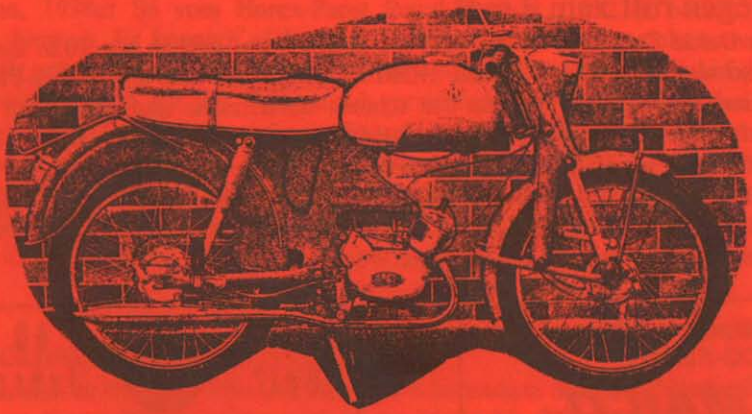
Die nächste Sternfahrt geht nach

HOREX BOTE

Horex Rebell S

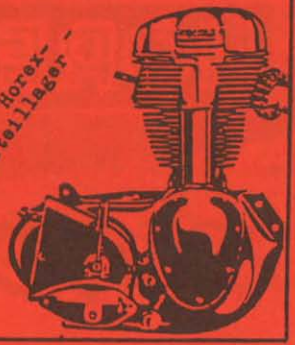


Horex- Freunde
Rhein / Neckar

Schutzgebühr 2,- DM Heft 4/94

HEUMANN **HOREX** - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen
- Embleme - Schalldämpfer -
Krümmer - ET-Kataloge -
22 seitige Liste DM 2,50.-
Heumann - Fuchsberg 3
64807 Dieburg - 06071/1315
AUCH ANKAUF!



Norwegen ruft zum 3.mal !

Magnus Dahle Tel. 0049-51-482333 hat geschrieben, daß es am 10.6. bis 11.6.1995 wieder so weit ist. Das NORSK HOREX-REGISTER läd alle Horex-Freunde zum Internationalen Horex-Treffen in das schöne, naturfrische und eben auch historische (Monte Carlo Rallye Gebiet von Flekkefjurd und Tronasen ein. Das ist in Südwestnorwegen. Haltet Euch dieses Wochenende frei und kommt ins schöne Norwegen. Informationen auch bei HC- Berlin Tel. 030-6631218, HC-Singhofen Tel. 02604-8914, und bei Jörg Tel. 06132-86803. Siehe auch HB 3/91 S.26, 2/92 S.25. Zu dem 95er Treffen folgt weiteres in kürze.

Das Medium für alle MAICO-Fahrer

MAICO Letters

Kostenloses Probeexemplar ?

Postkarte an:
SYNOVA-Marketing
Unterbüscherhof 69
42799 Leichlingen

Seit 60 Jahren

Neu- und gebrauchte Ersatzteile
Motor und Fahrwerk-Instandsetzung
Radspannerei. · Täglich Versand.

Horex Kahrmann
Damian-Schmidt-Straße 2
36043 Fulda · Tel. 0661/32091

Produktionszahlen

Zum Artikel von Klaus paßt ein Artikel aus der Motorrad Classic 5/94 S.47 , für Nachbestellung Tel. 0711-182-1229. In diesem Artikel werden Die Produktionszahlen der verschiedenen Motorräder produzierenden Nationen aufgezeigt. Auch wird der deutsche Bestand von 1965 nach Marken aufgelistet.

Liebe Horexfreunde

Wer mir ein Fax zusenden will kann dies über unsere bekannte Telefonnummer machen, das Faxgerät muß aber von uns per Hand eingeschalten werden. Aber nicht denken, daß über diesen Weg auch Beiträge Übermittelt werden könnten - dem ist nicht so, die Qualität wäre zu schlecht. Apropos Beiträge - Der Kreis der Horex-Freunde war sehr fleißig und hat so viele Beiträge gesandt, daß "Opa Geuter" pausieren muß und ich mir keine Beiträge aus den Fingern saugen brauch. Ja, daß noch etwas für den HB 1/95 übrig ist. - Also die, die Ihren Beitrag in diesem Heft nicht finden, werden spätestens im nächsten Heft dabei sein. Nach Qualität oder Schönheit wurde nicht ausgewählt, sondern wir wählten nach Umfang und Themenzugehörigkeit aus, es sind nun mal nur 36 Seiten.

Noch eine kurze Meldung zur Buschwiese. Das Wetter versprach regen, der zwar nicht ausblieb, aber vom sonst herrschenden Sonnenschein überragt wurde. Was war besonders Sehenswert und Hörenswert: 1923er "250ccm OHV Horex (AM) von Jörg Naumann, 1938er S6 vom Horex-Papst Peter Hartwig, 1922er 60ccm Gnom von Herbert Ammon. Es konnten viele (ca.7) Damen auf Horex gesichtet werden. Auch einige mir unbekannte Clubs wurden als Teilnehmer bekannt gegeben. Auf die Liste der Pokalgewinner muß ich aus Zeitmangel verzichten. Allgemein hatte das Treffen zu 1993 einen Zuwachs zu verzeichnen. Es geht wieder bergauf! Zirka 7 Händler boten Ihre Waren, von Aluminium löten - 13 dünne Lötstäbchen für 60,-DM - bis günstige Ventiltriebteile - Kipphebelachse 2,50DM, Schlepphebelachse 2,-DM und 2 Meter Alu Stößelrohr 10,-DM, an. Zur Sternfahrt- problematik, angesprochen im letzten HB, konnte ich nichts neues vernehmen. Na gut, schlafen wir weiter! Euer Horex Novice.

Entlackung ohne Sand die dritte

Wir brachten in HB 3/92 S.30 und HB 2/94 S.26 einiges über Tauchbadentlackung. Ein Forum zu diesem Thema bildete sich in der Markt Nr. 7/94 Seite 252, erhältlich unter Tel. 06131-992-0. Ich glaube aber, wenn richtig gebondert wird, gibt es keine Probleme.

Regina Kurbeltrieb mit NUP 304 C3

Benno A. Deifel, Hofener Str. 4, D-70736 Fellbach, Tel. 0711-512473 hatte Probleme obiges Lager (Richtige Bezeichnung NUP 304 ECT3) im Fachhandel zu bekommen. Entweder man lieferte Ihm ein C1 Lager oder ein Lager mit Kunststoffkäfig. Beide sind nicht geeignet für den Regina Kurbeltrieb so Benno. Nun möchte Benno eine Bestellaktion starten, doch dazu müssen minimal 10 Lager abgenommen werden. Benno will es organisieren. Für 65,80 DM Vorkasse (Verrechnungsscheck) bekommt man umgehend nach Fabriklieferung sein bei Benno bestelltes Lager frei Haus zugesandt. Benno denkt noch in diesem Herbst die Sache über die Bühne zu ziehen. Also hätte gleich bei Benno melden.

NEUHEIT AUS BAD HOMBURG:

Horex Rebell S

Als neues Kleinkraftrad-Modell stellt sich jetzt die Horex Rebell S vor. Das sportliche Fahrzeug sieht zwar dem Horex-Moped ähnlich, ist jedoch wesentlich stabiler gebaut. Die Verarbeitung und Ausführung macht einen sehr ordentlichen Eindruck, so daß wir die Vorstellung dieser kleinen Maschine nicht versäumen wollen.

Der Motor stammt von Sachs, und zwar wird der bekannte 50-ccm-Kickstarter-Motor mit Gebläse eingebaut. Die Leistung beträgt 3,2 PS bei etwa 6200 U/min und soll dem Fahrzeug eine Spitzengeschwindigkeit von rund 65 km/h verleihen.

Das Fahrgestell wird von einer sehr stabilen und formschönen Rohr-Schalenkombination gebildet. Die Abfederung der Räder nehmen Langarmschwingen mit gedämpften Federbeinen vor. Zur serienmäßigen Ausstattung gehört die zweckmäßige italienische Doppelsitzbank sowie der vollkommen geschlossene Kettenkasten. Besonders gefallen hat uns an der Horex Rebell S die günstige und stabile Befestigung der großen Motorradfußrasten. Lack und Verchromung machen einen sehr guten Eindruck, zu der die zu einfache Ballhupe nicht recht passen will. Hier sollte es doch möglich sein, den „Rebellen" gleich mit einer Schnarre oder einer elektrischen Hupe auszurüsten.

Abschließend könnte man sagen, daß die Horex Rebell S sicher in die Spitzenklasse der Kleinkrafträder gehört und wohl auch Verkaufserfolge erringen wird.

w. f.

Artikel aus „Das Moped" 11/1960.

Siehe auch Markt Spezialheft „Motorrad Spezial" Nr. 3 1989/90 S. 44 oder Richart 06172-459537 anrufen. E-Teile bei Putsch-Berger am Lager Tel.0202-473713

Bernhard Huber, Tel. 07251-42311 hat uns freundlicherweise die Pressemeldung zur "Rebell S" zur Verfügung gestellt. Danke Bernhard.

Hallo Constantin,

anbei ein Bericht, entnommen aus der Zeitschrift das Moped, bezüglich des neuen HOREX Mopeds.
Möglicherweise handelt es sich hierbei um die Beschreibung eines Prototyps, den nach meinen Erfahrungen gab es das Moped " REBELL ", nur in der Version 50 ccm Motor vop SACHS , mit einer Leistungsstärke von 1,25 PS. Daß es den " REBELL " mit Gebläsemotor offiziell gab wäre mir neu.
Vielleicht kann einer der Leser Auskunft über das oben beschriebene Klein- - kraftrad geben und läßt dem HOREX - Boten eine Antwort zukommen.

Mit besten Grüßen

B. Zol

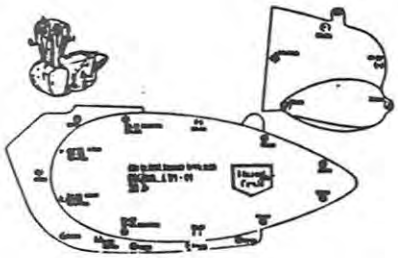
IMPRESSUM HOREX - BOTE Telefon

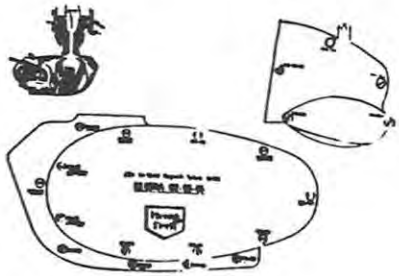
Postadresse Siegfried Klinger 069-
Rotlintstr.51 436859
6o316 Frankfurt

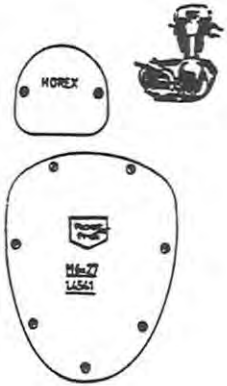
Redaktion Siegfried Klinger
Bankverbindung: Postbank 6o288 Frankfurt a/M
Kto: 84423605 BLZ: 5oo 1oo 6o

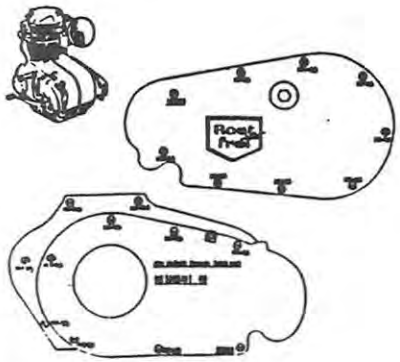
Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht. Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

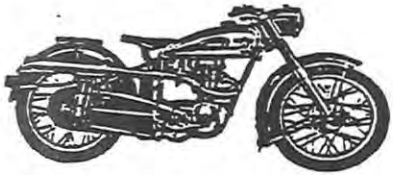
Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse,unter Angabe der Stückzahl,der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg.Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen(bis 4,-) in Briefmarken(50er),sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.











VA-Schraubensätze
Linsensenkkopf M7
6-kt.-Schrb M7
6-kt-Schrb M12×1,5-gerundet.

Albert Eringfeld
Aaltenseweg 40
NL-7091 - AG - Dinxperlo
Telefon 00 31 83 55 22 23

Redaktionsschluß für HB 1/95 ist Anfang Dezember 95. Das Heft erscheint am 15 Januar 1995.

Jürgen Wallenmaier Tel. 07072-7925 ist kein Horex-Fahrer, er fährt Max und hat mit dieser eine nachfahrenswerte Tour gemacht. Seinen Bericht darüber las ich in der Max-Fahrer Postille. Ich dachte, das ist doch eine Anregung für uns! Danke Jürgen.

Jürgen Wallenmaier

Martin-Vollmer-Weg 6
72 144 Dusslingen
Telefon: 07072-7925

Über die Alpen - eine klassische Strecke für klassische Mäxe

Wenn Ihr - liebe Max-Freunde - Euer wohlgepflegtes Fahrzeug über diese Strecke bewegt, dann denkt daran, daß diese Straßen aus einer Zeit stammen, als man noch nicht auf geradlinigen Autobahnen - unter - den Alpen durchbretterte. Nein, als diese Straßen gebaut wurden, war es noch üblich, jede der vielen Kurven zwar zielstrebig aber mit maßvoller Geschwindigkeit zu umrunden.

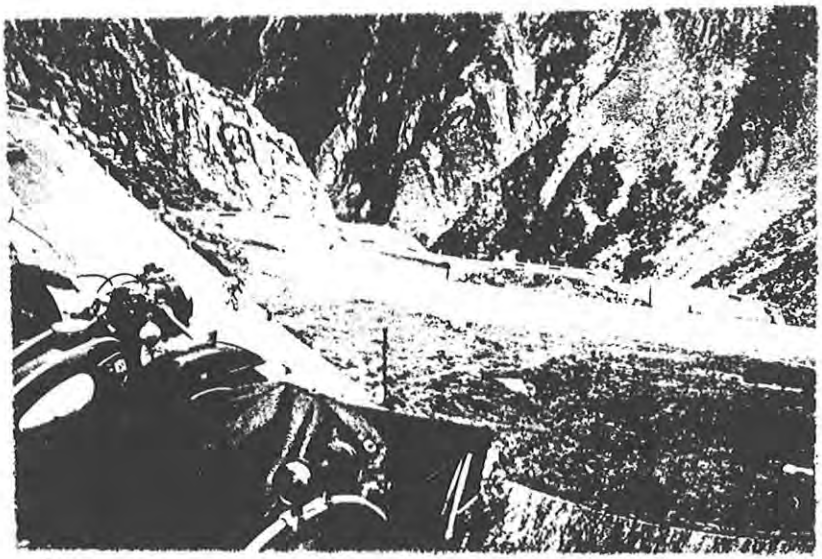
Also laßt Euch Zeit! Drei Tage sind nicht zuviel z.B. von Baden-Württemberg aus. Und haltet auch mal an, wenn Ihr oben seid und schaut zurück, denn von oben sehen die Straßen viel steiler aus als von unten. Dann macht es wie ich und freut Euch darüber, wie schön das Mäxle läuft.

Lassen wir also unsere Reise in Friedrichshafen beginnen und verlassen wir die Heimat per Fähre über den Bodensee nach Romanshorn (45 Minuten, DM 12.-). Die Wegelagerer-Vignette der Schweiz sparen wir uns, denn die Autobahn ist nicht unsere Straße!

Von Romanshorn gehts nach St. Gallen mit der berühmten Klosteranlage. Hier bietet sich ein kleiner Abstecher nach Appenzell an mit Spaziergang durchs pitoreske Zentrum. Von Appenzell nach Urnäsch, dann links ab Richtung Neu St. Johann. Diese Straße führt über die Schwägalp, ein harmloser Name für einen richtigen Paß mit feinen Kurven und ordentlicher Steigung, der unsere Max ganz schön schwitzen läßt, besonders, wenn man noch den Seitenwagen dabei hat.

Von Neu St. Johann nach Wattwil, dann nach Süden, in Ricken links ab über Gommiswall - mit Blick auf den Zürichsee - Schänis, Näfels, Glarus nach Linthal.

Linthal? Richtig hier beginnt der berühmte Klausenpaß. Den will ich Euch nicht beschreiben. Fahrt hin, schaut ihn Euch an, solange es ihn (so) noch gibt! Der Weg zum Gotthard ist nun nicht mehr zu verfehlen: in Altdorf einfach links abbiegen. Aber vorher gehts noch auf den Marktplatz zum Tell.



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

Was geht so ab im Norden?

Wer sich diese Frage, für die Gemeinde mit der - mit Abstand - weltweit größten Horexpopulation, auf den Einwohner bezogen, beantworten will, muß "Journal der Frau", Heft 16/94 vom 27 Juli 1994 lesen. Oder wegen der schönen Bilder auch anschauen. Falls das Heft im Zeitungshandel nicht mehr erhältlich ist, rufen Sie Tel. 040-34700 an. Das Dorf heißt übrigens Bimöhlen. Übrigens da wird auch ein ganz rühriger von den Horex-Freunden 60 Jahre. Gerhard Peters - am 3.10. alles Gute vom Novicen. Und immer etwas Gummi zwischen Dir, Deinem Krad und der Straße.

Auf der Landstraße fahren wir nun das Reuss-Tal aufwärts, mal unter, mal über, meist neben der Autobahn. Wenn Ihr nun ab Hospental versucht, immer dort zu fahren, wo die Mercedesse nicht hinfahren, dann findet Ihr Euch irgendwann auf einer etwas welligen Pflasterstraße wieder, das ist sie dann, die Tremola, die mich als Kind so beeindruckt hat, daß ich immer mal wieder drüberfahren muß.

"Tremola" heißt Zittern, hinterher werdet Ihr wissen warum.
An der Teufelsbrücke macht man Rast und eine Gedenkminute für alle diejenigen, die früher zu Fuß über den Gotthard pilgern mußten, weil sie keine Max hatten.

Und ganz oben am See beim Hospiz da stellt Ihr sie dann vor das Schild und macht ein Foto, das muß sein! Platz für ein Motorrad ist immer.

Und da kann es Euch dann passieren, daß Ihr plötzlich von einer Handvoll gestandener italienischer Guzzisten umringt seid, die Euch mit einem "O, ce bella macchina!"(oder so ähnlich) begrüßen. Wer mit der Max unterwegs ist, erweckt halt überall Interesse!

Auf der Südseite kommt dann die eigentliche Tremola-Straße mit ihren schönen Kurven, in denen früher die Busse immer vorn und hinten aufgesessen sind. Mittendrin haben sie die Straße gesperrt: ein großer Erdhaufen als Hindernis. Für die vielen Radfahrer hat man aber einen schmalen Streifen freigelassen. Na also!

Wer nicht ins Tessin oder noch weiter will, der kann in Biasca wieder umkehren: links ab - Richtung Lukmanier. Hier wird die Straße wieder leerer. Während der Bergfahrt sollte man ab und zu anhalten und einen Blick ins Tal werfen.

In Disentis (Übernachtung sfr. 35, Pension Schuoler) trifft man auf den jungen Rhein, dem wir bis Sargans folgen wollen. Dort fahren wir zum schönen Walensee, nicht auf der Autobahn, sondern über Walenstadt und dann am See entlang (Rast), denn wir wollen über den Kerenzerberg. Dies war bis vor wenigen Jahren die Rennstrecke der Züricher Schifahrer, wenn sie mal eben nach Davos wollten und unten im Tal die berüchtigten Staus waren. Derweil ließ unten die Polizei die Autos im Halbstundentakt jeweils nur in einer Richtung durchfahren.

In Näfels schließt sich der Kreis. Wer will, kann über Konstanz-Meersburg den See queren Richtung Heimat.

Irgendwann im nächsten Sommer - liebe Freunde - könnt Ihr mich auf dieser Strecke oder auch woanders treffen, dann laßt uns anhalten und ein Schwätzle machen! Bis dann Euer

Wir danken unserem Redakteur Klaus Schmitz 089-778380 für die Fortsetzung seines Produktionszahlen Artikels aus HB 1/94 S. 22. Danke Klaus.

VOM BOOM ZUR KRISE

Die Marktposition von HOREX in den 50ern

1. Der Neubeginn

...wird Ende 1948 schwarz auf weiß sichtbar. Nachdem im gesamten Jahr '47 nur 105 Neuzulassungen von Motorrädern aller Marken von der Statistik[1] erfaßt wurden, taucht HOREX im Dezember '48 wieder aus der Versenkung und damit in der Produktions- und Zulassungsstatistik auf. Dort finden sich unter der Überschrift "Produktion der Motorrad-Industrie des vereinigten Wirtschaftsgebietes[2]" in der Klasse über 250 cm[3] folgende knappe Angaben:

- Neuzulassungen 47[1]
- Produktion 59, davon 24 HOREX SB35 und 35 Victoria KR35

Der E1M-Motor wurde also wieder gebaut und, wie auch schon vor dem Krieg, auch nach Nürnberg geliefert. Oder war es Vorkriegsbestand? Zusätzlich aufgelistet sind 21 HOREX - Motoren mit 600 cm[3]. Wahrscheinlich waren das J1m-Stationärmotoren, abgeleitet aus D1M. Die große Masse der ca. 14.000 in dem Jahr produzierten Motorräder hatte allerdings nur 125er Motoren und wurde von Ardie, NSU und Triumph gebaut, sowie von diversen Konfektionären.
Mit größerem Hubraum spielte nur noch Zündapp mit seiner 200er eine nennenswerte Rolle (ca. 3600 Stück).
Im ersten Jahr nach der Währungsreform, also 1949, läuft dann die Motorradproduktion erst so richtig an.
HOREX baut mit der SB35 die stärkste deutsche Serienmaschine und produziert davon in dem Jahr 2.315 Stück. Damit ist auf der Rangliste der Hersteller allerdings nur der 10. Platz zu belegen, was einem Anteil an der westdeutschen Produktion von unter 3% entspricht (siehe Bild 1). Diesen Status hatte HOREX auch schon in der zweiten Hälfte der 30er Jahre. Die Inhaber der ersten drei Plätze, NSU, Zündapp und BMW - die Auto-Union baute in Ingolstadt gerade erst wieder die ersten RT 125 - produzierten zusammen schon weit über 40.000 Fahrzeuge und deckten damit über 50% der gesamten Produktion im Westen ab. Selbst Riedel (Platz 6) baute mit rund 3.500 Immen mehr als HOREX. Diese Zahlen sollen etwas die Stellung von HOREX als eher die eines exclusiven Nischen-oder auch Oberklassenherstellers beleuchten. Massenproduktion gab es in Bad Homburg weder vor dem Krieg, noch später.

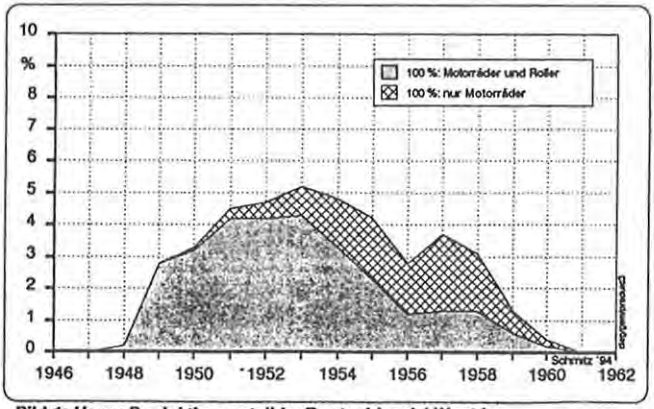


Bild 1: Horex-Produktionsanteil in Deutschland (West)

---

[1] in der britischen Besatzungszone
[2] "Bi-Zone": Zusammenschluß von brit. und amerik. Zone ab 1.1.47

Schauen wir uns die Nische 'mal etwas genauer an: Gemeint ist damit die Klasse über 250 cm^3, also 350er und größere Motoren. Die Viertelliterklasse spielte bei HOREX nie eine wirklich wichtige Rolle. Ich persönlich glaube sogar, daß man überhaupt nicht in diese Klasse "absteigen" wollte, der Forderung der Märkte (zunächst im Export, später auch auf dem heimischen) jedoch nachgeben mußte! Tatsächlich waren nur etwa 9 % der gesamten Nachkriegsproduktion 250er. Das eigentliche Betätigungsfeld, die Oberklasse stellt sich im Jahr 1949 folgendermaßen dar:

Typ	Hersteller Fahrzeug	Motor	Hubraum (cm3)	Stückzahl Produktion
F 35	Bücker	HOREX	350	1
SB35	HOREX	HOREX	350	2.315
KR35	Victoria	HOREX	350	100
KS600	Zündapp	Zündapp	600	27
			Summe	2.443

Das war's dann schon!
BMW mischte in dieser Klasse mit der R51/2 erst ein Jahr später wieder mit.
Von den SB35 wurden in der Bi-Zone 1.306 zugelassen und somit der Bestand von 2.311 angemeldeten Vorkriegs-HOREX (nur 0,6 % von allen) erheblich vergrößert.
Zur Abrundung noch ein paar Zahlen, die den Stand der 49er Produktion beschreiben: Es wurden insgesamt hergestellt:

82.844	Motorräder
63.639	Motorfahrräder
33	Roller
5.737	Seitenwagen

Das mit den Rollern sieht dann ganz schnell ganz anders aus!
Im nächsten Jahr sind's schon über 9.000 und 1955, auf dem Höhepunkt des Rollerbooms über 135.000!!
Deshalb gibt es auch in Bild 1 eine unterschiedliche Bezugsbasis für die 100%-Menge: 'Mal sind die Roller mitgezählt, 'mal nur Motorräder allein zu Grunde gelegt. Für den HOREX-Anteil an der Produktion macht das in der zweiten Hälfte der 50er Jahre einen ganz erheblichen Unterschied, wie wir sehen. Da wäre, wie das Beispiel Heinkel zeigt, mit einem modernen Viertakt-Roller wie dem Rebell sicher noch einiges zu verdienen gewesen. Aber das Geld für zusätzliche Investitionen über Resi und Imperator hinaus fehlte 1956, dem Jahr der Vorstellung des Prototyps schon! Sehr spät wäre es auch zu diesem Zeitpunkt schon gewesen. Aber auf's Thema Roller komme ich gleich noch einmal zu sprechen.
Zurück zum Jahr 1950.
Inzwischen gibt's ja schon die BRD[3] und bis auf's Saarland[4] und Berlin sind nun alle Bundesländer in der Zulassungsstatistik erfaßt. Die HOREX-Werke belegen Platz 1 in ihrer Klasse mit 5.702 Maschinen (SB35 und Regina) das sind über 95 % der 350er, bzw. über 55 % in der Klasse über 250 cm^3.
BMW's R51 ist mit Abstand (2.731 Stück) Zweiter.

---

[3] 23.5.49 Verkündung des Grundgesetzes; 14.8. erste Bundestagswahl
[4] Volksabstimmung 23.10.55; Eingliederung in die BRD 1.1.57

Bei den Produktionszahlen sieht es aber etwas anders aus:

Horex	6.938
BMW	4.999
Zündapp	354
NSU	305
Bücker	2
Summe	12.598

Offensichtlich ist der Exportanteil bei BMW erheblich höher, als bei HOREX. Der Blick auf die gesamte Motorradproduktion zeigt, daß HOREX an den rund 210.000 im Westen hergestellten Fahrzeugen (ohne Mofas und Roller) einen Anteil von nun etwas über 3 % hat (siehe Bild 1). Die Produktion ist also seit '48 um ein Vielfaches ge-stiegen, die bei HOREX in etwa gleichem Maße mitgewachsen.
Damit können wir uns jetzt ein Bild von der Position machen, die HOREX unter den Herstellern im Westen einnimmt. Trotz aller Marktbewegungen in den nächsten Jahren wird sich diese auch nicht mehr wesentlich ändern. HOREX hat:

- ca. 3 % bis maximal 5 % Anteil an der westdeutschen Produktion (siehe Bild 1, ohne Roller)
- nach Stückzahlen eine Rangstelle von 6 bis 8 unter den Herstellern
- in der Klasse über 250 cm^3 einen Spitzenplatz, ab 1955 allerdings nur noch den zweiten, weil inzwischen von BMW überholt.

Überspringen wir die Einzelheiten der nächsten beiden Jahre und wenden uns der leider nur kurzen Glanzzeit des so wechselvollen Marktes zu.

2. Der Höhepunkt

...ist, wie Bild 2 zeigt, in den Jahren '52 und '53 zu finden. Auch da liegt HOREX voll im Trend: Rang 1 in der Klasse über 250 cm^3 mit mehr als 16.000 im Jahr 1952 produzierten 350ern. Das entspricht einem Anteil von 54 % in der Oberklasse. Die höchste Stückzahl wird erst im folgenden Jahr erreicht. Die 17.353 Reginas (jetzt erstmalig Regina 2,3 und 4) stellen den absoluten Höhepunkt im Geschäftserfolg des Kleemann'schen Familienunternehmens dar. Verweilen wir noch etwas auf dem Gipfel der westdeutschen Produktion.

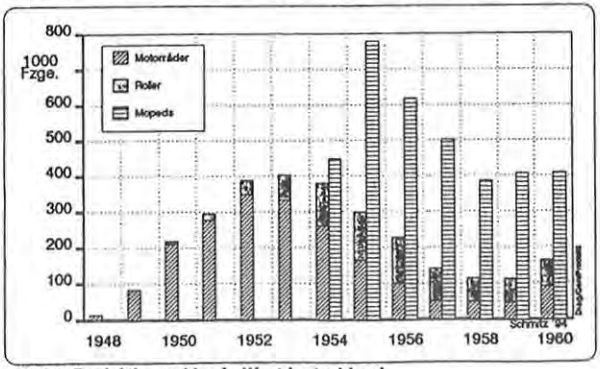


Bild 2: Produktionszahlen in Westdeutschland

Betrachtet man nur die Motorräder, war der Gipfel eigentlich schon 1952 erklommen, wie Bild 2 zeigt. Im 53er Jahr führt allein die fast verdoppelte Rollerproduktion, die inzwischen schon einen Anteil von über 17 % hat, zu einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr! Welches Stück die einzelnen Marken am gesamten Kuchen haben, sehen wir im Bild 3. Die ersten zehn, die jeweils benannt sind, decken in dem Jahr schon deutlich mehr als 80 % der Gesamtproduktion ab. Je nach dem, ob nur Motorräder allein, oder auch Roller mitbetrachtet werden, gibt es darüber hinaus noch weitere 16 bzw. 22 Hersteller (außer "sonstige"), die sich den relativ kleinen Rest teilen. Lassen wir zunächst die Roller ganz aus dem Spiel, und schauen uns nur die rechte Hälfte von Bild 3 an. Wir finden die Auto-Union mit ihren DKW Motorrädern auf Platz 1, verfolgt von NSU. HOREX nimmt mit 5,2 % der im Spitzenjahr gebauten 333.092 Motorräder den siebten Tabellenplatz ein, Dürkopp, Victoria und Maico schließen sich an. Bei Mitberücksichtigung der Roller, verlieren Dürkopp und Victoria ihren Platz unter den ersten zehn Herstellern. HOREX rutscht auf Platz 8 ab, Hoffmann (Vespa-Roller) und die Fa. Glas, die außer dem Goggo-Roller garkeine Zweiräder produziert, reihen sich wegen ihrer hohen Rollerstückzahlen unter den zehn stärksten ein. Desweiteren erobert sich NSU wegen des beeindruckenden Erfolges des Lambretta-Rollers den Spitzenplatz, nun vor DKW. Die Zündapp-Leute auf dem dritten Platz fahren die Stückzahlen der Bella gerade erst hoch (das werden 1955 dann fast 33.000 sein!). Das ist die Situation auf dem Höhepunkt der Konjunktur. Ein Jahr später stellt sich alles plötzlich schon ganz anders dar. Denn wie immer, so folgt auch hier nach dem Gipfel...

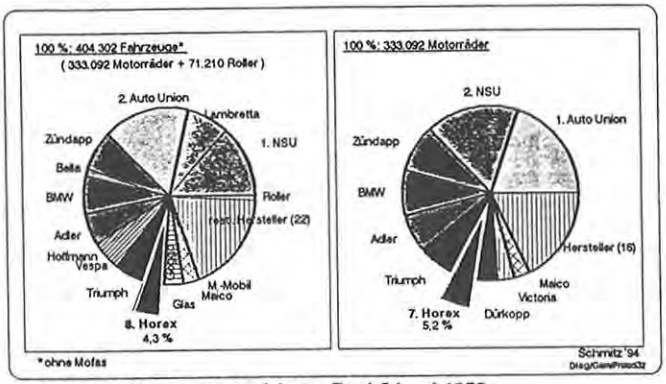


Bild3: Produktion von motorisierten Zweirädern* 1953

3. Der Abstieg

Er wird erschreckend schnell unübersehbar, ganz besonders für die Hersteller, die keine Roller anbieten können, also auch für HOREX. Wir erkennen auf Bild 2, daß die Gesamtproduktion zwar sinkt, die Ursache aber allein im drastischen Einbruch der Motorräder zu finden ist, während die Zahl der produzierten Roller in den Jahren bis '56 weiter zunimmt und die der Motorräder sogar übertrifft! Als weitere wichtige Erkenntnis sehen wir auf dem Diagramm die Entstehung eines neuen Booms: Die Mopeds kommen! Und das gleich mit Stückzahlen bis zu einer Dreiviertel-Million!! Wer auf den Zug nicht aufspringen kann, oder will, wird abgehängt. HOREX kann oder will nicht!!

Ab 1957 versucht man es dann doch noch, aber ein nennenswerter Erfolg war's wohl nicht mehr. Stückzahlen nicht zulassungspflichtiger Mopeds liegen mir allerdings keine vor, so daß ich hierüber keine sichere Aussage machen kann. Aus der Zulassungsstatistik können wir jedoch entnehmen, daß in Bad Homburg insgesamt 1.287 zulassungspflichtige Fahrzeuge unter 100 cm^3 produziert wurden. Das müssen dann wohl Rebell 100 und 50 S gewesen sein.
Im nachhinein betrachtet ist für die HOREX - Leute eigentlich schon 1956 alles gelaufen. Die letzten Jahre bis zur totalen Einstellung auch der Montage aus schon vorher produzierten Teilen dokumentieren nur noch...

4. Das Ende

Es zog sich bis Herbst 1960 hin. Zum 1.10. wurde an Daimler Benz übergeben, mit inzwischen nur noch einem Bruchteil der früheren Mitarbeiterzahl.
Nachdem im Jahr '56 noch fast 3.000 HOREX - Motorräder hergestellt werden konnten, sanken im folgenden Jahr die Produktionszahlen unter 2.000 Stück. Wie Bild 4 zeigt, lief die Herstellung der 250er Resident aus, aber die zulassungspflichtigen Rebell - Typen (in '57 625 Stück) sind berücksichtigt. Eine nennenswerte Rendite werden die jedoch kaum abgeworfen haben. Mit den Maschinen über 250 cm3, seit Einstellung der Regina - Produktion Ende '55 sind das nur noch Resi und Imperator - geht es ebenso schnell bergab. 1958 dürfte die Produktion der neuen Imperator 450 (Zündapp Citation) nochmal kurz den Niedergang verzögert haben, in den letzten beiden Jahren wird jedoch, wie ich vermute, mehr montiert, als produziert. 1960 waren es in der großen Klasse nur noch 134 Maschinen.

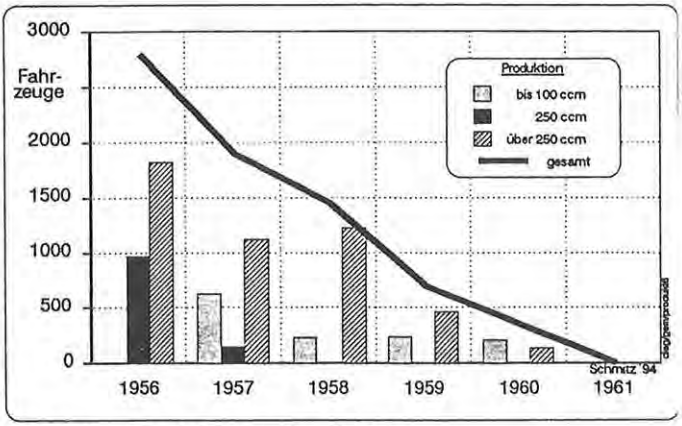


Bild 4: Horex-Produktionszahlen ab 1956

Interessant finde ich, daß das immer noch für den zweiten Platz der Rangliste in dieser Klasse reicht. Den dritten belegt Maico mit nur zwei Maschinen. BMW als letzter Mohikaner in der Oberklasse in Deutschland baut allerdings über 3.400 R50 und R69S, im Jahr darauf sogar schon wieder mehr als 6.000. Da sind aber schon 1.000 US-Exporte enthalten. Auf diesem Markt ist es ja leider für HOREX völlig daneben gegangen.
So verschwand nach nur kurzer Blütezeit ein großer Name von der Bildfläche. Nach meinen Unterlagen hat HOREX nach 1945 insgesamt 82.190 Motorräder produziert.
Da ich von Siegfried kürzlich noch eine Menge Zahlen aus den 30er-Jahren bekommen habe, werde ich in einem weiteren Beitrag auch die Vorkriegszeit zu analysieren versuchen.

Klaus Schmitz

Fritz Kläger wurde 80

Fritz Kläger der Mechaniker und Tuner unter den Rennfahrern feierte seinen 80igsten Geburtstag. Fritz War zwar nie Horex Werksfahrer aber seine Erfolge auf Schnell-Horex und auf der 350er Twin sind doch beachtlich. Vielleicht kann ein Horex- Freund von Freiburg etwas ausführlicher über den Bergkönig vom "Schau ins Land" berichten. Wir vom HB würden uns über maschinengeschriebenes oder eine ASCII Floppy freuen.

Adressentips von Matthias, Karlheinz, VFV und Classic

-Ritzelherstellung für Oldis: Karl Heinz Tobiasch, Ruppmühlstr.18, D-64331 Weiterstadt, Tel. 06150-4629.

-Ketten, Kettenräder, Antriebselemente, Fertigbearbeitung und Sonderanfertigung nach Zeichnung oder Muster. KEWESTA GmbH, Industriestr.2 ,63526 Erlensee, Tel. 06183-3068.

-Ankerwickelei, Zündspulen, Regler auch elektronisch, Zündmagnete. Dieter Heller, Gutleutstr. 296, 60327 Frankfurt a/M, Tel. 069-235367.

-Sand- Glasperlen-Strahlen, Kunststoffbeschichten, Schweißen von jedem Material, Zylinderplanen und Bremstrommelausdrehen. Walter Baier, Zeppelinstr.5, 6148 Heppenheim, Tel.06252-76576.

-Ein Spezialist in Aluguss und Autogen - Alu - Schweißen, und das mit einfachen Mitteln, ist Wilhelm Kertner Tel. 06171-59749 Ein Mann mit einigen Jahrzehnten Erfahrung. Von der Luftwaffe über Bücker bis in unsere Zeit.

-Lagerbuchsen z.B. Bundbuchsen liefert - Igus GmbH, Postfach 906123, 51127 Köln, Tel. 02203-96490, Fax 02203-63807.

-Kurbelwellenreparatur leistet Präzisionswerk Büren Oskar von Bohusszewicz, Briloner Str. 31, 33142 Büren, Tel.02951-2308. Ob das nicht die ehemalige Fa. Sobizack ist?? Siehe auch HB 1/91 S. 19, 2/91 S.22, 2/92 S.31, 1/93 S.29, 3/93 S. 2, 4/93 S. 10 und 4/93 S.28.

-Spanendeverarbeitung leistet Ralf Braun, Waldäckerstr.31, D-70435 Stuttgart Zuffenhausen Tel. 0711-822582 - oder aber Thorsten Beck, Altenstädter Str. 62, 61197 Niederflorstadt, Tel. 06035-89397.

-Material ob Alu, Stahl, Messing, Titan u.s.w. in allen möglichen Halbzeugformen liefert - Paul Schmidt, Hauptstr. 76, 76889 Niederhorbach, Tel. 06343-5813.

-Abgüsse in Alu, Bronze oder Grauguß liefert nach Modell oder Zeichnung- R. Krawatzki, Windmühlenstr. 36a, 50129 Bergheim, Fax 02238-44389.

Thema: Ist die HOREX Imperator schon zu schade für den täglichen Gebrauch?

Als in den 60er Jahren gebrauchte Imperator fahrbereit für zwischen DM 400.- u. DM 800.- von Ihren Besitzern verschleudert wurden, da war es für die Wissenden und Eingeweihten eine Gelegenheit spottbillig an einen so phantastischen Untersatz zu kommen. Und es bedurfte gar keiner weiteren Überlegungen um sowas tagtäglich auch zu benützen und so zwischen 1000 und 1500Km pro Woche abzuspulen, je mehr umso besser! Die Scene änderte sich nicht wesentlich bis zum Ende der 60er Jahre. Als dann aber die Mitte der 70er Jahre kam,da wandelte sich das Bild. Mittlerweile wurden die Dinger so rar und so teuer, daß man Schwierigkeiten mit der Versicherung bekam, besonders Diebstahlversicherung und technischer Abnahme.. Bei grösseren Motorradtreffen mußte man praktisch das gute Stück die ganze Zeit bewachen oder bewachen lassen, sonst passiert einem, wie mir, daß solche Halunken mit Hammer und Meißel die Tankwappen abschlagen und alles andere, was irgendwie nach HOREX riecht. Wenn ich jetzt überhaupt noch zu sowas fahre, dann mit getarnter Maschine, also ohne Tankwappen und Schriftzüge - denn ich weiss ja daß es eine HOREX ist! Wenn die anderen das nicht wissen, dann sind sie selber schuld daran! Ich fahre nun seit 1961 HOREX und habe es nie bereut! Gewiss Hier und da mal ein Abstecher auf eine andere Marke aber nie BMW das geht einem richtigen HOREX Mann einfach gegen den Strich und ist sowieso Ehrensache!! BMW versägen ja,aber besitzen nie! ha ha ...

Als ich im Jahre 1961 entgegen dem Anraten von allen Leuten, z.B. Ausbildungspersonal, Eltern und alle Bekannten von Motorradhändlern, eine HOREX Resident gebraucht kaufte, für DM 400.- tat ich das mit der Überzeugung, eines der allerbesten Motorräder der Welt zu kaufen,nach dem damaligen Stand der Technik. "DAS MOTORRAD" sprach dieses in seinen Testberichten nie aus, aber wenn man Carl Hertweck richtig interpretieren konnte, dann war es "zwischen den Zeilen"seines Testes zu lesen.
Nun da kursierten die allerscheußlichsten Geschichten über die HOREXEN (immer auf die Reginas bezogen natürlich!). Da wurde von durchaus normal erscheinenden Mitbürgern behauptet:"die kriegen dauernd Kolbenklemmer,da reißen immer die Pleuel ab(!!) und"die Gabeln brechen immer und die Fahrer finden dabei immer den Tod" HOREX seien Todesmaschinen so hieß es vorallem im Raum Stuttgart! Ich übertreibe nicht, so ein Mist wurde da überall geredet,daß es einem wirklich schlecht werden konnte.
Das alles machte mich nur noch entschlossener und gewissenhafter beim Zusammenbau und der Pflege der Maschine. Insgesamt 48000Km habe ich mit dem Residentmotor zurückgelegt, bis er dann "eingemottet" wurde, weil er für einen 400er Imperatormotor Platz machen mußte.

Alle Bücher von Carl Hertweck wurden angeschafft und jeder Pfennig, der erübrigt werden konnte, wurde in gutem Werkzeug, vorallem Meßwerkzeugen ,angelegt.

Da ja nicht viel, was zum Betrieb und zur Unterhaltung einer Imperator nötig war,im "DAS MOTORRAD" stand, (im Übrigen war die Marke HOREX darin immer sehr vernachlässigt), mußte ich mir Rat von den verschiedensten Stellen holen. Leider führte das des öfteren dazu, daß man das berühmte "Lehrgeld"zahlen mußte, aber nach und nach kam Verständnis und Klarheit in die ganze Sache, bis man die ganze Maschine alleine im Dunkeln zerlegen und dann wieder zusammenbauen konnte. Der gesunde Motorton auf langen Strecken war so in das Gehör eingeprägt, daß ich bei der geringsten Änderung dessen sofort nachgeschaut habe. Oft waren es nur kleine Dinge und man kam noch gut nach Hause. Der Imperatormotor war und ist einer der nicht nur allerschönsten Motorradmotoren

schlechthin, sondern auch einer der besten um daran Routinearbeiten oder größere Reparaturen zu machen.

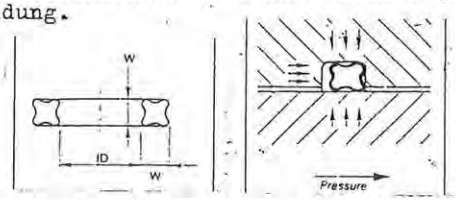
Und hier nun eine Bitte an alle die glücklichen, die eine Imperator (oder sogar mehrere?!) oder Resident haben: Bitte überlegt ganz genau bevor Ihr irgendwelche Motorenteile zum Überholen weggebt und fahrt die Motoren nicht bis zum "geht nicht mehr"!! Denn viele der kostbaren Teile können so leicht nicht mehr neugefertigt werden. Z.B. die Zylinder sollten nur soweit ausgeschliffen werden, bis sie wieder haargenau rund und glatt sind! Nicht etwa bis zum nächsten Vollmaß, nur weil es gerade dem Kolbenlieferanten so in den Kram passt! Man lässt die Kolben tunlichst auf das resultierende Bohrungsmaß passend von der Kolbenspezialwerkstatt bearbeiten. Denn es ist viel leichter Kolbenersatz zu finden als Zylinderersatz! Sollten Rohlinge von Fremdkolben in Erwägung gezogen werden, dann muß darauf geachtet werden, daß Flüssigkeitsgekühlte Motoren andere Kolbenlaufspiele brauchen als Luftgekühlte! Außerdem sollte man nicht zu weit weggehen von den Originallegierungen und das trifft sowohl auf die Kolben wie die Kolbenringe zu. Lieber die Ringe eine Stufe weicher wählen aber unsere raren Zylinder schonen.

Außerdem läuft mein Langstreckenimperatormotor seit 6 Jahren mit rein synthetischem Castrol Synthron X, welches im 25 liter Gebinde doch erschwinglich ist und wie alle anderen solche Spitzenöle wesentlich weniger Wasser anzieht als Mineralöl und unvergleichlich niedrigere Kaltstartreibwerte mit sich bringt. Rollengelagerte Kurbelwellen leben am gesündesten entweder mit HD Einbereichsölen oder HD Einbereichsöl für Diesel, wenn man das noch bekommen kann, aber am besten mit der leider sehr teuren Vollsynthetik, was auch geeignet ist für Turbomotoren. Die modernen Mehrbereichsöle wie z.B. Castrol GTX sind nicht für unseren Nutzen entwickelt worden, sondern für die Automobilisten mit ihren Gleitlagermotoren. Rollen- und Kugellager leben am besten mit ständig anhaltenden Ölnebeln und geringen Öldrücken. Zu hohe Öldrücke können dazu führen, daß Pleuelrollen- und Nadellager festgehen! Also Vorsicht bei Umbauten der Schmierung denn man kann auch des Guten zuviel tun! Es sei nur beiläufig erwähnt, daß die Honda 4 -Takt Rennmotoren der 60er Jahre hatten zum Schluß Ölzerstäubungsanlagen und forcierten Ölnebel in Ihre Kurbelwellen um mit den für damalige Zeiten enormen Drehzahlen bis und über 20000 Upm fertig zu werden. Diese langen Renndistanzen, die man damals noch fuhr, würden die heutigen Rennzweitakter einfach nicht mehr aushalten wegen ihrer Nadellagerpleuel und den enormen Spitzendrücken und gleichzeitig geringer Schmierung.

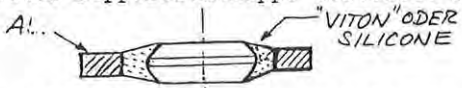
Aber zurück zum Imperatormotor: Bitte noch eine Warnung bezüglich zugekaufter Lagerrollen und Käfigen usw. bei Kurbelwellen und sonstigen Reparaturen. Bitte nie einfach das blindlings glauben was auf den Verpackungen steht oder was Euch der Verkäufer aufbinden will. Man bewaffnet sich mit dem allerbesten Mikrometer, welches man bekommen kann und misst jede einzelne Rolle auf das 1/2 Hundertstel mindestens - erst sortieren dann bezahlen. Diese Arbeit ist mühsam aber es lohnt sich. Denn wenn man selst sortiert, kosten die genauen Kugeln und Rollen genausoviel wie die ungenauen! Also!

Noch ein Tip für das Entfernen von alten Ventilführungen: Die werden grundsätzlich nicht einfach aus dem kalten Kopf mit dem Durchschlag herausgeschlagen, wie das bei den meißten Werkstätten üblich ist, sondern man stellt sich einen Stufenbohrer her, welcher als Führungsdorn den Ventilschaft Durchmesser hat und im Schneiden-Durchmesser den Ventilführungs- Außendurch-

messer etwa minus 1 bis 2 Zehntel mm. Nun wird der Kopf sauber und genau in einen Schwenkschraubstock (oder manchmal auch als "Sinusschraubstock" bezeichnet) gespannt und auf den Ventilwinkel genau eingestellt. Erst dann kann vorsichtig ausgebohrt werden. Damit vermeidet man die Riefen in den V.-Führungsbohrungen in den Köpfen, die nur zu Ölverlust, blauen Wolken und geringerer Leistung führen. Die V.- Führungen selbst sollten heutzutage an Stelle der veralteten O-Ringe, die schon seit vielen Jahren im Handel befindlichen amerikanischen "Quadringe" bekommen. Siehe Abbildung.



Diese Quadringe gibt es in den gängigsten Abmessungen und haltbar bis 260°C. Man muß dann beim Umbau ggf. die V.-Führungen speziell passend dafür anfertigen. Ich fahre seit Jahren mit abgeänderten Nimonic Ventilen mit 7mm Schäften von den engl. Coventry Climax Rennmotoren, welche 4- Zylinder 1000er sind und in Lotus, Ginetta, Hillman und Sunbeam Stiletto Heckmotorwagen zu finden.
Zum Abdichten von Ölleitungsverschraubungen und den Zylinderzuganker- Aufnahmen bei der Horex Resident eignen sich hervorragend die sogenannten Dowty- Dichscheiben, die aus einem Duralring mit eingeklebter Doppeldichtlippe bestehen. Siehe Querschnittskizze:



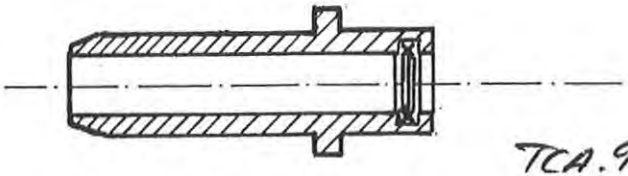
Nur eine größere Sorge habe ich noch und zwar betrifft das die Imperator Kupplungskörbe. Auch die sorgfältig aufgeschweißten und verstärkten Serienkörbe halten bei 35 bis 40 PS am Hinterrad einfach nicht lange genug und ich erwäge Selbstherstellung aus dem Vollen aus einem sehr hochwertigen Stahl mit ausgerundeten Taschen und für 17 Kupplungsscheiben. Oder hat jemand von Euch eine Lösung, die garantiert auch auf sehr langer Strecke und im Besonderen bei Durchfahrten durch sehr große Städte wie Paris oder London auch noch hält?

Mit herzlichen HOREX-Grüßen von dem
HOREX "Außenposten" in England!

Wir danken unserem englischem Horex-Freund Thomas Ackermann Tel. 0042-33-31045 , für seinen informativen und interessanten Imperator Bericht. Danke Thomas.

Adressen Tips von Der Motorrad Classic

Tanks reinigt innen metallisch blank Johannes Maurer, Behälterweg 3, D-35099 Burgwald OT Bottendorf, Tel. 06451-4826.
Saubere Tanks werden innen lackiert und eingebrannt von Friedel Mohrmann GmbH, Heinbuchenweg 3, D-71405 Schwaikheim, Tel. 07195-51178.
Zahnräder nach Muster oder Zeichnung in Modulen von 0,5 bis 5,0 fertigt Peter und Sven Ohrenschall, Triniusstr. 5, D-99310 Arnstadt, Tel. 03628-70656.



TCA.94

Unbemaßte Prinzipzeichnung
der selbst hergestellten Imperator
Ventilführungen die bis zu 60%
länger halten als die originalen
und mit „Quadringen" kombiniert
so gut wie kein Öl durchlassen.

HOREX-NEUTEILE

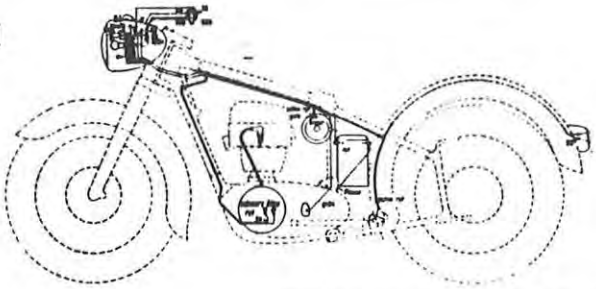
- Teileliste anfordern -

Tachometer und -scheiben
für Adler - Zündapp

KLAUS FORSTER

An den Stadtwiesen 32 · 64625 Bensheim Shw
Telefon: 06251/73223 ab 19 00 Uhr
Telefax: 06251/71394

Laubersheimer
Verfahrenstechnik GmbH
Schlachthofstr. 12
76829 Landau
Telefon 06341/4241



Neue Spannungsregler
für alle Lichtmaschinen DM 95,-
Kabelbäume in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan DM 78,-

Instandsetzung von Zündmagneten
schnell und kostengünstig

Gleichstromanker wicklen 130,.-200,-
Zündspulen wickeln DM 85,-
Drehstromanker im Tausch DM 130,-
Auf sämtliche Arbeiten und Produkte
1 Jahr Garantie
Bitte kostenlose Preisliste anfordern
Postversand jeden Tag; auch ins Ausland

Hier nun die Geschichte von dem "Corned Beef" IMPERATOR-Gespann.

Man schrieb das Jahr 1964 und zwei Brüder von sehr kräftiger Statur, ca 1,86m u. 96Kg sowie 1,83m ca. 82kg, bewegten ein 500er Kayser-motorisiertes Imperatorgespann im Bereich Esslingen-Stuttgart, als plötzlich bei etwas verlangsamter Fahrt (das Ding war wirklich enorm schnell, ca. 145 bis 150Km/h mit Seitenwagen- ehrlich!), ein Renauld R4 sie abdrängen wollte, nachdem er sie bedrängt hatte. Der Imperatorfahrer aber war nicht so ein Typ, den man so einfach wegschiebt. Mit Geländelenker und stahlverstärkten Motocrosstiefeln bewaffnet, ließ er sich nicht so leicht einschüchtern. Kurzentschlossen zog das Gespann beschleunigend wieder auf den ihm zustehenden rechten Teil der Straße zurück, der linke Fuß rückte nur um ein paar cm dichter an den Motor und gab somit das Ende der noch mit Gummi bewehrten, aus Stahl geschmiedeten, Fußraste frei. In dem Moment setzte der R 4 an zum sehr knappen, erneuten Überholen - so knapp, daß die Imperator-Fußraste sehr starke "Berührung" mit der gesamten Karrosserieflanke des R 4 machte- "Raaaaatsch" sagte die Karrosserie und ein 1einhalb cm breiter Streifen wurde glatt aus der Karrosserie geschnitten, genauso als ob man dabei ist eine Büchse mit Corned Beef aufzumachen. Der R 4 war Schrott und das Imperatorgespann fuhr mit einer um 4cm verbogenen Fußraste und nur noch einem halben Fußrastengummi einfach weiter!

Die Geschichte Von der "Badewannen" Imperator.

Im Frühsommer 1963 machten sich die beiden Esslinger Brüder Werner und Gerhard daran, den Steibseitenwagen des Imperatorgespannes für die große Urlaubsreise nach Norwegen flott zu machen. Da wurde am S.W.-Boot geschweißt, gespachtelt und versiegelt, grundiert, geschliffen und lackiert. Alles war nun wunderbar wasserdicht und zufriedenstellend und so die große Fahrt konnte beginnen. Norwegen hatte damals noch viele viele Kilometer mit den gefürchteten Granit- Schotterstraßen und die Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h erschien durchaus realistisch. Große Unwetter waren aber vor der Urlaubsreise dort tätig gewesen, wo gerade der Werner und Gerhard fahren wollten. Eine Talstraße neben einem Fluß, hatte ein Stück durch Erdrutsch verloren. Gespann angehalten, kurz den Fluß inspiziert und gefunden, daß er nur bis zu 40 cm tief war - also den Entschluß gefasst und mit dem Gespann durch den Fluß bis zum nächsten heilen Stück der Straße durchzufahren! Alles ging gut, der Motor blieb nicht stehen, Dank wasserdichter Zündspulen unter dem Tank und Kerzenstecker für Outboard- Bootsmotoren. Aber das Flußbett war doch sehr viel tiefer als ursprünglich angenommen und der Seitenwagen füllte sich vollständig mit Wasser.
Der Fahrer Werner war so froh, daß der Motor noch lief, daß er einfach weiterfuhr um alles Bewegliche so schnell wie möglich durch den Fahrtwind auszutrocknen. Ungeachtet seines Bruders, welcher in der mit Wasser gefüllten "Seitenwagenbadewanne" saß. Der Gerhard schlug dem Werner kräftig auf den Oberschenkel um ihm verständlich zu machen, daß er anzuhalten hatte, denn der so schön abgedichtete Seitenwagen wurde ja nicht von alleine leer!

Haben wir nicht so eine Geschichte, aber mit einem richtigen Boot, bei den beiden Komikern Laurel und Hardy in einem alten Film nicht schon mal gesehen?

Tips von Michael Tel .07148-7470

Uhu bietet mit Uhu-Plus 4 Sorten (für je 10,-DM) 2-Komponentenkleber an. Diese sind auf jeden Fall belastbarer, als der sonstige Chemie Müll. Sie unterscheiden sich folgendermaßen:

-Uhu Plus sofortfest, 1250 N/cm², Mischung 1:1, Temperaturbeständig bis 200 °C, darüber lösen der Verbindung, Verarbeitungszeit 2 Min., Aushärten nach 5 Min., Festigkeiten nach : 5 min. 250 N/cm², 60 min 800 N/cm², 24 Std. 1250 N/cm².

-Uhu Plus Schnellfest, 1650 N/cm², Mischung 1:1, Temperaturb. bis 200 °C, darüber lösen der Verbindung, Verarbeitungszeit 5 min., Aushärten nach 20 min., Festigkeit nach: 10min 150N/cm², 30 min 900N/cm², 6Std. 1400N/cm², 24Std. 1650N/cm².

-Uhu endfest 3000 N/cm², Mischung 1:1, Temperaturb. 200 °C, darüber müßte man ausprobieren, Verarbeitungszeit 2 Std., Aushärtung kann durch Erwärmen erhöht werden, bei 20 °C nach 12 Std. 1200 N/cm², bei 70 °C nach 3 Std. 1800 N/cm², bei 180 °C nach 5 min. 3000 N/cm².

-Uhu Acrylit, 150Kp/cm² (1500N/cm²), Mischung der Anleitung entnehmen, Temperatur von -30 °C bis +90 °C vibrationsbeständig, Verarbeitungszeit 7-10 min. Aushärten nach 15 min. Nach 25 min. überschleifbar. Speziell zum kleben und überbrücken von Spalten.

Zu allem ist noch zu Sagen: Klebflächen sauber, entfetten (wichtig) und trocknen. Bei glatten Oberflächen erhöht aufrauhen die Haftung. Die obigen Kleber sind beständig gegen Chemikalien, verdünnte Säuren, Laugen, Benzin, Öl, Fett und Wasser. Sie sind für Metall, Stein, Porzellan, Holz und viele Kunststoffe geeignet. Wenn man den richtigen Kleber mit (wichtig) der richtigen Verarbeitung benutzt, bekommt man ein hervorragendes Ergebnis, daß man nur anderen empfehlen kann.

-Fahrradtacho siehe HB 1/94 S. 24. Diese sind nur mit Beleuchtung TÜV zulässig. Man könnte ev. mit Mikrolämpchen 6,3 Volt Bei Conrad Electronic (Filialen in jeder größeren Stadt sonst Tel. 09622-30-111) Bestellnr. 728810 etwas machen.

-Was ist mit einem Inhaltsverzeichnis für alle HB ? Der Novice arbeitet daran !

-Wer sein Motorrad selbst restaurieren will und als Anfänger (auch Fortgeschrittene) wertvolle Tips zu lackieren, galvanisieren, spachteln, polieren u.s.w. brauchen kann, findet diese in "Motorräder selber Verschönern und verbessern", von Malte Bittner, im Motorbuchverlag für 44,-DM. "Sehr Empfehlenswert.

-Wer kennt das nicht - Einmachgummi ums Vorderlicht - weil das Zündschloß ausgeleiert ist. Es geht aber auch anders: In dem man mit Kabel von Klemme 15 an 57 und von 56 an 15 überbrückt. So mit hat man zur Beleuchtung auch Zündstrom. Ich habe außerdem Rücklicht und Tachobeleuchtung von 58 an 56 gelegt und Standlicht (57) abgeklemmt. Das Ergebnis: Nagelschlüssel einstecken - Zündung mit Wackler. Nagelschlüssel nach rechts drehen - Zündung O.K. (und falls nicht abgeklemmt Standlicht)

Nagelschlüssel nach links drehen - Zündung O.K. plus Hauptlicht.

-Folgender Hinweis zum Einbau von Toyota Kolben in Regina4. Diese haben bei mir (bei 2 Zylindern) nach ca. 6000km fast totalen Komporessionsverlust. Man kann durch neue Kompressionsringe die Verdichtung wieder herstellen. Wie lange das hält, ist die Frage. Da die Zylinder bei Verwendung von Toyotakolben abgedreht werden müssen, können nachher original Kolben nur nach Einbau einer Zylinderfußplatte Verwendung finden. Original Kolben bekommt man aber bei OBS in Heilbron siehe Annoncen im

HB. Diese Kolben sind leider fast doppelt so teuer wie Toyotakolben. Über die Qualität der OBS Kolben kann ich noch keine Auskunft geben. Jedenfalls hat man schon keinen verhunzten Zylinder. OBS hat sehr viele verschiedene Kolben und Ringe an Lager oder kann sie besorgen. ------ Michael-----

Lieber Michael, ich bin schreibfaul - nehmt doch etwas Rücksicht auf mich! Bitte Vorlagen fertig zum Kopieren- (Format beachten) - zusenden. Das war wieder 1 Std. vertane Zeit für mich, obwohl Dein Artikel äußerst Interessant war. Nur Normschrift, Schreibmaschinen oder Computer. Wenn selbst nicht möglich ? Bei Freunden , Verwanden oder Verschwägerten nachfragen. Denn die machen es nur einmal, ich aber immer. Aber trotz dem Danke. ----Dein Novice---

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

E K D

ELEKTRONIC-DATA KLEIBER GMBH

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

Ersatzteilmarkt

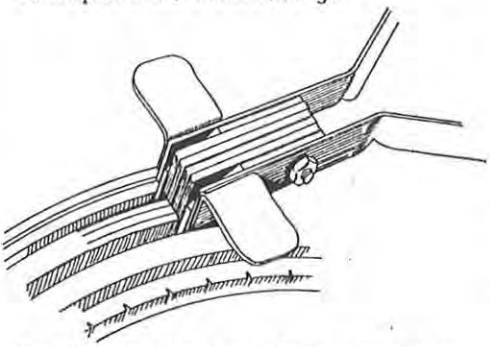
Bei Ammon sind demnächst, dem original G-Zylinder nachempfundene, Alu-Zylinder für Regina erhältlich (350/400). Die Zylinder haben eine eingeschrumpfte Graugußlaufbuchse die größte darstellbar Bohrung beträgt 78mm. Der Preis soll zwischen 350 und 400 DM liegen. Bei Eringfeld gibt es fertige Tanks (ca. 2000,-DM) Regina Unterzüge (Geländesport) ca. 85,- DM sowie NIROSTA Achsen für Regina ca. 60,-DM. Wagenknecht hat hintere Ritzel mit 37 Zähnen. Ein Vorteil dieses Kettenrades ist der fortfall des gekröpften Kettengliedes bei Regina. Aber packen muß der Motor es natürlich. Auch konnte ich bei ihm Regina Kippständer in U-Profil und +-Profil sehen. Bei allen Händlern sind zur zeit neue Zündschlösser für Regina erhältlich. Ein Teil was bei manchen Reginas für unverständliche Motor Probleme verantwortlich ist. (Rex - Gummi um die Lampe !).

Feinstprofilierung:

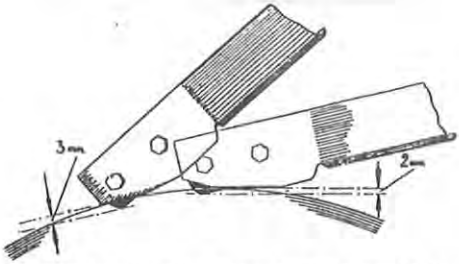
Christopherieren

Bei ausgesprochener Schmiere, also frisch angeregnetem Asphalt oder Blaubasaltpflaster, kommt kein normales Profil mehr hinsichtlich Rutschfestigkeit mit, man muß dann zum eigentlichen Feinstprofil greifen, das als solches gar nicht mehr mit dem Auge erkennbar ist. Dieses Feinstprofil zur Erzielung von Rutschsicherheit auf Schmiere und Blaubasalt wird mit sogenannten technischen Rasierklingen eingeschnitten. Die einen schwören auf „Sommern" (Querschnitte), die anderen auf „Christopherieren" (Längsschnitte). Weil wir aber weniger Sorge haben, daß unser Hinterrad mal bei feuchter Straße durchdreht, halten wir uns an St. Christophorus und schneiden unsere Pneus in Längsrichtung. Die seit Jahren bekannte zusätzliche Feinstprofilierung von Reifen ist selbst den allermodernsten Regenprofilen weit überlegen und läßt sich leider aus technischen Gründen nicht fabrikmäßig herstellen.

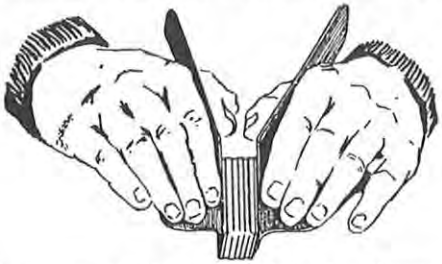
Ein Feinstprofiliergerät D.B.G.M. gibt Ihnen heute die Möglichkeit, Ihre Reifen selbst mit Längsschnitten zu versehen, die nach langer Erfahrung dem Einspurfahrzeug besten Schutz gegen seitliches Wegrutschen verleihen. Feinstprofil hilft sogar bei Glatteis! In keinem Falle wird Material aus dem Reifen herausgeschnitten, niemals entsteht irgendwelcher Abfall. Die Lebensdauer Ihrer Reifen wird durch das Feinstprofil nie beeinträchtigt.



Es ist verblüffend, welche Wirkung eine Feinstprofilierung der Reifen zeigt, wobei gerade die mit einem Rasierklingen-Apparate hergestellte besonders günstig ist. Je nachdem, wie weit Ihre Reifen schon abgefahren oder wie hoch bei dem jeweiligen Reifen die Blöcke des Profils sind,



können Sie Schnitte von 2 oder 3 mm Tiefe vornehmen. Halten Sie das Gerät steil, dringen die Ecken der Messer etwa 3 mm tief in die Lauffläche ein, halten Sie es flacher, können Sie unbesorgt auch einen fast völlig abgefahrenen Reifen wieder verkehrssicher machen. Für die Handhaltung beim Schneiden macht die Abbildung einen bewährten Vorschlag. Je besser Sie die Reifen vor Beginn der Arbeit mit einer alten Bürste von anhaftendem Schlamm, Sand und Straßenschmutz säu-



bern, um so länger werden die Klingen scharf bleiben und um so leichter verläuft die Arbeit. Auch soll der Reifen trocken sein. Zum Schneiden nehmen Sie das Rad einfach zwischen die Beine. Man setzt den Apparat an einer Seite der mittleren Profilblockreihe an und zieht ihn unter kräftigem Druck langsam auf sich zu. Anfang und Ende des Zuges werden zweckmäßig durch Kreidestriche markiert, denn die Einschnitte sind so fein, daß man sie nur sehen kann, wenn man z. B. mit einem Schraubenzieher quer über die Lauffläche streift.

Preis des Geräts DM 7.—, dazu 1 Satz = 7 Stück technische Spezial-Klingen für strapaziösen Gebrauch extra verstärkt 0,30 mm stark = DM 1.—; Nachnahmeversand DM 9.50.

Hersteller: H. Gilster, Oyle ü. Nienburg/Weser.

Werben Sie Ihre Arbeitskameraden als Mopedabonnenten!

Wilfried Schwager, Tel. 07231-55909, hat uns freundlicherweise den Artikel zur Feinstprofilierung zur Verfügung gestellt (in Wirklichkeit noch viele mehr, aber die kommen später) . Wir verweisen auch auf HB 1/94 S. 20 und HB 1/93 S.32. Danke

Horex-Register

Lfd.-Nr.	G = Gespann Typ	Baujahr	Rahmen-Nr.	Zustand	Name	Vorname	Straße	Postleitzahl	Ort	Telefon	suche = s biete = b
1	Regina 1 G	1953	032033653R	2	Dresel	Josef	Abtsweg 10	96114	Röbersdorf		
2	Regina 1	1952	7977652R	5	Dresel	Josef	Abtsweg 10	96114	Röbersdorf		
3	Regina 3 G	1953	012858253R	2	Eickler	Horst	Longericher Str. 189	50739	Köln	0221-175113	
4	Regina 2	1953	0262555	2	Eickler	Horst	Longericher Str. 189	50739	Köln	0221-175113	
5	Resident 350	1956		5	Eickler	Horst	Longericher Str. 189	50739	Köln	0221-175113	
6	Regina 3	1953	032734653R	1 - 2	Förnbacher	Joachim	In den Freßäckern 22	74321	Bietigheim		
7	Regina 3	1953	033583753R	2	Dr. Grütze	Joachim	Eschenweg 25	51519	Odenthal	02174-41231	
8	Columbus		885116		Haberzeth	Christian	Plattenweg 1	96175	Pettstadt		
9	Regina 3	1953	3891353		Haberzeth	Christian	Plattenweg 1	96175	Pettstadt		
10	Resident 350	1955	082084	3	Haberzeth	Christian	Plattenweg 1	96175	Pettstadt		
11	Imperator 400	1955	072098		Haberzeth	Christian	Plattenweg 1	96175	Pettstadt		
12	Regina 3 G	1953	032573653R	2	Kreye	Ronald	Wiesenstr. 1	31134	Hildesheim	05121-86593	
13	Regina 4	1954	061075254	3	Leuthner	Helmut	Fr.-Ebert-Str. 34	65795	Hattersheim	06190-4584 069-305-15227	
14	Regina 1	1952	10108752R	2	Mädel	Horst	Sengbachweg 17	51061	Köln	0221-608114	
15	Regina 1	1953	015378453R	3	Müller	Marko	Im Rosental 2a	66459	Limbach	06841-80626	
16	Regina 0	1951	844452R	2	Pieper	Josef	Am Zuckerberg 4	50668	Köln	0221-721199	
17	Regina 4 G	1954	033172554R	2	Pieper	Josef	Am Zuckerberg 4	50668	Köln	0221-721199	
18	Imperator 400	1955	08111480	1	Pieper	Josef	Am Zuckerberg 4	50668	Köln	0221-721199	

Horex-Register

Lfd.-Nr.	G = Gespann Typ	Baujahr	Rahmen-Nr.	Zustand	Name	Vorname	Straße	Postleitzahl	Ort	Telefon	suche = s biete = b
19	Regina 0	1951	4186950R	2	Polz	Gerhard	Ziegelstr. 25	73033	Göppingen	07161-79121	
20	Regina 1 G	1952	9539752	1	Rapp	Reinhard	An der Halde 40	89287	Bellenberg	07306-33409	
21	Regina 3	1954	03452354R	2	Schäfe	Holger	Weberberg 14	24251	Osdorf	04346-6853	
22	Regina 4	1954	63732554	2	Schäfe	Holger	Weberberg 14	24251	Osdorf	04346-6853	
23	Imperator 400	1955	111983	2 - 3	Schmitz	Klaus	Plinganserstraße 40	8000	München 70	089-778380	
24	Regina 0 G	1951	6432751	2	Schmitz	Klaus	Plinganserstraße 40	8000	München 70	089-778380	
25	Citation 450	?	231115	5	Schmitz	Klaus	Plinganserstraße 40	8000	München 70	089-778380	
26	Imperator 500	?	073065	5	Schmitz	Klaus	Plinganserstraße 40	8000	München 70	089-778380	
27	Resident 350	1957	084075	5	Schmitz	Klaus	Plinganserstraße 40	8000	München 70	089-778380	
28	Regina 400	1953	034070753	5	Schmitz	Klaus	Plinganserstraße 40	8000	München 70	089-778380	
29	T6 600	1939	4F65459	5	Schmitz	Klaus	Plinganserstraße 40	8000	München 70	089-778380	
30	Regina 3	1953	012499253	2	Schwarz	Uwe	Kirchbachweg 12	79295	Sulzburg	07634-8159	
31	Regina 0	1951	6565751R	1	Schwarz	Uwe	Kirchbachweg 12	79295	Sulzburg	07634-8159	
32	Rebell 100	1957	171489	2	Schwarz	Uwe	Kirchbachweg 12	79295	Sulzburg	07634-8159	
33	Regina 3	1953			Simone	Stephan	Kölner Str. 56	51789	Lindlar	02266-45097	s: Hauptbremszylinder von ATE für hydr. Seitenwagenbremse und Kabine für S 250
34	Regina 4 G	1954		2 - 3	Waschull	Heino	Kleine Holl 5	22115	Hamburg	040-7153187	
35	Regina 1	1952	02513254		Wermke	Stefan	Landstr. 10	41516	Grevenbroich	0218-2708	

Batteriezündung

Bei einem Einzylindermotor gehören zur Batteriezündanlage „Zündspule", „Zündunterbrecher" und „Zündkerze", ferner als Stromquelle Lichtmaschine und Batterie.

Die **Zündspule** entspricht in ihrem Aufbau der beim Kraftwagen gebräuchlichen Zündspule. Sie enthält die Primär- und Sekundärwicklung. Abb. 377

Der **Zündunterbrecher** ist in einem kleinen Gehäuse untergebracht, das zugleich den **Kondensator** und die Einrichtung für die Handverstellung des Zündzeitpunktes aufnimmt. Er hat keinen eigenen Antrieb, sondern wird durch einen **Unterbrechernocken** angetrieben, der auf das verlängerte und in das Unterbrechergehäuse hineinragende Ende der Kurbelwelle (Zweitaktmotor) bzw. Nockenwelle (Viertaktmotor) aufgeschliffen ist. Auf der Unterbrecherplatte sind der **Unterbrecherhebel** mit den **Unterbrecherkontakten** und ein Schmierfilz für die Nockenschmierung befestigt. Das Unterbrechergehäuse wird durch den Unterbrecherdeckel verschlossen. Abb. 378

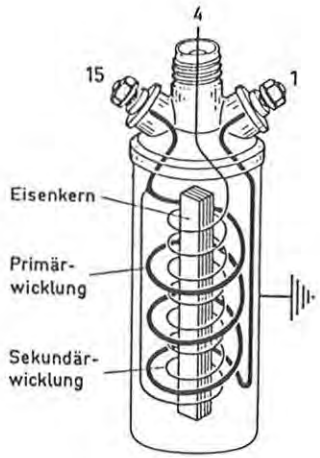


Abb. 377
Zündspule für Kraftrad, schematisch

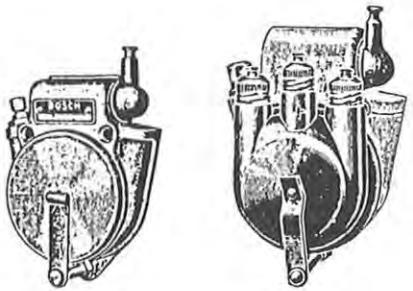


Abb. 378 Bosch-Zündunterbrecher
a) für Einzylindermotor b) für Zweizylindermotor

Abb. 379 Jeweils im Zündzeitpunkt wird der Primärstrom durch den Unterbrecher unterbrochen und das plötzliche Zusammenfallen des Magnetfeldes läßt in der Sekundärwicklung einen Hochspannungsstoß entstehen, der zum Überschlagen des Zündfunkens an den Elektroden der Zündkerze führt.

Für einen Zweizylindermotor wird entweder ein „Zündunterbrecher mit Verteiler" oder ein „Zweifach-Zündunterbrecher" verwendet. Die anderen Teile der Batteriezündanlage sind die gleichen.

Abb. 378b) Der **Zündunterbrecher mit Verteiler** ist ähnlich aufgebaut wie der Einzylinder-Unterbrecher. An Stelle des einfachen Unterbrecherdeckels ist ihm aber eine Einrichtung zur
Abb. 380 Verteilung des Zündstromes aufgesetzt. Diese besteht aus der **Verteilerscheibe** und dem **Verteilerläufer.** Die Verteilerscheibe trägt die Anschlüsse sowohl für die von der Zündspule kommende Hochspannungsleitung als auch für die nach den Zündkerzen führenden Zündleitungen. Der Verteilerläufer ist auf dem Unterbrechernocken aufgesetzt, der in diesem Falle mit zwei Höckern versehen ist.

Wir danken Uwe Rosenthal Tel .0461-34741, von den AWO / Simson Freunden, für die informative und interessante Zusammenstellung über Motorradelektrik der vergangenen Jahre. Wir werden diese in mehreren Beiträgen im HB bringen. Danke Uwe.

Abb. 381 Bei jedem Umlauf unterbricht der Unterbrechernocken zweimal den Primärstrom und die entstehende Zündspannung wird über das stromleitende Segment des Verteilerläufers abwechselnd an die beiden Schleifkohlen der Verteilerscheibe abgegeben.

Abb. 382 Der **Zweifach-Zündunterbrecher** hat kein eigenes Gehäuse. Die Unterbrecherplatte trägt zwei **Unterbrecher** und dementsprechend zwei **Kondensatoren.** Der einhöckerige Unterbrechernocken ist mit einem **Fliehkraftversteller** verbunden und wird mit diesem auf die Antriebswelle aufgesteckt.

Abb. 383 Die Unterbrecher sind elektrisch getrennt. Jeder arbeitet mit einer Zündspule zusammen. Der Unterbrechernocken betätigt bei seinem Umlaufe abwechselnd die beiden Unterbrecher.

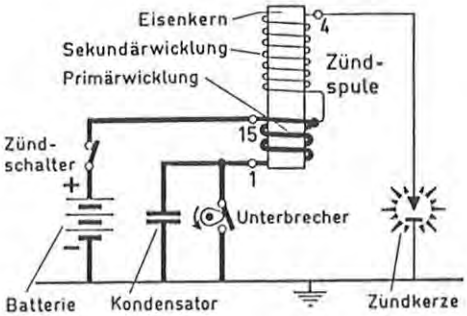


Abb. 379 Schaltbild einer Batteriezündanlage für Einzylindermotoren

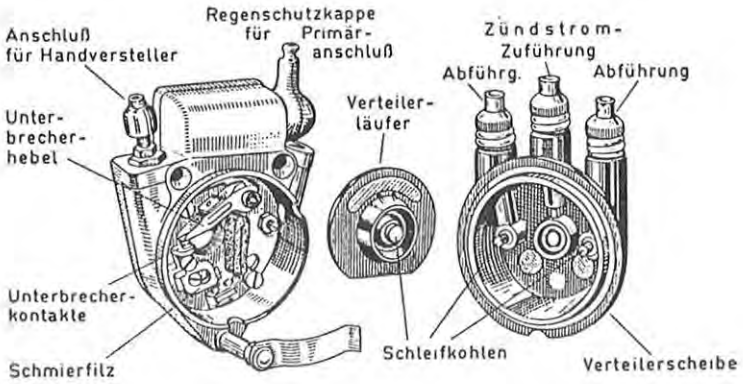


Abb. 380 Innenansicht des Bosch-Zündunterbrechers mit Verteiler für Zweizylindermotoren

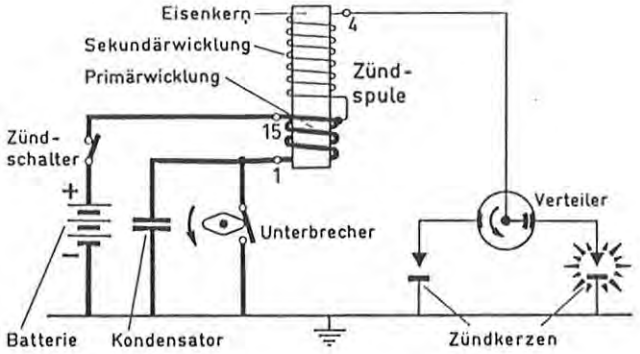


Abb. 381 Schaltbild einer Batteriezündanlage mit Verteiler für Zweizylindermotoren

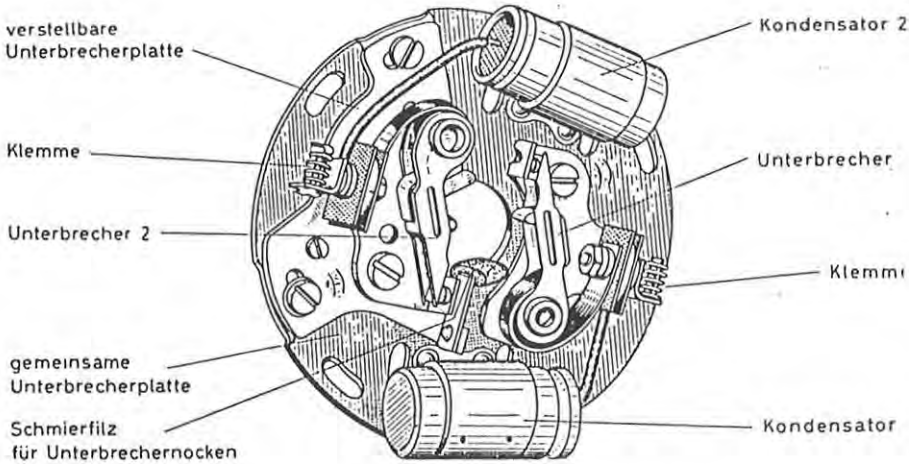


Abb. 382 Zweifach-Zündunterbrecher (Bosch) für Zweizylindermotor

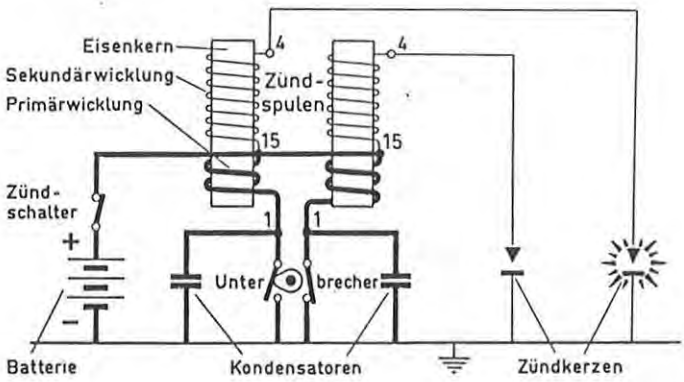


Abb. 383 Schaltbild einer Batteriezündanlage mit Zweifach-Zündunterbrecher für Zweizylindermotoren

Im Grunde genommen sind „Zweifach-Zündunterbrecher" und „Zündunterbrecher mit Verteiler" für dieselbe Verwendung bestimmt. Sie unterscheiden sich dadurch, daß der eine zwei Primär- und Sekundärstromkreise aufweist und jeder von ihnen den Zündfunken für einen Zylinder erzeugt, während der andere nur einen Primär- und Sekundärstromkreis hat und dazu eine Verteilereinrichtung, die den Zündstrom auf die beiden Zylinder verteilt.

bb. 384 Zu den einfachen Batteriezündanlagen muß noch eine bekannte Ausführung gerechnet werden, die zwar in enger Verbindung mit der Lichtmaschine aufgebaut ist, aber trotzdem nicht zu den kombinierten Lichtbatteriezündern gezählt werden kann, weil die Zündspule nach wie vor ein selbständiges Bauteil ist. Bei dieser Anlage ist der Anker der Lichtmaschine „fliegend", d. h. ohne eigene Lager, auf die Kurbelwelle aufgesetzt, wie dies bei den Lichtbatteriezündern üblich ist. Das feststehende Polgehäuse mit sechs Erregerwicklungen trägt

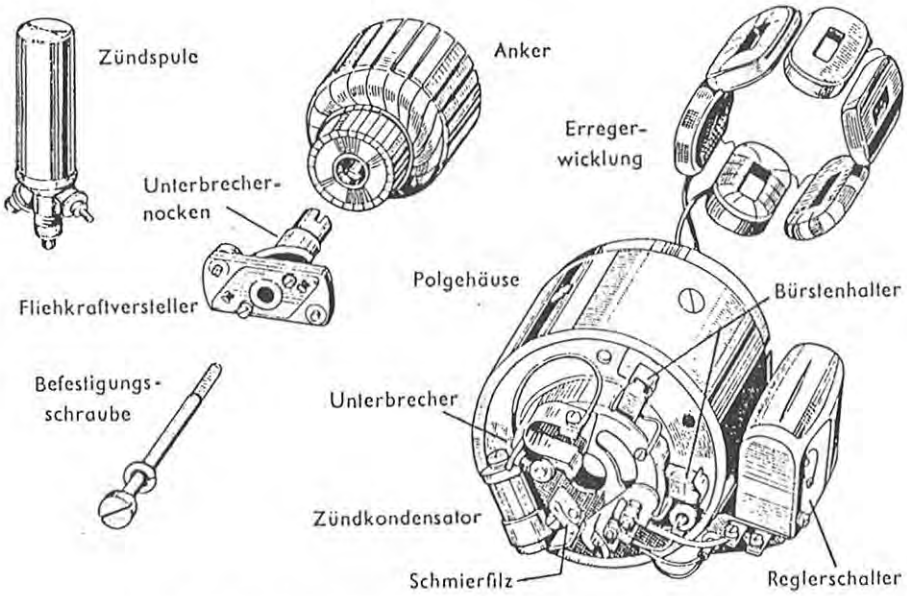


Abb. 384 Batteriezündanlage in Verbindung mit der Lichtmaschine (DKW)

an seiner Stirnseite neben den Kohlebürsten, die auf dem Kollektor schleifen, einen **Unterbrecher** mit dazugehörigem **Kondensator** und einen Schmierfilz für den Unterbrechernocken. Der **Unterbrechernocken** wird mitsamt dem **Fliehkraftversteller** auf die hohle Ankerwelle aufgesteckt und durch eine Befestigungsschraube zusammen mit dem Anker auf die Kurbelwelle aufgezogen. Die Zündspule ist an beliebiger Stelle am Kraftrad untergebracht.

In der Wirkungsweise dieser Zündanlage besteht kein Unterschied gegenüber den zuvor besprochenen Anlagen.

SCHILD Nummern

Unser IG-Kollege Gerhard Herford, Wedel/Holstein, hat etwas sehr interessantes entdeckt, daß weiterhelfen kann, wenn die Herkunft eines Motorrades im Dunkeln liegt. Anhand des nachstehenden Kennzeichen-Schlüssels aus dem Jahre 1927 kann man, soweit das alte Kennzeichen existiert, nachvollziehen wo die Maschine zugelassen war falls keine Unterlagen existieren.

Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge der einzelnen Länder des Deutschen Reiches zur Ermittlung der Fahrzeughalter

PREUSSEN

I A	Berlin	
I B	Reg. Bez.	Schneidemühl
		Königsberg
		Gumbinnen
		Allenstein
I E		Potsdam
		Frankfurt/Oder
I H		Stettin
		Köslin
		Stralsund
I K		Breslau
		Liegnitz
		Oppeln
I L		Sigmaringen
I M		Magdeburg
		Merseburg
		Erfurt
I P		Schleswig
I S		Hannover
		Hildesheim
		Lüneburg
		Stade
		Osnabrück
		Aurich
I T		Cassel
		Wiesbaden
I X		Münster
		Minden
		Arnsberg
I Z		Aachen
		Koblenz
		Köln
I Z	Reg. Bez.	Düsseldorf
		Trier

BAYERN

II A	Stadtbezirk	München
II B	Reg. Bez.	Oberbayern
II C		Niederbayern
II D		Pfalz
II E		Oberpfalz
II H		Oberfranken
II N	Stadtbezirk	Nürnberg
II S	Reg. Bez.	Mittelfranken
II U		Unterfranken
II Z		Schwaben

SACHSEN

I	Kreishm.	Bautzen
II		Dresden
III		Leipzig
IV		Chemnitz
V		Zwickau

WÜRTTEMBERG

III A	Stadtbezirk	Stuttgart
III C	Oberämter	Backnang, Besigheim, Böblingen Brackenheim, Cannstadt, Eßlingen
III D		Heilbronn, Leonberg, Ludwigsburg, Marbach, Maulbronn
III E		Neckarsulm, Vaichingen, Waiblingen,

	Weinsberg
III H	Balingen, Calw, Freudenstadt, Herrenberg, Horb, Nagold
III K	Neuenburg, Nürtingen, Oberndorf, Reutlingen, Rottenburg
III M	Rottweil, Spaichingen, Sulz, Tübingen, Urach,
III P	Aalen, Grailsheim, Ellwangen, Gaildorf, Gerabronn
III S	Gmünd, Hall, Heidenheim, Künzelsau
III T	Mergentheim, Neresheim, Öhringen, Schorndorf, Welsheim
III X	Biberach, Blaubeueren, Ehingen, Geislingen, Göppingen, Kirchheim
III Y	Leupheim, Leutkirch, Münsingen, Ravensburg, Riedlingen
III Z	Saulgau, Tettnang, Ulm, Waldsee, Wangen

B A D E N
IV B Raum Karlsruhe

H E S S E N

V O	Oberhessen
V R	Rheinhessen
V S	Starkenburg

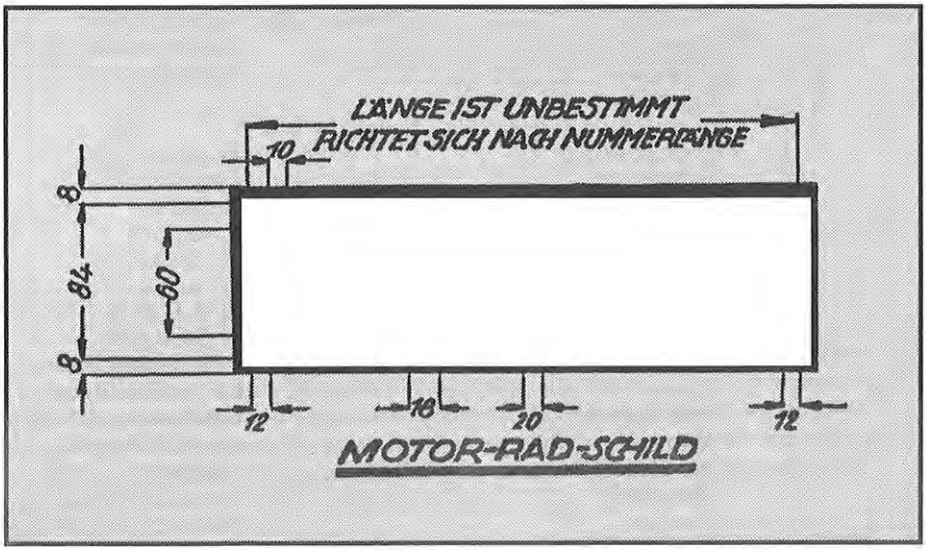
T H Ü R I N G E N
T h Raum Weimar

M E C K L E N B U R G
M I Schwerin
M II Strelitz

O L D E N B U R G
O I Landesteil Oldenburg
O II Lübeck
O III Birkenfeld

D I E Ü B R I G E N

A	Anhalt
B	Braunschweig
L	Lippe
SL	Schaumburg
W	Waldeck
HH	Hamburg
HB	Bremen
HL	Lübeck
Saar	Saargebiet
RW	Reichswehr
RP	Reichspost



-Wir möchten uns noch für den Bericht über Nummernschilder der Vorkriegszeit bei Manfred von der Victoria IG Tel.06772-5433 bedanken.

Horex Plakette

Bei unserem Clubkapitän Horst Tel. 06172-34058 sind Blechplaketten mit eingeprägter Regina0 und HOREX Schriftzug erhältlich. Die Plakette hat das Normmaß für Pokale und Plakettenträger. Der Preis liegt bei ca. 7,-DM pro Plakette.

"H O R E X" Bote
Siegfried Klinger
Kotlintstr. 51
60316 Frankfurt

Berlin, den 14.04.94
Hans Fabricius
Kornblumenring 72
12357 Berlin
Tel. 030/663 12 18

Betr. HB 2/94 Seite 28 Imperatorgabel

Lieber Siegfried
Da auch von Berlinern behauptet wird, die Imp.-Telegabel sei anders als die der Regina, mein Gegenbeweis!

Ersatzteileliste Regina 3

Lfd. Nr.	23	Führungsrohr r.	Teilenr.:	01 41 28 00
" "	24	" l.	"	01 41 27 00
" "	30	Hauptrohr	"	01 40 14 00

Teileliste Imperator
Beweis ist lfd. Nr. 39 Arretierhebel, der anders als bei der Regina ist und eine 07 Nr. hat.

Lfd. Nr.	17	Führungsrohr r.	Teilenr.:	01 41 28 00
" "	18	" l.	"	01 41 27 00
" "	22	Hauptrohr	"	01 40 14 00

also alles identisch!

Da zwischen 18 und 19 " Rädern der Unterschied von der Reifenaufstand fläche bis zur Achsmitte nur den Radius= 12,7 mm beträgt hat Horex di Gabel nicht gekürzt sondern gleich aus dem Ersatzteilelager entnomme 1955 und danach gingen die Produktionszahlen schon rapide zurück.

Es grüßt Dich bis zur Sternfahrt 1994

Hans

Imperatortelegabel

Im letzten HB auf Seite 28 fragten wir die Horex-Freunde nach der Imperatortelegabel und hier im Besonderen nach Unterschieden zur Reginatele. Hans Tel. 030-6631218 hat uns geschrieben und gleich die Ersatzteilliste der Imperator 23 beigelegt. Fakt ist: Bis auf Unterschiede an der Flatterbremse und einige andere Nummern von Normkleinteilen sind die Gabeln der Regina und Imperator vom Papier her identisch. Bei der Ersatzteilliste der Imperatorgabel findet sich nur die neuste Art der Abdichtung zwischen Tauch - und Standrohr. Also jene mit dem kleinen Faltenbalg. Siehe hierzu auch Kundendienstmitteilung W 1/54 KDM7 Horex. Wir danken Hans für seinen Brief, den wir in diesem HB veröffentlichen. Thomas Tel. 0042-33-31045 ist der Ansicht, daß die Telegabel der Imperator 50mm kürzere Standrohre (Stahlrohr) hat. Thomas will das noch mal in seinen Unterlagen und Teilen nachprüfen und uns dann das Ergebnis mitteilen. Er gab noch einen Tip gegen das Durchschlagen der Tele. - Man lege zwischen Gabelfeder und oberen Entlüftungsverschlußschraube eine Ventilfeder, mit zusätzlicher Unterlagscheibe zur Gabelfeder hin, bei.

Bücker Ausstellung

Am 25.5. wurde in 61440 Oberursel im Vortaunusmuseum am Marktplatz 1 - das ist direkt neben der ehemaligen Columbus Fabrikation (heutiges Archive) - eine Bücker Ausstellung eröffnet. Diese Ausstellung ist bis zum 9.11.94 Mittwochs von 10 bis 17 Uhr, Samstags von 10 bis 16 Uhr und Sonntags von 10 bis 13 Uhr zu besichtigen. Horex und Columbus Interessierte kommen auch auf ihre Kosten. Denn Bücker und Horex/Columbus haben viele Berührungspunkte. Und so sind auch einige Exponate wie AM-Motor, BM-Motor, TM-Motor, Wörner Tankschaltung, Prospekte u.s.w. zu sehen. Friedel Schön begann seine Laufbahn ebenfalls auf Bücker, so daß auch dieses Thema nicht zu kurz kommt. Der HB meint sehr empfehlenswert. P.S. Im Museum , also nicht in der Ausstellung, ist ein Oberurseler Gnom zu sehen.

Kopfstützen-Schraube

Bei unserem Clubkapitän Horst Tel. 06172-34058 sind im Nachbau originale Kopfstützenschraubbolzen erhältlich. Die Schelle zu diesem Bolzen muß anderweitig beschafft werden. Diese Kopfstützen wurden vom Werk als Zubehör, meist für Gespanne (400er), geliefert.
Der Preis liegt so bei ca. 20,- bis 30,-DM.

Tips von der Victoria IG

Wir berichteten IN HB 2/94 S. 11 über Rennbremsbeläge. Diese grünen Beläge dürfen nicht mehr verkauft werden, da sie Asbest enthalten. Siehe auch HB 3/93 S.34 Tip 3. Ersatz bietet die Frimer GmbH, Beckertalstr. 3-5, D-51643 Gummersbach, Tel. 02261-28624. Aufkleben bester Beläge Type SM 101 für 20,-DM pro Backe, Lieferzeit ca. 1 bis 2 Wochen. Siehe auch HB 3/92 S. 13.

Ritzel und Kettenräder fertigt, auch als Einzelanfertigung, A.König und Söhne GmbH, 90429 Nürnberg, Untere Turnstr.16, Tel. 0911-263665 oder 263759, Fax 266367. So wurde dort für 110,-DM ein Abtriebsritzel für Wellendichtring-Abdichtung für die Victoria KR35 mit deren Kettenteilung 1/2 mal 5/16 hergestellt.

Hitzebeständige Lackierung

Manfred von der Victoria IG fragt nach einem hitzefesten Lack für die Lackierung von GG-Zylinder und Kopf oder Bremstrommeln. Wir vom HB benutzen einen Ofenlack namens "Eckart Einbrenn-Lack" hochhitzebeständig, glänzend, von den Eckart Werken in 8510 Führt Bayern Diesen gibt es im Baumarkt. Mann muß aufpassen, daß man nicht den falschen einkauft, die kleinen 100ml Döschen sind sich ähnlich, aber nicht in jeder ist schwarzer, glänzender Lack für Temperaturen bis 600° C enthalten. Der Lack sollte für beste Ergebnisse nicht gespritzt, sondern mit einem kleinen Pinsel ca. 5mm Ø unter Zuhilfenahme einer Taschenlampe, für gute Sicht, an allen Stellen des zerklüfteten Zylinder oder Kopfs aufgetragen werden. Teil immer wieder drehen und unter dem Licht nach noch nicht lackierten Stellen suchen. Es versteht sich von selbst, daß die Lackierung nur Sinn macht wenn der Untergrund metallisch sauber rost- und fettfrei ist z.B. nach dem Sandstrahlen. Der Lack muß nach dem antrocknen noch im Backofen oder auf der Herdplatte eingebrannt werden, ca. 200 C. eine Stunde.

Nach langer Standzeit

Herbert Tel.09721-41455 gab den Tip. Nach längeren Standzeiten kommt es bei Reginas durchaus vor, daß das Öl aus dem Öltank in das Motorgehäuse abgesackt ist. Ursachen hierfür sind: Undichtigkeiten an der Ölpumpe z.B. Rückschlagventil oder ausgeleierte Kolbenpumpe. Für einen problemfreien Start des Motors, dieses Öl bitte vor Inbetriebnahme unbedingt ablassen. Weiterhin die Rückförderleistung der Ölpumpe in den Öltank, durch Beobachtung, überprüfen. Siehe HB 3/93 S.31.

NEUE NACHBAUTEILE FÜR REGINA/IMPERATOR/RESIDENT

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

HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND

REGINA · RESIDENT · IMPERATOR

Teileliste 93 mit 600 Bildpositionen DM 2,50 · Motoreninstandsetzung Räder · Kurbelwellen · Teilefertigung Blechkotflügel · Neues Werkstatthandbuch · Gebraucht-REGINAS

Technik Ammon

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

TANK

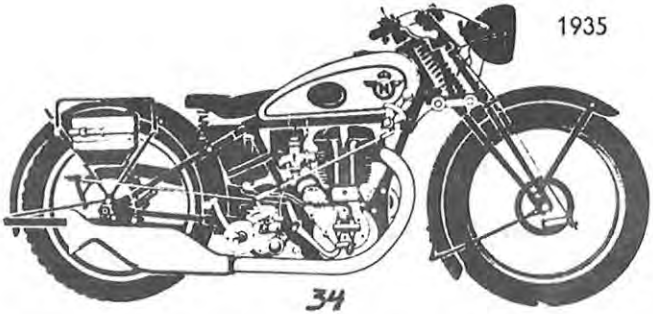
Tank-Innensiegel	**DM 78,-**
Tank-Entroster	**DM 26,-**
Tank-Reiniger	**DM 20,-**

Mehrfachanwendung!
Entroster + Reiniger für alle Stahlteile geeignet.

Technik Ammon

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

BLECHKOTFLÜGEL; KETTENKASTEN; WERKZEUGKASTEN; KOTFLÜGELHALTER;DUPLEX-KETTENRADSATZ (DUPLEX-NORM KETTE, PRIMÄRRAD TYP E1M, 03, 06, KUPPLUNGSRAD, BUCHSE, ANLAUFSCHEIBE); DUPLEX-KETTENRADSATZ FÜR RESIDENT; DUPLEXKETTENSPANNER; STEUERKETTENSPANNER; KICKSTARTERFEDER; KICKSTARTERWELLE; ORIGINALSATTEL; LUFTPUMPENHALTER; VENTILE BLEIFREI; REGINA-RESEDENT-IMPERATOR; VENTIL FÜR KURBELGEHÄUSEENTLÜFTUNG



1935

Produktionszahlen ?

Gerhard Tel. 07231-101428 fragte in seinem Brief hiernach. Klaus gab und gibt in seinen 1A Berichten Antwort. Sollten noch weitere Horex- Freunde hierzu eine Antwort haben, so mögen Sie sich bitte bei Gerhard melden. Gerhard kann dann den HB über Interessantes aus diesen Meldungen Informieren und wir werden es dann im nächsten HB veröffentlichen. Zu diesem Thema, nun aber Produktionszahlen allgemein, ist einiges in einem lesenswerten Bericht von Dr. Krackowitzer in der Motorrad - Classic 3/94 S.39 erschienen. Nachbestellung Tel. 0711-182-1229.

Fritz Lothar Kleemann

Wie mir erst jetzt durch einen Brief unseres Horex-Freundes Wesley Lee Stark Jr. aus USA bekannt wurde, ist Fritz Lothar im Februar 1993 in Bad Homburg verstorben. Fritz Lothar war als Sohn des Alten (Fritz Kleemann) zusammen mit seinem Schwager Fischer- Jehne in der Geschäftsführung der Horexwerke. In seinen Verantwortungsbereich fielen der Rennsporteinsatz der Horex ca. 1951 bis 1954 und die Entwicklung der Imperator 400, 450. Bei diesen Aufgaben arbeitete er mit den Ingenieuren Schlachter, Gunkel und Schley zusammen. In den Jahren 1950 bis 51 nahm er auf Regina an einigen Geländefahrten erfolgreich teil.

Regina Kipphebel

Das Druckstück vom Kipphebel welches auf das Ventil drückt ist in seiner Ausbildung nicht ideal. Oft ist dieses kleine Teil verschlissen. Matthias - siehe den Regina400 - Motor - Bericht in diesem HB - hat seine Lösung gefunden. Aber es gibt auch noch andere Lösungen für dieses Problem. Uli Tel. 0521-290837 gab den Tip. Die in HB 1/93 S. 36 aufgeführten Einstellschrauben lassen sich mit etwas Dreharbeit für die Regina herrichten. Die alten Druckstücke lassen sich mit einem Durchschlag aus ihrem Konussitz entfernen. Der nun sichtbare Konus kann aus dem Material des Schraubenteils der Einstellschraube, durch abdrehen , hergestellt werden. Nun das neue Teil mit Druck einsetzen und auf festen Sitz achten. Der Vorteil des neuen Druckstückes ist die Beweglichkeit der Druckpfanne gegenüber der starren originalen Ausführung.

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 für Rebell50 Ersatzteilkata., Prospektmaterial,auch Kopie,Kippständer, Diebstahlsicherungsschloß, Horex-Klingel, Sachsmotor Typ 50 o. Schlachtfahrzeug / Teileträger. Bernhard Tel. 07251-42311 ab19°°

Verk. Regina Bj.54, schwarz, orig. restauriert. Motor 2000km TÜVneu DM 13.000,- Lutz Tel. 069-451648

Verk. Wachscotton-JackeGr.54 =L Neupreis 199,-. (Felkauf bin zu fett) Nur einmal getragen zu 120,-DM + Nn. Jürgen T. 07072-7925.

Suche für Regina Rundgehäuse, Kurbelwelle 400, oder Motor 400, Öltank, Hinterradfederung, orig. Lenkungsdämpferknopf Reg1-4, Seitenständer, mech. Abblendschalter Reg0. Tausche oder verk. Reginsitzbank,Imp/ResiTank, Reg1 Rahmen m. Brief u. Gabel,Kurbelwelle, orig. Handgezogene- Hochgelegte A-Krümmer, neue Kipphebel, orig. A-Dämpfer,Tankschutzdecken Reg1-4 schw. Benno 0711-512473

Korrekte Lagerung des Kettenradträgers am Hinterrad.
Batterie im original Batteriegehäuse.

Matthias Tel. 06196-23996 gab die Tips. Zu 1: Im Normteilehandel ist ein 2mm starker Seegerring erhältlich. Dieser Seegerring ersetzt die original im Träger verwendeten Draht Sicherungsringe. Unter Verwendung von Paßscheiben kann man dann die sonst wackelig sitzenden Lager des Trägers auf 0,05mm Axialluft einstellen. Das beugt Lagersitzschäden vor, so Matthias.

Zu 2: Bei Conrad Electronic (Filialen in jeder größeren Stadt sonst Tel. 09622-30-111) ist unter der Nummer 25403755 eine 4.2Ah 62x52x98mm Sonnenscheinbatterie für 37,50DM erhältlich. Unter der Nummer 25549155 ist ein 4 Ah 108x48x70mm Panasonicbatterie für 31,50 DM erhältlich. Eine Ausgeräumte Batterie bietet einen Innenraum von 70x80x113mm. Siehe auch HB 2/94 S.21.

Gummiteile

Auch in den USA kümmert sich einer um die Nachfertigung von Gummiteilen. John Verderosa, 14661 Rex St, Sylmare, CA 91342, Tel. 001-818-367-4668. Siehe aber auch HB 4/92 S. 33 Albrecht Strak, Tel. 06126-6531.