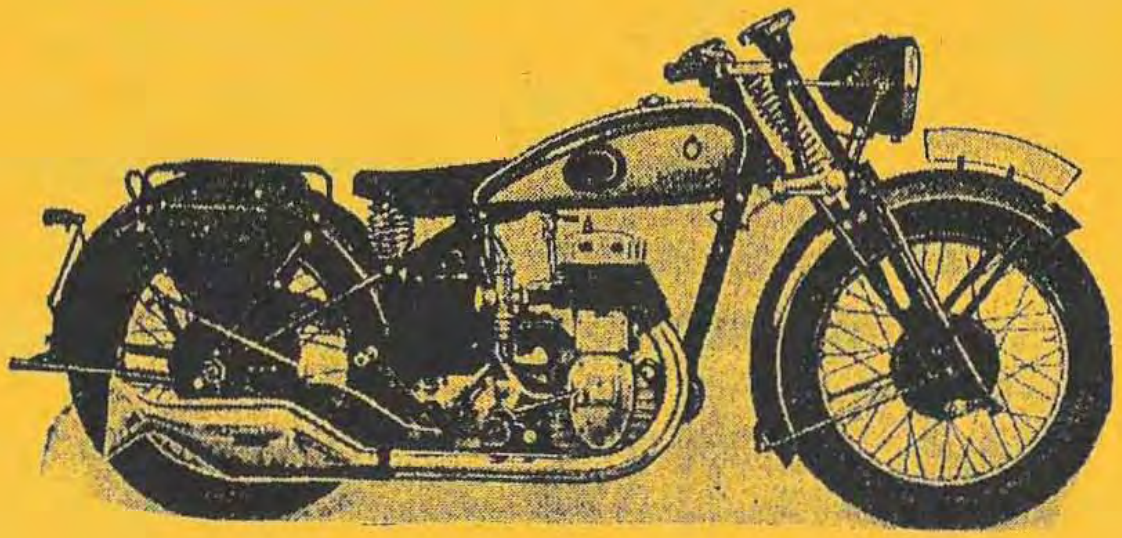
HOREX BOTE



Preis 2,- DM

Nr. 1-91

INHALT

Inhalt

Seite 3		"Wichtige Information bitte lesen"
		Impressum
" 4	bis 11	"Horex ein Name mit Klang" Fortsetzung aus 4/90
" 12	und 13	"Eine Winterfahrt 1906" Opa Geuter Erzaehlt
" 15	" 16	Wo geht die Entwicklung hin
" 17		Der Motorspezialist
" 17		Kennt Ihr Putsch-Berger
" 19		Treffen und Stammtische
" 20	und 21	Einfahren
" 22	" 23	Informationen aus der Szene
" 24		Anzeigen

Nach jahrelangen Versuchen kam Heini Birnbaum auf den ganz schnellen Lenker, der mit der Steckachse zusammengebaut ist. Das Kinn liegt komfortabel auf dem Lenkungsdämpfer.



HOREX-NEUTEILE

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

KLAUS FORSTER
A. d. Stadtwiesen 37
6140 Bensheim 2
Tel. 06251-73223 ab 19 Uhr

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen
- Embleme - Schalldämpfer -
Krümmer - ET-Kataloge -
22 seitige Liste DM 2,50.-
Heumann - Fuchsberg 3
6110 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!

Großes Horex-Ersatzteillager



LIEBE HOREXIANER!

Wichtige Information bitte Lesen

Liebe Horexianer, wir haben diesmal keine Kosten gescheut und an jede uns bekannten Horex-Adresse einen Boten geschickt. Egal ob wir von dort je einen Kostenausgleich erhalten haben oder nicht. Fuer das Geld haetten wir uns auch einen schoenen Regina Daempfer leisten koennen. Aber was macht man nicht alles als Idealist! Wir hier vom HB sind naemlich genauso verrueckt wie die meisten von Euch. Doch da wir keinen Goldesel haben, koennen wir das nicht oft wiederholen. Also die, die ein schlechtes Gewissen haben, und am HB weiter interessiert sind, sollten bitte sofort, dass es nicht vergessengeht, etwas ueberweisen oder zuschicken.Jeder dessen HB-Konto keinen Betrag mehr ausweist, findet auf der Deckblattinnenseite einen entsprechenden Hinweis. Es ist zwar unhoeflich, denn fuer saeumige Zahler, wie fuer Erstbezieher, ist die Mitteilung gleichlautend. Also im voraus Entschuldigung; dies machen wir der Einfachheit halber. Uebrigens wurde der HB diesmal über 300 mal verteilt. Sollten wir es schaffen die Auflage ueber 500 zu bringen, waere es uns moeglich, die Druckqualitaet wesentlich zu steigern, da sich dann der Uebergang vom Kopierverfahren zum Offsetdruck rechnen wuerde. Auch die Bildwiedergabe waere dann besser. Doch fuer diesesmal muss es reichen, nur vier Seiten mehr zu bringen, 24, wie schon einmal in Heft 2/89. Noch etwas zum Abo, das Heft ist nicht zu abonnieren, keiner muss sich fuer eine dauernde Abnahme durch seine Unterschrift verpflichten. Jeder Interessent denkt etwas mit und ueberweist regelmaesig seinen Unkostenbeitrag von 2,-DM pro Heft inklusive Porto. Diese Ueberweisung sollte zur Minimierung des Aufwandes hoechstens einmal im Jahr oder alle zwei Jahre erfolgen. Dort wo es moeglich ist, also bei den Clubs und Vereinigungen, wie dies auch schon teilweise geschied, sollen Sammelbestellungen erfolgen, da wir hierdurch Kosten sparen, die wir in bessere Qualitaet oder Umfang des HB stecken koennen. Die Clubs und Vereinigungen moechte ich nocheinmal dringlich zur Durchgabe Ihrer Termine auffordern. Auch fehlt so manches Club-Emblem auf dem HB-Deckblatt. Also es bleibt noch viel zu tun,- lassen wir es liegen! Jeder der sich die Muehe gemacht hat, bis hierhin zu lesen, soll nun die Moeglichkeit zu einem Gewinn haben. Der Preis ist zwar klein, entspricht aber unseren Moeglickeiten. Die ersten zwei richtig eingehenden Antworten, eine aus dem Inland und eine aus dem Ausland bekommen den HB fuer ein Jahr kostenlos zugesand. Und nun die Frage: Nenne die genaue Groesse und Bezeichnung des Kickstarterbefestigungsgewindes an der Regina?

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Postadresse Constantin Klinger
Rotlintstr.51
6000 Frankfurt 1

Redaktion Constantin Klinger

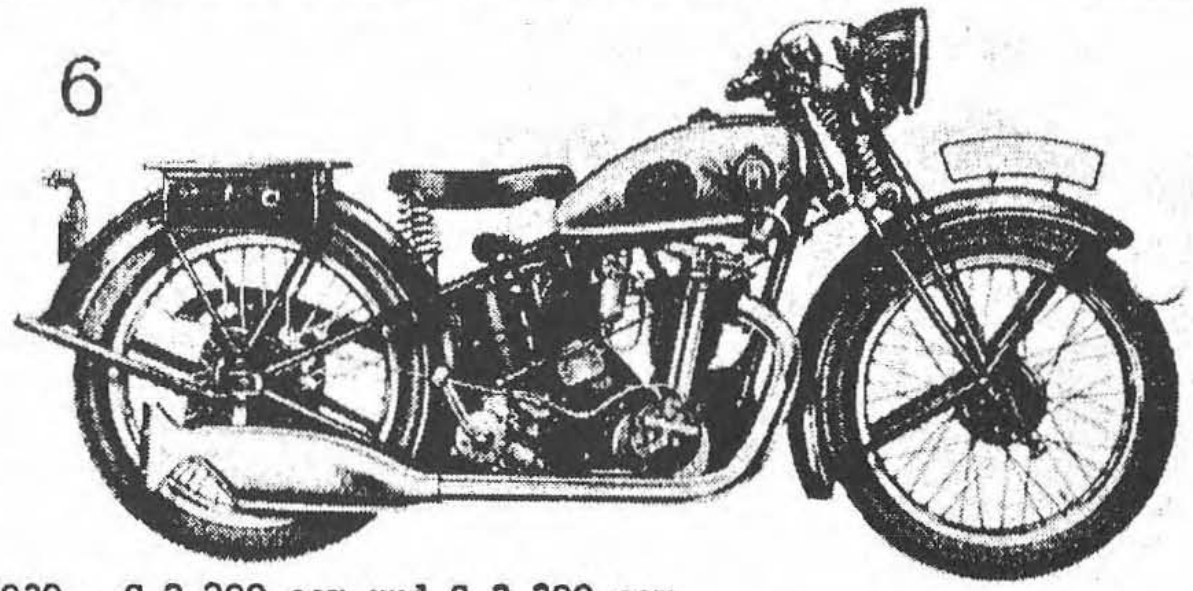
Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
Kto.318039303 BLZ.500 502 01

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

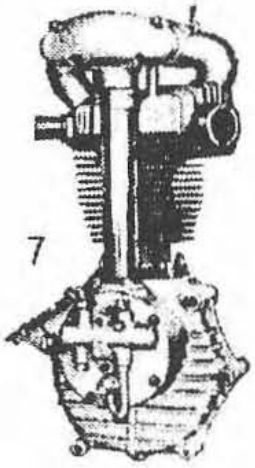
Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse,unter Angabe der Stückzahl,der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg.Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen(bis 4,-) in Briefmarken(50er),sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

Ein Name mit Klang in der Motorrad-Geschichte

6

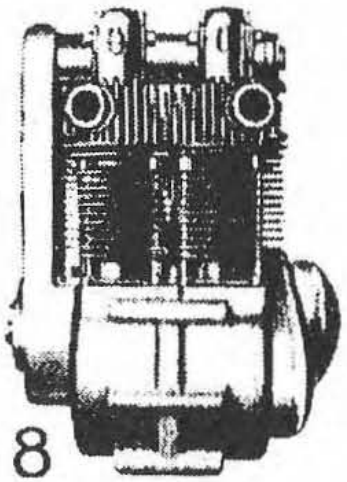


1930 . S 2 200 ccm und S 3 300 ccm



7

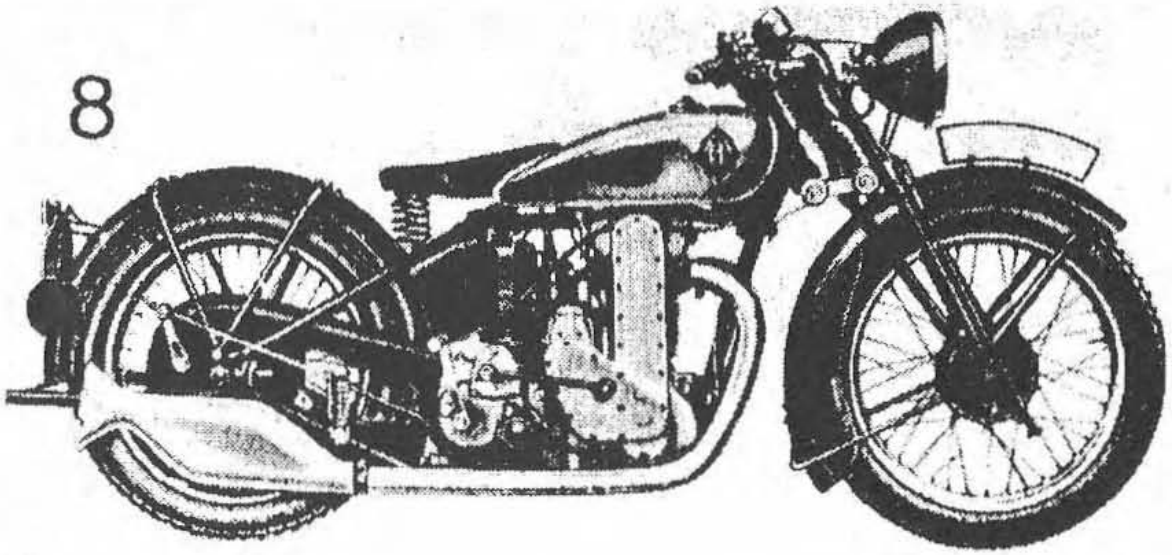
1934 / 1935



8

1932 / 1933

8



1932

Durch die Produktionseinstellung der S200, S300 und S64 1938 kam die Serienfertigung der "HOREX"-SB 35 , einer OHV-Einzylinder mit einem Hub-/Bohrungsverhältnis von 91,5/69 mm hinzu, so daß man von einer konzentrierten Produktion dieser drei Hubraumklassen sprechen kann. Sie hielt bis Kriegsbeginn an, denn während des Krieges lag die Motorradproduktion still, weil "HOREX" in die Rüstungsindustrie eingegliedert wurde und Teile für die Eisenbahn herstellen mußte. Mit nur 50 Mann Belegschaft ging diese Produktion nach Kriegsende bis 1948 weiter. Von Kriegseinwirkungen verschont geblieben, erhielten die "HOREX"-Werke als einzige deutsche Motorradfirma die Genehmigung der Alliierten, Motorräder mit Hubräumen über 125 ccm herzustellen. Deshalb begann man sogleich mit der Produktion des 342 ccm-Modells, die sich stückzahlenmäßig zwar in Grenzen hielt - Ursache war der allgemeine Material- und Maschinenmangel - aber bis auf kleine Veränderungen dem Vorgängermodell von 1939 entsprach. 1950 war dann der Produktionsbeginn der wohl erfolgreichsten "HOREX" Produktion, der "HOREX-Regina". Mit ihr stiegen Umsatz, Exportanteile und Belegschaftszahlen. 1951 waren es schon 1.200 Stück monatlich bei einer Werksgröße von 400 Arbeitern, 1952 sogar schon 1700 Stück je Monat bei 550 Belegschaftsmitgliedern. Davon ging ca. jede 4. Maschine in den Export. **11**

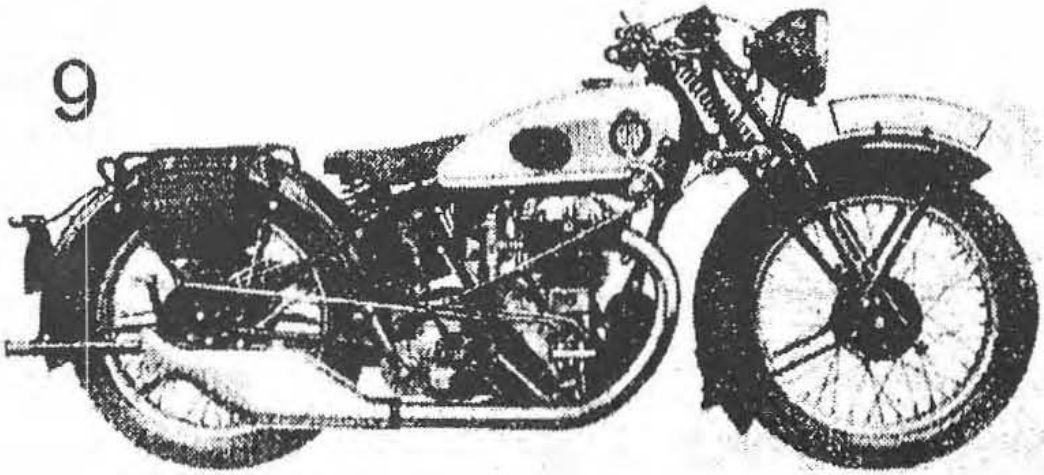
Die guten Beziehungen Kleemanns zur Zulieferindustrie und auch zu den Behörden, gaben ihm immer die Möglichkeiten sein Werk mit modernen Maschinen auszurüsten und ständig zu erweitern.

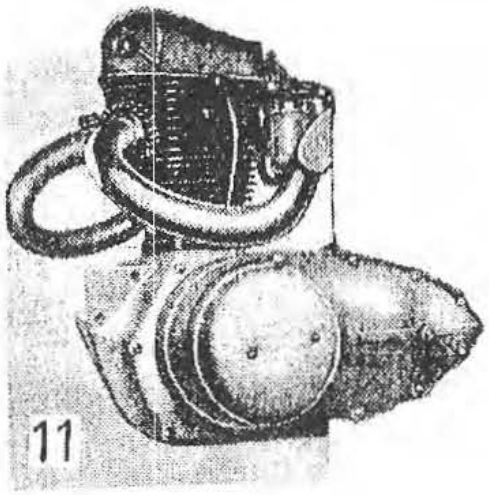
Ab 1951 erschien dann die 248 ccm-"Regina" mit 17 PS, der noch eine 398 ccm-Version mit 22 PS folgte. Damit standen drei "Regina"-Varianten zur Auswahl, wovon die 348er mit 19 PS die meistgekaufte wurde. Sie hatten Zylinderköpfe aus Grauguß und eine noch von Hand verstellbare Zündung, waren aber die ersten serienmäßig hergestellten Motorräder der Welt, die mit geschmiedeten Leichtmetall-Teleskopgabeln, Hinterradfederungen und Vollnabenbremsen angeboten wurden. Im gleichen Jahr erscheint noch die "Regina-Sport", die sich durch Aluminium-Zylinderkopf, Einport-Auspuffanlage und automatischer Zündverstellung von den Vorgängermodellen unterscheidet. Ihre Leistung betrug 20 PS bei 6000 U/min. Sie war aber wohl auch die kürzeste Serienfertigung. **12**

Eine andere rennsportliche Variante der 348 ccm-"HOREX" wurde von Friedel Schön mit Unterstützung der Firma schon Ende 1949 entwik-



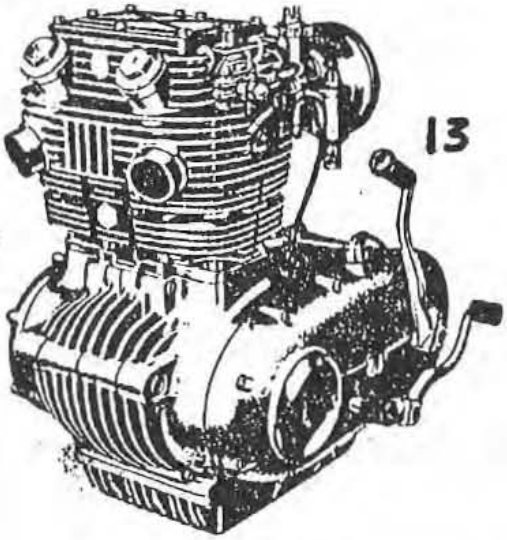
9





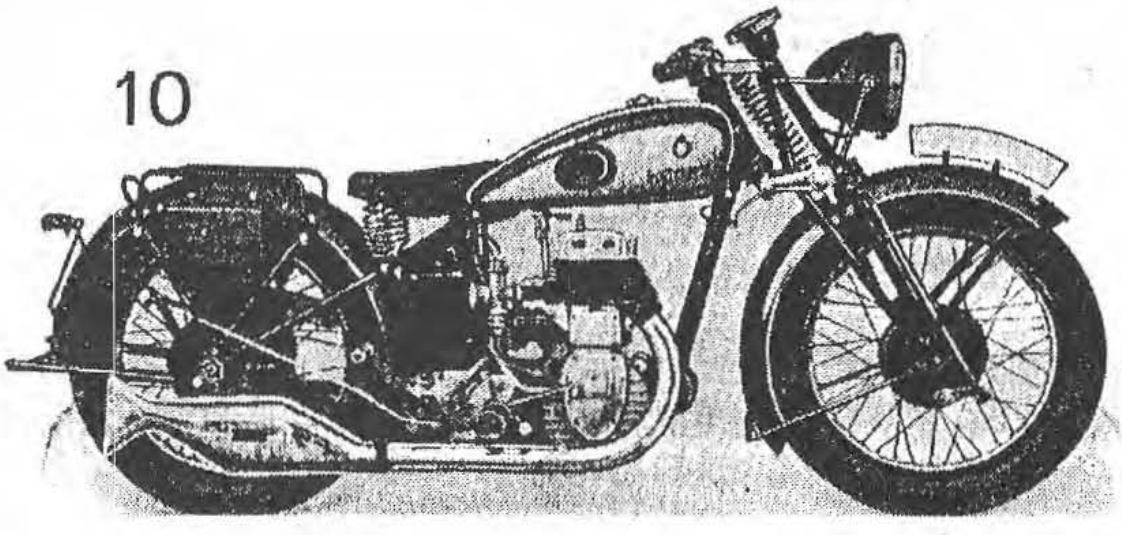
11

13

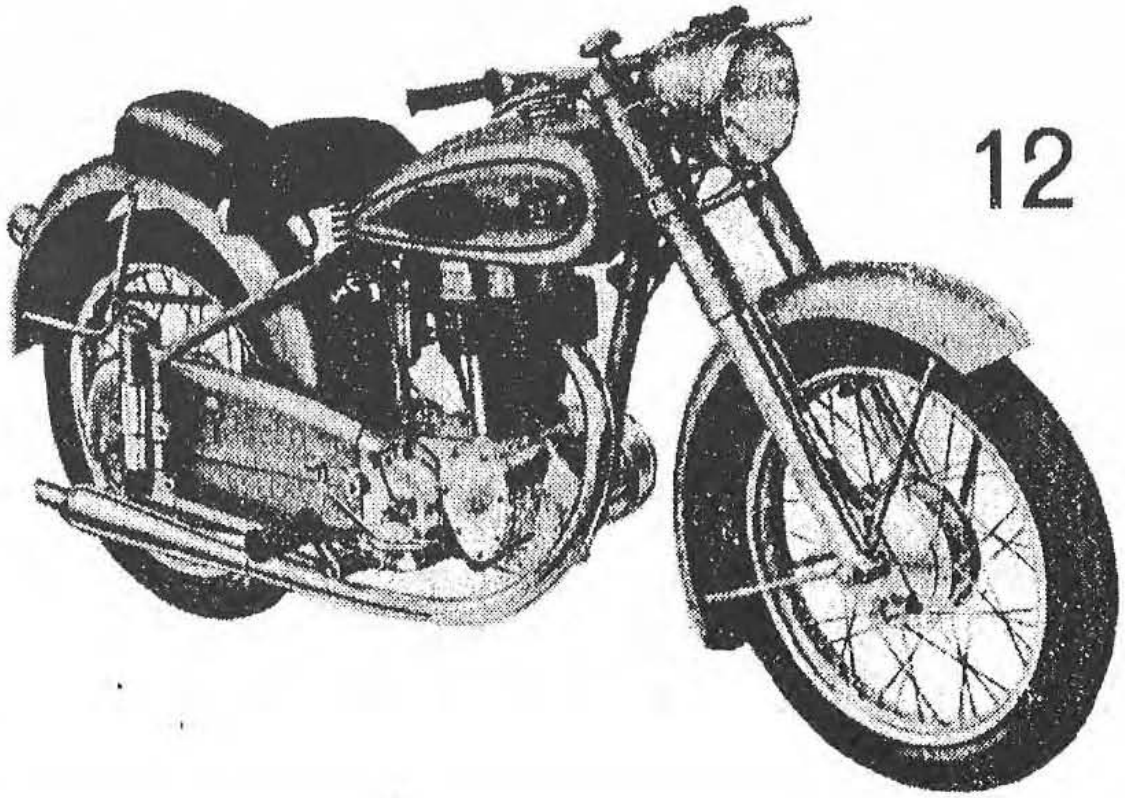


„Imperator"

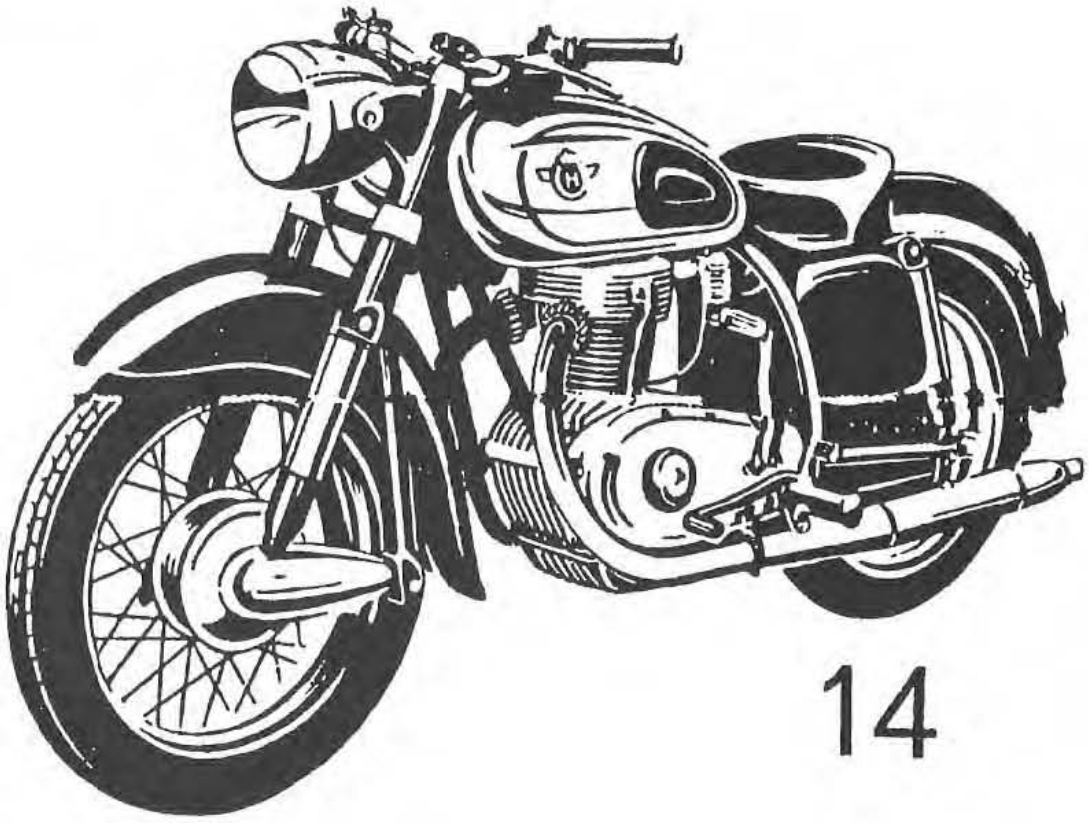
10



kelt. Sie war Ausgangspunkt für die Entwicklung 'echter' 'HOREX'-Rennmaschinen. Viele Versuche führten über Hubräume von zunächst 398 ccm, dann 446 ccm und schließlich 498 ccm, über Ein- und Zweinockenmotore und verschiedenen Wellenantrieben.
Im Ergebnis stellte 'HOREX' auf der IFMA 1951 seinen Prototyp 'HOREX-Imperator' mit 496 ccm vor. Von diesem Zweizylinder-Viertakt-Parallel-twin mit obenliegender Nockenwelle, kettengetrieben; zwei Vergasern und der Leistung von 30 PS bei 6800 U/min., wurden jedoch nur sechs Exemplare gebaut, als Kleemann dieses Projekt mit der Begründung der Unregierbarkeit 'eines solchen Titanen' stillegte. Mit einer vollkommen veränderten Konstruktion, auch aus steuerlichen Gründen, mit nur noch 392 ccm Hubraum bei 2 x 66 mm Hub und 61,3 mm Bohrung erschien die 'HOREX-Imperator' dann 1954 auf dem Markt. Mit vielen Kapselungen und der Steuerkette zwischen den Zylindern, brachte dieser Motor 26 PS bei 5800 U/min und bewies ein sehr breites Leistungsfeld. Das Fahrgestell war mit serienmäßiger Hinterradschwinge ausgestattet und wurde auf Wunsch mit Telegabel oder Schwinge geliefert. Leider erreichte diese prachtvolle Maschine ihren Markt rund zwei Jahre zu spät. **13** **14**
Auch der ab 1955 angebotenen 'HOREX'-Resident' mit ihrem 349 ccm-Einzylinder-ohv-Motor, der bei 6500 U/min 24 PS entwickelte und sie 130 km/h schnell machte, widerfuhr eine Marktsituation, die bei ähnlich finanziellem Einsatz schon Kleinautos bot und deshalb nicht den erwünschten Absatz fand. 'HOREX', die nach dem 2. Weltkrieg langjährig führende deutsche Motorradfirma, strebte nicht nach maximaler Vergrößerung. Die reichen Erfahrungen eines Fritz Kleemanns, der ja nun seit 1923 im Motorradbau war, wußte, daß sein Einstieg in das mögliche Automobilgeschäft den Firmenruin bedeutet hätte. 1956 gab es deshalb auch nur noch die 248 ccm-, die 342 ccm- und die 399 ccm-Varianten der 'HOREX-Regina'-Reihe. **15**
Die 342er war 1953 die mit 175.000 Stück das meistverkaufte Motorrad auf der Welt in ihrer Klasse!
Die ab Ende 1953 angebotene 399er 'HOREX-Regina' hatte eine leicht geänderte Form des Motorgehäuses und eine kräftigere Zahnradölpumpe. Mit ihren 22 PS war sie werksseitig für den Seitenwagenbetrieb vorgesehen. Ein Jahr später wurden diese Änderungen auch auf die anderen 'HOREX'-Modelle übertragen, die bis zur Serieneinstellung dann unverändert gebaut wurden. Die ebenfalls 1956 noch im Fertigungsprogramm befindlichen modernen 248er und 349er 'Resident'-Ein-



12



14

7

zylinder und die 392 ccm-'Imperator' mit ihrem Parallel-Zweizylindermotor verloren gleichfalls ihre Absatzchancen zu gunsten der nur wenig teuereren Kleinautos. Deshalb konzentrierte sich Kleemann nochmals auf den amerikanischen Markt, vor allem mit der eleganten 446 ccm-Zweizylinder-'Imperator', die vorne und hinten Schwingen hatte und 30 PS abgab. Daß sie in den USA als 'ZÜNDAPP' gehandelt wurde, lag daran, daß sie von einem bekannten 'ZÜNDAPP'-Händler vertrieben wurde.

Die 248 ccm- und 348 ccm-Einzylinder-'Resident'-Modelle waren auf bundesdeutschem Markt noch bis in die sechziger Jahre hinein zu haben, neben der kleinen 'HOREX'-Rebell mit ihrem 97 ccm-'Fichtel & Sachs'-Einbaumotor. Aber auch sie konnten die schwierigen Marktbedingungen nicht bewältigen, so daß die 'Rebell' die letzte 'HOREX'-Konstruktion und damit das Ende der berühmten und guten Marke war. 1958 stellte 'HOREX' die Motorradproduktion ein und produzierte bis zur völligen Übernahme der Werksanlagen durch 'Daimler-Benz' Teile für diesen Konzern. Damit verschwand eine Firma vom internationalen Motorradmarkt, die für sich in Anspruch nehmen kann, ein Stück Geschichte im (deutschen) Motorradbau mitgeschrieben zu haben. Unbeschrieben blieben bisher die nur schwierig zu überschauenden 'HOREX'-Rennsport-Turbulenzen der fünfziger Jahre, die aber auch kaum ein Beitrag für uns Kfz.-Veteranen-Sportler liefern können, da sie den Charakter von Prototypen tragen. Genannt sein soll deshalb auch nur das rennsportuntaugliche 498 ccm-'Imperator'-Modell, welches ständig verölte Kerzen brachte. Auch noch deren 1952 völlig umkonstruierte 50 PS-Zweinockenkopf-Ausführung, auf der Friedl Schön beim Eiffelrennen auf dem Nürburgring die schnellste Runde fuhr und auf der Avus in Berlin siegte.

Desweiteren sollen die beiden 'Schnell-HOREX'-Doppelnocken-Einzylinder mit 248 ccm und 348 ccm nicht unerwähnt bleiben.

Ebenfalls nicht die von Fritz Hoske umgebaute 498er 'HOREX' mit ihrem Doppelnockenwellenkopf.

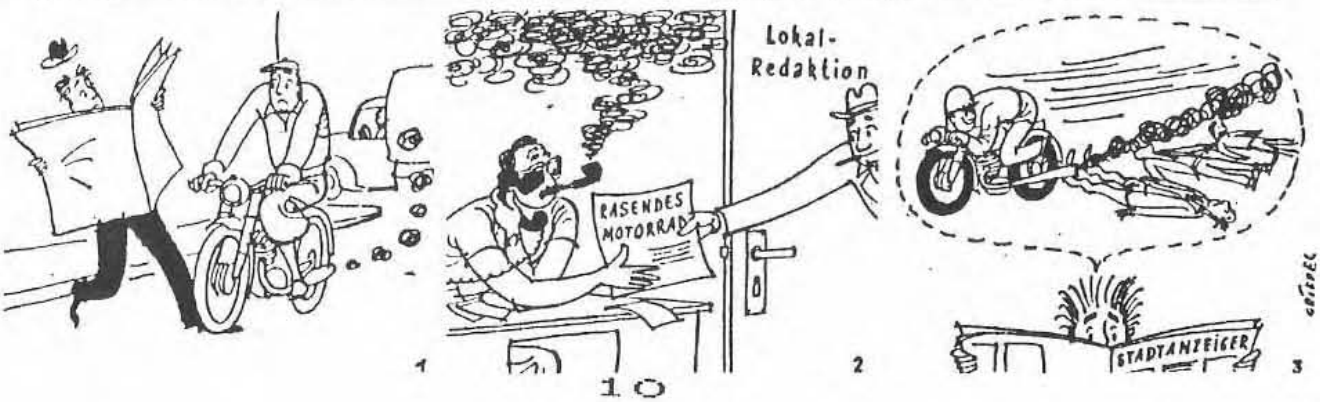
1953 wurden die 498 ccm-Doppelnocken-Zweizylinder-Versionen umkonstruiert, was trotzdem nicht in große Erfolge mündete.

(Stark verripptes, aber schlankes Motorgehäuse, Stirnradantrieb statt Kettenantrieb vom Motor zum Fünfgang-Getriebe, desgleichen zum Antrieb der obenliegenden Doppelnockenwelle, überarbeitetes Schmiersystem und verkleinertes Rennfahrgestell bei 16'-Reifen hinten und 19'-Reifen vorne für eine ruhigere Lenkung.)

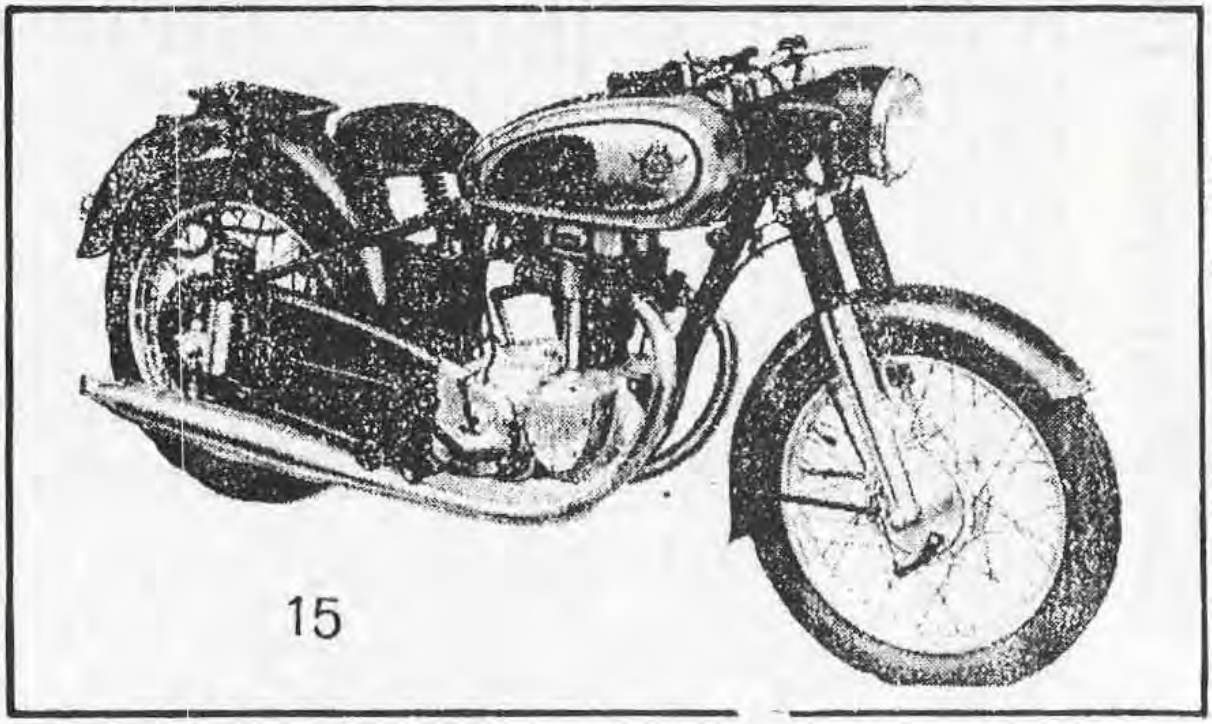
HOREX-COLUMBUS

SERIENMOTORRÄDER

Typ	Bj. von-bis	Hubraum ccm	Leistung PS	Bohr./Hub mm	Ventilst.	Höchstgeschw. km/h	Bemerkung
"GNOM"	1922-23	63	0,75	.....	sv	30	Fahrradhilfsmotor
"Horex"	1923-26	249,6	0,96/1,92	63/80	ohv	90	Stecktank
"Horex"	1925-27	499,1	5/12	76/110	sv	95	Stecktank
"Horex"	1925-27	598	6/14	83/110	sv	105	Stecktank
"Horex"	1925-27	546	5,5/13	80/110	sv	100	Stecktank
T 5	1928-40	500	14	80/99	sv	105	Satteltanks
T 6	1928-41	600	18	80/118	sv	115	Satteltanks
S 5	1928-34	496	22	79/101	ohv	120	Satteltank und Lizenzmotor
SS 5	1928-31	496	24	79/101	ohv	130	Sturmey-Archer
S 2	1931-38	198	6,5	57/78	ohv	90-95	Verchromte Tanks
S 3	1931-38	298	8,5	64/92	ohv	100-105	und Felgen mit blauen Linien abgesetzt
S 35	1934-39	348	12,5	69/92	ohv	105-115	immer weiterverbessert
S 600	1932-35	596	24	65/90	ohc	120-130	Über Kette angetriebene obenlieg.
S 800	1933-36	798	29,5	75/90	ohc	130-140	Nockenwelle, zweizyl. Parallel-Twin
S 64	1935-37	598	22	85/105	ohv	125-130	
SS 64	1935-37	598	25	85/105	ohv	135-140	Vierventil-Einzylinder
S 5	1937-39	498	22	80/99	ohv	120-130	Frischölschmier.1225,-
S 6	1937-40	598	25	80/118	ohv	130-145	1283,-RM
SB 35	1939-40	342	18	69/92	ohv	115	Auch für Victoria, 965,-
SB 35	1948-50	342	18	69/92	ohv	115	Trapezgabel und Starrrahmen
"Regina"	1949-52	342	18	69/92	ohv	115	Telegabel, Tank 13,5 Lit. doppelport.
"Regina"	1952-55	248	16	65/75	ohv	110	18 Liter Tank
"Regina"	1953-55	400	22	72/91,5	ohv	130	geschmied., Leichtmetallgabel vorn Geradwegfed. hinten
"Regina Sport"	1951	350	20	69/91,5	ohv	125	
"Regina 250V"	1955	248	17	65/75	ohv	120	einfache Ausführung 1850,- DM
"Imperator"	1952	600	33	65/90	ohc	.....	Prototyp
"Imperator"	1952	500	28	65/75	ohc	.....	Parallel-Twin obenliegende Nockenwelle
Imperator 450	1956	450	30	66/66	ohc	145	2940,- DM
Imperator 400	1954	400	26	61,5/66	ohc	135	
Resident 250	1956	250	18,5	53,4/77	ohv	120	2195,- DM
Resident 350	1956	350	24	75/77	ohv	130	2260,- DM
Rebell 100	1958	97	5,2	48/54	Zweitakt	80	1048,- DM



So z. B. brachen die Ketten wegen der verwendeten Gummisegmente für die elastische Motoraufhängung. Deshalb zog es H.P. Müller, als mit Abstand erfahrenster und bester "HOREX"-Werksrennfahrer oft vor, auf der 498 ccm-Einzylinder-Maschine zu fahren, auf der er beim Großen Preis der BR Deutschland 1953 Dritter hinter "BMW" unter Walter Zeller und Hans Baltisberger wurde.
Kleemann entschloß sich deshalb letztmalig zur Rennsaison 1954 zu einer Neukonstruktion einer 348 ccm-Parallel-Doppelnocken-Rennmaschine, mit nach vorn geneigtem Zylinder, die der bekannte Konstrukteur Ludwig Apfelbeck aus Österreich schuf. Nach ersten erfolglosen Rennen mit der noch unausgereiften 348er gab die Firma "HOREX" ihre Rennabteilung auf. Der Münchner Rennfahrer Hans Bartl erwarb diese Maschine, in der Absicht, ihre Entwicklung abzuschließen. Er, wie auch der sich ebenfalls daran versuchende Freiburger Fritz Kläger fuhr diese Ausführung noch längere Zeit, ohne Erfolge, was dann auch das Ende für den Rennsport mit im "HOREX"-Werk gebauten Motorrädern bedeutete.



15

Da nicht alle Informationen zu diesem Thema in dieser Form verarbeitbar, beantworten die Autoren
- Spfrd. Jörg Naumann, 7030 Leipzig, G.-Freytag-Str. 30 und
- Spfrd. Uwe Behrend, 2756 Schwerin, Möwenburgstr. 18

einzelne, nicht beschriebene oder unklare Fakten zur "HOREX"-Geschichte, auch Fragen zu speziellen technischen Daten, auf dem Postweg.

Imperator

OPA GEUDER ERZÄHLT: *Eine Winterfahrt 1906*



Anfang Dezember 1906 hatte ich meinen neuen F.-N.-Vierzylinder, Modell 1907, geliefert bekommen, und da stand bei mir sofort der Entschluß fest, am Silvesterabend meinem alten Freund Hans in Falkenhagen bei Prenzlau einen zünftigen Silvesterbesuch abzustatten.

Meine Klubkameraden schüttelten alle den Kopf, und die Werneuchner Spießbürger hielten mich für verrückt, als sie von meinem tollen Vorhaben hörten. Der Silvesterabend kam heran. Trockene Kälte von etwa 10 Grad Reaumur und schneefreie Straßen! Wer nicht im Freien zu tun hatte, verkroch sich hinter dem wärmenden Ofen. Und dann begann unter Assistenz von Klubkameraden meine Maskerade. Die Beine wurden sorgfältig mit Zeitungspapier umwickelt, 2 dicke Wollhemden folgten. Drei übereinandergezogene Hosen, 2 warme Sweater, eine Weste, eine Jacke und eine handfeste Winterjoppe vervollständigten meine Montur, nachdem auch die Stiefel mit Zeitungspapier abgedichtet waren. Dazu kamen als Kopfschutz eine Lederkappe, 2 dicke Schals, und der Kragen der Joppe wurde hochgebunden. Zum Schutze der Hände zog ich 3 Paar dicke Wollstrümpfe über die Handschuhe, und nun glich ich mehr einem Eskimo als einem Motorradfahrer. Daß ich mich in dieser Vermummung kaum noch bewegen konnte, war klar. Nachdem meine Freunde meinen Vierzylinder in einem geheizten Werkstattraume warm gemacht hatten, setzten sie mich im wahren Sinne des Wortes auf die Maschine und schoben mich mit vereinten Kräften an. Und dann geschah das Wunder: die brave Maschine sprang sofort an! In langsamer Fahrt — die Dörfer und auch mals bedeutete es eine tödliche Gefahr für den Schlauch. Nach kurzem Überlegen entschloß ich mich, den Reißnagel erst am Schlusse meiner Fahrt zu entfernen, und das war meine Rettung. Gewiß, die ersten Häuser von Joachimstal lugten bereits in der Ferne über die Bäume, aber dort gab es damals wie überall noch keine Werkstatt, die mein Hinterrad montieren und den Schlauch hätte flicken können! Zudem wurde es Abend, und ich hatte kein Licht an der Maschine. Damit sah es damals noch wirklich trübe aus. Es gab nur Karbidlampen, die meistens doch nicht funktionierten. Zudem pflegten die Lampenhalter oft abzubrechen. Wer fuhr auch schon damals in der Dunkelheit Motorrad!

Ich setzte also meine Fahrt einfach fort, und immer seltener wurden menschliche Siedlungen in dem unermeßlichen Waldgebiet. Dafür huschten oft Hasen und Rehe und einmal sogar ein Fuchs über die Straße. Ein Rudel Rothirsche hätte mich beinahe in Gefahr gebracht, als es kurz vor der Maschine die Straße überquerte, aber sonst ging alles gut. Fuhrwerke oder Menschen begegneten mir überhaupt nicht, und hin und wieder quälte mich der Gedanke, was bei einem schweren Sturz aus mir werden würde. Man hätte mich dann sicherlich am Neujahrstage erfroren aufgefunden. Ich fror trotz meiner dicken Ausrüstung immer jämmerlicher, aber da tauchten dann endlich die vertrauten Türme von Prenzlau auf, dann die riesige weiße Fläche des Uckersees, und wenige Minuten später hielt ich auf geradezu mörderisch schlechten Straßen meinen Einzug in die alte Hauptstadt der Uckermark. An Aufenthalt oder gar Aufwärmen war gar nicht zu den-

trotz der Sonne bitterkalt. Plötzlich begann der Vierzylinder zu knallen, und dann stand die Karre still. Das Benzin war alle! Zum Glück war Ellingen, ein kleines Dorf, nur etwa 500 Meter entfernt. Unter großen Mühen schob ich in meiner „Polarausrüstung" die Maschine dorthin, und siehe da: Das erste Haus war eine Schmiede, und der Schmied hatte einen kleinen Vorrat Schwerbenzin! Unsere damaligen Motoren mit ihren äußerst primitiven Vergasern (Schwimmergehäusen mit Schwimmer, Düse und Drosselklappe) vertrugen nur Leichtbenzin, aber was wollte ich machen! Ich füllte 2 Liter ein, und da der Motor noch heiß war, sprang er sofort an, und glücklich erreichte ich Prenzlau, wo ich sofort bei einem mir bekannten Fahrradhändler auftankte. Tankstellen gab es damals noch nicht, und man konnte von Glück sagen, wenn man eine „Quelle" entdeckte.

Die weitere Fahrt verlief ohne jede Störung, nur daß ich mir trotz meiner polarmäßigen Verpackung einbildete, ich führe in Hemdsärmeln, und jämmerlich fror. Der eisige Wind fegte mir ins Gesicht, und meine ungeschützten Augen brannten wie Feuer. Hinter Eberswalde sah ich alles nur

die meisten Städte hatten anno 1906 unglaublich holperiges Katzenkopfpflaster — verließ ich Werneuchen, und als ich dann die Chaussee nach Tiefensee erreicht hatte, steuerte ich sofort auf den Fußsteig los, der fast immer viel ebener als die damaligen Chausseen und dazu auch nagelfreier war. Der Motorradfahrer von 1954 wird es kaum begreifen können, daß der Motorradfahrer vor dem 1. Weltkrieg fast ausschließlich auf den Fußsteigen fuhr, aber es war einfach „Notwehr", ganz besonders gefürchtet war dabei noch die Nähe von Garnisonen, denn da gesellten sich zu den vermaledeiten Hufnägeln auch noch die Nägel der Kommißstiefel. Von diesen Verhältnissen kann sich der heutige Motorradfahrer kaum eine Vorstellung machen, und so wird er es kaum begreifen können, daß die Sorge um eine Reifenpanne während dieser Silvesterfahrt meine größte war. Denn dann wäre ich bei der herrschenden Kälte und meiner Vermummung hilflos gewesen.

Das geringste Hindernis, das mich bei meiner Überlandfahrt zum Stoppen gezwungen hatte, wäre verhängnisvoll gewesen, da mir weder Kupplung noch Getriebe zur Verfügung standen, und wie hätte ich meine schwere Maschine wohl mit den Pedalen wieder in Gang bringen sollen, wenn ich gar in der langen Steigung in der nach Angermünde zu führenden Ausfallstraße hätte anhalten müssen!

Die Gegend wurde immer einsamer, ich kam in die menschenleere Schorfheide, aber bald tauchte links der sagenumwobene Werbellinsee auf. Vorsichtshalber hielt ich in starkem Gefälle an, um einen kurzen Blick über all die Winterpracht zu werfen. Da fiel mein Blick zufällig auf meinen Vorderreifen, und was entdeckte ich da? Einen Reißnagel! Solch Ding könnte einem Reifen heutzutage kaum etwas anhaben, aber daken, denn wer hätte es nachher vermocht, den kaltgewordenen Motor noch einmal zum Anspringen zu bringen! Nun kam noch das schlimmste Stück der Fahrt: 5 Kilometer durch schwerstes Gelände! Tiefe Geleise, die festgefroren waren, deuteten kümmerlich einen über Berg und Tal führenden Landweg an, und alles mußte doch sozusagen im großen Gang und ohne Kupplung gefahren werden. Die Maschine torkelte hin und her, und oft wollte sie mich abwerfen, aber schließlich kam ich doch — vor Aufregung und Anstrengung bis auf die Haut durchgeschwitzt, in Falkenhagen, einem von der Kultur damals noch nicht im geringsten beleckten Bauerndorfe, an, und kaum ertönte das Brummen meiner Maschine, als auch die Einwohner schon in hellen Scharen auf die Dorfstraße stürzten und mich mit lautem Jubel begrüßten. Kein Wunder! Meine F.N. war das erste Motorfahrzeug, das seit Erschaffung der Welt in dieses nur über Landwege erreichbare und von aller Welt abgeschnittene Dorf gelangte, und die Einwohner sahen zum ersten Male ein Motorrad. Hunderte von Händen streckten sich mir entgegen, und meine Freunde hatten ihre Mühe, mich und meine Maschine endlich vor den spontanen Ovationen in Sicherheit zu bringen, und dann war mein erstes, den Reißnagel aus dem Vorderreifen zu ziehen. Leise zischend entwich die Luft, und ich war froh, daß ich den Störenfried bis zur Erreichung meines Zieles an Ort und Stelle gelassen hatte. Meine Augen brannten mir zwar wie Feuer — ich mußte die gesamte Strecke ohne Brille fahren, da die damaligen primitiven Brillen noch keine Ventilation kannten und daher sofort beschlugen.

Als ich am 2. Januar die Heimfahrt antrat, war das ganze Dorf auf den Beinen, um mir Abschiedsgrüße zuzuwinken, und dann begann wieder die Geländefahrt! Es war noch in rötlichem Schimmer, und meine Sehkraft nahm zusehends ab, während mich eine seltsame Müdigkeit immer mehr überfiel. 9 km vor Werneuchen wurde ich auf dem rechten Auge gänzlich blind, und auch die Sehkraft des linken Auges wurde immer geringer. Von Zeit zu Zeit schloß ich, ohne die Fahrgeschwindigkeit zu ermäßigen, die ich auf etwa 60 km gesteigert hatte, die Augen für Sekunden, aber dann gelang es mir doch, die Müdigkeit zu überwinden, und ich wurde mir der Gefahr des Erfrierens, in der ich schwebte, bewußt, und so erreichte ich endlich mit letzter Energie und auch auf dem linken Auge bereits halbblind mein Ziel: Werneuchen. Man half mir von der Maschine, ich wollte etwas sagen, aber ich konnte kein Wort sprechen. Mein Gesicht war wie erfroren und kreideweiß, und erst nach etwa einer halben Stunde lallte ich die ersten Worte, und gleichzeitig war die Sehkraft der Augen wieder zurückgekehrt. 18 Grad Reaumur unter Null zeigte das Thermometer, dazu schliffigen Wind von vorn, und dann 125 km ohne Pause in unzureichender Kleidung! Diese Winterfahrt war damals in motorsportlichen Kreisen eine Sensation, und ich mußte wiederholt vor Ärzten in Berlin meine Eindrücke wiedergeben, da auch die Presse darüber berichtet hatte. Es war damals um Haaresbreite am Tode vorübergegangen, aber ein Gutes hatte die Fahrt doch im Gefolge: Ich war jahrelang vollkommen immun gegen die schärfste Kälte. Der Motorradfahrer von 1954 kann sich nicht im Entferntesten ein Bild davon machen, was es damals hieß, Motorsport zu treiben, und es ist daher kein Wunder, daß die meisten Fahrer dem Sport damals bald wieder den Rücken kehrten und nur ein kleines Häuflein Unentwegter durchhielt, und zu diesen gehöre ich, und ich bin trotz meiner 70 Jahre heute noch stolz darauf.

Bild Nr.

SCHWINGSATTEL, SOZIUSSATTEL, FUSSRASTEN

58/ 1	Schwingsattel	DM	176,--
58/ 2	Soziussattel, Schutzblech- oder Trägerbefestigung	DM	198,--
58/ 3	Gepäckträger, Nachfertigung	DM	148,--
58/ 4	Sattelfeder	DM	24,--
58/ 9	Halter für Sattelbefestigung	DM	28,-
58/11	Schraube M 7 x 15	DM	1,--
58/13	Schraube M 12 x 1,5 Rundkopf Edelstahl kurz	DM	4,60
58/14	Schraube M 12 x 1,5 Rundkopf Edelstahl lang	DM	4,80
58/15	Fußraste Nachbau	DM	39,--
58/16	Fußrastengummi Original-Nachbau	DM	12,--
58/18	Soziusfußrasten, Nato-oliv	DM	18,--
	Gummi, Soziusfußraste	DM	9,--
58/19	Gummianschlag	DM	6,50
58/20	Hauptständer, Nachfertigung	DM	120,--
58/22	Schraube M 7 x 45	DM	1,--
58/23, 24	Rückholfeder, rechts u. links, cadmiert	ä DM	19,--
58/27	Handknopf für Werkzeugkasten	DM	14,--
58/28	Werkzeugkasten-Nachbau	DM	175,--
58/33	Rohrschelle für Werkzeugkasten, verzinkt	DM	4,--
58/35	Schloß für Werkzeugkasten	DM	19,--
	Schloß für Lenkung	DM	18,--

BILD NR. 58



HOREX
ERSATZTEILE-VERSAND
REGINA · RESIDENT · IMPERATOR
Teileliste 90/91 mit 600 Bildpositionen · Motorenrevision · Restauration · Teilefertigung · Tauschkurbelwellen · Einspelchservice · Gebrauchtmaschinen · Neues Werkstatt-Handbuch · Aluschweißungen · Lagersitzreparaturen
TECHNIK
8720 SCHWEINFURT
Zehntstr. 28 · Tel. 09721-41455 u. 1415

Wo geht die Entwicklung hin ?

---oder ist unser Hobby noch auf dem rictigen Weg ?----------

An den Anfang dieses Artikels moechte ich 7 persoenliche Beobachtungen stellen.

1. Es gibt immer weniger Jugend in der Scene.
2. Das Material konzentriert sich in immer weniger Haende.
3. Der Typus Fahrer weicht dem Typus Aussteller.
4. Das Gebrauchsopjekt Horex weicht dem Showopjekt.
5. Das Gefuehl von Abenteuer geht verloren.
6. Das Nebensaechliche wird immer wichtiger.
7. Die Entwicklung der Preise verhindernt den Zustrom der Jugend.

Wo ist der alte Geist der Szene, von vor 15 Jahren, geblieben ? Was wurde falsch gemacht ? Oder besser, was koennen wir besser machen?

Es ist anzunehmen, dass die Mehrzahl der Personen, welche heute die Scene um Horex bilden, persoenliche fuer sie gueltige Gruende haben, das Hobby in der Art auszuueben, wie es sich heute darstellt. Aber ich glaube auch, dass viele den vergangenen Zeiten manche Traene nachweinen. Fuer diese Leute ist es schwer, eine Aenderung in der Szene zu bewirken, da sie traditionell nicht zu den Organisatoren und Veranstaltern gehoeren. Ihr Ziel ist es, mit anderen Veteranenfreunden unter Reduzierung auf das Notwendige eine schoene gemeinsame Zeit zu verleben. Zum Beispiel durch gemeinsame Ausfahrten und Benzingespraeche. Hierbei sollten die durch das Motorrad gegebenen Beschraenkungen als Chance und Herausforderung betrachtet, und nicht durch mitgefuehrten Tross, in das Gegenteil gewandelt werden. Diese Horex-Freunde moechte ich mit diesem Aufruf ansprechen und zum Handeln auffordern.

Welche Moeglichkeiten bestehen?

Zum einen glaube ich, entscheident wichtig waere es zu versuchen, das Durschnittsalter der Scene zu vermindern. Junge Leute werden, und da bin ich mir ziemlich sicher, den Trend in eine intressantere und lebendigere Richtung lenken. Doch wer sollte diese Aufgabe erfolgreich anpacken koennen? Da waeren zuerst einmal die Horex-Clubs, diese haetten die Mittel und Moeglichkeiten dazu! Dabei sollte auch beachtet werden, dass unsere Marke, im besonderen durch Teurung, ausserhalb der Reichweite, der meisten Jugendlichen geraten ist. Wir haben nicht, wie zum Beispiel die Marke NSU, auch etwas in den unteren Preisklassen zu bieten, deshalb sollte eine Bandbreite vom alten Fahrrad ueber Moped und Leichtmotorrad bis zur Horex, fuer diese Aufgabe angestrebt werden. Es kann uns nicht schaden auch dem Jugendlichen mit seiner 98er Anker eine Heimstatt zu bieten. Falsch gesetzter Stolz fuehrt uns nur in das Abseits und eine Horex bedarf keiner Schutzzone, sie ist ihr eigenes bestes Werbemittel. Gibt es vielleicht schon in einem Horex-Club ein erprobtes Modelle zur Jugendarbeit? Wie koennte man diese Arbeit foerdern? Ich bitte Euch um Eure Ansicht, Rat und Meinung. Denn mein Gefuehl sagt mir, da liegt einiges an unerledigter Arbeit, Arbeit fuer die Zukunft dieser Freizeitgestaltung.

Doch zum anderen moechten auch wir vom Horex-Boten, aktiv einen Versuch starten, neue Formen unserer gemeinsamen Freizeitgestaltung zu eroeffnen. Oder sollte man besser sagen, alte Formen wieder zu beleben? Wir wollen mit Horex-Freunden eine gemeinsamme Ausfahrt in unserer naeheren Heimat ausrichten und laden hierzu ein.

-----Gemeinsame Ausfahrt-----

Wir gauben, es ist an der Zeit, dass sich einige von uns mal richtig kennen lernen!

Wir, die Horex-Freunde, leben ueber viele interessante Landschaften Deutschlands, ja sogar Europas, verteilt. Jeder kennt seine

Umgebung aus vielen Ausfahrten ziemlich genau. Hier sollten wir ansetzen. Ziel sollte sein, einer kleinen Gruppe von Veteranenfreunden die eigene naehere Heimat zu erschliessen. Das heisst, ein Jeder der Moeglichkeiten hierzu hat, sollte unserem Beispiel folgen.

Nun unser Aufruf:

Wir moechten 10 Fahrer mit Beifahren einladen, an einer gefuehrten Ausfahrt in unserer naeheren Heimat, Rhein/Main und angrenzenden Mittelgebirgen, teilzunehmen. Das Wort Ausfahrt ist wichtig, denn es stellt den Charakter des geplanten besser dar, als dies das Wort Treffen kann. Der geplante Zeitablauf macht dies noch deutlicher.

Die Teilnehmer versammeln sich am Freitag Abend am Treffpunkt; bis 22 oo Uhr sollten alle eingetroffen sein, da wir zeitig am naechsten Morgen auf Tour gehen wollen. Der Ablauf dieses Tages wird durch die Gegebenheiten der Strecke unserer Fahrzeuge und unserem Gusto bestimmt. Dieser Tag ist also vollkommen ohne zeitliche Planung und mit offenem Ende. Am Abend kehren wir an den Ausgangspunkt zurueck. Am Sonntag waere zu entscheiden, ob noch eine halbtaegige Ausfahrt folgt, oder aber die Heimreise angetreten wird. Auf jeden Fall ist ein gemeinsammer Aufbruch am Sonntag Morgen geplant. Fuer das ganze Wochenende ist Eigenversorgung vorgesehen, das heisst, die Verpflegung fuer den Freitag Abend und den Samstag Morgen nicht vergessen. Am Samstag koennen wir uns dann auf der Strecke, auch fuer den Sonntag Frueh, versorgen, sowie Mittags Essen gehen. Fuer Unterbringung; deswegen auch die Beschraenkung auf 10 Fahrer mit Bekleitung; und fuer Warmgetraenke wird durch uns gesorgt. Jeder sollte aber fuer seine persoenlichen Dinge, so wie Schlafsack mit Unterlage usw. sorgen. Die Uebernachtungen finden in einem festen Haus mit Bad und Toilette statt. Allgemeinkosten gibt es keine, da Ihr unsere Gaeste seid, die sich selbst verpflegen. Ich bitte die Interessenten Ihre Anmeldung mit adressiertem Freiumschlag, und der Beigefuegten Telefonnummer an die Anschrift des Horex-Boten zu senden. Die ersten 10 Fahrzeuganmeldungen bekommen dann Ihre Bestaetigung zugeschickt. Fahrzeuganmeldungen von Nummer 11 bis Schluss kommen auf eine Warteliste und koennen somit kurzfristig per Telefon ueber frei werdente Plaetze informiert werden. Ich bitte um Verstaendnis aber im privaten laesst sich nur der gegebene Rahmen ausschoepfen, auch wuerde ein groesserer Rahmen das erstrebte Ziel verfaelschen. Nicht in der Anzahl der Teilnehmer und dem Maschinenmaterial liegt unser Ziel, sondern in der Vielfalt der durch die Horexfreunde angebotenen Ausfahrten. Unser Treffpunkt, also das Haus liegt im Umkreis von Frankfurt a/M und wird Ihnen genau in der Bestaetigung mitgeteilt werden. Die Teilnehmer werden gebeten, fuer den Samstag Abend, einige Schmankerln, seien diese in fluessiger oder fester Form, mitzubringen. Sehr gut waere auch eine Musik, keine Konservenmusik, fuer diesen Abend. Doch das wichtigste ist, die gute Laune, die keiner Zuhause vergessen sollte. Also hoch mit dem Hintern, von der warmen Ofenbank. Raus mit dem Motorrad aus der Museumsecke. Das Leder und die Maschine vorbereitet fuer die kommende Ausfahrt!

Wen moechten wir mit diesem Aufruf zur gefuehrten Ausfahrt ansprechen? Jeden Horex-Freund ob er nun eine Horex faehrt oder auch nicht, ein Veteranen Fahrzeug sollte es schon sein, aber dies ist auch kein unbedingtes Muss. Noch mehr als auf unsere eigene Ausfahrt freue ich mich auf Angebote aus anderen Landschaften. Ach ja wann soll denn die ganze Sache stattfinden, wir meinen Anfang Mai ist das Wetter oft sehr schoen. Also halten wir mal den 3 bis 5 Mai 91 fest. Sollte die Wettervorhersage keine Chance fuer freundliches Wetter bieten, so ist bei einer Teilnehmerzahl von 10 immernoch per Telefon, eine Verschiebung moeglich.

Ihr Horex Novice

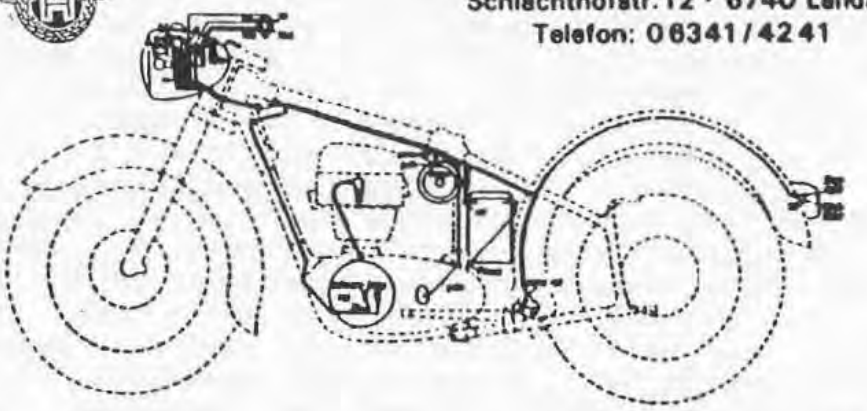
Der Motorenspezialist!

Fuer Arbeiten an Horex-Motoren, speziell Regina (Rundgehaeuse), Resi und Imperator (07) steht Ulrich Siebrasse gerne zur Verfuegung. Seine Spezialitaet ist die Leistungssteigerung. Die theoretischen Arbeiten fuer Werners "Red Porschekiller" Motore wurden von Uli erbracht. Denn Uli greift auf einen Fundus erprobter Massnahmen zur Leistungssteigerung zurueck. Leistungen ueber 35 PS fuer Regina und ueber 50 PS fuer Imperator wurden mehrfach erfolgreich realisiert. 1970 wurde A. van Wylick hollaendischer Motocrossmeiser gegen eine Horte 38 PS starker BSA Victors, auf Regina, mit einem Motor von Uli. Sein Leistungsspektrum umfasst: Aluzylinder mit 500ccm, Doppelzuendung, Kupplungsverstaerkungen, elektronische Zuendung, 12 Volt Drehstromlichtmaschinen, Webervergaser fuer Imperator, vierfach gelagerte Imperator- Kurbelwelle, Portliner und Zylinderkopf Ueberarbeitung sowie viele kleine und grosse Spezialitaeten. Wobei erprobte Massnahmen zur Leistungssteigerung, ohne Einbusse an Lebensdauer, im reduzierten PS-Bereich moeglich sind, dies wurde duch die Wahl besseren Materials moeglich. Aber auch die normalen Arbeiten am Motor sind bei Ihm in guten Haenden. Wir empfehlen:- Sich mit Uli ueber den notwendigen Ausgleich zu einigen und fuer die notwendigen Fremdleistungen wie z.B. Zylinderschleifer einen Vorschuss zu leisten, denn Uli ist eine Privatperson und kein Geschaeft. Ulrich Siebrasse wohnt in Bielefeld und ist unter Telefon 0521/290837 zu erreichen.

Kennt Ihr Putsch-Berger?

Es klingt wie ein Maerchen, ist aber doch wahr. In Wuppertal-Cronenberg gibt es, bei einer netten Dame, ein riesiges Ersatzteillager. Frau Putsch fuehrt das ehemalige "Horex-Regionallager Nordrhein-Westfahlen" noch heute. Horex Nachkriegsteile, sortiert nach Horexteilenummer, in grosser Auswahl. Die Palette umfasst SB 35, Regina, Imperator, Resident und das Moped Programm der Horex. Die Preise sind als moderat zu bezeichnen. In der Regel gelten die Katalogpreise von 1958. Doch wo viel Licht ist, gibt es auch Schatten. Da dieses Lager seit einigen Jahrzehnten nur abverkauft wurde und keine Neuzugaenge zu verzeichnen sind, ist manches Teil, (Verschleissteile, Blechteile und Grossteile), nicht mehr erhaeltlich. Sollten aber Kleinteile gesucht sein, so ist Frau Putsch immer noch erste Sahne. Mit dem Bestellen ist es nicht so einfach. Versand findet nur in den Sommermonaten statt. Die Bestellung der Teile sollte mit der Horex-Teilenummer erfolgen. Nach 14 Tagen ruft man dann bei Frau Putsch an und fragt, wann man die Teile abholen kann. Kleine Bestellungen sollte man vermeiden, der Aufwand ist fuer Frau Putsch zu gross. Es ist auch zu ueberlegen, falls Versand mit der Post gewuenscht wird, die Verpackung und die Versandpapiere seiner Bestellung beizulegen. Dies mag uebertrieben klingen, wuerde aber Frau Putsch mit Ihrem Gesundheitszustand sehr helfen. Frau Putsch ist erreichbar unter Telefon 0202/473713 .

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



Neue Spannungsregler
für alle Lichtmaschinen DM 130,-
Kabelbäume in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan DM 70,-

Instandsetzung von Zündmagneten
schnell und kostengünstig

Gleichstromanker wickeln 130,-–200,-
Zündspulen wickeln DM 70,-
Drehstromanker im Tausch DM 130,-
Auf sämtliche Arbeiten und Produkte
1 Jahr Garantie
Bitte kostenlose Preisliste anfordern.
Postversand jeden Tag, auch ins Ausland.



Als Modell für die richtungsweisenden Hände stellte sich dankenswerterweise der Bundesverkehrsminister zur Verfügung. Er untersagte jedoch die zunächst vorhandene Ausklappvorrichtung für beide Hände zugleich zusammen mit der Aufschrift: „Achtung, Schlaglöcher!" Im Straßenbauplan seien keine Schlaglöcher vorgesehen.

Das baute sich Heini Birnbaum, weil es ihm immer so kalt war. Verbesserungsvorschläge: Ablaufvorrichtung für Öl unten (Heini fährt sichtlich einen Zweitakter), Sicherheitsventil mit Mündung im Sturzhelm, damit nicht nur den Zuschauern der Hut hochgeht.



HOREX Regina ERSATZTEILE

zum Beispiel:

Schalthebel- und Kickstartergummi in orig. Form	je	6,80 DM
HOREX Emblem 2-teilig, beste Qualität	je	59,80 DM
GEPÄCKBRÜCKEN in orig. Form mit Halterung	je	149,80 DM
FAHRERSATTEL komplett neu, Untergestell orig. Form		
HUPE 6V dicke Ausführung, schwarz, mit Chromblende		39,80 DM
und vieles mehr		

fordern Sie kostenlose Ersatzteillisten an.

MOTORRAD STEMLER GmbH

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

Garscheger Heide 29, 5630 Remscheid 11, Tel. 02191/53067
Telefax 02191/590349

Unter uns im Horex-Club.

Monatliche Stammtische und Clubabende:

Fuer uns gibt es nur noch zwei denkbare Erklaerungen. Entweder einige der Horex-Clubs und Vereinigungen sind konspirative, im Untergrund taetige Geheimbuende, die jegliche Oeffentlichkeit scheuen und keinen Fremden bei ihren Abenden und Veranstaltungen als Gast begruessen wollen, oder den Verantwortlichen sind die verzweifelten Aufrufe des Horex-Boten unbekannt. In diesem Fall sollten die einfachen Mitglieder ihren "Grosskopferten" einmal Mitteilung machen. Vielleicht ist es aber auch nur die Traegheit die keinerlei Reaktion kommen laesst. Aus diesem Grund nocheinmal, wir bitten alle Clubs und Vereinigungen uns Ihre Termine fuer Zusammenkuenfte und Veranstalltungen bekannt zu geben. (Wer? Wann? Wo? Info bei Wem? So wie Telefon)

-Der HC NRW trifft sich an acht kurzfristig einberufenen Treffen im Jahr und dies an verschiedenen Orten in NRW. Wer einmal bei einem dieser urigen Treffen dabei sein moechte, sollte sich mit Dieter Nolden (Nach 21.00) in Verbindung setzen Tel. 02223/26784.

-Der MSC Bad Homburg mit seiner Horexabteilung trifft sich jeden Freitag im Cafe Hett, im Ortsteil Kirdorf, Info unter Tel.06172/35822.

-Der HC Taunus freut sich ueber Besuch zu seinen Clubabenden, sie finden an jedem zweiten Freitag im Monat in der Gaststaette "Darmstaetter Hof" in Burgholzhausen statt. Tel.06172/81898

Treffen-Ausstellungen-Maerkte

-19 bis 20.1.91 Wintertreffen der "Horex und Gespannfreunde" Mainkling, in Frankenhardt, in der Naehe von 718 Crailsheim. Info unter Tel.07959/634

-1 bis 3.2.91 Elefantentreffen Loh. Info 07959/634

-2.3.91 NL3512 VJ Utrecht 18. Oldtimermarkt Tel. 0031/30/328808

-9.3.91 DK7430 Ikast Herning Teilemarkt Mortensen 0045/97/151603

-31.3.91 O-5801 Ernstroda Teilemarkt H.Walter Tel.05665/2655

-3-5.5.91 Ausfahrt des Horex-Boten Tel.069/436859

-9.5.91 Veteranenausfahrt bis Bj.55 in O-8010 Dresden E.Weser, Oberauer Str. 28, O-8254 Niederau.

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

-Der HC Taunus hat Clubausfahrten oder trifft sich am 13.2 - 24.2 22.3 - 21.4 - 12.5 - 23.6 - 29,30.6 - 21.7 - 18.8 - 29.9 - 19,20.10 - 23,24.11 -14.12 Info bei Marina Tel. 06172/8189

-14 bis 15.7.91 Sommertreffen der H+G Mainkling Tel.07959/634

-Am 6 bis 8.9.91 veranstaltet der MSC Bad Homburg "Das Treffen auf der Buschwiese" Info unter Tel.06172/35822

Hoeckle

-Uns liegen Informationen vor, dass die Firma Hoeckle keine Motorradkurbelwellen mehr repariert. Neue Wellen sollen jedoch noch gebaut werden.- Schade, denn Hoeckle war fuer gute Arbeit bekannt, auch wenn die Preise, hoch waren. Doch Hoeckle war nicht der einzige Anbieter fuer solche Leistungen, so sind noch am Markt z.B Sepp Kexel Tel. 02663/6823, Bernhard Sobizack Tel.02951/2308, Westermann Tel.05242/47421, Staschel Tel.0471/84045, Grossewaechter Tel. 05225/3826; viel Erfolg. Und teilt dem Horex-Boten Euere Erfahrungen mit.

Outfit

-Eine gute und preiswerte Adresse fuer Massarbeit in Leder, auch alte Schnitte sind noch moeglich, ist die Kleiderfabrik "Helson" in 7520 Bruchsal in der Durlacher Str.82 Tel.07251/12077



TECHNIK

Chefredakteur Carl Hertweck stellt sich in seinem umfangreichen Testheft "Meine HOREX- Regina" zu dem Thema Einfahren bewusst auf einen Standpunkt, der dem unserer Werksanweisung diametral entgegensteht. Hat ein Redakteur das Recht dazu? - Wer hilft nun dem jungen Fahrer aus seinem Gewissenskonflikt heraus?

Das Werk sagt grundsaetzlich: Einfahren und Einfahren ist nicht dasselbe! Zur Festlegung klarer Garantieverhaeltnisse ergibt sich die unbedingte Notwendigkeit, Anweisungen zu schaffen, die jedem verstaendlich sind. - Auch dem Anfaenger! Der versierte Fahrer wird, auf eigenes Risiko, die vom Werk gegebene Einfahrvorschrift ohnehin nur als Richtlinie betrachten und so handeln, wie es ihm seine Erfahrung erlaubt. - Das koennen Werk und sorgfaeltigste Betriebs-Anweisung nicht verhindern.

Ein Beispiel: HOREX-Generalvertreter von Hoff aus Bad Kreuznach holt sich bei HOREX eine brandneue Regina vom Band, sauste nach Hause und startete wenige Stunden spaeter bei der grossen Zuverlaessigkeitsfahrt Paris-Nizza, die er als Sieger beendete. Dass er in diesem Fall nicht nach Werks Vorschrift einfuhr, bedarf wohl keiner Erwaehnung. Er wird aber gewissenhafter Motorradmann kaum einen jungen Fahrer den Rat geben, das Experiment zu wiederholen.

Deshalb, lieber junger HOREX-Freund ueberlege Dir, zu welcher Methode Du Dich entscheidest, und denk dabei an den Satz von Schiller:

Schnell fertig ist die Jugend mit dem Wort,
das schwer sich handhabt wie des Messers Schneide!

also sprach Schiller, und nun soll Hertweck zu Worte kommen. Wer sich noch ueber weitere Intimitaeten unserer "Regina" informieren will, der kaufe sich das Test-Heft "Meine HOREX Regina" erschienen bei Motor-Presse Verlag, Stuttgart, Postfach 1042, Ihr HOREX-Vertreter wird das Heft vorraetig haben, wenn nicht, dann schreiben Sie bitte an den Verlag.

Einfahren

Den Lesern des MOTORRAD ist ja nicht verborgen geblieben, daß unsere Ansichten über zweckmäßiges Einfahren sich beträchtlich von dem unterscheiden, was in der Betriebsanweisung der Regina steht. Es kommt uns nun nicht darauf an, unter allen Umständen Recht zu haben, wir wollen hier auch keineswegs eine Anweisung geben, die den Käufer einer Regina bei etwaigen Garantieansprüchen gegenüber dem Werk benachteiligt. Dennoch soll als Beispiel eine Erfahrung mitgeteilt werden, die wir mit einer unserer Testmaschinen machten. Es handelte sich um eine Maschine, die bei uns ca. 3000 km gelaufen hatte und tadellos in Schuß war. Es waren also sowohl sämtliche Achslager in Ordnung wie auch das Getriebe, die Primärkette und die Hinterkette. Insgesamt macht aber ein etwaiges Nicht-Eingelaufen-Sein dieser Teile nur außerordentlich wenig aus und ich möchte bezweifeln, ob es überhaupt etwas Bemerkbares ausmacht.

Dieser Motor bekam nun im Werk einen neuen Zylinder, einen neuen Kolben und einen neuen Kopf, das heißt, er wurde von einer Regina-NORMAL in eine Regina-SPORT umgebaut. Dieser neue Kolben sagte im neuen Zylinder seinen ersten Ton auf dem Werkhof, um über höchstens 3 km Fahrstrecke feststellen zu können, daß er eben überhaupt etwas sagt und daß der Ventiltrieb in Ordnung war. Wir gingen mit diesem Motor noch in derselben Stunde auf die Reise, und zwar hing der Motor im Gespann, dieses war auch noch solo übersetzt, der Motor mußte also schuften, und außerdem war das Gespann mit Passagier und Gepäck beladen — lauter Dinge, die man nach herrschender Auffassung beim Einfahren vermeiden soll. Ich fand natürlich wieder einmal, daß das alles gar nicht nachteilig, sondern höchstens angenehm sei, worauf sich folgendes abspielte:

Vom Werk bis zur Autobahnauffahrt Homburg mögen es 2 km durch die Stadt sein, wobei man weder die Gänge auszujubeln, noch überhaupt über 60 km/h hinauszugehen braucht. Auf dem Autobahnzubringer und während der nächsten 10 km Autobahn blieb nur soviel Gas stehen, daß das Gespann im Vierten auf 65 km/h ging. In den dortigen leichten Gefällen wurde ein bißchen Gas zurückgenommen, in den ebenso leichten Steigungen ein bißchen zugegeben, wir hielten eben stur 15-20 Minuten lang ungefähr 65 km/h. (Natürlich richtige, der Tacho stand dabei leicht über 70.) Diese 20 Minuten reichen aus, um einen Motor sehr gründlich durchzuwärmen. Weit vor Frankfurt wurde rein aus Neugier einmal Vollgas aufgezogen und reichlich eine Minute stehengelassen. Dabei ging das Gespann noch nicht einmal ganz auf Tacho-85, der Motor war also noch keineswegs frei und ungewöhnlich faul. Also ging es mit der alten Taktik weiter, immer zwischen Tacho-70 und Tacho-75 bis in die Gegend von Mörfelden: Dort wieder Vollgas, und siehe da, nach einer Minute Vollgas waren ohne weiteres Tacho-90 da mit einer deutlichen Tendenz, noch schneller zu werden. Infolgedessen wurde wieder Gas zurückgenommen, jetzt aber nur bis Tacho-80, mit denen wir bis hinter Darmstadt weiterrodelten. Erneutes Vollgas brachte ein sehr viel schnelleres Anziehen, es waren im Handumdrehen Tacho-95 da mit einer ebenso wie vorhin deutlich merkbaren Tendenz, noch schneller zu werden. Dafür wurde jetzt das Gas nur so weit zurückgenommen, daß der Tacho zwischen 85 und 90 spielte und in Lorsch kam erstmal das Öl heraus, das schon ganz hübsch schwarz war, trotzdem erst 70 km damit gefahren waren. Mit der neuen Ölfüllung wurde bis Mannheim stur mit Tacho-85 bis Tacho-90 durchgefahren, zwei- oder dreimal wurde in der Gegend von Mannheim auch Vollgas aufgezogen, und dabei versuchte die Maschine jedesmal binnen einer halben Minute über Tacho-95 hinauszuklettern. Zwischen Bruchsal und Karlsruhe ließen wir sie dann ein paarmal kurzzeitig, also zwischen 1-2 Minuten, mit Vollgas gehen, jedesmal ging der Tacho sehr schnell über 100 hinaus und kurz vor Karlsruhe stieg er beim letzten Versuch auf 110, also auf ehrliche 100 km/h. Man kann ja nun nicht anders, als sagen, daß ein 350er-Gespann, das binnen zwei Minuten auf 100 km/h hinaufklettert, einen tadellos instand befindlichen Motor haben müsse. Dieser Motor, der soviel Leistung hergibt, ist ja wohl füglich als frei zu bezeichnen. Auf dem buckligen Stück zwischen Karlsruhe und Stuttgart haben wir dann keinerlei Rücksicht mehr genommen und die Maschine gedroschen. Sie wurde also aus Karlsruhe heraus die erste 6%-Steigung im Dritten mit Vollgas hinaufgejagt und wir haben sie jedes folgende Gefälle im Vierten mit Vollgas hinunterrodeln lassen, ohne auch nur eine Sekunde Gas zurückzunehmen. Sie kam dabei auf Tacho-120, also ziemlich dicht an wirkliche 110 km/h heran.

Das ist also die Geschichte, wie wir den Kolben unserer SPORT eingefahren haben. Daß dies so ohne weiteres ging, ist in der Hauptsache den in der Regina verwendeten Autothermik-Kolben zuzuschreiben, speziell unser Kolben zeigte ein ganz hervorragendes Laufbild. Selbst wenn man voraussetzt, daß bei einer wirklich fabrikneuen Maschine das Getriebe und vor allem die Ketten etwas strammer gehen als bei unserer bereits eingelaufenen Maschine, so kann man doch wohl mit einiger Berechtigung sagen, daß man eine heutige Regina über längstens 400 km absolut freifahren kann. Wenn man sich dann halbwegs an unser Beispiel hält, wenn man also seinen Motor erst mit reichlich viel Gas, aber natürlich noch lange nicht Vollgas, ungefähr viertelstundenlang anwärmt und dann in Zehn-Minuten-Abständen immer wieder einmal Vollgas gibt, dann merkt man ja ohne weiteres, ob der Motor dieses Vollgasgeben mit prompter Beschleunigung beantwortet oder eben bloß lauter wird und genau gleich faul wie bisher weiterzieht. Der Effekt ist sehr deutlich zu bemerken, und ich bin fest überzeugt, daß jeder Serienmotor innerhalb einer Stunde Einfahrzeit eine so deutliche Verbesserung der Beschleunigung zwischen $^2/_3$ Gas und Vollgas gibt, daß dies auch jemand merkt, der zum erstenmal in seinem Leben einen Motor einfährt.

Horextele mit Daempfer

-Mit der Regina 1 verabschiedete sich die hydraulische Daempfung der Telegabel endgueltig bei Horex. Doch nun kehrt sie zum Drittenmal, und dieses Mal, wie schon bei dem Aachener Artur Rudolph Tel. 0241/528342, unter Verwendung von Moto-Guzzi Teilen, zurueck. Schon einmal, 30 Jahre zuvor wurde, durch Zabrocky in Oberhausen-Buschhausen Tel.0208/652047 ein Daempfereinbau in mehreren Stuecken realisiertr. Diesmal hat sich Hannes Reeg mit Erfolg an dieser Aufgabe versucht. Der Aufwand und die Kosten sollen klein, im Verhaeltnis zur Wirkung, sein. Vielleicht bringt Hannes ja mal einen Bericht im Horex-Boten ueber den Umbau, zur Anleitung fuer andere Horex-Freunde. Wer aber darauf nicht warten moechte, kann es bei Hannes unter Telefon 06142/21366, oder einem seiner Vorgaenger versuchen.

Comedol

-Aus den 50er Jahren ist den alten Hasen aus der Motorradfahrer-gilde ein super Reiniger fuer Alu bekannt. Die Chemischenwerke Josef Natan in Muenchen Tel. 089-7551051 war und ist vielleicht noch der Produzent. Das Zeug heisst "Comedol" und stinkt fuerchterlich.

ZuenderProbleme

-Die Freunde der Vorkriegshorex koennen bei Herrn Toon van Daal Tel.0031-4974-2167 oder 06071-24571 ihren Magneten ueberholen lassen, gute Arbeit moderate Preise.

Krumme Gabel

-Gabelstandrohre werden gerichtet. Info unter Tel. 06150/3286 oder 06133/5673 Doch die bessere Idee ist es im Falle Regina 0, bei Frau Futsch, Neue, das Stueck fur 30,-DM zu bestellen.

Teile fuer den Kopf

-Steuerteile, wie Ventilspieleinstellschrauben u. Ventilfedern passen von Porsche fuer Imperator. Aber auch Federn vom Kadett sind gut. Man sollte mit der Federkraft nicht ueber 50 kg gehen, 45 kg sind fuer Imperator aber auch Regina ideal, dass heisst, nur die Aussenfeder benutzen .Info bei Uli, auch ueber Ventile Fuehrungen und Abdichtungen fuer Resi, Regina.

-Ventile fuer Regina sind von folgenden Fahrzeugen zu empfehlen; Auslass fuer Regina 400 - BMW 1000 Boxer, dieses Ventil ist aus bestem Nimonic Material (hoher Preis) Teller 40mm Schaft 8mm Laenge 98,5mm. Wer aber den gleichen Tellerdurchmesser wie im Original haben will, oder fuer Regina 250/350, nimmt das Auslassventil vom BMW 2002 Turbo, die Masse 38x8x104.8, hier muss der Schaft gekuerzt werden. Als Einlassventil Regina 400 empfiehlt sich jenes vom BMW 318 46x8x103.8, dies aber nur bei neuen Ventilsitzen. Den original Teller hat das Citroen DS19,21 oder ID19 Einlassventil 47x8x115.6 auch hier muss gekuerzt werden. Als Einlassventil fuer Regina 250/350 ist jenes vom BMW 1802 sehr gut geeignet 42x8x103.8. Fuer all diese Ventile nimmt man die Fuehrung vom Fiat 500, aussen 13mm, innen 8mm; diese Fuehrung gibt es auch in Uebermassen. Als oberer Federteller empfiehlt sich jener von der Guzzi 1000 oder 800 mit den BMW Keilchen MK8. Durch die Aenderungen Fuehrung und Federteller sind die Federvorspannlaengen durch zirka 6mm starke Scheiben unter dem unteren Federteller neu einzustellen. Siehe hierzu Horex-Bote 1/90 "Masse die man kennen sollte" und 3/90 den Nachtrag hierzu. Fuer die Ventilfedern Regina, gilt das Gleiche wie fuer Imperator. Fragen zu diesem Thema bitte an Uli Tel.0521/290837

-Verschraubungskappen fuer die Imperator Ventileinstellungs-

oeffnungen sind noch bei Honda erhaeltlich. info bei Curt Hahnenstein Tel.06172/22100

Alte Lampen

-Bei Vorkriegslampen kann es angezeigt sein, die Reflektoren neu zu versilbern. Diese Arbeit wird von der Firma Gondolf in 43 Essen 11 Raabenhorst 56-58 ausgefuehrt.Tel. 0201-686105. Eine weitere Anlaufstelle fuer die Verspieglung: Tel.0241-603499

Fuer den Spezialist

-Rollen, und das sowohl sortiert als auch im Uebermass, sind erhaeltlich bei Fa. Tebesius Darmstadt Otto-Roehm-Str. Info bei Hannes Tel. 06142/21366. Mit diesen Rollen ist es dem technisch Begabten oft moeglich, Pleuel und Kurbelwellenhauptlager, sofern diese direkt auf dem Zapfen laufen, kostenguenstig zu ueberholen. Diese Arbeit ist aber nichts fuer Ungeuebte.

Ketten

-Die Duplex-Primaerketten fuer Regina und Resi sind knapp. Die Bundeswehr Maico hat die gleiche Kettenteilung. Eine gute Adresse fuer BW-Maico ist Ernst Weisswanger Hamburgerstr.73 in 2358 Kaltenkirchen Tel.04191-3226.

Tank

-Fuer die Tankinnenentrostung wurde uns Pflanzgranulat Seramis empfohlen. Die gebrannten Tonkuegelchen werden im Tank, durch viel Bewegung, zum scheuern veranlasst. Z.B. eine halbe Stunde hin und her schuetteln, - schlechte Loesung, da Muskelkater verdaechtig. Es ist aber hierfuer auch eine Eigenbau-Trommelkonstruktion denkbar; die Waschmaschine sofern man Wasserzulauf, Schleudern und Heizung unterdruecken kann, waere auch als Bewegungsmaschine zu missbrauchen. Der Tank muesste nur durch Schaumstofflagerung am schlagen und poltern gehindert werden. Ein weiterer Behandlungsschritt ist Beizen, siehe hierzu in Horex-Boten 4/89, den Beitrag "Der kleine Galvaniseur" angezeigt. Ein weiterer Schritt gegen den Rost ist das Verbleien, dies geschieht in der selben Art wie die Tonkugelbehandlung, nur dass man diesmal Bleischrot in den Tank gibt. Zum Abschluss sei eine Schwenklackierung empfohlen. Der Lack hierzu ist bei Motorrad Stemmler, siehe Anzeige in diesem Heft zu beziehen.

Weihnachten

-Sowie jedes Jahr veranstaltete der HC-Taunus, dieses Jahr am 15.12.90, seine Weihnachtsfeier. Die gelungene und gut besuchte Veranstaltung fand ihren Hoehepunkt im Besuch des Nikolaus, der mehr die Fuelle seines Sackes, denn der Ruten Strenge, bei den Kleinen wirken liess. Eine besondere Ehrung wurde unseren beiden Grandes-Seigeneurs, Curt Hahnenstein und Alfred Friemel zu teil, Beide sind fuer Ihre nicht endente Hilfsbereitschaft, sowie fuer Ihr Koennen weit in den Horexkreisen bekannt und geschaetzt. Auch von unserer Seite wuenschen wir den Beiden ein weiteres erfolgreiches Jahrzehnt. Im weiteren Verlauf des Abends wurden die Clubmeister und Jubilare geehrt.





ANZEIGEN

Suche 1a Regina Tank, auch im Tausch. 07448/1080

Original Abziehbilder fuer Vorkriegshorex, in verschiedenen Groessen, Wappen und Schriftzug. Tel 06132/59651

Literaturkopien 1920-60 fuer Motorrad und Zubehoer. Liste anfordern. Tel 06021/69723

Suche Horexrenner Tel. 0541/443205

Suche fuer meine halbe Imperator die andere Haelfte Rahmen, Gabel, Hinterrad, Tank, Blech, Motorteile. Tel.06732/5762

Verschiedene Seitenwagen abzugeben.Tel.04821-91999

Imperator 12 Volt! Verkaufe Honda CB450 Lichtmaschine. Tel.02238-54658

Habe von Tornax S35 Hauptrahmen, Primaerkasten Hermesgetriebe ohne Deckel, Motor, Zuender. Suche Rest oder gebe meine Teile ab. Tel.02603/6279

Fuer alle die nur Anzeigen lesen - bitte macht eine Ausnahme und lest auch S.3 "Wichtige Information" danke eure HB Redaktion.

Horex-Kalender 1991 mit 4 original Fotos 30,-DM. Fuer Regina-0 Schalldaempfer mit Naht. Fuer SB35 Werkzeug und Kettenkasten Tel.0031-8355-2223

Suche Imperator zahle fair Tel.09373/8689
Resi zum restaurieren noch fahrbereit. 4500,-DM VB Tel.0531-512810

Verk. versch. Ersatzteile fuer Imperator bitte anfragen. Tel.06052-3068

**Alle Kleinanzeigen sind kostenlos, wir behalten uns aber vor den Text sinnvoll zuverändern.
Schicken Sie eine Postkarte an die Redaktion.Telefonische Anzeigenannahme unter 069/436859.Bei gewerblichen Anzeigen bitte an die Redaktion wenden.**

So was hat sogar schon einer vor Heini Birnbaum erfunden. Vorteil bei seiner Lösung ist allerdings das eingeschränkte Gesichtsfeld. Es gibt keine Diskussionen mehr, ob man sich auf dem rechten Wege befindet, die Sozia träumt im Dämmerschlaf und die Fußgänger laufen alle weg, weil sie denken, da käme der Geist von Heinis Onkel.





Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

Hier kommt die endgültige Lösung Ihrer Zylinderkopf-Probleme hinsichtlich "abgenagter" oder defekter Auspuffstutzen:bis 3mm unter Orginaldurchmesser wird eine Alu-Büchse aufgepresst;bei mehr als 3mm unter Orginaldurchmesser oder Bruch wird ein Alu-Gewindestutzen eingesetzt. Weiterhin bieten wir Ihnen die Verlegung der Orginal-Motorentlüftung in den Ventildeckel mit Schlauchanschluß an.
Andere Spezialreperaturen und Anfertigungen auf Anfrage.

HOREX