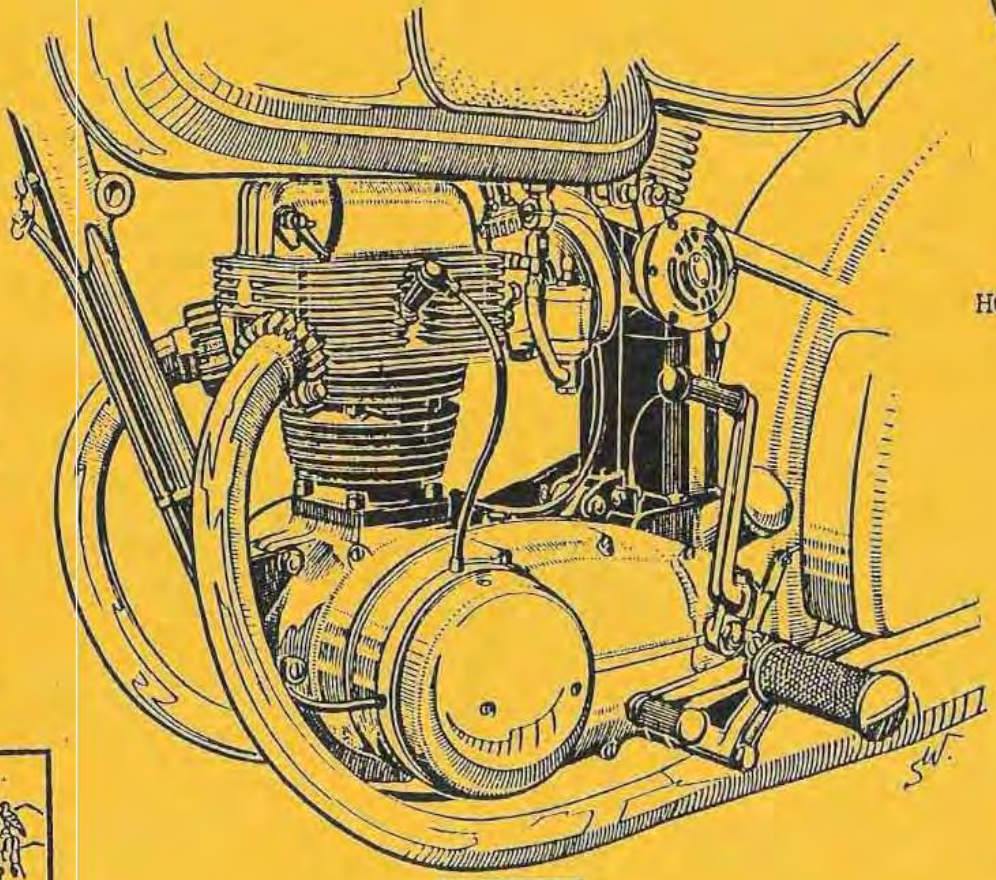
HOREX BOTE

HOREX „Regina" 400 ccm

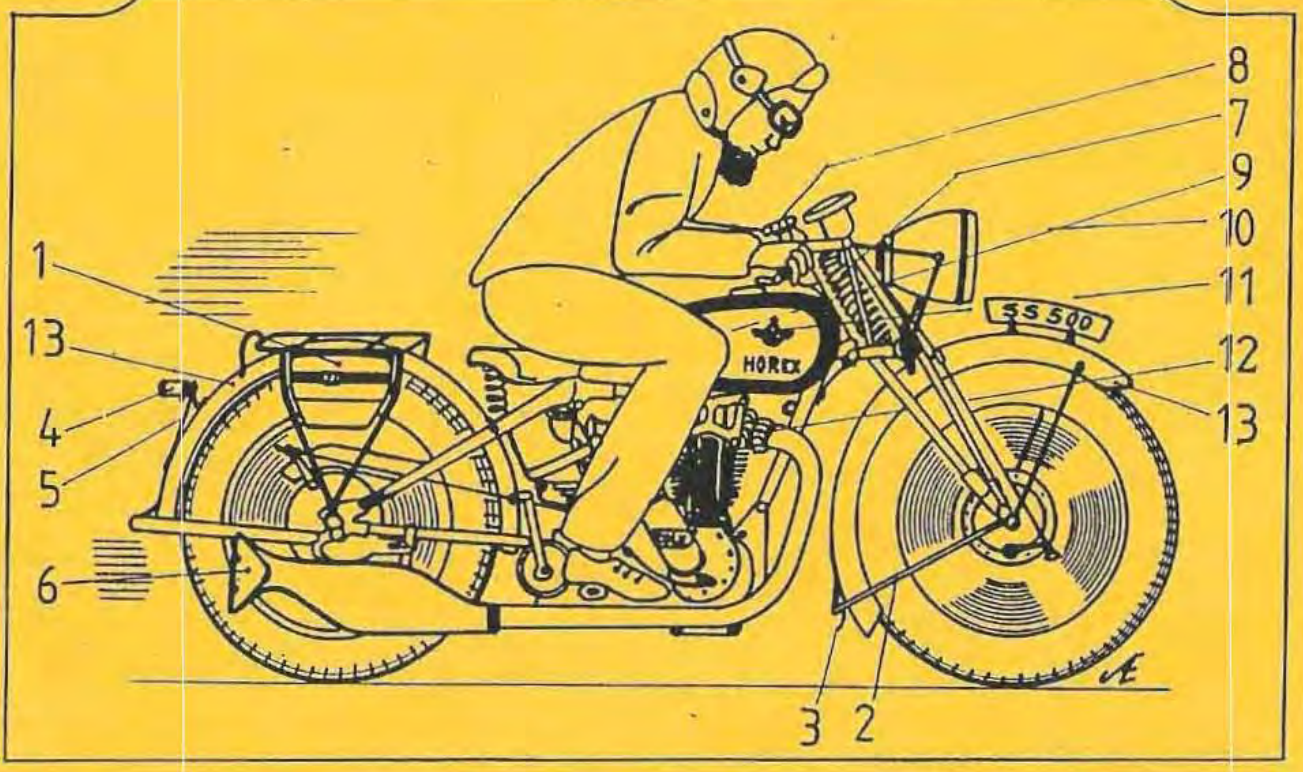
Motor



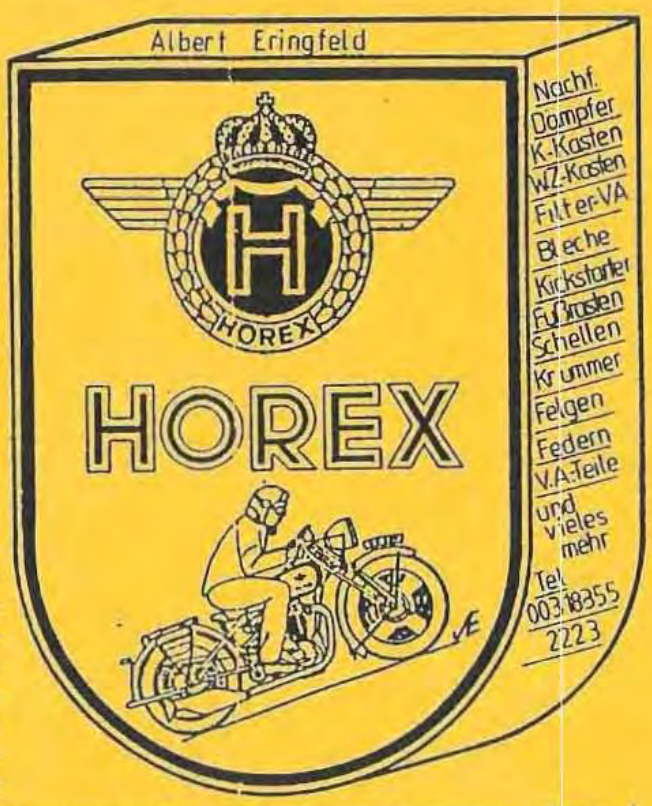
Nr. 1/92

Preis 2,- DM

Nachfertigung für T5-S5 - COLUMBUS



1	Werkzeugkasten	125.-
2	Hauptständer vorne	85.-
3	Satz Haltefedern - Hauptständer	15.-
4	Rücklicht BOSCH	120.-
5	Halter V.A für Rücklicht	20.-
6	Fischschwanz-Schalldämpfer-Satz	110.-
	unverchromt - I.D-angeben kpl.verschw	175.-
	verchromt	250.-
	V.A-Blech	275.-
7	Gabelfeder - verchromt	65.-
8	Tiger-Abzeichen	35.-
9	Tankansetzbleche-VA - Stck.	15.-
10	Tankkniekissen - Satz	50.-
11	Tankabzeichen	15.-
12	Auspuff-Klemmschelle-GGG	35.-
13	Schutzbleche 19"x173mm breit	210.-
14	6-Kt-Muttern M8-SW 14-VA	3.-
15	Linsensenkschrb. M6x28 - VA	2.-
16	Getriebekette 1/2x5/16x73	45.-
17	Speichen: M4x3.5x176mm	
	M4x3.5x215mm	
	M4x3.5x200mm	
18	Typenschild, Ms - oder AL.	15.-



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

Liebe Horex-Freunde

In letzter Zeit haben uns Klagen ueber die Zusteilung des HB erreicht. Zum einen kam der HB 14 Tage zu spaet, zum anderen kam er ueberhaupt nicht. Wir vom HB koennen Euch versichern, das alle Sendungen mit dem HB an zwei hintereinander liegenden Tagen, so um den 10ten bis 14ten des Erscheinungsmonats zu unserem Postamt gehen. Am ersten Tag gehen alle Auslandsendungen ab, hierbei kaufe ich die Briefmarken fuer alle Inlandsendungen, die dann am folgenden Tag zur Post gehen. Doch Ihr kennt sicher alle das Sprichwort: "Wer arbeitet macht auch Fehler" Dies bedenkent, sollte jeder der seinen HB nicht bis spaetestens den 20ten eines Monats hat, sich bei uns melden.

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Postadresse Constantin Klinger, Rotlintstr.51, 6000 Frankfurt 1, Telefon o69-436859 oder 49o9o43

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.

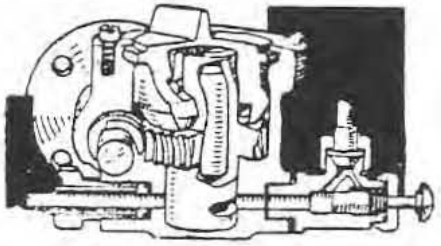
Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse,unter Angabe der Stückzahl,der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg.Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen(bis 4,-) in Briefmarken(50er),sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

Redaktionsschluss fuer HB 2/92 ist Ende Maerz 1992. Das Heft erscheint am 15 April 1992. Horex-Freunde, jetzt ist die Zeit, die Horex fuer die Saison 1992 vorzubereiten, also nicht lange gewartet und angefangen!!!

INHALT

4 Mobiloel Brevier
10 Eine Nocken Geschichte
11 Rallye in Flammersfeld
12 Monat. Stammtische
13 Eine Klubfahrt
17 Informationen
19 Montagehinweis
21 Horex-Freunde unter sich
22 Treffen-Ausstellungen-Maerkte
24 Sturmey-Archer-Motor
25 Elektronische Regler
28 Anzeigen

derartig durchgebildet, daß sie immer die entsprechend der Motorbeanspruchung benötigte Ölmenge fördern. Bei Kolbenpumpen ist die Fördermenge durch Verstellen des Pumpenhubes zu verändern. Bei Zahnradpumpen, die neuerdings bei Blockmotoren vielfach Anwendung finden, ist die Fördermenge durch eine Regulierschraube oder durch eine in der Hauptleitung vorhandene und auswechselbare Öldüse einstellbar. Bei diesen Blockkonstruktionen ist das gesamte Schmiersystem in dem Motorgehäuse untergebracht.



Bei mechanischen Ölpumpen mit außenliegenden, durch die Motorenwärme nicht angewärmten Olleitungen ist bei kaltem Wetter die Verwendung eines freifließenden Öles erforderlich.

Manchmal sind außerdem einfache Hilfshandpumpen vorhanden für Zusatzschmierung bei besonders hoher Motorenbeanspruchung.

Ölbeimischung zum Kraftstoff hat sich bei Zweitaktmotoren sehr gut bewährt und wird bei diesen fast allgemein angewandt. Das Mischungsverhältnis zwischen Öl und Kraftstoff schwankt bei den verschiedenen Maschinen und ist von Fall zu Fall festzulegen. Die Ausbildung des Kurbelgehäuses und die Art der Kurbelwellen- und Pleuelstangenlagerung sind von großem Einfluß auf das Mischungsverhältnis. Praktische Erfahrungen gehen dahin, daß bei Ausbildung des Pleuellagers als Gleitlager sich ein Mischungsverhältnis von 1 : 10 bis 1 : 12 am besten

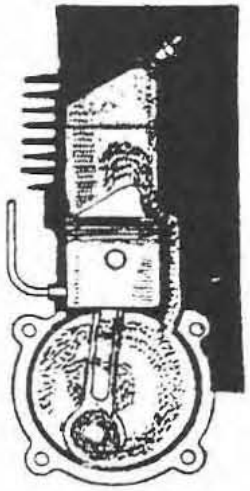
4

Richtige Schmierung

Dieses von Mobiloel 1929/30 herausgegebene Brevier zur richtigen Pflege von Motorraedern wird sicher die Columbus-Fahrer unter uns erfreuen und so manches ist auch heute noch aktuell oder kann fuer die neueren Horexen benutzt werden. Wir starteten mit dem Inhalt in der letzten Folge, und werden ihn auch in dieser fortsetzen. Wobei wir Tabellen aus dem Anhang ueber alle Folgen verteilen, um nicht am Ende eine Folge nur aus Tabellen bestehend bringen zu muessen.

bewährt hat. Ein ölärmeres Gemisch als 1:15 sollte in diesem Falle nicht gewählt werden. Bei Rollenlagern ist möglichst ein Gemisch bis 1 : 20 zu empfehlen.

Ein zu großer Ölanteil im Gemisch verursacht ein schnelles Ansetzen von Kohlerückständen, besonders in den Kolbenringnuten und Auslaßschlitzen.



Das richtige Mischungsverhältnis ist erreicht, wenn die Auspuffgase eine schwache bläuliche Färbung haben.

Die erste Bedingung für ein einwandfreies Arbeiten bei Gemischschmierung ist die Herstellung eines gleichmäßig innigen Gemisches; es darf nur hochwertiges, sich gut mischendes Mineralöl verwendet werden. Andernfalls besteht die Gefahr, daß das Öl sich im Behälter absetzt, wodurch dem Vergaser fast reines Öl bzw. reiner Kraftstoff zugeführt wird, was immer Anstände hervorruft.

Die richtige Gemischherstellung. Bei der Zubereitung des Gemisches empfiehlt sich geringe Anwärmung des Schmieröles, da alle Öle bei Erwärmung dünnflüssiger werden und in diesem Zustand sich inniger mit dem Kraftstoff mischen. Man verfährt so, daß man in eine abgemessene Menge Kraftstoff zunächst nur einen Teil des beizumischenden Öles gießt und diese Mischung gut umrührt, bis sie gleichmäßig geworden ist. Dann erst gibt man weiteres Öl zu unter stetem Umrühren. Dadurch erreicht man

die Herstellung eines beständigeren Kraftstoff-Öl-Gemisches, als wenn man die gesamte Ölmenge auf einmal hinzugibt.

Ein weiteres Schmierverfahren bei Zweitaktmaschinen zeigt die auf Seite 11 dargestellte Abbildung. Das Öl wird aus einem Tropföler, der am Ölbehälter angebracht ist, durch ein Rohr einer Stelle der Zylinderwand zugeführt. Von dort aus wird es durch den hin- und hergehenden Kolben sowie durch die Kurbelwelle und Pleuelstange über die gesamte Kolbenlauffläche verteilt, wodurch eine genügende Ölschicht gebildet wird.

Die Lager der Kurbelwelle und vielfach auch die Pleuelstangenlager sind, wie im Bilde gezeigt, bei den meisten dieser Motoren Kugel- bzw. Rollenlager.

Die Lager werden durch das Spritzöl und den Ölnebel geschmiert, der im Kurbelgehäuse durch die Bewegung der umlaufenden Teile erzeugt wird. Falls Gleitlager eingebaut sind, werden geeignete Ölzufuhrbohrungen und Ölnuten vorgesehen, um ausgiebige Verteilung des Öles in den Lagern sicherzustellen.

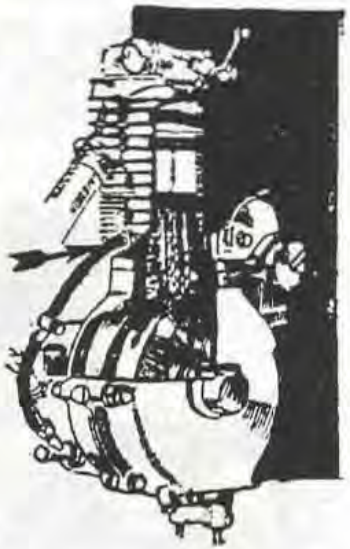
Das zu verwendende Öl muß derartig beschaffen sein, daß es sich leicht auf den Kolben- und Zylinderwandungen ausbreitet.

Von den vorher gekennzeichneten Schmiersystemen hat der übliche Viertaktmotor zumeist *Spritzschmierung mit Frischölzusatz.* Das Frischöl wird dem Kurbelgehäuse unmittelbar bzw. dem unteren Teil des Zylinders zugeführt, von wo die Schwungscheiben es über alle Gleitflächen verspritzen.

Das von den Zylinderwänden ablaufende Öl wird durch Bohrungen oder Ölverteilungsnuten den Hauptlagern zugeführt.

Kurbelzapfen- und Kolbenbolzenlager werden durch den Ölnebel geschmiert.

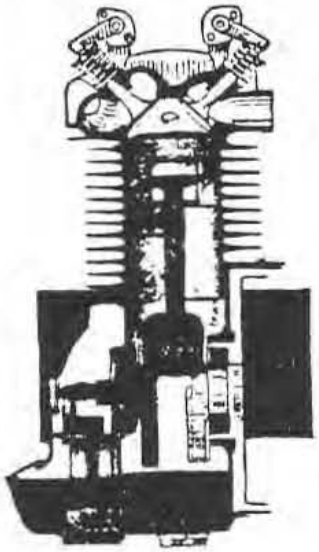
Der Kolben wird durch das Spritzöl, das sich an der Zylinderwand niederschlägt, versorgt. Gleichzeitig wird durch eine feine Ölschicht das Durchblasen der Gase verhindert. Diese Ölschicht muß imstande sein, den in einem luftgekühlten Motor auftretenden hohen Temperaturen und Drücken zu widerstehen und muß ferner bei diesen Temperaturen genügende Zähflüssigkeit besitzen, um ausreichende Schmierung zwischen Kolben, Kolbenringen und Zylinderwand zu gewährleisten.



Die Nockenwelle und deren Lager sowie Nocken, Stößel und Zahnräder für den Nockenwellenantrieb werden allgemein durch den Ölnebel geschmiert.

Bei neuzeitlichen Blockmotoren findet, wie bei Automobilmotoren, meistens die *Druckumlaufschmierung* Anwendung. Das durch eine Zahnradpumpe unter Druck den einzelnen Schmierstellen zugeführte Öl läuft in das Kurbelgehäuse wieder zurück, um seinen Umlauf von neuem zu beginnen. Die Kolben und Zylinder erhalten ihre Schmierung durch das aus den Pleuellagern abspritzende Öl. Da mit der Zeit das Öl verbraucht wird, empfiehlt es sich, mindestens alle 200 bis 300 km Öl bis zum richtigen Ölstand nachzufüllen. Bei fabrikneuen Motoren ist es zweckmäßig, nach den ersten 500 km das Öl

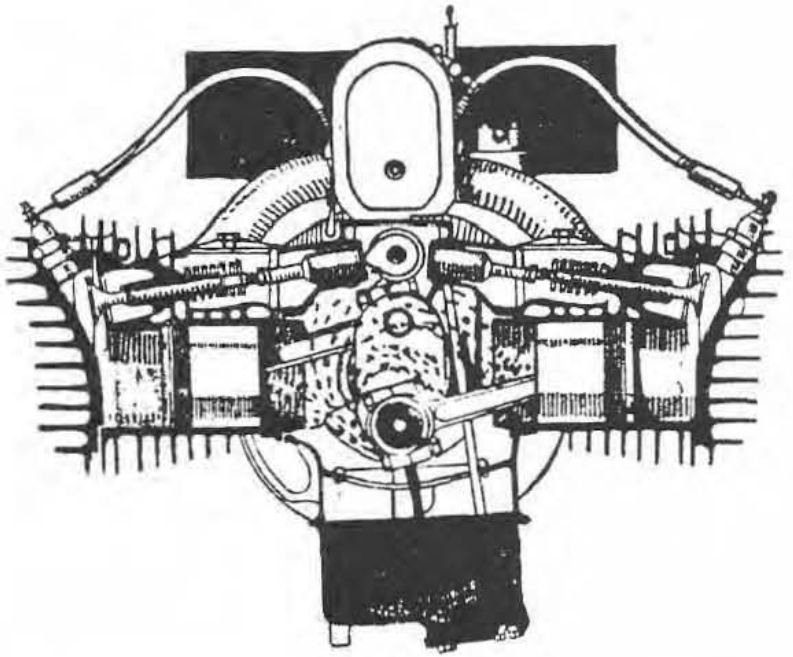
abzulassen, das Gehäuse sorgfältig auszuspülen und wieder mit Frischöl bis zur vorgeschriebenen Höhe aufzufüllen. Für die übrige Zeit eine bestimmte Kilometerzahl anzugeben, nach der das Öl jeweils zu erneuern ist, ist mit Rücksicht auf die konstruktiven und betriebstechnischen Eigenarten der einzelnen Motoren nicht möglich. Als ungefähre Richtlinie mag gelten, daß nach jeweils 1500 bis 2000 km ein vollständiges Ablassen des Öles aus dem Kurbelgehäuse ratsam erscheint. Die hierfür gegebenen Fabrikvorschriften sollten sorgfältig beachtet werden. Im übrigen ist die Lebensdauer einer Ölfüllung abhängig von der Maschinenpflege und der Fahrtechnik.



Bei liegendem Viertaktmotor mit gegenüberliegenden Zylindern findet das soeben beschriebene Schmiersystem häufig Anwendung. Durch das von den Pleuellagern abspritzende Öl ist der hintere Zylinder der Gefahr der Überölung ausgesetzt, da dieser durch die Drehbewegung der Kurbelwelle die Hauptmenge des Spritzöles erhält. Letzteres ist besonders der Fall, wenn bei derartigen Motoren ein Spritzschmiersystem vorgesehen ist, bei dem durch das Eintauchen der Pleuellager in den Ölsumpf sämtliche Schmierstellen Spritzöl erhalten. Da andererseits bei der üblichen Anordnung der Zylinder hintereinander der hintere Zylinder, der im Windschatten liegt, nicht so gut wie der vordere Zylinder gekühlt

wird, kann sich bei diesem — ganz besonders bei gleichzeitiger Überölung — sehr leicht Rückstandsbildung durch Überhitzung störend bemerkbar machen.

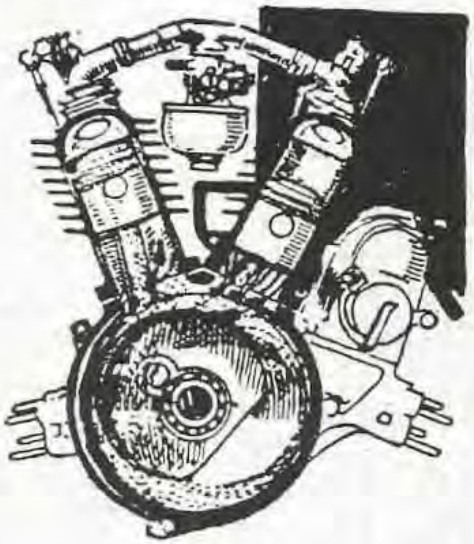
Dieser Erscheinung wird jedoch dadurch entgegengewirkt, daß das außenliegende Schwungrad als Ventilator ausgebildet ist.



Bei Viertaktmotoren mit V-förmig angeordneten Zylindern (vgl. nachstehende Abbildung) erfolgt die Schmierung gewöhnlich in der Weise, daß nur eine Ölleitung unmittelbar an die hintere Wand des vorderen Zylinders führt, während der hintere Zylinder mit Spritzöl durch die Schwungscheiben versorgt wird, die das aus dem vorderen Zylinder ablaufende Öl herumschleudern.

Das überschüssige Öl aus den Zylindern sammelt sich am Boden des Kurbelgehäuses, und die Schmierung der Hauptlager, Kurbelzapfen- und Kolbenbolzenlager sowie der Ventilsteuerung geschieht in ähnlicher Weise wie bei dem auf Seite 12 beschriebenen einzylindrigen Viertaktmotor.

Bei V-Motoren neigt der hintere, im Bilde der linke Zylinder leicht zur Überölung, weshalb vielfach unter dem hinteren Zylinder ein Spritzblech angebracht



ist; Überölung führt zu Rückstandsbildung und Hängenbleiben der Ventile.

Ölgekühlte Maschinen. In jedem Kraftrad wird das Öl zur Wärmeableitung, d. h. zum Kühlen herangezogen. Es gibt aber auch Systeme, in denen dem Öl in ganz besonderer Weise die Wärmeableitung übertragen ist. Man unterscheidet dabei zwei Arten.

Die eine Art besteht darin, daß nur der Zylinderkopf gemäß der nebenstehenden Abbildung durch einen dauernden Ölstrom gekühlt wird. Hier sorgt die stets vorhandene zwangsläufig angetriebene Ölpumpe für einen reichlichen Ölstrom, der sich über die heiße Fläche des Zylinderkopfes und den Ventilantrieb ergießt und so die Wärme an die Kühlrippen und durch diese an die Außenluft abgibt.



Eine andere Art der Ölkühlung ist die, daß das Öl außer dem Zylinderkopf auch den Zylindermantel kühlt. Die hierbei vom Öl abgeführte Wärme wird gleichfalls über die Verrippungen des Gehäuses an die Außenluft abgegeben.

3. Rückstandsbildung

Außer den Bedingungen, denen das Öl bezüglich Arbeitstemperatur und Verteilung genügen muß, wird weiter verlangt, daß es möglichst wenig Rückstände im Verbrennungsraum und auf dem Kolbenboden bildet.

Von vornherein sei bemerkt, daß bei weitem nicht jede Rückstandsbildung auf das Schmieröl zurückzuführen ist. Zu fettes Gemisch infolge falscher Vergasereinstellung, das bei Luftmangel im Kraftzylinder nicht vollkommen verbrennen kann, ergibt rußige oder kohlige Rückstände. Hierbei ist zu beachten, daß die verschiedenen Kraftstoffe einen unterschiedlichen Luftbedarf haben. So braucht beispielsweise

Name des Motorrades bzw. Motors	1929		1928		1927		1926	
	Motor		Motor		Motor		Motor	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter
Quadrant, oben gesteuert	D	TT	D	TT	—	—	—	—
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	TT	TT	TT	TT
Raleigh, oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Renner-Original,								
JAP O. H. V.-Modelle	D	TT	D	TT	D	TT	—	—
JAP seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Villiers und Barr & Stroud	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT
Rennsteig, oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	—	—
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Rex-Acme, Villiers-Motoren	TT	TT	—	—	—	—	—	—
oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Rinne-Motoren	B	B	B	B	B	B	B	B
R. M. W., Zweitakt	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
500 ccm Touren	TT	TT	TT	TT	TT	TT	—	—
500 ccm Sport	D	TT	D	TT	D	TT	—	—
600 ccm	B	TT	B	TT	—	—	—	—
Royal Enfield, Zweitakt	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
R. S., mit K-Motor	-	-	—	—	TT	TT	—	—
and. Modelle, seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	—	—
Rudg-Whitworth	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
Rupp-JAP, Mod. L	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Mod. S und SSR	D	TT	D	TT	D	TT	—	—
Ruppe-Fahrradmotor	—		B	B	B	B	B	B
Rush, oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
andere Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
SAR-Motor bzw. Motorrad, Modell A, B, C	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Saroléa	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
Schliha, Zweitakt	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
JAP 250 bis 500 ccm	—	—	B	TT	—	—	—	—
Schüttoff, L 200 ccm 4 PS	BB	BB	BB	BB	—	—	—	—
alle andern Modelle	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
Schunk, Modell SZ	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Scott	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
S. M. W., S II — Einzylinder	B	TT	—	—	—	—	—	—
I — Zweizylinder	—	—	D	TT	D	TT	D	TT
Snob	-	—	—	—	—	—	TT	TT

Name des Motorrades bzw. Motors	1929		1928		1927		1926	
	Motor		Motor		Motor		Motor	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter
Soyer, Zweitakt	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
350 ccm mit obenliegender Nockenwelle	BB	BB	—	—	—	—	—	—
andere O. H. V.-Modelle	D	TT	D	TT	D	TT	—	—
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Spiegler, 350 ccm	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
500 und 600 ccm Touren	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
500 und 600 ccm Sport	D	TT	D	TT	—	—	—	—
ST (Steidinger),	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT
Standard, oben gesteuert	D	TT	D	TT	—	—	—	—
andere Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	—	—
Stock, GR 200	BB	BB	—	—	—	—	—	—
R 119, 119 ccm	B	B	B	B	B	B	B	B
Sturmey-Archer-Motoren,								
oben gesteuert	D	TT	—	—	—	—	—	—
seitlich gesteuert	B	TT	—	—	—	—	—	—
S. u. G., 196 ccm	TT	TT	—	—	—	—	—	—
alle andern Modelle	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Sunbeam, oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
SUT, Modell C und D	—	—	—	—	A	A	A	A
TAS, 500 ccm Sport	B	TT	B	TT	—	—	—	—
500 ccm Supersport	D	TT	D	TT	—	—	—	—
alle andern Modelle	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT
Tornax, III/28	D	TT	D	TT	—	—	—	—
IV/28	—	—	TT	TT	—	—	—	—
I/29 bis 26, II/29 bis 28	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Triumph (Nürnberg), Knirps	—	—	—	—	—	—	BB	BB
S 3½ PS	—	—	—	—	—	—	B	TT
alle K-Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	—	—
alle T-Modelle	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Triumph (engl.), oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
TX	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Universelle, alle Modelle	—	—	TT	TT	TT	TT	TT	TT
U. T., 500 ccm Supersport RC	D	TT	—	—	—	—	—	—
200, 300, 550 ccm	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
250 ccm Zweitakt	—	—	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Velo (V. W.)	—	—	—	—	—	—	TT	TT
Velocette, Zweitakt	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
Victoria, KR 35	D	TT	D	TT	—	—	—	—
alle andern Modelle	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT

Name des Motorrades bzw. Motors	1929		1928		1927		1926	
	Motor		Motor		Motor		Motor	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter
Krieger, K 1 und K 2, seitlich gest.	—	—	—	—	B	TT	B	TT
K 2, oben gesteuert	—	—	—	—	D	TT	D	TT
K. S. B., oben gesteuert	—	—	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	—	—	B	TT	B	TT	B	TT
gegengesteuert	—	—	TT	TT	TT	TT	—	—
Puppchen	—	—	—	—	—	—	BB	BB
Kühne-Motor, alle Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
K. u. G.	—	—	—	—	B	TT	B	TT
kv, EG 25	—	—	—	—	—	—	TT	TT
K. Z., seitlich gesteuert	—	—	—	—	B	TT	B	TT
oben gesteuert	—	—	—	—	D	TT	D	TT
Leopard, 250 ccm Columbus	—	—	—	—	TT	TT	B	TT
350 ccm JAP	—	—	—	—	B	TT	—	—
250 und 350 ccm MAG	—	—	—	—	—	—	TT	TT
Levis, „Six Port" und O. H. V.	D	TT	D	TT	—	—	—	—
alle andern Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Lloyd	—	—	—	—	B	TT	B	TT
Löber	—	—	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Lutrau	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
MA 1000 ccm	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
500 ccm Tourer	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
500 ccm Sport	D	TT	D	TT	—	—	—	—
Mabeco, alle Modelle	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Mafa, DKW	—	—	—	—	—	—	BB	BB
alle andern Modelle	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT
MAG-Motoren, oben gesteuert	D	TT	—	—	—	—	—	—
gegengesteuert	TT	TT	—	—	—	—	—	—
Mammut, 2 ZM 600	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
4 TBR 250, 4 TJR 350 ccm	—	—	—	—	D	TT	D	TT
alle andern Viertaktmod.	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
2 T/200	BB	BB	—	—	—	—	—	—
2 T M I (250), 2 T M II (350)	—	—	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Matchless, oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Mawi	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
M. F. Z.	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
M. G. F.	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Montgomery, „S. S." Villiers-Motor	D	TT	—	—	—	—	—	—
and. Villiers-Motoren	—	—	—	—	—	—	TT	TT
oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT

Name des Motorrades bzw. Motors	1929		1928		1927		1926	
	Motor		Motor		Motor		Motor	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter
Moto-Guzzi s. Guzzi.								
Motosacoche, oben gest.	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
gegengest.	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Neander, mit Baumi-Motor	—	—	—	—	BB	A	BB	A
MAG O. H. V., JAP O. H. V.	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
JAP 1000 ccm S.V.	B	TT	—	—	—	—	—	—
Villiers, 172 ccm Supersport	—	—	—	—	D	TT	—	—
alle andern Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Nestoria, Zweitakt	—	—	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Nestoria-MAG, 500 ccm 6/12 PS	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
500 ccm O. H. V. 8/16 PS	D	TT	—	—	—	—	—	—
Nestoria-STA 200	B	TT	—	—	—	—	—	—
New Hudson, oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
New Imperial, oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Norton, m. obenliegender Nockenwelle u. and. O. H. V.-Modelle	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
N. S. H., Villiers	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
JAP, oben gesteuert	D	TT	D	TT	D	TT	—	—
JAP, seitlich gesteuert	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
N. S. U., Viertakt — alle Modelle	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
Oberle, 250 und 350 ccm, eigener Motor	—	—	—	—	—	—	BB	BB
alle andern Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
O. D., SS 50	D	TT	D	TT	—	—	—	—
TS 60, T 100	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
Opel Motoclub	TT	TT	—	—	—	—	—	—
Pan	—	—	—	—	—	—	TT	TT
Paqué	—	—	—	—	—	—	TT	TT
Per	—	—	—	—	—	—	TT	TT
Peugeot, Zweitakt	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
P 105	BB	BB	BB	BB	BB	BB	—	—
andere Modelle	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Phantom, mit JAP-Motoren	—	—	B	TT	—	—	—	—
alle andern Modelle	—	—	TT	TT	TT	TT	TT	TT
P. & M. Panther, Villiers-Motor	TT	TT	—	—	—	—	—	—
alle andern Modelle	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
P. & M. Panthette, Standard u. Sport	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Puch, alle Modelle	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT

Eine Nocken Geschichte

Alfred vom Horex-Club Taunus, vielen als ehemaliger Horexianer aus der Reparaturabteilung und der Mechanikerschulung bekannt, erzaehlte mir, anlaesslich unserer Beitraege ueber Nockenwellen, diese Geschichte. Die wir hier, so gut wie es uns gegeben ist, niedergeschrieben haben. Zuerst die Ausgangsposition. Nach dem mit der Regina1 die Zahnradsteuerung eingefuehrt wurde, waren die Nockenwellen mit einem "E" fur -"Einlass vorn"- gekennzeichnet, denn der Einlassnocken lag durch die nun geaenderte Drehrichtung, vorne. Frueher, bei der Kettensteuerung, lag der Auslassnocken vorne und diese wurden mit "A" gekennzeichnet. Dies musste so sein, da die "A" und "E" Nocken auf der gleichen Nockenschleifmaschine mit gleicher Meisternocke gefertigt wurden. Bei der Entwicklung der Regina3 mit Aluminiumzylinderkopf stellte sich heraus, dass die reduzierten Geraeusche der neuen Auspuffanlage, die unangenehmen und nun durch den Alukopf noch verstaerkt auftretenden Steuerungsgeraeusche nicht mehr ueberlagerten. Das hoerte sich nicht gut an. Eine neue Nockenwelle musste her! Es wurde die leise "E1" Nocke entwickelt und diese floss dann auch in die Regina3 Serie. Doch so mancher alte Regina-Fahrer merkte nach Beendigung der Einfahrzeit: "Da stimmt doch was nicht im Vergleich zu meiner alten Regina laeuft die neue ja schlechter!"- Er reklamierte. Die Maschinen kamen in die Reparatur. Hier merkte man bald, das Reklamationen ueber zu hohem Spritverbrauch und fehlender Leistug mit den neuen "E1" Nocken zusammenhingen. Es wurden in die Maschinen der reklamierenden Kunden die alten "E" Nocken eingebaut und zur Einstellung korrekt abgewickelt. Die Kunden nahmen die etwas lauteren mechanischen Geraeusche hin, da sich in der Leistung und im Verbrauch deutliche Verbesserungen zeigten. Und das Motorrad jetzt besser lief als die alte Regina. Doch der Lagerbestand an "E" Nockenwellen war bald aufgebraucht und auch letzte gute, gebrauchte Nocken waren bald verbaut. Was nun? Konstruktion und Versuch aber auch die Fertigung sahen die Probleme der Reparatur nicht. Sie waren nicht bereit die alten "E" Nocken wieder zu fertigen.- In diesen Tagen hatte der Leiter des Versuchs, Harald Oelerich, so manchen Erfolg mit der neuen Regina3 erkaempft und man konnte in der Reparatur nicht glauben, dass dies mit der neuen "E1" Nocke moeglich waere und so ueberpruefte Alfred auf Weisung des Werkstattleiters der Reparatur Jean Wenig die Steuerzeiten der Oelerich Maschine. Und siehe da, er fuhr eine "E" Nocke. Dieses Wissen machte sicher und so erbat man einen Termin bei Hans Hett, dem ehemaligen kaufmaennischen Lehrling der Rex Konservenglasgesellschaft, der in den Nachkriegsjahren Leiter des Verkaufs mit Umsatzbeteiligung war. Hett hoerte sich die Klagen von Alfred und Jean an, ueber die Unmoeglichkeit Reklamationen, zu Leistung und Verbrauch der neuen Regina3, befriedigend zu loesen. Es wurden die entsprechenden Herren von Konstruktion, Fertigung und Versuch Reeb, Michels und Oelerich zum Gespraech gerufen. Die Zwei von der Reparatur mussten nochmals ihre Probleme darlegen. "Ach", sagte man, "ihr koennt nur nicht richtig Nocken abwickeln und so habt ihr die Motore nicht richtig eingestellt". Leicht zornig, wegen der ausgesprochenen Unterstellung, fragte Alfred dann Harald Oelerich. - "Welche Nockenwelle fahren Sie in Ihrer Wettbewerbsmaschine?" Man bekam zur Antwort - "Natuerlich die neue E1."- Nun spielte man den Trumpf aus und Alfred sagte. -"Ich habe letztens auf Anweisung von Herrn Wenig die Nockenwelle der oelerischen Wettbewerbsmaschine abgewickelt und fand eine alte E Nocke vor."- Das war nun genug fuer Hett. Er entliess die zwei von der Reparatur wieder an ihre Arbeit. Diese konnten auf Ihrem Weg noch die durch Hett laut schreiend gemachten Vorwuerfe an die verbliebenen Anwesenden hoeren. Nun kam Bewegung in die Sache. Ziemlich rasch

wurde nun eine neue Nockenschleifmaschine im Werk eingerichtet und die Produktion von E0 Nockenwellen begann. Die E1 Nocken aber wurden in grossen Stueckzahlen verschrottet.
Noch eine Bemerkung am Rande. Ab der E0 Nockenwelle ist ein Einbauen nur nach den Markierungen moeglich, bei den aelteren Wellen muss abgewickelt werden, um die korrekte Einstellung der Steuerzeiten zu ereichen. Aber schaden kann dieser Vorgang auch bei den E0 Wellen nicht, da doch oft alte Motorgehaeuse im Zusammenhang mit E0 Wellen benutzt werden. In der Reparatur wurden bei Problemen mit der Regina2 auch deren E2 Nockenwellen gegen die neuen E0 ausgetauscht. Dies zu Eurer Information. Euer Horex-Novize

Rallye in 5232 Flammersfeld

Gert und Gustel hatten mich am Samstag den 5 Oktober zur Ausfahrt in den Westerwald, mit Ihren Reginas, abgeholt. Sie machten eine Andeutung, dass es dort in Flammersfeld eine Rallye mit interessantem Teilnehmerfeld geben soll. Ich hatte in den einschlaegigen Zeitschriften ob VFV, Markt oder Motorradclassic nichts von einer solchen Rallye gelesen oder gar sonst etwas davon gehoert. Also sind wir am spaeten Vormittag gestartet und kamen nach einer flotten (ca. 100 bis 120 km/h am Tacho) Fahrt gegen Mittag in Flammersfeld an. Der Anblick der sich uns bot war enttaeuschend. Neben einem Verkaufsstand mit Veteranen-Nippes, befand sich nur eine nichtzugelassene 200er Adler und ein Citroen Gangsterwagen auf dem Platz. Enttaeuscht dachten wir schon an die Weiterfahrt, nach Schotten zum Einzylindertreffen am Faltorhaus. Da kam ein freundlicher Veteranenfreund mit einer 98er "BSW" (? wer kennt diese Marke ? - Wir nicht !) zum Platz geschoben. Diesen konnten wir nun nach dem Treffen, das offensichtlich nur schwachen Besuch hatte, befragen. Und die Auskunft war dann so, dass wir von unserem Vorhaben die 150km nach Schotten zu fahren wieder Abstand nahmen.
Er, der "BSW" Fahrer, sagte; die cirka 100 Teilnehmer seien mit Ihren Fahrzeugen auf der Rundfahrt und muessten nun beim Mittagessen in Neustadt sein. Er gab uns noch die Seite mit der Strekkenbeschreibung aus seinem Teilnehmerprogramm mit, so dass wir auf jedenfall die Veteranenhorte treffen mussten. Nach einer schnellen Fahrt von Flammersfeld nach Neustadt, uebrigens durch eine wunderbare Landschaft, fanden wir Anschluss an die Veteranenfahrer und fuhren mit Ihnen ueber weiterhin wunderbare Strecken zurueck zum Ausgangspunkt. Hier moechte ich noch etwas zu der fuer uns Veteranenfahrer idealen Landschaft sagen. Der Westerwald dort hat wunderbare Strecken mit Serpentienen, schmalen wenig befahrenen Strassen und eine preiswerte Gastronomie. Mich erinnert diese Landschaft etwas an den Schwarzwald, nur ohne die vielen Touristen.
Nun zurueck. Am Veranstaltungsplatz wurde Zuenftiges, so wie auch Suesses fuer den Hunger geboten. Auch von dieser Seite ist also nur Bestes zu berichten; der Zwetschenkuchen sei hier herausgestellt. Nun zu den Fahrzeugen : Buecker mit Columbusmotor 1925, SB35 „Regina in mehreren Ausfuehrungen, Resident von HB Leser Walter. Von den nicht zum Columbus oder Horex-Kreis gehoehrenden Fahrzeugen seien genannt: NSU Kettenkrad und andere Wehrmacht, Ford T Speedster, zwei Uraltautos, noch vor 1910, Indian und Harley, Nimbus, Guzzi, Zuendapp, Imperia, Autos aus den 20er und 30er Jahren, DKW, BMW, Adler, Victoria, NSU und so manche Kleine, also alles was das Herz begehrt. Die Kosten fuer die Teilnehmer, wir waren leider nicht offiziell dabei, sollen auch das eigene Portemonaie sehr geschohnt haben, da einiges an Verzehr mit im Preis enthalten gewesen sein soll. Also fuer das jetzige Jahr, diese Veranstaltung bitte vormerken. Anfragen bitte richten an: Verkehrsverein w-5232 Flammersfeld a.d. Raiffeisenstrasse Tel.02685-348 und 686 Kennwort Raiffeisen Veteranenfahrt.

Monat. Stammtische und Clubabende

Bitte sehen sie auf Seite 12 und 13 im HB 4/91 nach. Es wurden einige Telefonnummern (Krumbachtal und Taunus) falsch wiedergegeben, die wir in dieser Ausgabe berichtigt haben. Die Telefonnummer von Dieter (NRW) hat sich geaendert. Bitte berichtigen Sie Ihren HB 4/91 mit diesen Aenderungen.

-Der HC NRW trifft sich an acht kurzfristig einberufenen Treffen im Jahr und dies an verschiedenen Orten in Nord-Rhein- Westfalen. Wer dabei sein moechte, wende sich an Reiner Tel. 04522-802-287 bis 17 Uhr oder an Dieter Tel. 02223-24583 bitte nach 21.00 Uhr.

-Der HC-Taunus trifft sich jeden zweiten Freitag im Monat, um 20.00 Uhr im "Darmstaetter Hof" in 6382 Burgholzhausen. Kontakt ueber Marina Tel.06172-81898.

-Der Hc Krummbachtal (Stuttgart) trifft sich jeden Donnerstag um 20 Uhr im Gasthof "Faessle" in 7015 Muenchingen. Kontakt ueber Josef Tel.07156-27171.

-Ein neuer Club bemueht sich um die Marke Horex, der "Oberpfaelzer Veteranen-Club" man trifft sich jeden zweiten Freitag im Monat um 19.00 Uhr im Gasthaus "Zum alten Wirt" in 8460 Kreith. Kontakt ueber Hans 09431-61689. Die Adresse des Club lautet OVC Lindenstr.4 in 8464 Wackersdorf Hans Hirschinger

-Am letzten Donnerstag im Monat um 19.30 Uhr trifft sich eine Gruppe von Horex und Veteranenfreunden zum Stammtisch im Kreis 7050 Waiblingen und zwar im abgelegenen Schuetzenhaus von 7069 Oedernhadt-Berglen. Kontakt ueber Benno Tel. 07195-73214 nach 21.00 Uhr.

Oberpfälzer Veteranenclub
Freunde alter Motorräder

Motorrad-Veteranen-Club
i. d. Oberpfalz
Arberstraße 1 · 8464 Wackersdorf

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

Museum der 50er und 60er Jahre

7110 Oehringen ist eine Reise wert! Gelegen an der Autobahn von Heilbronn nach Nuernberg, in der Naehe von Neckarsulm. Dieses Museum, nicht so ein Riese wie Sinsheim, jedoch deutlich mehr als eine Privatsammlung, obwohl sie dieses tatsaechlich ist, ist ein Besuch wert. Denn das betrachten der Ausstellungsstuecke macht einfach Spass. Jedes Stueck perfekt restauriert, nicht ueberrestauriert sondern gerade richtig. Was soll man viel schreiben ueber dieses Museum? Man sollte einfach mal reinschauen. Fuer Reisende ist das Museum ganzjaehrig von Montags bis Freitags 9.00 bis 12.00 und 13.00 bis 17.00 Uhr geoeffnet. Fuer Wochenendtourer ist auch an Wochenenden vom 1 April bis 31 Oktober von 13.00 bis 17.00 geoeffnet. Die Atmosphaere dort ist sehr persoenlich. An Zeit werden so 1 bis 2 Stunden benoetigt. Horex fehlt natuerlich nicht in der Sammlung. Tel. 07941-8027



Wenn ich so in einer ruhigen Stunde in meinen motorsportlichen Erinnerungen krame, dann muß ich oft an eine ereignisreiche Klubfahrt vor 49 Jahren zurückdenken, die mir immer unvergeßlich bleiben wird. Anno 1907 saßen wir Anfang August vergnügt in Werneuchen im Hotel Hetzel bei der Monatsversammlung des Motorklubs Werneuchen 1906 beisammen, und als die Tagesordnung erledigt war, fragte der Vorsitzende Schorsch Tiebel: „Hat noch jemand etwas unter Punkt Verschiedenes vorzubringen?" Ich erhob mich sofort und schlug vor, eine 1½tägige Klubfahrt zur Schorfheide zu veranstalten und legte dafür gleich einen festen Plan vor, der auch einstimmig angenommen wurde, und alle Klubkameraden meldeten ihre Teilnahme an der Fahrt an. Die Vorbereitungen übertrug man mir. Dann wurde noch manche feuchtfröhliche Runde auf die bevorstehende Klubfahrt genehmigt, und schon im voraus begeistert schlichen dann zu früher Morgenstunde die Kameraden ihren heimischen Penaten zu, wo ihrer die übliche Gardinenpredigt harrte.

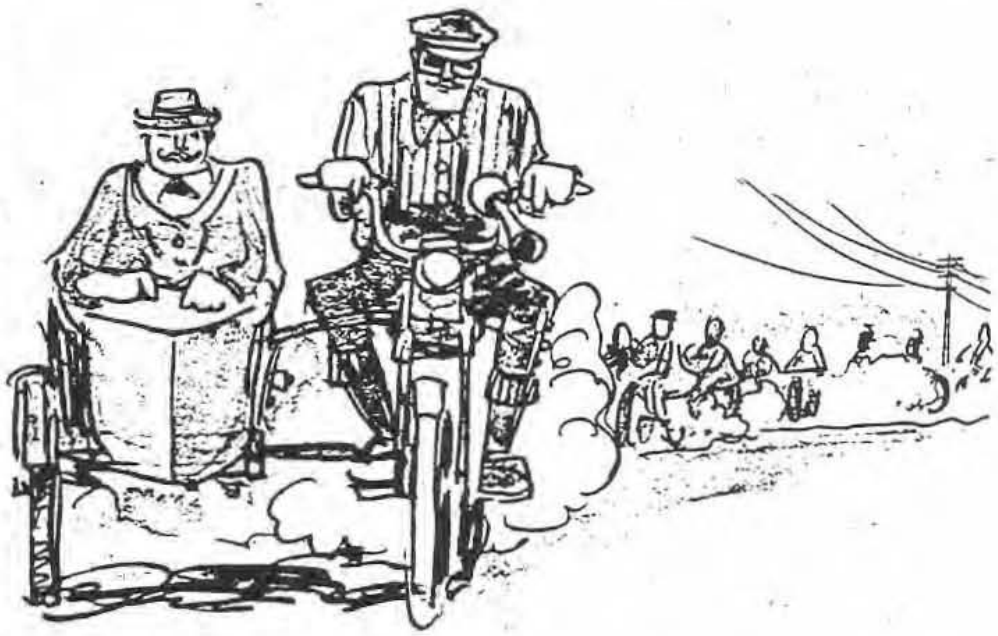
Erst Ende September war es so weit, daß die Fahrt, von der das ganze Städtchen schon tagelang vorher erzählte, begonnen werden konnte. Wir waren 10 Mann hoch, und unsere Maschinen, 4 PS Phänomen, 3½ PS Wanderer, 3½ PS Brennabor, 3½ PS Seidel & Naumann, 3½ PS Opel, 3½ PS Adler, 3½ PS Hercules, 3½ PS Excelsior, 3½ PS Bekamo und 3½ PS Triumph, waren in bester Ordnung. Unser Weg führte uns über Bernau, Biesenthal, Melchow, Lichterfelde, Klosterfelde, Groß-Schönebeck, Wandlitzsee, Stolpe, Zerpenschleuse, Gramzow, Templin, Boitzenburg, Lychen, Fürstenberg, Himmelpfort, Lindow, Gransee, Zehdenick, Liebenwalde, Bernau, Werneuchen. Es war eine Strecke von 300 Kilometern, und sie hatte es in sich. Denn es war damals noch echt mittelalterliches Kopfsteinpflaster, welches offensichtlich in den letzen 300 Jahren nie ausgebessert worden war, auszuproben.

Als diese Tortur glücklich überstanden und sich mehrere dem M.C. Werneuchen angehörende und in Bernau wohnende Kameraden zu uns gesellt hatten, fuhren wir in sauberer Formation nach Wandlitzsee weiter. Mehrere Aufenthalte durch Kerzen- oder Keilriemenschaden will ich gar nicht besonders erwähnen, denn die gehörten damals zu einer Motorradfahrt wie das Amen zur Kirche. Über Klosterfelde gelangten wir schließlich nach Groß-Schönebeck, wo die Schorfheide beginnt. Der Gastwirt Georg Liepner, ein geborener Werneuchner und durch mich bereits über unser Kommen vorher informiert, stand schon vor der Tür, und hundert Einwohner des Dorfes um ihn herum, und aus allen Gassen strömten jung und alt herbei, um das Wunder zu schauen: Ein Motorklub mit vielen der seltsamen Motorräder!

Wir betraten das Gasthaus, und unser Vorsitzender Tiebel fragte sofort den Wirt nach seinen Bierbeständen. Ohne langes Handeln kaufte er Liepner sein gesamtes Bier ab und legte den Betrag in bar auf die Theke. Ebenso verfuhr er mit Schnaps, Wein und Likören. Dann gab er Befehl, alle Flaschen zu öffnen und jedem Gast, der sich einfinden würde, ein Getränk nach Belieben zu verabreichen. Die Bauern, die sich nicht lumpen ließen, kamen in Scharen, und bald war die Gaststube gerammelt voll. Wir Motorradfahrer hatten uns in einem Nebenzimmer niedergelassen und ließen es uns gut gehen. Wir hatten ja Durst, und wir tranken, was das Zeug hielt. Wir wollten es den Bauern zeigen, daß wir Motorradfahrer auch eine tüchtige Zeche machen konnten, und wir machten sie. Wir tranken, was wir nur irgend bewältigen konnten, da wir befürchteten, daß unsere lukrativen Quellen bald versiegen könnten. Im Nu waren die Bauern so blau wie die Haubitzen, und wie ein Lauffeuer verbreitete sich die Kunde davon im ganzen Dorfe. So erfuhren es denn auch die gestrengen Ehefrauen und eilten schnurstracks und wutentbrannt zum Gasthause. Die Knüppel, die sie mit sich führten, ließen kaum auf gute Absichten schließen, und so gab unser Vorsitzender in aller Stille den Befehl zur Abfahrt, und fast unbemerkt verschwanden wir in Richtung Schorfheide. Es dämmerte schon stark, als wir das Wildgatter am Eingange in die Schorfheide passierten. Späterhin wurde das Gatter beseitigt, aber damals mußte man noch ein Gatter öffnen, ehe man weiterfahren konnte. 10 Kilometer fuhren wir dann durch den sonst so stillen Hochwald, der nun von unserem Motorenlärm widerhallte. Alle Augenblicke sprang Wild über die Straße, Rehe, Hirsche, Wildschweine und sogar Hasen und Füchse. Es war bei dem damaligen großen Wildbestand der Schorfheide gar nicht so ungefährlich, durch dieses Gebiet zu fahren, besonders abends. Weit und breit kein Mensch, kein Haus, kein Dorf. Inmitten der Schorfheide an der Chaussee Berlin-Prenzlau liegt das einsame Gasthaus Döllnkrug, welches mich immer an das verrufene Wirtshaus im Spessart erinnert hat. Das war unser Tagesziel, hier war auch Quartier für uns bestellt. Bald saßen wir alle an festlich gedeckten Tischen und sprachen mit gutem Appetit einem reichlichen Abendbrot zu. Ich entsinne mich noch genau, daß wir für 3 Gänge mit den üblichen Nebengerichten 2.— Mark pro Person bezahlt haben und soviel Fleisch essen konnten, wie wir nur wollten. Nach dem Mahle begann ein lustiger Bierabend — wir Werneuchner waren damals sehr trinkfeste Gesellen, und wir Motorradfahrer hielten zusammen wie Pech und Schwefel, und so gingen bei Gesang und lustigen Schnurren die Stunden

Bei schönstem Herbstwetter versammelte sich ein ganzes Rudel Motorradfahrer vor dem Klublokal, und nachdem der Klubwirt Otto Hetzel noch schnell eine Abschiedsrunde bewilligt hatte, starteten wir gegen 15 Uhr. Vorsitzender Schorsch Tiebel mit seiner 3,5 PS 2 Zylinder Laurin & Clement-Maschine mit Beiwagen übernahm wie immer die Spitze. Im Beiwagen, der wie ein Korbstuhl auf Rädern aussah, saß der Zigarrenfabrikant Paul Kühne, und dann folgte ein gutes Dutzend von Motorrädern wüst knatternd mit offenen Auspuffklappen. Die Werneuchner standen vor den Haustüren und sperrten Maul und Nase auf.

Natürlich hatte sich die Abfahrt nicht so glatt abgewickelt, wie es sich hier liest. Die Beiwagenmaschine wollte — wie gewöhnlich — lange nicht anspringen, und bei unbesetztem Beiwagen schoben wir das schwere Vehikel, daß uns der Schweiß in den Nacken lief. Schließlich meldete sich der Motor aber doch, und der Beifahrer sprang von hinten kopfüber in den Beiwagen, in dem er zuerst regelrecht kopfstand. Unter akrobatischen Verrenkungen gelang es ihm dann allmählich, den Sitz einzunehmen, wo er sich dann in eine Decke einwickelte. Wir „Schieber" stürzten zu unseren Maschinen, um den Anschluß nicht zu verlieren, und nach und nach gelang es uns, alle Motoren in Gang zu bringen. Wir holperten auf schrecklichem Kopfsteinpflaster zur Mühlenstraße hinaus in Richtung Bernau. Zumeist fuhren wir auf dem Fußsteig, der neben der Chaussee herlief, da die Straße voller Löcher war. Selbstverständlich hatte außer mir auf meinem FN-Vierzylinder niemand eine Vorderradfederung. In den Dörfern war ein ebenso vorsintflutliches Pflaster wie in der alten Hussitenstadt Bernau, die wir nach 12 Kilometern erreichen wollten. Vorläufig waren wir aber noch nicht da, denn 2 km vor Bernau ging bei Börnicke plötzlich ein Schlagbaum herunter und versperrte uns die Weiterfahrt. Dann kam aus dem Chausseehäuschen ein Mann heraus, der uns an einer Stange einen Klingelbeutel hinhielt und aufforderte, pro Mann 12 Pfennige zu zahlen. Nachdem das unter vielem Fluchen getan war, ging die Reise weiter, und bald bekamen wir in Bernau ausreichend Gelegenheit,



Paul Kühne hinsichtlich der Schnäpse, und dann ging ein fröhliches Zechen los. An den Fenstern drückten sich draußen die Neugierigen die Nasen platt und konnten uns nicht genug bestaunen.

Wenn die Bauern am Samstag Feierabend haben, dann gehen sie gewöhnlich zum Krug und stärken sich bei Bier und Schnaps. So geschah es auch an diesem Tage. Einige Bauern, die gerade vom Felde kamen, betraten die Gaststube und riefen dem Gastwirt ihre Wünsche zu. Der aber schüttelte die Achseln und erklärte ihnen, daß wir Motorradfahrer ihm sein gesamtes Bier und den Schnaps in Bausch und Bogen abgekauft hätten.

Zuerst machten die Bauern, von welchen immer mehr eintrafen, enttäuschte Gesichter. Dann aber fingen sie bald auf den Gastwirt, bald auf uns wütend an zu schimpfen. Aber das half ihnen zunächst gar nichts. Sie mußten mit ausgedörrten Kehlen zusehen, wie wir in Bier schwelgten. Als die Wut der Bauern ihren Höhepunkt erreicht zu haben schien — wir waren zum Glück in der Überzahl —, hielt Tiebel eine launige Ansprache und gab bekannt, daß wir uns entschlossen hätten, uns unserer Brüder vom Lande zu erbarmen, und daß wir selbst von jetzt an das große Glas Bier ihnen für ganze 5 Pfennige und den Schnaps für den gleichen Preis verkaufen würden. In Wirklichkeit kosteten damals diese Getränke mindestens das Doppelte. Wie die Wilden stürzten sich nun die Bauern auf Bier und Schnaps, und bald waren wir ihre besten Freunde. Die Bauern nahmen die günstige Gelegenheit wahr und gossen so viel hinter die

im Fluge hin, bis plötzlich einer der Kameraden mich fragte, wann wir denn das Röhren der Brunfthirsche zu hören bekommen würden. Daran hatte bisher in der allgemeinen Ausgelassenheit noch niemand gedacht, und da ich nun einmal der „Impresario" der Fahrt war, begab ich mich vor die Gasthaustür und lauschte in die Nacht hinaus. Ich hörte zwar seltsame Geräusche vom nahegelegenen Döllnsee herüberklingen, aber von dem Röhren der Hirsche war nichts zu hören. Etwas enttäuscht ging ich zum Wirt und befragte ihn. Er erklärte mir nach kurzem Überlegen, daß er mir Bescheid sagen würde, wenn einer der mächtigen Geweihten in der Nähe zu röhren begänne. Nach einer guten Viertelstunde gab mir der Wirt einen Wink, und nun ging ich mit meinen Kameraden hinaus vor das Wirtshaus.

Dunkle, sternenlose Nacht umgab uns, und die Baumkronen der Kiefern rauschten unheimlich im Winde. Auf Geheiß des Wirtes verhielten wir uns ganz stumm. Wir warteten schon eine ganze Weile vergeblich, als plötzlich — keine hundert

Meter von uns weg — ein urwaldähnliches Gebrüll ertönte, das uns allen einen gewaltigen Schreck einjagte, und dann ging es so längere Zeit weiter. Uns allen lief es kalt den Rücken hinunter, und so begaben wir uns bald wieder in das Gasthaus und bald danach zur Ruhe. Ich schlief mit Ernst Lemke aus Eberswalde — genannt „der süße Ernst", weil er eine Süßwarenhandlung in der Kreuzstraße zu Eberswalde hatte, und einem anderen Kameraden zusammen in einem Zimmer. Am Sonntagfrüh erwachte ich durch ein dauerndes Stöhnen, das aus dem Bette des „süßen Ernstes" kam. Er jammerte, daß er so hart wie auf dem schlimmsten Knüppeldamm geschlafen hätte und ihm alle Glieder weh täten. Das war auch kein Wunder, wie wir durch eine „Lokalbesichtigung" sofort feststellten. Kameraden hatten ihm sein Unterbett und Kopfkissen durch eine Einlage von mehreren Stiefeln und einer ganzen Waschschüssel etwas unbequem „gepolstert", was aber der „süße Ernst" infolge einer nicht gerade geringen Bettschwere am Abend garnicht wahrgenommen hatte.

Als ich ins Gastzimmer kam, nahm mich der Wirt schmunzelnd beiseite und fragte mich, wie uns das Röhren des Hirsches gefallen hätte. Ich äußerte mich sehr rühmend, aber da brach der Wirt in ein schallendes Gelächter aus und erzählte mir unter dem Siegel einstweiliger Verschwiegenheit, daß die Zeit der Hirschbrunft bereits vorbei sei. Er habe uns aber nicht enttäuschen wollen und kurzerhand seinen Hausknecht mit einer alten Gießkanne in den Wald geschickt, und der Brave hatte das Röhren des Hirsches so naturgetreu mittels der Gießkanne nachgemacht, daß uns alle das Gruseln packte. Offenbar hatte der alte Hausknecht schon große Übung als Tierstimmenimitator, denn zum ersten Male hatte er das sicher nicht gemacht.

Die Herbstsonne schien freundlich durch die schlanken Kiefernstämme, als wir uns nach einem ausgiebigen Frühstück etwas verkatert auf die Weiterfahrt nach Schloß Hubertusstock begaben. Wie ein „Gottesauge" lag bald der Werbellinsee

den Fahrern, die schon getankt und bezahlt hatten, eine wahre Panik aus. Das muß man verstehen, wenn man bedenkt, daß sie mit gutem Recht der Meinung waren, daß sie nun, fern der Heimat, mit ihren Maschinen liegenbleiben würden, und Ersatz war kaum zu beschaffen. Zwei Fahrer ließen sofort ihr Benzin auf den Marktplatz fließen, und nach Entfernung aller Motorräder steckte Tiebel das Benzin an. Eine riesige



pechschwarze Feuerwolke bestätigte Tiebels Feststellung: Es war Schwerbenzin. Ich nahm mir nun Simon vor und erklärte ihm, daß wir unser Geld zurückverlangten und ihn für allen weiteren Schaden verantwortlich machen würden. Ich

Kupplung und 2 Gänge und Tiebels „Laura" eine nachträglich eingebaute Kupke-Doppelübersetzung hatte, während alle andern Maschinen weder Kupplung noch Getriebe hatten.

Auch der gefürchtete Eberswalder Berg wurde schließlich doch von allen Maschinen bezwungen wenn auch mehrere Fahrer die letzten paar hundert Meter ihre Vehikel buchstäblich im Schweiße ihres Angesichts hinaufschieben mußten. Die Fahrer der kleinen Maschinen hatten sich beim Mittreten so ausgepumpt, daß wir eine Pause einlegen mußten.

Ob wohl unsere Motoren mit dem Schwerbenzin wieder anspringen würden? Das war die bange Frage, die sich alle Fahrer, die dieses Teufelszeug getankt hatten, voller Sorge stellten. Die Motoren sprangen auch diesmal tatsächlich wieder an, und auf ganz sanft abfallender Straße erreichten wir bald über Trampe Heckelberg, wo wir beim Klubkameraden Diemer Einkehr hielten. Er hatte nämlich eine weit und breit bekannte Gastwirtschaft und bewirtete uns nicht schlecht. Auf der Weiterfahrt wurde plötzlich der „Grüne Franz" sauer. Diesen Spitznamen trug nämlich eine der kleinen 2 PS-FN-Maschinen, und in unserem Klub hatte jede Maschine genau so ihren Spitznamen wie die Kameraden, und die berühmteste unserer Maschinen war damals nun einmal der „Grüne Franz", wegen seines grünen Tanks so benannt. Den „Grünen Franz" kannte selbst in Berlin jeder DMV-Motorsportler. Also der „Grüne Franz" streikte! Die Ursache war mittels des Voltmessers bald gefunden: Der Akkumulator war restlos leer. Das war ein hoffnungsloser Fall. Ich nahm kurzerhand den „Grünen Franz" ins Schlepptau, und so ging die Reise weiter, immer der Heimat zu. In Tiefensee fiel eine weitere Maschine wegen Motorstörung aus. Da bereits die Bäume lange Schatten warfen, nahm Tiebel diese Maschine ins Schlepp, und auf einer fast schnurgeraden 9 km langen guten Chaussee „dampften" wir in gehobener Stimmung auf Werneuchen los und erreichten das Städtchen trotz des Schwerbenzins vom „blauen Simon"

vor uns. Der Joachimstaler Dichter Brunhold, der ihn in wunderbaren Gedichten besang, gab ihm mit Recht den Namen „Gottesauge", und er zeigte sich uns an diesem Sonntagmorgen in all seiner Pracht. Schloß Hubertusstock statteten wir einen kurzen Besuch ab, und dann hielten wir um die Mittagsstunde knatternd und brummend unseren Einzug in Joachimstal, wo wir im „Sandkrug" einkehrten und zu Mittag speisten. Nach einem kurzen Rundgange durch das verträumte Städtchen beschlossen wir, unsere Maschinen aufzutanken, was Anno 1907 immer ein Problem war, da es noch nirgends Tankstellen gab. Auf Empfehlung des Wirtes fragte ich beim nahegelegenen Kaufmann Simon nach Benzin an. Ich kam in einen kaum 8 qm großen oder besser gesagt kleinen Vorraum, in welchem eine Heringstonne und daneben eine Wäschemangel standen und erblickte einen Schalter, der einem Fahrkartenschalter aufs Haar glich. Daneben war ein Klingelzug, den ich in Tätigkeit setzte. Nach geraumer Weile wurde das Schalterfenster geöffnet, und Herr Simon, ein Hagestolz Ende der Vierziger, fragte mich: Was soll's denn sein, Väterchen? Ich erklärte ihm, daß ich ca. 50 Liter Benzin für Motorräder benötige. Nach einigem Hin- und Herschütteln des Kopfes erklärte er sich bereit zur Lieferung und nannte einen annehmbaren Preis. Ich muß hier einflechten, daß Simon — allgemein „der blaue Simon" genannt — ein Original war und jeden Kunden mit „Väterchen" ansprach. Ich ging zu meinen Kameraden und holte sie mit ihren Maschinen herbei, und dann begann das Tanken aus großen Kannen. Natürlich wollte jeder zuerst an die Reihe kommen. Als schon ca. 10 Maschinen ihre Tanks voll hatten und Tiebel an die Reihe kam, roch er zuerst an dem Benzin. Dann fuhr er, wie von der Tarantel gestochen, hoch und schrie: „Schluß mit dem Tanken! Das ist ja Schwerbenzin!" Und damit hatte er recht. Simon versorgte damit immer die Motorboote auf dem Werbellinsee, und unsere hochempfindlichen Motoren vertrugen damals — wie man uns immer sagte — nur Leichtbenzin von ca. 680 spezifischem Gewicht. Nun brach bei drohte ihm auch mit der Polizei. Nach langem Palaver gab er mir schweren Herzens die bereits kassierten 36 Mark heraus, und unter Verwünschungen zogen wir wieder ab.

Nun war guter Rat teuer. Zwar gelang es den beiden Fahrern, die alles Benzin abgelassen hatten, in der Apotheke für den „Freundschaftspreis" von nur 1 Mark pro Liter einiges Benzin zu ergattern, aber was sollte aus den anderen Fahrern werden, die bereits Schwerbenzin vollgetankt hatten? Viel Wahl hatten wir nicht, und so entschlossen wir uns, den Versuch zu machen, mit dem Schwerbenzin auf die Reise zu gehen. Bis Werneuchen hatten wir 49 km vor uns, und so versuchten wir sofort den Start. Wunderbarerweise sprangen nach den üblichen Bemühungen tatsächlich sämtliche Motoren an, und so fuhren wir voller Sorge los, überzeugt davon, daß unsere Motoren doch bald aussetzen würden und wir dann hilflos auf der Straße ständen. Merkwürdigerweise geschah aber nichts von dem. Zwar qualmten die Motoren schwärzlicher als sonst, aber sie liefen zu unserem Erstaunen sonst ganz normal. Ich hatte selbst noch nicht getankt, da ich noch über genügend Benzin verfügte. Da tauchte auch schon vor uns tief im Tale Eberswalde, die von allen Motorradfahrern damaliger Zeit so gefürchtete Stadt, auf. Dort gab es fast genau so schlechtes Pflaster wie in Bernau. Viel schlimmer war aber, daß wir Eberswalde nur auf einer ca. 2 km langen starken Steigung in Richtung Heimat verlassen konnten, und unsere Motorräder von Anno 1907 waren ausgesprochen „bergscheu", d. h. man konnte mit ihnen lange Berge nur unter heftigem Mittreten — sie hatten ja alle Pedale — überwinden, oder man mußte die schwere Maschine hinaufschieben. Selbst mein 4 PS starker Vierzylinder hatte an den Eberswalder Bergen schwer zu würgen, aber er schaffte sie wenigstens. Tiebels „Laura" dagegen, wie wir seine Laurin & Clement-Maschine nannten, war verhältnismäßig bergfest, obwohl sie den Beiwagen mitzuziehen hatte. Hierzu muß ich ergänzend bemerken, daß nur mein Vierzylinder wohlbehalten. Aus allen Fenstern winkte man uns begeistert zu, als wir geräuschvoll in bester Marschordnung durch die Straßen zu unserem Vereinslokal fuhren. Dort empfing uns eine Menschenmenge mit stürmischen Hochrufen, als ob wir soeben die deutsche Fußballmeisterschaft erobert hätten. Immerhin hatte der Motorklub seine erste wirklich große Ausfahrt erfolgreich beendet, trotz allen vorherigen Unkenrufen, und das wollte Anno 1907 schon etwas heißen. Wir waren alle wohlbehalten wieder heimgekehrt, und der Begriff über Entfernungen, der in der Neuzeit immer mehr zusammengeschrumpft ist, war damals ganz anders als heute. 100 km galten schon als eine Riesenstrecke, und die meisten Landbewohner waren kaum je weiter als höchstens 10 km über ihren Wohnsitz hinausgekommen. Da war also eine Fahrt zur Schorfheide wirklich ein Erlebnis, und jeder Teilnehmer dieser Klubfahrt war im wahrsten Sinne des Wortes ein Pionier des Motorsportes. Das sollte die heutige Generation nie vergessen. *Ernst Geuder*



Noten fuer Reparatur u. Lieferung

Hans Tel.09431-61689 hat zusammen mit seinen Clubkameraden viele Erfahrungen, positiv wie negativ, im Umgang mit Horexteilehaendlern und Reparateuren gesammelt. Er ist gerne bereit jeden Ratsuchenden mit entsprechenden Ratschlaegen zu unterstuetzen.

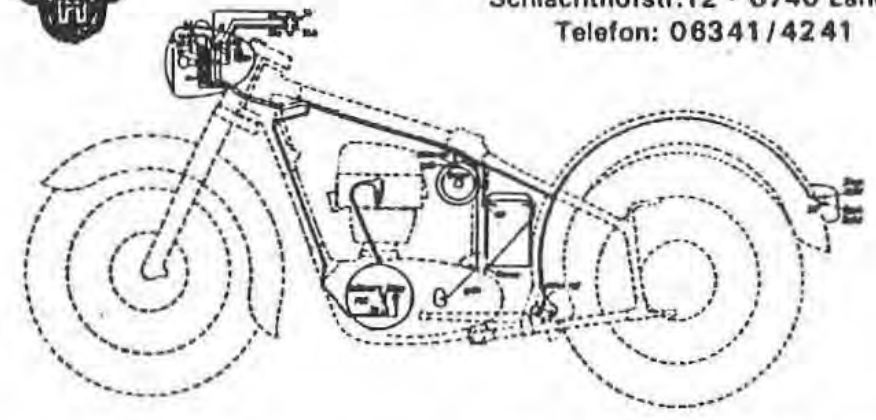
Wer macht mir den Motor ?

Es gibt Leute die brauchen keinen Motormacher, die machen alles selbst. Aber es gibt auch Horex-Freunde die suchen jemanden, der Ihnen den Motor macht. Den "Motor-Macher". Nachfolgend einige private uns bekannter Telefonnummern. Horst Tel.02603-6279 Vor und Nachkrieg; Gert 06172-71187 Nachkrieg; Hannes 06142-21366 Vor und Nachkrieg; Ulrich 0521-290837 Imperator, Resident, Regina-Rundgehaeuse; Richard 06172-459537 Nachkrieg; Laurenz 0251-316386 Imperator; Siegmund 06851-70164 Imperator und Resi. Dies sind keine Empfehlungen vom HB jeder Auftraggeber muss sich selbst versichern, dass er seinen Motor in gute Haende gibt und nicht zu viel zahlt. Auch werden teilweise durch die im HB annoncierenden Firmen diese Leistungen angeboten.

Ersatz Lichtmaschine u. Vergaser

Hans Tel.09431-61689 schreibt uns ueber die Moeglichkeiten eine nicht mehr vorhandene Regina Lichtmaschine zu ersaetzen. Es sollen jene der Zuendapp DB201 bis Elastic (MLZU 45/60) bis auf den Unterbrecher passen. Bei den MLZ 45/60 der Triumph BD250 und BDG250 muss die Kabelfuehrung etwas abgeaendert werden. Ein Ersatz fuer die starken Lichtmaschinen MLZ 60/6/1600/3R findet man auf Maerkten mit der Nr. MLZ 60/6/1600/1R hier muessen nur noch zwei Bolzen fuer die Deckelbefestigung angebracht werden.
Die Flanschvergaser der DKW RT250 (2/26/13) und der NSU Konsul1 (2/26/13) passen an der Regina. Die Vergaser muessen teilweise umbeduest werden siehe hierzu HB 2/89. Hans steht gerne mit Rat zur Verfuegung.

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.

Und fuer die Schweiz,

bietet sich den Horex-Freunden der Betrieb des Mechanikermeisters Paul Schneider in CH 5616 Meisterschwanden Hauptstr. 27 Tel.0041-5727-2141 an, der mir schon einmal eine nachgefertigte Nockenwelle lieferte.

Postkarte mit SB35 Motive

Klaus bestellte den HB mit einer wunderschoenen Bildkarte. Auf dieser Karte ist das Emailschild mit der Vorkriegs-SB35 wiedergegeben. Die Karte ist unter der Bestellnummer 130 bei P.A.R.C.-Archiv-Edition Postfach 2724 in 2390 Flensburg erhaeltlich. Das Motiv gibt es auch in 30 mal 40 cm und 50 mal 70 cm. Die Preise sind mir unbekannt.

Mechanische Praezision

Fuer den Jenigen, der ueber die normale Restauration seines Veteranen noch besondere Wuensche hat und Anforderungen stellt, wir muessen nur an den Veteranen-Rennsport denken, stellt sich oft die Frage: Wo kann ich bestimmte Praezisionsarbeiten ausfuehren lassen ? Es sei auf die Werkstatt von Otto Bayer Tel. 07131-482000 verwiesen. Siehe auch Anzeige in diesem Heft. Wer z.B. fuer seine Regina Ventile und Fuehrungen sucht, wird sicher bei Otto fuendig, auch in bleifrei. Zylinderkopf- und Kurbelwellen-Ueberholung kein Problem.

Vorkriegs Betriebsanleitungen.

Klaus Joerg Habermann Tel.06597-4330 Dorfstr. 19 in 5534 Birgel hat in Zusammenarbeit mit Mike nun etwas fuer die Columbus-Fahrer gemacht. Er stellte einen wunderschoenen 57 seitigen DIN A4 Band im Querformat mit Betriebsanleitungen zusammen. In einer guten Kopierqualitaet werden die Betriebsanleitungen der 20er Jahre fuer sv und ohv wiedergeben. Es folgen Behandlungsvorschriften fuer Sturmey Archer Motore, Columbusmotore S2, S3, S35 so wie S600, S800, S64, T5 und T6. Weiter geht es mit den Spaetdreissigern S2, S3, S35, so wie S5, S6 und den sv's T5 und T6. Dann folgen Betriebsanleitungen fuer die kleinen und grossen Horex Motorraeder sowie fuer die SB35. Aber es geht noch weiter ueber Betriebsanleitungen fuer die Tigergabel bis hin zu den Bremsnaben. In den Texten wird kein Thema ausgespart von "A" wie "Ausbau des Kolbens" bis "Z" wie "Zuendkerzen" wird alles angesprochen und erklaert. Fazit fuer den Horex und Columbus-Freund sofern er eine Alte besitzt oder sich fuer die Geschichte interessiert, ein absolutes Muss! Und 20,- DM + 4,-DM Porto ist dieser Band allemal wert.



Ein wackerer Polizist konnte es sich nicht verkneifen, beim Rennen der Serienmaschinen 26 Fahrer aufzuschreiben, die links fuhren und rechts überholten!



Montagehinweis Rundgehaeuse-Motor

Gernot Tel.069-442499 gab uns den Hinweis. Bei der Monage der Regina400 Kurbelwelle muss man das Axialspiel der Kurbelwelle einstellen *ca.2/100mm bis 4/100mm Luft*, hierbei sollen die Beilagscheiben mit den Teilenummern 00913529, 00913530, 00913508, 00913509, 00913510 und 00913511 zur Anwendung kommen. Das Problem ist nur, dass man diese Scheiben steuerseitig zwischen NJ305 Lagerinnenring und Kurbelwange einlegen soll. Das bedingt bei falscher Einstellung die erneute Demontage der zwei Kurbelgehaeusehaelften und das Abziehen des Lagerinnenringes von dem Kurbelzapfen, letzteres ist nicht ganz einfach. Einfacher hingegen ist es das Axialspiel ueber die Lagersicherung des primaerseitigen NJ305 Lageraussenring zu bewerkstelligen. Zuvor muss man aber wissen, das es zur Sicherung dieses Lagers drei verschiedene Bauformen gibt. Siehe hier zu HB 3/91 Seite 16 "Verstaerkungen am Regina-Motor". Was ist zu tun? Der Seegerring 47x1.5 DIN 472 kommt in Wegfall, falls vorhanden. Bei den anderen Bauformen ist nichts besonderes zu machen. Steuerseitig wird Sorge getragen, dass das NJ305 am Segerring anliegt und der Ausgleich zwischen Innenring und Kurbelwange so vorgenommen wird, dass das Pleuel genau mittig an der Gehaeusenaht zu liegen kommt. Nachdem das Kurbelgehaeuse mit eingelegten Wellen endgueltig zusammengeschraubt wurde, wird das Kurbelwellen Axialspiel ueber das naeher an die Kurbelwelle zu bringende primaerseitige NJ305 Lager eingestellt. Und zwar so, dass man den Entluefterdeckel mit der ausgemessenen Anzahl Beilagscheiben von 62mm Ausendurchmesser, welche im Kugellagerhandel zu beschaffen sind, langsam mit Dichtung Aufschraubt. Es ist darauf zu achten, dass der Deckel hierbei nicht ueberanspruchT wird und ein Schraubenauge ausbricht. Also mit Gefuehl!! Auf jeden Fall muss man mit einem groesseren als dem endgueltigen Spiel beginnen, um sicher zu gehen, dass das Lager keine Luft zum Entluefterdeckel hat, und sich nur ein scheinbar korrektes Spiel eingestellt haette. Nicht zu toll vorgehen, immer mit der am Kurbelgehaeuse ueber einen Winkel befestigten Messuhr das Spiel nachmessen. Sollte das Lager einmal zu tief sitzen, will sagen, man hat zuviele Beilagscheiben beigelegt und ohne Kontrolle den Entluefterdeckel aufgeschraubt, so muss der Motor wieder auseinander. Nur nicht das Lager ueber die Kurbelwelle zurueck druecken, das waere Murks. Wenn der Entluefterdeckel noch nicht richtig fest sitzt aber das Maximalspiel schon erreicht ist, so muss man den Entluefterdeckel nochmal loesen und bei den Ausgleichsscheiben entsprechend durch Wegnahme korregieren. Die Arbeit wurde richtig ausgefuehrt, wenn am Ende der Entluefterdeckel fest aufgeschraubt ist und sich das richtige Kurbelwellenaxialspiel beim Schrauben ergeben hat. Das Spiel wird an der Messuhr abgelesen in dem man mit einem kleinen Schraubenzieher von oben die Kurbelwangen vom linken an den rechten Anschlag und umgekehrt, zart hebelt. Zu grosses Axialspiel fuehrt zu poltern und in Folge zu Schaeden; zu kleines Axialspiel zwangslaeufig zu Schaeden.

* Wer kann uns vom HB, eine Kopie einer Regina400 Motorreparaturanweisung ueberlassen, in welcher das Ausgleichen der Regina Rundgehaeuse-Kurbelwellen beschrieben ist. In unserer ist das Ausgleichen mit keinem Wort erwaehnt. Wir haben Hinweise nur ueber die Residentmotor-Reparaturanleitung Absatz 11 und den Dampfhammer 1 Seite 54 gefunden. Im voraus besten Dank.

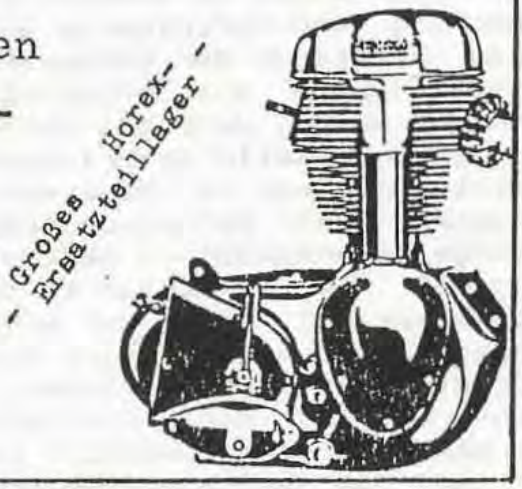


Fahren kann er gar nicht, er mußte aber unbedingt eine Horex haben!

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!



elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

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

ELEKTRONIC-DATA KLEIBER GMBH

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

Horex-Freunde unter sich.

Uwe macht den Vorschlag eine Liste zu erstellen, auf der Adressen von Horex-Freunden verzeichnet sind, die fuer folgend aufgelistete Leistungen zur Verfuegung stehen.

G = Getraenk z.B. Kaffee oder Bier steht fuer Horex-Freunde, die vorbeischauen bereit. Nach Moeglichkeit erst anrufen.
F = Fruehstueck (kleine Mahlzeit) fuer Horex- oder Veteranen-Fahrern auf Tour. Nach Moeglichkeit erst anrufen.
H = Ich leiste einem liegengebliebenen Horex- oder Veteranen-Fahrer hilfe.
Bn = Horex-oder Veteranen-Fahrer auf Tour finden "n" Betten oder Schlafplaetze. (B2 heisst zwei Betten, B3 = drei Betten oder Schlafplaetze u.s.w.). Nach Moeglichkeit vorher anrufen.
S = Ich bin an einem Stammtisch in meinem Raum interessiert. Gleichgesinnte moegen sich bitte melden.
W = Habe Horexwerkstatt leiste gerne Hilfe an Horex.
C = Fahre Vorkriegs Horex oder Columbus.
Rg = Fahre Regina oder SB35.
I = Bin Imperator Fahrer.
Rs = Bin Resident Fahrer.
K = Fahre eine kleine Horex bis 100ccm.
N = Habe keine Horex, bin aber Horex-Freund.
R = Sport mit Horex- oder Columbus-Veteranen z.B. Rennen oder Trial ist meine Sache.
T = Stehe fuer tech. Erfahrungsaustausch zur Verfuegung.
Sa = Sammle Horex, Columbus, Motorenfabrik Oberursel, oder Rex. Z.B. Stationaermotore, Fahrrad, Einmachglas, Dokumentation, Bilder u.s.w..

Und nun die erste Anschrift, wir bitten um weitere Meldungen, die wir in der naechsten Ausgabe des HB bekannt geben. Einmal jaehrlich werden wir dann einen Ueberblick aller Meldungen im HB bringen.

Schwarz Uwe:Kirchbachweg 12:w7811 Sulzburg:Tel.07634-8159:G,H:



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

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

HOREX

OBS
Otto Bayer Spezial
Motorsport - Zylinderschleiferei - Kolben
Kolben für Motorräder, Moped, Auto, Oldtimer, Sonderanfertigungen · Kolbenringe, Kolbenbolzen, Dichtungen für ältere Motorräder
Ansbacher Str. 12 · Tel. 07131/482000
7100 HN-Frankenbach

Daß die Motorradjackenbauer noch nicht darauf gekommen sind?! Heini Birnbaum ist mit der Tasche jedenfalls ebenso zufrieden wie Lilli, nur damals, als an dem schönen Sommersonntag die Picknickbutter drinsteckte, kam es zu Unzuträglichkeiten.



-3 bis 6.1 Winter-Wertungsfahrt der Scuderia 98er-Freunde also nur fuer 98er Rebell-und Slughi Fahrer Tel.07181-89959
-11.1. O-9382 Schloss Augustusburg Tel.0037-7291-267 oder 340

++
+ W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +
+-Wintertreffen der Horex u. Gespannfreunde Mainkling (naehe +
+ Creilsheim) am 17 bis 19.1.1992 Info bei Fritz 07959-634 +
++

-25 bis 26.1. Markt in Wolfsburg Tel.02263-6524
-1.2. Markt in Hoogeveen/NL Tel.0031-5280-75550
-15 bis 16.2. Motorrad Treffpunkt 92 in Kassel .Tel.02263-6524
-21 bis 22.3. Rennen der Veteranengespanne Marc Muylaert
11 rue des Graviers F-91650 Breuillet Frankreich
-28 bis 29.3. Markt in Kassel Tel.0731-24452
-28 bis 29.3. Markt in CH-Bern Tel.0041-32-581810
-28 bis 29.3. Markt in Muenster Tel.02304-22122
-5.4. Heizhausrallye bis 1949 in 2231 Strasshof Tel.02287-37734
-11 bis 12.4. Markt in Ludwigshafen
-12 bis 19.4 Fernfahrt Durch die Toskana Tel. 06243-8956
-18 bis 19.4. Markt in Ernstroda/Thueringen Tel.05665-2655
-24 bis 26.4. HNM in 6348 Herborn bis 1939 Tel.02772-40788
-25.4. Zielfahrt zum HNM in 6348 Herborn Tel.02772-41222
-28.4 bis 2.5 Fernfahrt Paris Nizza Tel. 06343-8956
-Mai Hallenfest in 6072 Dreieich 1 Tel.06103-62300 Christel
-Mitte Mai Treffen in der Knallhuette 6400 Bebra Tel.06622-5529
-1.5 XI. Rallye 5350 Euskirchen MSC Dom-Esch e.v. Hasenpfad 2
-2 bis 3.5. 14.Motorrad Veteranen-Ausfahrt des MSC Reichenbach
7080 Aalen Tel.07366/5587
-2 bis 3.5 Markt in Ulm Tel. 0731-24452
-8 bis 10.5 3. Ostalb Ausfahrt Postfach 1252 7072 Heubach
-9.5. 7. R.Kuechen-Gedaechnisfahrt Bad Bergzabern Tel.06349-8506
-16.5. 14. E.Molitor-Gedaechf. 7081 Aalen-Dewangen Tel.07366-5587
-17.5. Rallye Heilbronn Tel. 07134-8656
-28.5. Ausfahrt in 8570 Pegnitz Tel.09241-6011
-29.5. Krabbentoern 2250 Husum Tel.04841-6900
-30.5. Wein-Rallye in 6735 Maikammer bis 1945 Tel.06321-58161
-30.5. Rallye in XXXX Laufen Tel. 07133-6861

****
* W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G *
*-38te Horex-Sternfahrt zu Pfingsten 5 bis 8.6.1992 in 2357 *
* Bimoehlen beim HC-Bad Bramstedt Info bei Markus Tel.04192-1414*
****

-14.6 Friesland-Rallye 2935 Bockhorn Tel.04453-71835
-Mitte Juli 2.Tagefahrt 6072 Dreieich 1 siehe HB3/90 Seite 3
und HB 4/91 Seite 20 Tel 06103-62300 Christel
-Juli Victoria Treffen bis 1958 6580 Oberstein Tel.05323-82825
-18.7. VII Hopfenmeile 8069 Wolnzach Tel.08442-8389
-Juli/August Treffen in 3556 Oberweimar Tel.06633-7867
-1.8. Rallye Kannenbaeckerland 5412 Ransbach Tel. 02623-4255
-1 bis 22.8. Ostseetour durchs Baltikum Tel.06243-8956
-14 bis 16.8. Veteranenfahrt Norddeutschland bis 1945 und
Windmill-Trophy bis 1930 in 2358 Kaltenkirchen Tel. 04101-31776
-15 bis 23.8. Fernfahrt 2000km durch Deutschland Tel.02434-5156
-28 bis 30.8. Fernfahrt Scheveningen-Louxemburg-Scheveningen
Tel.06243-8956 Fax 06243-7553 W. Steinmetz.
-30.8.Luthringshauser laedt zum Museum 6756 Otterbach 06131-14331

++
+ W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +
+-September Horex-Treffen Buschwiese 6380 Bad Homburg v. d. H. +
+ Dornholzhausen beim MSC Bad-Homburg Tel.06172-35822 +
++

-19.9 Rallye in 8755 Alzenau siehe HB 4/90 S. 14 Tel.06023-2683
-3.10.Ausstellung in 6072 Dreieich 1 Tel. Christel 06103-62300
-11 bis 25.10 Rundfahrt Elsass/Schwarzwald Tel.06243-8956

Dichtungspapier u. Platten

In der Gummikuh 10/91 Seite 32 wird in einem Artikel ueber die verschiedenen Dichtungspapiere und Platten der Fa. Reinz-Dichtungs-GmbH in der Reinzstr.3 bis 7 in 7910 Neu-Ulm Tel.0731-70460 berichtet. Zum kennenlernen eignet sich ein Sortiment mit 6 verschiedenen DIN A4 grossen Stuecken. Preis 38,87 DM unter der Bestellnummer 16-27250-01. Die normalen Liefergroessen sind 1,50m mal 1,50m bei Platten. Und 1m oder 1,50m mit unterschiedlichen Laengen bei Papieren und Kopfdichtungsmaterial.

Verchromereien

Hans Tel.09431-61689 empfiehlt die Fa. Doerfner in 8413 Regenstauf Tel.09402-5641 diese Firma ist bereit und bevorzugt dies sogar, vom Kunden fertig geschliffene und polierte Teile zu einem guenstigen Preis, in dem guten alten Dreischichtverfahren, zu verkupfern, vernickeln und zu verchromen. Die Qualitaet wird also bei dieser Firma durch die eigene Leistung bestimmt.
Ulrich Tel.0591-64145 empfiehlt die Verchromung in Holland. Der Preis ist nur ca. Halb so hoch wie in der BRD und die Quatitaet stimmt. Vielleicht kann Ulrich ueber konkrete Adressen und Vorgehensweisen Auskunft geben. Wir vom HB moechten unsere im Grenzland wohnenden Leser bitten, Ihre Erfahrungen mit Verchromereien und anderen Leistungsgebern wie Lackierereien Sandstrahlereien u.s.w. aus dem grenznahen Ausland, uns bitte mitzuteilen. Siehe auch HB 4/91 Seite 21 und 3/91 Seite 20





„Mensch, du hast Nerven –! – in einer halben Stunde ist Start!"

Fischsilbergrau die Zweite.

Im HB 4/91 auf Seite 18 wurde auf die Renault Farbnummer 435 verwiesen. Wie uns nun Helmut, Tel.069-30516015 tagsueber und 06190-4584 abends, mitteilte, gibt es da noch die Moeglichkeit etwas falsch zu machen. Denn unter dieser Farbnummer gibt es zwei unterschiedliche Farbtoene. Zum einen der Richtige "Bleu-Metallic" ein Farbton von 1967, aber auch ein Falscher, ein viel zu blauer, naemlich das "Kobalt-Metallise" von 1982/83. Also bei der Bestellung nicht nur die Farbnummer Renault 435 angeben, sonder auch den Ton von 1967 verlangen. Eine moegliche Lieferadresse waere die Firma Standox Tel.069-307084 in der Palleskestr. 34 in 6000 Frankfurt a/M 80.

Lizenz, Einbaulizenz, Importmotor, ja oder nein?

Nach wie vor eine berechtigte Frage, denn hier scheiden sich die Geister! Bewiesen ist nichts. Auch ist nicht bekannt, ob die Horex an den englischen Hersteller überhaupt Lizenz-Gebühren gezahlt hat. Bewiesen ist lediglich, die Engländer Motoren nach Deutschland geliefert haben, die dann auch hier bei uns von den Motorradherstellern Horex und Viktoria eingebaut wurden; Horex den 500ccm- und Viktoria vornehmlich den 350ccm-Sturmey-Archer-Motor. Lediglich auf den von Horex "vermarkteten" Motoren erscheint ein "Columbus-Schriftzug" auf der Abdekkung zum Magnetzünderantrieb, bzw. zur LM. Ebenso sind auf den noch wenigen verbliebenen Exponaten die aus der laufenden englischen Produktion gängigen Motornummern plus der danach von Horex vorgenommenen Signierung. Woher also dann, kommt die feste Annahme zu einer Lizenznahme? - Herrmann Reeb selbst machte mir gegenüber einmal anfänglich der achtziger Jahre die Bemerkung: "...die hatten da auf den Motor die Lizenz..." - jedoch mochte er sich nicht ausgiebig zu diesen Motoren äußern, da sie nicht auf seinem Konstruktionspapier gewachsen waren.
Selbst Helmut Hütten äußerte einmal das Wort Lizenz, relativ nebensächlich in seiner Horex-Geschichte, im Zusammenhang mit den Renngeschehnissen zur Jahrzehntwende der 20er/30er Jahre, als "man" ziemlich quer durch den Gemüsegarten der Hersteller alleweil mit Fremdmaterial für die eigene Marke nach dem Siege trachtete.
Wird hier heute eine ehrliche Bilanz gezogen, so ergibt sich folgender Schluß: Die Motore von "Sturmey Archer" waren eine reine "Importware" welche als Konfektions-Einbau im eigenen Fahrgestell diente und somit geschickt vermarktet wurde, solange nichts an gleichwertigem eigenen Material zur Verfügung stand und bis das "Dritte Reich" den Importen einen Riegel vorschob. U.a. sei auch noch auf die Firma "Sturmey Archer Gears Limited GmbH Nürnberg" verwiesen, welche sicherlich keine nicht unwesentliche Rolle bei der Abwicklung der Importgeschäfte und in der Frage der Ersatzteilversorgung gespielt haben dürfte. - Desweiteren sei auf einen vermutlichen Irrtum von Erwin Tragatsch verwiesen, vielleicht auch nur auf eine etwas unglücklich gewählte Schreibweise in seiner Darstellung über berühmte Konstruktionen und in der Bielefelder Verlagsanstalt erschienen, worin er über die 348-ccm-Konstruktion im Zusammenhang mit Victorias Rennerfolgen folgende Ausführungen macht (hierbei ausgehend von dem 198-ccm-Motor Herrmann Reebs, der ja eine eigenständige Neuentwicklung des Konstrukteur Reeb war und danach weiter auf 250 ccm für den Sport, dann auf 300 ccm und schließlich auf 350 ccm eben auch für Victoria noch vor der gemeinsamen "350er-Blockkonstruktion" mit Richard Küchen führte): "Diese 348-ccm-Konstruktion beruhte auf dem Original-Sturmey-Archer-ohv-Motor und wurde bereits 1929 für Victoria in Nürnberg bei Horex-Columbus gebaut. In der KR 35 war der Motor sehr beliebt und in der Rennausführung..." usw. - Hier also bereits mußte ebenfalls der Eindruck einer "Lizenz" entstehen, der sich nicht halten und untermauern läßt. Die Recherchen anderer Kollegen (hier speziell S. Klinger Frankfurt) aber auch die Aussagen vieler Horex-Freunde, weisen immer wieder in die Richtung, dieser rein englische Motor weder in Oberursel bei der Columbus, noch bei der Horex in Bad Homburg je nachgebaut wurde, sondern es wird vielmehr bildhaft nach Siegfried Klingers Nachforschungen berichtet, wie "man per Dreirad" die angekommenen Motore vom Bahnhof abgeholt und ins Werk transportiert hat. - Desweiteren berichtet E. Tragatsch in seinen bei Motorbuch erschienenen beiden großen Enzyklopädien über alle in der Vergangenheit erschienenen Motorräder im Band: Deutschland, Österreich, Tschechoslowakei unter Horex, "...daß die Firma damals auch die Baulizenz für die englischen ohv-Sturmey-Archer-Motoren erwarb und eine besondere 348 ccm Version für Victoria in Nürnberg baute." - Und im gleichen Band erfolgt die Aussage unter Victoria über den 348-ccm-Motor, der nach Sturmey-Archer-Lizenz bei Horex für Victoria gebaut worden sein soll. Im Band: Alle Motorräder 1884 bis Heute, steht unter Victoria u.a.: "Ab 1928 wurden Modelle mit 198- bis 498-cm³-Sturmey-Archer-Motoren, teilweise von Horex-Columbus für Victoria unter Lizenz gebaut, hergestellt." -
Stellt sich die Frage, was denn also stimmt? - Die Verwirrung ist komplett. Vermutlich bestand eine Lizenz oder auch Einbaulizenz (wie immer man will), welche aber zum Eigenbau nicht genutzt wurde, daher auch keinerlei Hinweise auf Zahlung von Lizenzgebühren und somit nur die Beschränkung auf den Bezug der Motore und gegebenenfalls, falls nicht vorher bereits in England für den deutschen Abnehmer nach dessen Wünschen bereits gerichteter Motore, allenfalls eine entsprechende Modifikation bei "Horex-Columbus". - Noch etwas fällt in diesem Zusammenhang auf: Wären die Motore wirklich hier in Deutschland komplett nachgebaut worden, so müßte irgendwo an den Kurbelgehäuseteilen, der Welle, gar dem Zylinder - ein Signum eines hiesigen Herstellers, z. B. einer Gießerei von annodunnemal auftauchen...
Und worin bestand der Unterschied zwischen der "S-" und der "SS-"Ausführung? - Bereits die engländischen Konstrukteure hatten hier einen relativ simplen Weg beschritten und unter dem Zylinder eine zusätzliche Platte angeordnet. Wurde sie entfernt, ergab sich automatisch eine Erhöhung der Verdichtung. Bei einem bereits länger im Betrieb befindlichen Motor, konnte allerdings eine nachträgliche Änderung nicht mehr ratsam sein, ohne den Zylinder zu tauschen, da der jetzt obere Teil des Zylinders den der Kolben nun mit berührte, eventuell einen Grad aufwies und nicht mit eingelaufen war. Mit unterschiedlichen Kolben, Nockenwellen, Vergaserabstimmungen, auch unterschiedlichen Verdichtungen, war bei der "Horex" hier jedoch laboriert worden.

K. J. H.

An
Herrn Klinger
Horex-Bote
Rotlintstr.51

W-6000 Frankfurt a/M

ELEKTRONIC-DATA
KLEIBER GMBH

elektronische Regler

Steinbach 19
5253 Lindlar
Telefon (0 22 66) 25 02

Lindlar,den 27.9.91

Sehr geehrter Herr Klinger ,

wie schon telefonisch angesprochen moechte ich Ihnen noch einige Informationen ueber den 12V Umbau mittels eines elektronischen Regler zu kommen lassen.

Der Regler passt an die original Position und kann ohne mechanische Eingriffe dort montiert werden.
Die Lebensdauer wird nicht beeinflusst , da der Anker durch den geringeren Strom entlastet wird (geringere innere Verlustleistung) , und die Feldwicklung die ansteigende Verluste (groesse Erwaermung,da ein groesser Feldstrom erforderlich ist) problemlos abfuehren kann. Beide Einfluesse kompensieren sich nahezu , weshalb die Gesamttemperatur der Lima nur unerheblich ansteigt.
Langzeittest (ueber 15000 Km) im eigenen Motorrad zeigten keinerlei Veraenderungen im Zustand der Lima.
Eine Leistungssteigung ergibt sich aus dem geringerem Strom bei gleicher Leistung und 12V , daher kann man ,wenn man sich der Groesse des original Stroms naehert ,bei 12V ca. 50% mehr Leistuung der Lima abverlangen. Dies bietet z.B. die Moeglichkeit von H4 Licht und staerkeren Blinkerlampen.
Die Drehzahlen fuer eine gute Ladespannung sind so wie mit dem original Regler , lediglich der 6V Regler faengt bei einer etwas niedrigeren Drehzahl an zu regeln.
Als Anlage ist eine Einbauanleitung fuer NSU MAX beigefuegt, diese Lima ist identisch zur Horex-Lima, aus der Sie weitere technische Daten entnehmen koennen.
Selbstverstaendlich ist auch eine 6V Version des Reglers lieferbar.

An einer Anzeige in Ihrem Heft bis ich interessiert, bitte drucken Sie die beigefuegte Anzeige im Format DIN A5 , zum Preis von 150 DM in vier Ausgaben, ab.

mit freundlichen Gruessen

Kupplungslamellen fuer Imperator

Oft sind Querverweise bei der Suche nach Verbrauchsteilen sehr hilfreich. So teilte uns Norbert ueber eine Meldung in der Gummikuh 9/91 mit, dass der Imperatorfahrer fuer sein Fahrzeug die Kupplungslamellen der Ilo-Twin benutzen kann. Dies duerfte interessant sein, da die Ilo-Interessengemeinschaft immer wieder Teile nachfertigt. Auch moegen auf so manchem Gross,- oder Einzelhandelslager Kupllungslamellen unter der Bezeichnung, - "fuer Ilo-Twin Type M2/125" - noch vorhanden sein, aber bei der Frage nach Horex-Imperator erhaelt man eine negative Auskunft.

Kniekissen u. Horex-Zigarre

Kniekissen ist klar; aber was meint er mit der Horex-Zigarre? Nun, vielen ist es bekannt, das Horex bei Steib in Nuernberg den Steib S501 Seitenwagen als Horex-Seitenwagen mit Horex-Emblem fertigen liess und komplette Gespanne auf Regina4 Basis den Kunden anbot. Da die Steib S350, S500 und S501 wegen ihrer Form auch Zigarrensteib genannt wurden, moechten wir den fuer Horex gefertigten Beiwagen "Horex-Zigarre" nennen. Was benoetigt der Steib-Zigarren Besitzer um aus diesem eine Horex-Zigarre zu machen, nur ein Horexbugemblem; dieses so wie Kniekissen fuer Regina0 und auch fuer Regina1 bis Resident fertigt unser HB-Leser Stefan Klingenberg, Koepenicker Str. 8, in 1000 Berlin 36, Tel.030-6186258. Stefan fuehrt einen, Samstags von 8.00 bis 18.00 geoeffneten, Veteranenladen.

Tankueberholung

Im letzten HB spielte uns die "7" unserer Tastatur einen Streich, sodass die Telefonnummer von Benno falsch wiedergegeben wurde. Darum die folgende Meldung nochmals mit richtiger Telefonnummer. Benno Tel.07195-73214 bietet Leistungen zur Restauration von Kraftstofftanks an. Durch einen Karosseriespengler mit einigen jahrzehnten Erfahrung im Motorradkraftstofftankbereich werden eingebeulte Tanks, ohne zu loeten, zu 100% gerichtet. Nach Bedarf und auf Wunsch werden neue Blechhalterungen fuer die Kniekissen angebracht. Auch die weiteren Arbeitsgaenge wie verchromen koennen ausgefuehrt werden. Bitte die Kosten bei Benno erfragen.

Aus alten Lagerbestaenden sind noch lieferbar: Tanks fuer BMW, Ardie, Duerkopp, Bauer, Miele, Hercules, DKW, etc. Auch ist es moeglich mit Benno Tanks zu tauschen oder Ihm ueberzaehlige zu verkaufen.

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

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

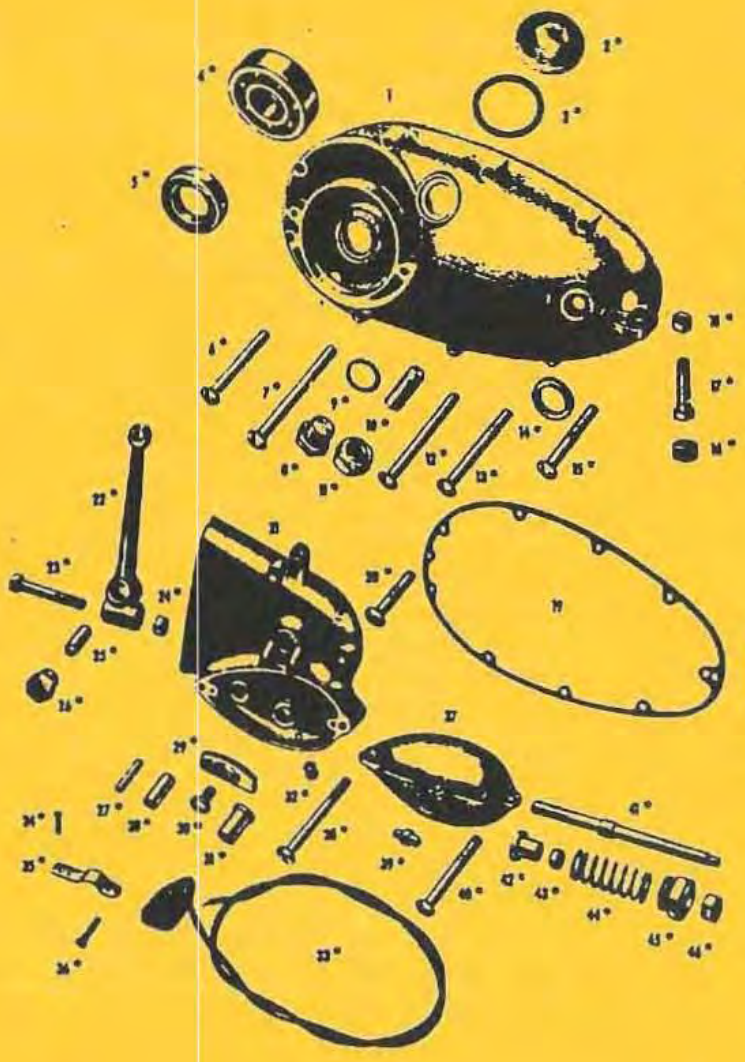
Neue Regina 181 Tanks

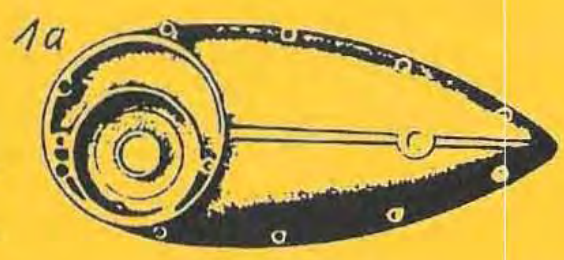
Bei NSU Motzke Tel.06656-8605 sind ab Januar ca. 8 Stueck neue 181 Reginatanks erhaeltlich. Die Tanks haben Lagerschaeden am Chrom, stellen aber fuer eine Neuverchromung die ideale Basis dar. Die Preise sollen bei ca. 700,-DM liegen.

KETTENKASTEN

10/ 1 a	Kettenkasten-Oberteil, Alu	DM	48,--
10/ 4	Ringrillenlager 6303 17 x 47 x 14 C 3	DM	16,--
10/ 5	Simmering Lichtmaschine 17 x 35 x 8	DM	9,80
10/ 8	Sechskantschraube M 14 x 1,5	DM	3,--
10/ 9	Dichtring AM 14 x 18	DM	0,50
10/10	Druckschraube für Kettenspanner	DM	2,--
10/11	Elastik-Stop-Sicherheitsmutter	DM	0,40
10/14	U-Ring, Neufertigung	DM	6,50
10/17	Sechskantschraube M 7 x 30	DM	1,--
	Sechskantschraube M 7 x 30 Edelstahl	DM	2,90
10/18	Sechskantmutter M 7	DM	0,20
	Sechskantmutter M 7 Edelstahl	DM	0,50
10/19, a	Dichtung Kupplungsdeckel spitzer Motor	DM	8,60
10/19	Dichtung Kupplungsdeckel Regina 02 + 06	DM	9,20
10/19 b	Getriebedeckeldichtung Regina 0 - ohne Bild	DM	8,90
10/21	Kettenabdeckung	DM	42,--
10/22	Kupplungshebel, Chrom, unterkupfert	DM	19,80
10/23	Sechskantschraube M 6 x 40 SW 10	DM	0,80
10/25	Druckschraube M 8 x 19	DM	4,--
10/26	Gegenmutter M 8 x 19, verchromt	DM	6,--
10/28	kurzer Druckbolzen 8 mm, gehärtet	DM	4,--
10/29	Abstreifplatte	DM	8,--
10/33	Elektr. Leerlaufanzeige kompl.	DM	18,-
10/37	Gehäuse für Fußschaltung kompl.	DM	48,--

Kettenkasten BILD NR. 10





„Regina 1"

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

Anzeigen

Alle Kleinanzeigen sind kostenfrei. Wir behalten uns aber vor, den Text sinnvoll zu kuerzen oder zu veraendern. Anzeigen koennen jeweils bis 18 Tage vor herauskommen des HB an uns per Post oder Telefon, fuer die naechste Ausgabe des HB, gegeben werden. Siehe hierzu Adresse und Telefon im Impressum.

Hauspost-Nachdrucke der Jahrgaenge 1951 bis 55 4,-DM je Tel.02223-24583 nach 21 Uhr.

Verkaufe oder tausche gegen gesuchtes: Regina3 Rahmen 450 DM restaurierten 18l Reginatank 1300 DM,Vordr.Gabel 350 DM usw. Tausche: Meinen Regina3 Motor gegen Regina0 Motor. Suche: Sportkopft,E0 Nockenwelle. Fuer Regina0 Kotfluegel,Scheinwerfer Ruecklicht, sowie Tank alles gegen bar o.eventuell im Tausch gegen Zuendapp KS 601 oder Resi Imperator Teile. Wer hilft mit Spezialwerkzeug Regina aus. Nur als Leihgabe bzw. Muster fuer Masse zur Nachfertigung. (Werthinterlegung u. Entlohnung wird garantiert) Tel. 07195-73214 nach 21 Uhr.

Verkaufe komplette Reginagabel mit Lampe, Oeltank, Benzintank, zwei Raeder, sowie Kleinteile. Tel. 09373-8689

Biete Zylinder Bohr.65, Kopf u. Kurbelwelle der Regina2,Getriebe u. Motorteile, schlechten Flachtank u. Rahmenteil hinten. Suche Vorderrahmen fuer Regina 1 bis 4 u. Kipphebelkappe mit Entlueftung. Tel.09431-61689

Tausche mein hintereres Regina3 Schutzblech in 1a Qualitaet und komplett gegen eben solches der Regina1. Tel.06221-315760

Tausche meine Regina1 Schutzbleche gegen solche der Regina0 Biete Resi/Imp Lampentopf.Suche Imperator Vorderradbremse und original Regina Seitenstaender Tel.07231-55909

Suche alle Horex Typen insbeso. eine Regina4. Tel.04407-5341



WIR BRINGEN WIEDER GLANZ AUF IHR METALL

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

METALLHOCHGLANZPOLITUREN

ULRICH HERRMANN

ABTEI 8

3477 MARIENMÜNSTER

TEL: 0 52 76 / 84 04

Verk. S35 Bj.38 Einport, Teilzerlegt, Tank schlecht. Bis auf weniges Komplett. 4500,-DM Tausche meine neuewr. komplette Imp/Resi Lampe gegen solche der Regina Tel.069-843148 abends.

Tausche meinen unrestaurierten Imperatortank gegen solchen der Regina 18 Liter. Tel.06296-1391

Verkaufe:Kompl. Regina350 Bj.52 zum restaurieren. Von Resident Rahmen gut, Motorgehaeuse, Zyl. Kopf, Raeder vo/hi. u. Regina Raeder vo/hi. Suche: S5 Motor und Tank. Tel.0031-8355-2223

Suche Regina Tank Tel07139-2356

Suche Regina3 Schutzbleche v/h Sattel, Ruecklicht u. Gepaecktraeger. Tel.07156-8196 18Uhr