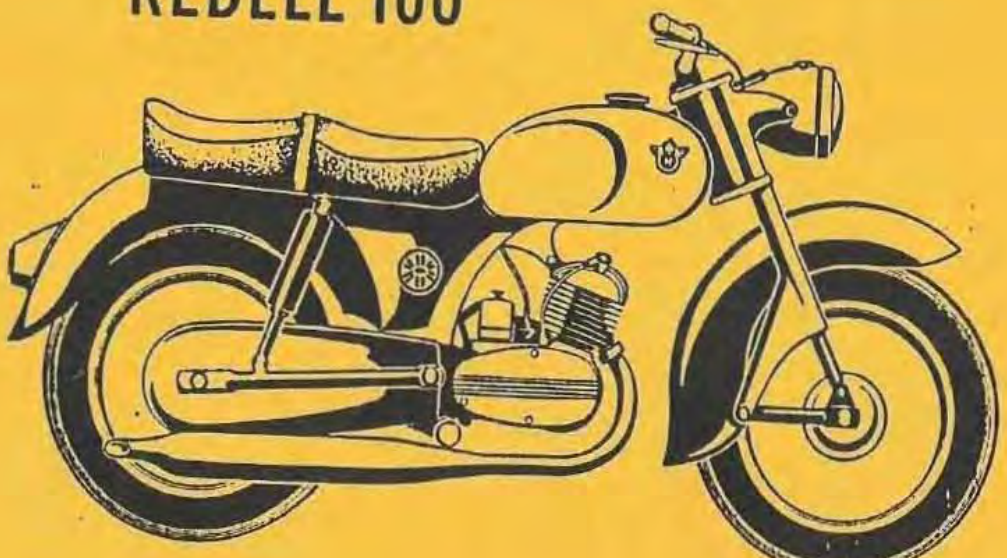
HOREX

Preis 2,- DM

BOTE

Horex- Freunde
Rhein / Neckar

REBELL 100



Nr. 1/93

Liebe Horexfreunde

Manchmal wird man fuer Dinge gescholten, fuer die man nichts kann. Ich hoffe das passiert uns nicht auch, wenn wir den Preis des Horex-Boten erhoehen muessen. Aber wie ich einer Zeitungsmeldung entnehmen musste, plant die Post ab April 93 die Versandform "Drucksache" fortfallen zu lassen. Wenn wir dann den HB als "Brief" versenden muessen, ist eine Anhebung nicht mehr vermeidbar. Der HB erscheind nun im fuenften Jahr zum selben Preis. Eine jaehrliche Teuerungsrate von 4% zu Grunde gelegt macht ueber fuenf Jahre ein notwendiges Plus von 22% aus. So hat sich der Druck erst letztens um 34% verteuert, denn der Umfang des HB hatte staendig zugenommen. (36 Seiten) Wenn jetzt noch eine Verteuerung des Portos hinzukommt, muessten wir ab *HB2/93* 3,- DM pro Heft nehmen. Aber noch liegen mir keine exakten Informationen zu den Plaenen der Post vor. Doch ansprechen wollte ich es schon einmal, so das die Horexfreunde vorgewarnt sind. Wir werden dann die Konten, auf die schon bezahlten und nun verteuerten HB, umrechnen und jeden der nicht mehr genug auf seinem HB Konto hat informieren. Die jenigen, die mit dieser Vorgehensweise nicht einverstanden wären, mögen mich bitte anrufen, abends ab 17.00 bis 21.00Uhr, Tel. 069-436859 oder tagsüber unter 069-490706 Fa.Auto-trol Herr Klinger probieren.

Euer Horex-Novice

Inhalt

Seite	3,4	Test Horex S3.
"	5	Horex Anzeige für S3.
"	6	Imperator Kopfdichtung.
"	8-9	Monatl. Stammtische u. Clubabende.
"	9	Friedel Münch verkauft.
"	10	Rebell 100 zur IFMA 57.
"	10	Ersatzteile von NSU.
"	12	Pinsel Tip.
"	12	Heißer Motor durch den Zündversteller.
"	13-16	Test der Rebell 100.
"	15	IMPRESSUM
"	17-21	Opa Geuder erzählt.
"	22-26	Richtige Schweierung.
"	25	Ami der andere Gnom
Seite	28-31	Nadelgränze fürs Pleuel.
"	29	Leder Tip.
"	29	Schweizer Alpenfahrt.
"	32	Horexfreunde unter sich.
"	32	Der Bilsterhobel.
"	33	Bericht vom Museum Blindow.
"	33	Redaktionsschluß HB 2/93.
"	33	Scheinwerfer Tip.
"	34	Winter-Fahrer-Bekleidungstip.
"	35	Treffen und Märkte.
"	36	Kleinanzeigen
"	36	Regina Faltenbälke
"	36	Ventileinstellschrauben Imp.Reg.Res.
"	36	Horex Antiquaria.

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

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



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

Sonderabdruck aus ADAC-MOTORWELT Nummer 27 vom 3. Juli 1931

Horex S 200 • Eine robuste, steuerfreie Sozius-Maschine

Aus der neuesten Veröffentlichung des Reichsverbandes der deutschen Automobilindustrie: „Tatsachen und Zahlen aus der Kraftfahrzeugindustrie" geht hervor, daß im vergangenen Jahr, d. h. in der Zeit vom 1. Juli 1929 bis zum 1. Juli 1930 rund 730 000 Krafträder in Deutschland zugelassen wurden, wovon nicht weniger als 42,3 Prozent steuer- und führerscheinfreie Kleinkrafträder waren. Ganz ohne Zweifel wird die immer noch zunehmende Kapital- und Wirtschaftsnot die enorme Verbreitung des Kleinmotorrades — genau wie die des Kleinwagens — weiterhin derart steigern, daß der Anteil der steuerfreien Maschinen unter den Neuzulassungen dieses Jahres wohl 50 Prozent überschreiten wird.

Die deutsche Motorradindustrie hat sich dieser Lage rechtzeitig anzupassen verstanden: nicht weniger als rund 35 deutsche Firmen fabrizieren 200-ccm-Maschinen, unter denen man allerdings einen großen Teil solcher mit Einbau- und Auslandsmotoren findet. Zu den nur etwa 10 reindeutschen Fabrikaten ist dieses Frühjahr eine Neuschöpfung hinzugetreten, die ihrer hervorragenden Konstruktion und Leistung wegen eine besondere Besprechung verdient: die „S 200" der Horex-Fahrzeugbau A.-G., Bad Homburg.

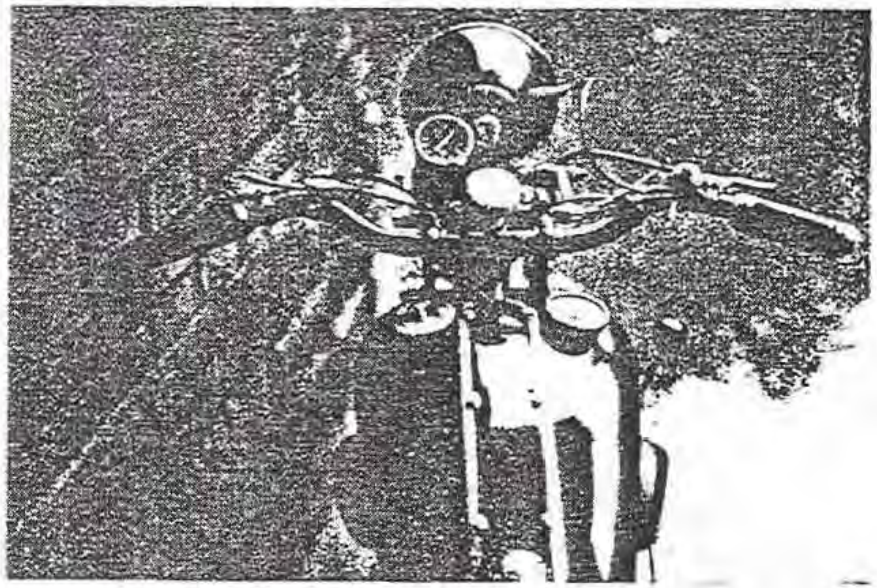


Etwas mißtrauisch hole ich mir die Maschine zur Versuchsfahrt aus dem Werk

Die Maschine, die mir zu einer gründlichen Probefahrt so gut wie uneingefahren zur Verfügung gestellt wurde, machte auf den ersten Blick mit ihrem starken Rahmen und den überdimensionierten Kühlrippen des Motors absolut den Eindruck einer 350er. Tatsächlich beträgt ihr Gewicht denn auch 130 kg, was für den obengesteuerten Hochleistungsmotor aber kein Grund ist, einen schweren Fahrer mit Sozius spielend über jedes Gelände zu bringen. Der offene, hartgelötete Stahlrohrrahmen mit doppeltem Satteltank von

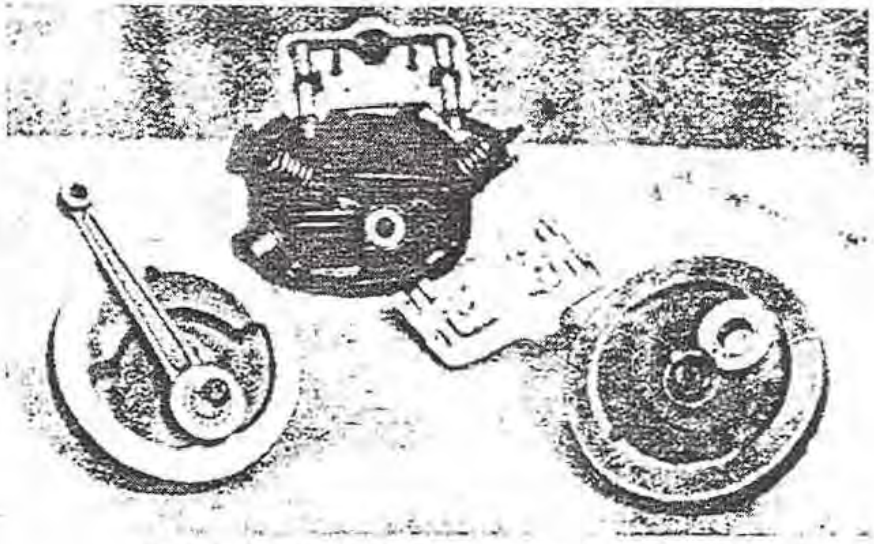
14 Liter (!) Fassungsvermögen (gleich 600 km Reichweite), tiefer Sattelanordnung, bequemem, verstellbarem Lenker, Tigergabel mit nachstellbarem Stoßdämpfer und Flatterbremse, sowie der große Radstand von 1350 mm verleihen der „Klein-Horex" ganz hervorragende Fahreigenschaften, die es mir ermöglichten, schon nach einigen 100 m „Eingewöhnungsfahrt" bei jedem Tempo freihändig zu fahren. Die gute Straßenlage, das weiche und doch kräftige Anziehen der (natürlich von Hand leicht nachstellbaren) Bremsen und dann auch das wirklich mühelose Ankicken des

mit Batteriezündung ausgestatteten Motors erfreuten mich jedoch nicht so sehr, wie die einfach unerhörte Leistungsfähigkeit des Motors, der trotz seiner „Jungfräulichkeit" und sengender Hitze einfach nicht totzukriegen war. Ich fuhr im 3. Gang mit etwa 25 Stundenkilometer eine steile Steigung an: der Motor gehorchte dem Drehgriff und be-



Der breite Tank und bequeme Lenker mit den Armaturen

schleunigte, ich jagte ihn — uneingefahren — im Höchsttempo einige Kilometer weit: er blieb „handwarm", trotzdem das Tachometer fast 80 Stundenkilometer gezeigt hatte. Und trotz meiner 85 Kilo „Lebendgewichtes" war ein Umschalten am Berg nicht ein einzigesmal nötig. Das Geheimnis dieser Leistung, die etwa der eines Halbliter-Motors aus dem Jahre 1928 gleichkommt: ein fabelhaft ausgearbeiteter, fast halbkugelförmiger Zylinderkopf mit ebenso geformtem Kolben, Rollenlagerung für den gesamten Kurbeltrieb, sehr große, teilweise 40 mm tiefe Kühlrippen, eine ausgezeichnete, vollautomatische Trockensumpf-Umlaufölung, tulpenförmige Hängeventile, die mitsamt dem Steuerungsmechanismus vollkommen gekapselt sind, dazu ein Verdichtungsverhältnis von 1:5,8 und eine maximale Tourenzahl von 4800 bis 5000 Umlaufminuten . . . das ergibt summa summarum: 9½ PS! Und bei jeder eingelaufenen Maschine ein Endtempo von rund 90 Std./km. Die Ausstattung mit 30-Watt-Bosch-licht und -Horn, sowie Tachometer und Benzinmeßuhr, tiefschwarze Hochglanzemaillierung, Verchromung aller Blankteile, die Verwendung von Hinterrad-Steckachse und „starkbespeichten" Tiefbettfelgen, die serienmäßige Ausrüstung mit einem starken Gepäck- bzw. Soziusträger, mit



Zylinderkopf und Kurbeltrieb mit Rollenlagern

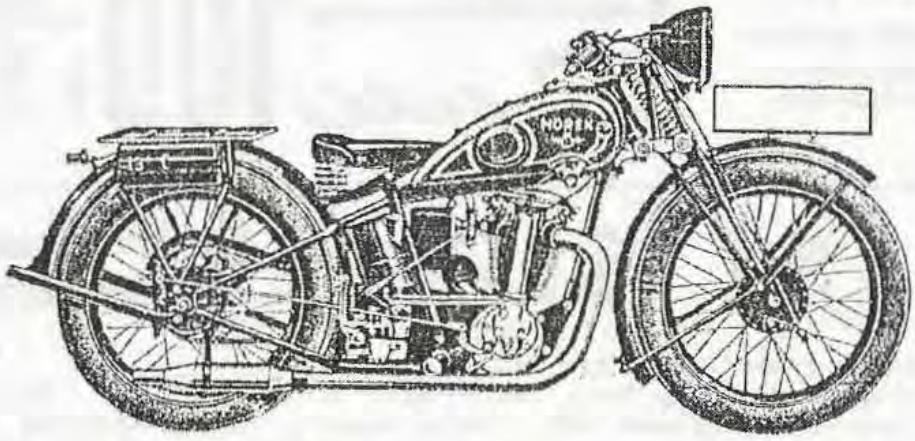
Werkzeugkästen, Hinterradständer, Kettenkapselung usw. ergeben alles in allem einen „Komfort", der leider bei vielen mittelschweren und großen Maschinen auch heute noch sehr vermißt wird. Kein Wunder also, wenn heutzutage mancher Fahrer einer „schweren Mühle" zu einer Horex S 200 hinüberwechselt!

Alebü.

Der große Wurf!

HOREX

Modelle S 200 und S 300



S 200 Preis RM. 895.–
S 300 „ „ 975.–

complett mit
Boschlicht und Horn
Tachometer

Motor:
200 ccm³ 57 mm Bohrung, 78 mm Hub, 4 Takt kopfgesteuert, 300 ccm³ 64 mm Bohrung, 92 mm Hub, 4 Takt, kopfgesteuert, mit abnehmbarem Kopf, leicht nachstellbarer vollständig gekapselter Steuerung, Leichtmetallkolben, Motorennachsen und Pleuel Rollen gelagert, zwei Auspuffrohre.

Oelung:
Vollständig automatische Trockensumpfölung, die auch sämtliche beweglichen Motorteile mit reichlich Öl versieht. Rahmenteile durch Hochdruckschmierpresse.

Zündung, Lichtanlage und Signal:
Bosch-Zündlichtanlage und Bosch-Signalhorn

Vergaser:
Amac.

Getriebe:
3 Gang mit 2 Plattenkupplung und Stoßdämpfer. Tankrohrschaltung.

Kraftübertragung:
½ × ⅝ Präzisionsrollenketten, beide durch Kettenkasten geschützt.

Lenker:
Bequemer, verstellbarer Lenker. Drehgas.

Rahmen und Gabel:
Hartgelöteter stabiler Stahlrohrrahmen mit starker Tigergabel mit verstellb. Stoßdämpfern und Steuerungsdämpfer.

Tanks:
Großer, formschöner, Doppelsatteltank mit Kniekissen, 14 Ltr. Inhalt, separater Ölbehälter 3 Ltr. Inhalt.

Räder, Bremsen, Bereifung, Schutzbleche:
Große, leicht nachstellbare Vorder- und Hinterrad-Innenbackenbremsnaben, S. S. Tiefbettfelgen, 3 mm Speichen, 25 × 3 S. S. Ballon-Reifen, 130 mm breite, verstärkte Schutzbleche.

Ausstattung:
Tiefschwarze Hochglanz-Emaillierung, Tank mit Goldstreifen, Blankteile verchromt, Tachometer, Elastik-Sattel. Verstellbare Fußrasten. Uhr gegen Aufpreis auf Wunsch.

Geschwindigkeit:
S 200 ca. 90 — 95 km. S 300 ca. 100 — 110 km.

Konstruktionsänderungen vorbehalten.

HOREX FAHRZEUGBAU AKTIENGESELLSCHAFT
BAD HOMBURG

PROGRAMM

IMPERATOR 400
2-Zylinder, 4-Takt ohc
2 Vergaser
400 ccm - 28 PS

RESIDENT 350
1-Zylinder, 4-Takt ohv
350 ccm - 24 PS

RESIDENT 250
1-Zylinder, 4-Takt ohv
250 ccm - 18,5 PS

REBELL 100
1-Zylinder, 2-Takt
97 ccm - 5,2 PS

REBELL-MOPED
2-Ganggetriebe und
3-Ganggetriebe



FRANZ ISLINGER
Mannheim
Viehhofstraße 18

Imperator Kopfdichtung

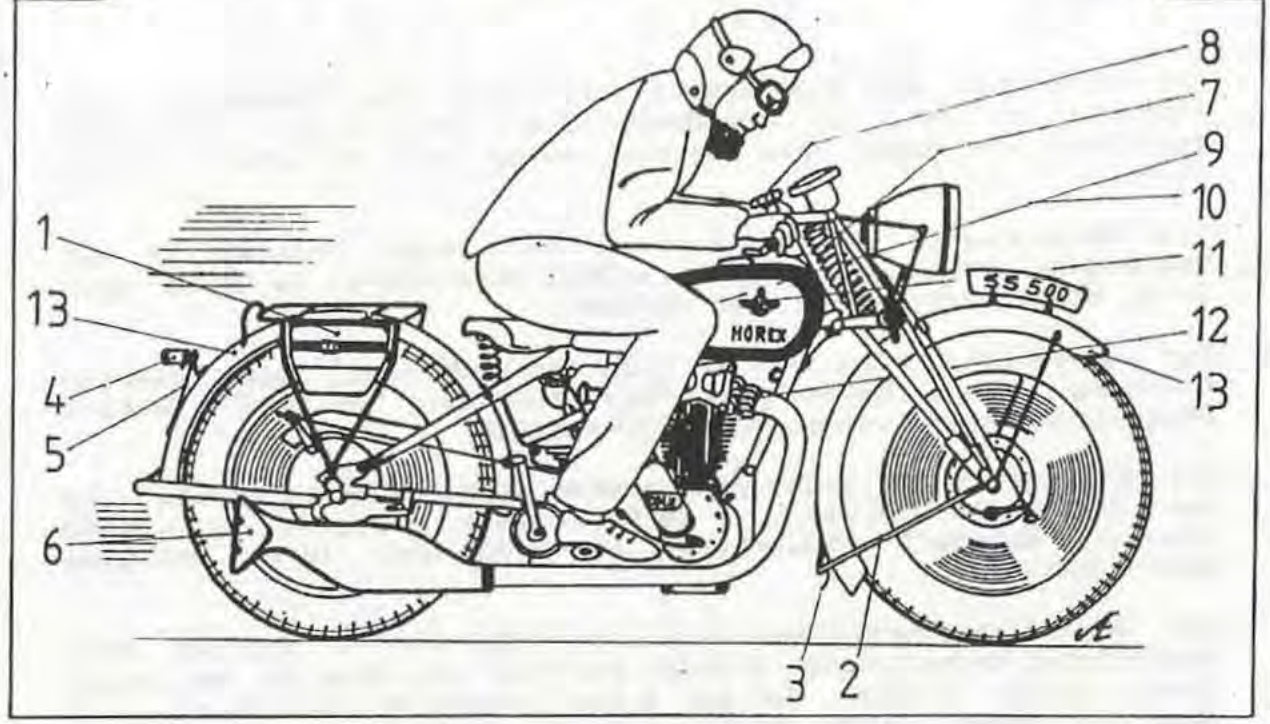
Ein lang vermisstes Teil ist wieder am Markt! Die Kopfdichtung fuer Imperator 400 und 450. Otto Bayer, siehe Anzeige in diesem Heft, hat einige in guter Kupferqualitaet herstellen lassen. Interessenten wenden sich bitte an Otto.

Kolben fuer Resident, Regina Imperator u. Vorkrieg jede Groesse

Kolben, dem Original entsprechend, werden durch Otto Bayer, fuer unsere Horexen gefertigt. Otto bekommt hierfuer Kolbenrohlinge aus Italien, die er dann entsprechend dem Original bearbeitet. Hierdurch werden alle Maengel beseitigt, die durch die Nutzung von typenfremden Kolben entstehen. Die Preise sollen moderat sein und in keinem Fall die Hoehe von, durch die Firma Wahl bearbeiteter Mahlekolben, erreichen. (Siehe Anzeige) Die Bearbeitung des Zylinders, passent zu neuen Kolben wird natuerlich auch von Otto durchgefuehrt. Otto Bayer- Siehe Anzeige in diesem Heft. Kolben fuer Horex- siehe auch HB 2/91 Seite 15 und 20, HB 3/90 Seite 17 (neue zusaetzlich Telefonnummer zur alten 591360 noch die 069-571397. Siehe auch Meldung zur Resi dort.) Weiterhin bietet Otto Ventile entsprechend dem neusten Stand der Technik, so wie die Reparatur von Kurbelwellen, an.



Nachfertigung für T5-S5 - COLUMBUS



1	Werkzeugkasten	125.-
2	Hauptständer vorne	85.-
3	Satz Haltefedern - Hauptständer	15.-
4	Rücklicht BOSCH	120.-
5	Halter VA für Rücklicht	20.-
6	Fischschwanz-Schalldämpfer-Bausatz	110.-
	unverchromt - I.D. angeben Kpl. verschr.	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" x 173mm breit	210.-
14	6-Kt-Muttern M8 - SW 14 - VA	3.-
15	Linsensenkschrb. M6x28 - VA	2.-
16	Getriebekette 1/2 x 5/16 x 73	45.-
17	Speichen: M4x3.5 x 176 mm	
	M4x3.5 x 215 mm	
	M4x3.5 x 200 mm	
18	Typenschild, Ms - oder Al.	15.-



Albert Eringfeld
Aaltenseweg 48
NL-7091 - AG - Dinxperlo
Telefon 00 31 83 55 22 23

Monat. Stammtische und Clubabende

Uns fehlen noch die Termine von HC-Braunschweig, HC-Schweiz, HC-Niederlande, HC-Norwegen, Deutsches-Motorrad-Register-USA, Frends-Holland, Rahlstedter Motorad Oldis. Ich möchte die Horex-freunde dieser Clubs bitten, uns Ihre Termine mitzuteilen. Alle anderen, mögen Ihre Termine überprüfen und uns Änderungen mitteilen!

-Der Horexclub Bad Bramstedt trifft sich zum Clubabend, ca. füenfmal im Jahr, in der Gaststätte "Zum Aukrug", in w-2357 Bimöhlen. Wer dabei sein möchte, wende sich an Markus 04192-1414.

-Die Horexfreunde Bremen treffen sich jeden Freitag in der Gaststätte "Meyersdirks", in w-2802 Ottersberg, um 20.00 Uhr. Info. Bernd 0421-373933 oder 4572887.

-Der Horexclub Berlin trifft sich zum Clubabend, jeden vierten Dienstag eines Monats, im "Schützenhaus", w- 1000 Berlin, Steglitzerdamm 95. Info. Hans 030-6631218.

-Der MC Jovel trifft sich jeden ersten Mittwoch eines Monats, in der Gaststätte "Hütte", am Sportplatz gelegen, in w-4400 Münster, Ortsteil Kinderhaus, um 20.00 Uhr. Info. Wolfgang 0251- 329170.

-Der Horexclub Nord-Rhein-Westfalen (NRW) trifft sich an acht kurzfristig einberufenen Treffen pro Jahr und dies an verschiedenen Orten in NRW. Wer bei diesen urigen Treffen dabei sein möechte, wende sich bitte an Rainer 04522-802-287 vormittags oder Dieter 02223-24583 nach 21.00Uhr.

-Stammtisch Ruhr Pott.

Opa Nienburg - Horex - Fan, wünscht sich im Ruhrgebiet einen "Oldi-Stammtisch". Auch nicht Horex Besitzer sind gern gesehen. Wichtig: Unsere Frauen die nicht mehr Motorrad fahren möchten, sind beim Stammtisch erwünscht!! Interessierte bei Günter melden. Günter Pose, Nettebergerstr. 97, w-4714 Bork, Tel. 02592-63133 oder 05021-66243. Glück auf - Günter.

-Der Horexclub Singhofen trifft sich zum Clubabend, jeden ersten Samstag eines Monats, in der Gaststätte des "Schwimmbades", in w- 5409 Singhofen. Info. Otto 02604-8914.

-Der Horexclub Fulda trifft sich zum Clubabend, jeden zweiten Dienstag eines Monats, im Gasthof direkt am Ortseingang von w-6411 Wissels und zwar auf der Straße von Fulda kommend, um 20.00 Uhr. Info. Werner 0711-512473.

-Der MSC-Bad Homburg trifft sich jeden Freitag um 20.00Uhr im Cafe Hett, in w-6380 Bad Homburg, Ortsteil Kirdorf. Info. Winfried 06172-81764 oder Eduart 06172-35822.

-Der Horexclub Taunus trifft sich zum Clubabend, jeden zweiten Freitag eines Monats, in der Gaststätte "Darmstätter Hof", in w- 6382 Burgholzhausen, in Ortsmitte, um 20.00 Uhr. Info. Marina 06172-81898.

-Die Veteranenfreunde Taunus treffen sich jeden ersten Mittwoch eines Monats, in der Gaststätte Ziegelhütte, in w-6395 Rod an der Weil, um 20.00 Uhr. Info. Peter 06081-7668.

-Die Horexfreunde Hanau treffen sich jeden dritten Freitag eines Monats, im Bürgerhaus von w-6458 Rodenbach, um 20.00 Uhr. Info. Uwe 06181-28319.

-Die Veteranenfreunde Dreieich treffen sich jeden dritten Freitag eines Monats, im Sportheim von w-6090 Rüsselsheim, Ortsteil Haßloch, Mörfelderlandstr. , um 20.00 Uhr. Oder aber jeden ersten Freitag eines Monats, bei der Sportgemeinde SKG, in W-6072 Dreieich, Ortsteil Sprendlingen, in der Seilerstr., um 20.00 Uhr. Info. Christel 06103-62300.

-Die Horexfreunde Darmstadt treffen sich jeden letzten Freitag eines Monats, in der Gaststätte "An der Trift", in w-6108 Weiterstadt, um 20.00 Uhr. Info. Dieter 06150-6050.

-Die Horexfreunde Rhein/Neckar treffen sich jeden zweiten Mittwoch eines Monats, in der Gaststätte "??????????????", in w-7528 Karlsdorf, um 20.00 Uhr. Info. Bernhard 06221-315760.

-Der Horexclub Frankental trifft sich zum Clubabend ca. fuenf mal im Jahr, in der Gaststätte "Fischerstube", in w-6710 Frankental. Intressenten wenden sich bitte an Friedel 06233-53850.

-Die Horexfreunde Bad Kissingen treffen sich jeden ersten Freitag eines Monats, in der Gaststätte "Schwarze Pfütze" , an der B19, in w-8730 Bad Kissingen, um 20.00 Uhr. Info. Gernot 0971-69036.

-Die Horex und Gespannfreunde Mainkling (Ort nähe Creilsheim) treffen sich jeden ersten Sonntag eines Monats, in der Gaststätte "Eiche", zum Frühschoppen, in w-7189 Mainkling Frankenhart um, 10.00 Uhr. Info. Fritz 07959-634.

-Stammtisch Franken

Wer Interesse an einem Veteranen oder Horex Stammtisch im Großraum Nürnberg hat, der melde sich bitte bei Christian [redacted]
Christian (Resi-Fahrer) wird bei genügend großem Interesse die Planung, Einladung und Vorbereitung übernehmen.

-Der Oberpfälzer Veteranenclub trifft sich jeden zweiten Freitag eines Monats, im Gasthaus "Zum alten Wirt", in w-8460 Kreith, um 19.00 Uhr. Info. Hans 09431-61689.

-Der Horexclub Krumbachtal (Raum Stuttgart) trifft sich zum Clubabend, jeden Donnerstag im Gasthof "Fässle" , in w-7015 Münchingen. Info. Josef 07156-27171

-Die Horexfreunde ödernhardt-Bergeln treffen sich zum Stammtisch, jeden letzten Donnerstag eines Monats, im "VFR-Vereinsheim" w-7057 Winnenden-Birkmannsweiler, um 19.30 Uhr. Info. Benno 0711-512473.

-Die Horexfreunde Staufen-Teck treffen sich jeden letzten Freitag eines Monats, in den Gaststätten "Traube" oder "Post", in w-7312 Owen/Teck, um 20.00 Uhr. Info. Gudrun 07161-22455 oder Vorstand 07161-25679.

-Der Horexclub Freiburg trifft sich zum Clubabend, jeden dritten Dienstag eines Monats, in der Gaststätte "Zur frohen Einkehr", nähe Hauptbahnhof, in w-7800 Freiburg Lehrnerstr., um 20.00 Uhr. Info. Gerhart 0711-512473.

Friedel Münch

Wie wir einer Meldung der NSU Prinzenpost entnahmen, bietet Friedel Münch seine Motorradfabrik und Fertigungsstätte zum Kauf an. Dies ist wahrscheinlich eine Folge des erlittenen Schlaganfalls. Eine entsprechende Annonce hatte er in "DAS MOTORRAD" Heft 19/92 Seite 100 geschaltet. Siehe hier zu HB 4/90 Seite 14 und 4/91 Seite 21. Wir wünschen Friedel alles gute für die Zukunft und hoffen auf eine fortschreitende Genesung. Auf das er auch weiterhin die Horex-Freunde mit Rat und Tat unterstützen kann.

DIE IFMA BRACHTE ES AN DEN TAG: DAS JUNGSTE KIND DER HOREX-WERKE REBELL 100

Es gibt alte **Motorradfahrer,** begeisterte Anhänger „schwerer Hirsche", die sich entschlossen haben, auf „Leichtgewichte" umzusteigen, weil sie nicht einsehen, dem Staat an Steuern und der Versicherung an Prämien, Summen zu zahlen, die ein vernünftiges Maß längst überschritten haben.

Es gibt **Mopedfahrer,** die auf den Geschmack gekommen sind, ein ausgewachsenes Motorrad zu besitzen, das ihnen erlaubt, die Sozia mitzunehmen, auf der Autobahn reisen zu können, schnell und unabhängig zu sein und dabei ein Geringstmaß an Unterhaltungskosten aufzuwenden.

Für all diese Anhänger des motorisierten Zweirades haben die Horex-Konstrukteure nun ein blitzsauberes, soziusfestes Leichtmotorrad mit allen Finessen der klassischen Motorrad-Schule geschaffen, die seit 33 Jahren auf der Welt zum Begriff geworden ist.

Für einen Anschaffungswert von rund tausend Mark und für eine monatliche Aufwendung von 2.78 für Steuer und Versicherung sind Sie und Ihre Sozia Ihr eigener Herr auf allen Straßen, unabhängig von überfüllten Autobussen, Straßenbahnen und anderen Verkehrsmitteln, ganz zu schweigen von dem wirklich anspruchslosen Brennstoffverbrauch, der auch die kleinste Lohntüte kaum belastet.

Hier, liebe Horexfreunde, die technischen Stichworte dieses rassigen Maschinchens, das sich mit Vollschwing-Fahrgestell und liebevoller Ausstattung präsentiert:

Motor: Einzylinder-Zweitakt Sachs 100/3. Hubraum 97 ccm, Leistung 5,2 PS bei 5250 U/min. Dreiganggetriebe mit Drehgriffschaltung. Spitzengeschwindigkeit 80 km/h. Brennstoff-Normverbrauch 2,2 Liter/100 km. Kolbenschieber-Vergaser mit Starteinrichtung und Naßluftfilter. Bosch-Schwungrad-Lichtmagnetzünder 6 Volt, 30 Watt.

Fahrgestell: Elektrisch geschweißte, drehsteife Einrohr-Schalenkombination. Hinterradschwinge mit zwei ölgedämpften Federbeinen. Vordergabel mit Langhub-Federbeinschwinge. Tiefgezogene, bombierte Schutzbleche, geschlossener, mitschwingender Kettenschutz.

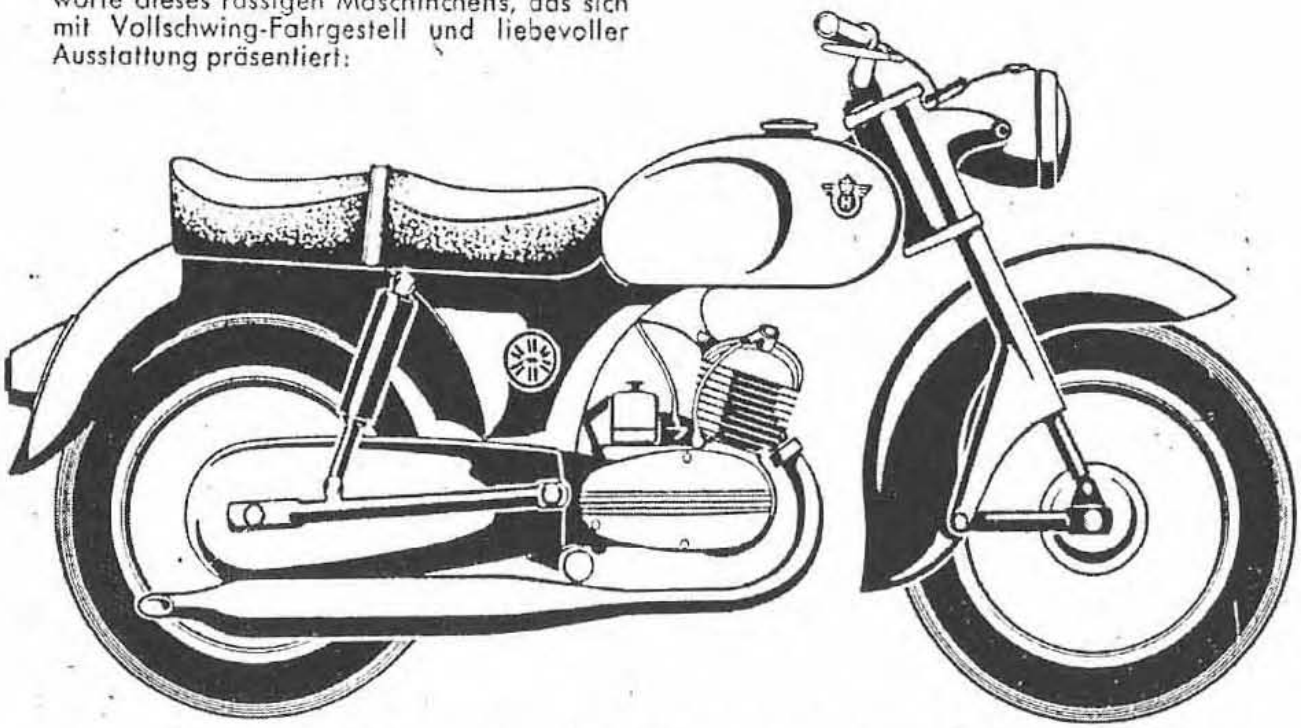
Räder: Bereifung 3.00x16, Leichtmetallfelgen und Vollnabenbremsen in beiden Rädern.

Kraftstoffbehälter: Satteltank mit Knieschluß-Einbuchtung, Inhalt 9,5 Liter, davon 1,5 Liter Reservemenge.
Lichtanlage: Scheinwerfer 25 Watt mit Tachobeleuchtung, Schlußlicht 3 Watt.

Ausstattung: Schaumgummi-Sitzkissen (auf Wunsch zusätzliches Soziuskissen oder Doppelsitzbank). Im Rahmen eingebauter Werkzeugbehälter, Tachometer im Scheinwerfer, Lenkschloß, Luftpumpe unter dem Tank, Augen für Soziusfußrasten an der Hinterschwinge, Bowdenzug-Stellschrauben am Lenker.

Oberflächen: Dreifach-Hartlackierung in Hochglanz, alle Blankteile verchromt bzw. poliert.

Farben: Lichtgrau mit rotem Tank und Zierlinien oder Pastellblau mit lichtgrauem Tank und Zierlinien oder leuchtend Rot mit lichtgrauem Tank und Zierlinien.



lorex—Teile vom NSU 1000 bis 1200

So manches Teil vom Zylinderkopf des NSU Vierzylinders passt bei der Imperator. Auch die Kolben sind bei Regina und Resi zu gebrauchen. Gut sortiert in NSU-Auto-Teilen ist Scuderia NSU Süddeutschland, Gerald Smagon, w-7259 Friolzheim, Bergstr.7 Tel.07044-41468 und J.Keilhofer w-4200 Oberhausen 2, Bahnstr.67 Tel. 0208-684462. Diese Informationen entnahmen wir zum Teil der NSU Prinzenpost.

Bild Nr.

BING-VERGASER 2/26/43 2/27,5/3

DIE MEISTEN BILDPOSITIONEN SIND LIEFERBAR,
PREISLISTE AUF ANFRAGE

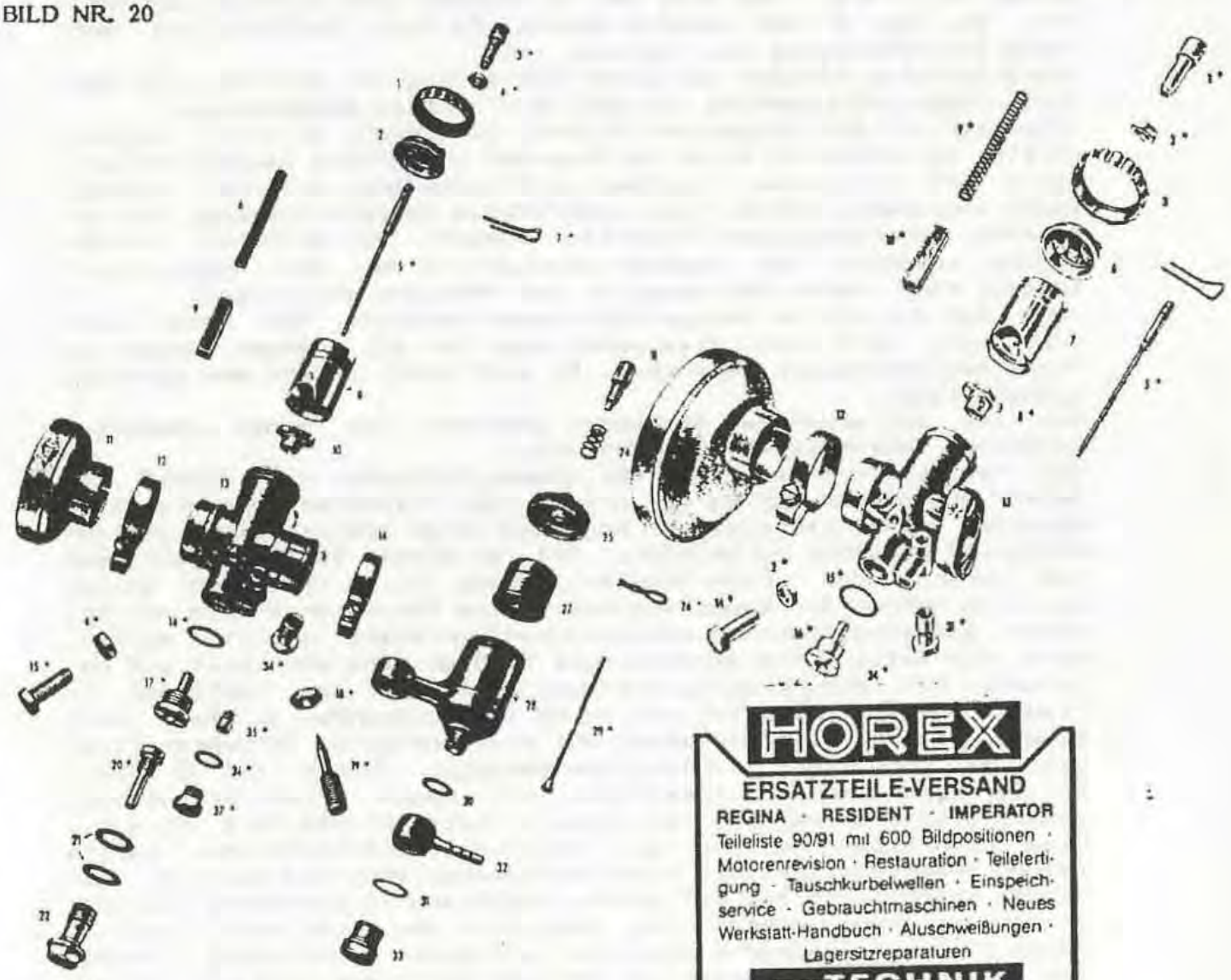
		Vergaser komplett					
		Bing Steckvergaser			26 mm	Typ 2/26/11	DM 193,--
	x	Bing Flanschvergaser			26 mm	Typ 2/26/23	DM 198,--
	x	Bing Flanschvergaser			27,5 mm	Typ 2/27,5/3	DM 198,--
20/10		Mischkammereinsatz					DM 5,40
20/16		Nadeldüse					DM 6,20
20/20		Hauptdüse	105	110	115		DM 4,90
20/35		Leerlaufdüse	40	45	50		DM 4,--

x Flanschvergaser sind nicht mehr lieferbar, da die Form im Werk nicht mehr vorhanden ist. Es wird ein steckvergaser, vorbereitet zum Anbau eines Stahlflansches, geliefert.

Stahlflansch für 26 mm Vergaser	DM	26,--
Stahlflansch für 27,5 mm Vergaser	DM	26,--

Bing-Vergaser 2 26 11 **Bing-Vergaser 2/26/23** **Bing-Vergaser 2/27,5/2**

BILD NR. 20



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

Pinsel

Pinsel nicht als Wegwerfartikel und doch als Wegwerfartikel, aber dann halt nicht den ganzen Pinsel, zu einem einmaligen Preis gibt es bei Nikolaus Sans Gartenfeldstr. 14 in w-6506 Nackenheim/Rhein Tel. 06135-5163. Seine Pinsel sind besonderst umweltschonend, da bis auf die Borstenbindung kein Kunststoff Verwendung findet. Die Pinsel sind aus Holz und der Griff ist wiederverwendbar. Herr Sans gibt auf den Griff 3 Jahre Garantie. Der Preis für einen solchen Pinsel beträgt 5,-DM und 4 Ersatz Pinselaufsätze dafür, in verschiedenen Größen, kosten 4,-DM für alle 4. Es besteht die Möglichkeit, zwischen verschiedene Borstenarten zu wählen. Die Borsten sind in einer hochwertigen Art, durch vergießen, am Pinsel gebunden. Neben dem hier angesprochenen Pinsel, sind solche in manigfaltiger Ausführung dort zu beziehen. Ich glaube, dies ist eine feine kleine Adresse für die Bastler und Schrauber!

Der Motor wird heiß und hat keine Leistung

Ein Problem welches mir nun öfters zu Ohren gekommen ist und welches durch Werner Tel. 06081-3249 und Helmut Tel. 06190-4584 an Ihren Maschinen gelöst wurde. Die Symptome sind:

-Ein Stuckern des ganzen Motorrades, wenn der Motor ausgedreht werden soll. Meist ist dies nur im vierten Gang richtig wahrnehmbar, da man in den anderen spädestens dann hochschaltet wenn keine Beschleunigung mehr spürbar ist.

-Beim Antreten bekommt man einen Rückschlag auf den Fuß, das aber nicht immer; die Zündung hat man aber richtig eingestellt.

-Die mögliche Spitzengeschwindigkeit wird nicht erreicht. Minimal sollte das Motorrad seine im Prospekt angegebene Geschwindigkeit minus 10% erreichen, hierbei nicht unbedingt auf den eigenen Tacho verlassen, sondern ein modereneres Begleitfahrzeug, die gefahrene Geschwindigkeit bewerten lassen. Bei größeren Differenzen, zwischen der eigenen Anzeige und der des Begleitfahrzeuges, noch andere Fahrzeuge an den Meßungen beteiligen.

-Und nun das vierte und gefährlichste Symptom: Der Motor wird unzulässig heiß und dies macht sich mit all seinen negativen Begleiterscheinungen bemerkbar. Er wird heiß, obwohl man garnicht schnell fährt.

Bei all den erwähnten Symptomen gehe ich von einem ansonsten technisch fehlerfreien Motorrad aus.

Und was ist oft der Grund für dieses Verhalten der Horex? Bei Helmut und Werner war es der Grund. Der Fliehkraftzündversteller arbeitet nicht richtig, er hagt und hängt anstatt sich gleichmäßig und ruckfrei zu bewegen. Oft ist dieses Teil ausgeschlagen und verschlissen. Eine Beurteilung des Teiles läßt sich sicher nur nach seiner Zerlegung abgeben. Eine Reparatur dürfte nur mit einer gut ausgerüsteten mechanischen Werkstatt möglich werden, denn die Teile, wie Ächschen und Büchsen sind vernietet und gehärtet. Für den Normalhorexfreund dürfte nur der Austausch in Frage kommen, bitte bei den im HB annoncierenden Händlern nach Ersatz fragen. Die Umrüstung auf elektronische Zündverstellung gibt es noch nicht als fertigen Bausatz. (Siehe HB4/92 S.31) Sollte einer es nur einmal kurz mit neuen Fliehkraftrückholfedern probieren wollen, so siehe er bitte in HB2/92 S. 31 nach. Eine Schnellbeurteilung des Fliehkraftzündverstellers könnte meines erachtens auch mit einer Stroboskoplampe und einer an der runden Stirnfläche des Kollektors angebrachten Zündmarke (Kreidestrich) erfolgen. Während dem Abblitzen den Motor hochdrehen, es müßte sich die Zündmarke ruhig zur maximalen Frühzündung hinbewegen. Ruckartige Bewegungen und Sprünge der Marke sind ein Zeichen für einen defekten Fliehkraftzündversteller oder defekten Kontakt oder Kondensator. Aber eine sichere Beurteilung ist dies nicht. Soll über diese Marke auch eine Einstellung des Zündzeitpunktes erfolgen, so muß sie im OT mit einem Zeiger (Draht), der am Motorgehäuse und nicht am Lichtmaschinengehäuse befestigt ist, übereinstimmen.

Euer Horex-Novice



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

HOREX-NEUTEILE

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

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

Rebell 100

der TEST von Dipl. Ing. Helmut Hütten – erschienen in Nr. 17 der MOTOR-RUNDSCHAU vom 10. September 1957.

Zu den starken Ein- und Zweizylindermodellen, die seit jeher den Ansprüchen und Wünschen von eingefleichten Touren- und Sportfahrern Rechnung tragen, ist jetzt bei Horex in Anpassung an die gewandelte Struktur des Kraftradmarktes (außer einem gleichnamigen Moped) das 100-ccm-Leichtmotorrad „Rebell" gekommen. Dabei wird als Triebwerk (erstmalig) ein Zweitakter bzw. ein Einbaumotor benutzt, der in Gestalt des bewährten und leistungsfähigen 3-Gang-Sachs, dem Homburger Werk die wohl weise Beschränkung auf die Konstruktion und Entwicklung eines ebenso eleganten wie soliden und strapazierfähigen Fahrwerks erlaubte. Die ansprechende kleine Maschine besitzt ohne Zweifel Fahr- und Gebrauchseigenschaften, die einerseits den „alten" Motorradfahrer angenehm überraschen und andererseits manchem Moped-Benutzer einen starken und berechtigten Anreiz zum „Umsteigen" in diese neuerdings so beliebte, aber auch stark umworbene Klasse bieten, die – die im Gegensatz zum Moped – einwandfrei und mühelos im Verkehrsstrom mitschwimmt, auch größere Geländeschwierigkeiten meistert und nicht zuletzt voll soziustauglich ist.

MOTOR und ANTRIEB

Der Sachs 100/3 mit seinem kompakten und zweckvollen Aufbau, bei dem aber Vergaser und Luftfilter, Kerze und elektrische Anlage in vorbildlicher Weise zugänglich sind, bestätigte alle guten und liebenswerten, schon von seiner früheren Erprobung her bekannten Eigenschaften (vgl. MR. 19/1956). Er springt spontan an und besitzt trotz sparsam bemessener Schwungmassen einen sicheren, unaufdringlichen Standlauf; er beschleunigt flott in den unteren Gängen, selbst bei Soziusbetrieb, und verfügt über eine breite Drehzahl- bzw. Drehmomenten-Skala, so daß der Verzicht auf ein Viergang-getriebe im Alltag, im Stadtverkehr und auch über Land leicht fällt; schon bei 30 km/h im großen Gang arbeitet er sauber im Zweitakt, läßt sich andererseits im zweiten Gang unbedenklich bis zu 50 km/h und noch darüber ausfahren – die mittlere Kolbengeschwindigkeit überschreitet auch dann 10 m/sec nur knapp und die seinerzeit feststellbaren Vibrationen sind, zumindest im Horex-Rahmen, bis auf einen völlig bedeutungslosen Rest „ausgebügelt". – Die Ver-

brauchskurve liegt unten besser als bei den meisten Mopeds und bleibt bei scharfem Ausfahren in angemessenem Rahmen. Exakte Spülung und hochgradige mechanische wie thermische „Gesundheit" äußern sich im Fehlen von Klingeln, Nachlaufen oder Kerzenschäden und in unbeschränkter Vollgasfestigkeit. Die Dämpfung von Auspuff- und Ansauggeräusch entspricht dem modernen hohen Standard (78 Phon); nur oberhalb von 60 km/h, d. h. bei hoher Last und hohen Drehzahlen gleichzeitig, bleiben Kolben und Getriebe nicht unhörbar.

Das Getriebe erfüllt seine Aufgabe untadelig, seine Stufung vermeidet fühlbare „Löcher", soweit das mit drei Gängen möglich ist. Die Kupplung ist sehr leicht zu ziehen, trennt sauber und greift weich, aber sicher ein. Auch die Drehgriffschaltung funktioniert exakt, glatt und geräuschlos (zumal nach geringer Verdrehung des Griffs nach unten gegenüber der serienmäßigen Einstellung). – Zum Hinterradausbau muß die Kette freigelegt und abgehoben werden, was aber durch die horizontale Teilung und geschickte Anbringung des Kettenkastens einfach zu bewerkstelligen ist.

FAHREIGENSCHAFTEN

Das Rebell-Fahrwerk fährt sich genauso gut und sportlich wie es aussieht und bietet auch bei vollster Ausnutzung des kleinen Motors noch beträchtliche „Reserven", d. h. hohen Sicherheitsfaktor. Richtige Lenkgeometrie, kräftige Dimensionierung des Rahmens und eine geeignete Auslegung beider Schwingen nach neuesten Erkenntnissen vermitteln mit der (relativ großvolumigen!) 16"-Bereifung Fahreigenschaften, die sowohl federungs- als auch lenkungsmäßig schärfster Kritik standhalten! Die Handlichkeit und Wendigkeit der kleinen Horex sind nicht nur auf allen Straßen, sondern auch in schwerem Gelände überzeugend. Die Federbeine sind sogar trotz ihres leichten und weichen Ansprechens in einem überraschenden Ausmaß durchschlagsicher, weder auf Schmier oder im Sand, noch bei flotter Straßenfahrt wird ein Lenkungsdämpfer vermißt.

BREMSEN

Beide Bremsen fassen weich an und lassen sich mit normale Handhebel- bzw. Pedalkräften zu voll ausreichender (Vorderrad) und sehr guter (Hinterrad) Wirksamkeit steigern. Mit der Parallelogramm-Abstützung der Vorderbremse wird eine Überlagerung der Federung vermieden. – Die notwendige Umstellung auf das links angeordnete Pedal wird durch die Drehgriffschaltung erleichtert (im Vergleich zur Fußschaltung); die Verlegung auf die rechte Seite liegt jedoch nahe.

AUSSTATTUNG

Die Sitzposition ist auch für größere Fahrer bequem und vermittelt kaum das bekannte „zu leicht-" oder zu klein-Gefühl", zumal die Fußrasten recht weit zu verstellen sind. Naturgemäß zwingt die Fahrzeuggröße der Sitzbank hinsichtlich ihrer Breite einen Kompromiß auf, der nicht im üblichen Fahrbetrieb, aber auf Langstreckenfahrten spürbar wird. – Für die erzielten Tempi ist das Wechselstromlicht gut, allerdings mit der üblichen Verzögerung beim Auf- und Abblenden behaftet; durch das Fehlen von Gleichrichter und Batterie muß an die Stelle des Signalhorns leider eine Schnarre treten. – Das elegante Äußere und die gelungene Linienführung erfordern keinen Komentar. Verarbeitung und Finish folgen der bekannten Horex-Tradition.

WÜNSCHE

Gleichrichter, Batterie und Gleichstromhorn.– Veränderte Winkelstellung für Schaltdrehgriff. – Werkzeug praktischer (keine Mehrfach-Maulschlüssel!). – Ausfallenden für Hinterachse. – Bremspedal (für Inland) rechts anordnen!

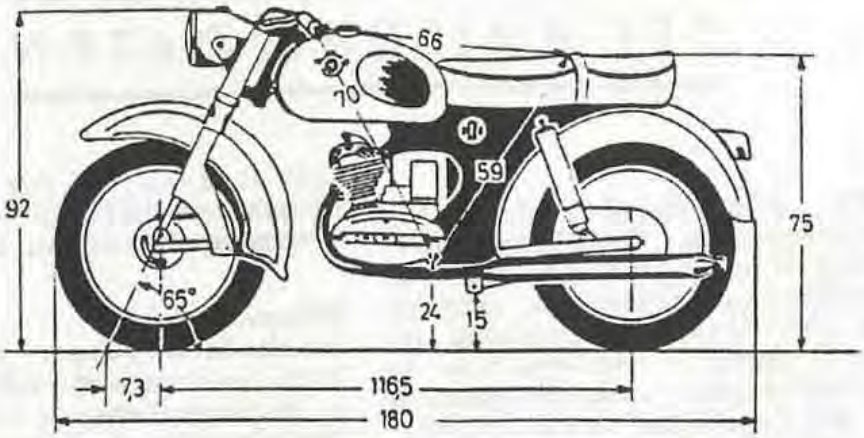
MESSUNGEN:

Gewicht
fahrfertig (voller Tank, Doppelsitzbank, aber ohne Soziusrasten) **87 kg**
vorn 41 kg, hinten 46 kg
zulässiges Gesamtgewicht 245 kg

Leistungsgewicht
fahrfertig 16,7 kg/PS
mit 1 Person = 75 kg **31,2 kg/PS**

Bereifung **3,00–16**
erprobter Luftdruck: vorn 1,2 atü, hinten 1,5 mit Sozius 1,8) atü

Bremsweg
aus 50 km/h auf trockenem Asphalt
Vorderbremse 17, Hinterbremse 26,



beide Bremsen **13 m**
(Bremsverzögerung 7,4 m/sec²)

Prüfung
700 bis 1700 km; Hamburg, April–Mai 1957

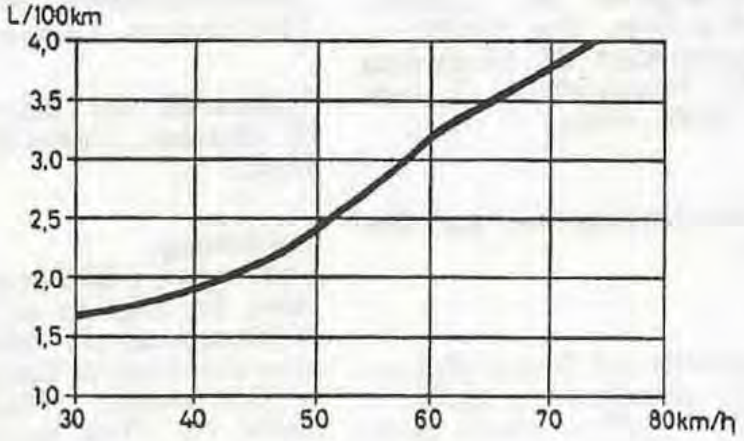
Höchstgeschwindigkeit
aufrecht sitzend im Mittel **73 km/h**
(gebückt 77 km/h)

Beschleunigungszeiten
von 20 auf 40 km/h im 2. Gang **4,5 sec**
von 30 auf 60 km/h im 3. Gang **13 sec**
von 40 auf 70 km/h im 3. Gang **17 sec**
1 km mit stehendem Start: 56 sec;
Durchschnittt **64 km/h**
400 m mit stehendem Start 26,5 sec.

0 bis 60 km/h (1. bis 3. Gang): **18 sec**
0 bis 70 km/h: **28 sec**

Kraftstoffverbrauch (Kraftstoff ohne Öl)
(bei gleichbleibenden Geschwindigkeiten)
bei 50 km/h 2,4L/100 km
bei 70 km/h 3,9L/100 km
bei Vollgas = 73 km/h 4,1L/100 km*

Durchschnittsverbrauch
im Kurzstreckenverkehr und bei kleineren Fahrten in Norddeutschland, stets flott gefahren ... bzw. bei längeren Strecken teilweise wettbewerbsmäßig gefahren und mit Geländeabschnitten **2,9 ... 3,2 ... 3,5 ... 3,9 L/100 km**



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 Verrechnungscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

TECHNISCHE DATEN

Motor

Sachs 100/3, Einzylinder-Zweitakter mit Schnürle-Umkehrspülung. Flachkolben, Einport. – Bohrung 48 mm, Hub 54 mm, **Hubraum 97 ccm.** Verdichtungsverhältnis 6:1, Leistung 5,2 PS bei 5500 U/min (entsprechend ca 69 km/h im 3. Gang) – Motorgehäuse in Leichtmetall-Kokillenguß; zusammengesetzte Kurbelwelle auf Kugellagern laufend. Leichtmetallpleuel mit eingeschrumpftem Laufring auf Rollen, Graugußzylinder. Leichtmetallkopf. – KS-Vollschaftkolben mit 2 Kompressionsringen.

Elektrische Anlage

Bosch-Schwungradlichtmagnetzünder 6 Volt, 30 Watt; Wechselstromanlage – Scheinwerfer 25 Watt, Schlußlicht 3 W, Tacholeuchte 0,6 W. – **Zündpunkt** 3–4 mm vor OT. – **Zündkerze** 18 mm, Wärmewert 225 (Spezial-Zweitakterkerze).

Schmierung Mischungsschmierung 1:25 (SAE 40 oder 50).

Vergaser

Bing-Kolbenschiebervergaser mit Starteinrichtung und Naßluftfilter, Typ 1/20/35. – Hauptdüse 85, Leerlaufdüse 35, Nadeldüse 2,64, Startdüse 70, Nadelstellung 3, Luftschraube ca. 1½ Umdr. offen.

Kupplung

Dreischeiben-Korklamellenkupplung auf Getriebevorlegewelle.

Getriebe

F. u. S.-Dreiganggetriebe mit Drehgriffschaltung, mit Motor in gemeinsamen Block. – **Getriebestufen:** 3,25 – 1,69 – 1,06:1. (Relative Stufung 3, 1 – 1,6 – 1) Schmierung durch 400 ccm Getriebeöl)SAE 80) gemeinsam mit Primärantrieb; Ölkontrollschraube in Kupplungskammer vorn unten.

Antrieb

Von Kurbelwelle, linksseitig auf Vorlegewelle (Kupplung) über Hülsenkette 9,525 x 7,5 mm, 42 Hülsen endlos. – **Übersetzung** 14 Z:34 Z = 1:2,43. – Von Vorgelegewelle über das jeweilige Zahnradpaar auf Hauptwelle. Von Getrieberitzel rechtsseitg mit geschlossenen Kettenkasten zum Hinterrad mittels Rollenkette ½ x 5/16", 8,5 mm Rollen-Durchmesser; **Übersetzung** 12 Z:37 Z = 1:3,08. – **Gesamtübersetzungen:** 24,3 – 12,7 – 7,92:1.

Fahrwerk

Einrohr-Zentralrahmen, kombiniert und elektrisch zusammgeschweißt mit Hinterrahmen in Schalenbauweise. – Hinterradschwinge mit ölgedämpften Federbeinen; Vorderrad in „dreiviertellangen" Schwingen. – Kein Lenkungsdämpfer.

Räder

F. u, S.-Leichtmetall-Vollnaben, V. bzw. H. 115 V; Leichtmetallfelgen. Keine Steckachsen

Bremsen

Innenbackenbremsen 115 mm Ø, 25 mm breit, Bremsbelagfläche ca. 115 qcm (zulässiges Gesamtgewicht: Bremsfläche = ca. 2,1 kg/qcm) Hinterbremse mit Flügelmutter, Vorderbremse mit Bowdenzugstellschraube am Lenker nachstellbar.

Tank

Satteltank (italienische Formgebung mit Knieschlußeinbuchtung. Inhalt ca. 9,5 l, davon ca. 1,5 l Reserve. – Keine Kniekissen.

Typenschild am Steuerkopf vorn. Rahmen-Nr. daneben, Motor-Nr. auf Motoren-Typenschild.

Ausstattung

Schaumgummi-Sitzkissen (auf Wunsch zusätzliches Soziuskissen oder Doppelsitzbank.) – Werkzeugraum im Rahmeninneren, mit gleichem Schlüssel für Lenkschloß. — Tachometer im Scheinwerfer (VDO, zeigte in Testmaschine ca. 10 % zuviel km/h, km-Anzeige genau). – Augen für Soziusrasten an der Hinterschwinge. – Bowdenzugstellschrauben am Lenker für Kupplung, Handbremse und Schalter. – Mittelständer. – Lackierung lichtgrau oder schwarz, mit rotem Tank und Zierlinien, Blankteile verchromt bzw. poliert.

Preis **998.– DM**
Jahressteuer 14.40 DM, Mindesthaftpflichtprämie 19,– DM).

Hersteller Horex-Werke KG., Fritz Klemann, Bad Homburg v. d. H.

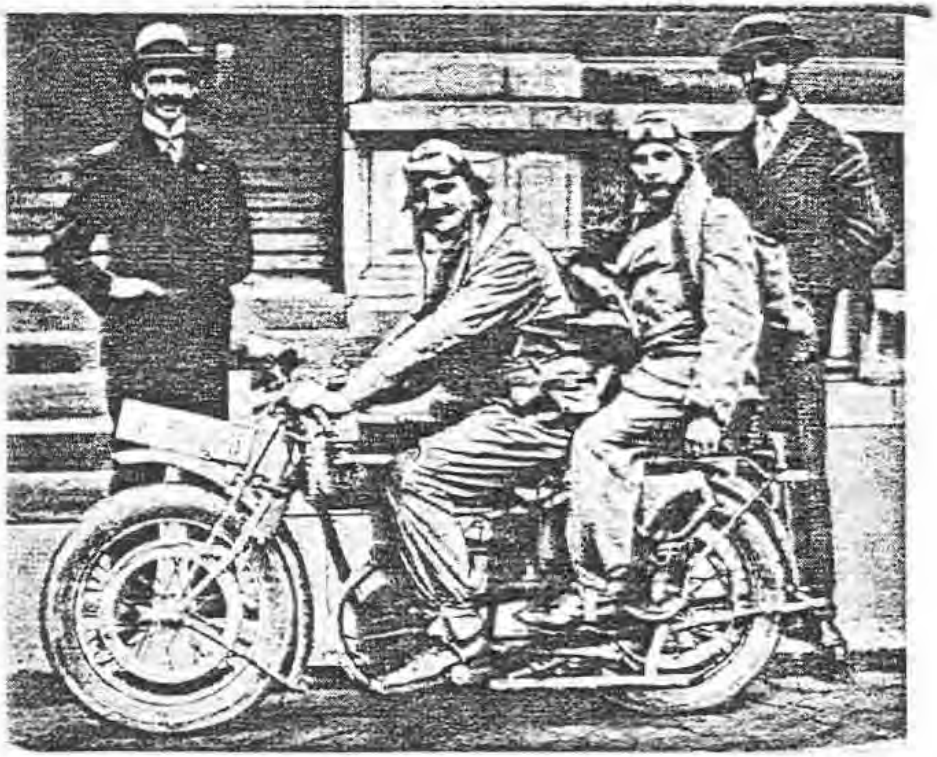
Opa Geuder erzählt:

Eine Nonstop-Fahrt Berlin-Lüttich 1928

Das Problem, die für damalige Verhältnisse riesenhaft anmutende Strecke von Berlin nach Lüttich mit einem Motorrade in einer pausenlosen Fahrt an einem Tage zu bewältigen, hat mich jahrelang beschäftigt und wurde sogar von den FN-Leuten ins Reich der Utopie verwiesen. Die Motorräder um die Mitte der zwanziger Jahre waren zwar maschinell bereits sehr leistungsfähig, aber sie waren noch durchweg mit Hochdruckreifen ausgerüstet, und meine Freunde hielten mir immer vor, daß kein Fahrer imstande wäre, die harten Stöße auf den damaligen noch recht primitiven deutschen Landstraßen einen ganzen Tag auszuhalten, ganz abgesehen von den enormen körperlichen und geistigen Anstrengungen einer derartigen Fahrt. Ich war aber von meiner Idee so besessen, daß ich felsenfest an ihre Verwirklichung glaubte. Die großen Leistungen der damaligen Motorrad-Langstreckenfahrer mit ihrem Matador Julius von Krohn an der Spitze — von uns kurz „Jule" genannt — ließen mir keine Ruhe. Dabei ließ ich auch nicht die Tatsache aus den Augen, daß diese Meister der Langstrecke zwar die Entfernung vom Eismeer bis Berlin gemeistert hatten, wobei sich jedoch ihre Tagesstrecken immer in normalem Rahmen hielten. Von Non-Stop-Fahrten war also dabei keine Rede.

1927 hatte ich von den FN-Werken das neueste Modell, eine 350 ccm-Einzylinder-Viertakt-Maschine mit echten Ballonreifen, bekommen, das berühmte Sahara-Modell, und ich saß auf ihr selbst auf weniger guten Straßen dank den Riesenreifen so weich wie in einer Wiege. (Na, na! Klacks.) Katalogmäßig sollte die „Sahara" 95 km/h Spitze laufen, ich hatte sie jedoch durch einen Kniff auf eine Spitzenleistung von über 105 km/h gebracht. Das schien mir also die richtige Maschine zu sein, mit der ich den Angriff auf die Tagesstrecke Berlin—Lüttich wagen konnte. Als ich mit meinem Plan in der Berliner Generalvertretung der FN-Werke im Juni 1928 erstmalig auftauchte, lachte man mich zwar nicht direkt aus, aber niemand glaubte im entferntesten an sein Gelingen, obwohl man von mir seit Jahrzehnten allerlei gewöhnt war. Ich muß hier einschalten, daß die deutschen Landstraßen sich infolge des verlorenen Krieges und der anschließenden Inflation in einem Zustande befanden, den sich heutzutage nur wenige noch vorstellen können. Die Tankstellen waren noch dünn gesät und nachts durchweg geschlossen. Das alles übersah ich nicht, aber ich hatte den Willen, alle diese Hindernisse, die sich mir in den Weg türmten, zu überwinden. Nun galt es für mich, einen Begleiter ausfindig zu machen, der ein ebenso erstklassiger Fahrer wie ein tüchtiger Fachmann sein mußte, und — was das Wichtigste war — genauso zähe und ausdauernd sein mußte wie ich selber. Nach langem Suchen fand ich ihn in meiner zweiten Heimatstadt Werneuchen bei Berlin. Mein Freund Reinhold Schmalle, Kfz-Meister und, wie es in Werneuchen selbstverständlich war, mit dem Motorrade groß geworden, war von meinem Plane sofort begeistert, und ich hätte schwerlich einen besseren Begleiter finden können. In aller Stille trafen wir nun unsere Vorbereitungen und bedachten dabei alles bis ins Kleinste. Meine FN, die dicht vor dem 40 000. Kilometer stand, wurde in der Berliner Generalvertretung gründlichst überholt, und der 20. Juli 1928 war als Starttag vorgesehen. Im Laufe des 18. Juli erfuhr ich vom Wetterdienst, daß das andauernd schöne Wetter jedenfalls nur noch bis zum 19. Juli anhalten würde. Daraufhin verlegten wir die Abfahrtzeit auf Mitternacht zwischen dem 18. und 19. Juli, also am 19. Juli um 0 Uhr. Startort war Werneuchen, 30 km nordöstlich von Berlin, wodurch sich die Fahrt nach Lüttich noch zusätzlich um 30 km verlängerte. Wir schoben, bis an die Zähne mit allem nur denkbaren Material bewaffnet, unsere brave FN zum „Schwarzen Adler", wo bereits die Abnahmekommission des „Motorklubs Werneuchen 1906" mit ihrem Vorsitzenden Schorsch Tiebel an der Spitze unser harrte. Zu unserm größten Erstaunen war schon die ganze Stadt auf den Beinen, um unsern Start beizuwohnen. Mein Vater gab mir noch im letzten Augenblick eine runde Mettwurst, die Schmalle schnell verstaute, und dann setzte die Turmuhr zum Mitternachtsschlage an. Im gleichen Augenblick erhob mein Motor seine Donnerstimme, und unter vielstimmigen Hurrarufen schoß unsere FN mit uns durch eine enge Menschengasse davon. Unser großes Abenteuer hatte begonnen!

In den Dörfern, die wir durchsausten, klirrten sicherlich die Fensterscheiben. Statt des normalen Auspuffrohres hatte ich ein starkes Rohr ohne jegliche Dämpfung anbringen lassen, das an seinem Ende etwa so dick wie ein mitt-



leres Ofenrohr war. Auf der Berliner Avus hatte die Maschine ohne Dämpfung über 115 Stundenkilometer erreicht. Schon bald hinter Ahrensfelde, wo wir die Berliner Stadtgrenze passierten, begann unser Leidensweg. Bis Weißensee fuhren wir über einen Knüppeldamm mit tiefen Löchern und bekamen einen Vorgeschmack der Dinge. Wie der Blitz sausten wir die menschenleere Prachtstraße Unter den Linden entlang, schossen durch das Brandenburger Tor und gewannen die Charlottenburger Chaussee und hatten Minuten später schon die Avus erreicht. Im Hundertkilometertempo brachten wir auch diese Strecke hinter uns, und es dauerte nicht lange, so waren wir auch schon in Potsdam, wo soeben die Turmuhr der alten Garnisonkirche die erste Stunde des neuen Tages ankündigte. Ein Blick auf den Tachometer zeigte mir, daß wir trotz der Durchquerung Berlins in der ersten Stunde genau 60 km zurückgelegt hatten.

Nun kam die lange Kette der Havelseen mit ihren gefährlichen Kurven, zu welchen sich hier und da auch graue Nebelschwaden gesellten, so daß ich den Gashebel oft zurückschieben mußte. Dann taucht auch schon Werder, das Obstparadies der Berliner, vor mir auf, Brandenburg an der Havel folgt. Die hellerleuchteten Fenster der Brennaborwerke scheinen uns letzte Grüße zuzuwinken, und dann ging es mit Karacho hinein in die großen, schlafenden Wälder! Genthin, Burg! Hin und wieder fasse ich vorsichtig nach hinten, um mich zu überzeugen, ob mein Sozius auch noch da ist, und sehnsüchtig halte ich Ausschau nach dem Osten, ob sich nicht bald die ersten rosigen Anzeichen des kommenden Tages zeigen. Ganz langsam setzt die Dämmerung ein und mit ihr gleichzeitig für einige Minuten ein ganz feiner Regen, den ich durchaus als Erfrischung empfinde. Als ich gerade das Straßenschild „Magdeburg" lese, erblicke ich den ersten rötlichen Streifen am Himmel und zeige ihn Freund Reinhold. Dann stoppe ich den Motor und lasse die Maschine kurz vor der Elbbrücke ausrollen. Es ist Zeit zum Tanken, und wir steigen beide mit steifen Gliedern ab. Reinhold zaubert aus den Packtaschen einige mit Sprit wohlgefüllte Zwei-Liter-Ölkannen herbei, deren Inhalt geschwind im Tank verschwindet, während die leeren Kannen im Straßengraben landen. Sekunden später donnern wir schon weiter und passieren in Windeseile das schlafende Magdeburg.

Schmalle hat mich am Lenker abgelöst und flucht über die schlechten Straßen und vielen Steigungen, die uns das Leben schwer machen. Zu allem Überfluß fängt auch noch der Motor an zu knallen und arbeitet immer unregelmäßiger. Dreck im Vergaser! Wütend machen wir uns beide ans Bauen. Öfter als einmal holen wir Unrat aus der Benzinleitung, und so verlieren wir allerlei von der uns so kostbaren Zeit. Endlich läuft der Motor wieder einwandfrei, und bald taucht dann vor uns Helmstedt auf. Unser nächstes Ziel ist Braunschweig, und ich hatte mir schon die Fahrzeit dorthin ausgerechnet, als ich ein ominöses Schild erblicke: Umleitung! Natürlich wurde hier eine Straße neu hergerichtet. Auf jammerhaften Nebenwegen, wo man seine Not hat, nicht vom Sozius zu fallen, geht es im kleinen Gang vorwärts. So zuckeln wir über eine halbe Stunde fluchend vorwärts und sind froh, daß wir in Schlamm und Dreck auf total zerfahrener „Straße" überhaupt vorwärts kommen, bis wir endlich wieder die Hauptstraße erreichen. Endlich sind wir in Braunschweig und wiegen uns in dem Glauben, nun sei unser Leidensweg zu Ende. Immer wieder drängen uns Umleitungen auf wie zerpflügt aussehende Nebenwege fünfter Ordnung, und aus den letzten 39 Kilometern vor Hannover werden über 100 Kilometer Marterstraße, nachdem wir uns mehrfach wegen der mangelhaften Beschilderung verfahren hatten.

In Hannover, wo ich Schmalle, der müde geworden ist, wieder ablöse, werde ich hellwach, als wir durch die Altstadt mit ihren uralten, schönen Fachwerkhäusern trudeln. Meine Gedanken schweifen zurück in die Zeit vor dem ersten Weltkriege, wo ich mit meinen FN-Vierzylindern auf der Zementbahn am Pferdeturm unter dem Jubel der sportliebenden Hannoveraner manches schwere Stundenrennen gegen stärkste internationale Konkurrenz fahren konnte. In keiner anderen deutschen Stadt wurden wir Motorradrennfahrer damals mit solcher Begeisterung aufgenommen und gefeiert wie in Hannover. Im Rennausschuß saßen stets der Oberbürgermeister und der Kommandeur der Reitschule, und nach den Rennen gab die Stadt den siegreichen Fahrern immer einen großartigen Empfang. Das

alles tauchte wieder in meinem Gedächtnis auf, als wir schon längst auf der Straße nach Minden weiterbrausten. Bad Nenndorf, Stadthagen und Bückeburg zogen wie im Traume an uns vorüber, und trotz gebirgigen Geländes holte ich viel von der durch Umleitungen und miserable Straßen verlorenen Zeit ein. Plötzlich fängt die Maschine verdächtig an zu schlenkern und zu holpern. Ein Glück, daß wir gerade mit vermindertem Tempo bergauf fuhren. Hinterreifenpanne! Das hat uns gerade noch gefehlt! Drei stattliche Nägel im Hinterreifen! Damals beherrschte nämlich noch das Pferd die Straßen, und Hufnägel waren daher keine Seltenheiten. All unser Fluchen nützte uns nicht, wir mußten uns ans Montieren machen, obwohl wir beide schon reichlich erschöpft waren. Wir hatten jeder einen neuen Schlauch kreuzweise um die Brust gewickelt, und so war denn bald Abhilfe geschaffen.

Vor Hameln gibt es schon wieder mehrere zeitraubende Umleitungen. Damals Anno 1928 wurde eben überall im Reiche an den verwahrlosten Straßen gebaut und repariert. Einen Straßendienst gab es noch längst nicht, und so fuhren wir denn damals auf gut Glück und ohne die geringste Ahnung über den Zustand der Straßen los.

Die Uhr geht unerbittlich weiter, und Lüttrich ist noch weit! Bis dahin kann noch viel passieren, wenngleich unser wackerer Motor wie ein Uhrwerk läuft. Eine Gluthitze erfüllt den 19. Juli 1928, aber davon spüren wir beiden nur wenig, da uns ein scharfer Fahrwind mehr als nötig Kühlung zubläst. Bad Lippspringe! Das Pflaster ist hier ganz ungewöhnlich schlecht, und in den Löchern könnte sich oft ein mittelgroßer Hund gut verstecken. Durchgeschüttelt und durchgerüttelt, vom Rucksack immer wieder unbarmherzig ins Kreuz geschlagen, so schwanken wir mit unserer fauchenden Maschine durch Lippspringe, als ich plötzlich bemerke, daß wir schon wieder hinten einen „Platten" haben. Im nächsten Augenblick schleudern wir in ein tiefes Loch der Straße hinein, überschlagen uns mit der Maschine, und während Reinhold in kühnem Satze durch die Luft saust und sich die Schulter verstaucht, bleibe ich halb ohnmächtig mit doppelt angebrochener rechter Kniescheibe unter der Maschine liegen. Hilfreiche Hände ziehen mich hervor, bringen mich in die Gartenlaube und reichen mir Erfrischungen, während Reinhold den wiederum defekten Hinterschlauch auswechselt. Ich habe schwere Schmerzen im Knie, aber kein Wort fällt, das eine Aufgabe unserer Fahrt andeuten könnte. Nach über einer Stunde raffe ich mich wieder auf, übernehme die Führung der Maschine, die vollkommen unbeschädigt geblieben ist. Über Paderborn, Erwitte, Soest gelangen wir ins Ruhrgebiet. Meine Schmerzen steigern sich von Minute zu Minute, und Reinhold reibt sich verdächtig oft seine verstauchte Schulter. Die Fahrt durch das Industrierevier war damals so wenig wie heute ein Vergnügen. Stadt auf Stadt, und kaum einmal eine freie Strecke. Endlich, endlich sind wir in Wuppertal, und nach ungezählten Umleitungen erreichen wir Elberfeld-Barmen. Die Schmerzen in meinem Knie sind so unerträglich geworden, daß ich die Führung der Maschine an Schmalle abgeben muß. Ich sagte ihm nur noch, er möge sich nicht daran stören, wenn ich vor Schmerzen aufschreien würde, das hätte in Wirklichkeit nichts zu bedeuten. Bald nach dem Fahrerwechsel gerieten wir auf freier Strecke in eine polizeiliche Fahrzeugkontrolle. Als wir den Motor wieder laufen ließen, bemerkten die guten Polizeibeamten nichts davon, daß die Dämpfung fehlte. Bei wenig Gas lief die Maschine nämlich ziemlich leise, und wenn man bei schleifender Kupplung im zweiten Gang vorsichtig anfuhr, konnte man den Motor gleichfalls leise halten.

25 km vor Köln erblickten wir wieder das ominöse Wort „Umleitung!" Diesmal beachteten wir jedoch das Schild nicht — auf der Baustelle war bereits Feierabend —, und über Stock und Block kämpften wir uns vorwärts, bis wir endlich wieder die richtige Straße erreicht hatten. Großer Jubel herrschte bei uns „an Bord", als wir die Türme des Kölner Domes im goldenen Dunst des Sommerabends in der Ferne entdeckten. Bald hielten wir unsern Einzug in Deutz, und über die Deutzer Kettenbrücke gelangten wir dann hinüber nach der herrlichen Domstadt, deren wunderbare Silhouette wir von der Mitte der Brücke im ersten Lichterglanz genossen hatten. Über den Neumarkt fuhren wir zur Aachener Straße, und auf einer herrlichen, breiten Straße sausten wir im 90 km-Tempo auf Aachen los. Die Nacht war hereingebrochen, und nun glaubten wir die Gewißheit zu haben, daß wir tatsächlich Lüttich noch weit vor Mitternacht erreichen würden. Vor Aachen mußte ich trotz meiner anhaltenden Schmerzen im Knie die Führung wieder übernehmen, da Reinhold vor Kälte fast erstarrt war und kaum noch die Finger bewegen konnte. Dabei hatten wir einen ungewöhnlich heißen Tag hinter uns. Der dauernde scharfe Fahrwind hatte aber offenbar alle Wärme aus unserem Körper gesogen, und so froren wir denn wie an einem Wintertage. In gehobener Stimmung kutschierten wir nach Aachen hinein und erkundigten uns nach der Durchfahrt zur nahen belgischen Grenze in Richtung Lüttich. Wir fuhren in der Stadt in die Kreuz und Quer und landeten schließlich beim Hauptbahnhof. Als ich dort zufällig etwas von einer Emmichstraße hörte, die nach dem Erstürmer von Lüttich Anno 1914 benannt war, war ich froh und verließ Aachen nach über halbstündigem vergeblichem Umherfahren über die Emmichstraße. Durch einen in der Dunkelheit unheimlich anmutenden Hochwald gelangten wir endlich nach der deutschen Grenzstation Bildchen, wo wir gegen 21.30 Uhr eintrafen. Ein freundlicher Zollbeamter fertigte uns zwar ab, teilte uns aber gleichzeitig mit, daß die belgische Grenze bereits geschlossen sei und erst am nächsten Morgen um 7 Uhr wieder geöffnet würde. Trotz des Abratens setzten wir uns in Marsch zur belgischen Zollkontrolle. Der Weg führte durch das sogenannte Niemandsland.

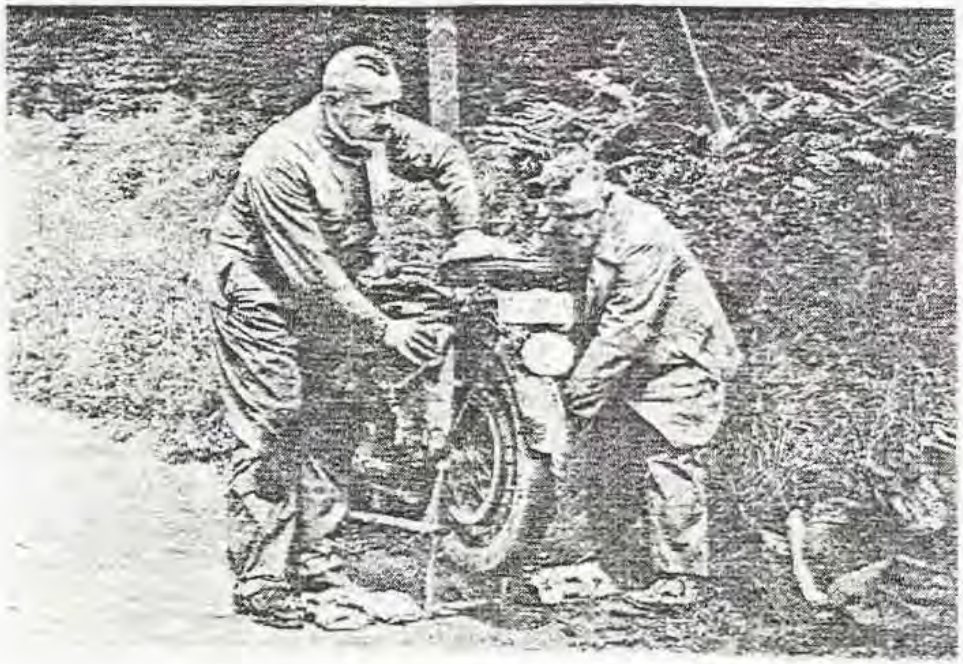
In einer gewöhnlichen Bretterbude am Schlagbaum trafen wir mehrere Zollbeamte und Zivilisten an. Eine trübe Petroleumfunzel erhellte den primitiven Raum notdürftig. Ich trug den Zöllnern meine Bitte in deutscher

Sprache vor. Sie erwiderten, daß sie uns unmöglich passieren lassen könnten, da seit 19 Uhr bereits alle Büros geschlossen seien. Alles Bitten half nichts, und schon glaubte ich, daß unser Reiseplan so kurz vor dem Ziel gescheitert sei, aber ich habe immer die Meinung vertreten, daß zum Aufgeben immer noch Zeit sei, und so setzte ich nun alles auf eine Karte. In bestem Französisch erklärte ich den Zöllnern unser Vorhaben und machte sie darauf aufmerksam, daß wir auf einer in Lüttich hergestellten Maschine unterwegs wären und Belgien selbst den Schaden zu tragen hätte, wenn wir nicht Lüttich in kürzester Frist erreichen würden. Außerdem stellte ich den Herrn in Aussicht, daß wir nach Aachen zurückfahren und dem Präfekten in Lüttich sofort telefonisch mitteilen würden, wie man unseren Erfolg aus formalen Gründen zunichte gemacht hätte. Dann zeigte ich den Herren als Beweis unsere Startbescheinigung aus Werneuchen. Ich sah plötzlich, wie die Augen des einen Zöllners aufleuchteten. „Vous êtes le coureur de FN, monsieur Geuder?" fragte er mich. (Sie sind der Rennfahrer von FN, Herr Geuder?). Als ich die Frage bejahte, schüttelte er mir freudig beide Hände, und seine Kollegen schlossen sich dieser Zeremonie an, und dann holte er eilig einige Cognacgläser herbei, füllte sie und stieß vergnügt mit mir an. Dann forderte er mich auf, ihm alle meine Grenzpapiere und 9.00 DM zu übergeben, stellte mir eine Bescheinigung darüber aus und ließ den Schlagbaum öffnen, nachdem er mir versichert hatte, daß er mir sofort am nächsten Morgen meine Papiere zu meinem Hotel in Lüttich schicken würde, was auch tatsächlich so erfolgt ist.

Von den besten Segenswünschen der belgischen Zöllner begleitet, aber leider nur auf einer Straße mit erbärmlichstem Kopfsteinpflaster, machten wir uns nun auf zur letzten Etappe. Wir schlichen nur so dahin und wurden furchtbar durchgeschüttelt, waren aber trotzdem sehr glücklich. Nur die Tatsache, daß ich nun keinerlei Legitimationspapiere außer der Bescheinigung des belgischen Zollbeamten besaß, verursachte mir etwas Unbehagen. In einem Städtchen sind die Bahnschranken gerade geschlossen, und ca. 40 Belgier, die meisten mit Fahrrädern, haben sich davor angesammelt. Ehe wir uns versehen, ist unsere Maschine von Neugierigen umlagert, und ich höre, wie sie flüstern „FN, FN!" Im nächsten Augenblick spricht mich auch schon ein Arbeiter an und fragt, woher wir kommen. Als ich ihm auf Französisch antworte, daß wir genau um Mitternacht 30 km hinter Berlin gestartet sind, geht ein ungläubiges Staunen über die Gesichter, Zigaretten werden uns angeboten, und die Fragen nehmen kein Ende. Und nun tue ich das, wovor mich der Attaché der belgischen Botschaft in Berlin, Monsieur Jolly, im Hinblick auf den in Belgien noch weitverbreiteten Deutschenhaß dringend gewarnt hat, ich nenne meinen Namen und gebe meine Nationalität bekannt. Die Wirkung war überraschend. Einige alte Arbeiter stürzen auf mich los und reißen mir vor Begeisterung bald die Arme aus. Von irgendwelchem Deutschenhaß keine Spur! In diesem Augenblick naht sich ein langer Güterzug, und als dann endlich die Bahnschranken zurückgeschoben werden, da gebe ich kräftig Gas, und unter dem Beifall der Belgier fahren wir weiter durch Vervins und finden auch sofort die Ausfallstraße nach Lüttich. Unbarmherzig hämmern auf dem erbärmlichen Kopfsteinpflaster unsere schweren Rucksäcke auf unseren wundgescheuerten Rücken, obwohl wir kaum mehr als 30 km Fahrt machen.

Nach und nach wird zu unserer Freude die Straße etwas besser, und ich kann das Tempo auf 50 km erhöhen. Von einer Beschilderung der Strecke ist kaum eine Rede, und die Nacht ist rabenduster, kein Stern ist am Himmel zu bemerken. Die Strecke nimmt und nimmt kein Ende, und schon fürchten wir, uns verfahren zu haben. Kein lebendes Wesen, das uns hätte Auskunft geben können, läßt sich in den Ortschaften blicken. Schon wieder fahren wir in einen Ort auf stark ansteigender Straße ein. Eine Katze huscht dicht vor uns über die Straße, und zwar von rechts her. Als ich mir gerade überlege, ob das Pech oder Glück bedeuten könnte, schält sich ein altes Ehepaar aus dem Schatten und will auch die Straße überschreiten. Ich halte sofort an und frage die alten Herrschaften, wie weit es wohl noch bis Lüttich sei. Die Antwort war verblüffend. Wir befanden uns nämlich schon in einer Vorstadt von Lüttich! Ich bedankte mich und klomm die Steigung weiter empor. Kaum hatte ich sie erreicht, als sich das Bild mit einem Schlage änderte. Vor mir erblickte ich ein Lichtermeer: Lüttich! Ich hielt einen Augenblick an, und wir weideten uns an dem prächtigen Anblick der hellerleuchteten Stadt. Unsere Herzen jubelten, und alle Schmerzen waren plötzlich wie weggeweht. Nur ein Gefühl des Triumphes beherrschte unser ganzes Denken. Wir waren die Sieger und hatten allen Zweifeln zum Trotze die Riesenstrecke von der Spree bis zur Maas in einem einzigen Tage bewältigt!

(Fortsetzung auf Seite 343)

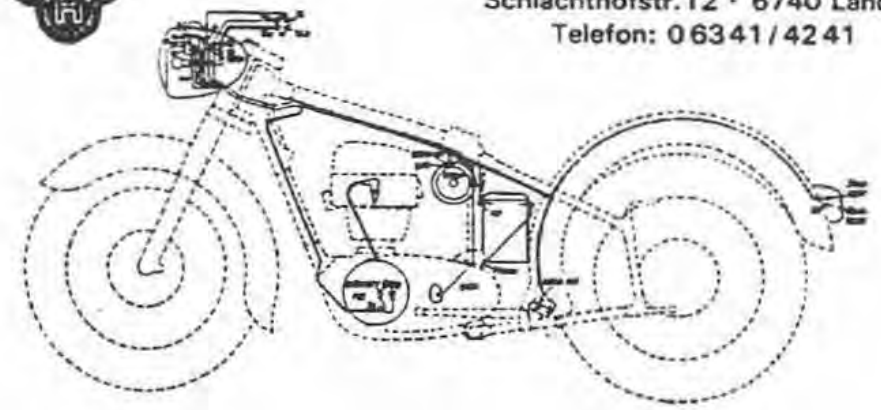


Opa Geuder erzählt

Mit ausgekuppeltem Motor rollten wir das lange Gefälle hinab nach Lüttich, passierten hinter einem der schwerfälligen, zweirädrigen belgischen Pferdekarren langsam die Maas auf einer hölzernen Notbrücke und hielten dann beim nächsten Polizisten an, um uns nach dem Wege zum Theaterplatz zu erkundigen, wo unser Hotel lag. Zu meinem Erstaunen antwortete der Beamte, in Lüttich gäbe es keinen Theaterplatz. Das hatte uns gerade noch gefehlt! Erst als ich erkundet hatte, daß der Platz am Stadttheater „Place Gréthri", nach dem französischen Komponisten benannt, hieß, bekam ich erschöpfende Auskunft, und drei Minuten später erblickten wir das Stadttheater und gegenüber in Leuchtschrift den Namen unseres als Ziel der Fahrt verabredeten Hotels „Hotel de l'Europe". Eine schönere Inschrift habe ich wohl kaum je im Leben erblickt. Wir waren am Ziel! Ich stellte die Maschine am Bordstein ab, aber als ich absteigen wollte, sank ich sofort in die Knie. Meinem Freund Reinhold ging es auch nicht besser. Wir waren eben so total erschöpft, wie es nur ein Fahrer nach so unmenschlichen Strapazen sein kann. Mühsam humpelte ich in die Vorhalle zum alten Portier, der mich von früheren Besuchen her sofort erkannte und herzlichst beglückwünschte. Und dann stellte ich mit ihm augenblicklich die Ankunftszeit fest. Es war der 19. Juli 1928 um 22.48 Uhr, telefonisch bestätigt durch einen Anruf bei der Hauptpost. Auf meine Frage nach Direktor Glaser, der uns mit den Direktoren der FN-Werke im Hotel erwarten wollte, erfuhr ich, daß die Herren unsere Ankunft nicht vor dem nächsten Tage zu Mittag erwartet hätten und sich im Theater eine Vorstellung ansähen. Ich wies den Portier an, sie nicht dabei zu stören und fragte nach unserem Zimmer. Wir waren nämlich beide müde zum Umsinken. Der Direktor des Hotels und viele Gäste umringten uns und schüttelten uns gratulierend die Hände, was auf uns aber jeglichen Eindruck verfehlte. Auch die Einladung zu einem glänzenden Souper lehnten wir ebenso ab wie den dargebotenen Sekt. Wir brachten unsere Maschine unter sicheren Verschluß, und dann geleitete uns der Hoteldirektor zu unserem Zimmer. Unseren Wunsch nach einem großen Syphon mit klarem Sprudelwasser erfüllte man uns sofort.

Und dann sahen wir in den großen Spiegel. Fast wäre ich vor meinem eigenen Konterfei entsetzt zurückgeschreckt! Zwei über und über mit Dreck und Ölschmiere überzogene bleiche Gesichter starrten uns entgegen. Erst nach mehrmaligem gründlichen Waschen und Bürsten nahmen wir wieder menschenähnliches Aussehen an. Auf ein Bad verzichteten wir vor tödlicher Erschöpfung. Gierig schlürften wir das kalte Sprudelwasser ein, und dann brachen wir die als Abschiedsgabe in Werneuchen erhaltene runde Mettwurst in der Mitte durch, verschlangen sie mit Heißhunger, und nun sanken wir in totenähnlichen Schlaf, vielleicht doch noch ein glückliches Lächeln auf den Lippen.

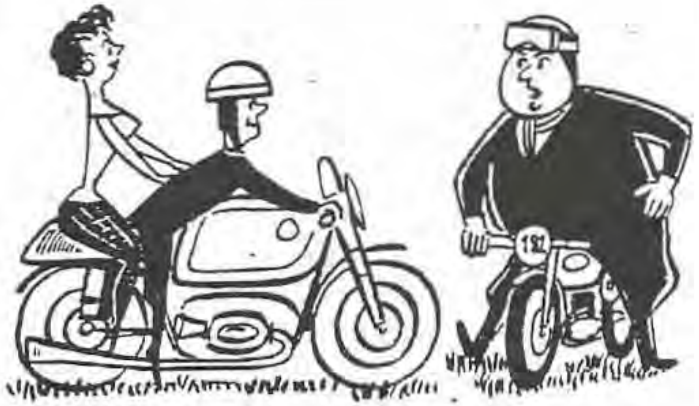
Elektro- u. Feinwerktechnik
Werner Laubersheimer
Schlachthofstr. 12 · 6740 Landau
Telefon: 06341/4241



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.



„Ich möchte bloß wissen, weshalb ich trotz meiner nagelneuen Maschine keinen Erfolg in der 250er-Klasse habe?"



Bestimmung des richtigen Getriebeschmiermittels

Für den Fahrer, der größte Kraftausnutzung durch Verminderung der Reibung und Abnutzung auf ein Mindestmaß erzielen will, ist richtige Getriebeschmierung ebenso wichtig wie richtige Schmierung des Motors.

Es muß betont werden, daß der Leistungsverlust durch die Kraftübertragung einen hohen Prozentsatz der Motorenleistung ausmachen kann. Nur durch richtige Schmierung kann dieser Kraftverlust auf das Mindestmaß herabgedrückt werden.

Das Getriebeschmiermittel muß genügende Zähflüssigkeit besitzen, um sich in den Lagern zu halten, die Zahnräder ausreichend zu schmieren und geräuschlosen Gang des Getriebes zu bewirken. Andererseits muß es flüssig genug sein, um ein Absetzen von Verschleißteilen zu ermöglichen.

Das Getriebeöl soll nicht so zähflüssig sein, daß es das Schalten erschwert oder gar so starr, daß sich die Zahnräder in das Schmiermittel eingraben und dann trocken laufen. Es darf aber nicht so dünnflüssig sein, daß es bei Füllung des Getriebekastens bis zu der vorgesehenen Höhe aus dem Gehäuse sickert.

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 HB 4/91 ueber 1/92, 4/92 und werden ihn auch in diesem fortsetzen. Wobei wir Tabellen aus dem Anhang ueber alle Folgen verteilen, um nicht am Ende eine Folge nur aus Tabellen bestehend bringen zu muessen. Die Seiten 28 und 29 sind verloren.

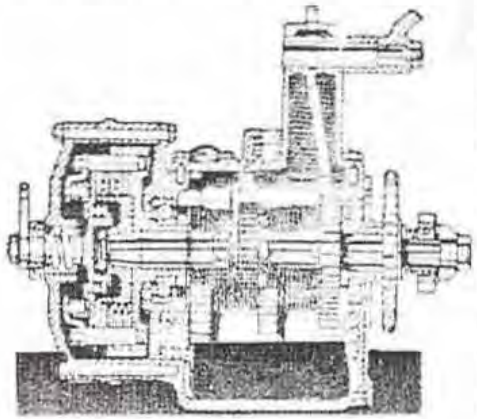
elektronische Regler
für 6 V, 12 V oder NC

- 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

Die Eigenart der Konstruktion des Getriebes stellt verschiedenartige Anforderungen an das Getriebeschmiermittel.

Für das Motorrad kommt heute hauptsächlich das *Dreiganggetriebe* zur Anwendung. Es unterscheidet sich von dem Zweiganggetriebe, das nur noch bei steuerfreien Maschinen anzutreffen ist, grundsätzlich nicht und stellt schmiertechnisch dieselben Anforderungen. Nur der Einfluß der Jahreszeit kann bei einigen Getriebekonstruktionen im Sommer beispielsweise die Verwendung eines zähflüssigeren Öles notwendig machen als im Winter. Dort, wo aus besonderer Eigenart des Entwurfs und der Bauausführung mit hochwertigen flüssigen Ölprodukten im Betriebe kein Auskommen gefunden werden kann, empfiehlt sich immer die Anwendung von weichem auch in der Kälte gut verteilfähigem Fett oder salbigem Schmierstoff, die auch im Winter einwandfreies Schalten und zuverlässige Schmierung sicherstellen.



Die Entwicklung des Motorradbaues führt zu weiter Verbreitung sogenannter *Einblockkonstruktionen*, bei denen Motor und Getriebe zu einer Baueinheit mit gemeinsamem Gehäuse vereint sind.

Trotzdem ist bei den meisten neuzeitlichen Konstruktionen das Getriebe von dem Kurbelgehäuse durch eine Wand vollkommen öldicht getrennt, so

daß zur Schmierung des Getriebes ein geeignetes Getriebeöl verwendet werden kann und eine gleichzeitige Schmierung des Getriebes durch das Motorenöl nicht stattfindet.

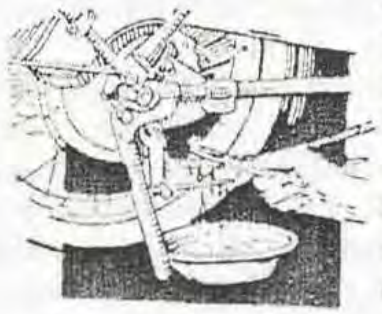
Es gibt jedoch auch Blockkonstruktionen, bei denen Getriebe und Motor schmiertechnisch eine Einheit sind. Hier ist die Ölauswahl zwangsläufig durch die Verbindung des Motorschmiersystems mit dem des Getriebes gegeben, und zwar wird hier mit großem Vorteil das für den Motor richtige Schmieröl die Aufgabe der Getriebeschmierung mitübernehmen.

Richtige Füllhöhe im Gehäuse. Überfüllung ist häufig die Ursache von Getriebeölverlusten. Andererseits führt eine unzureichende Ölmenge zu Zerstörungen und Anfressungen infolge fehlender Schmierung. Die richtige Höhe ist aus der Abbildung auf Seite 26 ersichtlich. Das Schmiermittel soll bei übereinanderliegenden Wellen bis zur Unterkante des untersten Lagers reichen.

Hat der Getriebekasten eine kleine Einfüllöffnung, so ist es bei Verwendung eines dickflüssigen Öles oder Fettes ratsam, das Schmiermittel zu erwärmen, um das Füllen bis zur richtigen Standhöhe zu erleichtern. Alle sechs Monate soll das gesamte Getriebeöl abgelassen und das Gehäuse gründlich gereinigt werden. Das Ablassen der Füllung erfolgt am besten unmittelbar nach einer längeren Fahrt, wenn das Schmiermittel noch warm ist. In diesem Zustand ist es dünnflüssiger und spült alle im Getriebegehäuse vorhandenen Verunreinigungen mit aus.

Zur Durchspülung wird zweckmäßig Petroleum verwandt. Erst nach vollkommenem Austropfen

Bad von Gargoyle Mobilfett Weich bzw. Gargoyle Mobiloel CC, das bis zum Schmelzen (nicht Sieden) erwärmt worden ist, und läßt sie darin liegen bis zum Erkalten des Schmiermittels. Nach dem Herausnehmen entferne man den überschüssigen Schmierstoff, da dieser nur die Ansammlung von Staub und Sand begünstigt.

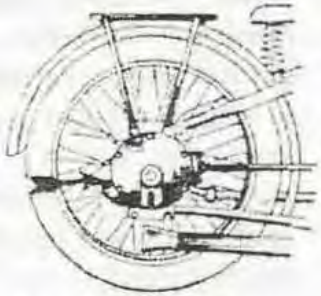


Geschlossener Kettenantrieb

Dieser Kettenantrieb ist zweckmäßig mit Gargoyle Mobilfett Weich oder Gargoyle Mobiloel CC zu schmieren. Die Kettengehäuse sind regelmäßig zu reinigen, um die Ansammlung von Straßenstaub und Schlamm zu verhindern. Man findet auch Kettenschmierung durch Öldunst aus dem Entlüftungsstutzen des Motors, vereinzelt auch Ölbadschmierung bei dicht gekapselten Ketten.

Kegelradantrieb

Bei Kegelradantrieb (Kardanantrieb) ist das Antriebsgehäuse mit Gargoyle Mobiloel C zu füllen, wenn das Gehäuse öldicht ist. Ist letzteres nicht der Fall, so ist zweckmäßig Gargoyle Mobilcompound zu verwenden. Es empfiehlt sich nach 1000 km die Ölfüllung im Antriebsgehäuse zu ergänzen. Nach etwa 5000 km ist die Füllung gänzlich abzulassen, das Gehäuse gründlich mit Petroleum zu reinigen und Frischöl aufzufüllen. Zum Zwecke des leichteren Einfüllens empfiehlt sich vorher eine geringe Anwärmung des Schmiermittels.



Magnetapparat

Wenn Ölschmierung vorgesehen ist, sind alle 3000 km zwei bis drei Tropfen dünnflüssiges Motorenöl vorsichtig in die Lagerstellen einzuführen. Auf jeden Fall ist eine Überölung zu vermeiden, da das überflüssige Öl die Wicklungen verschmutzt und Kurzschluß des Magnetzünders bewirkt.

Federgabeln

Bei Einrichtung für Ölschmierung verwende man Motorenöl und schmiere wenig, aber häufig. Bei Fettschmierung benutze man Gargoyle Mobilfett Weich oder Gargoyle Mobiloel CC.

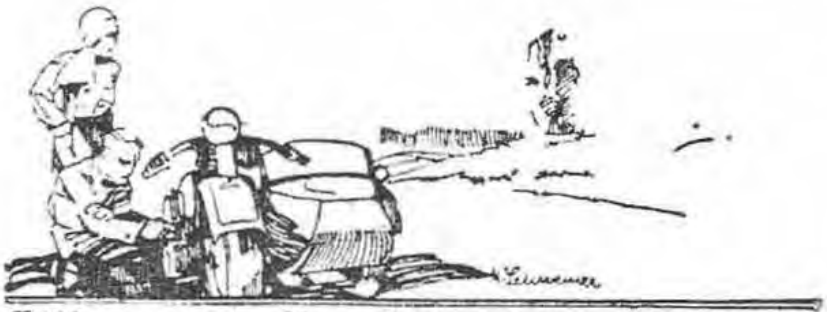
Lenkrohr

Es ist bei Bedarf mit Gargoyle Mobilfett Weich oder Gargoyle Mobiloel CC zu schmieren.

Kupplung

Zur überwiegenden Mehrheit kommt im Motorradbetrieb die Trockenlamellen-Kupplung zur Anwendung, die keine Schmierung erfordert.

Vereinzelt findet sich auch noch die Metallamellen-Kupplung, die geschmiert werden muß. Für diese ist ein leichtflüssiges Öl allein oder in Mischung mit 50 v. H. Petroleum zu verwenden, um hierdurch ein sicheres Fassen der Kupplung zu gewährleisten.



Störungen, ihre Ursachen und Abhilfe

Bei jedem Kraftrad kommen Betriebsstörungen vor, die in den meisten Fällen auf unsachgemäße Behandlung, mangelhafte Sauberhaltung und falsche Schmierung zurückzuführen sind.

Die erste und beste Abhilfe ist deshalb

sorgfältigste Pflege des Rades.

Dadurch werden die meisten Störungen überhaupt vermieden.

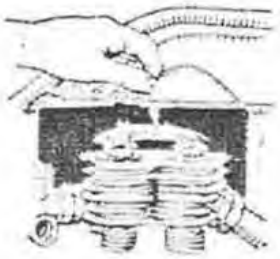
1. Der Motor springt nicht an

Es erfolgt keine Zündung

Zuerst prüfe man, ob sich nicht der Kabelschuh von der Zündkerze oder der Kabelstecker von dem Magnetapparat gelöst haben.

Dann erst kontrolliere man nach Abziehen des Kabelschuhes von dem Kerzenstift, ob beim Durchtreten der Maschine ein Funke überspringt, sobald man das Ende etwa in einem Abstand von 0,4 mm

an den Kerzenstift bringt. Dabei fasse man nicht am Kabelschuh selbst an, sondern an der Isolierung des Kabels (siehe Abbildung).

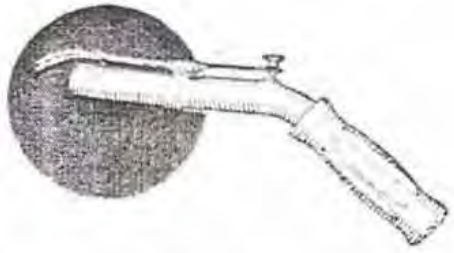


Springt ein Funke über, so ist die Zündkerze die Störungsursache:

Verrußte und verölte Zündkerzen reinige man mit einer Drahtbürste oder durch Auswaschen mit Benzin. Man kontrolliere den Abstand zwischen den Polen, dieser soll 0,4 mm betragen. Die Zündkerze muß durch eine neue ersetzt werden, wenn die Pole verschmort oder abgebrochen sind, wenn die Isolation gesprungen oder der Kerzenstift gebrochen oder locker geworden ist.



Springt jedoch bei der Kontrolle kein Funke über, so liegt die Störung im Magnetzünder, vorausgesetzt, daß das *Kabel* selbst keine *schadhaften Stellen* aufweist. Gebrochene Kabel sind notfalls durch neue zu ersetzen. Schadhafte Stellen der Isolierung können gegebenenfalls mit Isolierband umwickelt werden.



Bei *Störungen am Magnetzünder* untersuche man zunächst den Unterbrecherhebel. Dieser soll sich frei auf seinem Zapfen bewegen, aber nicht lose sein. Die

Name des Motorrades bzw. Motors	1929		1928		1927		1926	
	Motor		Motor		Motor		Motor	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter
Villiers-Motoren,								
175 ccm TT Supersport	D	TT	—	—	—	—	—	—
alle andern Modelle	TT	TT	—	—	—	—	—	—
V. W.	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Wanderer, 500 und 750 ccm	D	TT	D	TT	D	TT	D	TT
196 und 184 ccm	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT
Weiß	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Wels	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT
W. H. B.-Motoren	B	B	B	B	B	B	—	—
Wimmer, 500 ccm Touren	TT	TT	TT	TT	—	—	—	—
500 ccm Sport	D	TT	D	TT	—	—	—	—
200 ccm und DL 175 ccm	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Windhoff, 27 WO	BB	BB	BB	BB	—	—	—	—
Modell 1926 und WN 1925	—	—	—	—	BB	BB	BB	BB
200 ccm Villiers	TT	TT	—	—	—	—	—	—
W. M. R.	TT	TT	TT	TT	TT	TT	—	—
„Württembergia", B, B 3 PS, BS	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT
SS 20	D	TT	—	—	—	—	—	—
alle andern Modelle	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
York, Modell SS	D	TT	D	TT	D	TT	—	—
Modell A, B, C	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Zehner	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Zeus, alle Modelle	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Zündapp Z 200	BB	BB	BB	BB	—	—	—	—
alle andern Modelle	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc

Dieser „Gargoyle Wegweiser" beruht auf der Arbeit geschulter Fachingenieure und jahrzehntelanger Erfahrung der Deutschen Vacuum Oel Aktiengesellschaft in der Herstellung und Anwendung hochwertiger Schmiermittel.

GARGOYLE WEGWEISER FÜR GETRIEBE

Baujahre 1926–1929

(Einbaugetriebe und Motorradmarken mit Eigenbaugetrieben, deren Schmierung von der Motorschmierung getrennt ist.)

In der nachstehenden Aufstellung bezeichnen die rechtsstehenden Buchstaben und Zeichen die empfohlenen Gargoyle Schmiermittel.

Mb = Gargoyle Mobilfett Weich.
Mc = Gargoyle Mobilcompound.
★ = Dasselbe Öl, das für den Motor verwendet wird.
† = Im Winter verwende man Gargoyle Mobiloel Arctic.

Die übrigen Buchstaben bezeichnen die entsprechenden Marken Gargoyle Mobiloel.

Adria, Modell R	BB
Modell O	★
A. J. S.	C
Albion-Getriebe	BB
Allright-KLM, F II (mit JAP-Motor)	C
Ariel	Mb
B. M. W., R 52, R 57, R 62, R 63	D
alle andern Modelle	Mb
Böhme	Mc
B. S. A.	C
Burman-Getriebe	Mb
Cambra, 3 PS	Mb
Chater-Lea, 2½ und 4 HP	C
8 HP	CC
Cleveland, Vierzylinder 1926	C
Vierzylinder 1927–29	BB
Cursy und Curwy, 350 ccm	C
Douglas	C
E. B. S., Modell 1926 200 und 250	C
Excelsior (amerikanisch), Super-X und Super-X-Sport	A†
Flottweg, Modell III FK	C
F. N., alle Modelle, ausgenommen 350 ccm	C

Ami-Fahrrad-Hilfsmotor.

Ein Fahrradhilfsmotor bleibt ein Fahrradhilfsmotor, wenn er auch für jedes normal gebaute Fahrrad verwendet werden kann, im Betriebe billig und in seinen Abmessungen und Leistungen der verhältnismässig geringen Widerstandsfähigkeit des Rahmenbaues Rechnung trägt.

Bei der Konstruktion des „Ami"-Fahradhilfsmotors D. R. P. 333771, wurde von der Erkenntnis ausgegangen, daß es nicht notwendig ist, Leistungen von 1 PS zu überschreiten, wenn vorausgesetzt wird, daß

der Motor nur ein Gebrauchsrad betätigen und für Sportzwecke (Rennen) möglichst nicht verwendet werden soll. Bei Verwendung eines derartigen Gebrauchsrades wird mit diesem Motor mit Leichtigkeit ein Höchsttempo von 35 Std.-Km. erreicht, und es können mit Hilfe des eingebauten Getriebes Steigungen bis zu 10% genommen werden.

Der Motor kann in jedes gebräuchliche Fahrrad eingebaut werden, wobei vorausgesetzt wird, daß Geschwindigkeiten von 20 Std.-Km. bei schlechter Straße nicht überschritten werden. Wo aber mehr als 20 St.-Km. bei nicht einwandfreien Straßen verlangt werden, ist es notwendig, ein starkes Tourenrad zum Einbau zu verwenden.

Der „Ami"-Fahrrad-Hilfsmotor arbeitet im Viertakt. Beide Ventile sind gesteuert. Der Zylinder hat 50 mm Hub und 50 mm Bohrung. Das Hubvolumen beträgt 98 ccbm, die Steuer-PS 0,385.

Der Motor ist mit zwei Gängen und einem Freilauf ausgestattet. Der erste Gang hat nach dem Hinterrad eine Uebersetzung von 9:1, der zweite Gang von 17:1. Die Umschaltung der Kupplung geschieht durch einen einzigen Hebel von der Lenkstange aus. Sämtliche Teile bis auf die Pleuelstange sind auf Kugeln gelagert. Die Kurbel, die Zahnräder un Kupplungsteile sind aus Chromnickelstahl hergestellt. Der Kolben ist au Grauguß und mit drei Ringen versehen. Der Zylinder ist aus Stahl und mit den Rippen aus dem Vollen gedreht. Das Gehäuse ist aus Aluminium horizontal geteilt und der Zylinder mit Bolzen an diesem befestigt. Der Magnetapparat, nach eigner Konstruktion, ist am Gehäuse angebaut. Die Gesamtbreite des Magnetapparates beträgt 53 mm. Am unteren Ende des Gehäuses befindet sich eine Kolbenölpumpe, die automatisch die Schmierungen des Motors besorgt. Der Benzinbehälter für 100 km ausreichend ist abgeteilt, sodaß Oel und Benzin getrennt verwendet werden.

Der Antrieb nach dem Hinterrad erfolgt durch Kette; diese läuft über eine Führungsrolle, die gleichzeitig als Spannrolle dient und ein Nachspannen um 20 mm erlaubt. Das am Hinterrad befestigte Kettenrad, ist durch Reibung verbunden, sodaß direkte Stöße nicht übertragen werden, da dann das Kettenrad gleitet, wodurch die Kette nur sehr wenig gedehnt wird und dadurch nur normaler Abnutzung unterliegt.

Außer dem Hebel für die Kupplung ist auf der Lenkstange noch ein Doppelhebel befestigt, durch den Vergaser und Magnetapparat reguliert

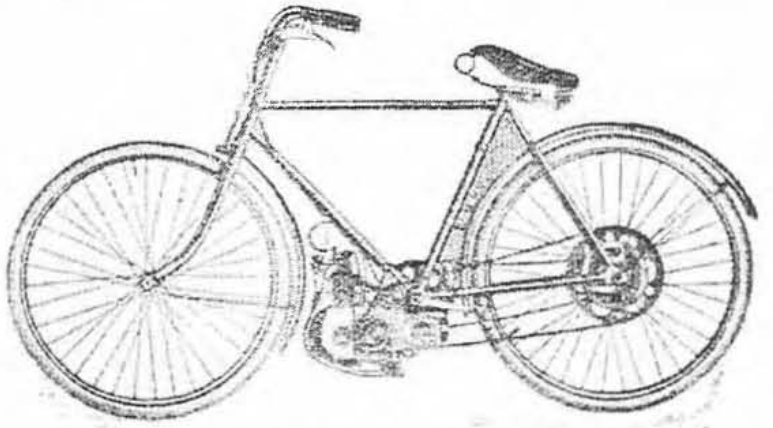
werden. Weiter befindet sich ein Dekompressionshebel auf der Lenkstange.

Durch den Einbau unter dem Tretkurbellager wird das Fahrrad am wenigsten beansprucht, da hier sämtliche Rohre zusammenlaufen und die Erschütterungen durch den Motor sämtlichen Rahmenrohren mitgeteilt wird. Außerdem wird durch die tiefe Lagerung des Motors die Stabilität bedeutend erhöht; weiter wird es dadurch, daß das Rahmeninnere vollständig frei ist, leicht möglich, das Fahrrad, selbst wenn der Motor heiß ist, auf die Schulter zu nehmen und in höher gelegene Wohnungen zu tragen.

Der Motor ist trotz der tiefen Lagerung der Verschmutzung nicht ausgesetzt, da er durch das Schutzblech des Vorderrades geschützt wird und sowohl Staub wie anderer Schmutz seitwärts an demselben vorbeigeht.

Durch das vorhandene Getriebe, ist die Tourenzahl bei der Fahrt in der Ebene verhältnismässig gering; sie beträgt 1000 — 1800 Touren, wodurch eine lange Lebensdauer erhöht wird. Bei der Bergfahrt, kann die Tourenzahl durch den 2. Gang bis auf 4000 gesteigert werden.

Der Benzinverbrauch ist ein außerordentlich geringer; ebenso ist der Verbrauch an Oel verschwindend klein.



„Ami-Fahrrad-Hilfsmotor".

Der Gnom Konkurent Ami.

Im letzten HB hatten wir nicht mehr genuegend Platz um den Konkurenten des Gnom, den Ami vorstellen zu koennen. Das wollen wir nun nachholen.

Horex Regina 350
Baujahr 1951 oder 1952

in gutem Zustand gesucht. Keine Unfallmaschine.

Angebot mit Foto der Maschine erbeten an:

Herward J. v. Ehrlich
Simone-Ferberstraße 6 · 8132 Tutzing
Tel.:08158/257-0 · Fax: 08158/257-250

Horex Regina

Heute will ich mir wieder eine Regina aufbauen, denn das war mein Motorrad vor über 30 Jahren. Damals habe ich sehr viele Probleme mit dem Motor gehabt, kein Pleuellager hielt länger als 20 000 Kilometer. Jetzt habe ich anhand der Formeln aus dem SKF-Katalog einmal die nötige Größe fürs Pleuellager berechnet. Ich will meine Kurbelwelle nämlich von der Firma Krech auf Dürkopp-Nadellager umbauen lassen, darüber habe ich schon Gutes gehört. Aber irgendwie erscheint mir alles noch zweifelhaft. Die Nadeln sind viel dünner als die Original-Rollen, dafür sind's halt mehr Wälzkörper. Können Sie mir Rechenhilfe geben, vor allem bei der Annahme der Belastungen?

Herbert Hauschild, 4100 Duisburg

Sie haben insgesamt sechs Seiten mit Formeln und Berechnungen gefüllt. Damit bin ich überfordert. Der angesprochene Umbau auf Dürkopp-Nadellager kann aber durchaus längere Lebensdauer bringen. Das Problem trat an meiner eigenen Regina ebenfalls auf, anfangs mit viel kürzeren Lebensdauerwerten. Aber die Ursache scheint mir weniger in der Pleuellager-Belastung zu liegen. Nachdem ich einmal festgestellt hatte, daß die Kurbelwelle seitlich fast zwei Millimeter hin- und herzuschieben war, habe ich das Kugellager 6304 auf der Nockenwellenseite gegen ein Rollenlager austauschen und die Welle seitlich mit Stahlscheiben auf maximal 0,1 Millimeter Spiel ausgleichen lassen. Von dem Zeitpunkt an hatte ich Ruhe mit dem Pleuellager. Wurde durch die seitliche Bewegung der Welle vielleicht nur das Pleuellager zu sehr verkantet? Dadurch würde das Lager schnell zerstört. Erfahrungen anderer Horex-Besitzer wären hier sicher hilfreich.

Leder wie neu

Der Horex-Freund Gerhard Tel.07251-63597 bietet mit seiner Firma alle Moeglichkeiten der Wiederaufarbeitung von Lederbekleidung und anderen Lederartikeln, wie sie der Horex-Fahrer nutzt. Auch sind die in eigener Fertigung hergestellten Reinigungs-, Faerb- und Pflegemittel bei Ihm zu beziehen. Interessenten wenden sich bitte an Gerhart Keller.

Schweizer Alpenfahrt

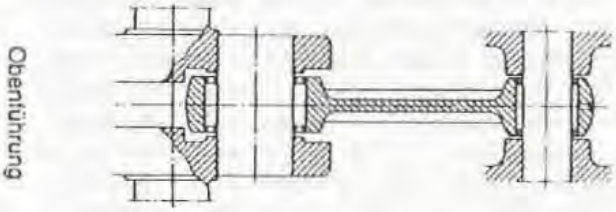
Fuer das Wochenende vom 23 bis 25 Juli 93, haben Bernhard Braegger und seine Freunde vor, eine Veranstalltung fuer Sport- und Rennmotorraeder am "Klausenpass" auszurichten. Dies entnahmen wir der Motorrad-Classig 6/92. Bedingung fuer die Teilnahme ist ein Fahrzeug mit Baujahr vor dem 31.Dezember 1947. Das Nenngeld richtet sich nach der Entfernung zum Heimatort, nach dem Motto, des so weiter des so weniger und umgekehrt. Es soll auf Gleichmaessigkeit, mit frei waehlbaren Schnitten von 45kmh bis 77kmh, ueber die 21,5km, 1237m Hoehendifferenz und 136 Kurven, gehen. Was geht nicht? Die Zuschauer duerfen nicht campen und koennen nicht mit Indivitualverkehrsmitteln anreisen. Es gibt einfach zu wenig Platz dort. Also ist auch fuer die Zuschauer eine Anmeldung erforderlich, bei der gleichzeitig Anreise und gegebenenfalls Unterkunft zu buchen ist. Info. bei Klausenrennen-Memorial AG, in CH-6460 Altdorf.

Der richtige Nadelkranz

Wir hatten im HB 2/92, Seite 22 bis 24, 31 und auf dem Deckblatt, einiges ueber Reparatur- und Liefermoeglichkeiten zu Kurbelwellen gebracht. Die Resonanz war zweigeteilt, Ablehnung und Zustimmung. Auch gab es so manche Anfrage. Michael Tel.0511-443783 hat nun die Antwort. Fuer eine Resi wurde eine Kurbelwelle auf Nadellager umgebaut. Man verwendete, wegen der gegebenen Einbaumasse, nicht einen fuer Pleuellagerung vorgesehenen Nadelkranz, sondern einen aus dem Normalprogramm von "SKF" Bezeichnung "K32x39x18". Das Beratungsgespraech bei "SKF" erbrachte, dass bis auf den Nadelkaefig die Nadelkraenze identisch sind. Die Nadelkaefige der Pleullagerkraenze sind fuer hoehere Drehzahlen ausgelegt. Bei den Tragzahlen ergeben sich aber keine Unterschiede. Doch einen Wichtigen Punkt spricht Michael noch an, das Axialspiel der Kurbelwelle ist aeusserst wichtig fuer die Lebensdauer der Welle. Zu grosses Axialspiel fuehrt zum Verkanten des Pleuellagers und damit zu seinem baltigen Tot. Aus einem Leserbrief von Herbert Tel.0203-25026, in der "Motorrad-Classic vom September 92 und der Antwort von Hans-Joachim Mai, wird eine Verbesserung der alten Regina-Kurbelwellenlagerung deutlich. Das rechtssitzende Kurbelwellenlager 6304.C3 wird gegen ein Rollenlager mit gleichen Abmessungen NUP304.C3 ausgetauscht und die Welle wird auf ein Axialspiel von 0,1mm, mit Stahlscheiben, ausgeglichen. (Umbau Curt Hahnenstein +) Doch fuer diesen Umbau ist noch ein Axialgleidlager, von Horex als Scheiben bezeichnet, mit der Teilenummer 02127200 und 02127300 notwendig. Erhaeltlich bei Fa.Ammon siehe seine Anzeige in HB 4/91 Seite 27 und dort die letzten beiden Zeilen der Position 6/14, oder bei "Putsch-Berger". nach. Die große Scheibe wird zum Lager hin und die kleine Scheibe, in der Großen sitzend, zur Kurbelwelle hin, zwischen Kurbelwelle und primärseitigem Kurbelwellenlager, eingebaut. Zum besseren Verstaendnis und auch weitergehenden Hilfen, Siehe HB 3/92 Seite 26, HB 1/91 Seite 19, HB 1/92 Seite 19, HB 2/92 Seite 12, 23 und 31, HB 3/91 Seite 24, 16 und 17, HB 2/91 Seite 22. Wir werden in einem zukünftigen HB, die verschiedenen Lagerungen der Regina Kurbelwelle, genauer beschreiben.
Hier geben wir die fuer uns interessanten Passagen, aus dem "SKF" Katalog, weiter und hoffen, dass durch das dort Geschriebene, einigen geholfen ist. Danke an Michael.

Konstruktionshinweise

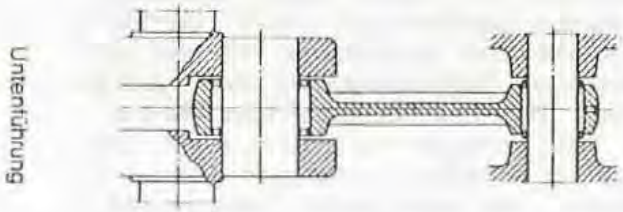
Pleuellagerungen werden heute serienmäßig nach zwei Konstruktionsprinzipien ausgeführt: der Unten- und der Obenführung. Die Untenführung ergibt eine genauere Pleuelführung, die Obenführung dagegen günstigere Reibungsverhältnisse. Obenführung empfiehlt sich aber nur bei verhältnismäßig kurzen Pleuelstangen.



Untenführung

Bei der Untenführung wird die Pleuelstange zwischen den Kurbelwangen axial geführt. Zur Schmierstoffversorgung des Kurbelzapfenlagers und zur Schmierung der seitlichen Führungsflächen sind am Pleuelauge Bohrungen, Schlitze und Nuten anzubringen. Hohe Drehzahlen erfordern zudem gehärtete und sauber bearbeitete Führungsflächen an den Kurbelwangen für den Nadelkranz und das Pleuel.

Die axiale Führung des Kolbenbolzenlagers erfolgt zwischen den Seitenflächen der Kolbenaugen; sind diese rechtwinkelig und eben, kann auf zusätzliche Anlaufscheiben verzichtet werden.



Obenführung

Die Obenführung, bei der die axiale Führung des Pleuels zwischen den Seitenflächen der Kolbenaugen erfolgt, gewährleistet bessere Schmierstoffversorgung des Kurbelzapfenlagers und günstigere Reibungsverhältnisse. Ein Anlaufen des Pleuels an den Kurbelwangen wird vermieden.

Bei der Obenführung sollte die Kolbenbolzenlagerung so breit wie möglich ausgeführt und das Pleuelauge mit einer Schmierbohrung zur besseren Schmierstoffzuführung versehen werden. Sind die Stirnflächen der Kolbenaugen – die Anlaufflächen von Nadelkranz und Pleuel – rechtwinklig und eben, kann auf zusätzliche Anlaufscheiben verzichtet werden. Bei hohen Drehzahlen sind jedoch stets entsprechend gestaltete, gehärtete und feinbearbeitete Anlaufscheiben vorzusehen.

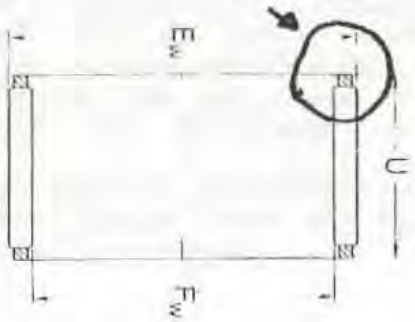
Für den Nadelkranz der Kurbelzapfenlagerung bleibt die exakte radiale Führung erhalten, wenn für Pleuel und Käfig die gleiche Breite vorgesehen und das erforderliche axiale Spiel für das Pleuel durch Eindrehungen in den Kurbelwangen erreicht wird. Besondere Maßnahmen zur Schmierstoffversorgung sind allgemein nicht erforderlich.

Nadelkränze für Pleuellagerungen

Wahl der Nadelkränze

Bei Pleuellagerungen kann die Wahl der Nadelkranzgröße allein nach dem Hubraum eines Zylinders erfolgen. Eine rechnerische Bestimmung ist zwar möglich, aufgrund der inzwischen gesammelten Erfahrungen auf diesem Gebiet jedoch nicht erforderlich. Die nachstehende Tabelle zeigt bewährte Nadelkränze für Kurbelzapfen- und Kolbenbolzenlagerungen in Abhängigkeit vom Hubraum. Innerhalb eines Hubraumbereichs empfiehlt es sich, bei zunehmenden Kurbelwellendrehzahlen jeweils die schmaleren oder kleineren Nadelkränze zu wählen.

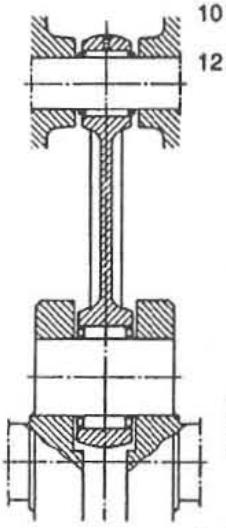
Nadelkränze
F_w 32–42 mm
normal

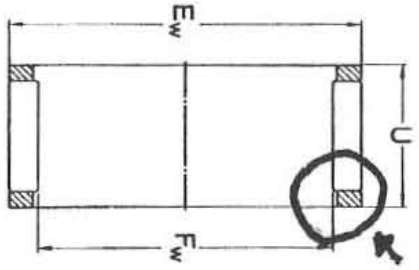


Nadelkränze für Pleuellagerungen

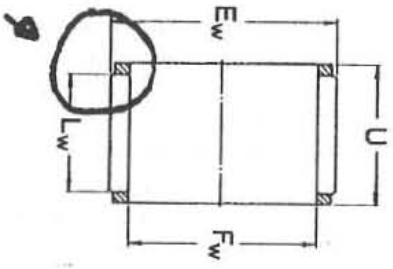
Bewährte Nadelkränze für Pleuellagerungen in Abhängigkeit von der Hubraumgröße

Lagerung	Hubraum in cm^3 bis 40	(40) bis 60	(60) bis 100	(100) bis 150	(150) bis 200	(200) bis 300	über 300
Kolbenbolzen Nadelkränze, Reihe KBK	9×13×12.5	12×15×15	12×16×16	14×18×21	16×20×20	18×22×24	20×24×30
	10×13×14.5	12×15×17.5	14×18×14.5	15×19×20	18×22×22	18×22×25	20×25×22
	10×14×13	12×16×13	14×18×17	16×20×20	18×22×24	20×24×30	
	12×15×13						
					20×26×17		
	12×16×10	14×18×10	16×22×12	18×24×15	22×28×13		30×37×16
Kurbelzapfen Nadelkränze, Reihe KZK	12×17×10	16×21×10	18×24×12	20×26×12	22×28×16	22×29×16	35×42×20
	14×18×10	16×22×12	18×24×15	20×26×17	22×29×16	25×32×16	40×48×20





Nadelkränze für Kolbenbolzenlagerungen
F_w 9–20 mm



Nadelkränze für Kurbelzapfenlagerungen
F_w 12–40 mm

SKF

Nadelkränze für Kolbenbolzenlagerungen

Pleuellagerungen von Verbrennungsmaschinen und Kompressoren kleiner bis mittlerer Baugröße, aber auch andere Lagerungen, bei denen hohe Beschleunigungen auftreten, sind besondere Anwendungsgebiete von Nadelkränzen. Hier haben sie sich trotz der schwierigen Betriebsbedingungen, wie z.B. hohe Temperaturen oder ungünstige Kräfte-, Bewegungs- und Schmierverhältnisse, bestens bewährt.

Die Nadelkränze für Pleuellagerungen haben Käfige besonders hoher Festigkeit mit optimal gestalteten Führungszonen für die Nadelrollen im Käfig und für den Käfig selbst. Sie werden in zwei Ausführungen geliefert, da die bei hohen Drehzahlen umlaufenden Kurbelzapfenlager anderen Betriebsbedingungen ausgesetzt sind als die Kolbenbolzenlager, die hochfrequente Pendelbewegungen aufzunehmen haben.

Nadelkränze für Kolbenbolzenlagerungen
Nadelkränze für Kolbenbolzenlagerungen – Reihe KBK – haben einen Massivkäfig aus Einsatzstahl und sind auf ihrer ganzen Breite innengeführt, d.h. der Käfig wird auf dem Kolbenbolzen geführt. Innenführung erlaubt die Verwendung langer Nadelrollen und ermöglicht eine optimale Käfigführung.

Nadelkränze für Kurbelzapfenlagerungen
Nadelkränze für Kurbelzapfenlagerungen – Reihe KZK – haben phosphatierte Käfige aus hochwertigem Vergütungsstahl. Diese weisen zwei große feinstbearbeitete Führungsflächen am Mantel auf, die den Nadelkranz bei minimaler Flächenpressung funktionssicher radial in der Pleuelbohrung führen. Dadurch ist die Verwendung dieser Nadelkränze auch noch bei hohen Drehzahlen möglich.

Horex-Freunde unter sich.

Horex-Freunde kommunizieren, Horex-Freunde sind Gastgeber, Horex-Freunde helfen, Horex-Freunde machen etwas gemeinsam. Die Buchstaben hinter jedem Namen, der am Schluß angefügten Namensliste, haben folgende Bedeutung.

G = Getränk z.B. Kaffee oder Bier steht für Horex-Freunde oder Veteranenfahrer, die vorbeischauen, bereit. Nach Möglichkeit erst anrufen.
F = Frühstueck (kleine Mahlzeit) für Horex- oder Veteranen-Fahrern auf Tour. Nach Möglichkeit erst anrufen.
H = Ich leiste einem liegengebliebenen Horex- oder Veteranen-Fahrer Hilfe.
Bn = Horex-oder Veteranen-Fahrer auf Tour finden "n" Betten oder Schlafplätze. (B2 heißt zwei Betten, B3 = drei Betten oder Schlafplätze u.s.w.).
Auf jeden Fall vorher anrufen.
S = Ich bin an einem Stammtisch in meinem Raum interessiert. Gleichgesinnte mögen 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 für tech. Erfahrungsaustausch zur Verfügung.
Sa = Sammle Horex, Columbus, Motorenfabrik Oberursel, oder Rex. z.B. Stationaermotore, Fahrrad, Einmachglas, Dokumentation, Bilder u.s.w..

Und nun die uns bekannten Anschriften, wir bitten um weitere Meldungen, die wir in der nächsten Ausgabe des HB bekannt geben. Einmal Jährlich werden wir dann einen Überblick aller Meldungen im HB bringen.

Schwarz Uwe:Kirchbachweg 12:w7811 Sulzburg:Tel.07634-8159:G,H:
Koch H.:Eggartstr.10:w8224 Chiming/Egerer:Tel08664-1439:G,H,Rg,I:
Schmitz K:Plinganserstr.40:w8 München70:089-778380:S,Rg,I,Sa,T:
Waschull Heino:KleineHoll:w2Hamburg74:040-7153187:W,S,B2,H,F,G,Rg:
[redacted]
Bunger Uwe:Am Sandberg 14:w2803Weyte/Lesste:0421-802705:G,H,Rs:
Müller Helmut:Fichtenstr.7:w7742 St.Georgen 4:07725-7606:S,Rs:
Juritz Bernd:Sportstr32:w3542Willingen1:05632-1895:G,F,H,B?,S,Rg:
Friess Thomas:Wengenweg1:w8941Westerheim:08336-7824:G,H,Rg:
Pose Günter:Nettebergerstr. 97:w4714 Bork:Tel. 02592-63133:S:

Clubwappen!!!!

Uns fehlen die Wappen folgender Horex- Clubs, Freunde oder Stammtische und Vereinigungen. Wie Horex-Club Frankental, Horex-Freunde Bad Kissingen, MC-Jovel, Veteranenfreunde Taunus, Veteranenfreunde Dreieich, Horexfreunde Rhein/Neckar, Rahlstedter Motorrad Oldis, und Veteranenfreunde ödernhardt/Bergeln. Wenn vorhanden bitte nachreichen. Danke!

Strassenlage wie Sau!!

Der gute alte "Gilsterhobel" kann wieder bezogen werden. Dies entnahmen wir der Gummikuh 10/92. Diesen Reifenhobel fuer die Feinstprofilierung bietet Fa. AMEX GmbH, Roetzberg 61, w-3057 Neustadt 1, Herr Schneeren, Tel. 05036-2455, fuer 38,50DM an. Dieser Hobel wirkt Wunder bei alten oder von neu her harten Decken. Aber auch neue sonst gute Decken lassen sich damit verbessern. Frueher war dieser Hobel ein muss fuer "Schnelle-Leute". Der Hobel schneidet ca. 2mm tiefe umlaufende Laengsrillen (nur Schnitte also kein Materialabtrag), in einem Abstand von ca. 3mm, in die Laufflaeche, des zu verbessernden Reifen. Dadurch verbessert sich die Kurvenhaftung entscheident.

Motorradmuseum Glindow bei Potsdam

Glindow ein verschlafenes kleines Nest, aber urgemuetlich. Als wir um 19.00 Uhr dort ankamen, fragten wir sogleich nach dem Motorradmuseum und erfuhren, dass der 1. Vorstand Herr Mueller in der Luise-Jahn-Strasse wohnen wuerde. Das sei in der Neahe der Kirche. Wir gleich dorthin um einen Termin auf den neachsten Tag festzumachen, da an diesem schon zu war. Wir also dorthin und in den Hof, und gebimmelt, an der kleinen Glocke die im Innenhof haengt. Keiner da-, kam da gleich eine Stimme vom Nachtbarhaus. Nach einem kurzen Gespraech stellte sich heraus, dass der zweite Vorstand Herr Vaupel in der Dr.-Wolfstrasse 70 wohnt. Wir bedankten uns und fuhren sogleich weiter dort hin, um nun doch den heiss ersehnten Termin zur Besichtigung zu ergattern. Der freundliche Herr Vaupel sagte auf 8.30 Uhr, am naechsten Morgen, zu. Und gespannt gingen wir in unser leicht gefundenes Quartier, in dem von ueberaus hilfs bereiten und netten Leuten gefuellten Ort. Die freundliche Quartierseltern plauschten noch mit uns und so verging die Zeit, bis zur Bettruhe, mit einer Flasche selbstgemachtem Kirschenwein, wie im Fluge. Nach ausgiebigem Fruehstueck, gut gestaerkt und ausgeruht, fuhren wir zum Museum, wo uns Herr Vaupel schon erwartete. Das Museum machte schon von aussen auf uns einen guten Eindruck, der sich sogleich nach innen fortpflanzte denn es waren darinnen D-Rad Type R05 Bj.25, DKW E200 Bj.27, BMW Type R52 Bj.28, EMW250 Bj.55, NSU500 Bj.28, Stock Type RM7 Bj.25, Orionette Bj.21, ARDIE, Puch, Victoria, AWO, Simon, FN und viele mehr, etwa 20 Motorraeder und 11 Fahrraeder. Auch noch mehrere Motore und andere Kleinigkeiten bewunderten wir fuer 2,- DM Eintrittspreis. Wirklich eine Augenweite, die man sich nicht endgehen lassen sollte. Wir fragten noch wie es zum Museum gekommen war. Herr Vaupel erzaehlte, dass die kleine Halle frueher eine Obstsammelstelle gewesen war und sie nach abwandern des Besitzers, der im Rentenalter in den Westen ging, vergammelte. Die Mitglieder des seit 1990 gegruendeten Vereins "MC Bluetenstadt Werda" bauten die Halle in eigener Regie um und machten daraus ein sehenswertes kleines Prachtstueck der Motorradbaukunst mit Inhalt. Nach dem Besuch verabschiedeten wir uns. Herr Vaupel ging zu seiner Arbeit und wir fuhren weiter Richtung Daenemark, wo wir unseren Urlaub verbrachten. Auch dort froehnte ich noch meinem Hobby dem "Veteranismus". In Nordeuropas groesstem Zweiradmuseum in Stubbekobing (Daenemark) mit etwa 200 Motorraedern und wenigen Mopeds, das groeste was ich je gesehen habe waehrend meiner langjaehrigen Leidenschaft, ein wahres Goldstueck unter den Zweiradmuseen.

Klaus Gerber
Tel.07221-61919

öfnungszeiten: Motorradmuseum Glindow
SA-SO 10.00-12.00 u.13.00-17.00 Uhr Mi 13.00-17.00 Uhr
Tel 40167 oder 2206 Vorwahl wahrscheinlich Potsdamm?

öffnungszeiten: Radioog u. Motorradcyclemuseum Stubbekobing
Juni, Juli, Aug. jden Tag 10.00-17.00 Uhr
Ab Ostern bis 1 Juni SA, SO u. alle Feiertage 10.00-17.00 Uhr
Im September. SA u. SO 10.00-17.00 Uhr

Redaktionsschluss fuer HB 2/93 ist Anfang Maerz 92. Das Heft erscheint am 15 April 1993.

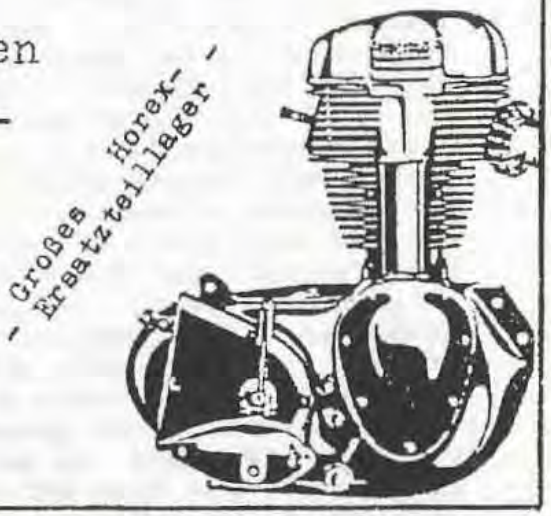
Blinde Scheinwerfer!

Da hilft kein putzen und polieren, durch jede dieser Massnahmen wird es nur noch schlechter. Entweder, man bekommt ein neues passendes Teil oder ab zum Spezialbetrieb. Die Motorrad-Classic 6/92 nennt einen solchen Betrieb: Ing. Buero Gahn, Industriestr.8, w-8523 Baiersdorf, Tel.09133-3908. Ein 150er Reflektor kostet ca.85,-DM. Siehe aber auch HB3/92 Seite 14 und HB1/91 Seite 23 vielleicht geht es auch billiger.

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!



Fahrerkleidung für den Winter

So mancher würde ja im Winter bei Eis und Schnee gerne seine Horex bewegen. Oder er würde gerne einmal an einem urigen Wintertreffen, wie im HB angezeigt, teilnehmen. Doch das Problem ist, man hat nicht die richtigen Klamotten für diese Jahreszeit! Und wer möchte schon 500,-DM und mehr, nur für die ein- zweimal die man diese Klamotten nutzen kann, ausgeben. Da ist die Frage berechtigt: Ist das der Spass noch wert? Doch in der Gummikuh 11/92 wird die Lösung dieser Misere geboten. Die Fa. Kirchner-Kittler Freizeitversand, Sieverhütter-Str. 1, in w-2358 Kattendorf, Tel.04191-8625, oder Fax 04191-5153 bietet aus Ex-DDR Beständen, zweiteilige Motorradanzüge zu Preisen zwischen 45,- und 55,-DM an. Die Anzüge sind aus wetterfestem Material neben dem Hosenträger, wird zur Wärmeisolierung, ein einknöpfbares Innenfutter, für Hose und Jacke, mitgeliefert. Unsere Empfehlung: Unbedingt zwei Nummern größer bestellen, um möglichst bequem und mit den nötigen Unterkleidern, auf dem Motorrad Platz nehmen zu können. Jetzt fehlt nur noch ein warmer Fuß. Neben einer Anfrage bei der oben genannten Firma nach winterfesten Stiefeln aus EX-DDR Beständen, empfielt die Gummikuh die Fa. Village Cycles, K.-H. Arndt Beul 12, in w-5230 Ingelbach, Tel.02688-592, Fax 02688-8995. Die haben dort einen wasserdichten Stiefel, mit herausnehmbarem Innenfutter und eingelegter Filzsohle, Namens Yeti-Stiefel für 89,-DM. Diese Stiefel sind eigentlich für Schneemobilisten hergestellt. Für ganz verfrorene bietet diese Firma auch elektrischbeheizte Einlegesohlen an. Diese Sohlen nehmen bei 12Volt 25Watt Leistung auf; bei 6Volt dürften diese Sohlen immer noch etwas wärmen. Wer sich dann noch beheitzte Lenkergriffe (z.B. Fa. Hein Gericke) anbaut, Sollte spätetens jetzt auf seine Leistungsbilanz im 6Volt Bordnetz achten. Aber eine Behandlung dieses Themas würde den Rahmen dieses Beitrags weit überschreiten. Vielleicht wäre dies eine Aufgabe für einen unserer Leser, der sich mit diesem Thema schon einmal beschäftigt hat. Jetzt fehlen nur noch die Lenkerstulpen und Handschuhe, hier wende man sich an den örtlichen oder versendenten Motorradhandel, um entsprechend bedient zu werden.

Treffen-Ausstellungen-Maerkte

+-Ausfahrttermine des HC Taunus Info bei Marina Tel. 06172-81898+
+ w6380 Bad Homburg liegen noch nicht vor. Aber ? +
+ Wo bleiben die Termine der anderen Clubs ???????????????? +

+ 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 +
+22 bis 24.1. Wintertreffen der Horex und Gespannfreunde +
+ w7189 Frankenhardt Mainkling naehe Creilsheim +
+ Info bei Fritz Tel. 07959-634 +

-23 bis 24.1 Markt in w-3180 Wolfsburg Tel. 02263-6524

+5.2 bis 7.2 Elefantentreffen in w8391 Solla bei Thurmansbang +
+ im Bayrischenwald. Bewirtung dort und Info. durch +
+ Fritz vom HuGf-Mainkling Tel. 07959-634 +

+6 bis 7.2 Markt in Emden Nordseehalle Tel.02263-6524

+ 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 +
+13 bis 14.2. Priv. Horex-Wintertreffen bei Ulrich Herrmann, +
+ Abtei 8, w-3477 Marienmuenster Tel.05276-8404 +
+ ca. 24 Teilnehmer moeglich. +

+18 bis 21.2 Techno Classica Essen Tel.02407-17300
+19 bis 21.2 Vehikel 93/1 in NL-3512 VJ Utrecht Tel0031-30-328808
+27 bis 28.2 Markt in Trier Tel.02263-6524
+26 bis 27.3 Markt in w3500 Kassel
+27 bis 28.3 Classic Mobil München Tel. 089-3081724
+3 bis 4.4 Markt in w-6490 Schlüchtern Tel.06661-5775
+23 bis 25.4 Hessen-Nassau Maraton w6348 Herborn
+24 bis 25.4 Markt in w6700 Ludwigshafen
+25.4 Rallye in w-4050 Mönchengladbach 4 MSC Wickrath Posf.400101
+1.5 Rallye in w5250 Euskirchen Dom-Esch
+1 bis 2.5 Markt in w7900 Ulm

+9.5 IIV. Richard Kuechen Gedaechnisfahrt w6748 Bad Bergzabern +
+ Tel. 06349-8506 +

16.5 Vet.Ausfahrt w7100 Heilbronn Tel.07134-8656

* 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 *
*28 bis 31.5 in w 6416 Poppenhausen bie w6400 Fulda *
* 39igste Horex-Sternfahrt Fulda Tel.06658-562 Werner *

-31.5 bis 11.6 Isel of Man Tel, IOM-624-621323-661930
+4 bis 6.6 Rallye w-2418 Ratzeburg Tel. 04541-82339
+5.6 Markt in Komp/Tirol Tel. 0043-5242-73226
+5.6 Eduard Molitor Gedaechnisfahrt w7081 Aalen 07366-5587
+5.6 Ralley in w2240 Heide "Fichtenhein"
+6.6 Rally im Neuffener Tal w7443 Frickenhausen
+12 bis 13.6 Oltimerfesival w8200 Rosenheim

+ 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 +
+18 bis 20.6 Horex-Treffen in Norwegen Tel.0047-4-851446 Arne +

+1 bis 4.7 Treffen Interalpen-Hotel Tyrol Tel.0043-5262-606
+3 bis 4.7 Treffen Sinsheim Museum Tel.06221-3000309
+3 bis 4.7 Vet.Ausfahrt Bietigheim
+3 bis 4.7 Ralley in Aldingen

+September vierwoechige Fahrt ueber die "Route 66" in USA
CAAR Deutschland Tel.06243-8956 auch Motorrad.
+9 bis 10.10 Markt in w-6800 Mannheim

* + **Diese Zeichen bedeuten: neu, wichtig oder verändert.**

Anzeigen

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

Nachgebaute Steib S350 Beiwagen für VB 950,-DM bei Fritz von den HuGF Mainkling.Tel07959-634

Tausche übrige SB35 Teile gegen gesuchte SB35 Teile. Manfred Tel.06772-5433 o. 06131-134012

Suche Fahrgestell für SB35 nach Möglichkeit komplett. Aber auch Teile davon.Habe bisher nur den Motor. Ulrich Tel.07522-3273

Verkaufe Reginamotore von 0 bis 06, generalüberholt, komplett, ohne Vergaser u. Lima, einbaufertig. Ulrich Tel. 05276-8404

Verkaufe: Resi./Imp. Lampe; 19" Borani Alufelgen; Denfeld Gepäckträger; Ideal Rennscheibe; Steib TR 500 Kotflügel; 24mm Bing Vergaser. Suche: Bremsgeberzylinder für Seitenwagenbremse, zum Einbau in Gestänge der Hinterradbremse. Hydraulikseitenwagenbremse von Ate. Remco Tel. 05205-20377 Ab 19.00

Verkaufe Horex S2, Bj.ca. 1932; bis auf Scheinwerfer,Ruecklicht u. Tacho komplett; rostig aber original; Motor dreht, MotorNr. 21201; VHB 4800,-DM oder Tausch gegen Restaurierungsprojekt BMW-Vorkrieg oder Riemen-Motorr ggf. mit Wertausgleich. Wolfgang Tel. 04541-83144

Suche Tank fuer Resi. oder Imp. Michael Tel.0511-443783

Suche Kraftstofftank fuer Horex T6 Bj.37;eventuell Tausch gegen andere Ersatzteile fuer T6. Raimund Schweizer Ditzenbacherstr.47; w-7345 Deggingen

Suche Vr-Gabel Regina 1 bis 4. Verk. Regina0,Bj,51,zum restau. Kompl. mit vieln Neu- u.Ersatz-Teilen, 4200,-DM. Verk. Regina, Bj.53, zum restaurieren, Kompl. 2800,-DM. Tel.05366-7450 HansRu

Suche Zylinderkopf, Zylinder u. Ventildeckel für Regina 350. Tel.07131-482000 bis 17.00Uhr

Neuer Horex-Stammtisch im Ruhrgebiet. Bitte lesen Sie in diesem Heft unter Clubabende und Stammtische oder rufen Sie an Tel. 02592-63133 o. 05021-66243

Ventileinstell-schrauben die 2.

In HB 4/92 Seite 10 brachten wir eine Info von Herbert ueber Ventilspieleinstellschrauben. Michael wusste naeheres. Bei Mercedes Benz unter der Teilenummer A1020500220 sind fuer 6.10 DM die Einstellschrauben (selbes Teil gibt es auch von Porsche Siehe HB 1/91 Seite 22, nur dort kostet es 16.00DM) und unter der Teilenummer N0009360080O9 fuer 0.40 DM ist die Kontermuttern zu haben. Bei dem Mercedes, fuer den die Teile am Lager liegen, handelt es sich um die erste Ausfuehrung des 190er 24 Ventiler. Info. bei Michael Tel. 0511-443783

Faltenbaelge fuer die Tele

Der eine liebt die originalen Blechhuelsen an der Telegabel. Der andere wuenscht sich die nicht weniger in die Zeit passenden Faltenbaelge, die damals gerne an der Tele benutzt wurden. Technisch gesehen moegen sie sogar von Vorteil sein. Doch woher bekommt man diese Faltenbaelge, die besonderst an fuer das Gelaende zurechtgemachten Maschinen gehoeren? Es passen die Faltenbaelge der BMW 51/2 wie sie bei Veteranenhaendlern, die auch BMW Teile fuehren, erhaeltlich sind, siehe Haendlerannoncen in diesem Heft. Info. bei Michael Tel.0511-443783

Horex Antiquaria

Der WK-Verlag bietet Originale und Nachdrucke verschiedener Horex Literatur. 80 seitiger Katalog für 5,-DM. Tel. 05222-22048. Diese Info entnahmen wir der NSU Prinzenpost.