HOREX

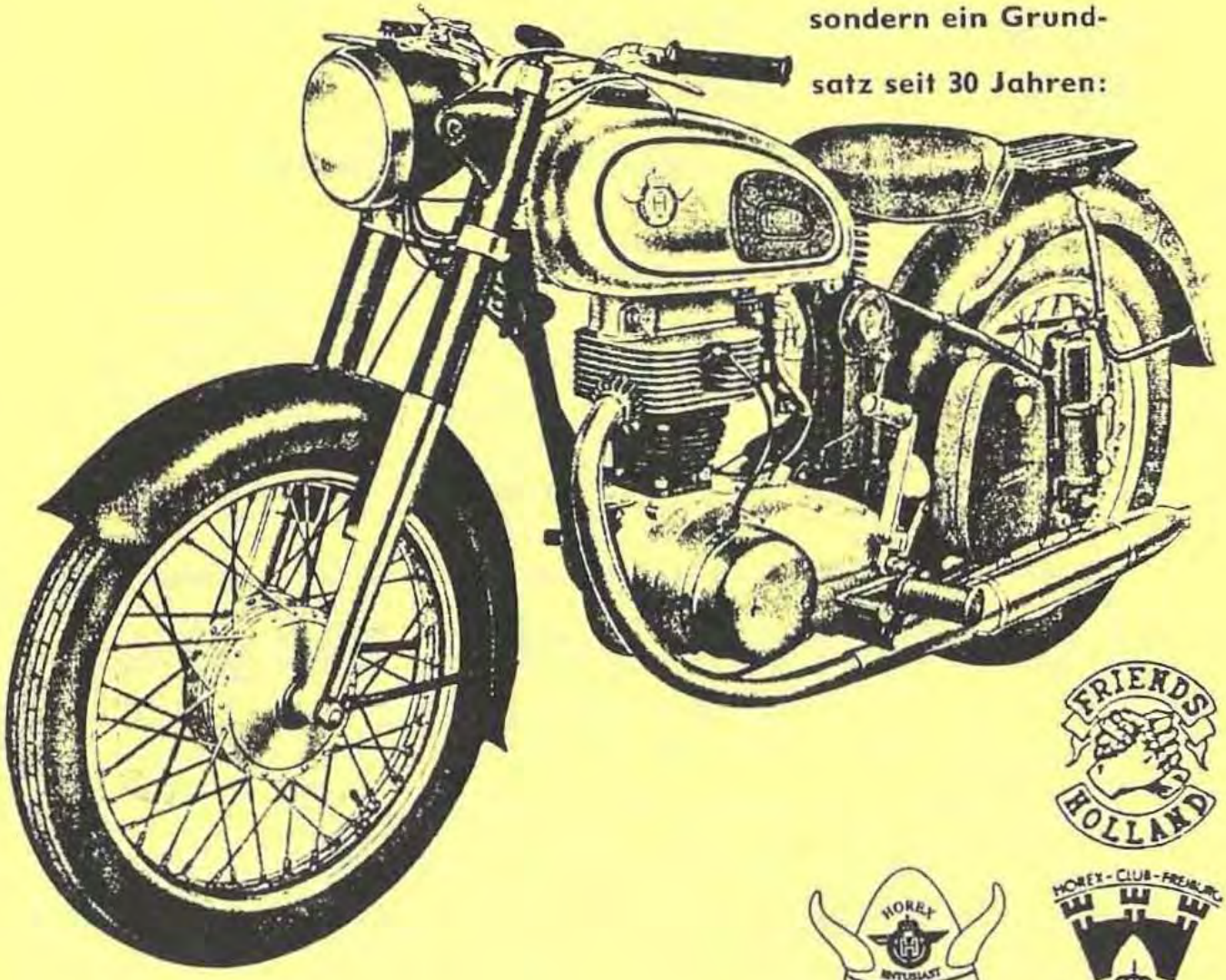
BOTE

Die nächste Sternfahrt geht nach

HOREX-CLUB BERLIN E.V.

Gebaut von Motorradfahrern für Motorradfahrer!

Kein Werbeslogan, sondern ein Grundsatz seit 30 Jahren:



FRIENDS HOLLAND

HOREX ENTUSIAST 00000 NORSK HOREX CLUB

HOREX-CLUB-FREUNDE

RAHLSTEDTER MOTORRAD OLDIES 411

Horex Freunde Hanau

Schutzgebühr 2,– DM Heft 1/94

Wichtig Wichtig Wichtig
an alle HB-Leser

Ab 1.1.94 steht das Konto der Frankfurter Sparkasse nicht mehr zur Verfügung.
Es gilt ab 1.1.94 das Konto der
Postbank Frankfurt
60288 Frankfurt
Konto Nr: 0084423-605
BLZ : 500 100 60
Kontoinhaber: Siegfried Klings

INHALT

Seite	Thema	Seite	Thema	Seite	Thema
2	Lieber Horex Freund	20	Zuendkerzen	25	HC Rhein/Neckar
2	Horex Register	20	Srassenlage	26	250er Regina
6	Braun/Batsching Renner	20	Fahrer Brille	29	Impressum
6	Dichtungen	21	Kalender	29	400er Regina Zyl..
9	100 Tips...	22	Die Horex Krise	31	Schraubenlaengen
10	Neue Zeitung	23	Hut u. Horex	32	Hotels in Berlin
13	Ladungserhalter	24	Treffen..	34	Klacks Video
14	Buschwiese 93	24	Nachfertigung	34	Kosten
15	Primaertrieb	24	Korrekter Tacho	35	Lackreparatur
15	Horex Modell	25	Tips von Horst	36	Baterie
17	Opa Geuder	25	Stossdaempfer		

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

Liebe Horexfreunde

Der Jahreswechsel wird gerade vorbei sein, wenn Ihr diese Zeilen lest. Also kann ich Euch nur im Nachhinein ein gluecklich es und erfolgreiches Neues Jahr wuenschen. Ich hoffe auch fuer jeden, das Weihnachten das gehalten hat, was man sich dovon versprochen hat. Sei dies nun geistig- besinnlich oder konsumtiv gesehen.
Doch nun zurueck zum Thema. Jedem Horex-Freund der in den letzten Jahren einen druckfertigen Bericht, also ich musste nichts tippen, an uns gesand hat, dem haben wir sein HB-Konto um ein Jahr erhoeht. Diese Geste soll ein kleines Dankeschoen an Euer Engagement sein, sowie ein Ansporn fuer alle anderen sein, sich einmal an Computer oder Schreibmaschine zu setzen oder sich in Druckschrift zu ueben.
Mit der Sparkasse gibt es immer wieder Probleme, so dass einzelne auf Ihren HB vergebens gewartet hatten. Wir wechseln nun von der Sparkasse zum Postscheckkonto, wer also auch weiterhin per Ueberweisung zahlen will, kann dies nun ueber das Konto 84423605 bei der Postbank D-60288 Frankfurt a/M mit der Bankleitzahl 50010060, Siegfried Klinger machen. Bitte streichen Sie das Sparkassenkonto in Ihren Unterlagen. Wie sieht der Zeitverbrauch nach Ihrer Einzahlung aus? 1 Woche bis das Geld bei uns ein geht. Alle 4 Wochen bekommen wir die Auszuege zugesand. 1 bis 2 Wochen fuer den Versand der Boten, da ich nebenbei noch berufstaetig bin. Macht ca. 7 Wochen!!! Also nimm Dir Zeit und draengele nicht. Die andern Moeglichkeiten sein HB-Konto aufzufuellen sind durch diese Aenderung nicht beruehrt.

Euer Horex Novice.

Hallo, liebe Horex-Freunde!

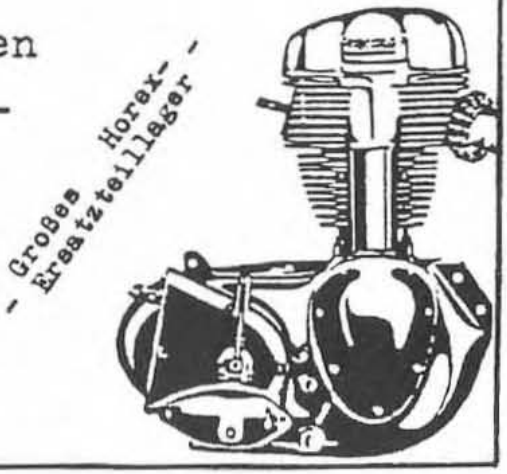
Hiermit möchte ich mich noch mal an alle "Horexianer" wenden bezüglich des Horex-Registers. Einige Freunde hatten mich gebeten, fehlende Ersatzteile in dem Register mit anzugeben. Ich halte das für eine sehr gute Idee. Es sollten aber nur Teile sein, die man zur Zeit noch nicht kaufen kann. Ich bitte die vielen "Horexianer", die sich noch nicht gemeldet haben, es bald zu tun. Ich werde jedem dann ein Register zuschicken.
Hier noch mal meine Adresse:
Horst Mädel, Sengbachweg 17, 51061 Köln, Tel.: (0221) 60 81 14.

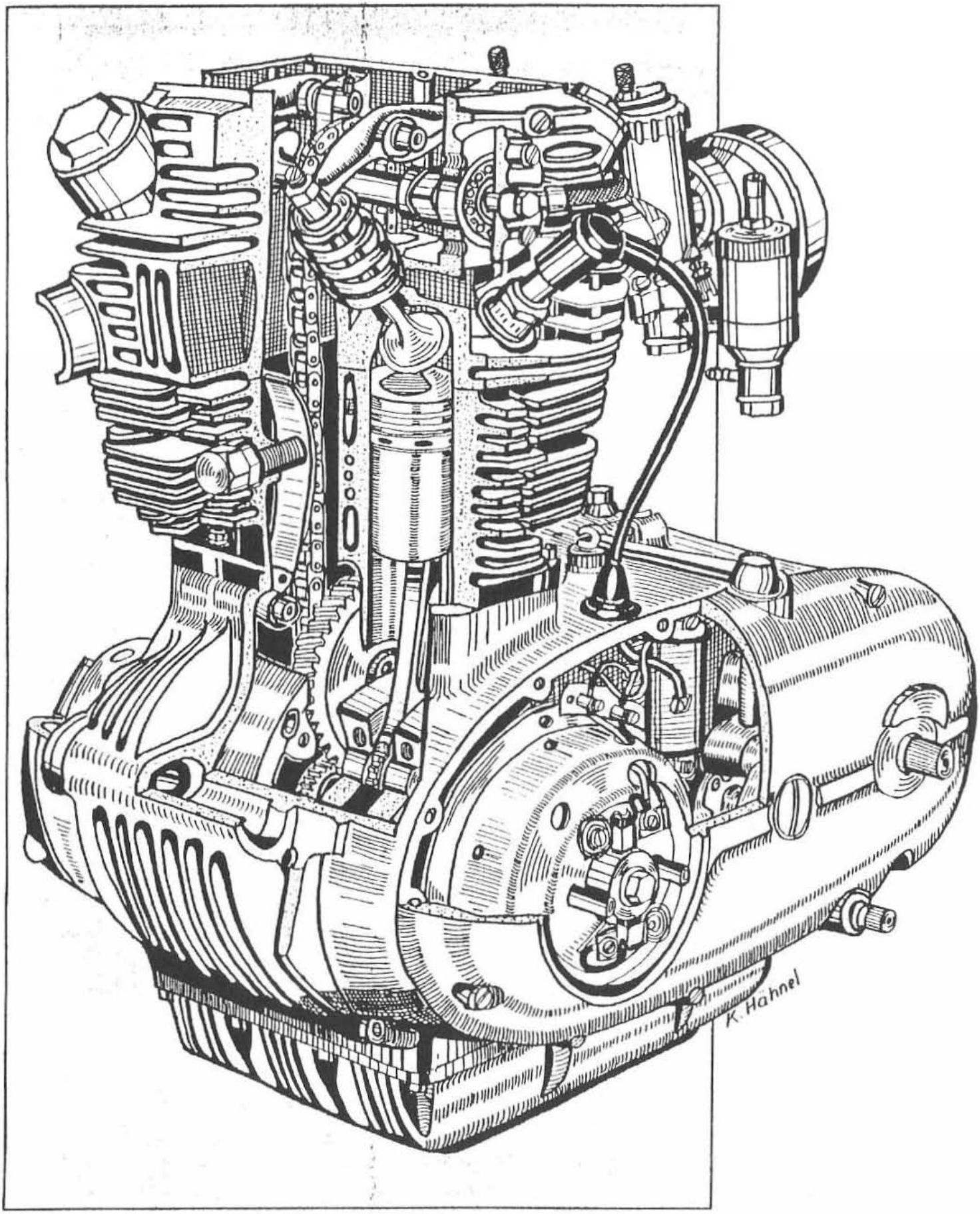
Viele Grüße, Euer Horst.

HEUMANN **HOREX** - Ersatzteile

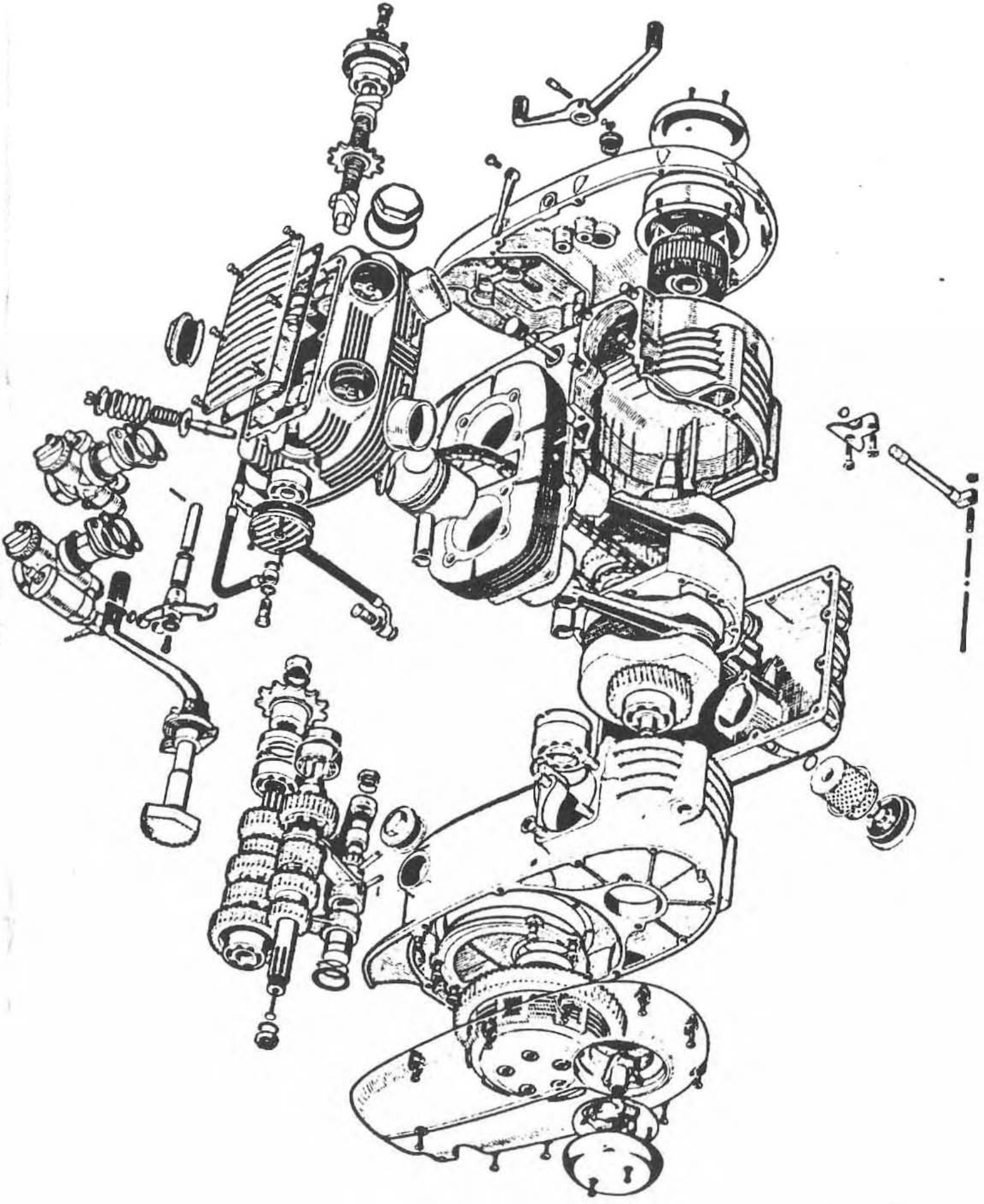
Verschleißteile - Dichtungen
- Embleme - Schalldämpfer -
Krümmer - ET-Kataloge -
22 seitige Liste DM 2,50.-
Heumann - Fuchsberg 3
64807 Dieburg - 06071/1315

AUCH ANKAUF!

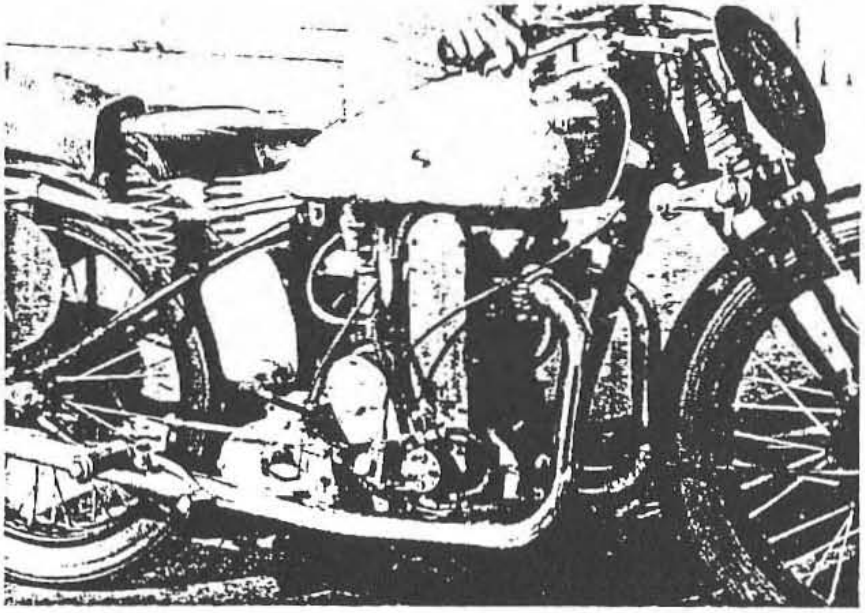




Da in der letzten Zeit immer nach Konstruktionszeichnungen der Imperator gefragt wurde, hier die Explosionszeichnung der 450er Type 23 (Ursprung ist das "Citation" Prospekt). Die Schnittzeichnung wurde uns vom HC-Berlin zur Verfugung gestellt.



Redaktionsschluss fuer HB 2/94 ist Anfang Maerz 94. Das Heft erscheint am 15 April 1994.



HOREX ohc Twin / 1933 – mit Kompressor zum Deutschen Meister-Titel

Das erste Motorrad der 1923 in Bad Homburg gegründeten »Horex-Fahrzeugbau AG«, in die auch das inzwischen »Columbus« benannte Oberurseler Motorenwerk eingebracht wurde, war mit einem 250 cm³-ohv-Einzylindermotor ausgerüstet. Mit diesem Modell sammelte Juniorchef Fritz Kleemann eifrig Sporterfolge, sodaß bald neue, größere Horex-Modelle mit 500 und 600 cm³ Hubraum folgen konnten. Das war 1926. Mit einer solchen, auf 675 cm³ aufgebohrten ohv-Horex wurde Fritz Kleemann jun. 1927 beim Eröffnungrennen auf dem Nürburgring in der 1000er Klasse Dritter. Ein Jahr später bekamen die Motorräder aus Bad Homburg Satteltanks, und 1929 erwarb die Firma die Nachbau-Lizenz von Sturmey-Archer für Raleigh-Motoren. Mit einer aus England herangebrachten Werks-Raleigh, mit Horex-Emblem am Tank, schockte dann 1929 im GP von Deutschland auf dem Nürburgring Tom Bullus die etablierte Elite. Bis zu seinem Ausfall lag er fünf Runden an der Spitze des gesamten Feldes.

Mit den 350 u. 500 cm³ ohv S & A-Lizenz-Motoren, die Horex-Columbus auch an Victoria lieferte, begannen so bekannte Fahrer wie Karl Bodmer und H. P. Müller ihre Rennfahrerlaufbahn. Das war Horex mit seinem Chefkonstrukteur Hermann Reeb jedoch nicht genug. Sie wollten eigene Motoren siegen sehen und auch auf dem Markt weiter wachsen. So entstanden für die Saison 1933 sensationelle Twin-Modelle mit 600 und 800 cm³ Hubraum und obenliegender, kettengetriebener Nockenwelle.

Sie wurden dann auch an motorradbauende Kunden, z. B. Tornax, geliefert, kamen aber nicht in kommerziell interessante Stückzahlen. Deshalb ließ man auch bald die Finger davon. Was jedoch in dieser fortschrittlichen Konstruktion mit gekapselten Ventilen steckte, zeigten ein paar für Rennzwecke auf volle 1000 cm³ aufgebohrte Exemplare. Mit einem derartigen 1000 cm³-ohc-Twin, an den ein Kompressor angebaut war, wurde 1935 der Karlsruher Seitenwagen-Rennfahrer Karl Braun Deutscher Straßenmeister seiner Klasse. Auch Tornax-Werksfahrer Anton Gosse benützte jahrelang solche ohc-Twin-Motoren von Horex mit gutem Erfolg. Der Braun-Rennmotor mit Kompressor hat überlebt, und sein Besitzer Karl Vossen erfreut damit noch heute bei Veteranen-Wettbewerben die an der Technik-Geschichte interessierten Zuschauer.

Braun/Badschings Renner!

Dieser Artikel, von einem mir unbekannten Autor, er liegt mir nur als Kopie vor, ist sehr interessant. Doch er bedarf in einigen Punkten der Richtigstellung. 1) Lizenz Sturmey-Archer, ein Fehler der in fast allen Veroeffentlichungen zu finden ist. Lesen Sie hierzu bitte HB1/92 Seite 24. 2) Der Twinrenner, welcher durch Braun/Badsching zur Deutschen Meisterschaft 1935 gefuehrt wurde, hatte 1000ccm aber keinen Kompressor und war eine Horex. Erst der Nachfolger, der es aber nicht mehr zu Meisterehren brachte, hatte 600ccm und einen Kompresser. Dieser sass vorn vor dem Kurbelgehaeuse. Bei der Abbildung handelt es sich wahrscheinlich um eine Tornax-Tornado, ersichtlich am Hermes-Getriebe und nicht um eine Horex ob Renner oder normal. Wer etwas ueber Tornax-Tornado lesen will besorgt sich das Motorradclassic Heft 1/92 S.32 Tel.0711-182-1229

Horex-Novice

Seit 60 Jahren

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

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

HOREX-NEUTEILE
- Teileliste anfordern -
Tachometer und -scheiben
für Adler - Zündapp
KLAUS FORSTER
An den Stadtwiesen 32 - 64625 Bensheim/Shw
Telefon: 06251/73223 ab 19.00 Uhr
Telefax: 06251/71394

Dichtungsfragen

Bis einer unserer Leser seinen Aufsatz über Dichtungen an uns zur Veröffentlichung gegeben hat, müssen wir auf Aufsätze in anderen Zeitschriften, die dieses Thema informativ behandeln, hinweisen. Meiner Meinung nach ist das in den Motorrad Classicheften 3/93 Seite 42 und 1/89 Seite 22 der Fall. An diesen Berichten Interessierte wenden sich an Tel. 040-3703-3865.
Doch noch eine Bemerkung am Rande: Bei der Dreieicher Ausfahrt (siehe Termine 17 bis 18.7) fährt immer eine Regina0 mit, die absolut ölfrei ist, auch nicht das kleinste Schwitzen ! Ich fragte den Besitzer nach seinem Geheimnis. Die Antwort: Er legt alle Papier- oder Kork- Dichtungen beidseitig, mit dem im Classicbericht verteufelten normal CURIL also das für Graugußgehäuse gedachte, dünn angefeuchtet auf. - Sagt er. - Jeder prüfe gut - bevor er sich ewig binde!

Horex Novice

Dichtungen selber machen

Die Firma Dirk Schucht, Lilienstr.1, D-90579 Langenzenn, Tel. 0910-16801, bietet eine Satz mit verschiedenen Dichtungsmaterialien fuer das Selbermachen von Gehaeusedichtungen und Kopfdichtungen an. Des Set kostet ca.50,DM inkl. Versand. Ueber dies sind auch fertige Dichtungen fuer deutsche Fabrikate dort erhaeltlich. Siehe auch HB 1/92 S.23.

NEUE NACHBAUTEILE FÜR REGINA/IMPERATOR/RESIDENT

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

HOREX

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

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

TANK

Tank-Innensiegel DM 78,-
Tank-Entroster DM 26,-
Tank-Reiniger DM 20,-
Mehrfachanwendung!
Entroster + Reiniger für alle Stahlteile geeignet.

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

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

Neu in unserem Programm sind in den Abmessungen original Horex Ventile in 1a Bleifreiqualitaet (antimagnetisch). Sowie hintere Schutz-blechhalter fuer Regina mit schwarzer Kunststoff-beschichtung.

12Volt die Zweite

Nun liegt der zweite 12Volt-Umbaubericht vor! Wir danken unserem Muenchner Horex-Freund Klaus fuer seine beiden Beitraege ueber Produktionszahlen und 12Volt in diesem Boden. Bei Rueckfragen Tel.089-778380

neue Serie

ab sofort in (fast)
jeder Ausgabe

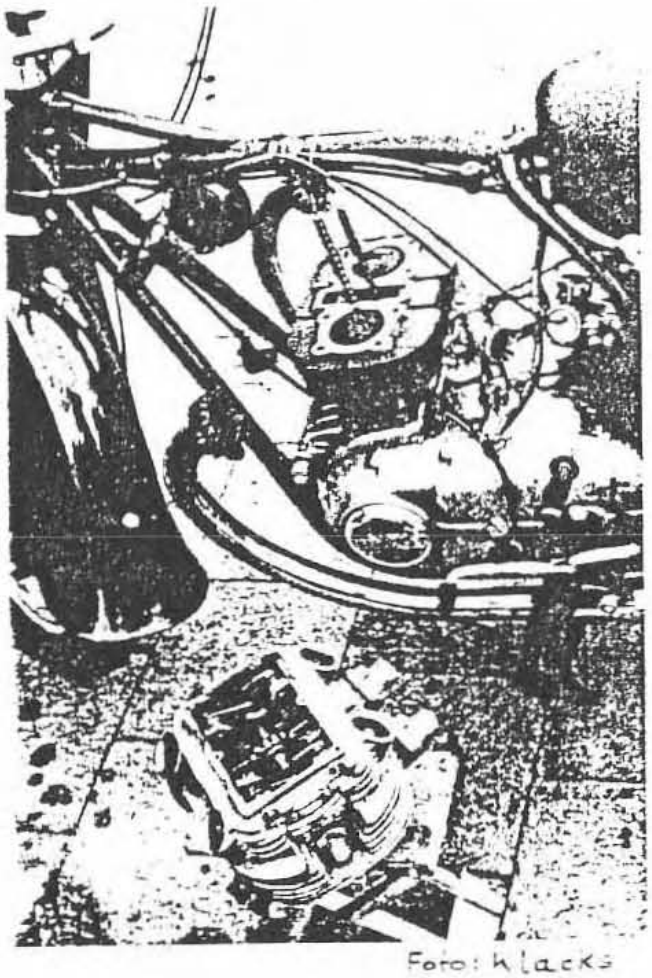


Foto: Klacks

frei nach H.-J. Mai

100 Tricks für zuverlässige Horexen

von unserem Korrespondenten in Bayern Klaus Schmitz, München (089/778380)

Nie bitte, Ihre Horex ist nicht unzuverlässig?

Dann fahren Sie sicher Regina solo mit Rundgenäuse, oder vielleicht gar nur wenige hundert km im Jahr, oder aber sehr zurückhaltend. Dann ist das, was jetzt kommt, nichts für Sie!
Sie würden sich nur unnötige Arbeit machen und Ihr Geld zum Fenster 'rausschmeißen. Diese Serie ist haupsächlich gedacht für Leute, die

- Imperator fahren (herzlichen Glückwunsch)
- gerne viel fahren würden
- auch 'mal sportlich fahren möchten
- sogar gern auf mehrtägige Tour gehen würden
- dennoch nicht auf der Straße schrauben wollen
- einen Ölfleck am oder unter dem Motor schlimmer finden, als nicht polierte Radnaben (gibt 's solche Leute überhaupt?)

kurz: für Leute, die ihre Horex nicht nur gelegentlich fahren und deshalb die Zuverlässigkeit, insbesondere der Imperator, erhöhen wollen.
Für Regina-Fahrer ist ab und zu auch 'mal was dabei, aber da mein Gespann - Regina 0 mit 03 - Motor (auweia, nicht orgenol!) - nur sehr wenig Probleme macht, habe ich dafür auch nur wenige Verbesserungen erarbeiten müssen. Ein Thema wird aber 'mal eine hydraulische Seitenwagenbremse sein.
Basi-Fahrer können zumindest von Fahrwerks- und Bremsentips profitieren, oder noch besser: Sie bringen Ihre eigenen Erfahrungen mit ein.

Nach der langen Vorrede kommen wir jetzt zur

2. Folge (die erste stand in HB 4/93 S. 26)

Der Lima*- Bandwurm und die Imperator

Was wollen wir denn eigentlich?
Möglichst nie wieder wegen Elektrikärger liegenbleiben !
Und das, obwohl wir, erstens weil 's Vorschrift ist und zweitens zu unserer eigenen Sicherheit, ständig mit Licht fahren (ja, das geht wirklich!).
Dafür brauchen wir eine "moderne" elektrische Anlage, z. B. vom - inzwischen auch schon wieder alten - BMW- Boxer (R 45 - R 100).
Wie diese Anlage in die Imperator 'reinpaßt, ohne daß man's sieht? (Das geht also auch bei Museumsstücken!)
Das ist das Thema dieser und der nächsten Folge.
Bild 1 zeigt, was die Zeichnung in HB 4/93 S. 27 nicht zeigt (besonders Interessierte haben's gleich gemerkt und bei mir angerufen), nämlich, wie das mit den Schleifkohlen geht und was ich mit "geeignet anbringen " meine: so geht's und so hat sich's bei mir auch als geeignet erwiesen. Natürlich geht's auch anders.
(Bitte schenken Sie auch der Fußnote von Bild 1 Ihre Aufmerksamkeit). Noch Fragen?
Dann bitte Bild 2 anschauen. Jetzt ist aber fast alles klar, oder?

Warum die drei Beine, die den Blechring tragen, so trappenartig gestuft sind?
Wer's nachbaut wird's merken, auf Bild 1 ist es aber auch zu sehen: die müssen sich, weil alles so eng ist, zwischen Gehäusedeckel und Feldwicklung durchwurschteln.
Übrigens, der Chromdeckel, der ganz zum Schluß noch 'draufkommt, ist der große von der Zündungsseite! Wer keine mehr hat (meine sind auch aufgebraucht, dafür hab' ich massenhaft kleine), bekommt, soviel ich weiß, einen vom Kollegen Albert Eringfeld aus Dinxperlo, NL. Vielleicht, Albert, tauschst Du auch ein paar von meinen kleinen gegen große?? Das wäre mal ein deal für mich!
Zum Schluß für heute noch zwei Skizzen, wie denn der Adapter- und der Haltering aussehen. Bohrungen und Gewinde habe ich nicht eingezeichnet. Lage und Größe werden am besten vom Motorgehäuse und vom Generatorfeld abgenommen.
Noch offene Fragen beantworte ich gerne telefonisch (siehe auch HB 4/93 S. 9: "Telefon/Brief...")
In der nächsten Folge behandle ich 'mal die andere Seite des Imperator-Motors. Nein, nicht die Unterseite, die Zündungsseite!

*Lima = Lichtmaschine = Generator = ewiges Imperator-Elend, oder etwa nicht?

****
* Suche **350er Regina Sport** nur im *
* original Zustand. Zahle Gut und Bar. Zuschriften mit *
* Foto und Daten erbaeten an Rolf Voelkel,Brunnenstr.27 *
* D-61231 Bad Nauheim 6, Tel.06032-1823 *
****

Neue Veteranen Zeitung

Die Zeitung "Chassis" ist neu, so neu, dass mir erst ein Exemplar bekannt ist. Die Themen sind Vorkrieg bezogen, vieles ist aus der ehemaligen Frankfurter Motorzeitschrift "Klein Motorsport" entnommen. (Siehe unser Gnom-Heft da ist auch einiges aus dieser Zeitung dabei) Die druckqualitaet des A4 Heftes ist sehr gut. Der Preis betraegt 3,50 DM pro Heft. Wer Interesse hat,wende sich an den Herausgeber Werner Schollenberger Tel. 06154-4598 in D-64372 Ober-Ramstadt oder Angelika von der Heyden. Postfach 1141, D-64373 Rossdorf, Tel. 06154-8595.

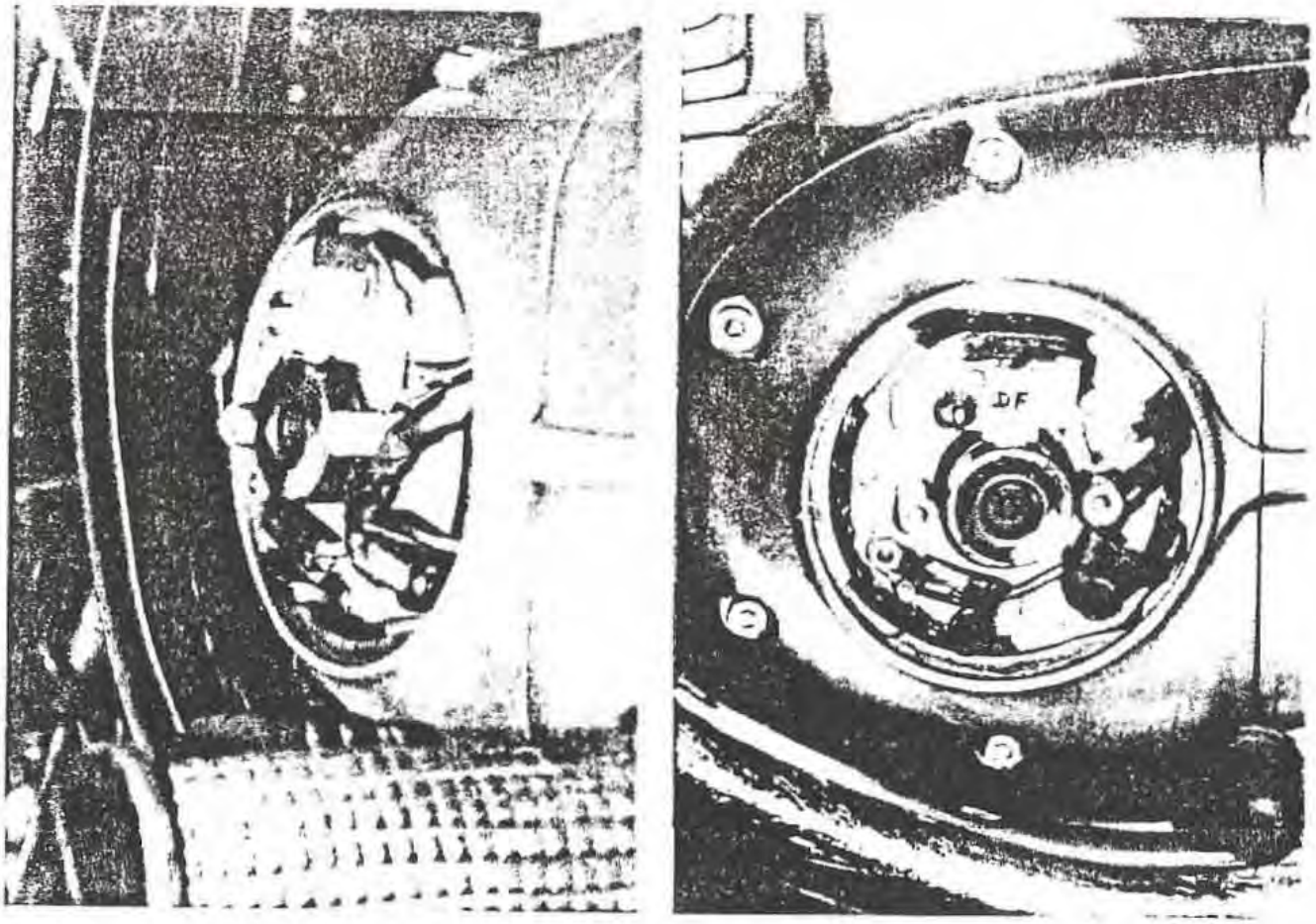
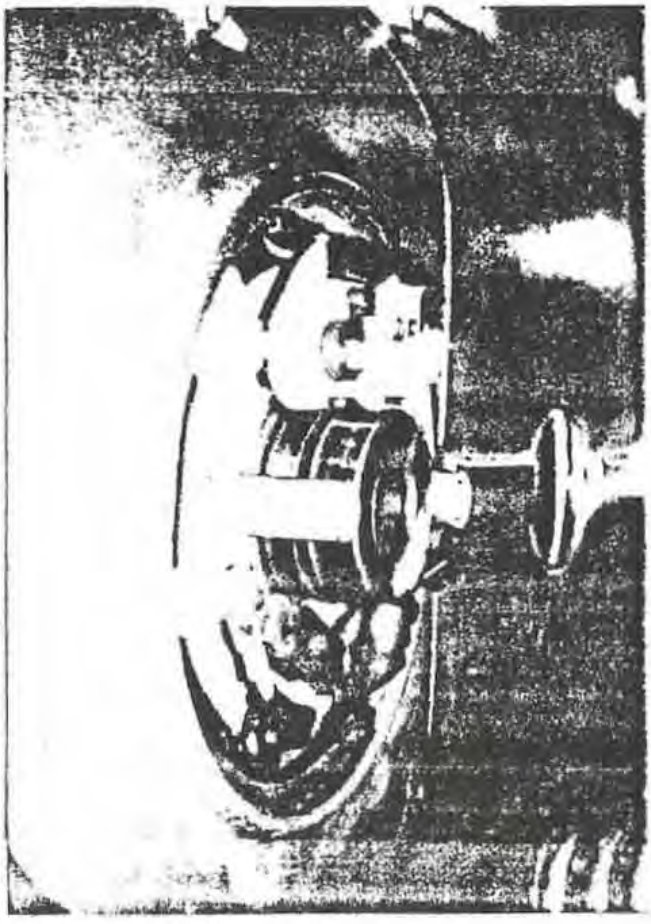
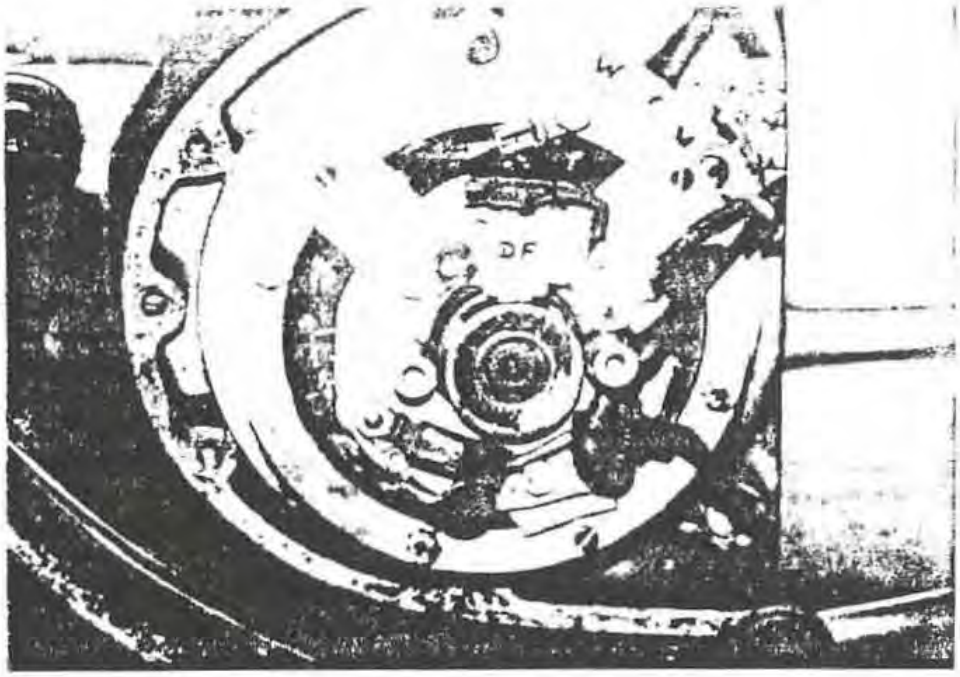


Bild 1: Bosch / BMW-Boxer Drehstromgenerator
Einbau in Horex Imperator *



* Teilung des Gehäusedeckels und Ausfräsungen nicht nötig
(stammt von einer früheren Version)



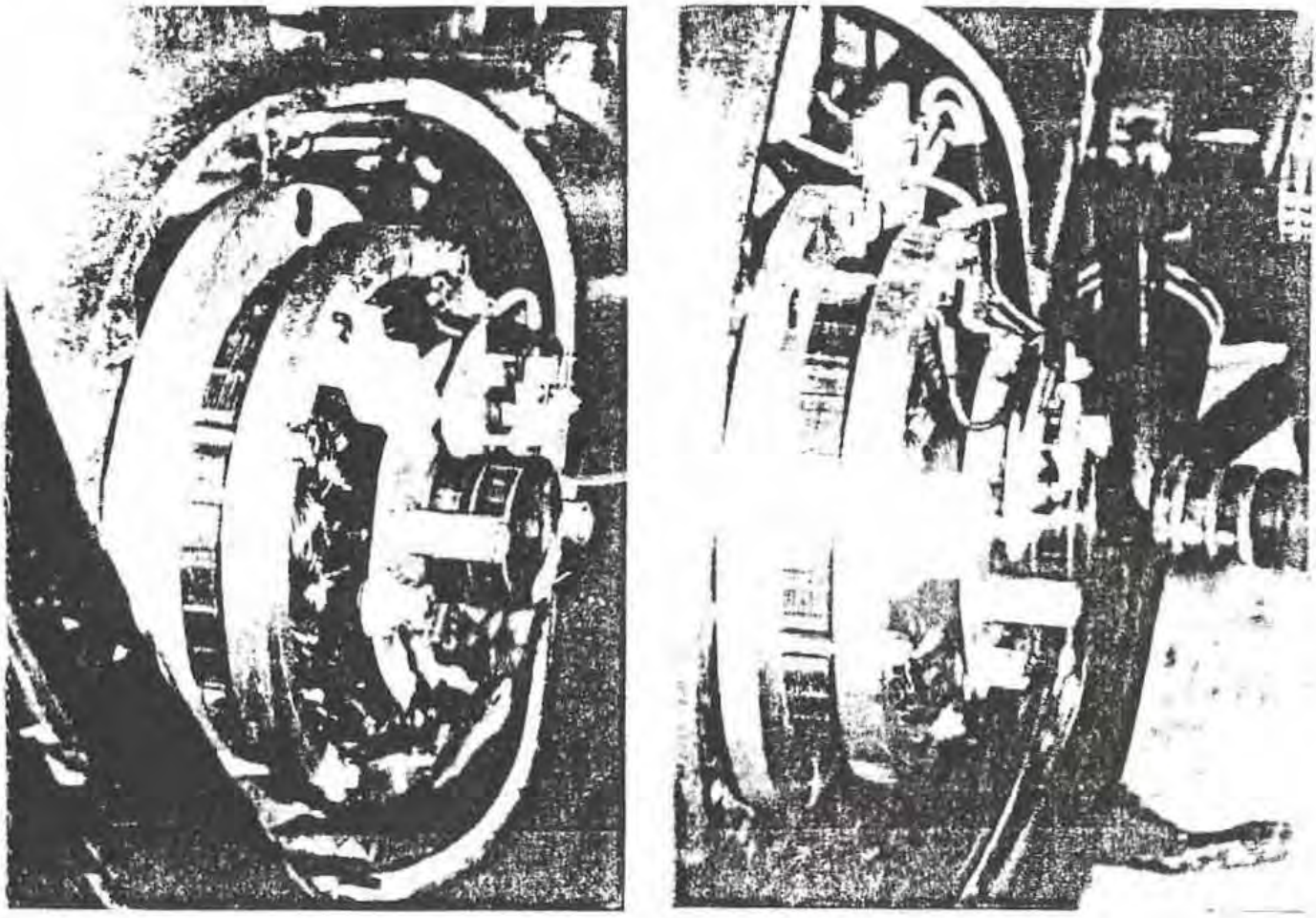
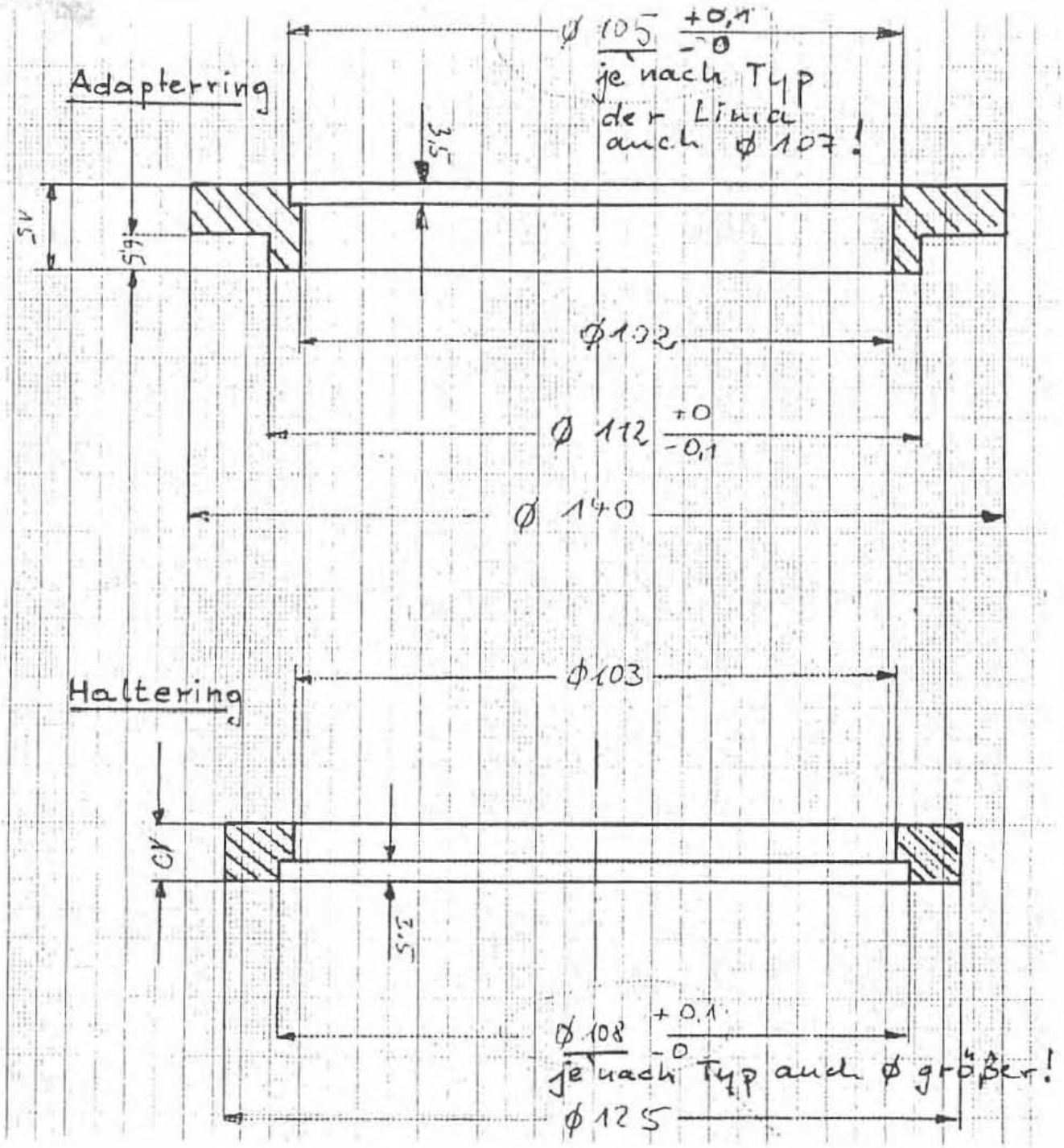


Bild 2: Bosch / BMW-Boxer Drehstromgenerator
Gesamtansicht mit Adapter- und Spannring sowie Träger für Schleifkohlen

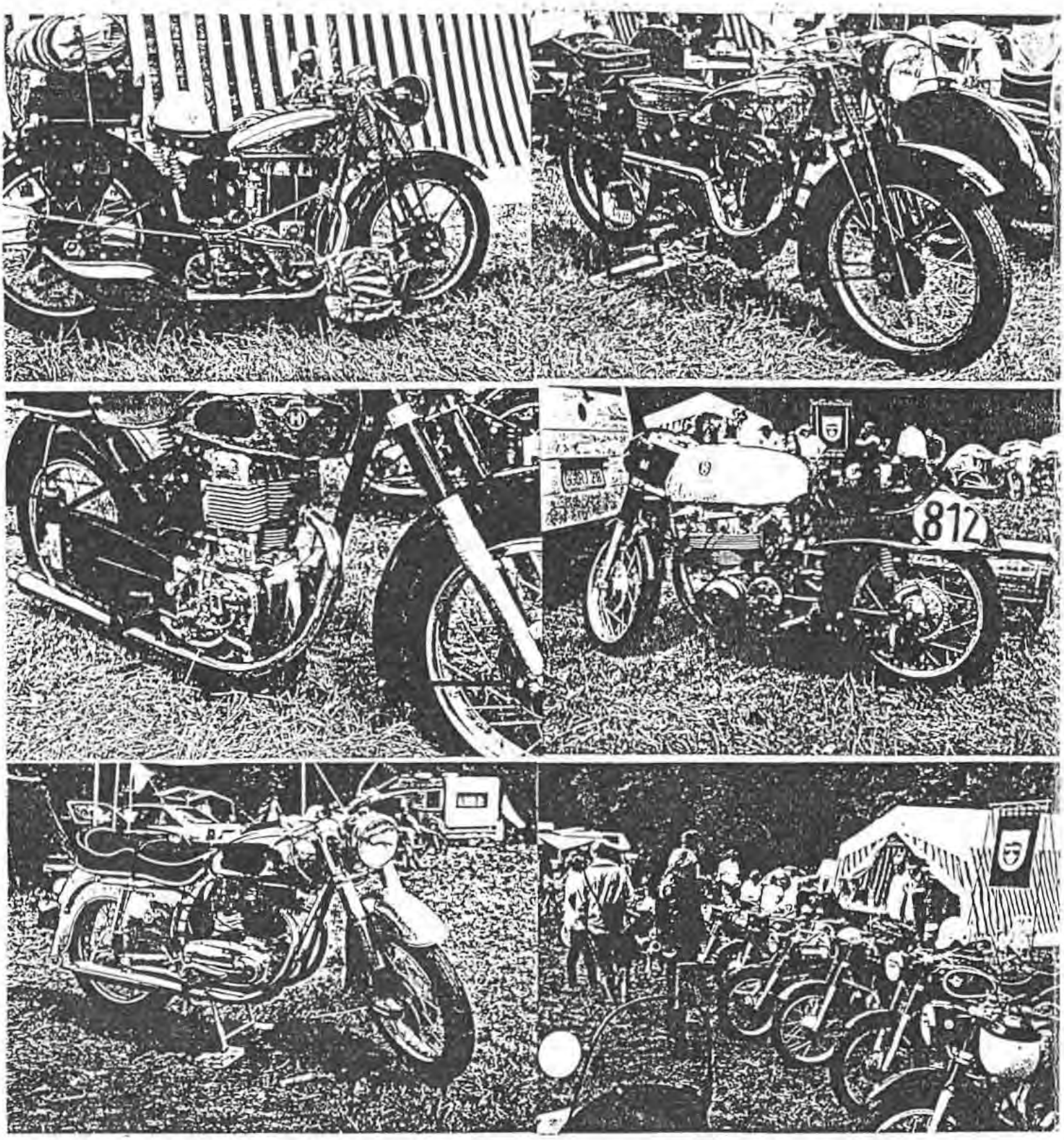


Batterie Ladungserhalter

Bei Conrad Electronik, Tel. 09622-30111, in vielen Staedten mit Laeden vertreten, gibt es fuer 34.50 DM einen Bausatz fuer einen Ladungserhalter der den Ausbau des Bleiakkus ueber die Wintermonate unnoetig macht. Eine Ueberladung des Akkus ist, durch die automatische Zurueckregelung bei erreichen der Ladespannung fuer den vollen Akku, ausgeschlossen. Dadurch ist eine unbeaufsichtigtes Laden moeglich. Best.-Nr. 192830-85 fuer 6Volt und 192848-85 fuer 12Volt. Unter der Nummer 242217-85 fuer 12Volt und 242225-85 fuer 6Volt gibt es fuer 44,50 DM fertig aufgebaute Geraete. Auch dort erhaeltlich ist ein flacher Bleiakku aehnlich jenen fuer Resi und Imperator 151x34x94 mm. Mit 6Volt 6,5Ah Wartungsfrei, also ohne Saeurenachfuellmoeglichkeit und in jeder Lage betreibbar, kostet dieser Akku 34,-DM. Die Best.-NR. lautet 255416-85. Es sind noch weitere 6Volt und 12Volt Akkus dort erhaeltlich.

Buschwiese 1993

Helmut Tel.06190-4584 schickte uns die Fotos der Sahnestueckchen von der Buschwiese 1993. S64 oder SS64 die Horex mit 4Ventilen. S2 oder S3 die Wurzeln der Regina. OHC Regina - wer weiss was??? 1952er Rennimperator 500ccm - fuhr sie Schoen, Mannsfeld oder ein Anderer??? 1A Imperator 400ccm oder 450ccm. Happy Horex-people von HC-Taunus.



OBS

Otto Bayer Spezial

Motorsport - Zylinderschleiferei - Kolben

Kolben für Motorräder, Moped, Auto, Oldtimer,
Sonderanfertigungen · Kolbenringe, Kolbenbolzen,
Dichtungen für ältere Motorräder

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 Blei-
frei 45,-DM. Kolben Reg.250,350
400 und Imperator in 1a 250,-DM

Ansbacher Str. 12 · Tel. 07131/482000
7100 HN - Frankenbach

Postgiroamt Stuttgart (BLZ 60010070) Kto. 148178-709

Berichtigung

Im letzten HB (4/93 Seite 8) wurde auch der Umbau des Primaertriebs auf Duplexkette angegeben. Wilfried Tel. 07231-55909 machte uns auf einen Fehler in diesem Bericht aufmerksam. Die Blechkettenfuehrung kommt nicht wie geschrieben in Fortfall, sondern soll nach Moeglichkeit durch eine Neue oder gutgebrauchte (eine ohne starke Einlaufspuren der Simplexkette) ersetzt werden. Dem Horexnovicen erscheint das logisch, denn so ein langes Kettentrum macht doch ganz schoen kraeftige Peitschenbewegungen.

Horex im Modell

Wer seine Motorrad als Modell haben möchte, der wende sich an Fritz Prüver, Knaudtstr. 48, in O-5906 Ruhla. Fritz baut in Handarbeit aus den Materialien Alu, Messing und Edelstahl Unikate in Maßstab 1:5.

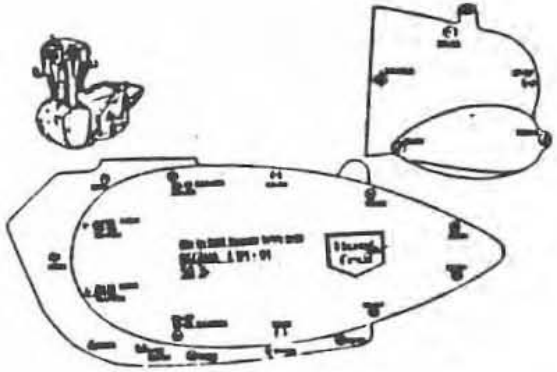
Suche Horex Regina 350/400er zum Restaurieren, Zustand 3-4, aber möglichst komplett. Die Maschine wird ein Geschenk und kommt in die liebevollen Hände eines früheren Regina Fahrers ! VB 4000.- je nach Zustand Tel.: 030/8591517

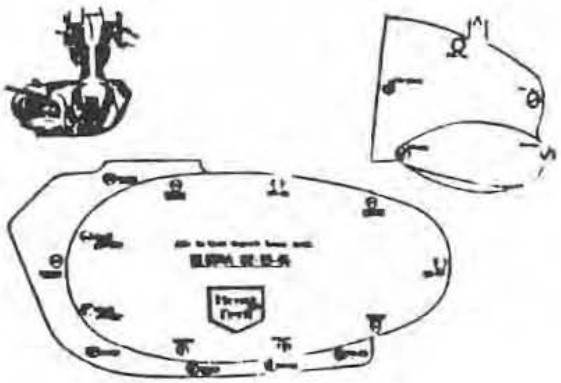


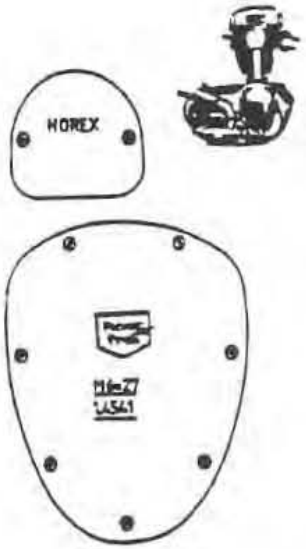
„Am Samstag bekomme ich meine ‚HOREX' - dann muß jeder Handgriff sitzen!"

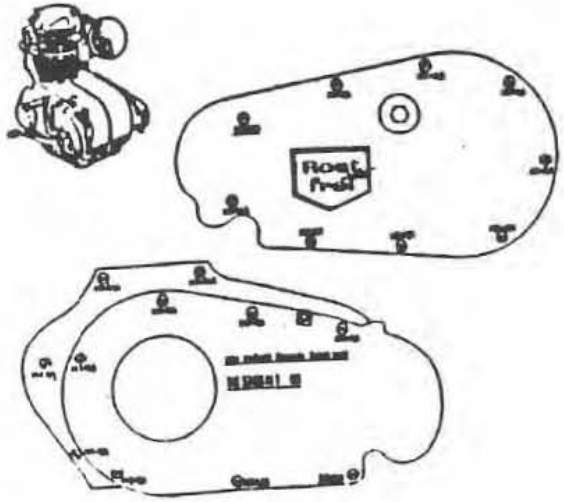


„Jetzt sehe ich es endlich ein, Herr Wachtmeister - jeder Berufstätige sollte seine ‚HOREX' haben!"

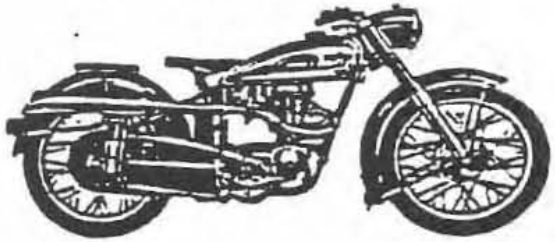








VA-Schraubensätze
Linsensenkkopf M7
6-kt.-Schrb M7
6-kt-Schrb M12×1,5-gerundet.



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





MOTORRAD 13. Jahrgang, Heft 9/61

Opa Geuders Jubiläum:



60 Jahre aktiver Motorradfahrer

Es war kein Aprilscherz, als ich am 1. April 1901 mit einer Versuchsmaschine der FN-Werke in Lüttich/Belgien meine erste Motorradfahrt von Lüttich nach Visé = 14 km, unternahm. Mit ganzen ¾ PS begann ich damals die Welt auf dem Motorrad zu erobern. Mit 16½ Jahren ahnte ich noch nicht, welche Unsumme von Schwierigkeiten sich mir entgegentürmen würden, aber hätte ich es gewußt, so wäre ich bestimmt nicht zurückgeschreckt, denn schließlich blieb der Sieg doch auf meiner Seite: das Motorrad hat auf der ganzen Linie gesiegt! Das ist die Feststellung, die ich heute nach 60 Jahren machen kann, und an seiner technischen Entwicklung bin ich auch oft genug beteiligt gewesen. Meine reichen Erfahrungen, die ich in vielen Zementbahn- und Straßenrennen und späterhin als Langstreckenfahrer sammeln konnte, boten den Konstrukteuren wertvolle Anregungen.

Allzuleicht vergißt der Motorradfahrer von 1961, wenn er auf seiner technisch vollendeten Maschine dahinrollt, daß es ein unendlich langer und dorniger Weg war, der zu diesem Entwicklungsstand führte; und daß auch viele wagemutige Rennfahrer ihr Leben einbüßten, bis das Motorrad mit allem heutigen Komfort Tatsache werden konnte. Denn wie war es denn, als die ersten praktisch brauchbaren Serienmotorräder um 1903 auf dem Markt erschienen?

Mit einer gewissen Rührung denke ich immer noch an meine erste serienmäßige FN, Modell 1903, zurück, deren Einzylindermotor kümmerliche 2 PS leistete. Das Leergewicht der Maschine betrug 65 kg. Mit dem Gewicht des Fahrers, Betriebstoff und Ersatzteilen mußte das kurzatmige Motorchen immer etwa 160 kg transportieren, und da war es wohl kein Wunder, daß der Motor mit Steigungen oder mittlerem Gegenwind einfach nicht fertig werden konnte. Umzuschalten gab es nichts, da weder Kupplung noch Getriebe vorhanden waren. Ich mußte also immer ohne irgendwelches Hilfsmittel im großen Gang fahren.

Die Motoren dieser Frühepoche sprangen sehr schwer an. Vor dem Start mußte man die Maschine aufbocken und trat dann bei geöffnetem Auspuffventil eine Zeitlang kräftig in die Pedale, schloß dann das Auspuffventil, und wenn man Glück hatte, begann der Motor unregelmäßig zu zünden. Man trat aber solange in die Pedale, bis der Motor einigermaßen regelmäßig lief. War der Motor dann richtig warmgelaufen, so stoppte man ihn, sprang wie ein Wiesel von der Maschine, klappte den Ständer hoch, gab dem Motor noch eine tüchtige Spritze Benzin aufs automatische Ansaugventil, öffnete mit dem Hebel vorn links am Rahmen das Auspuffventil, schwang sich in den Sattel und trat aus Leibeskräften in die Pedale. Das war keine leichte Angelegenheit, denn es galt, volle 160 kg in Fahrt

zu bringen. Schließlich schloß man das Auspuffventil, trat aber auch weiterhin noch solange tüchtig mit, bis sich der Motor zuerst nur zögernd, aber dann immer mehr meldete. Dicke Qualmwolken fuhren aus dem Auspuffrohr, und endlich schaffte der Motor seine Arbeit allein. Dann hing der Fahrer oft wie ein durchgeschwitztes Bündel schachmatt im Sattel und schnappte nach Luft. Ich denke heute noch nach 60 Jahren oft mit Schrecken an diese Prozedur, die ich unzählige Male selbst über mich ergehen lassen mußte.

War man dann endlich aus der Stadt mit ihrem schrecklichen Kopfsteinpflaster heraus und hatte die Chaussee erreicht, dann waren bald alle Strapazen des Startes vergessen. Wie ein König fühlte ich mich dann und sauste im 35 km-Tempo stolz an den Radfahrern vorbei. Der Stolz legte sich aber meistens bald, wenn eine kleine Steigung auftauchte. Dann verlor meine kleine FN immer mehr die Puste, ich mußte wie wild in die Pedale treten, konnte aber oft trotzdem nicht verhindern, daß die eben noch verachteten Radfahrer an mir vorbeifuhren und mir höhnische Worte zuriefen, die sich keinesfalls an dieser Stelle wiedergeben ließen. Lag die Steigung dann endlich glücklich hinter mir, so erholte sich mein Zweipferder sichtlich, aber da tauchte schon ein neues Hindernis auf: Ein Bauernfuhrwerk! Das Pferd wurde durch das Motorengeknatter unruhig, sprang hin und her auf der nicht allzu breiten Chaussee und begann durchzugehen. Ich mußte so langsam fahren, wie es nur irgend ging und war immer froh, wenn es mir in einem günstigen Augenblick gelang, an dem Fuhrwerk ohne Karambolage vorbeizukommen. Sehr häufig nahm aber diese Begegnung einen ganz anderen Verlauf. Die Pferde sausten in ihrer Aufregung mit dem Wagen durch den Chausseegraben auf den Acker und hielten erst an, als der Wagen umgestürzt war und sie nicht mehr weiterkonnten. Gewöhnlich brach dabei die Deichsel, und die Geschirre waren auch nicht mehr heil. Der Gedanke an „Erste Hilfe" kam damals keinem einzigen Motorradfahrer. Es gab nur eine Parole: Mit Vollgas davon! Andernfalls wäre eine Tracht Prügel mit der Peitsche des erbosten Bauern fällig gewesen. Es war also kein Wunder, daß unser Verhältnis zu den Pferdelenkern damals denkbar schlecht war. Wenn man ein Fuhrwerk passierte, pflegten viele Kutscher einen günstigen Moment abzupassen, um uns armen Motorradfahrern eins mit der Peitsche überzuziehen. Wir quittierten diesen seltsamen Gruß dann stets mit dem Öffnen unserer Auspuffklappe und hatten dafür oft die Genugtuung, daß der Kutscher die größte Mühe hatte, seine wildgewordenen Pferde im Zaum zu halten.

Nach 5—6 km Fahrt begann der Motor nachzulassen. Mittels der Handpumpe bekam er dann eine Spritze von dem damals üblichen sehr dicken Öl, die er erst nach etwa einem Kilometer richtig verdaut hatte. Aber da begann auch schon der Antriebsriemen zu rutschen. Etwas zurück mit dem am Rahmenrohr angebrachten Gashebel! Aber das half nur einen Augenblick. Dann mußte man absteigen, das Riemenschloß öffnen, den schmalen Ledertlachriemen mit einem scharfen Messer etwas kürzen, ein Loch in das Ende bohren, die Schraube wieder einsetzen, den Riemenverbinder schließen und den Riemen wieder auflegen. Knarrte dann der Riemen beim Schieben der Maschine etwas, so bestand die Gefahr, daß er zu kurz war und bald reißen würde, was mitunter vorkam. Dann mußte ein Zwischenstück mit zwei Riemenschlössern eingesetzt werden, und mir „raust es heute noch, wenn ich an diese schmutzige Arbeit denke. Jeder Kilometer mußte damals mühselig erkämpft werden. Ist es da ein Wunder, daß es nur wenige Motorradfahrer gab?

Bis zum Ende des ersten Weltkrieges waren die Landstraßen in Deutschland recht schlecht. Man stelle sich nun vor, welchen Erschütterungen ich auf meiner vollkommen ungefederten und mit nur 2-Zoll-Hochdruckreifen ohne eine Spur von Profil ausgerüsteten Maschine ausgesetzt war. Das Schlimmste war aber das erbärmliche Kopfsteinpflaster, das man in jedem Dorf und selbst in Mittelstädten antraf. Bei schmierigen Straßen nach Regenfällen war das Fahren fast unmöglich. Meine FN war so hoch, daß ich den Boden kaum mit meinen Schuhspitzen berühren konnte. Alle Bedienungshebel waren am Benzintank angebracht, so daß ich in schwierigen Situationen immer mit einer Hand am Lenker fahren mußte. Das war oft geradezu gefährlich. Das Schlimmste war aber, daß man mit der Maschine überhaupt nicht langsam fahren konnte. Bis 1913 betrug die zulässige Höchstgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften ganze 15 Kilometer. Langsamer als ca. 20—22 km konnte man aber mit den damaligen getriebelosen Rädern und den wenig geschmeidigen Motoren überhaupt nicht fahren. Da gab es also dauernden Krach mit der Polizei, und saftige Strafmandate waren an der Tagesordnung.

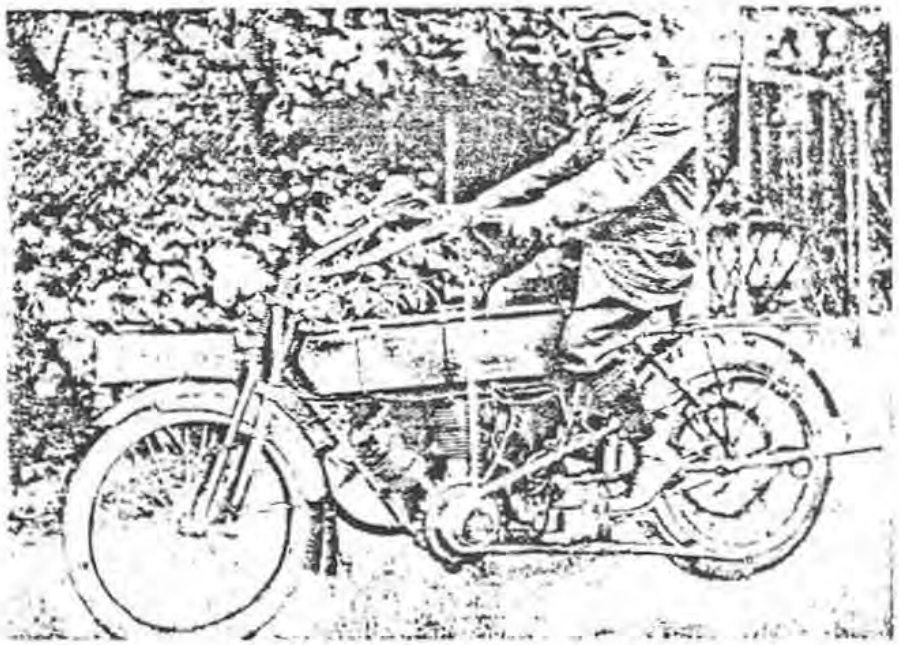
Von Tankstellen und Reparaturwerkstätten war auch noch längst nicht zu denken. Ging man also wie ich manchmal auf große Fahrt — darunter verstehe ich Touren bis etwa 125 km —, so mußte man entweder einen Kanister Benzin im Rucksack auf dem Rücken mitnehmen oder damit rechnen, daß man bei irgendeinem Fahrradhändler, Drogisten oder Apotheker für einen Sündenpreis ein paar Liter Benzin auftreiben könnte. Auf irgendwelche Hilfe bei Pannen konnte man unterwegs überhaupt nicht hoffen. Schlosser und Schmiede lehnten meistens jegliche Hilfe ab, weil sie eine Explosion des Benzintanks befürchteten, und sie duldeten nicht einmal, daß man die defekte Maschine in ihre Werkstatt brachte. Hier hieß es also für uns Motorradfahrer: Bist du Christus, so hilf dir selbst! Diesen Rat habe ich viele Jahre befolgen müssen, und das Ergebnis war, daß auch ich wie alle Fahrer damaliger Zeiten ein vorzüglicher Reparateur wurde. Das Wort „Improvisieren" wurde ganz groß geschrieben, und darin wurde ich ein Meister.

1904 lag ich einmal irgendwo in der Uckermark fern jeder menschlichen Ansiedlung mit einer hoffnungslosen Panne fest. Der Splint, der die Feder des Ansaugventils festhält, war herausgesprungen und auf Nimmerwiedersehen bei voller Fahrt verschwunden. Natürlich war dabei auch das automatische Ansaugventil samt der Feder, die so eingesetzt war, daß sie sich bei 220 Gramm Belastung öffnete, abhanden gekommen. Das konnte ich erst feststellen, als ich 200 Meter weiter die Maschine zum Stehen brachte. Nachdem ich den Tatbestand festgestellt hatte, machte ich mich in verzweifelter Stimmung auf die Suche nach den verlorenengegangenen Teilen. Ich suchte die Chaussee und den Rasen daneben auf mehr als 100 Meter ab und fand zuerst das Ansaugventil. Nachdem ich schon fast eine Stunde Quadratmeter für Quadratmeter sorgfältig durchforscht hatte, erblickte ich plötzlich zu meiner unsagbaren Freude im Gras neben der Chaussee die Ansaugfeder, die kaum länger als die Hälfte meines kleinen Fingers war. Der Teiler, der die Feder oben festgehalten hatte, blieb indessen unauffind-

bar. Da ging dann sofort das Improvisieren los. Bis auf den Splint, der das Tellerchen festhalten mußte, und das Tellerchen selbst, war alles wieder da. Der Splint machte mir wenig Sorge, da ich ja immer eine halbe Werkstatt bei mir hatte, aber einen Gegenstand, der den Teller hätte ersetzen können, entdeckte ich nicht. Wieder dachte ich lange nach und dann kam mir der rettende Gedanke. Damals verwendete man viel Hosenknöpfe aus Metall, und zufälligerweise befanden sich solche Hosenknöpfe, die etwa der Größe des Tellers entsprachen, an meiner Hose. Im Nu schnitt ich einen der Knöpfe ab, bohrte ein dem Schaft des Ansaugventiles entsprechendes Loch hinein, schob die Feder auf den Schaft, den Teller darüber und befestigte ihn dann mit dem Ersatzsplint, den ich mir aus einem Stück Draht angefertigt hatte. Bald war das Ansaugventil wieder eingebaut, und zu meiner Freude lief der Motor wieder munter, und ohne weitere Störung dieser Art legte ich die letzten 60 km über Joachimstal-Eberswalde nach Werneuchen wohlbehalten zurück. Daß es unterwegs noch mehrere Riemen- und Kerzenpannen gab, braucht hier nicht besonders erwähnt zu werden. Das gehörte damals zu den Routinepannen, die von vornherein einkalkuliert waren wie heutzutage das Tanken unterwegs. Man sieht aber aus dieser Schilderung, daß wir Pioniere des Motorradsportes aus ganz anderem Holz geschnitzt sein mußten als der Motorradfahrer von 1961. Ich bin aber heute noch stolz, daß ich die Anfangszeiten des Motorrades miterlebt und miterlitten habe. Die alten Erinnerungen würde ich für kein Geld der Welt hergeben.

Wir Motorradfahrer vor dem ersten Weltkriege saßen sozusagen alle in demselben „Boot". Uns half niemand außer uns selbst. Daher herrschte unter sämtlichen Motorradfahrern damaliger Zeit eine grenzenlose Kameradschaft. Nie wäre ein Motorradfahrer weitergefahren, wenn er gesehen hätte, wie ein anderer Fahrer auf freier Strecke „bauen" mußte. Man hielt damals an und fuhr nicht eher weiter, bevor man nicht wußte, daß der reparierende Kamerad wieder flott war. Man stellte ihm notfalls eigenes Reparaturmaterial zur Verfügung, half ihm beim Reifenflicken und Reparieren, und wenn alle Versuche vergeblich waren, dann holte man seine Leine aus dem Rucksack und schleppte ihn mühselig mitsamt seiner Maschine nach Hause. Ich habe das öfter als einmal getan, und das war bestimmt keine Kleinigkeit, wenn man in Betracht zieht, daß ich immer froh war, wenn meine FN mit ihren 2 PS unser eigenes Gewicht schaffte. Von irgendwelcher Bezahlung war natürlich nie die Rede. Wir waren immer froh, wenn wir einem Kameraden helfen konnten.

Dabei möchte ich erwähnen, daß sich diese großartige Kameradschaft, die, durch andere Widerwärtigkeiten für uns Motorradfahrer erzeugt, heute gottlob langsam wiederkommt, durchaus nicht auf die Motorradfahrer unter sich beschränkte. Kein Wagenfahrer hätte es fertiggebracht, an einem bauenden Motorradfahrer vorüberzufahren, ohne ihm zu helfen, und umgekehrt war es ebenso. Damals waren sich noch alle Kraftfahrer einig, gleichviel, ob der eine einen starken Wagen und der andere ein Motorrad fuhr. Das war wirklich eine Zeit echter Kameradschaft, die noch keine Grenzen kannte. Zu meiner Freude muß ich sagen, daß es auch heute noch unter den jugendlichen Kraftfahrern Kavaliere gibt. Als ich 1960 mit einer Vespa zur „Internationalen Rallye Radiostad Hilversum" fuhr, an der ich seit vielen Jahren aktiv teilnehme, flog mir in voller Fahrt meine Baskenmütze weg. Ein junger Fahrer sah es, hielt sofort an und brachte mir die Mütze mit ein paar freundlichen Worten, ehe ich hätte zurückfahren können. Nur ein kleines Beispiel! Es hat mich aber sofort an die



Unsere drei Bilder zeigen (linke Seite) Opa Geuder einmal auf seiner braven Einzylinder-FN 2 PS im Jahr 1903 und daneben, fast sechzig Jahre später, noch immer im Zweirad-Sattel und noch immer bei Wind und Wetter unterwegs, wenn's ihm gerade Spaß macht – allerdings ein bißchen komfortabler (was wir ihm schließlich gönnen sollten!) hier auf einer Vespa.

Im obigen Bild „thront" er auf einer 500er NSU aus dem Jahr 1913, die schon die für so lange Zeit typische Federgabel mit Kurzschwinge besaß, deren Riemenantrieb auf das Hinterrad aber zusätzlich mit der sogenannten Kupke-Kupplung ausgestattet wurde – einer mit einem Planetengetriebe kombinierten Konus-Kupplung.

(Fotos: Geuder)

Kameradschaft der alten Zeit erinnert. (Opa Geuder, kommen Sie mal zum Elefantentreffen! Red.)

Ein langes, dem Motorrad gewidmetes, Menschenalter liegt nun hinter mir. Ich habe es erleben dürfen, wie aus dem „häßlichen Entlein" der Pionierjahre das chromglitzernde, elegante Motorrad mit allem erdenklichen Komfort wurde, und noch heute ist es mir immer wieder ein großes Erlebnis, wenn ich auf mein Motorrad steige und mich auf große Fahrt begebe. Das Fahren darauf erlebe ich immer wieder wie eine Offenbarung, und es ist wie vor 60 Jahren für mich ein erhebendes Gefühl, wenn ich meine Maschine elegant in die Kurve lege und sie mir auf jeden Fingerdruck gehorcht. Dann tausche ich mit keinem Wagenfahrer, der von diesen Schönheiten des Motorradsportes meistens nichts ahnt. Der Durchschnittswagen ist — etwas kraß ausgedrückt — nur ein bequemes Beförderungsmittel. Das Motorrad hingegen ist ein hervorragendes Sportinstrument, mit dem der Fahrer allmählich immer mehr verwächst und das er liebt. Man komme mir nicht mit dem Einwand, daß das Motorradfahren gesundheitsschädigend ist. Ich selbst bin der beste Beweis für das Gegenteil. Bereits 1930 war ich der erste Motorrad-Kilometermillionär, und heute bin

ich immer noch begeisterter aktiver Motorradfahrer. Es ist unbestreitbar, daß sich schon mancher Motorradfahrer körperliche Leiden durch das Fahren zugezogen hat. Daran ist aber meistens nicht das Motorrad, sondern er selbst schuld. Ich trage beim Motorradfahren stets eine ganz gediegene Spezialkleidung. Die ist teuer, aber sie schützt mich dafür auch vor allen Wetterunbilden. Ich bin 1960 einmal auf meinem Rad etwa 190 km durch Regen und teilweise sogar Wolkenbrüche gefahren, und als ich in Recklinghausen ankam, da war ich vollkommen trocken.

Am 1. April 1961 feierte ich nun als erster Deutscher mein 60jähriges Kraftfahrerjubiläum, und gleichzeitig kann ich dann auf 60 Jahre unfallfreies Fahren im Verkehr zurückblicken. Die höchste Auszeichnung, der Bundesverkehrswacht für 50 Jahre unfallfreies Fahren besitze ich schon, und eine höhere Auszeichnung gibt es dafür nicht mehr. Fernsehen und Rundfunk haben sich meiner schon 1959 aus Anlaß meines 75. Geburtstages bemächtigt, und an hohen Auszeichnungen fehlt es mir nicht. Augenblicklich befinde ich mich auf einer großen Vortragstournee quer durch die Bundesrepublik und West-Berlin und erzähle der heutigen Generation aus dem reichen Schatz meiner Erinnerungen als Motorradrennfahrer und zeige Lichtbilder, die meistens schon historischen Wert besitzen. Immer wieder erlebe ich es, daß meine Zuhörer über meine große Rüstigkeit sehr erstaunt sind und mir meine 76½ Jahre einfach nicht glauben wollen. Das Rezept ist sehr einfach: Motorradfahren erhält jung! Man bleibt dabei weit naturverbundener als der Wagenfahrer, und das ist der beste Schutz vor dem frühzeitigen Altwerden. Wer da glaubt, daß der Motorradsport zum Aussterben verurteilt sei, der sehe auf die unzähligen Klubs in Deutschland, die auch heute noch ihre Touristik und den Rennsport mit der gleichen Begeisterung pflegen, wie wir Alten es früher taten. Das Motorrad lebt und wird auch weiterleben, allen Zweiflern zum Trotz. Es ist Aufgabe der älteren Motorsportler, sich um die motorbegeisterte Jugend zu kümmern und ihren Tatendrang, den man ihr doch nicht verübeln kann, in disziplinierte Bahnen zu lenken und sie zu den Motorradfahrern von morgen zu erziehen. Dann ist mir um den Nachwuchs nicht bange.



Zündkerzen Info

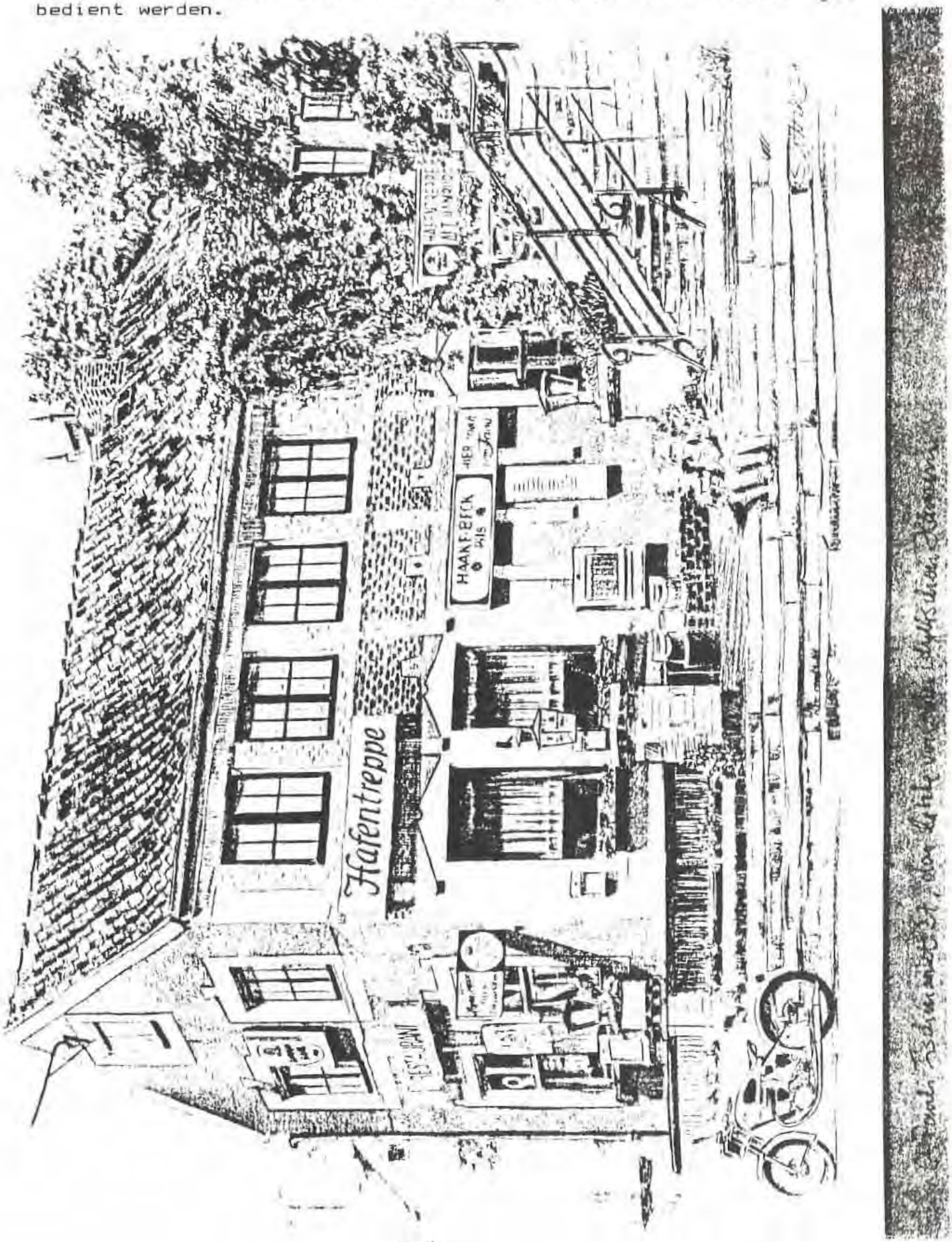
In der Classic 5/93 Seite 44 (Tel. 0711-182-1229) befindet sich ein informativer Bericht über Zündkerzen. Interessant sind die Vergleichslisten zwischen den einzelnen Kerzenherstellern. Siehe und vergleiche auch HB 2/89 Seite 12.

Strassenlage wie Sau die zweite Motorradbrille fuer Brillentraeger

Wir machten in HB 1/93 S.32 auf den Gilsterhobel aufmerksam. In der Gummikuh 10/93 S.40 ist ein interessanter Bericht ueber das Gilstern. Und in HB 2/92 S. 12 machten wir auf eine Fahrerbrille fuer Brillentraeger aufmerksam. Verbesserungen durch den Umbau einer Climax Brille werden in der Gummikuh 10/93 S.38 gebracht. Wer an diesen Berichten Interesse hat, rufe unter Tel. 0421-501617 an und frage nach dem Heft.

Kalender und Adventskalender

Es gibt so manchen Kuenstler unter den Hore:-Freunden - nicht nur mit Motoren - sondern auch mit dem Zeichenstift. Das Bild mit der Hafentreppe stammt aus der Hand von Konrad Schittek, Wohlersallee 2, D-22767 Hamburg, Tel. 040-438787. Heuer sind nicht mehr viele Kalender zu haben, aber wer fuer Advent 94 und den Jahreswechsel 94/95 rechtzeitig seine Bestellung aufgibt wird sicher gut bedient werden.



Federn

Federn in kleinen Mengen, zu vernünftigen Preisen und in allen möglichen Ausführungen fertigt an, nach Zeichnung oder Muster: Firma Karl Brombacher, Rehhoffstr. 14, in D-20459 Hamburg 11, Tel.040-373182. Der Tip stammt von Ernst aus Büsum und stand in den VFV Nachrichten.

Die Krise bei den Horex-Werken

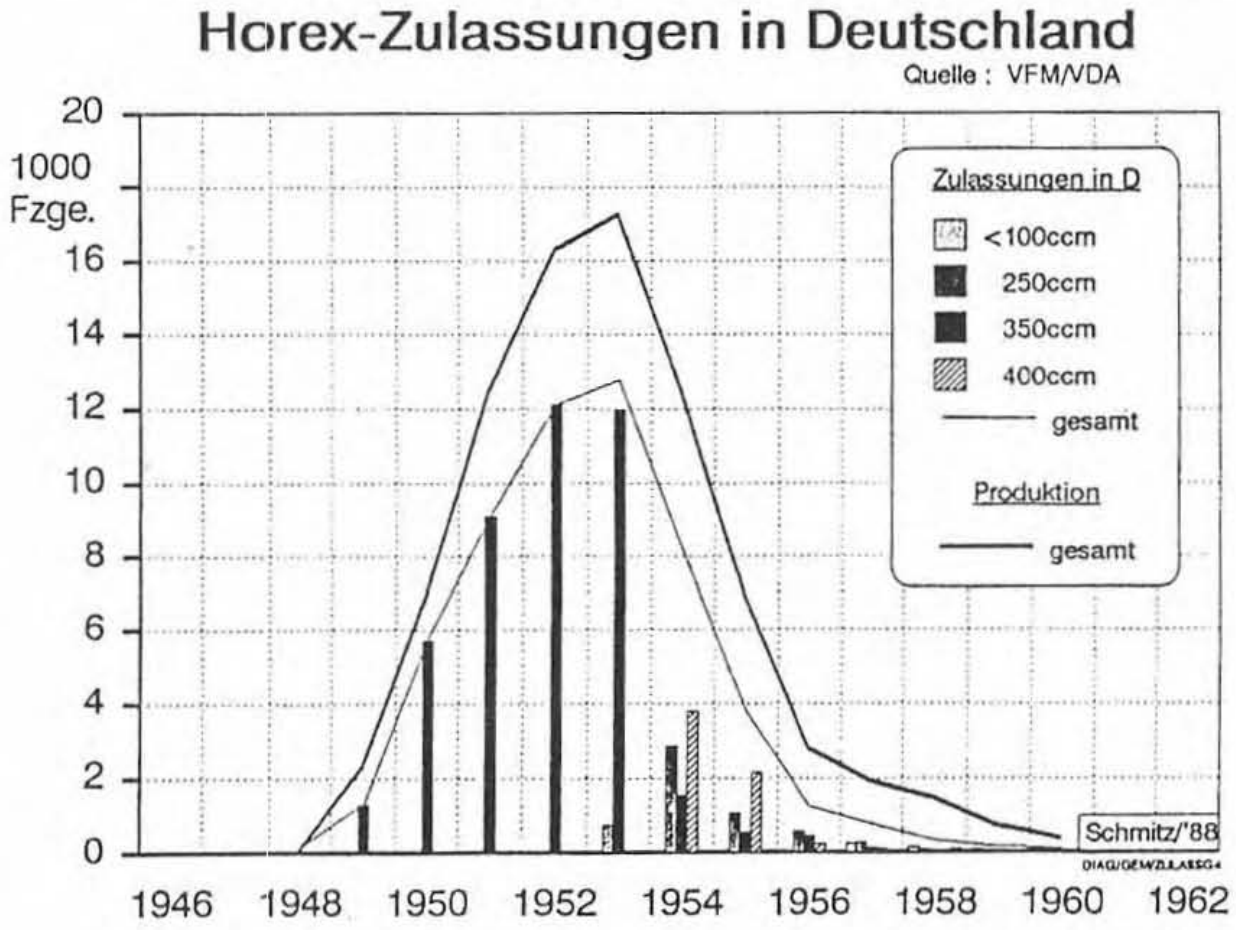
(siehe auch HB 4/93 S. 20)

...'mal anders betrachtet, z. B. anhand der Produktions- und Zulassungsstatistik (siehe Diagramm).
Der kometenhafte Aufstieg der "Horex-Columbus-Werk AG", wie damals Horex offiziell hieß, beginnt mit Serienanlauf der Regina Anfang 1950. In den Jahren von 1950 bis zum Höhepunkt 1953 produzierte Horex fast 55.000 Reginas. Dabei handelte es sich fast ausschließlich um Regina 0 und 1, also um 350er -Motoren mit GG-(=Grauguß) Zylinderkopf. Außnahmen: Sportmotor und wenige 250er+ für die Schweiz.
Die Umstellung auf Alu-Kopf und die technischen Überarbeitungen, die ab Frühjahr '53 zu Regina 2/3/4 führten (400er ab Ifma '53), fallen schon in den sich 1954 abzeichnenden Abstieg. Diese Maßnahmen haben den Niedergang möglicherweise verzögert, aber er ist 1954 und spätestens '55 unübersehbar.
1954 wurden zwar noch 12.548 Horex-Motorräder produziert, das sind jedoch nur acht mehr, als schon 1951. Dafür allerdings mehrheitlich Regina 4, an der sicher etwas mehr verdient wurde, als an den mit kleineren Hubräumen.
An zweiter Stelle lag die 250er (3.038 Stück), wovon 2.850 in dem Jahr in Deutschland neu zugelassen wurden. 1955 rutschten die Produktionszahlen dann trotz Imperator (Pressevorstellung im Dezember '54) und Resident (Serienanlauf der 350er im Juni) auf unter 7.000 Maschinen. Schon 1950 wurden 20 Stück mehr produziert. Da waren es 6.938, wovon ca. 18 % in den Export gingen. Auf Lager blieb damals sicherlich keine stehen.
Nach Auslauf der Produktion der Reginas Ende '55 war das sicher anders. Die, die danach noch bei den Händlern standen, waren wohl nur noch schwer zu verkaufen.
Für 1956 zeigt die Zulassungsstatistik nur noch 1.256 Horex- Neuzulassungen in Deutschland. Produziert wurden jedoch 2.790, nicht viel mehr, als im ersten vollen Produktionsjahr 1949, da waren es schon 2.315 SB 35.
Das bedeutet, daß die Produktionszahlen im Vergleich zum Spitzenjahr 1953 (17.353) um fast 85 % gesunken waren!
Das überlebt kein Hersteller!
Die paar Mopeds und Kinderfahrräder (Rebell 100 und 50 ccm wurden von '57 bis '60 ca. 1.300 Stück produziert) konnten das Steuer auch nicht 'rumreißen. So wurde das Werk verkauft und zwar an Daimler-Benz. Pleite war Horex nie, soviel ich weiß! Daß dort heute noch produziert wird, z. B. Ventile und Stößel für Mercedes-Motoren und andere, wissen die Horex-Freunde aus dem Frankfurter Raum sicher alle. Was weniger bekannt ist:
Der frühere Horex-Wettbewerber und heutige Mercedes-Konkurrent BMW stützt den derzeit sinkenden Mercedesstern, indem er aus Bad Homburg, aus dem ehemaligen Horex-Werk, Ventile für BMW-Motoren bezieht. Das sichert Arbeitsplätze im alten Horex-Werk.

+wer kennt die Stückzahlen der ersten 250er mit GG-Zylinderkopf (Einport, 12 PS) ab Ende '51?

BMW: Wo war die Keimzelle für Horex?
Richtig, in Oberursel, in der dortigen Motorenfabrik, die ab 1898 unter diesem Namen firmierte. Vorher, ab 1892 hieß das Unternehmen "Motorenfabrik W. Seck u. Co.". Wie's dann weitergeht über Gasmotorenfabrik Deutz und später KHD auf der einen, und Columbus-Motoren auf der anderen Seite, die Geschichten von diversen GNOMen und von Gnome-Rhône-Flugmotoren bis zu Regina und Imperator kann man in verschiedenen "Markt"-Heften nachlesen. Was aber nicht jeder weiß (ein wenig davon steht in der Frankfurter Allgemeinen vom 08.10.92), ist, daß jetzt die BMW-Rolls-Royce GmbH im ehemaligen Verwaltungsbau der Motorenfabrik Oberursel beheimatet ist. Soviel ich weiß, werden derzeit dort Triebwerksteile, z. B. für den Airbus, gebaut.
Beim nächsten Mal schauen wir uns die Statistik noch etwas genauer an, z. B. welche Marktposition Horex im Vergleich zu anderen Herstellern hatte und werfen einen Blick auf die letzten Vorkriegsjahre.

Klaus Schmitz



Hut und Horex,
so heist eine Industrieausstellung des Bad Homburger Heimatmuseums. Dass Horex was mit Industrie zu tun hat, wird jedem einleuchten, aber was hat es mit dem Hut aufsich? Mit dem Hut ist der "Homburger" (eine spezielle Hutform deren Entstehung auf einen englischen Kronprinzen aus der Zeit um die Jahrhundertwende zurueckgeht) gemeint und der wurde in Handwerksbetrieben und Manufrakturen in Bad Homburg hergestellt. Der Kommerzienrat und Fritz hatten sicherlich mehrere davon. Sicherlich werden in dieser Ausstellung viele Fotos zu den Themen sowie einige Exponate zu sehen sein. Ich weis es nicht genau, da diese Zeilen schon vor der Eroeffnung geschrieben wurden. Die Ausstelung findet im "Gotischen Haus" naehe Buschwiese statt. Sie laeuft vom 5 Dezember bis zum 6 Februar. Oeffnungszeiten sind Dienstag bis Samstag 14 bis 17 Uhr Mittwochs bis 19 Uhr und Sonntags von 10 bis 18 Uhr geoeffnet. Ruf aber lieber selbst dort an und fragt nochmal nach wenn Ihr einen Besuch plant. Tel. 01188.

Treffen-Ausstellungen-Maerkte

+ Die "Horex-Freunde Rhein-Neckar" treffen sich einmal im Monat und zwar Freitagsabends zum Stammtisch. Die naechsten Stammtische sind am 14.01., 04.02., 04.02., 08.04., 06.05., in der Gaststaette "Maeurach" in der Maeurach-Str., in D-75181 Pforzheim - Eutingen. Die Gaststaette verfuegt ueber 2 Nebenzimmer die von uns genutzt werden koennen. Ab Mai/Juni ist es sogar moeglich, die fuer Motorradfahrer so wichtige frische Luft in der Gartenwirtschaft zu geniessen. Nur eines lieber Horex-Freund, geraucht wird bei uns nicht. Gruss Bernhard
+ (Der Novice meint: Das mit dem Rauchen ist ja Landesverrat fuer "Gelbfuessler"!!!!!!!!!!!!!! und
+ 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
+??????? Der HC-Mainklingen machen sicher wieder ein
+ Wintertreffen Intressenten rufen an. Tel. Fritz 07959-634

* 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
*20 bis 23.5 40igste Horex Sternfahrt nach Berlin zum HC. Hans Tel.030-6631218. Oft bekommt die erste Nennung einen Preis!

+ 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
+ 11 u. 12.6 Der HC-Nederland laed zu seinem Treffen in das schoene Friesland, in die Stadt Wateren. Info bei Peter Ritzen St.Cornelisplein 6, NL-6005 PD Weert, Tel.0031-4955-1754

+30 bis 31.7 Treffen "Wirzenborner Liss" Anfahrt ueber das
+ reizvolle Gelbbachtal Tel. 02602-8706 Horexfreund Peter

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

Nachfertigungen

Nachfertigungen von Tank bis Auspuff, von Lenkeramatur bis Typenschild, Räder, Bleche und vieles mehr, sind bei Jaroslav Klouda, Husova 227, CFSR 28104 Planany, nach Muster zu bekommen. Diesen Tip entnahmen wir den VFV Nachrichten.

Korrekte Geschwindigkeitsmessung!

Wie mir ein Freund mitteilte, hat er zur Ermittlung seiner korrekten Fahrgeschwindigkeit einen Fahrrad - Computer an sein Motorrad angebracht. Ja das geht und macht keine Probleme und ist sehr genau. Fahrrad - Computer sind schon für ca. 30,-DM zu haben. Die mögliche Geschwindigkeitsanzeige sollte bis 160 km/h gehen. Was ist zu machen? An Hinter- oder Vorderrad an Felge oder Nabe, Kettenblatt ist auch möglich, wird das rotierende Geberteil angeklebt. Aber so, daß das Rahmenfesteteil des Gebers in einem Abstand von 5mm zum rotierenden Teil auf dessen Kreisbahn sitzt. Nun wird noch das Kabel zum, am Lenker montierten, Computer verlegt und die Installation ist beendet. Jetzt wird über die Knöpfchen der Abrollumfang (Mutters Nähkastenmassband) des Rades, an welchem der Geber montiert wurde eingegeben und schon kann während der Fahrt die genaue Geschwindigkeit abgelesen werden. Die Stromversorgung dieser Computer ist mit einer Knopfzelle, wie bei einer Uhr, sichergestellt. Diese Art Tacho soll sogar durch den TüV als Pflichttacho zulässig sein. Euer Horex Novice

Tips von Horst

Horst Tel. 02603-6279 unser Motormacher empfiehlt zum Ziehen von Federkeilen auf Wellen eine Beisszange. Die Beisszange greift ziemlich kurz, fest und ueber die ganze Breite. Also nicht den Meissel nehmen. So wird der Keil nicht verwirkt.
Horst wusste eine mir unbekannte Markierung an den letzten Rundgehaeusemotoren. Also ab Bj.55. Wenn die Motornummer nicht mehr ersichtlich ist, so kann ein "S" oberhalb der Oelschlauchanschluesse einem signalisieren, dass man es mit einem neueren Motor zu tun hat.

Stossdaempfer

Die letzten Horexen hatten gleich 4 davon. Nicht mehr in jedem Motorradladen sind Stossdaempfer zu bekommen. Wer einen Satz braucht, ist sicher bei Koni gut aufgehoben. De Koning GmbH, Industriegebiet, D-56424 Ebernhahn, Tel.02623-6020.





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

HC Rhein-Neckar

Bernhard Huber, Altenburgstr. 32, D-76683 Karlsdorf - Neuthard, hat uns freundlicherweise die Kopien der nachfolgenden Horex-Prospekte zur Verfuegung gestellt. Weiterhin hat er noch eine Frage an alle HB-Leser, sofern sie sich an die 50er und 60er erinnern koennen: Bernhard ist im Besitz eines Horex-Club-Wappens des von Walter Sauer, Hauptstr. 171, in Ottersweier Baden gegruendeten HC-Mittelbaden, siehe Bild. Da das Schild einen proffesionellen Eindruck macht, moechte Bernhard wissen, ob diese Schilder von Horex fuer die Clubs vorgehalten wurden? Wenn einer naeheres weiss, soll er bitte Bernhard informieren. Wenn uns Bernhard dann bescheid gibt waere das schoen. Dank an Bernhard.
Das Schild besteht aus einem 1cm starken Alu-Profilrahmen. Das Schild ist blau, Wappen und Schriftzuege sind elfenbeinfarbig. Die obige Abbildung ist eine in etwa massstabgetreue Wiedergabe in Bezug Anordnung der Schrift und des Wappens.

HOREX „Regina"

Im Blickpunkt des Interesses

HOREX 250

Sie ist die Verwirklichung des Wunsches anspruchsvoller Fahrer. Von der bekannten 350-ccm-Konstruktion unterscheidet sie sich nur durch geringe äußere Merkmale. Alles, was sich seit Jahren bewährt hat, ist geblieben, sogar das bestechende „finish".

Motor

Vollgekapselter 1-Zylinder-Viertakt-Blockmotor mit hängend angeordneten Ventilen im Hochleistungs-Zylinderkopf

Zylinderkopfmaterial: Leichtmetall

Kurbelwelle: 3fach kugel- und rollengelagert

Bohrung/Hub: 65/75 mm

Hubraum: 248 ccm

Verdichtungsverhältnis: 7,4:1

Trockensumpf-Umlaufschmierung durch Kolbenpumpe

Zündung: Batterie-Zündlichtmaschine 45/60 Watt

Zündverstellung: automatisch

Vergaser: Bing 2/26/21

Motorleistung: **16 PS**

Getriebe

4-Gang-Fußschaltgetriebe mit Schaltwippe und elektr. Leerganganzeige. Fünffederkupplung mit eingebautem Stoßdämpfer. Kraftübertragung durch Duplex-Kette im Ölbad.

Getriebeübersetzungen:

1. Gang 3,25:1
2. Gang 1,81:1
3. Gang 1,33:1
4. Gang 1,1

Gesamtübersetzung: 1:6,56

Fahrwerk

Verwindungssteifer, in Muffen hartgelöteter Rahmen aus nahtlosen Präzisions-Stahlrohren.

Vorderradfederung

Hochelastisch arbeitende Horex-Teleskopgabel. Geringste ungefederte Massen durch Verwendung von geschmiedetem Leichtmetall. Keine Wartung, lediglich Ölwechsel nach mehreren tausend Kilometern. Handlicher Stellknopf für Lenkungsdämpfer in Lenkermitte.

Hinterradfederung

Langhubige, teleskopische Geradstabfederung mit geschmiedeten Leichtmetall-Achsfäusten. Federmechanismus und Stoßdämpfer gekapselt.

Bremsnaben

Geschmiedete Leichtmetall-Vollbremsnaben (System Horex) mit Kühlverrippung für stärkste Beanspruchung. Einfache Radmontage durch Steckachsen.

Der Hinterradantrieb mit der patentierten Stoßdämpferscheibe ist im geschlossenen, mitschwingenden Kettenschutz eingebaut und gegen Schmutz und Wasser wirksamst geschützt. Die neuartige Stoßdämpfung verbürgt elastisches Fahren in allen Gangstufen, in jedem Gelände.

Serienmäßige Ausstattung

Hochglanz-Lackemaillierung, 18-Liter-Brennstofftank in Chromausführung, Aktionsradius ca. 600 km. Polierte, korrosionsbeständige Leichtmetall-Teile wo immer nur denkbar. Sportfelgen aus geschmiedetem Leichtmetall. Verstellbare Fußrasten, abnehmbarer Gepäckträger, klappbares Hinterradschutzblech, großbemessener Werkzeugkasten mit kompl. Werkzeugsatz und eingebautem Sicherheitsschloß. Lenkschloß im Steuerkopf. Schwingsattel mit Gummidecke. 45/60-Watt-Lichtanlage. Beleuchtetes Tachometer, im Scheinwerfer eingebautes Zündkontrollicht und elektr. Leerganganzeige. Zentralkippständer. Neuartige Luftpumpe. Polierter Leichtmetallhandgriff am Hinterradschutzblech. Verchromte Schalldämpfungsanlage nach neuesten Erkenntnissen, den amtlichen Vorschriften entsprechend.

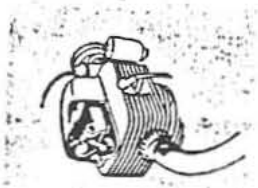
Abmessungen und Gewichte

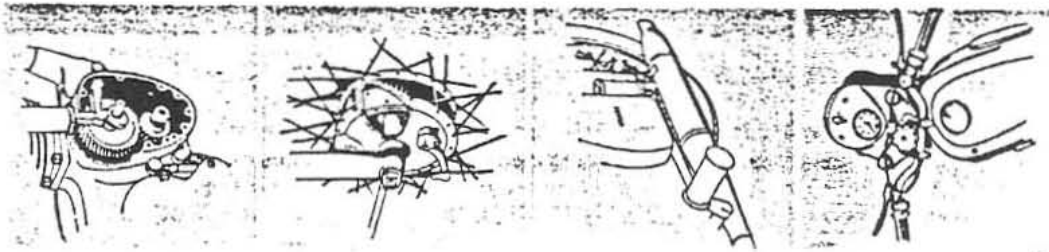
Gesamtlänge	2120 mm
Lenkerbreite	670 mm
Höhe	1000 mm
Sattelhöhe	760 mm
Radstand	1390 mm
Gesamtgewicht, trocken	146 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	315 kg

Leistung und Verbrauch

Höchstgeschwindigkeit	110 km
Leistung	16 PS
Kraftstoffverbrauch	3,0 Ltr.

Beschleunigung: 1. bis 3. Gang von 0 auf 80 km/Stunde ..... = 14 Sekunden





HOREX „Regina" Ein Name, der keiner Erklärung bedarf —



Ein Kind der **HOREX**-Werke mit der größten 350-ccm-Produktion der Welt! Motorräder, die in über 50 Ländern der Erde gefahren werden. Motorradkenner wissen, warum sie **HOREX** wählen ... weil **HOREX** fünf berechtigte Forderungen erfüllt:

- ***Sicherheit***
- ***Kraft***
- ***Straßenlage***
- ***Fahrkomfort***
- ***Eleganz***

Besuchen Sie unsere Vertreter und überzeugen Sie sich selbst

Bechold & Bahle
Herford
Goebenstr. 22a · Ruf 4161

28

Alle Angaben der technischen Daten wurden von einem vereidigten Sachverständigen des VFM geprüft. Änderungen in Konstruktion und Ausstattung vorbehalten

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Postadresse Siegfried Klinger
Rotlintstr.51
60316 Frankfurt

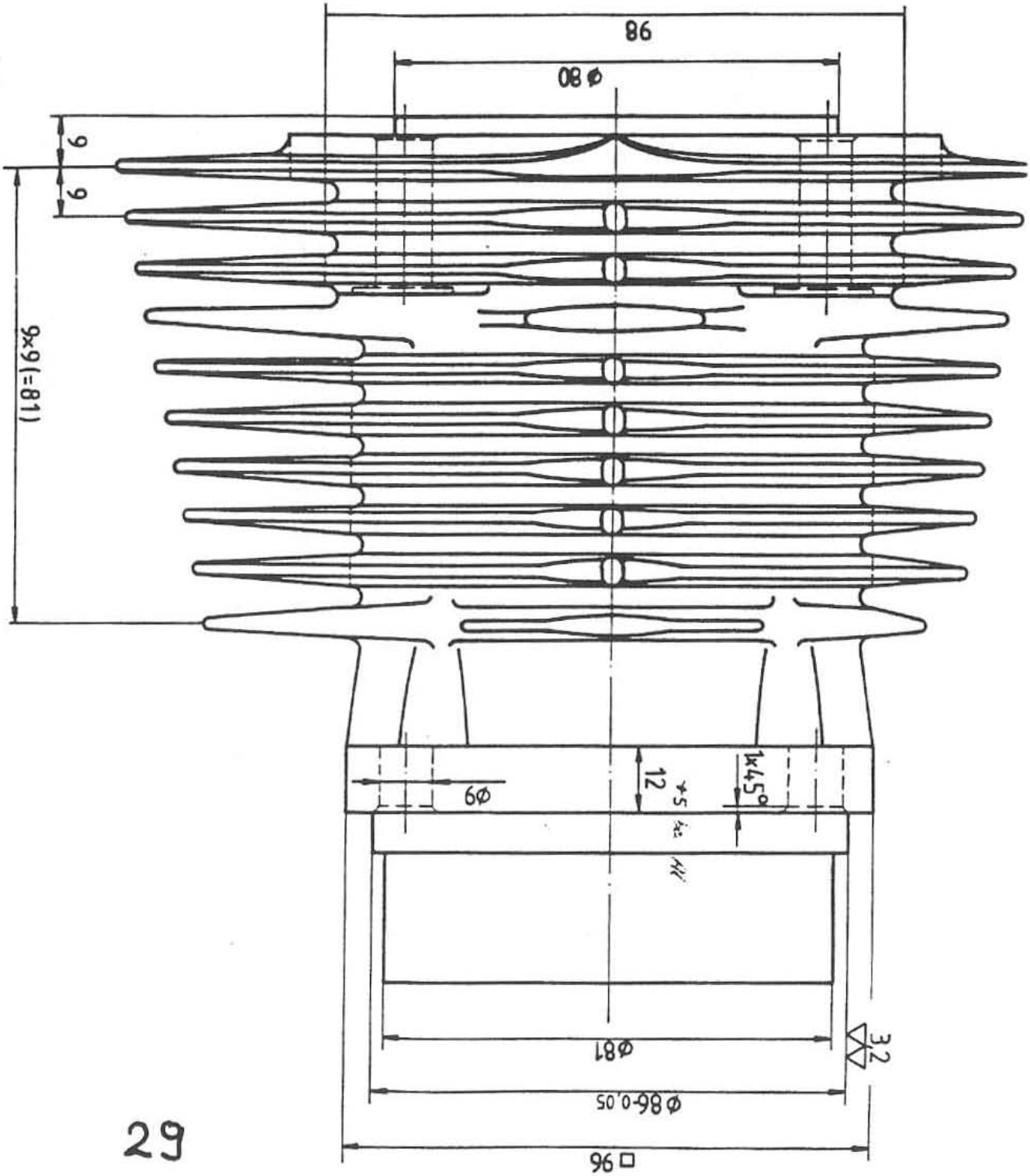
Telefon
069-
436859
0211-
90795-61

Redaktion Siegfried Klinger
Bankverbindung: Postbank 60288 Frankfurt a/M
Kto: 84423605 BLZ: 500 100 60

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

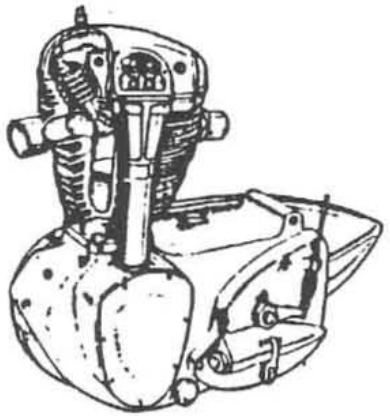
Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse, unter Angabe der Stückzahl, der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg. Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen (bis 4,-) in Briefmarken (50er), sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

Wir danken unserm Hollaender Albert Eringfeld fuer die Zeichnung des Reginazylinders. An dieser Zeichnung sind die Platzverhaeltnisse fuer eine Ausbuechsung zu studieren. Die zweite Zeichnung gibt die Laengen der Gehaeuseschrauben und ihren Platz im alten E1M oder VictoriaKR35 Motor an.

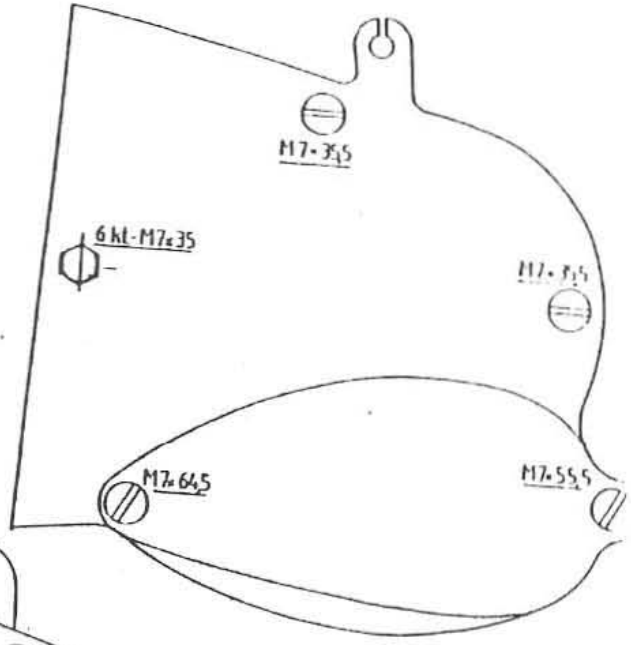


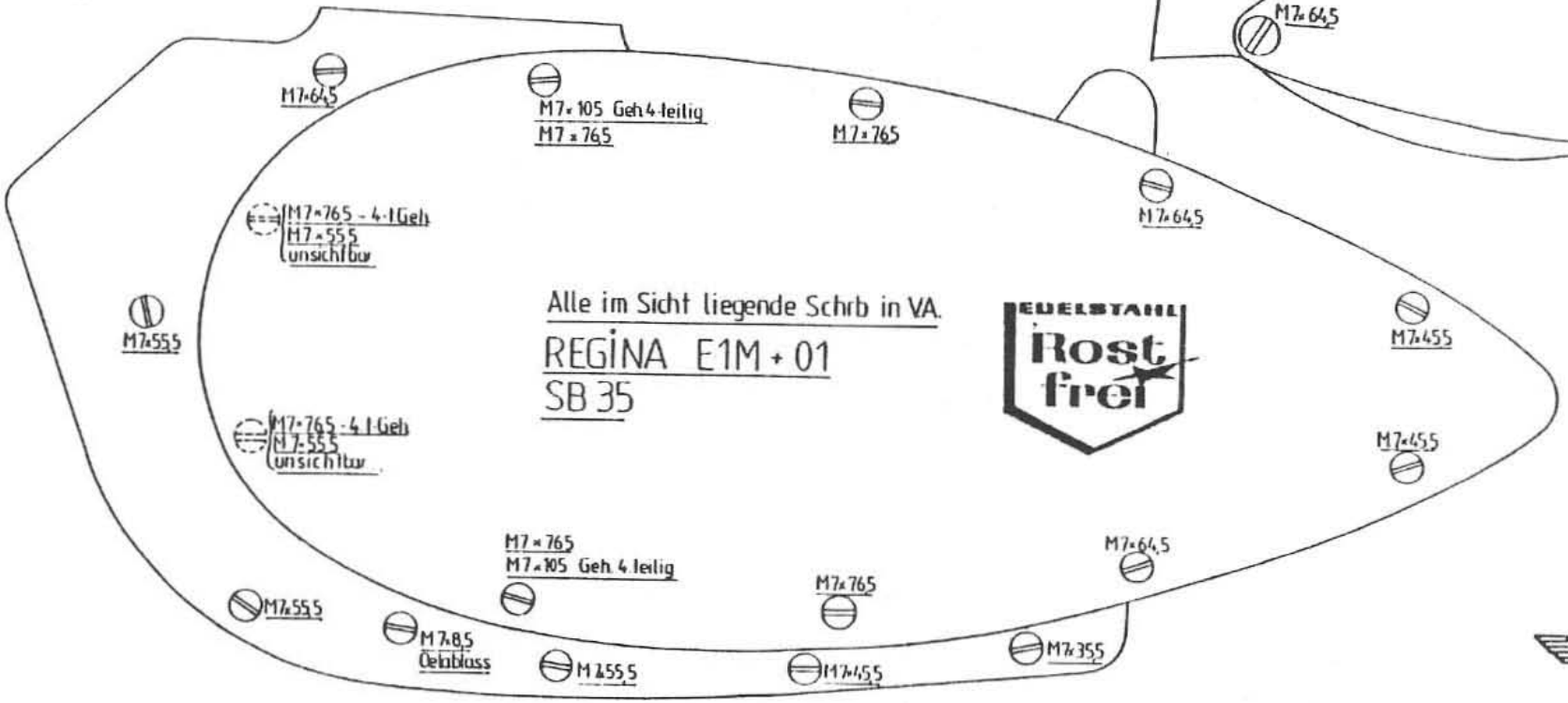
Werkstoff - A71-
evtl. bedingt
Schleuderguss
Ø81 +0,08 +0,055
4×30°
Ø75-0,05
Ø75,5
Ø76
Ø81+0,01
gehont
0,4
Al.150 erwärmen
Buchse in
Trockeneis
R12
155
Ø90
94
B
A
9×9(=81)
13,5
9
(70,5)
30
23,5
1,6
0,5
1
Bohrung Ø86+0,25
Ø86-0,07 -0,12
Ø80
h8
3 -0,05
4 +0,2 0
7 +0,2 0
4 -0,15
R0,8

HOREX



Albert Eringfeld
Hallenweg 40
NL-7091 AG - Dinxperlo
Telefon nr.: 31 83 55 22 23





1000	Berlin 10						R	D	K	U	.	.		NZ	P		b-t	F
I	Verkehrsamt,Europa-Center																	
Pe	Haubach Central,Franke,Haubach 22																	
1000	Berlin 12	Charlottenburg																
Pe	Alexis,Schwarzer,Carmer 15																	
Ho	Bialas,Perez,Carmer 16																	
Hg	Cortina,Stucci,Kant 140																	
Hg	**Leibniz,Deppen,Leibniz 59**																	
Pe	Silvia,Dalg-Gebert,Knesebeck 29																	
1000	Berlin 15	Halensee-Wilmer																
Ho	Bregenz,Kam,Bregenzer 5																	
Ho	**Bogota,Schlüter 45**																	
Ho	Curtis,Eckert,Pariser 39-40																	
Hg	**Austriana,Nicklisch,Pariser 39-40**																	
Hg	Gloria,Trabandt,Wieland 27																	
Hg	**Kleist,Hanssen,Darmstädter 7**																	
Pe	Iris,Racke-Frania,Uhland 33																	
Hg	Modena,Kreutz,Wieland 26																	
Ho	Pension Funk,Fasanen-69																	
1000	Berlin 19	Westend																
Ho	Am Park,Bom,Sophie-Charlotten 57-58																	
Pe	**Gribnitz,Goschin,Kaiserdamm 82**																	
Ho	Messe,Gruner,Neue Kant 5																	
1000	Berlin 20	Spandau																
Ho	Hamburger Hof,Trebeck,Klinkel 6																	
Pe	**Spandau-West,Fricke,Staakener 87-89**																	
1000	Berlin 22	Kladow																
Ho	Havelhaus,Stieglitz,Imchenallee 33-35																	
Pe	Pension 22,Tietz,Schambachweg 22																	
1000	Berlin 26																	
Pe	Haus Schliebner,Dannenwalderweg 95																	
1000	Berlin 28	Frohnau																
Pe	Tanneneck,Melzer,Karmeliterweg 49																	
1000	Berlin 30	Schöneberg																
Pe	**Fischer,Weschke,Nürnberger 24A**																	
Ho	Sachsenhof,Motz 7																	
Pe	**Alster,Dost,Eisenacher 10**																	

030	Ew 1900000																	
21234																		
3422030		B	C		R			U	1					50		53-60		m
030																		
3125144							K		1	H				7		55		m
3125025		B		T	R			U	1			15		67		55-75		m
3139059				T				U	1	H				42		60		m
3238495		**B**					**K**	**U**	**2**	**H**				**23**		**60-70**		**m**
8812129		B	C					U	2					30		45		m
030																		
8814307	8824009	B	C	T			K		1	H			2	50		55		m
8815001	**8835887**	**B**	**C**	**T**			**K**	**U**	**1**	**H**				**280**		**49-70**		
8834931		B						U	0	H				28		50-80		m
8857000		**B**	**C**	**T**			**K**	**U**	**1**	**H**		**10**		**52**		**60-80**		**m**
8818060		B	C	T				U	1	H				38		55-75		m
8814701	**8814707**						**K**	**U**	**0**	**H**				**30**		**65-70**		**m**
8815770							K	U	1	H				28		45-50		
8835404		B	C	T						H				29		55-80		m
8827193	8827193	B	C		R		K		0					24		60-75		m
030																		
3213485		B		T			K	U	1	H				11		55		m
3025529	**3028529**						**K**	**U**	**0**	**H**		**50**	**3**	**58**		**60**		**m**
3216446												2		51		45		m
030																		
3334602		B			R			U	0					15		50		m
3336021		**B**			**R**		**K**	**U**	**1**			**20**		**14**		**53**		**m**
030																		
3655800					R	D		U	0	H		30	20	50		45-50		m
3655230							K		0					8		46-56		m
030																		
4167997							K	U	0	H			6	15		35		m
030																		
4018104		B							0	H				9		45-60		
030																		
2186808	**2134225**	**B**					**K**	**U**	**1**	**H**		**20**		**20**		**30-45**		**m**
2162074		B	C	T	R				1	H				110		45-50		
2186952		**B**					**K**	**U**	**0**	**H**		**30**		**15**		**55-80**		**m**

32

Unterkunft zur Sternfahrt Berlin

In Berlin kann man auch fuer unter 50,00DM in ein Hotel oder eine Pension einbuchen. Um die Buchstaben und Zahlen in den Listen in ihrer Funktion zu erkennen benoetigt man den auf Seite 32 abgedruckten Scluessel.

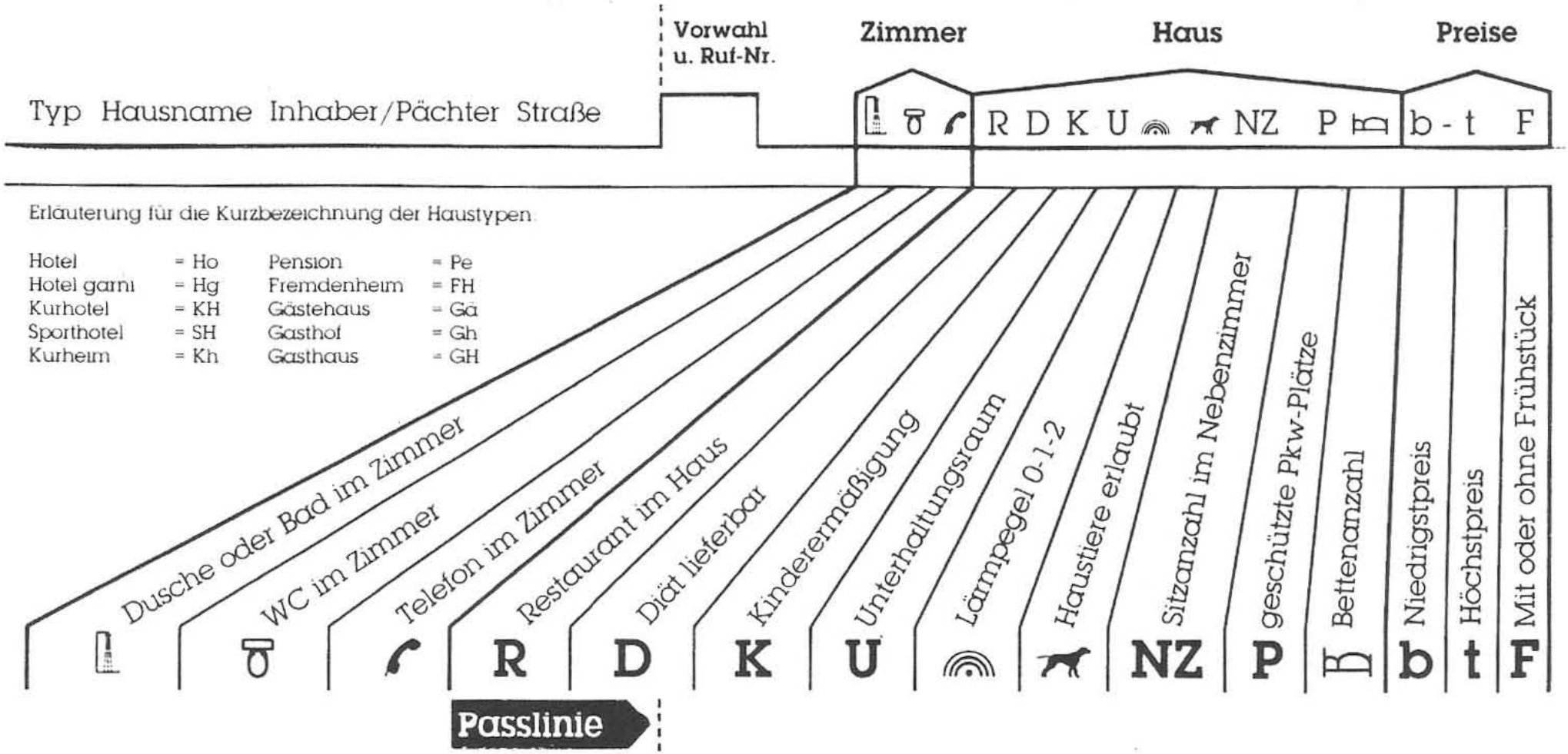
							R	D	K	U	.	,	NZ	P		b-t	F	
Ho	Pension Conti,Potsdamer 67		2612999												67	60		
Pe	**Pension Cäcilie,Motz 52**		**2116514**		**B**	**C**			**K**	**U**	**0**	**H**			**12**	**45-60**		
1000	Berlin 31		030															
I	Reservierungsd. Berlin,Wilhelmsaue 99		8221879	8210292														
Hg	Margit,Krause,Brandenburgische 24		8837717		B	C			K	U	1	H	30		55	55-90		m
Hg	**Konstanz,Jelinik,Konstanzer 30**		**860268**		**B**	**C**	**T**				**1**	**H**		**7**	**65**	**49-110**		**m**
Hg	Trautenau,Hartmann,Trautenau 14		8613514		B				K		0				26	40-70		m
Pe	Am Lehniner Platz,Damaschke 4		3234282	3239359	B				K	U	1	H			96	65-75		m
Ho	München,Prasse,Güntzel 62		8542226								0	H		1	18	50		
Pe	**Finck,Güntzel 54**		**8612940**		**B**				**K**		**1**	**H**			**26**	**50**		**m**
Ho	Savigny,Brandenburgische 21		8813001		B	C	T								99	60-90		
1000	Berlin 33	Grunewald	030															
Pe	Diana,Opel,Werner 14a		8261077		B	C	T			U		H	15	1	15	50		
Pe	Pension am Rüdesheimer Platz,Rüdesheimer Platz 7		8279170		B	C	T				0	H			14	54-58		m
Ho	Studentenhotel Hubertusallee,Delbrück 24		8919718	8928698	B	C		R		U	1				170	40-75		m
1000	Berlin 36	Kreuzberg	030															
Hg	Wendenhof,Freitag,Spreewaldplatz 8		6187000	6127046	B	C			K	U	1	H	36		35	50		
1000	Berlin 37	Zehlendorf	030															
Pe	Haus Simone,Dobat,Schreber 16		8117019		B	C			K	U	0		16		31	45		m
1000	Berlin 42	Tempelhof	030															
Ho	Korso am Flughafen,Tempelhofer Damm 2		7857077		B	C	T			U	1	H	35		50	53-93		m
1000	Berlin 45	Lichterfelde	030															
Gä	Gästehaus Ingeborg,Ruthnerweg 15		8177632		B	C				U	0				8	45-60		m
1000	Berlin 47	Rudow	030															
Hg	**Hotel Süden,Dietrich,Neuköllner 217**		**6616093**		**B**	**C**	**T**		**K**	**U**	**1**	**H**		**25**	**75**	**48-80**		**m**
Pe	Pension Helga,Formerweg 19		6621010							U	0	H			15	45-50		m
1000	Berlin 49	Lichtenrade	030															
Pe	Pension zur kleinen Herberge,Fontane 45a		7458171							U	0	H	25		10	50-60		m
1000	Berlin 61	Kreuzberg	030															
Ho	Zur Reichspost,Littmann,Urban 84		6911035		B	C		R		U	1	H		10	50	55-60		m
Ho	Transit,Kleiner,Hagelberger 53-54		7855051	7859619	B	C			K	U	1	H			140	55-65		m

Was kostet eine Restauration

In der "Motorrad Classic" wurden die Kosten der Restauration einer 26er Gillet angegeben. Da diese Informationen auch fuer Horex - Restaurationen einen Anhaltspunkt geben bringen wir sie hier, Angaben in DM: Lackierung zweifarbig plus Linierung 1150,- / Sandstrahlen 290,- / Vernickeln und Polieren ohne Tank 1600,-/ Bremsbacken neubelegt 132,- / VA Speichen Reifen und Schlaeuche 429,- / Sattlerarbeiten 200,- / Ersatzteile 600,- / Transport und Portokosten 195,- Telefonkosten 170,- / Summe 4766,- plus 110 nicht gerechnete Arbeitsstunden.

Klacks Video

Jeder kennt "KLACKS" das er auch gefilmt hat ist nicht so bekannt! Doch daß das Thema das Motorrad der 50er bis 70er ist, ist wohl wieder jedem klar. Nur wo sind die Videos erhaeltlich? Und welche Videos sind erhaeltlich? Anfragen sind zu richten an: ALV Studio, Volker Leverkus, Haubeweg 24, D-71566 Althuette, Tel.07183-41417.



Lackreparatur mit Airbrush

Durch Zufall kam ich vor einigen Jahren in einem Modellbaugeschäft zu einer Spritzpistole einfachster Bauart, die eigentlich für Airbrush gedacht war. Für ca. 20,- DM bekam ich die Minipistole der Firma Karger, einen Farbbecher und eine Schlauchleitung mit einem einstellbaren Anschlußstück für eine ebenfalls lieferbare Preßluft-Vorratsdose. Eine Zusatzinvestition für einen Gewindeadapter mit Außengewinde für das Anschlußstück und einem Innengewinde für ein Autoreifenventil ermöglicht den Anschluß an das Reserverad als Preßluftreservoir. Bei der Tankstelle wird das Reserverad ordentlich mit Preßluft vollgefüllt und schon kann die Lackierarbeit losgehen.
Kleine Lackfehlstellen können problemlos in Eigenregie repariert werden. Spachtel- und Schleifarbeiten müssen vorher sorgfältig durchgeführt werden. Die zu reparierende Oberfläche muß makellos erscheinen um ein gutes Endergebnis zu erzielen.
Den Lack besorgt man sich aus einem Autolackzentrum, wo man sich Mengen ab 0,5 kg nach der gewünschten Farbnummer passgenau anmischen lassen kann. Dazu gehört bei heute üblichen Acryl-Lacken, der passende 2K-Härter und die zugehörige Verdünnung.
Die einfache Spritzpistole arbeitet nach dem Zerstäuberprinzip mit äußerer Farbmischung. Durch ein waagerechtes Rohr wird Luft geblasen, dadurch wird durch Unterdruck (Bernoullisches Prinzip kann man im Physikbuch nachlesen) die Flüssigkeit aus einem hängenden Vorratsbehälter (normalerweise mit 30- 60 ccm) durch ein Steigrohr heraufgezogen und im Luftkegel vermischt und versprüht. Als Eckwert für den richtigen Verdünnungsfaktor wird als Vergleich die Konsistenz von Trinkmilch angegeben. Der Nachteil dieser hohen Verdünnung ist, daß nur dünne Farbschichten aufgebracht werden können und dadurch auch kleine verbliebene Unebenheiten nur schlecht ausgefüllt werden. Als Vorteil ergibt sich daß Flächen wie Kotflügel, Radläufen, Hauben oder Türen ohne große Abklebeaktionen bearbeitet werden können. Es entstehen saubere Übergänge, die nach dem Trocknen ohne Schwierigkeiten poliert werden können und sich nahtlos in das Gesamtbild einfügen.
Experten, die Zugriff auf einen Kompressor haben, können sich einen speziellen Luftschlauch herstellen, der auf der Anschlußseite für die Pistole ein altes Schlauchventil Messinginnenteil von einem Schlauch mit dem Autoventil enthält.
An dem mitgelieferten Adapter läßt sich durch mehr oder weniger weites Eindrehen der zentrischen Einstellschraube die gewünschte Luftmenge wählen.
Inzwischen ist im Modellbaubereich die Firma Revell der bekannteste Lieferant für Airbrush-Pistolen von der ganz einfachen oben beschiebenen Pistole bis hin zu high-tech Ausführungen mit Innenmischung und stufenloser Dosierung von gewünschter Luft- und Farbmenge, mit denen man beispielsweise kleine Gemälde auf der Kofferraumhaube selbst gestalten kann.Nun frisch ans Werk.
GeGe



(1) Farbdüse: Hineindrehen bedeutet weniger Farbe, herausdrehen heißt mehr Farbe.

(2) Deckelloch

(3) Luftventilbereich

Dieser Bericht über Lackreparaturen stammt aus der Feder des "Prinzen-Post" (Zeitschrift für den NSU-Freund) Editors Gerhart Geiling Tel. 05101-12203. Danke Gerhart.

A N Z E I G E N

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.

Verk.: neuwertigen Zylinder und Kolben von Regina400, sowie Zylinder und neuen Kolben SB35, Graugusszylinderkopf und ungeschlitzten Zylinder. Manfred Tel. 06772-5433

Verk.: Regina1, Bj.51, sehr gut Originalzustand, 2.Hand,voellig erhaltene Historie, VB 8500,-DM Standort Bayreuth/ Bayern Tel. 0431-789307/09234-1360 Andreas.

Verk.: Imperator Hinterrad-Schutzblech (Nachbau), Vorderrad - Schutzblech (original), passt an Imp. u.Resi. Schwinge, verchromten Kickstarter. Tel. 09373-8689 Helmut.

Verk,: Resident Bj.55, Zustand1 100% Original, total neu aufgebaut und neu lackiert, gegen hoechst Gebot. Tel.0161-4707744 Helmut.

Suche Regina350Sport sowie andere Horex auch zum Restaurieren, Literatur, orig. Auspuffanlage, Sitzbank und Info. ueber Sport.Tel.06032-1823 Rolf

Verk.: Original werksneue 250er Kurbelwelle. Die Welle ist in der Ausfuehrwung eine kerbverzahnte 03er. fuer Spitzgehaeuse mit Schauloch. Fuer Originalrestaurierer, werksorginale-Kabelbinder aus Blech nach Vorrat. Tel. 07231-55909 Winfried.

Verk:Regina350 Bj.50,mit vielen Neuteilen (Raeder, Auspuff, Verschleissteile) VB 4950,- u. MZ ES150,Bj.68, VB 1450,- beide mit vielen Ersatzteilen. Tel. 0221-2211910 / 6804967 Dietmar.

Verk:Regina03 350 komplett restaurierungsbeduerftig 2750,- DM Albert Tel. 0031-8355-2223

Verk: Reginamotor 350 Graugusskopf, dreigeteilt + 30kg Teile. Neuen Primaertrieb + Kupplung. VB? Wolfgang Tel. 037605-5492

Zu Verschenken ist unser Stadtsparkassenkonto zwar nicht, aber die vielen Probleme die wir mit diesem Institut haben, laesst uns zur Post ueberwechseln. Bitte streichen Sie: Frankfurter Sparkasse von 1822. Nehmen Sie neu auf: Postbank D-60288 Frankfurt, Bankleitzahl 50010060, Konto 84423605, Siegfried Klinger.Wenn Sie eine Lieferung erwarten, denken Sie bitte an die nur einmalige monatliche Zustellung der Postbankauszuege. Nimm Dir Zeit und draengele nicht.

Schalldaempfer-Nachbau (Siehe HB4/92; S.15ff): Der S3/S35 Besitzer, welcher Okt./Nov. wegen dto. Schalldaempfer-Nachbauten bei mir nachgefragt hat, bitte nochmal melden!- -Ein Besteller ist abgesprungen und 2Stueck koennen uebernommen werden. Ch. Hch. Tuermer; Tel.069-591360 o. geschl. 069-6060-226.

Black Power

Unter dieser Überschrift brachte die Markt 7/93 einen lesenswerten Artikel über die Tätigkeiten einer Münchner Firma, welche alte, originale , schwarze Batterien wieder aufarbeitet. Das Ergebnis dieser Tätigkeit ist eine neuwertige Batterie. Vorbedingung ist, daß man eine alte verbrauchte Batterie einschickt.Denn das alte schwarze Hartgummigehäuse wird benötigt, darum darf es auch nicht gerissen oder sonstwie defekt sein. Die Adresse: Akkumulatoren Hans Höller, Guldeinstr. 28, D-80339 München, Tel. 089-5025520, Fax 089-508145, bitte nach Herrn Gerhard Rudloff fragen. Wer genaues über die zu tätigenden Arbeiten erfahren will, besorge sich die Markt. Eine Telefonnummer hierzu lautet 06131-992-0.