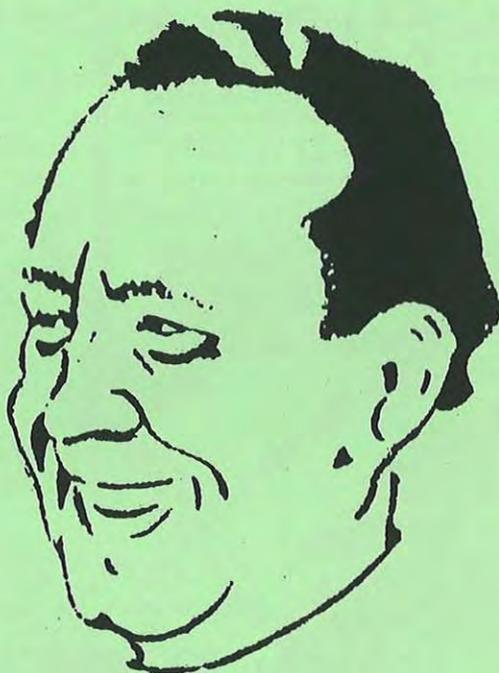
150790

Preis 2,-



# HOREX

## BOLE



  
AMC Lu.-Oppau  
Horex-Freunde



NR. 3



Bild Nr.

**KURBELWELLE, KOLBEN**

18/-	Kurbelwelle kompl., ohne Lager, gebraucht Regina u. Regina 1 Regina 400	DM 150,-- DM 190,--
18/ 4	Kurbelachse rechts Regina geschraubte Welle Regina 03 u. 04, geprepte Welle	DM 80,-- DM 72,--
18/ 5	Kurbelscheibe rechts / links	DM 60,--
18/ 6	Pleuelsatz, repariert mit Dürrkopp Nadelkranz,	
18/10	Schmierung verbessert	DM 198,--
18/13	Kurbelachse links, Regina, für vollrolliges Lager Kurbelwellenstumpf links, Regina 25 mm für Norm-Nadellager ohne Bild: Nadellager für 25 mm KW-Stumpf ohne Bild: Simmering für KW-Stumpf	DM 160,-- DM 160,-- DM 31,-- DM 9,80
18/18	Motorkettenrad 3/8 24 Zähne Regina u. Regina 1 Regina 03 u. Regina 400	DM 48,-- DM 58,-- DM 6,--
18/19	Sechskantmutter für Motorkettenrad	
18/23	Mahle-Kolben, Regina Sport, erhöhte Verdichtung, gewölbter Boden mit Ventiltaschen mit Kompensations-Stahrling 72,0 72,5 73,0 mm Kolben Regina 03, gewölbter Boden 69,2 - 71,0 mm Mahlekolben stahrling 75 Kolbenring	DM 166,-- DM 138,-- DM 132,-- DM 22,50



## HOREX

**ERSATZTEILE-VERSAND**

REGINA RESIDENT IMPERATOR

Teileliste 89/90 mit 530 Bildpositionen  
Motorenrevison - Restauration - Teilelieferung  
Tauschkurbelwellen - Einspeichservice  
Gebrauchsmaschinen - Neues Werkstatt-Handbuch - Aluschweißungen  
Lagersitzreparaturen

**TECHNIK**

**8720 SCHWEINFURT**

Zehntstr. 28 Tel. 09721-41455 u. 1415

# LIEBE HOREXIANER!

Das diesmalige Vorwort betrifft Rally's, Veteranenveranstaltungen und Ausfahrten. Ich bin der Meinung, und ich glaube die teilt Ihr alle, dass es am schönsten ist wenn viele unbekannte, seltene und aeltere Motorraeder die Veteranenveranstaltungen besuchen. Man ist ja schon fast in der Unterzahl mit seinem Veteran, gegen all die Japanischen Motorraeder. Einen Ansporn gab fuer mich die Ausfahrt der Veteranenfreunde-Dreieich. Die gut geplante und ausgefuehrte Ausfahrt, war nur mit zwei neueren Motorraedern besetzt. Zu alledem hielt sich sogar das Verhaeltniss zwischen Vor- und Nachkriegsmotorraedern die Waage. Die diesmalige Baujahrbegrenzung von 1960 wird sogar, bei der naechsten Ausfahrt auf 1940 herunter gesetzt.

Es war einfach eine Freude die Vorkriegsmotorraeder so dahin blubbern zu sehen.

Also, Veteranenbesitzer, dies ist ein Aufruf eure Motorraeder aus den Garagen zu holen, und somit der Deffentlichkeit und uns selbst eine Freude zu bereiten.

Euer Constantin Klinger



Karlheinz Bitsch  
Kelterweg 8  
6803 Neckarhausen  
06203/16462

Hier kommt die endgültige Lösung Ihrer Zylinderkopf-Probleme hinsichtlich "abgenagter" oder defekter Auspuffstutzen: bis 3mm unter Originaldurchmesser wird eine Alu-Büchse aufgespresst; bei mehr als 3mm unter Originaldurchmesser oder Bruch wird ein Alu-Gewindestutzen eingesetzt. Weiterhin bieten wir Ihnen die Verlegung der Original-Motorentlüftung in den Ventildeckel mit Schlauchanschluß an.

Andere Spezialreparaturen und Anfertigungen auf Anfrage.

## HOREX



„Jede Nacht träumt er von ihr, wenn ich nur wüßte, wer dieses Frauenzimmer ist.“

# INHALT

- Seite 5...Hermann Reeb ist tot!  
Seite 7...Umrüstung von Kolben-  
pumpe auf Zahnradpumpe.  
Seite 12...12 Tage-Buch einer  
Regina-Tour.  
Seite 15...Come Together  
Seite 17...Unter uns im Horex-  
club  
Seite 18...Nachtrag zum Heft 1/90  
"Masse die man kennen sollte"  
Seite 19 Beurteilung des elek-  
tronischen Reglers der Firma  
Laubesheimer.  
Seite 20 Anzeigen

---

## IMPRESSUM HOREX - BOTE

Postadresse

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

Redaktion

Constantin Klingler

Bankverbindung Frankfurter Sparkasse

Kto. 318039303 BLZ. 500 502 01

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.  
Eine redaktionelle Bearbeitung der einge-  
sandten 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-NEUTEILE

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

**KLAUS FORSTER**

A. d. Stadtwiesen 37

6140 Bensheim 2

Tel. 06251-73223 ab 19 Uhr

Am 30. Mai 1990 ist der 89-jährige Hermann Reeb, einer der größten Motorrad-Konstrukteure dieser Welt, gestorben.

Der Vater der Regina wird nicht mehr, wie früher so oft, das Gespräch mit uns Horex-Freunden führen. Wir alle kannten ihn, wie er bei seinen Besuchen der grossen Horex-Treffen unsere Restaurationsleistungen würdigte.

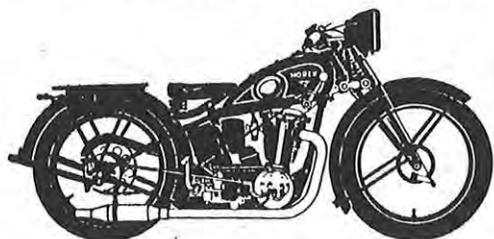
Hermann Reeb, am 09.10.1901 in Rotheim bei Friedberg geboren, entstammte einer bäuerlichen Handwerksfamilie. Der Bildungsweg des jungen Hermann schien vorgezeichnet, von der Volksschule, über die Lehre zum Berufsleben.

Die Lehrzeit waren die Kriegsjahre, Hunger herrschte überall. Daraus resultierten denkbar schlechte Perspektiven. Hermann lernte Schlosser in einer bäuerlichen Schlosserei und Schmiede, halb Knecht und halb Lehrbub. Doch die materielle Sparsamkeit so wie die physiologische Härte dieser Ausbildung wird positiv prägend sein. Der Gesellenbrief wird mit Auszeichnung bestanden. Eine erste Stellung wird unter anderem bei Adler (später berühmte u. bekannte Frankfurter Motorrad-Fabrik) in Frankfurt gefunden. Doch das Ziel ist das Polytechnikum in Friedberg (Ingenieur-Schule). Nach dem ersten Semester wird Hermann klar, dass für den Abschluss die Mittlere Reife notwendig ist. Dies bedeutet weitere finanzielle Belastungen der Familie. Mit einem einjährigen Besuch einer Frankfurter Privatschule wird auch diese Hürde genommen. Das Studium in Friedberg kann aufgenommen werden.

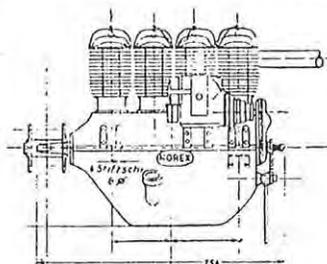
Hermann, der Student mit der praktischen Erfahrung, setzt neue Ideen um und wird so zu einem der ersten Radiobauer und Rundfunkhörer des Funkhauses Frankfurt. Die Studienzeit geht zu Ende und die Diplomarbeit, ein 2-Takt Stationärmotor, wird ausgeführt. Die Erste einer langen Reihe von hervorragenden Reeb Konstruktionen. Nun geht der Jungingenieur, mit dem Schlossergesellenbrief in der Tasche, auf Stellungssuche. Die Motorenfabrik Oberursel, hier hatte der Gnom, unser Fahrradhilfsmotor das Licht der Welt erblickt, hatte sich gerade mit der Motorenfabrik in Koeln Deutz zusammengeschlossen, da die Geschäfte schlecht gingen. So war hier keine Anstellung zu finden. Doch der zweite Anlauf, diesmal bei der jungen, kleinen und wachsenden Firma ist erfolgreich. Horex und Reeb, die Mischung für eine grosse Zukunft.

Noch haben Engländer das konstruktive Sagen bei Fritz Kleemann, doch das sollte sich bald ändern, nachdem Fritz Kleemann die Qualitäten seines neuen Konstrukteurs bewusst wurden. Seine erste Arbeit war noch zeichnerische Tätigkeit an der neuen Gabel. Doch eines der Probleme von Horex löste er mit der Einführung des abnehmbaren Zylinderdeckels, denn hierdurch war die notwendige Leistungssteigerung der Seitenventiler, der Horex Motoren, möglich. Die Versuche seiner englischen Vorgänger die Brennräume im Sackzylinder vorteilhaft zu ändern, brachten nur Kosten da sich die Giesserei der Zylinder in Lüttich/Belgien befand und somit entsprechende Spesen anfielen.

Der erste Höhepunkt im konstruktiven Leben von Hermann Reeb, der 4 Zylinder Flugmotor, wird geschaffen und fliegt. Doch die neue Steuergesetzgebung lässt es nicht länger zu, dass man auf die Konstruktion eines eigenen neuen 200ccm Motorrades verzichtet. Der Flugmotor muss weichen. Die S2, eine moderne DHV-Maschine wird entwickelt und gleich als 300ccm Version mit herausgebracht. Sie ist der Beginn einer Linie die bis zur Regina reicht. Die Seitenventiler mit je zwei Nockenwellenzahnradern und der Zahnradkaskade zum Magneten sind zu teuer. Es werden neue Motoren entwickelt.

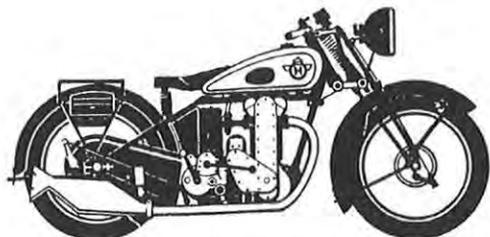


1931 S2/95km/h/8, 5PS/890,-

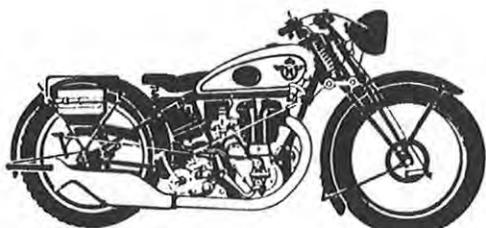


4 Zylinder-Flugmotor

Der nächste Höhepunkt in Reeb's konstruktiven Schaffen, der 2 Zylinder Parallel-Twin, befindet sich in der Einmannkonstruktion, nur unterstützt durch einen technischen Zeichner, in der Entwicklung. Weihnachten 1932 ist es so weit. 2 Zylinder



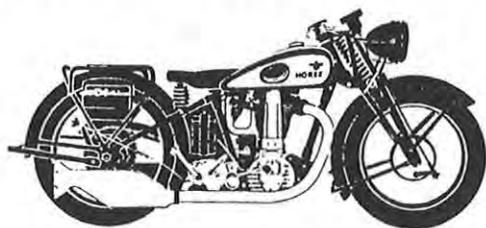
1932 S8/145km/h/29,5PS/1570,-



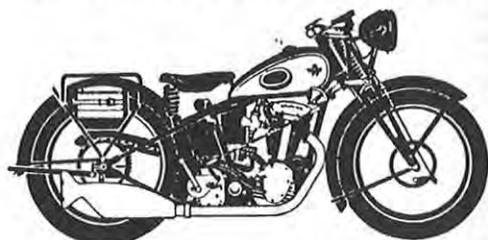
1935 S64/130km/h/24PS/1275,-

obenliegende Nockenwelle, 3fach gelagerte Kurbelwelle, Steuerkette und Trockensumpfschmierung. Attribute, die in dieser Zusammenstellung weltweit erstmalig gezeigt wurden. Kurz gesagt, diese Entwicklung war ihrer Zeit um Jahre voraus. Doch die Zeiten waren schlecht, Millionen von Arbeitslosen. Die Entstehungskosten mussten gesenkt werden. Es musste vereinheitlicht werden. Was lag näher als fuer den Grundtrieb des 600ccm SV Motors einen Zylinder und Kopf, in Form eines Sportmotors zu entwerfen. So wurde der vierventilige S64 Motor konstruiert.

Reeb konnte fuer die Entwicklung von haltbaren Ketten entscheidende Hilfestellungen an Ivis geben. Ketten loesten die Zahnradsteuerung bei Horex T5/T6 Motoren ab.



S6/130km/h/25PS/1275,-



1934 S35/115km/h/14PS/965,-

Die schoensten Horex-Motoren werden geschaffen, S5 und S6. Sie lassen den Schmerz ueber die vermissten 2 Zylinder oder Vierventiler nicht zu gross werden. Inzwischen waren auch die Kleinen auf Kettensteuerung umgebaut. S2 und S3 wurden langsam von der S35 verdraengt. Schon nach erscheinen des E1M Motors wurde aus der S35 ein sportlicher 250ccm Motor, der F1M entwickelt. Doch zurueck zum E1M, diese neuzeitliche Blockkonstruktion wurde in einer ausserst fruchtbaren Zusammenarbeit zwischen Richard Kuechen fuer Victoria und Hermann Reeb fuer Horex geschaffen. Doch nicht mehr lange durfte sich Hermann mit Motoren oder Motorraedern befassen. Das Werk war fuer die Teilproduktion von Munition aus-erkoren. 1946 begann man wieder mit der Kostruktion von Motoren fuer die Landwirtschaft und das Baugewerbe. In Anlehnung an die letzten T5/T6 oder auch an den E1M wurden SV Motoren, in einem Fall sogar als Diesel, geschaffen.

Doch schon bald durfte man wieder Motorraeder bauen, zuerst noch die SB 35. Aber die Konstruktion war mit der Regina beschaefigt und der Konstruktionschef, Hermann Reeb, voll dabei. Die neuen Feder Elemente, sowie das Material Aluminium sind die High Lights dieser Konstruktion. Die Regina geht einen ueberaus erfolgreichen Weg ueber Sport bis zur 400er. Eine Abdeckung des Marktsegments ueber der Regina war die naechste Aufgabe. Horex wollte hier den Imperator plazieren. Hermann Reeb konstruierte ihn. In Anlehnung an vergange S6/S8 Zeiten entstand ein toller Prototyp. In Produktion kam er nicht, denn Regina belegte alle Kapazitaeten. Doch der Zenit der deutschen Nachkriegsmotorraederproduktion war erreicht, und neue Konstruktionen waren nicht gefragt. Eine ganze Reihe von Kinderfahrraedern wurde gezeichnet und produziert. Das Klima zur Geschaeftsuehrung wurde schlechter. Hermann Reeb zog die Kosequenzen und begann noch einmal neu auf den Sektor des Anlagenbaus.

Lurgi, die bekannte Frankfurter Firma, bot ihm nach einer kurzen Zeit der Selbststaendigkeit das neue Betaetigungsfeld. Auf diesen Feld blieb er weit ueber die Altersgrenze von 65, bis zum 70 Lebensjahr taetig. Doch auch jetzt goennte sich Hermann Reeb noch keine Ruhe. Er uebernahm die Kunstschmiedeklasse der Bad Homburger Gewerbeschule. Ein Leben voller Schaffenskraft und kuenstlerischer Gestaltungsfahigkeit. Hermann Reeb lebt in seinen Konstruktionen fort.

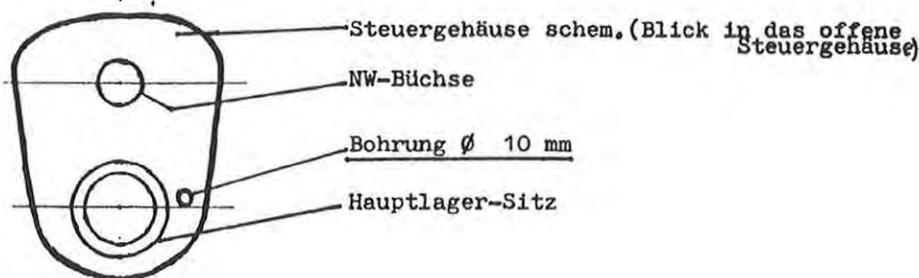
## Umrüstung von Kolbenölpumpe ("kleine Ölpumpe") auf Zahnradölpumpe

("große Ölpumpe")

Außer dem Einbau der Zahnradölpumpe und der damit notwendigen Verwendung des Antriebsrades mit Linksschnecke\*, sind am Motorgehäuse noch folgende Veränderung vorzunehmen. Diese müssen deshalb geschehen, da die Zahnradölpumpe eine höhere Förderleistung hat, und folglich ohne die Veränderung der Ölspiegel im Kurbelhaus zu stark ansteigen würde.

**Wichtig:** Bei Verwendung der Zahnradpumpe unbedingt die Gleit-Gummidichtung zwischen Öldüse des Steuergehäusedeckels und der hohlgebohrten Kurbelachse einbauen. (Sonst Öldruckverlust!)//\*\*Siehe Anm.  
\*Siehe Anm. auf Blatt 2a

### 1) Rechte Gehäusehälfte im Steuergehäuse: BOHRUNG

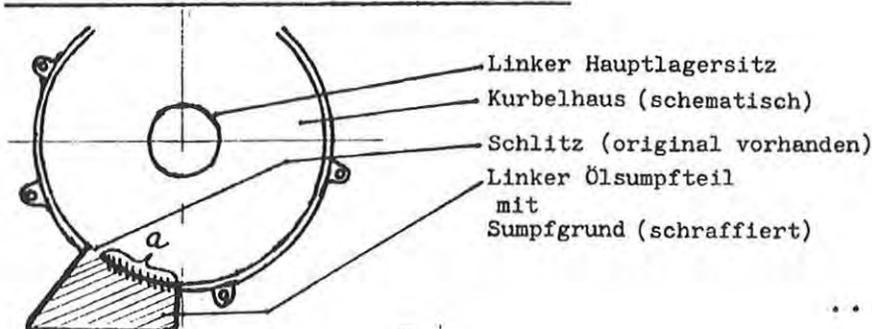


Die Bohrung ist so zu plazieren, so daß ihr unterer Rand ungefähr auf die Horizontalebene des Mittenkreuzes durch den rechten KW-Lagersitz kommt.

Die Bohrstelle in der Vertikalen mit dem Hauptlagersitz, der Steuergehäusewand und vorhandenen Gußstegen vermitteln.

Durch diese Bohrung soll vermieden werden das der Oel Spiegel im Steuergehäuse zu sehr ansteigt.

### 2) Linke Gehäusehälfte im Ölsumpf: AUSBRUCH



Der Ausbruch in der linken Gehäusenhälfte erstreckt sich auf die Länge a und bis zum Sumpfundgrund in die Tiefe.

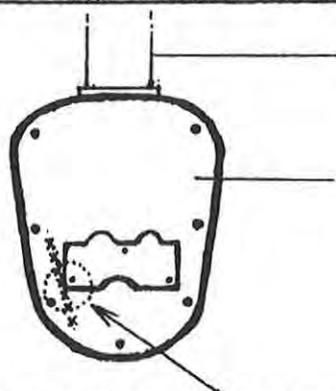
Durch diese Materialausparung am Gehäuse kann mehr Öl in den Sumpf gelangen und abgepumpt werden, da wir ja nun eine leistungsfähigere Ölpumpe haben.

Diese Umrüstung ist bei allen Motoren möglich. Für E1-M - Motoren mit Steuerkette (SB 35 / Regina) gab es sogar eigens dafür ein Kettensteuer- rad mit Linksschnecke. - War jedoch recht selten.

Es kann jedoch - besonders mit den Gehäusen alter Ausführung - vereinzelt Schwierigkeiten geben, so daß die "große Ölpumpe" eingepaßt werden muß. Das heißt, daß der Steuergehäusedeckel mit der aufgeschraubten Zahnrad- ölpumpe sich nicht einwandfrei auf das Steuergehäuse aufsetzen läßt und klemmt.

Der Grund hierfür ist ein Kanten der (nun recht großen) Zahnradölpumpe im Steuergehäuse innen.

Das wird folgendermaßen behoben:



Kapselrohr

Steuergehäuse(deckel) mit aufgeschraub- ter Ölpumpe.

(Sicht von außen auf den Steuergehäuse deckel: Pumpe wäre also nur im "Röntg en- bild" sichtbar).

Nun auf der linken markierten Seite der Ölpumpe die abstehenden Schraub köpfe mit einer Feile leicht anschrägen/verflachen. Das kann schon ge- nügen, daß der Deckel nicht mehr klemmt bzw. kantet.

Sollte das noch nicht ausreichend sein, kann auf der Gegenseite am Steu- ergehäuse innen vorsichtig Material abgeschabt werden; solange bis der Deckel mit der Pumpe einwandfrei sitzt. Durch einen probeweise aufge- setzten Steuergehäusedeckel hinterläßt die Ölpumpe Spuren, die anzeigen, wieviel noch zu schaben ist.

**\*\*Anm.:** Erwähnte Gleitringdichtung im ET-Katalog nichtaufgeführt!

Material: Ölfester Gummi (Buna) -- 2,5 mm stark.

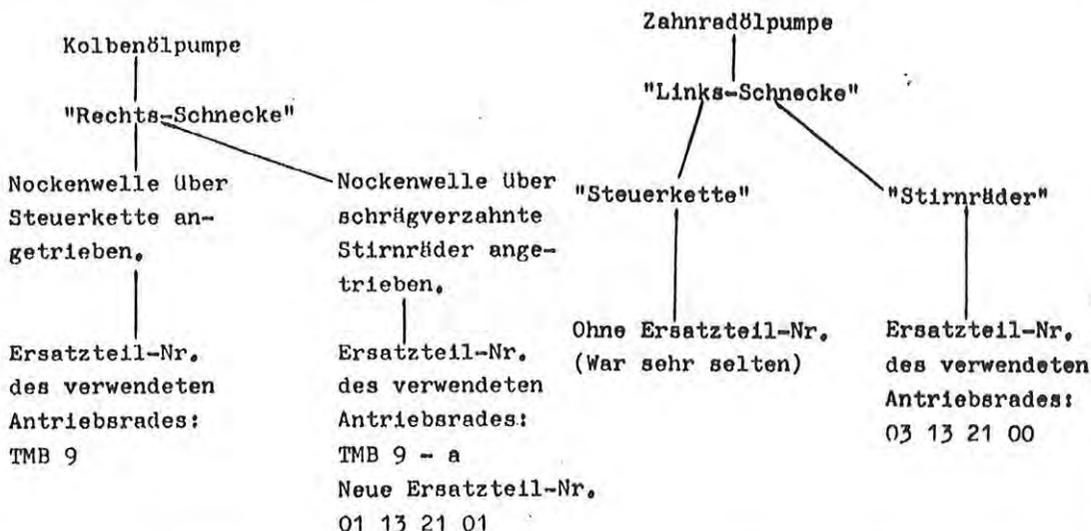
Außen  $\varnothing$  ca. 13 mm ; Innen  $\varnothing$  durch Öldüse d. Steuergehäusedeckels vorgegeben, da sie dort aufgesteckt wird.

Gleitringdicht. M 1:1



Außen  $\varnothing$  13 mm

Übersicht hinsichtlich der verwendeten Ölpumpen-Antriebsräder (Schneckenräder) sowie ihrer Ersatzteilnummern (nach Ersatzteilkatalog).



# 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, Nockenolwanne 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 250, andere Alunachgußteile auf Anfrage + Nachbau v. Einzelstücken möglich, Auspuffzwichendämpfer V2A f. Resi/Imp., Nockenwellen Instandsetzung Resi/Imp. auf Anfrage. Verkauf-Tausch-Ankauf von anderen Teilen möglich!

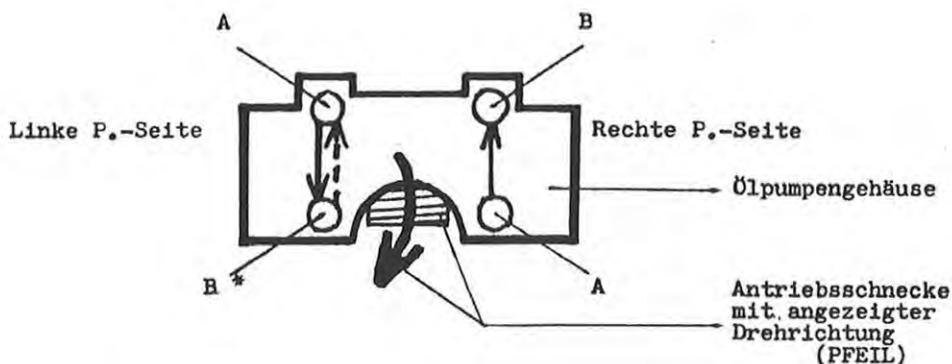
YAMAHA-PABST · Ottweiler Str. 10 · 6890 St. Wendel-Niedertinweiler

**DIE AKTUELLE ZEITSCHRIFT FÜR HOREX-FREUNDE**

**UND ALLE, DIE ES WERDEN WOLLEN**

## Die FUNKTIONSÜBERPRÜFUNG der ZAHNRADÖLPUMPE

Zahnradölpumpe (schem. Darst.) mit Blick auf die Anschlußseite :



A = Eingänge (Saugseite)

B = Ausgänge (Druckseite)

\* = Sitz des Kugelventiles

### Rechte P.-Seite :

Beschickt man den rechten Eingang mit Öl und dreht die Antriebsschnecke in Drehrichtung, so saugt die Pumpe dort das Öl an, was sie am gegenüberliegenden Ausgang wieder ausstößt.

ÖLFLUß = ↑

### Linke P.-Seite :

Beschickt man nun den oberen linken Eingang mit Öl und dreht in Drehrichtung, so wird alsbald aus dem unteren linken Ausgang (Sitz des Kugelventiles) Öl gefördert werden.

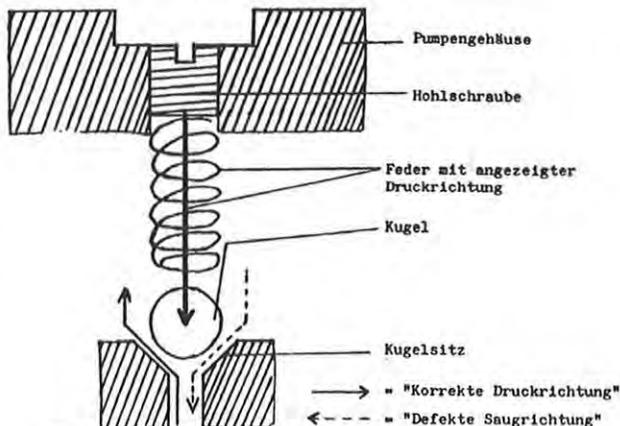
ÖLFLUß = ↓

Jetzt Achtung: ÄNDERUNG der DREHRICHTUNG ! -- Es darf sich auf der linken P.-Seite keine Änderung der Förderrichtung einstellen!!!

FALSCHER Ölfluß = ↑

D.h.: Öl, welches sich im Ausgang mit dem Kugelventil befindet, muß "stillstehen" und darf nicht etwa in die Pumpe zurückgesogen werden.

Ist dies der Fall, ist das Kugelventil defekt, und somit der Ölkreislauf gestört, was zu Motorschäden führen kann.



Zuerst den Gummidichtring, falls er noch in der Ausgangsbohrung sitzt mit Schraubendreher vorsichtig herausheben. Es kommt eine kopflose Hohlschraube, deren oberer Rand mit zwei Schraubendrehernuten versehen ist, zum Vorschein. Diese Schraube ist in das Pumpengehäuse eingeschraubt und drückt über eine Feder die Ventilkugel dichtend auf ihren Sitz.

**Folge:** Der Ölstrom kann nur in einer Richtung ("Korrekte Druckrichtung") das Ventil passieren, die Gegenrichtung ("Defekte Saugrichtung") muß das Ventil sperren.

Funktioniert das nicht mehr, ist die Kugel in die Feder gewandert und wird nicht mehr dichtend auf ihren Sitz gedrückt.

Das erkennt man sofort, wenn sich die Kugel unmittelbar unter der Hohlschraube befindet: Sie hat bereits die gesamte Feder durchwandert! Es genügt auch schon, wenn sie nur wenige Millimeter -nicht sofort von außen sichtbar- eingewandert ist, um das Ventil nicht mehr funktionieren zu lassen.

**Abhilfe:** Die Hohlschraube wird ausgeschraubt und Feder nebst Kugel auf dem Kanal genommen. Die eingewanderte Kugel vorsichtig aus der feindrahtigen Feder entnehmen.

Nun die Feder an dem Ende, mit dem sie auf der Kugel sitzt, vorsichtig mit einer feinen Zange etwas zusammendrücken, so daß ein erneutes Einwandern der Kugel verunmöglicht wird.

So bleibt die Kugel unten, und wird nun wieder funktionsgerecht dichtend, auf Ihren Sitz gedrückt.

Beim Zusammenbau ist zu beachten, daß die Hohlschraube so weit eingeschraubt wird, so daß ihr oberer Rand (Nuten) mit dem Pumpengehäuse bündig abschließt und der Dichtgummi plan aufsitzen kann.

Somit ist die volle Funktionsfähigkeit der Ölpumpe wieder hergestellt

.....

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

Dienstag, 19. Juli

Einkaufen im Supermarkt steht auf dem Programm, denn morgen ist Aufbruch. Danach, noch einmal ausgiebig im Meer schwimmen und den Körper in der Sonne bräunen lassen. Abends, noch einen letzten Spaziergang auf die Höhe über den Campingplatz. Lasse zum Abschied von hier oben noch einmal meine Blicke weit über das Meer streifen, ein letzter Sonnenuntergang an der Küste von Marseille; mir gefällt dieses Stück Frankreich und ich werde wiederkommen.

Mittwoch, 20. Juli

Geplant ist, die Küste entlangzufahren bis nach St. Tropez. Fahre erst gegen neun Uhr los. Lasseemir Zeit. Erste Station soll die Hafenstadt Toulon sein. Halte mich dort aber nicht lange auf, es zieht mich weiter. Le Lavandou ist die nächste Station und von dort geht es die Küstenstraße weiter bis zur Wegekreuzung dort, wo es hinuntergeht nach St. Tropez. Es ist Hochsommer und alles von Touristen überlagert. So schön wie es hier sein mag, die vielen Autos passen mir nicht und hinterlassen einen bestialischen Gestank und die meisten ihrer Fahrer haben es so eilig, als wäre morgen das Leben schon vorbei. Nach St. Tropez hinunter ist die Straße dicht. Auto hinter Auto staut sich. Ein Gedrängel wie auf einem Rummelplatz. Jeder möchte noch ein Los. Der Ausverkauf ist voll im Gange. Wie kann man solch einen Quatsch noch Urlaub und Erholung nennen und ich beschließe zunächst an der Küste entlang weiterzufahren. Habe meine Not, um bei der "rasenden Verkehrsichte" jenes Tages die Kreuzung zu queren. Das in Frankreich vermutlich auch die Ferien begonnen haben mußten, auf den weisen Gedanken kam ich nicht. Schließlich bin ich weg und fahre dennoch nur ein kurzes Stück und halte erneut am Meer. Warum, weis ich selbst nicht. Hundert Meter weiter stehen zwei junge Leute mit ihrer Goldwing und österreichischem Kennzeichen. Nach einer Weile kommt einer der beiden zu mir herüber, ob ich eine neuere Straßenkarte hätte und ich bejahe. Sie hätten schon die ganze Zeit überlegt, ob sie mich ansprechen sollten und was ich wohl vorhätte, da ich hier so unschlüssig stehen würde. "Mir paßt hier dieser übertriebene Rummel nicht!" - "Uns geht es genauso", bekomme ich nun zu hören. 'Wo ich denn herkäme', - "Marseille". "Wir wollen weiter hinein ins Land, in die Provence, aber auf unserer alten Karte ist das noch nicht drauf was wir suchen!" Ich werde neugierig und gehe mit hinüber zu ihrer Maschine. Wir machen uns bekannt. Es sind zwei Schauspielschüler aus Salzburg. Auf meiner Karte finden sie was sie suchen: Den Stausee der Verdun bei St. Croix. Darauf wäre ich selbst garnicht gekommen, eine knorke Idee. Wir beschließen gemeinsam dort hinzufahren. Ab geht die Post! Horex und Honda mit dreimal soviel Hubraum. Als die Abenddämmerung beginnt treffen wir in St. Croix ein und fahren hinunter an den Stausee. Dieses Fleckchen auf der Landkarte sollte sich in natura als ein Paradies erweisen. Leider sind meine freien Tage begrenzt. Hier ist noch fast alles erlaubt. Zelten kostenlos direkt am Wasser, noch ist am See nichts vermarktet. Gesellschaft haben wir auch genug, Niederländer, Engländer, Franzosen, keine Nation die nicht vertreten ist. Und, eine solche Disziplin auf einem freien Gelände, kannte ich bislang von keinem deutschen Zeltplatz. Eine Segelschule gibt es und Boote leihen kann man auch. Unsere Zelte sind schnell errichtet und dann hinein ins Wasser. Eine Wohltat nach der Fahrt. Wie schön es hier ist, zeigt sich erst am nächsten Morgen im Licht des neuen Tages.

Donnerstag, 21. Juli

Der Tag beginnt noch vor dem Frühstück mit einem ausgiebigen Bad im See. Das Wasser ist kristallklar und wunderbar warm. Danach mache ich einen Ausflug nach Diez zum Einkaufen. Ein kleines Provinzstädtchen mit viel alter Bausubstanz, so wie es in der ganzen Gegend anzutreffen ist. Stelle also Regina ab und wandere durch die Stadt zu Fuß. Es ist Markttag und die aus der Umgebung und dem Rhonetal herangeschafften Früchte verführen zum Kauf. Eine solche Qualität habe ich bisher nirgends gesehen. Was noch zu bemerken ist, die ganze Region ist von ausgedehnten Lavendelfeldern durchzogen. Alles ist in diesen Duft gehüllt, fährt man über Land.

Der Nachmittag dient einer Kletterpartie auf einen Berg im Hintergrund unserer Lagerstätte. Ziemlich steil - und wer ist wohl zuerst oben, Austria oder Germany - wird nicht verraten; die beiden Österreicher sind Bergsteiger. Jedenfalls wunderbare Aussicht. Danach, der See lädt ein zum Schwimmen, wie soll es auch anders sein.

Bootsverleih, Surf- und Segelschule wird von einem Ehepaar betrieben. Die Frau spricht englisch, so ist wenigstens die Verständigung gewährleistet. Morgen werde ich mir ein Boot leihen. Ein Holländer, der hier mit Familie und Wohnwagen seinen Urlaub verbringt, hat sich seinen eigenen kleinen Katamaran mitgebracht. Jedoch bringt er es nur zu einer unliebsamen Kenterung und der Segellehrer muß mit dem Motorboot Bergeshilfe leisten.

Freitag, 22. Juli

Leihe mir ein Dingi und bilde mir ein es zu schaffen über den See zu rudern. Verschätze mich nur gewaltig in der Entfernung. Justament als ich mitten auf dem See bin braut sich im fernen Gebirge ein Gewitter zusammen. Die Ausläufer des Sturmes überlagern die riesige Wasserfläche und es baut sich eine gewaltige Welle auf, gegen die ich kaum noch ankomme. Es ist sehr schnell und plötzlich geschehen. Komme mir vor wie ein Schiffbrüchiger der gegen die See kämpft. Am fernen Ufer erkenne ich den Segellehrer, wie er mich mit dem Fernglas beobachtet. Sicher rechnet er damit, daß mich die Wellen mit dem Dingi umwerfen und er mich bergen muß. Sein Motorboot ist für Notfälle immer einsatzbereit. Den Gefallen jedoch tue ich ihm nicht.

"So geschickt das Boot im richtigen Winkel zur Welle zu halten und es mit eigener Kraft zurückzubringen", erklärt mir seine Frau später, "hat bei plötzlichem Sturm noch keiner geschafft." Ich verrate ihr nicht, daß ich mit Booten umgehen und segeln kann.

Samstag, 23. Juli

Die Urlaubstage nähern sich dem Ende. Aufbruch. 35529 km Tachostand  
Abschied von den Freunden aus der Alpenrepublik. Sie wollen noch ein paar Tage bleiben.

Von St. Croix fahre ich zunächst nach St. Marie und dann dem Fluß Verdun entlang durch den Great Canyon bis nach Castellane. Die geplante Route durch das weitere Gebirge wird hier abgebrochen. Viele Belgier und Franzosen fahren auf den engen und kaum abgesicherten Gebirgsstraßen wie die Teufel und ich habe keine Lust mit dem Motorrad in die Schluchten auf nimmer Wiedersehen abgedrängt zu werden. Auch muß ich nach Hause, die Fahrt würde länger dauern als gedacht. So fahre ich weiter auf der N85 nach Digne und dann rüber nach Gab - Route Napoleon - nach Grenoble und weiter Richtung Chamberry. Einige Kilometer vor Chamberry wird auf einem Zeltplatz neben der Chaussee übernachtet. Kilometerstand: 35885. Entgegen der Hinfahrt, werden jetzt keine Autobahnen benutzt. Die Gebühren machen schon fast den ganzen Sprit für die Rückfahrt aus. Die Horex begnügt sich je nach Strecke zwischen 3,5 - 4,5 ltr. "Essence".

Sonntag, 24. Juli

Bin sehr früh wach und beginne auch sogleich alles zu stauen. Der trübe Himmel verspricht nichts Gutes. So wird gleich der Ostfriesenpelz angelegt. Bezahlt für die eine Nacht hatte ich bereits am Vorabend. So kann ich sofort starten. Auf dem Zeltplatz ist noch alles ruhig. Kein Wunder, bis in die späte Nacht hatten so ein paar Blödmänner bei lauter Musik herumgegrölt und palavert. Jetzt bin ich dran. Gebe kräftig Gas und donnere vom Platz.

Von Chamberry aus nehme ich die Nationalstraße 521, dann die 504 nach Bourg. Von dort auf die N83 weiter bis Besancon. Weiter N57 - Vesoul, Epinal bis Nancy. Fahre dann aber nicht den geraden Weg hinüber nach Metz, sondern hatze die N74 hinüber nach Château-Salins, dann erst die D 955 nach Metz. Hatte vor über Saarbrücken zu fahren, überlege es mir anders. Genug der Kilometer. Befinde mich in einem regelrechten Reginarausch an diesem Tag. Die Kiste läuft und läuft - Wahnsinn. Fahre von Metz nach Thionville und dort auch sogleich auf den Campingplatz.

Der Platz liegt einsam, ein paar verlassene Camps, niemand mehr an der Rezeption. Suche mir ein Plätzchen und richte mich ein für die Nacht.

Auf 36479 km steht der Tacho. Also 594 Kilometer an diesem Tage abgespult und das mit einem 25 Jahre altem Motorrad. Fühle mich weder übermäßig müde noch gestreßt. Es hat unheimlich Spaß gemacht, einfach einmal durchzuziehen und das wieder über die unterschiedlichsten Strecken. Natürlich habe ich auch einmal angehalten um zu schauen, zu essen oder gar um zu p... und zum nachtanken; man sollte nie den Tank bis auf den letzten Tropfen leeren fahren.

Montag, 25. Juli

Bin schon zeitig auf. Habe ungestört durchgeschlafen. Es ist so gegen sechs Uhr und ich packe nach einem kurzen Imbiß und dem auf Esbit geheizten Kaffee mein Zeug zusammen. Mit meiner Zelteinrollmethode geht das immer ruckizucki. Der Himmel verspricht Regen und so kommt auch gleich der gelbe Pelz wieder zu seinen Ehren. Auf dem Platz rührt sich noch nichts und an der Rezeption auch nicht. Wo soll ich da jetzt meine Zeltgebühren entrichten? Also richte ich ein Stoßgebet zum Himmel, kannst du mir noch einmal verzeihen, erwecke Regina erneut zum Leben und brause davon, diesmal ohne donnern und tösen.

Auf der N53 rolle ich bis nach Sierck. Es sollen nun die restlichen France umgesetzt werden. Auf dem Markt erstehe ich einen Ledergürtel mit einem stylisierten Motorrad als Schnalle. Nacht 40 France. Zwei Packungen Glimmstengel wandern in die Packtaschen. In einer Drogerie erstehe ich für meine bessere Hälfte in Fläschchen mit erlesenem "Duftwasser" (von dem Wässerchen schwärmt sie heute noch). Dann sind nur noch ein paar Münzen über und die werden in "Essence" umgesetzt, geht gerade noch rein in den Tank. Es beginnt leicht zu regnen. Der Zöllner an der Grenze kontrolliert nicht. Bin wieder in Deutschland. Paßt mir garnicht. Aber Geld verdienen muß der Mensch ja auch ab und zu, denn sonst kannste ja keine Regina zusammenschrauben.

Nehme auch jetzt keine Autobahn unter die Räder, sondern von Trier die Eifelstrecke über Bitburg, Blankenheim, Bad Münster-Eifel nach Euskirchen Richtung Brühl und lande schließlich auf dem Kölner Ring, dann Leverkusen, Langenfeld. Schließlich hat mich das Haus in Solingen-Ohligs an der Dunkelnbergerstraße wieder.

Tachostand: 36780 und so sind 2748 Kilometer gesamt gefahren worden und außer der kleinen Ventilspielkorrektur, eingangs in Thionville, war nichts, außer ein viertel Liter Öl das nachgefüllt wurde, Batteriewasser unter der südlichen Hitze mußte kontrolliert werden und noch nicht einmal die Kette bedurfte eines Nachspanns.

fin

# COME TOGETHER

Am Freitag war das Wetter noch klasse. Doch von Samstag bis Montag Regen bis Unwetter, mit kleinen Unterbrechungen. Der Sonntag machte von diesen drei Sternfahrttagen noch die beste Figur! Weshalb die Ausflüge und sportlichen Wettbewerbe nicht ganz abgesoffen sind. Doch an der guten Stimmung der Horexianer konnte auch dieses Wetter nicht das geringste ausrichten. So manchen hatte es bei der Anreise derbe erwischt, z.B. Staufen-Teck, Sturz und Ausfall der Zuendung waren hier die unangenehmen Folgen der Regenfahrt, die ansonsten von den Horexern gut durchstanden wurden. Ob es die einzigen Probleme auf der Anreise waren, bleibt mangels Information unbeantwortet.

Unsere Bremer Freunde haben sich mächtig ins Zeug gelegt und eine erstklassige Sternfahrt fuer uns auf die Beine gestellt und Ihnen ist, trotz des Wetters, die gute Stimmung auf dieser Fahrt zu verdanken. Der Campingplatz deckte alle Wuensche nach Sauberkeit, Flaechen und Komfort auf das Allerbeste ab. Auch an den Campinggebuehren gab es nichts auszusetzen, doch wenn wir hier schon ueber die Preise sprechen, so wollen wir nicht verschweigen, dass bei den Bewirtungspreisen noch etwas Bewegung nach unten wuenschenenswert gewesen waere. Hier sollten sich die Horex-Clubs ein Beispiel am Horex-Club Singhofen nehmen! Nun gut die Kritik zu diesem Punkt soll nicht zu herb ausfallen und so lassen Sie mich feststellen, dass die Bewirtungspreise sich in der oberen Mitte des moeglichen Spektrums befunden haben. Noch etwas habe ich vermisst, ein touristisches Angebot fuer den Sonntag, z.B. eine Bustour nach Bremerhaven, eine Stadtrundfahrt oder eine gefuehrte Motorradtour ueber interessante Strecken zu besonderen Sehenswuerdigkeiten im Raum Bremen. Denn als Fremder faehrt man oft an den schoensten Plaetzen vorbei.

Doch nun zur Preisverleihung, die in einmaliger Weise, ohne grosse administrative Vorbereitung, zur Zufriedenheit aller, ueber die Buehne lief.

Schoenste Horex: R. Berger mit Regina (HC Taunus)  
Club mit den meisten Nennungen: HC Bad Bramstedt

Juengste/r Horex Fahrer/in auf eigener Achse:  
 Fr1. Anja Runge (HC bad Bramstedt)  
 Aeltestes Motorrad: Holger Heinrich auf Horex T5  
 (MSC Bad Homburg)  
 Aeltester Teilnehmer: Curt Hahnenstein (HC Taunus)  
 Aeltester Horex Fahrer auf eigener Achse:  
 Bruno Fink (HC Hanau)  
 Weitestе Anreise auf eigener Achse der Frauen:  
 Christa Morgenstern (HC Staufen-Teck)  
 Weitestе Anreise auf eigener Achse der Herren:  
 Guenther Erhard (HC Staufen-Teck)

Vor lauter Feiern habe ich vergessen alle Preisträger zu notieren, so muesst Ihr mit der unvollstaendigen Liste vorlieb nehmen. Ich entschuldige mich auch bei allen die einen Preis bekommen haben aber hier nicht erwaeht werden.

Von der Rueckfahrt sind mir bis auf einen Fall keine negativen Ereignisse bekannt. Die Regina von unserem Preisträger Bruno Fink hat kurz vor ihrem Stall schlapp gemacht. Na ja Bruno wird damit gerechnet haben, denn er ist als forscher Fahrer bekannt.

Also insgesamt eine gelunge Sternfahrt!  
 1991 sehen wir uns beim HC Singhofen; bei Otto der seit 1978 Erfahrung hat. Wie ich Otto kenne wird er unsere Geldboersen schonen. Meldet euch bitte fruehzeitig, so erleichtert ihr die Planung der Singhofener wesentlich.

Euer Horex Novice.

## HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

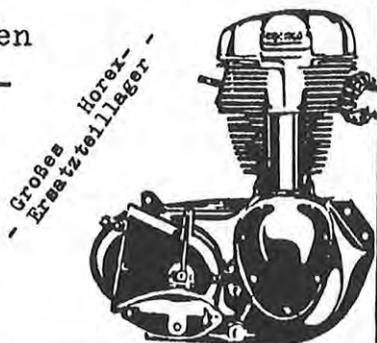
Krümmer - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

6110 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



# Unter uns im Horex - Club.

## Monatliche Stammtische und Clubabende!

Wir bitten alle Clubs und Vereinigungen uns Ihre Termine fuer Zusammenkuenfte und Veranstaltungen bekannt zu geben (Wer, Wann, Wo, Info bei Wem und Telefon).

Der HC Taunus trifft sich jeden 2. Freitag im Monat um 20 Uhr in der Gaststaette "Darmstaedter Hof", in Burgholzhausen bei 6383 Friedrichsdorf in der Hanauerstr. 11. Information bei Marina Tel. 06172/81898.

Der HC NRW trifft sich 8mal im Jahr. 0251/274362

Der MSC Bad Homburg trifft sich jeden Freitag im Cafe Hett, in Kirdorf bei Bad Homburg. 06172/35822

## Treffen, Ausstellungen, Veteranensport und Maerkte!

-20 bis 22.7.90 Dr. Eisenbarth Veteranenfahrt in Oberviechtach. 09671/2434

-20 bis 27.7.90 Horex-Treffen der Horex und Gespannfrende Mainking in 7189 Frankenhardt bei Crailsheim. 07959/634

-21 bis 22.7.90 2. Sternfahrt der Victoria-Freunde. Christian Wild  
Wild's Garten 1a 6580 Idar-Oberstein

-28 bis 29.7.90 Veteranentreffen mit Horex-Ausstellung in 6391 Rod an der Weil. Ehemaliges "Ziegelhuetten-treffen". 06081/7668

-22.7/19.8/27+28.10.90 Ausfahrten des HC Taunus. 06172/81898

-25 bis 26.8.90 Veteranenrennen in Bengel/Mosel. 089/6099844

-26.8.90 Treffen im Lutrinshaus Museum, in Otterbach bei Kaiserslautern. 06301/2367

-7 bis 8.9.90 Grand Prix Hockenheim. 089/6099844

-7 bis 9.9.90 Buschwiesen Treffen des MSC bad Homburg in Bad Homburg Dornholzhausen auf der Buschwiese. 06172/35822

-13 bis 14.10.90 Veterama Mannheim.

-17 bis 20.5.91 Horex-Sternfahrt in 5429 Holzhausen. Veranstalter HC Singhofen. 02604/8914

Informationen:-Die Markt bringt ein H.Reeb Memorial in Heft 8.

-Ulrich 0521/290837 hat Informationen ueber den Einbau einer BMW 12V Lichtmaschine in das Regina Lichtmaschinengehause.

-Hannes 06142/21366 hat Informationen ueber Kolben fuer die T5/T6 und zwar von Ducati 860. Ein Kolben fuer den Autobianchi soll in die Regina 350 passen, oder war es VW Polo, fragt bei Hannes.

-Wir vom Horex Boten haben fuer die Resident 350 den Kolben vom BMW Auto 700 passend gemacht.

-Fuer die Regina 400 soll der Toyota Corolla Kolben passen.

-Als Regina Sport Kolben (Dom) passen Ariel 2 Zylinder Kolben. 069/591360

-Ventile von Horex-Vorkriegsmotorraedern bei Kraney+Stolz in Frankfurt Mainzerlandstr. 143. 069/736011

Wir vom Horex Boten moechten gerne wissen, wo Nockenwellen aufgearbeitet werden. Ausserdem vermischen wir immer noch die Wappen der HC's Singhofen, Bad Bramstedt und Frankental.

## Bericht ueber die Horex-Ausstellung

Der Horex-Club Taunus veranstaltete am Samstag den 30. Juni auf dem alten Markplatz zu Bad Homburg eine grosse Horexausstellung. Mit ueber 20 Motorraeder, von der ersten Regina ueber die kleinen 2-Takter bis zur 450ccm Imperator war das Nachkriegsprogramm fast lueckenlos vertreten. Unsere beiden Wissenstraeger Alfred Friemel und Curt Hahnenstein standen geduldig jeder Frage Rede und Antwort. Trocken ging es deswegen noch lange nicht zu, denn die Frauen und Mannen des HC Taunus hatten eine erstklassige Bewirtung aufgebaut.

Die verschiedenen Eigenbauten der HC Mitglieder fanden das besondere Interesse bei den Motorradfahrern.

Aus der Historie der Marke Horex wurde neben dem Rex-Einkochtopf und dem Einmachglas auch eine Vorkriegsmaschine gezeigt.

Ein zweigeteiltes Feedback zu diesem Artikel war in der Leserschaft zu verzeichnen. Der Inhalt wurde meist positiv aufgenommen. Die Gliederung wurde als leicht verwirrend empfunden. Wir werden uns in diesem Nachtrag Mühe geben, das Ergebnis zu verbessern.

Zum Anfang eine Berichtigung. Die Länge der Imperator-Kupplungsdruckstange beträgt nur bei dem Typ 07-234mm. Für den Typ 23 fehlt mir der Wert, die Horex-Freunde sind aufgefordert hier auszuhelfen.

Bei den Kupplungsdruckbolzen wurde unklar geschrieben. Der Regina Druckbolzen ist 20mm lang, jener der Resident 22mm, beide haben 7mm Durchmesser. Es gibt keine Probleme, falls man den Resident-Druckbolzen in der Regina verwenden sollte.

Für die Regina-Ventile ist nachzutragen, dass die ältere Ausführung der Ventile zum Schutz der Ventilschäfte gehärtete Käppchen hatte. Für die neueren Ventile waren diese nicht mehr in Verwendung. Wie sind nun die Ventile zu unterscheiden. Bei original Ventilen aus den 50er Jahren ist das Mass vom Ende Ventilschaft zum Einstich für die Keilchen wichtig. Ist dieses Mass 4mm oder kleiner handelt es sich um die ältere Bauform mit Käppchen, 5mm und grösser, so handelt es sich um die neuere Bauform ohne Käppchen. Bei Verwendung von neueren, nachgefertigten Ventilen ist bei Verzicht auf die Käppchen Vorsicht geboten, da eine Prüfung der Ventilschäfte auf korrekte Härte nicht mit normalen Werkstattmitteln möglich ist.

Richtige Vorspannung der Ventilschäfte ist anzustreben. Das Mass von der Auflage des unteren Ventilschäftes bis zum Ende des Ventilschaftes, immer ohne eventuell vorhandene Käppchen, beträgt bei der alten Reginaausführung, also die 4mm und kleiner, 37,5mm. Bei der neuen Regina, 5mm und grösser, 39mm. Bei der Resident beträgt dieses Mass 37,4mm, und für Imperator 07 36mm.

Nun noch etwas zu den verschiedenen Nockenwellen. Die alte Ausführung der Regina-Nocke wurde durch eine Steuerkette angetrieben. Da hier der Auslassnocken auf der dem Betrachter zugewandten Seite liegt (vorn), wurde ein A für Auslass aufgestempelt. Die zweite Ausführung mit Steuerrädern hatte den Einlassnocken vorn, geänderter Drehsinn durch Verwendung einer Zahnradpaarung, hier war nun ein E für Einlass aufgestempelt. Die Steuerzeiten waren jedoch gleich. Die dritte Nocke wurde geboren, um das ansteigende Geräuschniveau des Alu-Regina-03-Kopfes zu reduzieren. Man konstruierte den Integralnocken oder ruckfreien Nocken. Bei diesem Nocken hatte man einen gleichbleibenden Zuwachs der Beschleunigung und eine gleichbleibende Reduzierung der Verzögerung der Ventilsteuerung. Ergebnis der Nocken läuft ruhiger.

Doch kein Vorteil ohne Nachteil. Dieser Nocken ist in Fachkreisen nicht sehr beliebt, da er den Verbrauch steigert und die Leistung reduziert. Das war auch der Grund für die Produktion des vierten Nocken EO. Es wurde wieder der alte E Nocken, doch, diesmal auf einer neuere Werkzeugmaschine gefertigt. Es ist zu beachten, der EO Nocken kann ohne Überprüfung der Steuerzeiten nur nach der vorhandenen Markierung eingebaut werden. Für die älteren A, E und E1 Nocken sollte man die Steuerzeiten für die korrekte Funktion der Nocke überprüfen. Nun noch zwei Sondernocken, zum einen die E2 Nocke, speziell für die Bedürfnisse der 250ccm Regina ausgelegt, um 0,8 bis 0,9mm kleinerer Ventilhub sowie geänderte Steuerzeiten. Zum anderen die mit B6 gestempelte Nocke, eine gegenüber der EO, bei gleichbleibendem Ventilhub, feuelligere Sportnocke, die sehr selten vorkommt. Die Zahl B6 lässt mich vermuten, dass man die Zeiten der Resident (Typ 08) in die Bauform der Regina Nocke (Regina 400 Typ 06) darstellte. Wer weiss Genaueres?

Bei der Imperator gibt es die R1 Nocke, R für rechts, und die sportliche R3 Nocke mit 0,5mm mehr Ventilhub, sowie einer feuelligeren Erhebungskurve. Übrigens, weiss jemand ob es eine R2 Nocke gab?

Die Nocke der Resident ist mit einer B für den Typ 08 gestempelt. Die grössere Lagerung, 15mm gegenüber 13mm bei der Regina Nocke, verhindert Verwechslungen.

Sollten in den Horex-Fahrerkreisen noch andere interessante Informationen über verschiedene Teile oder verschiedene Horex-Typen bekannt sein, so bitten wir um Leserbriefe, aber auch über jedes andere Horex Thema.

Ihr Horex Novice

Nachdem wir den bestellten elektronischen Regler (E-Regler), als Ersatz fuer den fruher verwendeten F-Regler, erhielten, machten wir uns an den Einbau in eine Zuendapp DB 201 Lichtmaschine.

Zuerst klemmten wir, wie in der Einbauanleitung beschrieben, die Batterie ab und entfernten danach die Anschuesse des mechanischen Reglers. Nachdem wir dann den neuen Regler eingebaut, die Masseverbindung wird durch die Befestigungsschrauben des Reglers hergestellt, hatten musste der alte Regelwiderstand abgeklemmt werden, man muss aber aufpassen das man den richtigen Draht erwischt. Darauf wird der Feldanschluss an den neuen Regler (F) angeschlossen.

Als dann wird der Lichtmaschinenanschluss (61) und der Batterieanschluss (30) wieder verbunden und die Batterie angeklemmt.

Waehrend der Durchfuehrung des Einbaus ergaben sich keine Probleme, ja es war sogar denkbar einfach. Nur eine Sache ist mir aufgefallen. Die Ausgiessmasse, mit der die elektronischen Teile eingegossen sind, ragte bei uns etwas ueber den Metallrand des Gehaeuses hinaus, so das die Gefahr bestand, dass die Masse beim anziehen der Schrauben bricht. Dort schlage ich ein abschleifen mit Schleifpapier vor, hierbei ist aber mit Vorsicht vorzugehen, da die elektronischen Bauteile angeschliffen werden koennten, also keine Garantie. Wir selbst haben so verfahren!

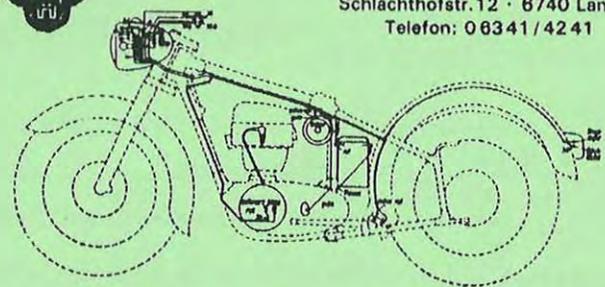
Der E-Regler der Firma Laubesheimer erfuehlt alle Anforderungen, die an einen Regler gestellt werden, besser als die alten F-Regler, wie z.B. richtige Ladespannung der Blei- oder Nickelkadmiumbatterien. Er verhindert sogar den geringsten Rueckstrom. Waehrend dem Fahren, wir haben schon 2000 km hinter uns, treten keine Probleme auf, also alles in allem ein sinnvolle Investition fuer uns Veteranenliebhaber.

Achtung, wer bei der Firma Laubesheimer einen Regler bestellt, muss angeben ob er mit Nickelkadmium- oder Bleibatterien faehrt!

Constantin Klinger



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



<b>Neue Spannungsregler</b> für alle Lichtmaschinen DM 130,-	<b>Gleichstromanker</b> wickeln 130,-/200,- <b>Zündspulen</b> wickeln DM 70,-
<b>Kabelbäume</b> in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan DM 70,-	<b>Drehstromanker</b> im Tausch DM 130,- Auf sämtliche Arbeiten und Produkte
<b>1 Jahr Garantie</b>	
Bitte kostenlose Preisliste anfordern. Postversand jeden Tag, auch ins Ausland.	

**Instandsetzung von Zündmagneten**  
schnell und kostengünstig

# ANZEIGEN

Suche Regina 02 Tank.  
07071/33138

Suche Seitenstaender,  
Schutzbleche Reg. 0.  
07231/55909

Suche Regina 4 Schutz-  
blech. Hans Obermeier  
Wasserweg 21  
8200 Rosenheim

Suche Oelpumpe HAJOT-  
Tro II, oder Columbus-  
Motor T6 XM. Bei der  
Tigergabel von der T5  
Bj. 36 gibt es, jeweils  
2 Achsen. Einmal mit  
14mm Ø und 12mm Ø. Sie  
haben ein Rechts- und  
ein Linksgewinde. Um  
welche Gewinde  
handelt es sich hier?  
09502/7448

Suche Regina 4 Motor,  
400ccm Zylinder,  
Fliehkraftregler,  
Mittelstaender,  
Seitenstaender,  
Denfeld Sitzbank,  
Werkzeugtasche in  
Leinen (Regina) und  
Noris Batterie-Licht-  
Zuendmaschine.  
Schweiz/64/542652

Suche Regina Ein-Port  
Gusskopf, Informationen  
ueber Renn-Regina 1950  
Biete Resident Kopf,  
Victoria KR 35 Tank +  
Raeder, Vorderschutz-  
blech f. Schwingen-  
gabel, rechter Imp.  
Werkzeugkasten und  
viele Regina Teile.  
Belgien/2/4272830

!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!  
Suche S35 Vorderrahmen  
als Muster fuer Nach-  
bau durch Constantin  
Klinger (Horex Bote).  
Dem Leihgeber winken  
zwei Din A4 Horex-  
Farbplakate plus ein  
Jahresabo des Horex-  
Boten. Unkosten werden  
selbstverstaendlich  
uebernommen. 069/436859  
!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Cromwell Helmeneu.  
0251/58494

Tausche meine Regina  
gegen MZ-Gespann.  
05733/2832

Rebell 500, -0931/82254

Imperator gegen Gebot.  
05231/24451

Horex-Wasserabzieh-  
bilder. 04791/3776

Regina 4 gegen Gebot.  
0043/7229/89927

Nagelneuer B1M Motor,  
passend fuer S6, im  
Tausch gegen mir ge-  
fallendes Motorrad.  
02855/81204 o. 0281/4580

Nickelkadmiumbatterien.  
75,- 06121/27245

Regina 350, Bj. 51, gegen  
Gebot. 06146/7304

Alle Kleinanzeigen sind kostenlos,  
wir behalten uns aber vor den Text  
sinnvoll zu veraendern.  
Schicken Sie eine Postkarte an die  
Redaktion. Telefonische Anzeigenan-  
nahme unter 069/436859. Bei gewerb-  
lichen Anzeigen bitte an die Redak-  
tion wenden.

## HOREX Regina ERSATZTEILE

zum Beispiel:

Schalthebel- und Kickstatergummi 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 <sup>GmbH</sup>

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