

Bern, 22. April 1953

Einzelnummer 60 Rp.



Nr. 8

Moto-Sport

und Tourismus

Offizielles und obligatorisches Organ der Föderation der Motorradfahrer der Schweiz

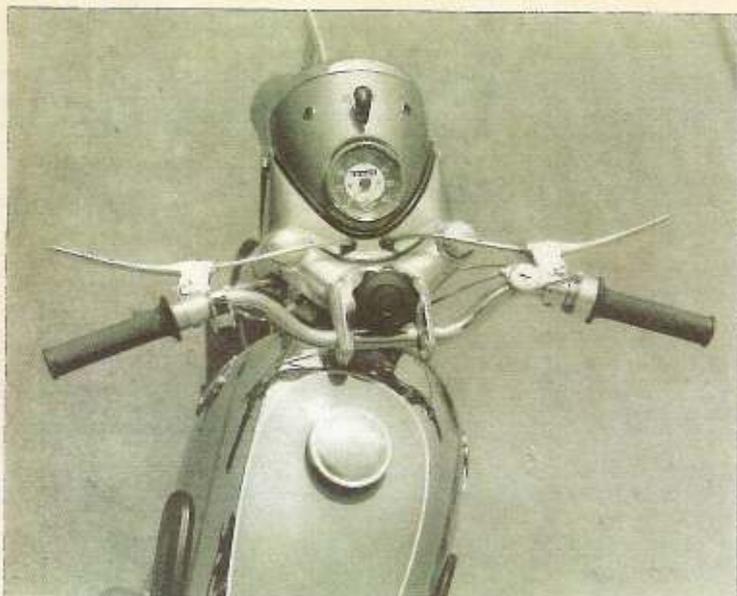
Schweizerische Motorradzeitung Zentralorgan schweizerischer Motorradfahrer

Erscheint vom Juni bis September wöchentlich, übrige Zeit monatlich zweimal

Generalsekretariat der FMS: 8, rue Petitet, Genéve - Telefon (022) 4 87 25 - Postcheckkonto 1 3496 - Schweizerischer Landesverband des Motorradwesens



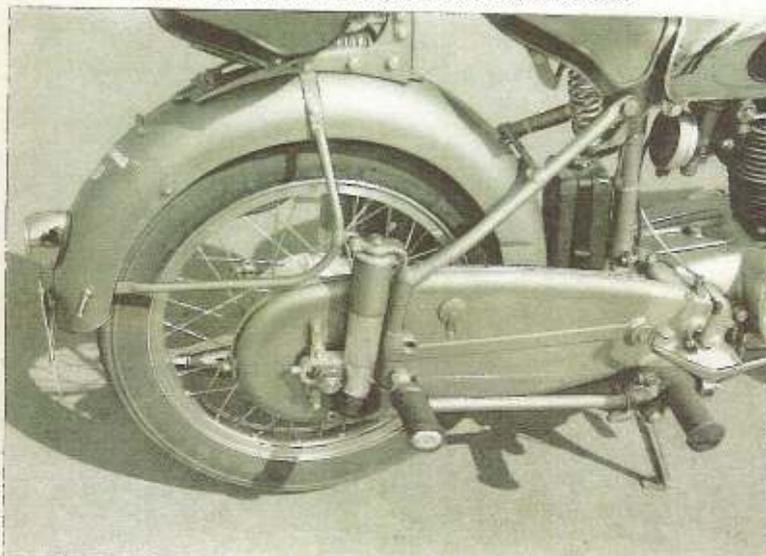
In dieser Nummer:
Test Horex «Regina» 250/02
250 cm³



Geschmackvoll und elegant wurde die Lenkerpartie umgestaltet. Der Scheinwerfer wurde eingeschalt und somit harmonisch in den Steuerkopf einbezogen. Lenkerbefestigung und Steuerkopf sind in geschmiedetem Leichtmetall gehalten und wurden verstärkt



Der formschöne 13-Liter-Tank wurde von der «Regina de Luxe» 350 cm³ übernommen. Der grosse Inhalt ermöglicht bei einer Dauergeschwindigkeit von 70 km/h einen Aktionsradius von 600 km. Die nach oben schräg angeordneten, grossen Knieschalen erlauben einen anatomisch korrekten Knieschluss



LINKS: Die Kette ist vorbildlich gekapselt und schwingt mit der Hinterradabfederung mit. Der hermetisch, staubdichte Abschluss zur Kette gewährleistet eine lange Lebensdauer derselben, da zudem die notwendige Schmierung automatisch über das Getriebe erfolgt. (Kurbelgehäuse-Entlüftung ist über das Getriebe geleitet und erzeugt den zur Schmierung notwendigen Überdruck.) — RECHTS: Neu ist die das Motorengeräusch auf weniger als 90 Phon herabsetzende Schalldämpfungsanlage (Photos: Köhler, Bern)

Um unsern Steuer- und vor allem Haftpflichtverhältnissen Rechnung zu tragen, brachten die Horex-Werke ihre «Regina» für die Schweiz auch mit einem Viertel-litermotor heraus, eine Maschine, die inzwischen in wichtigen Beziehungen verbessert worden ist. Es liegt nun nahe, zu glauben, dass ein solches Modell etwas lahm sein könne — etwa wie einige Amerikaner Autos mit schwachem «Europäer»-Motor. Wer aber die Horex «250» zu fahren Gelegenheit hat, wird bald eines besseren belehrt: die 14 PS stehen nicht nur auf dem Papier, sondern hier liegt tatsächlich eine *rassige, robuste und vorzüglich steuernde Maschine* vor.

Dass die Horex vom Stand aus in knapp 14 Sekunden auf 80 km/h kommt, sagt mehr als viele Worte. Zwischen 80 und 90 (auf dem Tacho) schaltet man in den Direkten. 100 km/h sind schnell überschritten, und mehrere Male berührte die Tachonadel 120 km/h, was nach unsern Kontrollen rund 110 km/h bedeutet — wohlverstanden halb aufrecht sitzend unter einem 96 Kilo schweren Fahrer mit entsprechendem Luftwiderstand. Die Fabrikangaben (105 km/h) sind demnach als sehr vorsichtig zu bezeichnen.

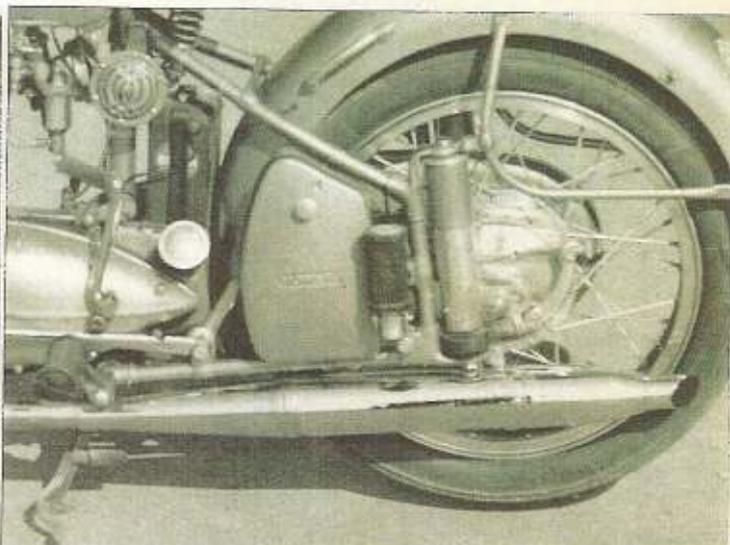
Nachdem wir erfreulicherweise nicht nur die Erlaubnis erhalten hatten, das Modell beliebig dranzunehmen, sondern sogar aufgefordert waren, zu versuchen, die Maschine kaputtzufahren, falls uns dies gelänge, hetzten wir sie erbarmungslos in der Ebene wie in den Bergen. Wir hetzten sie aber nicht nur, sondern wir fuhren absichtlich gegen alle Regeln, d.h. wir überdrehten in der Ebene den Motor in den Gängen und nahmen Steigungen in einem zu hohen Gang. Um es kurz zu machen: ein halbes Tausend Kilometer Misshandlung machte keinerlei Eindruck auf die Horex, und sie lief am Ende ebenso brav und ruhig wie zu Beginn. Dies ist um so erstaunlicher, als sie zuerst nur einen Kilometerstand von 408 km zeigte; allerdings war sie von einem Fachmann eingefahren worden. Bei rund 960 km gaben wir

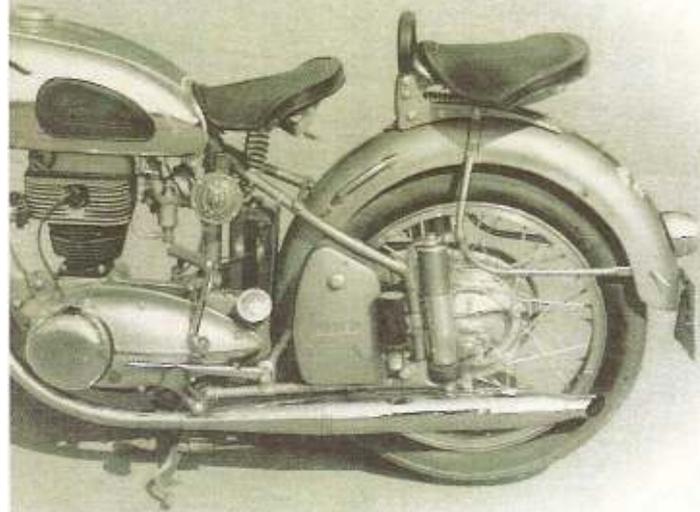


Moto-Sport teste

sie wieder ab und fuhren zur Kontrolle und zum Vergleich auf einer weiteren «250er», die allerdings anfangs nur 29 km auf dem Tacho hatte.

Diese zweite Maschine war zuerst nicht über 80 km/h zu bringen. Es genügten aber 30 km moderner Einfahrtechnik, um sie mühelos 100 (Tacho)-km/h überschreiten zu lassen, wobei die vorsichtig auf dem Kupplungshebel ruhende Hand kein einziges Mal zugreifen brauchte. — Kehren wir aber jetzt zu unserer eigentlichen Versuchsmaschine zurück. Uel holen von 98 Prozent aller Fahrzeuge war nicht nur möglich, sondern ging auch so schnell vorstat-





HOREX «Regina»

250/02 250 cm³

ten, dass es praktisch gefahrlos war. Ueberhaupt fährt man viel sicherer als auf einer langsameren Maschine, weil man an gefährlichen Stellen stärker verlangsamt — immer im Gefühl, in wenigen Sekunden wieder auf Tempo zu sein.

Zur Sicherheit trägt die vorzügliche Strassen- und Kurvenlage bei. Man kann bei 50 wie bei 100 km/h freihändig fahren, auf gerader Strecke und in Kurven läuft das Modell wie auf Schienen gezogen und haargenau dort, wo man es haben möchte. Bei 110 (Tacho)-Kilometer könnte man ein Stück Schoki hervorheben und friedlich zu essen anfangen. In schnellen Kurven wurden einige Male in ziem-

licher Schräglage das Gas voll aufgerissen, mehrmals sogar im Dritten, ohne dass das Hinterrad auch nur um Haaresbreite abgeschmiert wäre. Ueberraschend ist die Stabilität auf gekleisterten Oberflächen. Reisst man einen Stop, so dass das Hinterrad blockiert, so weicht dieses nur wenig seitlich aus. Anziehen des Steuerungsdämpfers bei Tempo war niemals nötig.

Gerade die gute Strassenlage lässt einen bedauern, dass die Fussrasten so weit hinausstehen. Sie haben eine Gesamtbreite von 68 cm und geben in der höchsten Stellung bei belastetem Rad nur 24 bis 25 cm Bodenfreiheit. Dies bedeutet, dass man die Horex nur um rund 35 Grad von

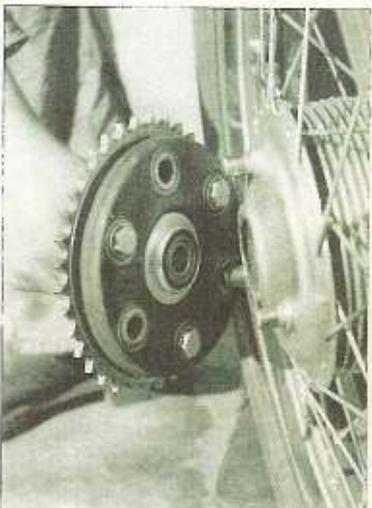
der Senkrechten herunterwinkeln kann, also nur bis zu einem Winkel von 55 Grad zur Strassenoberfläche. bis der Gummi der Fussrasten auf dem Boden zu schleifen beginnt. Durch kleine Aenderungen an Schaltwippe und Bremshebel könnte der Fussrastenabstand leicht um wichtige Zentimeter verkürzt werden. Sonst aber ist die Sitzstellung vorzüglich und der Knieschluss angenehm; die Sattelhöhe ist mit 760 Millimeter nicht gering, aber eine solche Höhe ist bei langen Strecken sehr angenehm. Ausserdem federt der Schwingsattel gut durch, was die Höhe etwas ermässigt. Die Satteloberfläche selber besteht aus Gummi (angenehm bei Regen) und ist hervorragend weich sowie gut geformt.

Die Telegabel hat einen langen Federweg, vermeidet aber zu weiches Federn. Die Hinterradfederung ist relativ hart, was wahrscheinlich zur sicheren Strassenlage bei Tempo beiträgt. Zusammen mit dem in sich weichen und gut schwingenden Sattel ist trotzdem der Komfort ausgezeichnet, und Schlaglöcher bilden weder bei langsamer noch bei schneller Fahrt irgendein Problem. Der Lenker ist innen von Ende zu Ende 65 1/2 cm breit. Trotzdem er schmal wirkt, ertappt man sich dabei, dass man bei schneller Fahrt immer den innern Teil der langen Griffe fasst. Diese Griffe schmutzen übrigens kein bisschen, so dass ein Umwickeln mit Isolierband ganz überflüssig ist.

Wir haben bisher besonderen Wert auf die Beschreibung der Fahreigenschaften bei hohem Tempo gelegt, weil diese im Vergleich zu den bisherigen Viertellitern ungewöhnlich sind. Das soll aber nun keineswegs heissen, dass man nicht genussreich durch die Landschaft bummeln kann. Mit 50 km/h brummt der Motor ruhig und gleichmässig mit einem «bildschönen» Auspuffton durch die Gegend und hat man es nicht eilig, so kann man gut aus dieser Geschwindigkeit durch langsames Oeffnen des Drehgriffs beschleunigen, und zwar ohne jedes Ruffen. Bei vorsichtiger



Das Horex-Federbein verkörpert Sicherheit und Strassenlage. Beim neuen Modell blieb die Anwendung von geschmiedetem Leichtmetall nicht nur auf die Gabel beschränkt; der Einbau der qualitativen Weinmann-Beraluman-Felgen gehört zur Standardsausführung. Die Bremsbacken wurden von 30 auf 40 mm verbreitert. Der neue, tiefgezogene Kotflügel bietet auch bei hohen Geschwindigkeiten bei schlechtem Wetter einen guten Schutz.



Die überdimensionierte Handscheibe ermöglicht weiches, ruckfreies Fahren bei äusserst geringem Kettenverschleiss. Die drei Steckzapfen ermöglichen einen raschen Aus- und Einbau des Rades.

Die technischen Daten

Motor: Einzylinder-Viertakter mit hängenden Ventilen (Stossstangen). Bohrung 65, Hub 75 mm. Zylinderinhalt 249 cm³. Steuer-PS 1,27, Brems-PS 14, bei rund 6000 U./min. Verdichtungsverhältnis 1:7,4. Leichtmetallkopf.

Motornummer oben auf der Mitte des Getriebekastens. Die letzten drei Ziffern bedeuten Monat und Jahr der Fabrikation; die eigentlichen Nummern fangen jedes Jahr wieder mit 1 an. Am Anfang der Nummer die Typenbezeichnung «02».

Fahrgestellnummer rechts oben auf Sattelmuffe.

Ventilsteuerezeiten (bei 2 mm Spiel): Einlass: 6° nach o. T. bis 25° nach u. T.; Auslass: 25° vor u. T. bis 6° vor o. T.

Vergaser: Bing-Zweischiebervergaser 2/26/21 mit 26 mm Ansaugweite und grossem Luftfilter.

Rundzugdrehgriff, schnellwirkend.

Tank: 18 Liter Inhalt, davon 5 Liter Reserve.

Batteriezündung mit automatischer Zündverstellung; Batterie 7 Ampere-Stunden.

Kerzen: Beru oder Bosch, Wärmewert 240 oder 260. Elektrodenabstand 0,7 mm.

Vierganggetriebe: Uebersetzungen (Solo) 1:6,56, 8,37, 11,85 und 21,3; Verhältnis 1:1,33:1,81:3,25.

Gangschaltung durch Wippe rechts; Leerlaufkontrolle durch grünes Lämpchen im Scheinwerfer.

Mehrscheibenkupplung durch Korklamellen, sehr leichtgehend.

Lichtmaschine: Norris-Gleichstrom 45/60 W mit Spannungsregelung, Abblendsystem; Biluxlampe, Parkierlicht.

Rahmen: Offener Stahlrohrrahmen hart gelötet. Hydraulisch gedämpfte Telegabel. Teleskophafrife.

Bremsen: Vorn und hinten Vollnabenbremsen mit 46 mm breitem Belag. Pedal der Fussbremse links. Geschlossener Kettenkasten.

Pneus: 3,25 x 19 auf Weinmann-Aluminium-Tiefbettfelgen.

Masse: Länge 212 cm, Breite 68 cm, Höhe 100 cm, Lenkerbreite 66 cm, Sattelhöhe 76 cm, Radstand 139 cm, kleinster Wendekreis 4,5 m, Bodenfreiheit 10 Zentimeter.

Gewicht: Trocken 140 kg, mit Benzin und Öl aufgefüllt und mit Sozius 167 kg.

Verbrauch: Bei 60 km/h 2,9 l/100 km; bei 80 km/h 3,4 l/100 km; bei Vollgas 4,6 l/100 km.

Beschleunigung: Von 30 auf 60 km/h im 2. Gang 5 s; von 40 auf 80 km/h im 3. Gang, 10 s; von 0 auf 80 km/h im 1. bis 3. Gang, 14 s.

Höchstgeschwindigkeit: 110-115 km/h (Fabrikangabe 105 km/h, siehe Text).



Der Leichtmetallzylinderkopf sichert einen guten Wärmeaustausch und ermöglicht somit eine Leistungssteigerung auf 14 PS. Neu beim Modell «250/02» ist die stirnradgetriebene Ventilsteuerung. Das schrägverzähnte Räderpaar ist geräuscharm und gewährleistet eine lange Lebensdauer.

Bedienung des Gases ist es möglich, im 1. mit 8 bis 9 km/h, im 2. mit 15, im 3. mit 22 und im Direkten mit 35 bis 40 km/h rupffrei zu fahren, je nach Kettenspannung und Vergasereinstellung. Nach Betriebsanleitung sollten allerdings im 2., 3. und 4. Gang 20, 35 und 50 km/h nicht unterschritten werden.

Andererseits schreibt die Fabrik vor, im 1., 2. und 3. Gang nicht 35, 60 und 80 km/h zu überschreiten, also jeweils ziemlich genau 6000 Umdrehungen pro Minute. Versuchsweise haben wir jedoch den Motor verschiedentlich kurze Zeit weit über 7000 Touren in den Gängen drehen lassen, ohne dass er im geringsten protestierte; im Gegenteil war beim Anhalten sofort wieder der einwandfreie langsame Leerlauf da. Privatbesitzer ist je-

doch kaum anzuraten, mit ihrer Maschine solche Kunststücken zu versuchen. Entsprechend der grossen Motorleistung ist der direkte Gang relativ hoch mit 1:6,56. Die Abstufung der Gänge ist stets ein Kompromiss, aber in diesem Falle befriedigend gelöst. Vom 1. zum 2. ist die Spanne relativ gross. Fahrt man aber eine steile Bergstrecke, so kommt man immer leicht wieder in den 2., falls dieser die betreffende Steigung überhaupt zu nehmen vermag. Es kommt halt auf die Charakteristik des Motors an und nicht auf Rechnerie am Schreibtisch, was sich auch beim Sprung vom 3. auf den 4. Gang zeigt. Obwohl der Motor im 3. volle 33 Prozent schneller dreht als im 4., ist die Abstufung für einen Viertelliter sehr glücklich für gutes Beschleu-

Die Kupplung greift so weich an, dass man immer versucht ist, im 2. Gang anzufahren, namentlich, wenn man an Kreuzungen aufgehalten wird. Dazu ist die Bedienung besonders leicht, was sauberes Schalten erleichtert. Versuchsweises längeres Schleiflassen der Kupplung z. B. in Spitzkehren am Berg wurde ohne weiteres ausgehalten. Das Schalten geht leicht und sicher; es ist so sicher, dass man zwischen 3. und 4. bei richtiger Drosselstellung ohne weiteres schalten kann, ohne auszukuppeln (was wir wiederum Privatbesitzern nicht empfehlen). Die Wippe macht das Schalten besonders positiv und schont das Schuhlleder. Kein einziges Mal fiel ein Gang nach dem Schalten wieder heraus. Es wird rechts geschaltet

und links gebremst, woran Fahrer kontinentaler Maschinen (und Autofahrer) sich erst etwas gewöhnen müssen. Kam man im Dritten über 70 km/h, so störte etwas eine hochfrequente Vibration, die man aber nur an der Lenkstange, nicht dagegen am Knieschluss oder an den Fussrasten spürte. Eine Gummilagerung des Lenkers sollte dem leicht abhelfen können; auch ist die Vibration im Direkten weniger spürbar.

Der Kickstarter ist wie beim 350er Modell niedrig übersetzt. Dadurch ist wenig Kraft erforderlich. Da der Motor kalt oder warm leicht anspringt, genügt die geringe Drehung. Der Dekompressor dünkt einen fast überflüssig. Sofort nach dem Hinabdrücken des Kickstarters setzt der langsame Leerlauf ein, in dem der

Motor ruhig und gleichmässig mit dumpfen Auspuffton dreht. Leider war der Leerlauf an den beiden geprüften Maschinen zwar hervorragend langsam, aber bei Aufenthalt nach längerem Jagen (z. B. an einer Bahnschranke) hatte der Motor die Tendenz, nach einigen Minuten plötzlich und ohne Warnung stehen zu bleiben. Erklärt wurde das dadurch, dass man zur Leistungserhöhung einen grossen Vergaser (Zuleitungs)-Querschnitt haben müssen, was bei Leerlauf zu geringe Strömungsgeschwindigkeit gäbe. Wir glauben, dass dies sich durch andere Einregulierung des Vergasers leicht beheben lassen sollte. Sollte der Fehler aber an zu starker Erhitzung des Vergasers vom Zylinder aus herrühren, so ge-

nüge das Einsetzen einer dickeren Isolation am Vergaserflansch.

Der mächtige Tank fasst 18 Liter, wovon 5 Liter Reserve, und reicht je nach Fahrweise, für 450 bis 600 Kilometer. Sympathisch berührt, dass von jeder Tankhälfte eine eigene Leitung, jede mit ihrem Dreieck wegehahn, zum Vergaser führt. Die Regina +250, kann sehr sparsam gefahren werden; bei gleichbleibenden 80 km/h werden weniger als 3 1/2 Liter Benzin auf 100 km verbraucht. Wird sie gehetzt, so rutschen allerdings gut 4 1/2 Liter durch den Vergaser, was immer noch sparsamer ist als gewisse kleine Sportmotoren.

Die Hinterradbremse genügt und war namentlich auf der neueren Maschine ausgezeichnet. Die Vorderradbremmen wirkten sehr

gressiv, aber sie erforderten zu grossen Kraftaufwand, wenn man starke Bremswirkung ausüben wollte. Unserer Ansicht nach erlaubt eine auf feinen Druck reagierende Vorderbremse sicherere Kontrolle. Andererseits ist zu bedenken, dass die eine Maschine ganz und die andere fast neu war, und dass sich die Bremswirkung mit dem Einbetten des Belages weiter verbessert wird; sie genügt aber jetzt schon allen üblichen Ansprüchen.

Von den Änderungen gegenüber dem letztjährigen Modell sind ausser dem stärkeren Motor namentlich der kürzere Radstand zu erwähnen, der die Handhabung erleichtert und sich in den Kurven gut auswirkt. Die schön gearbeiteten Weinmann-Aluminiumfelgen und der schon er-

wähnte Riesentank. Die ganze Ausführung zeigt gediegene Arbeit und Aufmerksamkeit für das Detail; sie wirkt sehr schön, wozu nicht zuletzt die geschmiedeten und gut geformten Aluminiumteile beitragen. Alles in allem eine schnelle und robuste Maschine, die mehr hält, als ihre 14 PS versprechen, die vorzügliche Strassen- und Kurvenhaltung aufweist und die langsam wie schnell zu fahren ein Vergnügen ist.

Zuwachs der BMW-Mannschaft
Die Bayrischen Motorwerke AG haben sich für ihre Solomannschaft einen neuen Mann geholt. Gerhard Mette heisst er und ist in Deutschland als Privatfahrer auf einer selbst getrimmten BMW kein un-

beschriebenes Blatt.