



Die nächste Sternfahrt
geht nach

HOREX

BOTE



HIER LACHT DER
HOREX
FAHRER:

Noch 1 Minute



5 Sekunden ... 3. 2. 1...



LOSI



Horex- Freunde
Rhein / Neckar



Schutzgebühr 2,- DM Heft 4/93

Suche Horex Regina 350/400er zum Restaurieren, Zustand 3-4, aber möglichst komplett. Die Maschine wird ein Geschenk und kommt in die liebevollen Hände eines früheren Regina Fahrers !
VB 4000.- je nach Zustand Tel.: 030/8591517

Seite	Thema	Seite	Thema
1	Wo steht mein HB-Konto?	21	Neue Rex-Gläser
5	10 Gebote für Gespannfahrer.	22	Krümmer für TM oder FIM
6	Seitenwagen Anbau Teil2.	22	Kölner Kurs (Nürburgring)
7	Reparaturtips für Regina.	22	mit HOREX ???????????
9	Wettenberg -	22	Buschweise.
	Ein Treffen der anderen Art!	22	Termine.
10	Citation Ersatzteile.	23	Regina350 Test aus
10	Alu-Schutzbleche.		österreich.
10	Massenkräfte von Max Paulus.	26	12Volt die Zweite.
11	Kleine Horex Geschichte.	28	Leserbrief von Herbert
12	Richtige Schmierung.		Hauschild.
15	Die Kleinen Einmotten.	35	Mit der HOREX auf Du.
16	Opa Geuter erzählt.	36	Anzeigen.
20	Die Krise bei Horex 1955.		



ORIGINAL-HOREX-CHROM Pflege- und Rostschutzmittel - Tube DM 1,-

Albert Eringfeld

HOREX

Nachf.
Dämpfer
K-Kosten
WZ-Kosten
Filter-VA
Bleche
Kickstarter
Fußkosten
Schellen
Krümmer
Felgen
Federn
VA-Teile
und
viele
mehr
Tel.
00318355
2223

05276
8404

**WIR BRINGEN WIEDER GLANZ
AUF IHR METALL**

- Stets beste Arbeit
- Täglich Versand
- Mengenrabatt ab 3 Teilen

METALLHOCHGLANZPOLITUREN

ULRICH HERRMANN
ABTEI 8
3477 MARIENMÜNSTER
TEL : 0 52 76 / 84 04

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen

- Embleme - Schalldämpfer -

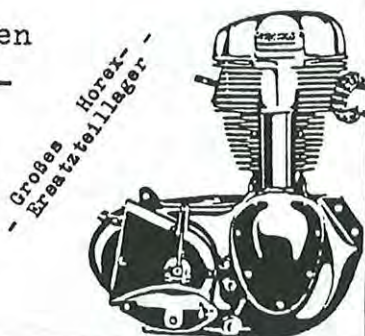
Krümmern - ET-Kataloge -

22 seitige Liste DM 2,50.-

Heumann - Fuchsberg 3

64807 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!



Liebe Horexfreunde

Mancher von Euch ist durch die letzte Preisanhebung, ausgelöst durch die Bundes-Post, über den Stand seines HB - Kontos im Unklaren. Um jedem Leser mehr Klarheit zu verschaffen, möchte ich auf die Nummer rechts neben der Adresse auf dem Adressaufkleber des HB - Umschlages hinweisen. Ihre Bedeutung ist folgende:

Die erste Ziffer gibt Zustellinformationen an, wie - Rechnung beilegen =9, nicht zusenden =1, zusenden =0, über ein Jahrzehnt hinaus bezahlt =2 u.s.w. also für Euch meist unwichtig.

Die zweite Ziffer gibt die Nummer des letzten von Euch vollbezahlten HB Heftes an. Diese Nummer macht nur Sinn im Zusammenhang mit der dritten Ziffer.

Die dritte Ziffer gibt das Jahr eines Jahrzehntes an, bis zu welchem der HB bezahlt ist. Bis zu welchem Heft? Siehe Ziffer 2. Dann kommt das Trennzeichen (/).

Die vierte Ziffer gibt an, wieviele HB - Hefte im Umschlag sein müssen, also wieviele Hefte Ihr pro Sendung zugeschickt bekommt. Wenn einer zwei Hefte zugeschickt bekommt, sollte er 4,-DM für die Hefte und 1,50DM für das Porto, also 5,50DM für jede Sendung rechnen. Sagt Ihm nun Ziffer 2 und 3, daß er für weitere drei Sendungen bezahlt hat, so beträgt sein HB - Guthaben 3 mal 5,50DM gleich 16,50 DM plus einem eventuellen Rest von kleiner 5,50DM z.B. 3,50 DM, falls er uns einen 20,00DM Schein zugeschickt hatte. Der Rest wird dann der nächsten Zahlung zugeschlagen. Selbes gilt für die, die nur ein Heft zugeschickt bekommen, hier beträgt der Preis einer Sendung 3,50DM. Für einen Zehnmarkschein gibt es dann zwei Sendungen und es wird dem Konto noch ein Restbetrag von 3,00DM gutgeschrieben. Alles Klar? Wenn nicht ruft mich einfach an.

Euer Horex Novice

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Telefon

Postadresse Constantin Klinger
Rotlintstr.51
60316 Frankfurt

069-
436859
oder
4909043

Redaktion Constantin Klinger

Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
Kto.318039303 BLZ.500 502 01

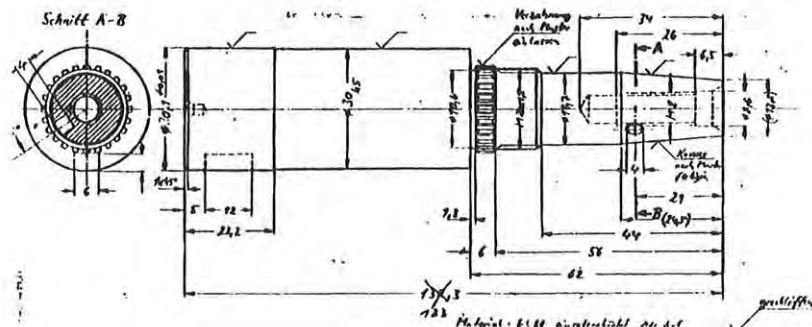
Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht.
Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

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

KURBELWELLE GEPRESST FÜR REGINA; KURBELWELLE
FÜR REGINA 03; KURBELWELLE FÜR 06 (400er)
KURBELZAPFEN VERSTÄRKT; KOLBEN REGINA;
KOLBENIMPERATOR; NOCKENWELLE E 86;
NOCKENWELLE R 1; NOCKENWELLE R 3;
ÖLKONTROLLSTAB IN EDELSTAHL;
STOSS-STANGEN; SPERRAD;

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

BLECHKOTFLÜGEL; KETTENKASTEN;
WERKZEUGKASTEN; KOTFLÜGELHAL-
TER; DUPLEX-KETTENRADSATZ (DUPLEX-
NORM KETTE, PRIMÄRRAD TYP E1M, 03, 06,
KUPPLUNGSRAD, BUCHSE, ANLAUFSCHLEIBE);
DUPLEX-KETTENRADSATZ FÜR RESIDENT; DUP-
LEXKETTENSCHANNER; STEUERKETTENSCHANNER; KICK-
STARTERFEDER; KICKSTARTERWELLE; ORIGINALSATTEL;
LUFTPUMPENHALTER; VENTILE BLEIFREI; REGINA-RESEDENT-
IMPERATOR; VENTIL FÜR KURBELGEHÄUSEENTLÜFTUNG



DER **M**OTORRAD-DIENST DER NKZ

Weil es jetzt glatt wird auf den Straßen

MOTOR-RUNDSCHAU - NKZ - 24/1954

Die 10 Gebote für den Gespannfahrer

Das richtig gefahrene Beiwagengespann ist das lenksicherste aller Fahrzeuge. Es übertrifft in dieser Beziehung sogar den vierradrigen, aber differentialbehafteten Wagen, und zwar um so mehr, je glatter der Boden wird. Wenn für das Gespann auch manche Lücken, durch die eine flinke Solomaschine noch durchschlüpft, schon zu schmal sind, dann machen höhere Standfestigkeit und der unsymmetrische Bau und Antrieb — bei richtiger Auswertung ein klarer Vorteil, der allenfalls mit höherem Reifenverschleiß „bezahlt“ wird — den größeren Platzbedarf leicht und schnell wett, gerade im Winter.

Unerläßliche Voraussetzung für diese Einleitung ist natürlich die gebührende Betonung von „richtig gefahren...“ und „richtig ausgewertet“! Die größte Gefahr besteht immer darin, daß ein guter und routinierter Solofahrer annimmt, er lerne Gespannfahren schneller und leichter als ein krasser Anfänger. Das Gegenteil ist der Fall! Richtiges Seitenwagenfahren muß von Grund auf neugelernt und nicht zugelehrt werden. So wenig man elegantes und ausgefeiltes Solofahren vom grünen Tisch aus lernt, geht es mit drei Rädern allein mit Theorie! Dennoch lassen sich die Eigenheiten des Beiwagenfahrens mit einigen praxisnahen Überlegungen und Erkenntnissen leichter begreifen.

1. Zunächst fällt schon das Einhalten der geraden Richtung schwer; denn der rechtslaufende Beiwagen zieht beim Beschleunigen nach rechts und schiebt beim Bremsen nach links (abgesehen vom dreiradgebremsten Gespann).

Trotzdem soll man mit möglichst lockerem Lenkungsdämpfer fahren, auch wenn sich jede Bodenwelle und jedes Schlagloch stärker auswirkt. Angeknallte Dämpfer lassen kein „Gefühl“ für die Lenkung durch.

2. Kurven werden jetzt nicht „gelegt“ oder „gedrückt“, sondern gelenkt, andernfalls geht es wider Willen geradeaus. (Man kann und sollte es auf einem großen freien Platz üben, bis es völlig automatisch erfolgt.)
3. Schließlich muß der Blick für die Breite des Fahrzeuges bewußt geschult werden, ehe man sich in dichten Verkehr begibt — es könnte krachen, wenn man den vorhandenen Seitenwagen „vergißt“...
4. Der Einfluß des Wagens beim Beschleunigen und Bremsen wird zum Kurvenfahren verwertet: Bei Rechtskurven vorher bremsen und in der Kurve anziehen, bei Linkskurven ruhig etwas schärfer ankommen und noch in der Kurve bremsen. Damit kommt das Gespann, vor allem auf glattem Boden, fast von allein herum.
5. Alles bisher vom Bremsen Gesagte gilt allerdings nur, solange man mit ungebremstem Beiwagenrad herumfährt; also nicht für fortschrittliche, vorsichtige und... schnelle Gespannfahrer! Die Beiwagenbremse soll im allgemeinen so eingestellt und abgestimmt sein, daß der leere Wagen etwas „überbremst“, der besetzte etwas „unterbremst“ wird. Sinngemäß wird er geringfügig ziehen oder schieben.

6. Nur scheinbar bedeutet das erste „Hochkommen“ des Wagens (speziell des leeren Wagens) einen kritischen Moment; denn man übt auch das systematisch auf einem großen freien Platz (vgl. Punkt 2!). Geübt werden muß es vor allem, damit man sich einprägt, was man dem Gespann in Rechtskurven zumuten kann.

7. Die feste Lage des Gespanns in Linkskurven darf nicht über die tatsächliche Grenze der Standfestigkeit hinwegtäuschen. vor allem bei einem Vorlauf des Beiwagenrads unter etwa 20 cm! Schlimmstenfalls geht man kopfüber in Richtung des fehlenden vierten Rads, und zwar unhaltbar und blitzschnell... im Gegensatz zum hochkommenden Wagen.

8. Bei fortgeschrittener Praxis läßt sich die Kurvenfahrei durch Gewichtsverlagerung wirksam unterstützen, wie es auch im Gelände manchmal unumgänglich ist, speziell bei leerem Wagen. „Aussetzen“ muß man aber unbedingt schon vor der Kurve — mittendrin hilft's nicht mehr. — Niemals mit leerem Wagen und besetztem Soziussitz fahren!

9. Schließlich soll man das Rutschen auf nassen Straßen, Eis oder Schnee gründlich trainieren. „Gekonnt“ — rutscht das Gespann immer noch dahin, wo man hinmöchte — im Gegensatz zur Solomaschine oder auch zum Wagen!

10. Wenden sollte man tunlichst zur Beiwagenseite hin. Der Wenderadius ist spürbar kleiner und Fahrwerk wie Kupplung und Antrieb (beim Anfahren besonders) werden geschont.

Natürlich spricht der letzte Punkt (wie auch manches andere — immer noch!) für einen linkslaufenden Seitenwagen, obwohl er im rechtsfahrenden Mitteleuropa praktisch ausgestorben ist. Doch würde eine Diskussion darüber zu weit führen... Sinngemäß muß bei linkslaufendem Wagen jede vorstehend genannte Seitenbezeichnung vertauscht werden. Daß man endlich mit dem Gespann mehr noch als solo weich und flüssig zu fahren trachtet, nie schärfer bremst als nötig, sauber schaltet und zügig Gas gibt, bedarf keiner besonderen Betonung! —

Anmerkung der Schriftleitung: Diese Regeln für den Gespannfahrer haben wir entnommen dem Buche Tholoz „Das Motorrad“ (Verlag Richard Carl Schmidt, Braunschweig) in der Absicht, jetzt zu Beginn der Fahrzeit auf schlüpfrigen Straßen, auf Schnee und Glatteis sie dem alten Fahrer ins Gedächtnis zurückzurufen und dem Gespannfahrer-Neuling einige theoretische Erklärungen an die Hand zu geben, nach denen er das Gespannfahren üben kann.

Noch etwas von "Cori" zum Thema Seitenwagen Anbau.

Kleine Maschine mit Seitenwagen

Also an 100 cm Spurweite herankommt, desto mehr bringen gerade die letzten ersparten Zentimeter ein. Man soll es sich ruhig etwas kosten lassen, möglichst dicht an die 100 cm Spurweite heranzukommen, um so besser fährt sich das Gespann und um so sicherer ist man davor, eines Tages den Maschinenrahmen nicht vielleicht doch zu verwürgen. Es lohnt sich nicht, etwa im Hinblick auf vergrößerte Fahrsicherheit bei leerem Seitenwagen die Spurweite groß zu halten, obwohl dies zuweilen von älteren Gespannfahrern nachdrücklich empfohlen wird. Ich will damit beileibe nichts gegen diese alten Gespannfahrer sagen, ihre Erfahrung geht zurück auf ungefähr zwanzigpferdige Maschinen bei einem Eigengewicht von 200 kg, denen es gar nichts ausmacht, ob der Seitenwagen nun eine Spurweite von 115 oder 125 cm hat. Da fährt sich natürlich die große Spurweite sehr ruhig, man muß zwar am Lenker zittern, man ist aber nahezu absolut sicher davor, daß der Seitenwagen niemals hochkommt. Umgekehrt kommt natürlich ein leerer Seitenwagen bei 100 cm Spurweite mit Begeisterung hoch, man muß da also schon einigermaßen wissen, was man

tut. Ich selbst fahre ein derart schmales Gespann mit Vorliebe ohne Ballast im Seitenwagen, mir macht das gar nichts aus, ebenso kenne ich eine ganze Anzahl anderer Leute, die sich eben eine entsprechende Turnerei angewöhnt haben. Es ist aber gar kein Problem, sich zwei Sandsäcke mit je 20 kg zu machen, die man bei unbesetztem Seitenwagen eben als Ballast fährt. 100 cm Spurweite mit 40 kg Ballast sind fahrttechnisch noch immer wesentlich besser und vor allem genau so anspruchlos wie ein Gespann von 110 cm Spurweite ohne Ballast im Seitenwagen. Damit ist im Grunde genommen schon alles über die Eignung leichter Maschinen für den Seitenwagenbetrieb gesagt. Für den, der damit noch nicht zufrieden ist, kann man ja noch mal in aller Form betonen, daß man auch bei einer kleinen Maschine, also etwa bei einer alten 200er, vom Seitenwagenbetrieb für die Festigkeit des Maschinenrahmens im Grunde genommen nichts zu befürchten braucht. Dies gilt unter allen Umständen für den normalen Straßenverkehr, erst recht und ganz besonders dann, wenn es einem gelungen ist, einigermaßen dicht an die Spurweite von 1,00 m heranzukommen. Faustregel: Wenn ein leichtes Gespann so gefahren wird, daß der Hinterreifen in Maschinenkurven nicht pfeift, kann der Maschine eigentlich nichts passieren.

C. H.

HOREX „Regina“

In der Januar-Ausgabe der „AUTOMOBIL-WERKSTATT“ hatten wir mit dem BORGWARD „Hansa 1500“ einen schnellen Pkw unter unsere Testlupe genommen. Dieser Test hat uns eine so große Zustimmung eingebracht, daß wir uns für diese Ausgabe entschlossen haben, ein schnelles Motorrad zum Gegenstand unseres Tests zu machen.

Also los! Eine gerade bei sportlichen Motorradfahrern beliebte Maschine ist zweifellos die HOREX - „Regina“, auf deren technische Einzelheiten wir hier nicht näher einzugehen brauchen, weil sie jedem geläufig sind, der sich irgendwie für Kraftfahrzeuge im allgemeinen und für Motorräder im besonderen interessiert. Damit aber jeder Leser die Maschine vor Augen hat, bringen wir sie hier noch einmal im Bild (Abb. 1).

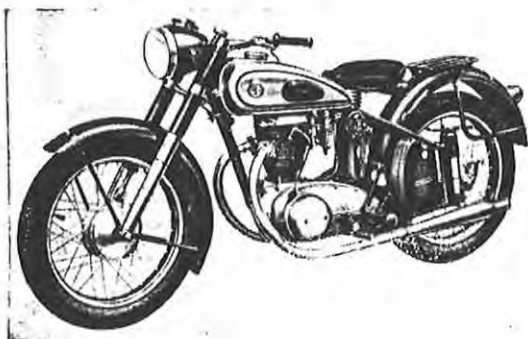


Bild 1: Die 350 ccm Horex „Regina“

Auch bei der „Regina“ sind ausgesprochen „kritische Kilometerzahlen“ kaum festzustellen, was daran liegen mag, daß diese Maschine — wie schon eingangs erwähnt — meistens von passionierten (begeisterten) Motorradfahrern „geritten“ wird. Und diese Sportfahrer wiederum suchen — wie wir wissen — eine Werkstatt nur höchst selten auf. Sie glauben sich vor den Kraftfahrzeughandwerkern zu blamieren, wenn sie ihre „Mühle“ nicht selbst in Ordnung halten. Aber wir haben dennoch genügend „Reginas“ in den Werkstätten angelassen, so daß wir einiges sagen können:

Es gibt — solange die „Regina“ im Verkehr ist — immer wieder Leute, die behaupten, die Teleskopgabel der „Regina“ habe einen Konstruktionsfehler. Dazu müssen wir sagen, daß uns bis jetzt

kein Fall begegnet ist, in dem eine Regina-Gabel zur Reparatur gebracht wurde, es sei denn, der Schaden war durch einen Unfall verursacht worden. Und hier wiederum konnten wir feststellen, daß gerade die Gabel in manchem Fall schlimmere Unfallfolgen verhüten half.

Trotzdem hat das Werk in Bad Homburg die Teleskopgabel noch weiterentwickelt. Die Gabelbüchsen, die bisher aus einem Resitex-Ferrozell-Material bestanden, werden ab Fahrgestell-Nr. 6347751 R aus einem Ferro-Compo-Material (Sintereisen) gefertigt. Selbstverständlich kann man diese neuen Büchsen auch nachträglich einbauen.

Sonst ist über das Fahrgestell, das sich wirklich gut bewährt hat, wohl kaum etwas zu sagen, und deshalb wenden wir uns gleich dem Motor zu. Der „Regina“-Motor ist ein Hochleistungsmotor, bei dem in besonderem Maße die Ventile hohen Anforderungen ausgesetzt sind. Hinzu kommt natürlich auch noch die Verwendung nicht oder wenig geeigneten Kraftstoffes, der die Ventile, besonders aber das Auslassventil, stark angreift und zu Verharzungen führt. Um trotzdem Ventilschäden so weit als möglich auszuschalten, verwendet man neuerdings Auslassventile aus einer Chrom-Nickel-Legierung.

Außerdem konnten wir bei manchen Maschinen einen verhältnismäßig großen Verschleiß am Ventiltiebel des Auslassventils bemerken. Das Homburger Werk liefert dafür jetzt Ventiltiebel, die mit Stellite aufgeschweißt und mit einem A (Auslass) gekennzeichnet sind.

Auch in der Beschaffenheit der Ventillfedern ist eine Änderung vorgenommen worden. Die beiden äußeren Ventillfedern waren früher gleich. Ab Motor-Nr. 40 77551 R wird die Ventillfeder außen für Auslass KME 7-a eingebaut, die im Gegensatz zu der alten Ausführung etwas schwächer ist.

Wiederholt sprachen wir Fahrer, die uns sagten, daß ihr Motor leicht heiß würde. Bei näherer Betrachtung der Dinge stellte sich dann heraus, daß dieses Heißwerden eine Folge von Schmierungsschwierigkeiten ist. Die Kolbenlaufbahn wird von dem Öl geschmiert, das beim Pleuellager abspritzt und hochgeschleudert wird. Durch die Umdrehungsbewegung der Kurbelwelle wird der größte Teil dieses Öles aber gegen den vorderen Teil der Kolbenlaufbahn und in das Innere des Kolbens geschleudert. Die hintere Seite

Fahrtrichtung vorn hinten

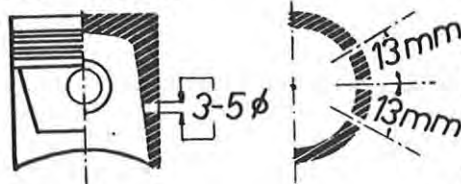


Bild 2

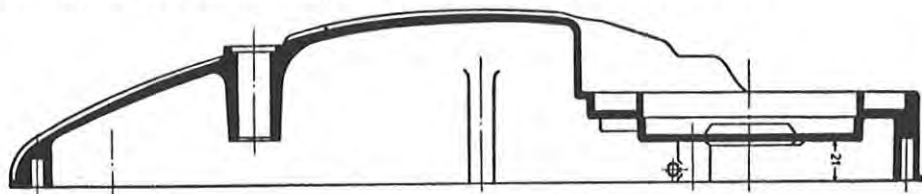
der Kolbenlaufbahn wird bei dieser Schmierung vernachlässigt, wodurch bei hoher Beanspruchung ein Trockenlaufen möglich ist. Hier genügt ein kleiner Kunstgriff, um dem Übel abzuhelfen:

In die nach hinten liegende Fläche des Kolbens werden etwas unterhalb der Höhe des Kolbenbolzens drei nebeneinanderliegende Löcher mit einem Durchmesser von 3 bis 5 mm gebohrt. Das mittlere Loch liegt in der Mitte des Kolbens, die beiden anderen liegen in gleicher Höhe, aber nach links und rechts um 13 mm versetzt (Abb. 2). Es ist natürlich darauf zu achten, daß keine Grate stehenbleiben und keine Bohrspäne in das Motorinnere fallen. Die so angeordneten Löcher geben dem Spritzöl einen Weg an den hinteren Teil der Kolbenlaufbahn frei, so daß auch er immer einwandfrei geschmiert wird und ein Trockenlaufen so gut wie ausgeschlossen ist.

Weiter stießen wir auf eine Schwäche, die wir schon einmal bei einem anderen Fahrzeug festgestellt (Siehe Heft 2/1951 TEMPO-„Hanseat“). Es handelt sich hierbei um die Motorkette (vom Motor zur Kupplung). In der Praxis hat sich herausgestellt, daß die bisher verwendeten Ketten den hohen Ansprüchen nicht gewachsen waren. Sie waren rasch ausgezogen und in manchen Fällen kam es sogar zu Rissen. Aus diesem Grunde ist HOREX zum serienmäßigen Einbau einer Duplex-Kette übergegangen. Die Firma schlägt weiter vor, die älteren Ausführungen der „Regina“ auf die Verwendung einer Duplex-Kette umzustellen.

Anstelle der alten Kette (JFU 1-a) soll die Duplex-Kette 3/8 x 3/16 (JFU 1-b) eingebaut werden.

Bild 4: Dieses Bild veranschaulicht, wie der Kettenkasten ausgefräst werden muß.



Für diese Arbeit sind folgende Arbeitsgänge erforderlich:

- 1) Kickstarter (JFU 13) mit Abzugsvorrichtung JFU 13-1v-1-2-3 abziehen
- 2) Schutzdeckel und Lichtmaschine abschrauben
- 3) Anker E1MF 40-b mit Druckbolzen E1MF 40-a-1v-1 abziehen
- 4) Kettenkasten-Oberteil JFW 12-a abnehmen
- 5) Kupplung lösen
- 6) Sechskanmutter E1MB 20 für Motorkettenrad abschrauben und das Motorkettenrad E1MB 17 mit normaler Abziehvorrichtung mit Kupplung und Kette zusammen abnehmen
- 7) Federblatt JFW 49-a und Zylinderstift JFW 48-a entfernen (entfällt bei Duplex)
- 8) Kupplungskettenrad JFU 63 vom Mitnehmerfeller JFU 62 abschrauben.

Vor dem Einbau der Duplex-Kette sind folgende Änderungen vorzunehmen:

Der Kickstarterbolzen JFU 115 ist von 23 mm auf 25 mm abzuändern (Abb. 3).

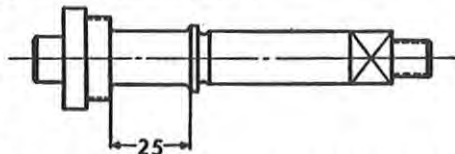


Bild 3: In dieser Weise ist der Kickstarterbolzen abzuändern

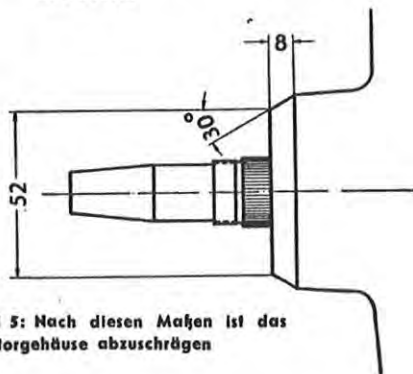


Bild 5: Nach diesen Maßen ist das Motorgehäuse abzuschrägen

Der Kellenkasten JFW 12-a ist von der Trennfuge bis zur Trennwand (Lichtmaschine) von 19,5 mm auf 21 mm abzufräsen (Abb. 4).

Das Molorgehäuse EIMA 2-a ist nach den neuen Massen abzuschrägen (Abb. 5). (Fräser für diese Änderung ist beim Werk in Vorbereitung).

Der Einbau der Duplex-Kette geht wie folgt vor sich:

1) Kupplungskettenrad (Duplex) JFU 63-a mit den neuen Stoßdämpfer teilen auf Mitnehmersteller JFU 62 aufschrauben

2) Molorkettenrad (Duplex) E1MB 17-a und Kuoo-

lungskettenrad (Duplex) JFU 63-a mit Kette (Duplex) JFU 1-b einbauen

3) Sechskantmutter für Molorkettenrad und Kuoo-lung festziehen, dabei unbedingt die Kettenlinie prüfen!

4) Dichtung JFW 21-II aufliegen

5) Kellenkasten — Oberteil JFW 12-a anbauen

6) Anker und Lichtmaschine anbauen

7) Kickstarter befestigen

Zum Schluß dieser Arbeiten muß unter allen Umständen neues Geltriebeöl eingefüllt und die Zündung neu eingestellt werden.

Dieter Nolden aus Königswinter schickte uns den sehr interessanten Bericht zur Verbesserung der Regina. Danke Dieter.

Telefon/Brief/Seitenwagen

Nehmt es mir nicht übel, aber ich habe Null Bock neben der Arbeit am HB auch noch Briefe schriftlich beantworten zu müssen. Das kostet einfach zuviel Zeit. Aber für einen kleinen Plausch bin ich immer zu haben. Ruft mich einfach an: am Tage 0211-9079561 oder am Abend oder am Wochenende 069-436859. Immer bin ich nicht erreichbar, aber immer öfter. Also einfach probieren aber nicht nach 22 Uhr.

Im Leserkreis (stellvertretend hier Harald Tel. 0043-316-273571) besteht Interesse an Seitenwagen-Informationen z.B. werden Kali, Felber, oder APS Seitenwagen wie z.B. Steib oder Wetsonien als Nachbau gefertigt? Wer sich auskennt und Lust hat einen Artikel zu schreiben ist herzlich zur Mitgestaltung des nächsten HB eingeladen. Aber bitte daran denken - Schreibmaschine oder Computer, - also fertig als Kopiervorlage! Wer sich auskennt und keine Lust für einen Artikel hat, ruft einfach mal bei Harald an. Wir gestatten uns nochmals auf die Buchempfehlung von HB 3/93 Seite 34 hinzuweisen!

Tips u. Horexschild von Wilfried

1. Wilfried hat eine selbstklebende Folie gefertigt, mit deren Hilfe man sich selbst ein "Horex-Dienst" Schild herstellen kann. Wer interesse hat, meldet sich bei Wilfried. Tel.07231-55909

2. Verzinnen mit Lötzin und Feuer oder mindestens einen 200 Watt LötKolben, unter Benutzung von Lötwasser (Baumarkt) und abbürsten des noch flüssigen Zinns, mit einer Messingbürste, ergibt z.B. auf Stahl, einen guten Rostschutz. So kann man einen Schraubenkopf, ohne die Schraube umständlich in die Galvanik zu bringen, mit einfachsten Mitteln vor Rost schützen. Man erhält eine metallische Oberfläche, fast wie glanzverzinkt.

3. Von Rost stark gefährdet sind alle Teile im Schaltungs-schiffchen und die Kupplungsbetätigungsteile in der hohlen Getriebehauptwelle. Schutz bietet ein mit Fett vollkommen gefülltes Schiffchen. Die Kupplungsbetätigungsteile werden von Zeit zu Zeit mit der Fettpresse geschmiert. Kurzen 7mm Kupplungsstift rausnehmen und einen Hub Fett in die Bohrung drücken.

4. Da die Regina keinen Öelfilter hat, sollte man alle 1500 bis 2000 km einen Ölwechsel vornehmen. Eine magnetische Ablaßschraube fängt Stahlabrieb und Stahlpartikel aus dem Ölkreislauf. Ölwechsel nur bei warmen Motor durchführen. Nach dem Ölwechsel auf die Rückförderleitung im Öltank einen Schlauch stecken und bei laufendem Motor, das dort am Schlauch geförderte Öl, solange zum Altoel geben, bis dort neues, klares Öl zum Vorschein kommt.

EinTreffen der anderen Art

Golden Oldies in D-35435 Wettenberg bei Gießen vom 30. Juli bis zum 1. August war etwas ganz Besonderes. Für 6,- bis 8,- DM Eintritt konnte man, neben den auf jedem Treffen vorhandenen Veteranen, auf sieben Bühnen, von der Bigband bis zum Einzelvortrag, alle Musikrichtungen, aus der Sparte Unterhaltung, live erleben. Das alleine ist schon sein Geld wert. Bewirtung gab es an mindestens ebensovielen Ständen wie Bühnen, die privaten Anbieter (Anwohner) nicht gerechnet. Das Publikum ist bund, alles ist vertreten. Ich kann diese Veranstaltung jedem nur für 1994 empfehlen.

Citation Ersatzteile

Wir berichteten in HB 2/93 über eine amerikanische Adresse für Zündapp Citation (Imperator 450ccm, Amerikaausführung) Ersatzteile. Günter Tel. 07331-200420 fragte schriftlich nach hinteren Schutzblechen an. Die Antwort: Einiges der dort vorhandenen Citationsteile ist an Manfred Mend, Leopold-Koch-Str. 31, D-63619 Bad Orb verkauft worden, darunter alle hinteren Schutzbleche.

Alu-Schutzbleche

Wer früher seine Imperator, Resi oder auch Regina etwas herrichten wollte, der kam an Alu-Schutzblechen nicht vorbei. Die Originalteile wurden abgeschraubt und die neuen sportlichen wurden angepasst. Wer sich so etwas aufbauen will, hat heute Probleme an neue Aluschutzbleche zu kommen. Wir entnahmen folgende Adresse der Maico-Letter 4/92, - GLM-Motorräder, Fischerstr. 1, W-3211 Rheden Tel. 05182-51831. Die Preise liegen bei knapp 100,-DM pro Stück.

Leserbrief Max Paulus, Dipl.-Ing

Muelbachstr. 1, 73312 Geislingen

Tel: 07331-62290, priv. 07331-258460 gesch.

Beitrag zum Thema: "Massenkraefte im Kurbeltrieb"

In Heft 3/93, Seite 2 ist eine Formel veröffentlicht, die gewissermaßen "die halbe Wahrheit" ausmacht und nach der, so wie sie geschrieben steht, sowieso niemand etwas errechnen kann.

($m \times r \times w^2$ = was heisst das ?)

(Zeichenerklärung: Da wir auf unserem Computer keine Hochzahlen schreiben können, setzen wir vor die "2" ein ";" als Potenzkennung. Z.B.: "4;2" ist gleich vier hoch zwei. Das "x" steht als Multiplikationszeichen und das "w" soll ein klein Omega darstellen. Das "Pi" steht fuer Pi also 3,14. Das "J" steht fuer Gamma also das Verhaeltnis.)

Die Formel, lautet also: $F = m \times r \times w^2$ (Omega-Quadrat), und beschreibt die Berechnung der Fliehkraft F, wenn eine Masse m auf einem Kreis mit Radius r mit der Winkelgeschwindigkeit w (klein-Omega), rotiert, wobei in der Formel w^2 (Omega-Quadrat) angesetzt ist. Das meinte ich mit "halber Wahrheit". Ohne jemand zu schulmeistern oder als Klugscheisser auftreten zu wollen, nachtragend die richtige Rechenmethode:

1. Fuer die beiden Totpunkte gelten unterschiedliche Werte. Warum? Wenn im OT Kurbelwelle und Pleuel in "Strecklage schnappen", entsteht eine staerkere Verzoegerung und damit eine groessere Massenkraft als im UT, wo Pleuel und Kurbelwelle weicher in "Ueberdeckungslage" laufen! Wie gross der Unterschied ist, haengt vom Verhaeltnis Kurbelradius zu Pleuellaeenge ab. Dieses

Verhaeltnis $J = r/l$ ist in der Regel etwa $1/3$ bis $1/4$. Der Einfachheit halber nehmen wir $1/4 = 0,25$ fuer unsere weitere Rechnerrei. Soweit alles klar? Also auf geht's zur Runde 2 !!!

2. Fuer die Belastung des Pleuellagers ist ausser der Massenkraft des Kolbens (mit Kolbenbolzen!) auch noch ein Anteil des Pleuels zu beruecksichtigen. Ueblicherweise (vereinfacht) rechnet man 50% des Pleuels den rotierenden und die anderen 50% den oszillierenden Massen zu. Und jetzt kommt Runde 3 !!!

3. Der ominoese Wert w (omega) ist aus der Drehzahl zu errechnen.

$$w = \frac{\pi \times n}{30}, \text{ (Dimension 1/sec)}$$

Beispiel fuer $n = 6000$ u/min : $w = \frac{3,14 \times 6000}{30} = 628$ 1/sec

4. Jetzt kommt's :

$$\text{Massenkraefte im OT : } F = m \times r \times w; 2. (1 + J)$$

$$\text{Massenkraefte im UT : } F = m \times r \times w; 2. (1 - J)$$

Am besten, wir vergessen den "weichen" UT und schauen uns den "harten" OT an. Um rechnen zu koennen, brauchen wir :

m = Kolbengewicht (mit Bolzen) + 50% des Pleuelgewichts

r = Kurbelradius (Halber Hub)

w = bei 6000 u/min = 628 1/sec (siehe oben)

$$(1 + J) = 1 + 0.25 = 1,25$$

Bei einer Resi 350, (von der ich die Werte habe) ergibt sich also im Ueberschneidungs - OT bei Kolbengewicht 430gr.: 50% Pleuelgewicht 170gr.: Drehzahl 6000 u/min.

$$F = m \times r \times w; 2 \times 1,25 = 0,6 \text{ kg} \times 3.75 \text{ cm} \times 628 \text{ 1/sec}; 2 \times 1,25$$

$$F = 1109205 \text{ kg cm/s}; 2 = 11092 \text{ N (Newton)}$$

Das sind allgemeinverstaendliche 1109 kg oder 1,1 to !

Ganz absichtlich steht oben "im Ueberschneidungs-OT" weil im Zuend-OT das "Gaspolster" dagegenhaelt ! (Meist, je nach Drehzahl, sogar ueberwiegt) Wer jetzt im Walzerlagerkatalog nach Tragzahlen sucht, sollte noch beruecksichtigen, dass unser vorliegender Belastungsfall "dynamisch" und nicht "statisch" ist, aber das steht ja dann hoffentlich alles im Katalog !

Fuer heute glaube ich reicht's dicke. Viel Spass beim Rechnen!!!
Euer Max (Horex-Freunde Staufen-Teck)

Eine kleine Horex-Geschichte!

von Benno A. Deifel

Als ich kurzlich zu meinem Tachometer - Experten kam, um meinen Regina - Tacho ueberholen zu lassen, stellte er mir eine merkwuerdige Frage: "Wollen Sie Ihren Tacho auch geeicht haben? Naetuerlich reicht man einen Tachometer nach einer Grundueberholung oder etwa nicht? Nun nicht unbedingt!!!!

Diese Geschichte trug sich 1956 zu als ein HOREX - Kunde wegen einer Tachometer - Reparatur zu mir kam.

Selbstverstaendlich wurde der Tachometer nach erfolgreicher Reparatur auch geeicht, worauf der HOREX - Fahrer sich recht gluecklich und zufriedenen zeigte. Jedoch sollte die boese ueberraschung noch kommen, als dieser seine Maschine wieder einsetzte. Plotzlich lief die HOREX nur noch 117km/h. Was haben die mit meinem Motorrad gemacht? Vor der Tachometer - Reparatur ist die Maschine viel besser gefahren. "Ja so ebbes - und wie besser? Na 140 ist Sie gelaufen! Guter Mann, wissen Sie denn nicht, daB HOREX Tachometer vom Werk aus eine Vorellung von 15 bis 20 % hatten? Nein, ist mir auch egal, ich moechte daB mein Motorrad wieder so laeuft wie vorher (naemlich 140). In Ordnung, das kriegen wir wieder hin, eine Regina die keine 140 laeuft ist schlieBlich keine Regina.

Euer Benno

Da kann der Horex-Novice nur sagen: - "deiiiiifel nochmal!"

flächen des Kolbens dürfen dabei nicht beschädigt werden. Beim Reinigen versäume man nicht, auch die Rückstände hinter den Kolbenringen und im Hohlraum des Kolbens zu entfernen, denn diese verhindern die gewünschte Wärmeableitung vom Kolben.

Bei Zweitaktmotoren ist die Rückstandsbildung eine der gefürchtetsten Störungen, da hierdurch die Kühlvorgänge außerordentlich behindert werden und insbesondere durch zu ölreiches Gemisch die Auslaßschlitze und Krümmer stark verlegt werden können. Es empfiehlt sich daher immer, in regelmäßigen Zeiträumen solche Verkrustungen, die auch von falscher Gemischeinstellung herrühren können, durch vorsichtiges Abschaben und Auswischen zu beseitigen. Durch Wahl des Öles nach dem Gargoyle Wegweiser wird die Rückstandsbildung auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben.

Falscher Zündungspunkt

Zu viel Frühzündung bei sehr niedriger Drehzahl verursacht sogenanntes Zündungsklopfen. Abhilfe wird erzielt durch entsprechende Verstellung des Zündzeitpunktes.



Richtige Schmierung

Dieses von Mobilöl 1929/30 herausgegebene Brevier zur richtigen Pflege von Motorraedern wird sicher die Columbus-Fahrer unter uns erfreuen und so manches ist auch heute noch aktuell oder kann fuer die neueren Horexten benutzt werden. Wir starteten mit dem Inhalt in HB 4/91 ueber 1/92, 4/92, 1/93, 2/93, 3/93 und werden ihn in diesem Heft beenden. Ich hoffe es hat Euch gefallen?

Mangelhafter mechanischer Zustand

Dieser Zustand ruft stoßartiges Pochen hervor, das seine Ursache in der Erweiterung der Spielräume zwischen den aufeinanderreibenden Teilen infolge Abnutzung hat. Diese Geräusche treten innerhalb des gesamten Drehzahlbereiches und unter verschiedenen Fahrverhältnissen auf und können nur durch eine Überholung des Motors beseitigt werden.

Im allgemeinen ist jedes derartige Geräusch ein Zeichen der Folge unrichtiger Schmierung. Man verwende deshalb stets ein hochwertiges Öl, das in bezug auf Zähflüssigkeit und Charakter den Arbeitsverhältnissen des Motors genau entspricht.

4. Verschiedene Störungen und Behandlungsvorschriften

Lose Konuslager

Schleudern und mangelhafte Lenkbarkeit des Kraftrades werden oft durch lose Konuslager der Laufäder verursacht. Man halte sie peinlich genau eingestellt und achte sorgsam darauf, daß sie nicht klemmen. Sie sind mit dem jeweiligen Motorenöl zu schmieren, wenn nötig, mit Gargoyle Mobilfett Weich zu füllen. Die Lenkachse ist leicht spielend eingestellt zu halten, weder zu lose, noch zu stramm.



Kupplung

Die beim Motorrad üblichen Kupplungen sind meist Metallamellenkupplungen oder Korkscheibenkupp-

lungen, zuweilen auch Kegelkupplungen. Lediglich die erstere muß geschmiert werden, wie auf Seite 31 angegeben. Zur Schonung der Kupplungsreibflächen sowie der Bereifung und des Motors ist unter allen Umständen ein allmähliches, sanftes Einrücken der Kupplung erforderlich. Zu langes Fahren mit schleifender Kupplung hat nachteilige Wirkungen.

Behandlung des Riemens

Leder- und Gummiriemen mit Hanfeinlage sollen genügend straff aufgelegt sein, um auch bei Bergfahrt und nassem Wetter nicht zu gleiten, sondern sicher durchzuziehen. Übermäßige Straffheit jedoch führt zu schneller Abnutzung der Lager. Ein zu schlaffer Riemen gleitet auf der Riemenscheibe und springt leicht ab. Der Riemen ist sauber zu halten.

Behandlung der Ketten

Ketten sollen weder zu lose, noch zu straff laufen, da beides zu schneller Abnutzung der Ketten und Kettenräder führt. Es empfiehlt sich, neben dem Werkzeug einige Ersatzkettenglieder sowie ein Kettenschloß mitzuführen, für den Fall, daß die Kette reißt. Nachstellen der Kette wird gewöhnlich durch Verschiebung des Getriebekastens oder des Hinterrades vorgenommen.

Handölpumpe schließt nicht ab

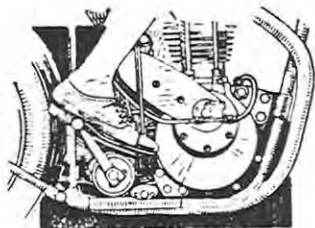
Es kann vorkommen, daß das Rückschlagventil der Handölpumpe nicht schließt, weil Schmutz, der auf irgendeine Weise in den Ölbehälter gelangt ist, auf dem Kugelsitz sich festsetzt, so daß die Kugel selbst den Ablauf des Öles nicht verschließen kann. Der ganze Ölvorrat läuft dann ohne Unterbrechung nach

und nach in den Motor. Soweit das Öl dort nicht verbrennen kann, wird es an den Lagerstellen der Kurbelwelle austreten. Um diesen Übelstand abzustellen, muß die Handölpumpe herausgeschraubt und gereinigt werden.

5. Winterstörungen

Der luftgekühlte Radmotor nimmt schneller als der in dieser Beziehung besser geschützte Wagenmotor im Stillstand die Außentemperatur an. Dadurch wird die Ölschicht zwischen Kolben und Zylinder und in den Lagern schnell zähflüssiger. Die Folge ist schweres Anlassen der Maschine und die Gefahr, daß kurz nach dem Anlassen das Öl nicht sofort einen Hauch zwischen den gleitenden Teilen aufrechterhalten kann.

Durch die Verwendung von Ölen, die freifließend sind, die ferner auch im Winter unter niedrigerer Arbeitstemperatur der Maschine rückstandslos verbrennen und keine Möglichkeit zum gefürchteten Verkleben der Ventile infolge Rückstandsbildung geben, lassen sich die obengeschilderten Schwierigkeiten und besonders auch das Erstarren des Öles in den offenliegenden Rohrleitungen vermeiden. Die Empfehlungen, die der Gargoyle Wegweiser in der Winterspalte zeigt, tragen allen diesen Verhältnissen Rechnung.





Wo und wie ist Gargoyle Mobiloel erhältlich?

Jeder Motorradfahrer, der Wert auf Schonung seiner Maschine legt, wird Gargoyle Mobiloel bevorzugen, gleichzeitig weil es überall in Originalpackungen sowohl für größeren Bedarf als auch für den Augenblicksbedarf auf der Reise im Inland und Ausland bezogen werden kann. Nahezu in allen Garagen, Reparaturwerkstätten, Tankstellen und Zubehörgeschäften wird Gargoyle Mobiloel stets in allen Marken nach dem Gargoyle Wegweiser vorrätig gehalten. Die Verkaufsstellen sind durch das vorstehend abgebildete Schild gekennzeichnet.

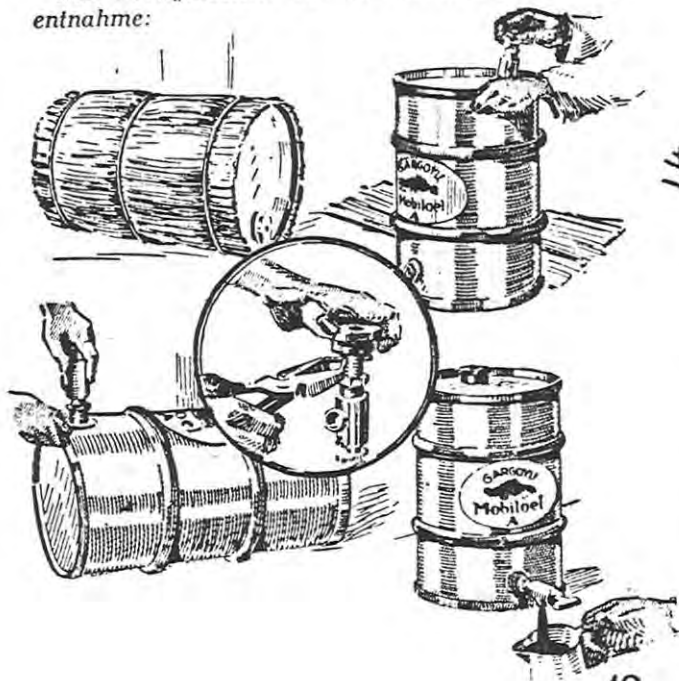


Von fast allen hochwertigen Waren werden Nachahmungen, also minderwertige Qualitäten, in den Handel gebracht. Auch Gargoyle Mobiloel als hochwertiges Schmiermittel wird vielfach nachgeahmt. Es empfiehlt sich deshalb, dasselbe besonders auf der Reise nur in plombierten, rücknehmbaren 2-Liter-Kannen zu kaufen und Kannen mit verletztem Verschluß zurückzuweisen.

Zur wirtschaftlichen, bequemen und sicheren Versorgung mit Gargoyle Mobiloel ist je nach der Bedarfshöhe für eine Fahrseason der Kauf in Originalkannen von 5 Liter und 20 Liter Inhalt sowie in dem 35-Liter-Faß mit Abfüllhahn zu empfehlen. Für größeren Bedarf bietet das 55-Liter-Faß eine günstige Bedarfseindeckung.

Für Besitzer mehrerer Maschinen ist der Bezug in Originalfässern von etwa 170 kg Inhalt die vorteilhafte Bedarfseindeckung.

Das Fertigmachen des 35-Liter-Fasses zur Ölentnahme:



Das 55-Liter-Faß wird liegend abgezapft. Es wird im gleichen Sinne zur Ölentnahme fertiggemacht.

Für die Getriebeschmierung wird Gargoyle Mobil-oel C in der rücknehmbaren 2-Liter-Kanne, in Originalkannen von 5 Liter Inhalt und in Fässern von 50 kg und 170 kg Inhalt verkauft. Gargoyle Mobil-oel CC gelangt in der 300-g-Tube, der 1-kg-Dose, ferner in Dosen von 5 kg Inhalt und in Fässern von 50 kg und 170 kg Inhalt zum Verkauf.

Gargoyle Mobilfett Weich ist in Dosen mit Einsatzdeckel für die leichtere Füllung von Fettpressen in 1-kg- und 5-kg-Dosen und in Fässern von 50 kg und 170 kg Inhalt zu kaufen.

Gargoyle Mobilcompound ist erhältlich in 1-kg- und 5-kg-Dosen und 170-kg-Fässern.

Gargoyle Mobiloel D, das Spezialöl für Sportmodelle, ist in der plombierten, rücknehmbaren 2-Liter-Kanne, in der 5-Liter-Kanne und in Fässern von etwa 50 kg und 170 kg Inhalt zu beziehen.



Wollen Sie Ihren Zweitakter einmotten?

Nicht allen Motorradfahrern macht das Fahren unter den Tüken der winterlichen Fahrbahn besonderes Vergnügen. Wer nicht unbedingt fahren muß, der erwägt ja wohl den Gedanken, seinem treuen Hirsch einen tiefen Winterschlaf zu gönnen. Darauf sollte man ihn aber auch etwas vorbereiten — und zwar auf folgende Weise (so empfehlen es wenigstens die Ilo-Leute für ihre Motoren):

Den Motor auf dem Stand gut warm laufen lassen.

Ansaugfilter vom Vergaser abnehmen und Kraftstoffhahn schließen.

Kurz vor dem Auslaufen des Motors etwa 20—30 ccm Korrosionsschutzöl in die Ansaugöffnung des Vergasers einspritzen.

Ansaugfilter wieder auf den Vergaser setzen und Startschieber schließen. Der Vergaserschieber ist zusätzlich mit Korrosionsschutzöl oder einer säurefreien Vaseline zu konservieren.

Zündkerze herausnehmen und in jeden Zylinder unter Durchtreten des Kickstarters etwa 10—20 ccm Korrosionsschutzöl einspritzen. Zündkerze wieder einsetzen.

Den äußerlich gut gereinigten Motor mit einem Gemisch aus Öl und Petroleum (etwa 1:1) einsprühen. Verchromte oder vernickelte Teile mit säurefreier Vaseline einfetten.

Für die Unterstellung sollte ein trockener und geschlossener Raum gewählt werden, in dem möglichst wenig Temperaturschwankungen vorhanden sind.

Es ist zweckmäßig, den Motor in Abständen von jeweils einigen Wochen ohne Zündung mit dem Kickstarter durchzudrehen, um den Schutzfilm an allen Gleitflächen zu erneuern.

Aus Motor-Rundschau

WKZ 24/1954

903

Als noch alle Kraftfahrer Freiwild waren

Als ich am 1. April 1901 mit einer Versuchsmaschine der FN-Werke in Lüttich — einem 1/4-PS-Motorrad — meine erste Fahrt mit einem Kraftfahrzeug machte, da gab es in Deutschland noch keinerlei Vorschriften über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Das war ganz natürlich, denn es gab ja kaum Kraftfahrer. Noch im Mai 1903, als ich den ersten je von den Adlerwerken in Frankfurt am Main hergestellten 4,5 PS Einzylinder-Adlerwagen in 3 Tagen von Frankfurt/Main über Berlin nach Wernsdorf — 27 km nordöstlich von Berlin — fuhr, begegnete ich auf der gesamten Strecke nur einem einzigen Kraftfahrzeug, einem De Dion-Einzylinderwagen von 6 PS, und das war in Thüringen. Nummern an Kraftfahrzeugen waren ebenso unbekannt wie Führerscheine.

Man konnte nun heute denken, daß ich damals das goldene Zeitalter der Kraftfahrerei erlebt hatte. Leider stimmt das nicht. Mein größter Feind waren nämlich 1901 und noch ein halbes Jahrzehnt danach die Planen, die eine unvernünftige Zugabe zu jedem Kraftfahrzeug zu sein schienen. Nicht nur die Motorräder, sondern auch die Wagen, die meistens auch nur mit Riemenantrieb ausgerüstet waren, litten dauernd unter Riemenpannen. Spätestens alle 10 km mußte bei meiner FN-Maschine der Riemen gekürzt werden, und oft riß er auch. Ich hatte damals also auch ohne behördliche Schikanen, wie wir sie später erleben, keinen leichten Stand, und man erkannte uns Kraftfahrer sofort an unseren ewig dreckigen Händen. Die Polizeibeamten ließen uns allerdings noch gänzlich in Ruhe. Da es keine Sonderbestimmungen gab, wußten sie offenbar mit uns nichts anzufangen, und für Geschwindigkeitsexzesse waren unsere lahmen Maschinen wirklich nicht geeignet. Namentlich durch die Dörfer und Städte mit ihrem damals durchweg miserablen Kopfsteinpflaster schlichen wir uns, kräftig in die Pedale tretend, vorsichtig dahin, und dabei gab es natürlich auch keine Verkehrsunfälle.

Als 1903 der Führerscheinzwang eingeführt wurde — die Maschinen waren schon wesentlich schneller geworden, wenigstens sie auch unter günstigen Verhältnissen kaum über 45 km/h hinaus kamen —, da trat für uns in der Mark Brandenburg zunächst kaum eine Änderung ein. Die Geschwindigkeits-Höchstgrenze wurde auf 15 km/h in geschlossenen Ortschaften festgelegt — also auch in Berlin und den anderen Großstädten —, und die Kraftfahrzeuge erhielten Nummernschilder. Die meisten der noch wenigen Kraftfahrer bewegten sich damals ohnehin nur in einem Umkreis von höchstens 20 km von ihrem Heimatort, und da kannte sie natürlich jeder Polizist und Gendarm. So ließ man uns jahrelang völlig ungeschoren. Ich war der einzige Fahrer, der Fahrten von über 100 km von Wernsdorf aus wagte, und auch ich blieb dabei unbehelligt, selbst wenn ich einmal ohne Nummernschild fuhr.

Dieser Idealzustand nahm um 1905 herum allmählich ein Ende. Die Polizei begann an uns Kraftfahrern — wiewohl wir immer noch selten anzutreffen waren — Interesse zu nehmen, und die ersten Autounfälle in der Umgebung von Berlin traten unliebsam in Erscheinung. Auf den monatlichen Gaudisabenden des ADAC im „Franziskaner“ am Bahnhof Friedrichstraße wurde regelmäßig über diese „Privatnehmungen“ besonders geschäftstreibiger Gendarmen berichtet, um die Mitglieder rechtzeitig zu warnen. Eine ganz übliche Autofahrt befand sich z. B. in Wannsee, wo ein mit einem starken böllischen Vollbart ausgestatteter Gendarm — wir nannten ihn nur Barbarossa — jeden Sonntag uns Kraftfahrer an der Hauptstraße auflaurete und jeden wahllos wegen Überschreitung der Höchstgeschwindigkeitsgrenze von sage und schreibe 15 km/h zur Anzeige brachte. Dieser „Robbart“ muß ein Genie gewesen sein, denn er gab in seiner Anzeige jedesmal prompt die Durchfahrtschwindigkeit an, obwohl er nicht einmal eine Stoppuhr besaß, die er sicherlich auch gar nicht hätte bedienen können. Kam es dann zur Gerichtsverhandlung, so nahm der Gendarm seine Aussage auf seinen Eid, und das bedeuerte für den Beschuldigten mit Sicherheit die Verurteilung. Alle sachlichen Einwendungen der Verteidigung wurden vom Gericht zurückgewiesen, denn ein Polizeibeamter konnte sich nach damaliger Auffassung überhaupt nicht irren. Wir Kraftfahrer waren also freiwild — für Gendarmen und Gerichte.

Der Robbart von Wannsee war uns allen wohlbekannt, und so stimmten wir auf einer Gauversammlung stummisch dem Vorschlag unseres kleinen Gauführers Arthur Knöchel zu, den Robbart gemeinsam zur Strecke zu bringen. Gedacht, getan. Am nächsten Sonntag starteten wir Berliner mit ca. 30 Maschinen nach Potsdam. Vor Wannsee machten wir eine Pause, während der wir unsere Instruktionen erhielten. Dann führten Knöchel und Walter Ebsen voraus nach Wannsee, wo der Robbart schon auf der Lauer lag. Sein Gesicht strahlte, als er dann unsere 50 Maschinen nachher sah. Das gab einmal eine fette Beule! Leider machten wir ihm einen dicken Strich durch seine Rechnung. Schon 100 Meter vor dem Gendarm standen Ebsen und Knöchel und winkten uns zu. Daraufhin stoppten wir unsere Motoren und führten pedaliierend und mit einem Heidegästelächler am Robbart vorbei, der wuschelnd mit den Armen gestikulierende. Wir hatten ihm sein Konzept gänzlich verdoeben. Nun versuchte er, Ebsen und Knöchel wegen „Untauglichkeit“ festzunehmen. Als wir dann aber in den Ruf „Robbart“ ausbrachen, räumte er das Feld und verschwand „in den Büschen“.

Trotzdem setzte er sein schmutziges Gewebe noch lange fort und war in

17
Wannsee sicherlich ein sehr geschätzter Beamter, da er durch die Strafmamente erheblich zur Füllung des Ortsäckels beitrug, weshalb auch niemand von Amts Seite ein Interesse zeigte, ihm das Handwerk zu legen. Diese Aufgabe sollte mir im Mai 1915 zufallen. Ich gehörte damals zum „Militärischen Verstärkungskommando der Kaiserlichen Automobilabteilung im Allerhöchsten Hauptquartier Sr. Majestät des Kaisers und Königs“ in Charleville in Nordfrankreich — diese stolze Bezeichnung führte unsere Formation — und hielt mich gerade in Berlin auf. Eines Tages erhielt ich den Auftrag, den Kronprinzen, der im D-Zug zur Taufe seines jüngsten Sohnes aus seinem Hauptquartier in Stenay in Berlin ankam, während seines Aufenthaltes in Deutschland zu fahren. Morgens um 7 Uhr erwartete ich den Kronprinzen am Fürstenausgang des Potsdamer Bahnhofs und fuhr dann zunächst mit ihm zum Berliner Schloß und dann anschließend zum Marmorpalais in Potsdam. Nach damaligem Brauch waren unsere Durchfahrtsstraßen polizeilich abgesperrt, und so fuhr ich, soweit es möglich war, mit hoher Geschwindigkeit. Nach seiner Gewohnheit saß der Kronprinz neben mir und unterhielt sich während der Fahrt mit mir über alle möglichen Dinge, die ihn interessierten. Als wir uns Wannsee näherten, konnte ich es mir nicht verkneifen, dem Kronprinzen ausführlich über die Autofälle Wannsee und den verhassten Rotbart zu berichten, was ihn offensichtlich interessierte. Wie alle Wagen der kaiserlichen Hofhaltung war mein Mercedes statt mit einer Nummer mit der Krone versehen. Als wir durch Wannsee fuhren, stand tatsächlich Rotbart wie in alten Zeiten an der Hauptkreuzung und salutierte stramm. Ich fuhr mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h, wie es, um Attentate unmöglich zu machen, vorgeschrieben war.

Im Marmorpalais erhielt ich die Anweisung, noch einmal zum Berliner Schloß zurückzufahren. In Wannsee stand Rotbart noch immer auf seinem Posten und notierte eifrig jedes durchfahrende Kraftfahrzeug. Als er mich erblickte, winkte er mir mit erhobenem Arm „Halt“ zu. Ich hielt an und musterte ihn mit unverhohlener Mißachtung, was ihm sicherlich nicht entging. Als er mir erklärte, daß ich mit 80 km/h durch Wannsee gefahren war, berichtete ich ihn und sagte, es wären sogar 90 gewesen. Nun verlangte er meine Papiere, um eine Anzeige erstatten zu können. Lachend zeigte ich ihm die Krone anstelle des Nummernschildes. Er erwiderte, daß die Krone mit ihren Vorrechten nur dann Gültigkeit habe, wenn der Wagen mit einem Mitglied der kaiserlichen Familie besetzt sei. Ich lachte ihn noch mehr aus und gab ihm den ernstgemeinten Rat, mir den Buckel runterzurutschen. Ein Tritt auf den Gashebel, und weg war ich. Und nun kam das berühmte „dicke Ende“!

Als ich am Abend wieder im Marmorpalais eintraf, war die erste Frage, die mir der Kronprinz stellte, ob der Rotbart in Wannsee immer noch seine Autofälle in Betrieb hätte. Ich erstattete Bericht und verschwieg auch nicht den Rat, den ich ihm zum Abschluß bezüglich meines Buckels gegeben hatte. Der Kronprinz lachte übers ganze Gesicht und sagte: „Dem Manne wollen wir schon den Zahn ziehen!“ Am nächsten Morgen fuhren wir wieder durch Wannsee und waren gespannt, ob Rotbart wohl wieder auf seinem Platze wäre, aber wir hielten vergeblich Ausschau. Erst bei der Rückkehr einige Stunden später entdeckten wir ihn auf seinem gewohnten Platze. Ich stoppte sofort ab und hielt so dicht vor dem Rotbart, daß ihm beinahe das Vorderrad des schweren Wagens über die Fußspitzen gezangen

wäre. Der Gendarm salutierte in strammer Haltung vor dem Kronprinzen und machte ihm Meldung. Der Kronprinz musterte ihn mit einem vielsagenden Blick und hauchte ihn dann an: „Warum melden Sie mir nicht.“



Der spätere Oberpostdirektor Reinhold Soit (er lebte in Bernau bei Berlin) auf seiner FN, Modell 1903. Er fuhr nie ohne Monokel!

Auf Grund des § 21 der Polizei-Versicherung vom 13. April 1901 über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen wird dem Ingenieur Herrn Walter Seidler am 3. Feb. 1911 zu Krummke Kreis Labau geboren, in Berlin, Alt-Kloster Straße 9 r. 7/8 wohnhaft, bestätigt, daß derselbe mit den maschinellen Einrichtungen und Handhabungen von Kraftfahrzeugen *incompetent* ist.

1910 *aller Systeme* völlig vertraut ist.

Zeichen: Berlin, den 30. November 1905

Berlin, den 7. Februar 1906

Königliches Polizei-Präsidium Der öffentlich anerkannte Sachverständige:

M. Müller *W. Seidler*

Indes N.W. Georgenstraße 10.

Ein inzwischen längst ungültig gewordener Führerschein aus dem Jahr 1905.

Fotos: Verfasser

daß Sie hier Ihren Beruf zur Erablierung einer Autofalle mißbrauchen, die ganz Wannsee bei allen Berliner Kraftfahrern in den übelsten Ruf gebracht hat? Ich werde Ihre fernere Tätigkeit scharf unter die Lupe nehmen lassen, und das Weitere können Sie sich dann selber denken!" Rotbarts Hünengestalt sackte sichtlich zusammen — er stand da wie ein begossener Pudel. Vergeblich versuchte er eine Entschuldigung zu stammeln, aber der Kronprinz fiel ihm ärgerlich ins Wort: „Sparen Sie sich Ihren Quatsch und halten Sie den Mund!“ Dann gab er mir ein Zeichen, und ich fuhr wieder an. Als wir Wannsee hinter uns hatten, brach der Kronprinz in ein lautes Gelächter aus, und wir machten uns über Rotbarts klägliche Niederlage lustig. Von der Wannseer Autofalle hat man dann nie wieder etwas gehört.

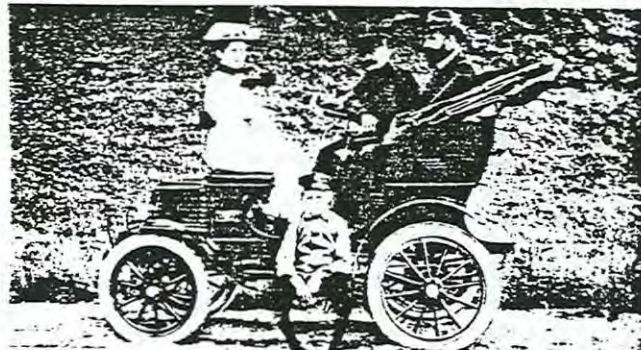
Aber solche Autofallen gab es schon vor dem ersten Weltkrieg viele. Ich denke dabei nur an die berühmte Autofalle am Bahnhof Grünau, wo sich der Gendarm hinter einer Selterwasserbude zu verstecken pflegte und jeden durchfahrenden Kraftfahrer, plötzlich vorspringend, anhielt und anzeigte. Auch diese Falle „platzte“ eines Sonntags nachmittag, als wir Fahrer des Gau I Berlin-Brandenburg des ADAC, der damals noch DMV hieß, von einer Spreewaldfahrt zurückkamen. Wir ließen unsere Fahrzeuge schon vor dem Bahnhof stehen und umzingelten mit lautem Geheul den Gendarmen, der hinter seiner Selterbude auf der Lauer lag. Die Hunderte der Berliner Ausflügler, die in dichtem Gewühl den Bahnhofsvorplatz bevölkerten, nahmen sofort für uns Partei und stimmten in unser Indianergeheul ein. Frauen schlugen dem Gendarm mit ihren Schirmen über den Kopf oder begossen ihn mit ihren Kaffeeflaschen, und Püffe hagelte es von allen Seiten, so daß der Gendarm schließlich froh war, als ausgerechnet wir Kraftfahrer ihn in unsere schützende Mitte nahmen und in Sicherheit brachten.

Ein tolles Stück aus jener Epoche kann ich aus Rotenburg bei Bremen berichten. Der dortige ADAC-Klub veranstaltete alljährlich eine Zuverlässigkeitsfahrt „Rund um Rotenburg“, die in Wirklichkeit ein getarntes Straßenrennen war. 1907 hatten dafür mehrere Berliner Fahrer gemeldet, darunter auch ich. In der Woche vor dem Rennen regnete es in Berlin Tag für Tag, und am Sonnabend, dem Tage vor dem Rennen, goß es in Berlin „Strippen“. Wir verzichteten, ohne daß einer vom andern wußte, alle auf die Reise nach Rotenburg. Ein paar Wochen später erhielt ich zu meinem grenzenlosen Erstaunen von der Rotenburger Polizei ein Strafmandat über 20 Mark, weil ich angeblich an dem Rennstage in Rotenburg die Geschwindigkeitsgrenze erheblich überschritten hätte. Beweis: Aussage des Stadtpolizisten X. Dabei bin ich bis zum heutigen Tage überhaupt noch nie in Rotenburg bei Bremen gewesen. In geharnischter Stimmung ging ich am gleichen Abend zur Gausitzung im „Franziskaner“ und zog dort das Rotenburger Schreiben aus der Tasche, als sich sofort ein gewaltiges Gelächter erhob und alle anderen Fahrer, die auch in Rotenburg hatten starten wollen, den gleichen Wisch in der Luft schwenkten, obwohl niemand von ihnen Rotenburg betreten hatte. Auf den Rat unseres Gauvorsitzenden erhoben wir alle Widerspruch, und für die nun folgende Gerichtsverhandlung bevollmächtigten wir einen Rechtsanwalt aus unserer Mitte mit unserer Vertretung. Die Verhandlung hätte man eigentlich auf Tonband aufnehmen müssen, wenn es so etwas Anno 1907 schon gegeben hätte. Dieses Tonband würde heute zu den größten Kuriositäten zählen. In der Verhandlung mußte der alte Rotenburger Polizist unter dem Drucke der Verteidigung zugeben, daß er sich

bei der Abfassung der Anzeige die Sache sehr einfach gemacht hatte. Er erklärte verlegen, daß doch jedermann wüßte, daß alle Motorradfahrer viel zu schnell durch die Ortschaften jagten, und da hätte er sich einfach das Programm der Veranstaltung, das unsere Namen und Adressen enthielt, besorgt und jeden von uns mit einer Anzeige bedacht, obwohl er niemanden von uns persönlich gesehen hatte. Natürlich wurden wir dann alle auf Kosten der Staatskasse freigesprochen. Der Richter fragte zum Schluß den Verteidiger, ob wir auf die Bestrafung des Polizisten Wert legten, was der Verteidiger mit Rücksicht auf die große Familie des Polizisten und sein damals mehr als kümmerliches Einkommen ablehnte. In der Reichshauptstadt gab es zu dieser Zeit ein übelbeleumdetes Individuum namens Rosenberg. Der Mann lebte, obwohl er keinen festen Beruf hatte, ganz gut, und das kam so. Er ging in den belebten Straßen Berlins spazieren und notierte sich wahllos die Nummern von Kraftfahrzeugen.

ging dann nach Hause und erstattete Anzeigen wegen Zuspätkommens und anderer erfundener Delikte. Falls die Betroffenen gegen die saftigen Strafmandate — unter 20 Mark schätzte man uns Kraftfahrer damals nie ein, und das war damals ein sehr hoher Betrag — Widerspruch erhoben und gerichtliche Entscheidung verlangten, nahm Rosenberg seine Angaben vor Gericht auf seinen Eid, und jedes seiner Opfer wurde daraufhin verurteilt. Von den Zeugengeldern führte Rosenberg ein sorgenfreies Leben. Die Kraftfahrer waren ja damals und noch Jahrzehnte danach wirklich das Freiwill der Gerichte. Jedem Raubmörder oder sonstigen Angeklagten mußte seine Schuld vom Gericht bewiesen werden. Nur wir Kraftfahrer waren gezwungen, zu beweisen, daß wir unschuldig waren, und das war uns, ganz abgesehen davon, daß die Gerichte uns gegenüber von vornherein voreingenommen waren, fast immer unmöglich. Keiner der Richter, mit denen ich damals zu tun hatte, besaß einen Führerschein oder hatte die geringste Ahnung von Kraftfahrzeugen, fällte aber trotzdem unbeschwert von irgendwelchen Vorkenntnissen unbarmherzig seine Urteile über Kraftfahrer. Ich habe selbst als Sachverständiger der Verteidiger an vielen gegen Kraftfahrer angestrengten Prozessen beim Kriminalgericht Berlin-Moabit teilgenommen, aber ich habe es nie erlebt, daß einer der angeklagten Kraftfahrer freigesprochen wurde, obwohl seine Unschuld für jeden Fachmann offen zutage lag. Ich konnte höchstens eine Milderung der Gefängnisstrafe erreichen. Über die Aussagen der vom Gericht bestellten „Sachverständigen“ konnte ich oft nur den Kopf schütteln. Meistens waren es zwar Ingenieure, die aber selbst keinen Führerschein besaßen, von der Fahrpraxis keine blasse Ahnung hatten und ihr ganzes Wissen nur aus Büchern schöpften. Der Kraftfahrer war eben rechtlos. Was übrigens den eben erwähnten Denunzianten Rosenberg betrifft, so wurde eines Abends auch ihm das Handwerk gelegt. Als ich zufällig an diesem Tage Unter den Linden die Friedrichstraße bei Kaffee Kranzier passieren wollte, bemerkte ich hier auf dem Fahrdamm eine große Menschenansammlung, stieg aus meinem Wagen und wollte nach der Ursache sehen. Und wen erblickte ich da? Rosenberg, den Todfeind aller Berliner Kraftfahrer! Er war von vorüberfahrenden Kraftfahrern mit dem Notizbuch in der Hand entdeckt worden, und nun war man, während immer mehr Kraftfahrer hinzukamen, gerade dabei, ihn zu lynchen. Es hagelte Schläge und Fausthiebe von allen Seiten, und Rosenberg wurde eine Tracht Prügel verabfolgt, die ihn krankenhaussreif machte. So endete die „Karriere“ des berüchtigtsten Denunzianten von Berlin

Ab 1903 war, wie ich schon erwähnte, die Führerscheinpflicht eingeführt worden. Keine Behörde war aber in der Lage, dem angehenden Kraftfahrer darüber eine Auskunft zu geben, wo er die für die Ablegung der Führerscheinprüfung notwendigen Kenntnisse erwerben könnte. In Berlin gab es zwar dicht beim Bahnhof Friedrichstraße die Fahrschule des Ingenieurs Freund, der auch die Führerscheinprüfungen abnahm. Freund bildete aber nur Wagenfahrer aus. Die Motorradfahrer mußten eben zusehen, wie sie das Fahren erlernten. Hätte man sie dabei auf einer öffentlichen Straße erwischt, so hätte das ein zünftiges Strafmandat zur Folge gehabt. In der



Ein noch nie veröffentlichtes Bild aus dem Jahr 1903: der erste Adler-Wagen mit 4,5 PS De Dion-Einzylindermotor. Damals waren Zwei- und Vierräder wirklich noch sehr eng verwandt – und die Fahrer beider Kategorien bildeten noch eine verschworene Gemeinschaft.

Praxis war es so, daß ein Klubkamerad dem andern verbotenerweise das Fahren auf der Straße beibrachte. In der Prüfung mußte man damals in der Hauptsache genaue Motorenkenntnisse nachweisen, nach welchen heutzutage kein Prüfer mehr fragt. Ingenieur Freund fragte seine Prüflinge meistens über Primär- und Sekundär-Ankerwicklungen des Zündmagneten aus. Ein Problem war es auch, wie man seine Maschine zum Ort der Prüfung hinschaffen sollte. Fahren durfte man sie, genau genommen, nicht, da man noch keinen Führerschein hatte, und 30 km weit schieben konnten die Werneuchler ihre schweren Maschinen erst recht nicht, wenn sie in Eberswalde vor dem Ingenieur Düsberg ihre Prüfung ablegen mußten. Es gab eben damals Schwierigkeiten, wohin man sah.

War man vor 55 Jahren nun endlich glücklicher Besitzer eines Führerscheines, so war man stolz wie ein König. Auf den Landstraßen, die abgesehen von einigen durchgehenden Chausseen meistens jämmerlich schlecht waren, fuhren wir alten Motorradfahrer fast nie. Wir zogen immer den verhältnismäßig glatten Fußsteig neben der Chaussee vor, wengleich er sich dauernd in Kurven um die Chausseebäume herumschlangelte. Unsere Motorräder waren ja in den ersten Jahren nach der Jahrhundertwende durchweg ungefedert und hatten viel zu schmale Hochdruckreifen.

MEISTER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK
 W. LAUBERSHEIMER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK
 LAUBERSHEIMER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK LAUBERSHEIMER
 LAUBERSHEIMER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK LAUBERSHEIMER
W. LAUBERSHEIMER
 SCHLACHTHOFSTR. 12 76829 LANDAU
 TEL.: 063 41 / 42 41
 FAX: 063 41 / 88 86

— OLDTIMER ELEKTRIK — FACHBETRIEB

INSTANDSETZUNG VON:
Zündmagneten, Zündspulen
Gleich- und Drehstromankern, Statorwicklungen, uä.

FERTIGUNG VON:
Kabelbäumen, elektr. Spannungsreglern
für alle Limatypen.

1 JAHR GARANTIE
KOSTENLOSE PREISLISTE ANFORDERN

MEISTER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK
 W. LAUBERSHEIMER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK
 LAUBERSHEIMER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK LAUBERSHEIMER
 LAUBERSHEIMER ELEKTROTECHNIK FEINWERKTECHNIK LAUBERSHEIMER
W. LAUBERSHEIMER
 SCHLACHTHOFSTR. 12 76829 LANDAU
 TEL.: 063 41 / 42 41
 FAX: 063 41 / 88 86

HOREX-NEUTEILE

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

KLAUS FORSTER

A. d. Stadtwiesen 37
6140 Bensheim 2

Tel. 06251/73223. ab 19 Uhr

DIE KRISE BEI DEN HOREX-WERKEN

Diesen Bericht entnahmen wir der Zeitschrift "Auto" Ausgabe September 1935.

Unter diesem Titel verbreitete ein deutsches Nachrichtenbüro über ziemlich viele Zeitungen eine Meldung über das bekannte Homburger Motorradwerk. „Zweidrittel der gesamten Belegschaft von 500 Mann entlassen“... „Absatzschwierigkeiten nicht zu beseitigen“... „Aufgabe des bisherigen Motorradbauprogramms“ und so ähnlich lauteten die Schlagzeilen in den von dem Nachrichtenbüro belieferten Blättern.

Wir sind der Sache nachgegangen und erhielten von der Werksleitung folgende mündliche Information:

„Der betreffende Journalist, welcher sich telefonisch bei uns über den Stand der Fabrikation und unsere weiteren Fabrikationspläne erkundigte, ist einer Verwechslung unterlegen. Wir sagten ihm wahrheitsgemäß, daß die Produktion saisonbedingterweise und durch die unerhörte Erhöhung der Haftpflichtversicherungssätze um ein Drittel zurückgegangen sei und daß demgemäß, durch das vermehrte Auflagernehmen infolge der Momentanstagnation, auch ein Teil der Belegschaft – 61 Arbeiter, die zum Frühjahr eingestellt worden waren, und etwa 20 Angestellte – entlassen bzw. ihnen vorsorglich gekündigt werden mußte. Der Journalist hat die ihm von uns angegebenen Zahlen willkürlich durcheinandergeworfen und

damit einen heillosen Wirrwarr anrichtet, gegen den wir uns entschieden und sei es mit gerichtlichen Klagen zu Wehr setzen werden. Wir verkennen nicht, daß die Motorradfabrikation vor allem durch die durch nichts gerechtfertigten steuerliche und versicherungsmäßige Mehrbelastung, sowie durch die Popularisierung der Klein- und Kleinstwagen einer stetig wachsenden Belastung ausgesetzt ist, aber wir sind auch sicher, daß das Motorrad, das auch seine von keinem Wagen in gleichem Maße geltend zu machenden Vorzüge hat, nie gänzlich unterzukriegen sein wird. Wir fabrizieren immer noch 40 Maschinen pro Tag (bis vor kurzem waren es bis zu 90 täglich, d. Red.). Das sieht doch nicht danach aus, als sei wir pleite oder als ob sich Direktor Fritz Kleemann nunmehr aufhängen könne, wie gerüchtweise auch schon verbreitet worden war. Auch betragen unsere Schulden keine 2 oder gar 5 Millionen DM, wie behauptet wurde. Die Konstellation unseres Betriebes gibt vielmehr nicht den mindesten Anlaß zur Besorgnis. Ernst hingegen ist jedoch die Lage der gesamten Motorradindustrie allgemein aus den schon genannten Gründen. Hoffnungslos dürfte sie aber nur bei wenigen Werken werden, zu denen wir uns jedenfalls nicht zählen. Es bestehen begründete Aussichten, daß Horex die momentane Spannung glatt überwindet.“

Soweit sinngemäß die Darstellung der Werksleitung, die der langjährige Portier Müller, maßlos aufgeregt über die, wie

er sagte: „Unerhörte Schweinerei in der Presse“ noch mit den Worten ergänzte: „Wenn es so wäre, wie von den Zeitungen geschrieben wurde, dann hätte vor allem der in diesem Fall überflüssig gewordene Werbeleiter den Laufpaß erhalten.“

Das war zwar eine drastische, aber beinahe überzeugende Verbildlichung der Lage. Wir wären unbedingt erfreut über Müllers Äußerungen und über die „offizielle“ zurückweisende Erklärung der Werksleitung gewesen, wenn uns nicht einige Beobachtungen doch ein wenig nachdenklich gestimmt hätten. Wir sahen z. B. nicht mehr das gewohnte Wegfahren und Zurückkehren der Werks-Einfahrer mit neuen Maschinen. Außerdem schien es uns erheblich ruhiger zu sein auf dem Hof und Parkplatz des Werkes. Fast zu still ging es auch in den riesigen Hallen zu, in denen uns weniger Menschen, dafür aber um so mehr in militärischer Ausrichtung lagernde Maschinen zu sein schienen. Maschinen in einer Zahl, wie man sie früher hier nie sah. Leerer und ruhiger war es auch in den Büros geworden. Feierabendlich saubere Schreibtische standen unbenutzt. Das sonst hier gewohnte Maschinengeklapper war kaum vernehmbar. Die Gesamtatmosphäre war, soweit

wir in sie eindringen, trotz der beruhigenden Kommentierung der Werksleitung unbedingt ein wenig beunruhigend. Wir dachten daran, wie alles im Werk seit dem Jahre 1923 unter den Händen des vor wenigen Jahren in Amerika verstorbenen Kommerzienrates Kleemann hier entstanden, entwickelt und dann unter der Nachfolge seines Sohnes Fritz zu seiner heutigen Größe ausgeweitet worden war... und wurden nachdenklich, sehr nachdenklich sogar.

Nachdenklich vor allen Dingen deshalb, weil wir zu dieser Zeit noch nicht wußten, daß ein Banken-Konsortium bereit sein wird, für alle Verbindlichkeiten einzustehen und das Werk zu halten. Verhandlungen mit den Banken haben inzwischen nun aber stattgefunden. Eine völlige Sanierung des Werkes soll dabei garantiert worden sein. Die Horex-Werke müssen allerdings (nach Aufarbeitung des bisherigen Materials) vom Bau der nicht mehr marktgängigen schweren und mittelschweren Maschinen von 350 und 400 ccm Hubraum fast abgehen. Dafür sollen eine Leichtmaschine, ein Roller und ein Moped in Neufabrikation genommen werden. Vielleicht erscheint darüber hinaus auch der schon lange geplante und bereits modelliert gewesene Kleinwagen, der bei nur 250 ccm Motorhubraum und einer Leistung von 16 PS eine Spitze von über 90 km/st erzielen soll.

Mit dem neuen Fabrikationsprogramm dürfte das bekannte Werk aus seiner marktmäßig rückständig gewordenen Lage wieder herausgezogen werden können. Bedingung für die Hilfe der Banken soll allerdings sein, daß der ganzen bisherigen Werksleitung gekündigt wird. Die Ausnahme allein macht Direktor Kleemann..

Neue Rex-Gläser

In Düsseldorf im Supermarkt konnte ich für unter 2,-DM neue Rex-Einmachgläser, 1 Liter, mit geschwungener "Rex" Aufschrift auf dem Glas und das Rexkreuz auf dem Deckel kaufen. Alles dem Original der späten Rexgläser entsprechend. Wer hierfür Interesse hat wende sich an Fa. Weck in Oflingen Tel. 07761-3014.

Qualitätsprobleme

Qualitätsarbeit wird in Veteranenkreisen zwar sehr oft geleistet und geliefert, aber halt nicht immer. Und weil das so ist, sollte jeder der etwas in Auftrag gibt besonders vorsichtig vorgehen! Man kann z.B. nach Referenzen fragen, den Freundeskreis befragen, oder sich bei den Horex-Clubs schlaue machen. Aber einen 100% Schutz gegen Fusch gibt es nicht. Auch wir haben schon Empfehlungen ausgesprochen und mußten später Klagen über diese hören. Z.B. Pfusch am Tank, oder Motorgehäuse die versaut wurden. Ich werde die "Handwerker" hier nicht nennen, weil ich auch schon saubere Arbeit von ihnen gesehen habe und mir die Einzelheiten nicht zu 100% bekannt sind. Ich möchte nur fordern, daß diese "Handwerker" zukünftig für ihre Fehler einstehen, denn sie nehmen auch einen ordentlichen Betrag für ihre Arbeit. Und wenn einer seinen Fehler bereinigt, werden alle Verständnis für ein solches Missgeschick zeigen. Also liebe Horex-Freunde seid vorsichtig und sichert Euch ab, auch wenn Ihr einen Tip aus dem Horex-Boten entnehmt, denn wir sind nicht allwissend! ☺

Krümmen für F1M oder TM Motore

Christian Tel.069-591360 hat sich schon um die Nachfertigung von Schalldämpfern für die kleinen Horex 200, 300, 350 gekümmert. Nun will er für die Einportmotore, wie sie späte 350er TM und die 250er F1M Motore hatten und haben, Krümmen nachfertigen lassen. Interessenten wenden sich an Christian.

Kompetenter Vorschlag

Unser Horex-Freund Hans Cramer, er ist Organisationsleiter des "Kölner Kurs", eine Motorrad-Oldtimer Veranstaltung am Nürburgring, getragen vom MSC Portz und sportlich begleitet vom VFW, macht den Vorschlag, daß zu diesem "Kölner Kurs" auch eine Stern und Zielfahrt der Horex-Freunde stattfindet. Es wird jemand gesucht, der die Organisation dieser an den "Kölner Kurs" gebundene Horex-Veranstaltung betreut. Hans Tel. 02202-55051 Fax: 02202-22585 wird ihn dabei unterstützen. 1993 fand der "Kölner Kurs" am 19.9. statt, also zu früh für unseren HB. Aber 1994 konnte das was werden. Wer Lust an der Aufgabe hat melde sich bitte bei Hans. Wir vom HB werden die Sache bestmöglich unterstützen - versprochen! Eine andere Frage an die Leser: Wie weit ist die Planung für die B1 Fernfahrt aus HB 2/93 S. 4? Wer kann über die Norwegenfahrt berichten?

Buschwiese 1993

Was ist neben der Tatsache, daß die Buschwiese wieder eine gelungene Veranstaltung war und das der MSC Bad Homburg sein 40igstes Gründungsjubiläum - unser Glückwunsch - feierte, noch interessantes auf der Buschwiese zu sehen gewesen. 1. Die OHC Regina von Horst, ein heißes Ding in qualitativ hochwertiger Ausführung. Ähnliches kenn ich nur von Prof. Dr. Kuhn und Apfelbeck. 2. Einige schöne Columbus sind auf die Wiese gekommen: S3, S35, T6, S64. Eine 52er Rennimperator und der V2 Resi Eigenbau waren Highlights des Treffens. Artfremd doch nicht weniger interessant und zum Teil mit Columbusmotoren waren die Oberurseler Bucker Motorräder, neben der mit einem Boschmotor ausgerüsteten Hirsch. 3. Die Freunde von NRW Tel.: 02223-26784 haben außer Horex-Literatur (Hausposthefte, Betriebsanleitungen, Ersatzteilkataloge usw.) einige preisgünstige Ersatzteile z.B. ein Satz Speichen mit Nippel für Regina oder Imperator 52,-DM, Stoßelrohrrohlinge 5,-DM, Ventilführungen (unbearbeitet) 15,-DM, Ventile für alle Reginas das Paar 60,-DM (unbearbeitet), Kipphebelbolzen 5,-DM, Schlepphebelbolzen 4,-DM, ebenso können Federn (nach Muster) nachgefertigt werden, Aluminium-Nachguß z.B. Primärkasten Columbus ist auch kein Problem. Die Jungs von NRW haben auch eine MZ Lichtmaschine an die Regina angebaut, so hat die Regina dann 12 Volt und ca. 180 Watt und von außen ist nichts zu sehen. 4. Willi Tel.: 09165- 491 hatte einen kleinen Ersatzteilstand unter anderem mit einem hervorragend nachgebautem Werkzeugkasten.

Treffen-Ausstellungen-Märkte

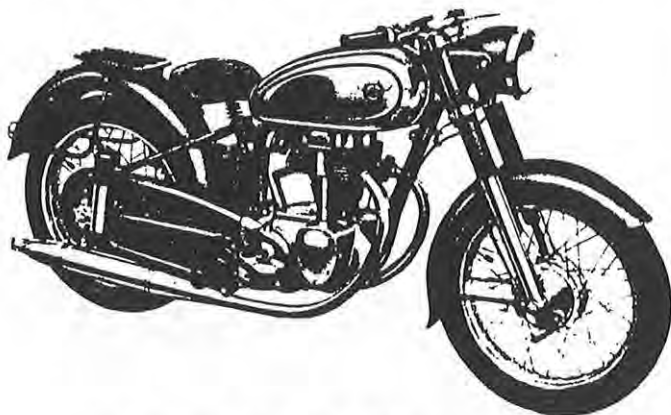
- *****
+ Ausfahrtstermine des HC Taunus Info bei Marina Tel. 06172-81898 +
+ w6380 Bad Homburg 17.10. +
+ Wo bleiben die Termine der anderen Clubs ? ? ? ? ? ? ? ? ? +

+7 bis 10.10 Kirchenwirt in A-6235 Reith im Alpbachtal/Tirol
Fam. Rieser, Tel. 0043-5337.
-9 bis 10.10 Markt in Mannheim Tel. 06272-567
+10.10 Treffen in Chemnitz, F. Wiedmann, Talstr. 84
+30.10 Markt in D-8350 Solpen, D. Hesse, Obergraben 7.
+30 bis 31.10 Markt in 4350 Recklinghausen Tel. 0202-300848
+13.11 Markt in Herning Danemark Tel. 0045-97-151603
+26 bis 28.11 Gespanntreffen in St. Margarethen Tel. 04825-7161
+26.11 bis 5.12 Motor Show Essen Tel. 0201-7244-0
+27.11 Markt in 97424 Schweinfurt Tel. 09721-86058
+27.11 Markt in Herrenberg bei Stuttgart Tel. 09721-86058
+28.11 Oldiemania in 6070 Langen Tel. 06103-53850

* + Diese Zeichen bedeuten neu, wichtig oder verändert.

Johan Schnötzinger aus Tirol schickte uns die Königer Werbung (Königer war Horex-Importeur für Österreich) und den 53. Fatleichen Test aus der österreichischen "Das Motorrad". Siehe auch HB 1/89. Danke Johan.

Horex- Regina 350 ccm



Sie ist ein konservativer Langhuber, der in langer Bauzeit zu absoluter Reife entwickelt wurde. Die Regina 3 ist durch Detailverbesserungen auf eine Leistung von 20,3 PS bei 6200 U/min. gebracht worden. Bei derartigen Drehzahlen ergibt sich für einen Langhuber zwar eine hohe Kolbengeschwindigkeit, die der Regina-Motor aber anstandslos verträgt. Der jetzt einheitlich verwendete quadratische Leichtmetallzylinderkopf mit doppeltem Auspuffsystem, den früher nur das Sportmodell besaß, scheint für besonders gute thermische Verhältnisse verantwortlich zu sein. Er verträgt Drehzahlen bis über 7000 U/min. mühelos solange, bis die Flattergrenze der Ventile erreicht ist.

Ich habe die Regina 6000 km gefahren — davon 4000 km mit schwerster Seitenwagenbelastung — und habe sie nicht geschont. Sie hat mich aber niemals enttäuscht und auf stielsten Pflasterstraßen, wie Turrach, mehr geleistet, als ich von ihr erwartete. Die letzte Reserve holte ich eigentlich nie aus ihr heraus, obwohl ich ihr auf keiner Bergstrecke eine Kühlpause gönnte. Das war auch auf der Glocknerstraße nicht erforderlich, auf der man an belebten Tagen alle 30 m manch schwereren Brocken verschleppen sieht. Nach meinen Erfahrungen stehe ich nicht an, zu behaupten, daß die Regina für den Seitenwagenbetrieb hervorragend geeignet ist und auch ganz Anspruchsvolle voll befriedigen muß.

Der Lauf des Motors ist fast bis in die Spitzendrehzahl vibrationsfrei. Nur bei Volllast spürte ich am Lenker leichte Vibrationen. Das höchste Drehmoment von 2,6 m/kg ist als Eigenart des Motors zweimal vorhanden und zwar bei 2900 U und bei 4900 U/min., dazwischen sinkt es auf 2,5 m/kg ab. Die Elastizität ist für einen Motor mit dieser enormen Literleistung außergewöhnlich groß. Man kann ohne weiteres auf 20 km/h in 4. Gang heruntergehen, darf dann allerdings von der Beschleunigung keine Offenbarung erwarten. Sportfahrer und andere Leute, die es eilig haben, werden also doch lieber schalten.

Es fiel mir auf, daß durch den neuen Entlüfter, der ins Freie führt, Öl entweichen kann. Ich mußte aber den Horex-

Konstrukteuren Recht geben, daß sie den Entlüfter nicht mehr in das Getriebe führen, um Oxydationen zu verhindern. Der Ölverbrauch ist trotzdem kaum meßbar und lag bei meiner Testmaschine weit unter den Werksangaben.

Das robust gebaute Getriebe arbeitet überaus exakt und verträgt brutale Behandlung. Ich glaube, daß es fast keinem Verschleiß unterliegt. Geradezu begeistert war ich von der Fußschaltwippe! Endlich ein Motorrad, das man auch mit Lackschuhen schalten kann. Es wird immer nur nach unten geschaltet, entweder mit der Sohlenspitze, oder mit dem Absatz, und stets erfolgt der Schaltvorgang peinlich genau. Nur mit der Getriebeabstufung war ich nicht ganz zufrieden, sie ist für österreichische Verhältnisse nicht das Optimum. Der erste Gang, mit dem man an den Wänden hochklettern kann, ist zwar richtig, der Sprung auf die Zweite aber erschien mir zu hoch; zumindest für den Seitenwagenbetrieb im Gebirge und für meine Ansprüche. Wie ich hörte, sind die Horex-Leute inzwischen zu der gleichen Ansicht gekommen. Die Kupplung arbeitet weich und ist wohl kaum klein zu kriegen. Die für die Betätigung des Kupplungshebels aufzuwendende Kraft ist so minimal, daß Ermüdungen an der linken Hand auch bei längsten Strecken ausbleiben.

Über die Bremsen zu schreiben, erscheint mir fast überflüssig. Die geschmiedeten Leichtmetall-Vollnabenbremsen, die Horex einführt, haben sich inzwischen fast allgemein durchgesetzt. Ihre Wirkung reicht für alle Geschwindigkeiten voll aus und sie weisen auch bei tollen Talabfahrten kein Fading auf. Mein Testgespann besaß keine Seitenwagenbremse, ich mußte mich daher ganz auf die zwei Bremsen der Regina verlassen. Sie zeigten sich der schärfsten Beanspruchung, die im Normalbetrieb wohl kaum vorkommt, gewachsen.

Dem offenen Rohrrahmen wird häufig die für den Seitenwagenbetrieb erforderliche Stabilität abgesprochen. Meine Testregina hat diese Ansicht widerlegt. Die Tatsache, daß nach 4000 km wertungsmäßigen über Stock- und Steinfahrten mit einer Zuladung von 240 bis 280 kg, die Solomachine nicht die geringsten Anzeichen eines verzogenen Rahmens zeigte, lassen zweifellos den

Schluß einer gelungenen Rahmenkonstruktion zu.

Die vordere Telegabel, langhubig und ölgedämpft, besteht aus den Unterholmen aus geschmiedetem Leichtmetall. Die Wirkungsweise dieser gut aussehenden Gabel ist bestechend. Ich habe noch ganz wenige Maschinen mit einer ebenbürtigen Federung gefahren. Vielleicht war die abnormale Belastung und meine Gewohnheit, zu 80 Prozent nur vorne zu bremsen, daran schuld, daß die Vorspannung der Feder nach 6000 km nachgelassen hatte — vielleicht hatte aber der Federfabrikant gestündelt. Jedenfalls konnte ich diesen Mangel durch den zusätzlichen Einbau ausgedienter Ventiltfedern aus der Schrottliste kostenlos beheben.

Die Hinterradfederung ist unauffällig, d. h., sie versieht ihren Dienst so gut, daß der Gedanke an eine modernere Lösung nicht aufkommt. Ich bin nicht überzeugt, ob die gleiche Verwindungsfreiheit, die für den Seitenwagenbetrieb so wichtig ist, auf anderem Wege erreicht werden könnte.

Die Homburger werben für ihr Erzeugnis mit dem Spruch: „Gebaut von Motorradfahrern für Motorradfahrer.“ Wer die Regina so wie ich geprüft hat, muß die Berechtigung dieses Werbespruches anerkennen. An diesem Motorrad wurde von echten Fachleuten mit wirklicher Liebe gearbeitet. Die vollendete Linienführung ist eine Augenweide für jeden Motorsportler und an jedem Detail erkennt man, daß hier nicht nur Theoretiker, sondern Motorradfahrer die Entwicklung bestimmt haben. Für den Seitenwagenbetrieb wird die Maschine mit sportlich schmalem Lenker ausgestattet. Dem Seitenwagenfahrer steht ein breiterer Lenker zur Verfügung. Sie besitzt als einzige deutsche Serienmaschine einen Wicelgriff. Sämtliche Muttern sind als Hutmuttern ausgeführt und am Kotflügel gibt es Flügelmuttern. Das Finish dieser Maschine ist wohl wirklich einmalig. Die Verchromung, besonders des formvollendeten großen Tanks, ist musterhaft. Schon beim Hinsehen fühlt man die Güte dieser äußerst haltbaren Chromschicht. Auch die Hochschulterleichteitmetallfedern zeugen dafür, daß die Horex-Leute in allen Teilen das Beste bieten wollen. Die Sitzposition

ist auch auf längeren Strecken vollkommen ermüdungsfrei. Durch den Tank, der schmal zwischen den Beinen liegt, ist bester Kontakt mit dem Fahrzeug gegeben. Die Haltung ist sportlich betont, d. h. leicht nach vorn geneigt. Die Fuß- sowohl wie die Handhebel liegen griffbereit und günstig.

Daß die Regina 3 ein sehr schnelles Solofahrzeug ist, hat sich bereits herumgesprochen. Als Belwagenmaschine war sie aber für mich eine Überraschung, es werden mit ihr Werte einer 500-ccm-Maschine erreicht! Die Stoppungen ergaben verblüffende Ergebnisse. Als Mittel von 14 verschiedenen Messungen mit besetztem Belwagen und gebücktem Fahrer konnte ich 101,7 km/h errechnen. Auf der Autobahn Karlsruhe-Bruchsal verzeichnete ich als beste Messung 109 km/h auf einer Stoppstrecke von 5 km. Diese Autobahnstrecke liegt bekanntlich windgeschützt. Auftrecht sitzend betragen die Meßwerte im Mittel 94,9 km/h. Es brüste sich keiner, seine Maschine sei viel schneller. Erstens glaub ich's nicht und zweitens müßte ich ihn um die Vergleichsdaten für den Kraftstoffverbrauch bitten. Meine Messungen sind aus der Verbrauchskurve ersichtlich. Sie bestätigen den Ruf der Regina, ein besonders sparsames Fahrzeug zu sein. Solo wurde legend eine Spitze von 129,5 km/h gemessen, aufrecht sitzend waren es immer noch 119,8 km/h. Das entspricht meiner Meinung nach den höchsten Anforderungen, die man an ein Gebrauchsmotorrad stellen kann.

Die Beschleunigung ist nicht weniger imponierend. Innerhalb 16 Sekunden erreichte ich mit dem Gespann 80 km/h.

Ich hatte den Ehrgeiz, innerhalb der Testzeit möglichst hohe Anforderungen an die Maschine zu stellen. Langsamfahren stand daher nicht auf dem Programm und ich fuhr Tagesstrecken, die sich die wenigsten Fahrer zumuten werden. 700 km waren Normalwert, einmal sogar 1000 km. Das ist nur möglich, wenn man dem Motor nichts, aber auch schon gar nichts schenkt. Einmal mußte ich schnell nach Graz und schaffte es mit Belwagen von der Spinnerin bis zur Weinböck-Brücke in 2 Stunden 37 Minuten. Die 110 km von der Stadtmitte Heidelberg bis Bad Homburg fuhr ich mit voller Besetzung und 40 kg Gepäck in 75 Minuten, also mit einem Schnitt von 88 km/h. Selbst bei der Schindler in den Bergen konnte ich den Motor nicht zum Streiken bringen, nicht einmal die Auspuffrohre waren blau zu kriegen. Mehr als einen gelben Hauch konnte ich ihnen nicht entlocken. Selten hat eine Maschine meinen Mordversuchen so konsequent widerstanden. Zu guter Letzt versuchte ich es zu dritt, aber auch damit war nichts zu machen. Ich mußte erkennen, daß sich hinter dem weich klingenden Mädchennamen „Regina“ ein harter Bursche tarnt. Hart nicht nur in dem sportlichen Ton, sondern auch im Nemen.

Bei der Rückfahrt nach Homburg setzte ich ihr nochmals das Messer an, aber mit dem „Abstechen“ war es nichts. Als ich die

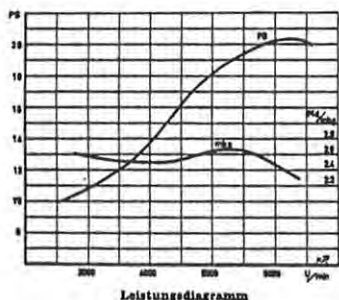
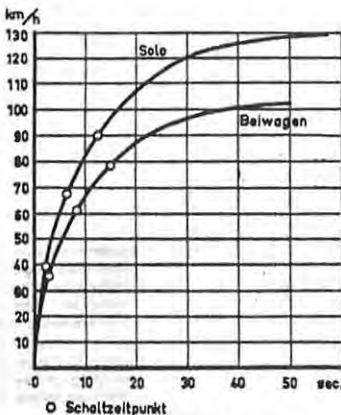
Maschine mit über 6000 km im Werk abgeliefert, lief sie nur noch besser. Ich hatte das Gefühl, daß sie ihre Leistung bei einigen weiteren Tausenden noch gesteigert hätte, und einige Horex-Fahrer bestätigten mir inzwischen diese Ansicht.

Bei Gespannfahrzeugen, die schnell gefahren werden, ist die Reifenfrage stets ein Problem. Für die Testmaschine, die auch im Gelände und auf schlechtesten Straßen schonungslos erprobt wurde, war deshalb ein Versuch mit dem neuen Semperit-Sport vorgesehen. Dieser Reifen bewährte sich dabei hervorragend sowohl auf der Straße als auch im Gelände. Seine außergewöhnliche Griffkraft auf Sand- und Schotterstraßen verdient besondere Erwähnung.

Auch die vom Werk eingeschraubte Zündkerze BERU 280/14/3 U gab nie Anlaß zur Klage. Sie stand die tollsten Hetzjagden durch und zeigte auch bei langen Talfahrten keine Neigung zur Verlöschung.

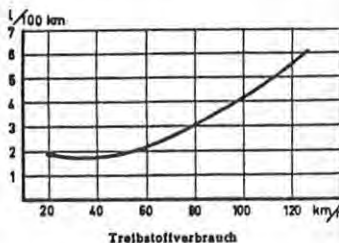
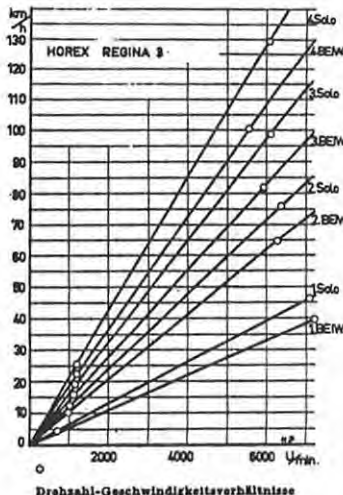
Reparaturen waren während der gesamten Testzeit nicht nötig. Die Wartungsarbeiten erstreckten sich lediglich auf Kettennachstellen und einmal Nachstellen der Ventile. Im Werk wurde mir auf Wunsch der Motor geöffnet und zerlegt. An keinem einzigen Teil war eine meßbare Abnutzung festzustellen, selbst die Ventile waren noch vollkommen dicht. Kein Wunder, daß ich als passionierter Belwagenfahrer diese Maschine nur ungern aus der Hand gab.

Pa



Technische Daten:

Hub 91,5 mm, Bohrung 66 mm, 1 Zylinder, Hubraum 342 cc. Verdichtungsverhältnis 6,8 : 1, Leistung 20,3 PS bei 4200 U/min. Maximales Drehmoment 2,6 mkg bei 4900 U/min. Ventile gekapselt, im Leichtmetallzylinderkopf schräg hängend. Ventilsteuerung über Stoßstangen und Kipphebel. Pumpenschmierung. Elektrische Anlage: Batterie Lichtmaschine Noris ML Za 6/45/60/R. Batterie 6 Volt, 7 Ah. Scheinwerfer 6 Volt 35/35 Watt. Kerzen Wärmewert: 240 bis 260 langes Gewinde. (Bosch 240 T 2, Beru 240/14/3 U, 280/14/3 U. Zündung spilt -3, -5 Grad v. o. T. = 0,05-0,2 mm). Pleischdvergaser Blag 2/26/23. Kraftstoffnormverbrauch 3,0 Liter auf 100 km. Mehrschalenkupplung im Ölbad. Gummistößdämpfer in Kupplung und Hinterrad eingebaut. Vierganggetriebe, Fußgeschalt, Schaltwippe. Untersteuerung Motorgetriebe 1 : 1,92. Untersteuerung im Getriebe: 1. Gang 3,25 : 1, 2. Gang 1,81 : 1, 3. Gang 1,33 : 1, 4. Gang 1 : 1. Gesamtuntersteuerung Solo 5,81 : 1, Belwagen 6,58 : 1. Antrieb Motorgetriebe Duplex, Kette nachstellbar. Hinterradkette gekapselt. Rahmen: offener Rohrrahmen aus nahtlos gezogenen Präzisionsstahlrohren. Muffen hart gelötet. Vorne Teleskopfederung Ölgedämpft, hinten Teleskopfederung. Tankinhalt 16 Liter, davon zirka 4 Liter Reserve. Öltank 2 Liter. Radstand 1090 mm, Länge 2120 mm, Breite 870 mm, Höhe 1000 mm, Bodenfreiheit 120 mm. Sattelhöhe 760 mm. Bereifung 3,25x19 vorne, 3,50x19 hinten. Nüßengewicht 145 kg.





Es gibt viele Motorräder
aber nur eine „Regina“

Eine königliche Familie:



Regina 250

17 PS 110 km/std.

ein rassiges Motorrad mit
allen Vorzügen der größeren
Schwestern

S 17.800

Regina 350

19 PS 120 km/std.

die bewährte Maschine
sieggewohnter Sportler.
Unschlagbar zuverlässig

S 18.800

Regina 400

22 PS 130 km/std.

ein Vollblut
und wirtschaftlichstes
Beiwagenmodell

S 19.200

HOREX-GENERALVERTRETUNG:

MAXIMILIAN KÖNIGER, WIEN, I., STUBENRING 20

12 Volt für Imperator

Klaus Tel. 089-778380 berichtet uns in einem Brief, der uns noch vor Erscheinen des letzten Heftes erreichte, über seine Arbeiten zur Anpassung einer BMW Lichtmaschine:

Ob der Konus für den Anker identisch ist, weis ich zwar nicht, aber ich fahre seit über 10 Jahren mit BMW - Elektrik. Dazu gehört auch die kontaktlose Zündung mit Hall-Geber (Skizze meines Motors in der Anlage) Änderungen am Generator, damit man von außen am Gehäusedeckel nichts sieht:

-am Rotor den Laufring für den Wellendichtring abdrehen (geht auch mit der Handsäge)

-am Feld das Gehäuse entfernen und eigenen Adapter- und Haltering drehen.

-Halter für Schleifkohlen vom Seriengehäuse demontieren und mittels selbstgefertigtem Blechträger geeignet anbringen (gleichzeitig Halterung für Chromdeckel).

Aufwendig ist natürlich die neue Verkabelung für Diodenplatte, Regler und Zündsteuerungsgerät (paßt alles sehr schön in den linken Werkzeugkasten). Die Doppelzündspule (auch BMW) paßt knapp unter den Tank (an Stelle der Hupe). Interessenten (Erfahrung im Basteln nötig!) können sich gerne an mich wenden. Einzelteilzeichnungen und Schaltpläne sind vorhanden. Klaus

Diese Zeichnung zeigt die BMW Lima in der Imperator und wurde uns von Klaus zur Verfügung gestellt.

Da in der letzten Zeit immer nach Konstruktionszeichnungen der Imperator gefragt wurde, hier die Explosionszeichnung der 450er Type 23 (Ursprung ist das "Citation" Prospekt). Die Schnittzeichnung wurde uns vom HC-Berlin zur Verfügung gestellt.

Ölfeinstfilter für Imperator

Klaus Tel. 089-778380 hat noch einen Tip. Der ölfeinstfilter der BMW-Boxer (geteilte Ausführung ohne ölkuhleranschluß) paßt mit leichten Änderungen bei Imperator.

elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

- DKW 125, DKW 175, MZ, MAICO
- NSU MAX, NSU CONSUL, HOREX, ADLER
- BMW R25/26, BMW R50/60, BMW R51/2
- MATCHLESS, AJS, SAROLEA
- Sonderanfertigung für fast alle Modelle

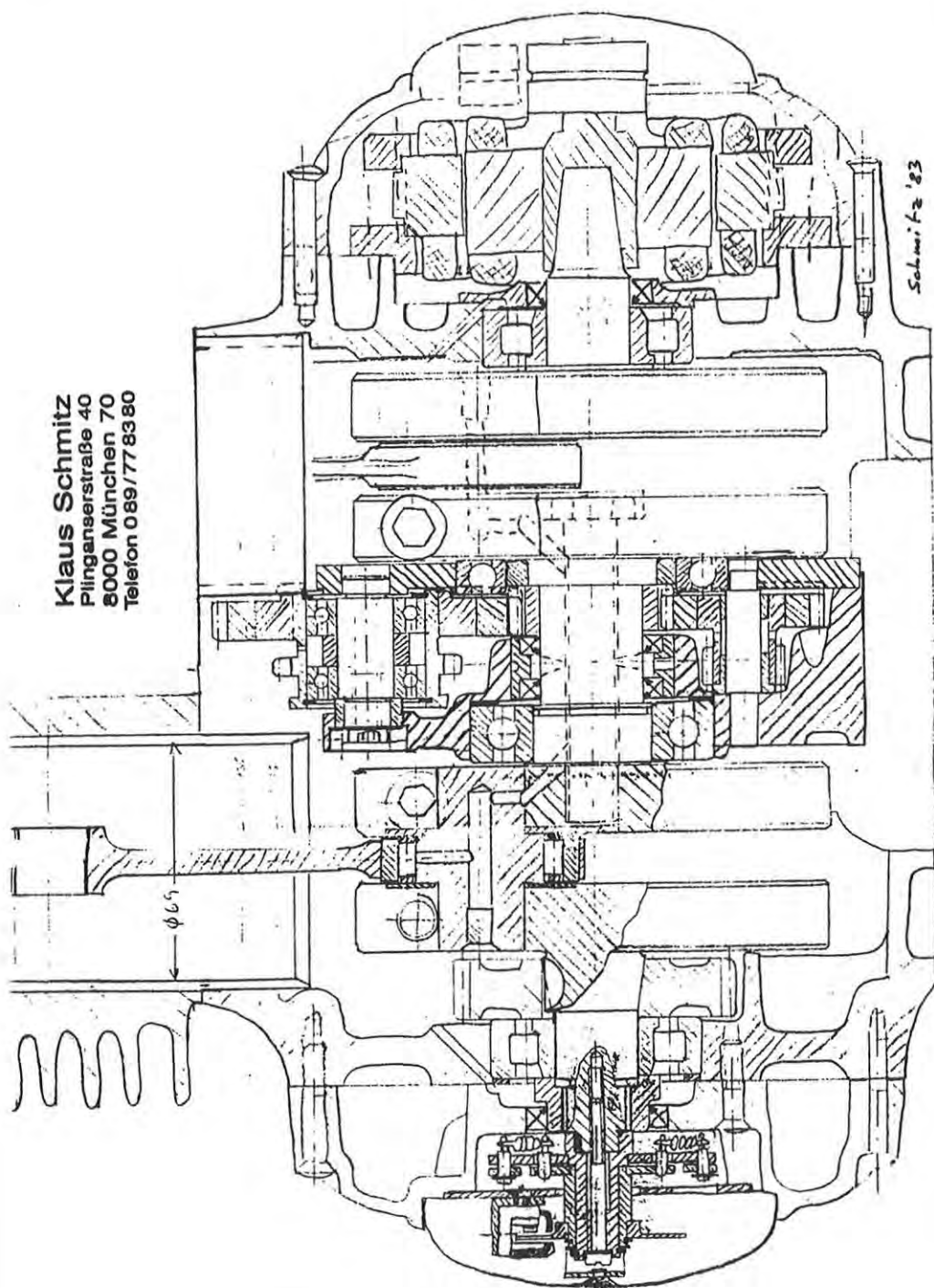


ELEKTRONIC-DATA

KLEIBER GMBH

Steinbach 19 · 5253 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

Klaus Schmitz
Plinganserstraße 40
8000 München 70
Telefon 089/778380



Herbert Hauschild Telf. 0203-25026
Realschulstr. 32
4100 Duisburg 1

den 8.2.93

Herrn Constantin Klinger
Rotlintstr. 51
6000 Frankfurt 1

Sehr geehrter Herr Klinger!

Es freut mich, daß Sie im HB 1/93 meinen Kurzbericht aus Motorrad Classik auf Seite 28 wiedergegeben haben und auch die entsprechende Antwort von H.J. Mai. Zur Richtigstellung zitiere ich aus meinem Schreiben v. 18.3.92:

"... Einige Tage später flog ich in die Türkei zu einer Rundreise. Beim Studieren des Oldtimerkatalogs von Stefan Knieke sprach mich ein Mitreisender an, der von 1970 bis 1976 eine Regina 4 gefahren hat. Beim Erfahrungsaustausch sagte er mir, einige Kurbelwellen verschlissen zu haben, aber seit die Fa. Krech in Hamburg eine Kurbelwelle mit einem Dürkopp-Nadellager mit verbesserter Schmierölauführung eingebaut hat, gab es keine Beanstandungen mehr."

Wie mir von einem erfolgreichen ehemaligen Rennfahrer mitgeteilt wurde, existiert die Firma Krech nicht mehr.

Noch ein Zitat von mir vom 2.8.91 an Motorrad Classik:

"Die Regina habe ich sehr gerne gefahren, obwohl sie schon damals recht veraltet war (Langhubmotor und eine unzureichende Hinterradfederung). Mein Traummotorrad war immer - und ist es auch heute noch - die Imperator. Als ich dem Buch von Ernst Leverkus "Die tollen Motorräder der 50ziger Jahre" auf Seite 103 las: "Einmal brach die Nockenwelle, ein andermal war es ein Kipphebel, schließlich riß sogar ein Pleul ab und zuletzt ein Kolbenhemd." - War mir so, als ob ein Denkmal vom Sockel gestürzt wäre. - Im Antwortschreiben von H.J. Mai heißt es: "... daß die Imperator vom Kurbelwellenbruch bis zum Zylinderriß alle möglichen Schäden bei Testfahrten erlitten hat, weshalb nie ein Test über sie geschrieben wurde."

Aus einer Gesprächsnotiz mit Ihnen Anfang August 92 zitiere ich sinngemäß: "Der beste Ölkreislauf war folgender: die eine Ölpumpe pumpt Öl zu den Nockenwellen und die andere Ölpumpe ausschließlich in die Kurbelwelle. Es muß jedoch ein Steg zwischen Motor und Getriebe durchtrennt werden. - Die beste Imperator hatte die Hirth-Verzahnung und die geklemmten Pleulzapfen und den Zylinderkopf der USA-Ausführung mit den größeren Ventilen mit 39 PS/8000 1/min"

Ich hoffe, daß ich den Sachverhalt richtig wiedergegeben habe. Wie wäre es mit der Veröffentlichung dieses Umbaus als zeichnerische Darstellung? - Von der Imperator sind - wie mir gesagt wurde - weniger als 4000 Stück hergestellt worden. Sie macht immer noch auf mich einen nachhaltigen Eindruck, und stellt heutige Motorräder gleicher Konzeption weit in den Schatten. - Wenn eine 450 cm³ Maschine 39 PS bei 8000 Umdrehungen leistet und obendrein noch exportiert wird, darf nichts brechen! Es bedarf also dringend einer umfassenden Aufklärung. Hat jemand schon einmal an den Bau einer Replica gedacht?

In der Zeitschrift „Das Motorrad“ sind folgende Testberichte erschienen:

SB 350	4 / 49
Regina - Kurzbericht	2 / 50
Regina - Test	22 / 50
Horex - Twin (Kurzbericht)	7 / 51
Regina 250 Export (Schroeder)	15 / 53
Die drei Reginas: 250, 350, 400 cm ³	18 / 54
Horex - Resident 350 cm ³	19 / 55
Resident 250 und 350 (ein Vergleich)	16 / 56
Horex Regina, Baujahr 1951 von H.J. Mai	21 / 59
Das Motorrad baut am Motor Horex-Regina	6,7,8,10,11 / 59

Ich suche immer noch nach einer Erklärung, weshalb ein neuzeitliches Nadellager (INA, Dürkopp, SKF) angeblich länger hält als die Original-Pleullager. Vergleich:

	Regina	Regina III	Nadellager
Fw x Ew x Bc	24,5 x 35,5 x 18	29,75 x 40,75 x 18	30 x 37,18 x 35 x 42,2
C dyn [kN]	35,6	30,6	23,2 26,0
C stat [kN]	47,8	40,8	35,5 40,5

Aus diesem Vergleich wird deutlich, daß die Tragzahlen der Regina als sehr gut zu beurteilen sind; aber die Kurbelwellen hatten erhebliche Schwächen: die Kurbelscheiben waren aus Grauguß. Es gab Risse zwischen den Bohrungen Kurbelzapfen und Hauptlagerzapfen. Oft hatten die Rollen tiefe Riefen seitlich in die Kurbelscheiben gefressen. Da die Pleullager vollrollig (also ohne Käfig) waren, rieben sich die Rollen aneinander. Die Schmiermittelzufuhr erfolgte seitlich aus der Kurbelscheibe siehe HB 2/92 Seite 22.

Nachdem sich die Pleullagerschäden häuften, legte man die Schmierölzuführung in die Mitte des Kurbelzapfens (ähnlich HB 3/91).

Es waren neue Motoren mit höheren Leistungen bei höheren Drehzahlen entstanden.

Regina 250 cm³
350 "
400 "

17 PS / 6640 1/min
19,4 " / 6250 "
22 " / 5750 "

Ab April 1954 erhielten diese Motoren eine Öl-Zahradpumpe, die die doppelte Förderleistung hatte, wie die alte Kolbenpumpe.

Als Vergleich habe ich die Fördermengen folgen der Motorräder herangezogen:

NSU-Max (Hülken Seite 365)	180 l/h $\approx$ 10 l/PS.h
NSU-ÖSL "	60 " 6 "
Imperator (Schrader S. 23)	120 " 5 "
Regina (Dampfhammer 1 S. 106)	30 " 1,7 "

Es muß allerdings unterschieden werden, ob die Ventilsteuerung am Schmierölsystem angeschlossen ist oder nicht (bei der Regina wird der Ventilmechanismus durch die Öldämpfe geschmiert).

Ein weiterer Punkt: die Öelfilterung ist mangelhaft, da ein Feinstfilter (wie bei Autos) nicht vorhanden ist.

Waren die Rollen in den fünfziger Jahren von absolut gleichem Durchmesser?

War die Härte der Rollen bei allen gleich?

Welche Härte hatten die Rollen damals?

Welche Öelsorte wurde damals vorgeschrieben und welche kann heute verwendet werden?

In den 50 ziger Jahren war ich Lehrling in einer Schmiede. Meinen Neigungen entsprechend war ich vorwiegend in der Traktorenwerkstatt.

Wir hatten SAE 20 für den Winter und SAE 30 für den Sommer. War ein Motor überholt worden, verwendeten wir meistens HD 20 oder HD 30. Es hieß, daß HD-Öle Schmutz, Schlamm und Verbrennungsrückstände lösen und in Schwebe halten. Wir wurden dringend davor gewarnt, in einen Motor, der jahrelang mit SAE-Öl gelaufen war, beim Ölwechsel HD-Öl zu nehmen. Das hätte zur Folge gehabt, daß Ölbohrungen und ÖlfILTER in kürzester Zeit verstopft gewesen wären und der Motor aus Ölmangel festgefahren wäre.

Es war seinerzeit üblich, daß PKW und Motorräder mit SAE-Öl betrieben wurden. Porsche war die erste Firma, die für den Typ 365 HD-Öl vorschrieb.

Damals bin ich mit HD 30 gefahren und hatte stets einen sauberen Motor (siehe auch Dampfhammer Seite 86).

Horex schreibt in seiner Betriebsanleitung 2l SAE 40 vor.

Es sind fast 4 Jahrzehnte vergangen, die Motoren wurden in der Leistung gesteigert - die Ölmenge verringert, und die Ölwechselintervalle verlängert. Im gleichen Maße wurden die Öle verbessert.

Für Horex-Motorräder der Nachkriegszeit wird Einbereichsöl empfohlen zB:

HD 40 Einbereichsöl

1 l fast 13,-

SAE 40 API-SF/CC von Motul

1 l ca. 7,50

Wenn man einen neu aufgebauten Motor hat, der mit neuzeitlichen Simmerringen und Dichtungen versehen ist, kann man Mehrbereichsöle aus Kaufhäusern und Fachgeschäften verwenden zB:

20W/50 HD API SF/CF 5L (17,- bis 26,-)

1 l ca 4,50

Ein heißer Tip für Oldtimer wurde mir bei einem Motorradtreffen offeriert: das Zauberwort hieß Synthetik-Öl.

zB. SAE 10W/60 API-SG1CD 5L ca 88,-

1 l = 17,60

SAE 5W/50 API-SG1CD

1 l = 14,00

API Klasse	CD	CC	CB	CA		SA	SB	SC	SD	SE	SG
------------	----	----	----	----	--	----	----	----	----	----	----

für Dieselmotoren

für Otto-Motoren

Uns dürfen folgende Öle interessieren

SA	unlegiertes Öl	leichteste Betriebsbedingung
SB	geringe Zusätze 30-iger Jahre	Leichte "
SC	1964 - 1967	Leichte bis mittlere "
SD	1968 - 1971	Leichte bis mittlere "
SE	ab 1972	schwierige "
SF	ab 1980	Schwerste Betriebsbedingung. Mineralöl oder Synthetiköl
SG	ab 1988	extreme Betriebsbedingung. Synthetik-Öl

API-SG ist zur Zeit die höchste Klasse für Ottomotoren. Es bestens geeignet für Rennmotoren, weil es u.a. als Leichtlauföl zählt. Durch Prüfstandsversuche wurde ermittelt, Kraftstoffeinsparung um 3%.

Es wird empfohlen während der Einlaufzeit bis zu 2000 km. kein Synthetik-Öl zu verwenden, weil sich dann die Einlaufzeit verdoppeln würde.

Der Trend geht eindeutig zu Synthetik-Ölen. Öle API-SF und SG haben einen Anteil von 20-80% Synthetik.

Motorenöl besteht aus Basisöl, Viscositätsverbesserern und Additiven.

Die Aufgabe der Additive sind:

- 1) Schmutzteile sollen in Schweben gehalten werden, damit Ablagerungen vermieden werden, dies bewirken Dispersants.
- 2) Verbrennungsprodukte können an Kolben und Pleuellringen vorbei in die Ölwanne gelangen und die Bildung von Ölschlamm bewirken. Eine reinigende Wirkung haben Detergents.
- 3) Schwefelsäure und Salpetersäure u.a., die in die Ölwanne gelangen, können dort das Metall (z.B. Aluminium) angreifen oder Rost bilden. Rost- und Korrosionsschutzmittel zur Konservierung der Motoren enthalten Anticorrosions.
- 4) Öl-oxydation entsteht durch Sauerstoff der Luft bei hohen Öltemperaturen, wodurch das Öl dick und sauer wird. Es altert, dem wird begegnet mit Anti-Oxydants.
- 5) Zur Vermeidung der Schaumbildung wird dem Öl Defoamants beigegeben.
- 6) Es können dem Öl auch Hochdruckzusätze EP-Additive (extrem pressure), um den Verschleiß zu verringern beigegeben sein, da oft die Getriebe ebenfalls mit Motoröl geschmiert werden.
- 7) VI = Viscositätsverbesserer

Ein Einbereichsöl ohne API-Klasse Angabe würde ich auf keinen Fall nehmen.

Ich fahre ein Mehrbereichsöl 20W/50 HD API-SF/CD (auch im Auto). Nach einer Laufzeit von 1500 km verwende ich das abgelassene Öl von der Regina weiterhin in meinem Wagen, denn es ist ja in dem Sinne nicht verbraucht.

Gegen die Verwendung von Synthetik-Öl spricht im Moment noch der hohe Preis. In technischer Hinsicht gibt es - widererwarten - keine Bedenken.

Im folgenden Kapitel möchte ich mich kritisch damit auseinandersetzen, ob eine Top-restaurierte Regina abgestellt wird und nur dem Besitzer beim Betrachten Freude bereitet oder ob sie als Gebrauchs-Motorrad noch ihre Berechtigung hat und in der Lage ist, sich der Super-modernen Konkurrenz zu stellen. - 6 -

Reichweite, Zeit und Verbrauch / nurein Vergleich

Regina und Resident				neuzeitliches Motorrad			
km/h	PS [km/h] 44	l/100 km	kg PS·h	km/h	PS [km/h] 44	l/100 km	kg PS·h
50	1,47	2,0	0,5	140	32,2	8,1	0,26
60	2,54	2,2	0,4	150	39,6	9,4	0,26
70	4,0	2,8	0,36	160	48,1	10,6	0,26
80	6,0	3,2	0,31	170	57,7	12,0	0,26
90	8,6	3,8	0,29	180	68,4	13,4	0,26
100	11,7	4,4	0,27	190	80,6	15,0	0,26
110	15,6	5,0	0,26	200	93,9	16,6	0,26
120	20,2	6,0	0,26				
130	25,7	7,0	0,26				

Die Verbrauchswerte habe ich den Verbrauchskurven von Regina und Resident entnommen. Die PS-Zahlen wurden nach der Formel $V[\text{km/h}] = f \sqrt[3]{N}$ ermittelt, wobei der Faktor f für einen aufrecht sitzenden Fahrer gilt.

Den spezifischen Brennstoffverbrauch ermittelt man z.B. bei 80 km/h $\parallel \frac{3,2 \text{ l} \cdot 0,73 \text{ kg}}{100 \text{ km} \cdot \text{l} \cdot 6 \text{ PS}} = 0,389 \frac{\text{kg}}{\text{PS} \cdot 100 \text{ km} \cdot \text{h}} = 0,31 \frac{\text{kg}}{\text{PS} \cdot \text{h}}$

Die Reichweite laut Horex-Angaben:

Regina	350	18 PS	1952	600 km
	250	17 PS	1953	550 km
	350	19,4 PS	1955	500 km
	400	22 PS	1955	480 km

	Regina Resident	neuzeitliches Motorrad
Geschwindigkeit [km/h]	80	180
Leistung [PS]	6	68,4
Verbrauch [l/100 km]	3,2	13,4
Tankinhalt [l]	18	18
Reichweite mit einer Tankfüllung [km]	$\frac{18 \text{ l} \cdot 100 \text{ km}}{3,2 \text{ l}} = 562$	$\frac{18 \text{ l} \cdot 100 \text{ km}}{13,4 \text{ l}} = 134,33$

Es wird 1 Std Tankstopp zugrunde gelegt; dann wird für das neuzeitliche Motorrad:

Zeit = $\frac{134,33 \text{ km/h}}{180 \text{ km}} = 0,746 \text{ h} + 1 \text{ h} + 0,746 \text{ h} + 1 \text{ h} + 0,746 \text{ h} + 1 \text{ h} + 0,746 \text{ h} + 1 \text{ h} + 0,138 \text{ h} = 7,12$
 Strecke [km] 134,33 + 134,33 + 134,33 + 134,33 + 24,8 = 562
 Verbrauch [l] 18 18 18 18 3,32 = 75,32

Vergleich	Regina / Resident	neuzeitl. Mot.
Gesamtentfernung	562 km	562 km
Gesamt-Zeit	7,02 h	7,122 h
Gesamt-Verbrauch	18 l	75,32 l

Die alte Regina und die Resident erreichen mit Sicherheit in der vorgegebenen Zeit mit einer Tankfüllung ihr Ziel.

Neuzeitliche Motorräder mit 100 PS erreichen liegend 230 km/h. Verbräuche von 16 l/100 km sind keine Seltenheit. — Ob ein Super-bike (mit 4 Zylindern und 4 Ventilen/Zylinder und 250 kg Leergewicht) tatsächlich genau nach 134 km eine Tankstelle erreicht — oder wie lange mußer auf Landstraßen suchen? — wage ich zu bezweifeln.

Wie heißt es so schön in der Fabel vom Hasen und Igel am Schluß: „Ich bin all lang door (Ich bin schon lange da)“ ruft die Igelfrau.

Mit freundlichen Grüßen Herbert

Info zu HB 2/93 S. 33 Tabelle unten

Die Anzahl der Rollen der ersten 3 Zeilen mit 17, 14, 18 weiß ich genau.

Die Anzahl der Rollen der nachfolgenden Lager habe ich errechnet.

Die unterschiedlichen Werte bei den Tragzahlen des Lagers $35 \times 42 \times 20$ ist in der unterschiedlichen Anzahl der Nadeln begründet.



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

- Zylinderkopf - Änderungen und Reparaturen (Auspuffstutzen)
- Umbau Motorentlüftung
- Kolben für Regina 350/400
- Sonstige Spezialreparaturen und Änderungen auf Anfrage
- Kostenlose techn. Beratung

HOREX

OBS

Otto Bayer Spezial

Motorsport - Zylinderschleiferei - Kolben

Kolben für Motorräder, Moped, Auto, Oldtimer,
Sonderanfertigungen • Kolbenringe, Kolbenbolzen,
Dichtungen für ältere Motorräder

Kopfdichtung mit CU-Einfassung
Regina 3+4 9,-DM/ Resi 16,-DM
Papierdichtungen Gehäuse, Mitte
o. Deckel rund o. spitz 8,50 DM
Dichtung Kipphebelhaube 2,50 DM
Fußdichtung 350, 400 3,50 DM
Ventilführung Guß 20,-DM dito
Sondermessing 25,-DM. Ventile
Reg. 350, 400 u. Imperator Blei-
frei 45,-DM. Kolben Reg. 250, 350
400 und Imperator in 1a 250,-DM

Ansbacher Str. 12 • Tel. 07131/482000
7100 HN - Frankenbach

Postgiroamt Stuttgart (BLZ 60010070) Kto. 148178-709

Mit einer Horex auf Du

Der große Erfolg der Horex-Motorräder ist nicht von ungefähr gekommen. So manche Dinge, die wir nun schon seit Jahren an neuen Motorrädern zu finden gewohnt sind, hat Horex zum ersten Male an einer Serienmaschine herausgebracht. Die Horex-Motorräder sind heute eines der am meisten gebauten Motorräder der Welt. Die Konstruktion hat sich vielfach bewährt. Der Wagemut des Werkes in Bad Homburg hat sich gelohnt.

Unter den gebräuchlichen Motoren ragt die Horex als ein ausgesprochener Langhuber hervor. Die Bohrung im Zylinder beträgt 69 mm, während der Kolbenhub 91,5 mm Länge hat. Diese Abmessungen sind durchaus nicht gewöhnlich, weil wir in einer Zeit leben, in der den meisten Motoren durch genau umgekehrte Maßnahmen eine hohe Leistung abgetrotzt wird. In der Regel baut man die Motoren heute, besonders große Viertaktmotore, wie der Motor der Horex es ist, mit einem möglichst kurzen Hub und einer möglichst großen Zylinderbohrung. Die Vor- und Nachteile dieser Anordnung sind sehr unterschiedlich zu bewerten. Ein Kurzhub-Motor hat einen gedrungenen Bau. Er hat im Zylinderkopf genügend Raum, damit man Ventile mit großen Querschnitten darin unterbringen kann. Die Umdrehungszahlen lassen sich mit diesen Mitteln beträchtlich erhöhen, obwohl auch noch andere Maßnahmen dazu gehören. Es ist aber immer sehr fraglich geblieben, ob man damit der Kundschaft sehr gefällig sein kann, denn ein besonderes Hauptargument für den Käufer und Fahrer stellt die Lebensdauer des Motors dar. Und diese wiederum finden wir bei ausgesprochenen Schnellläufern doch ein wenig in Frage gestellt. Ein Langhub-Motor, der etwas weniger Umdrehungen macht, wie bei den Horex-Motorrädern, wird vermutlich stets in der Kilometerleistung dem Kurzhub-Motor überlegen sein. Mit andern Worten gesagt, scheint es doch so zu sein, daß der Langhubmotor längere Fahrzeit hinter sich bringen kann, bis er einmal zum Ausschleifen reif wird, als man es vom ausgesprochenen Kurzhuber erwarten darf.

Hinsichtlich des Kompressionsverhältnisses kann man von den Horex-Regina-Motoren sagen, daß sie nicht überzüchtet sind, sondern daß sich das Werk in konsequenter Folge nach

den alltäglichen Ansprüchen in der Praxis gerichtet hat. Auf diesen Umstand ist es besonders zurückzuführen, wenn heute die „Reginas“ wirkliche Königinnen der Landstraße darstellen.

Wohin man bei den Horex-Regina-Motorrädern auch schaut, überall findet man gute technische Lösungen, die den heutigen Anforderungen auf alle Fälle entsprechen. Der robuste Motor ist von einem Fahrwerk umgeben, das dieser Motor auch verdient hat. Es sind so ausgeglichene und formschöne Motorräder entstanden, die nicht nur „schnell“ aussehen, sondern die auch eine Geschwindigkeit entwickeln, die der äußeren Formgebung angemessen ist. Nicht alle Motorräder vereinigen so viele Vorzüge, wie in diesem Fall.

Mit einer Horex kann man sehr bald auf das vertrauliche „Du“ geraten. Ein herzhafter Tritt auf den Kickstarter, und der Auspuffklang besagt schon, was ein Langhub-Motor an Kraft anzubieten hat. Das ist eben kein leises Gesäusel und auch kein schreiendes Gewimmer, wie so mancher Motor es an sich hat, sondern das ist eine deutliche und kräftige Sprache, die sich auf der Geraden draußen in einem hohen Diskant verwandelt. Es ist ein Genuß, diesen kräftigen OHV-Motor aus der Menge der Fahrzeuge deutlich unterscheiden und heraushören zu können. Man muß dazu nicht unbedingt zeitweilen Motorrad gefahren haben, um einige hundert Meter vorher sagen zu können: „Jetzt kommt gleich eine Horex angewetzt!“ Aber man muß wohl sehr lange auf allen möglichen anderen Motorrädern gefahren sein, um dabei auch noch heraushören zu können, wie sauber die Maschinengeräusche sind und welche unbedingte Zuverlässigkeit mit Maschinen verknüpft zu sein pflegt, wenn sie so sauber, und fern von jedem Mißklang, ihre Arbeit verrichten, wie es bei den Horex-Motoren der Fall ist.

Soll man auch noch sagen, daß auch die Horex-Reginas, diese Königinnen der Autobahnen, daß auch sie ihre sorgsame Pflege haben wollen, daß diese Pflege hier aber etwas einfacher ausfallen kann, eben weil alle Teile so modern und glatt gestaltet sind?

Wilfried Schwager
Malarmeißer
Weihardsstraße 35
7531 Kieselbronn
Tel. 07231/55909

ANZEIGEN

Alle Kleinanzeigen sind kostenfrei. Wir behalten uns aber vor, den Text sinnvoll zu kürzen oder zu verändern. Anzeigen können jeweils bis 30 Tage vor Herauskommen des HB an uns per Post oder Telefon, für die nächste Ausgabe des HB, gegeben werden. Siehe hierzu Adresse und Telefon im Impressum.

Suche Resi. Werkzeugkästen und neue Kugellaufringe für Steuerkopf. Horst Tel. 0251-212249

Suche Regina 400 zum Restaurieren. Egon Tel. 07546-2195

Suche Weimann Hochschulterfelge 19", 1,85x2; Bremsankerplatte vorn für Imperator; Regina0 Rahmen ohne Brief; S35 Kurbelgehäuse; Norton 4-Gang Getriebe Bj.50; alles über Regina- Rennmaschine 1950. Tausche/Verkaufe 4-geteiltes Regina Motorgehäuse mit gleichen Nummern außer Kupplungsdeckel, auf MB umgebaut, gleich e Schraubenkopfgröße in VA-Innensechskant. Regina Werkzeugkasten, Denfeld Sitzbank. Scheinwerfer Bosch 0 155 Bj.30. Einspuranhänger Campi restaur. NSU-Literatur "Kamerad Motorrad 1936. Ingo Tel.030-4348224

Suche Rahmen, Räder, Tank oder komplett Fahrgestell für T5/T6 letzte Ausführung, auch Tausch. Tel. Willi 02661-3985

Wir von der HB-Redaktion suchen eine gute Kopie des Haus-Post Heftes 5/57. Wer helfen kann, möge uns doch bitte eine zusenden

Verk. Regina 350/400 mit Steib S500 für 15.000,-DM. Henrik Tel. 02223-3429

Verk.: 1) Für Imp.: Nockenwelle Scheinwerfer m.Tacho u.Z-Schloß komp. V-Rad u. hint. Felge. 2) Reichlich Reginateile, Liste gegen 2,-DM. Remco Schumann Erftweg 35, D- 33689 Bielefeld Tel. 05205-20377.

Verk. Regina 3 Bj.53 sehr guter Zustand, original.Preis V-Sache Ottfried Tel. 02383-2712

Suche immer noch die Regina0 meines Vaters! Fahrgestell Nr. JF118431251R. Seht doch mal in Euren Beständen nach. Danke Verkäufe: Reginal Hinterradschutzblech, 1a neubezogene Sitzbank, Reginal Rahmen mit Gabel, Federbeine u. Brief für 750,-DM. Neuwertige Tanks aufbaufertig von 1200,- bis 1800,- DM oder auch im Tausch. Suche: Reginal Kurbelwelle, Regina0 Schlußlicht, Regina-Rennbrötchen auch zum Nachbau(gegen Kaution) Seitenständer und 06er Motor. Benno Deifel Tel.0711-512473

Suche für Resi vorderes Schutzblech und Werkzeugkästen, sowie hint. Regina2,3,4 Schutzblech mit Endst.Horst Tel 0251-212249

Verkaufe Resi 350 gegen Gebot Motor nur 300 km gelaufen, leichter Flugrost sonst O.K. 06172-32446 Horex-Manfred

Verkaufe: 1A Resident 350 sowie 1A Regina 350, beide original. Je 10.000,- DM. Ersatzteile wie z.B. gemachte Ersatzmotore für beide und anderes auf Anfrage. Tel.06172-37815 Christel Dieter.

Für Sie gelesen

Bei Th. von der Bey, Kölner Str. 32, D-40885 Ratingen 5, Tel. 02102-18101, ist für 48,-DM plus Spesen ein lesenswertes Buch über die kleine Motorradfabrik von August Wuring in Breitscheid bei Düsseldorf, "AWD" zu erhalten. Das Buch ist auch für Columbus Interessierte interessant, weil AWD ab 1934 bis zum WK2 vorwiegend Bad Homburger Motore einbaute. Doch seinen wahren Wert erschließt das Buch erst dem Leser, der an einem Geschichtsabriss, bezogen auf das Thema Motorrad, interessiert ist. Die auch für Horex relevanten Jahre, von den 20er bis in die 60er werden behandelt. Dieses Buch, sowie der Dampfhammer 2 (Tel.06597-4330), die zwei BMW Bücher (siehe HB 2/92 S.11) und die Windsbraut (Tel. 02223-24583) geben ein rundes Horex-Bild für jeden geschichtlich Interessierten ab. Sehr empfehlenswert.