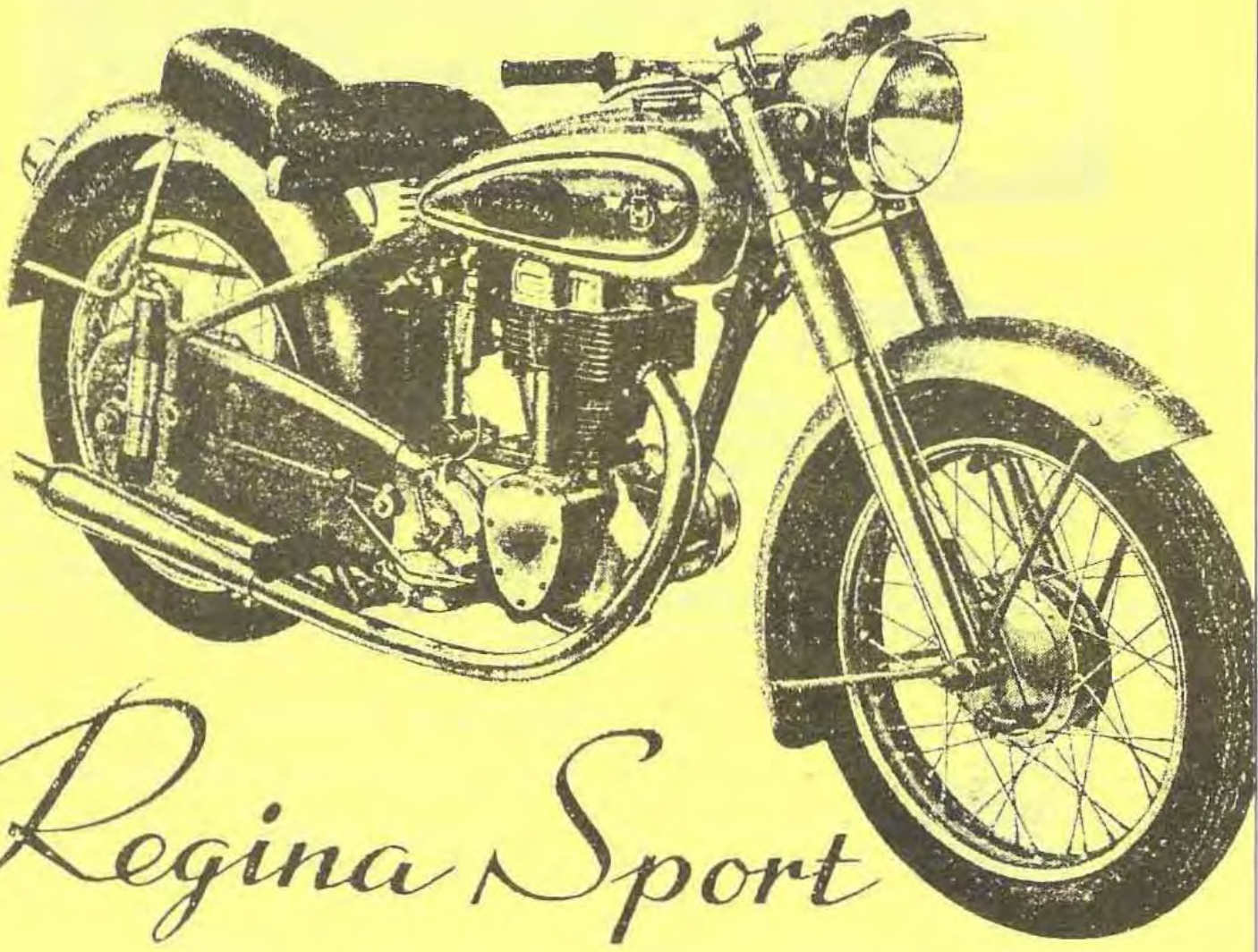
Die nächste Sternfahrt geht nach

HOREX

HOREX CLUB BRAUNSCHWEIG

Eine schnelle **350er** für schnelle Leute!

BOTE



Regina Sport

HOREX-CLUB BERLIN E.V.

Horex Freunde Hanau

HOREX-CLUB-FREIBURG

HOREX INTEREAST 00000 NORSK HOREX CLUB

RAHLSTEDTER MOTORRAD OLDIES

FRIENDS HOLLAND

Schutzgebühr 2,– DM Heft 1/95

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

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



"Verflixt nochmal,-- ich wollte doch nächsten Samstag erst wieder baden ! "



IMPRESSUM HOREX - BOTE

Postadresse Siegfried Klinger
Rotlintstr.51
60316 Frankfurt

Telefon 069-436859

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.

Liebe Horexfreunde,

ein neues Jahr hat begonnen und ich möchte Euch allen viel Erfolg, Freude und Glück für 1995 wünschen. Auch dem Horex - Motorrad will ich für die Entwicklung seiner Freundesgemeinde diese Wünsche zukommen lassen, denn ich glaube es (die Horex) hat diese Wünsche am bittersten nötig.
Zum einen entwickelt sich das Durchschnittsalter der Horex-Freunde immer weiter nach oben. Die Gründe sind bekannt - jeder von uns wird älter, aber Jugend kommt nicht nach. - Oder ist das nur in Frankfurt so, und bei Euch ist das Gegenteil der Fall?. Der Rest ist Adam Riese um eine Prognose zu erstellen. Unverschämterweise und auf die Spitze gebracht, könnte man sich fragen,

„Horex ein Spielzeug für Greise ?"

Ich hatte die Problematik schon vor Jahren im HB1/91 S.15 angesprochen - dort sind meine bescheidenen Beiträge zu diesem Thema aufgeführt - aber von Reaktionen haben wir, bis auf eine einzige Aktion von Karl-Heinz, nichts gemerkt. - Oder wurde nur vergessen uns über die vielfältigen Ereignisse bei den Horexfreunden zu unterrichten? - Ich glaube nicht. - Ich glaube eher da war und da ist nichts!
Zum zweiten habe ich die Gefährdung des Fortbestandes der 40-jährigen Sternfahrtstradition in HB 3 und 4/94 angesprochen, auch hier nur eine einzige Stimme die ebenfalls Handlungsbedarf sah. Ist denn dieser Teil unseres kulturellen Lebens so ganz und gar nicht wert, daß ein Engagement hierfür nicht lohnt? Unser besonderer Dank gilt den Braunschweiger, die Mut zeigen, aber auch den Ausrichtern der letzten 40 Sternfahrten. Unsere Frage nach den Ausrichter der nächsten fünf Sternfahrten, beantwortet diese Danksagung jedoch noch lange nicht. Will sagen - Abfeiern bringt uns nicht weiter! Denn die kommenden Lücken in der Kette der Ausrichter, werden das Ende der Sternfahrttradition sein. Es sei denn, wir stehen auf und fangen an, dieser Entwicklung entgegen zu wirken.

Euer Horex -Novice

Die rote Nummer als Wechselkennzeichen.

Da scheint sich was zu tun. Oldtimer (also auch Horex) die nicht im täglichen Gebrauch stehen können, sofern der Besitzer einen „Guten Leumund" besitzt, mit einer roten Nummer gefahren werden. Das heißt, er kann mit einer Nummer all seine Schätzchen motorisch bewegen (bis Maximal 25 Stück). Und noch einen Vorteil hat die Sache - ein solchermaßen bewegtes Fahrzeug benötigt keinen TÜV Stempel. Das ist doch besser als ein Wechselkennzeichen! Aber es ist teuer und es rechnet sich erst bei vier oder fünf Horexen. Denn für die rote Nummer wird eine pauschale Fahrzeugsteuer von 375,-DM in Anrechnung gebracht und die Versicherung wird auch nicht unter 400 bis 500DM zu haben sein. Näheres ist bei der Zulassungsbehörde unter „49igste Ausnahmeverordnung zur Straßenverkehrsordnung (StVZO) §1 und §2 zu erfahren. Oder aber im Marktheft 12/94 Seite 28 , Tel. 0611-266106.

Redaktionsschluß für HB 2/95 ist Anfang März 95. Das Heft erscheint am 15 April 1995.

In Braunschweig wird die Marke "Horex" hochgehalten



Es begann alles ganz harmlos. Meine ersten Kontakte zu Braunschweiger Horexfahrern erfolgten auf einem der traditionellen 1.Mai-Veteranentreffen. Ich drückte einem der Teilnehmer meine Visitenkarte in die Hand. Er wollte sie an kompetente Stelle weiterleiten.
Wochen später, nachdem diese Karte halb verwaschen in einer Jeanshose wiedergefunden wurde, rief mich Ulli an mit den Worten: "Da soll einer sein in Braunschweig, der eine Imperator mit Seitenwagen fährt. Das glaube ich nicht!" Ich mußte ihn eines besseren belehren, und eine wundervolle Freundschaft begann.
Wir besuchten zusammen Teilemärkte, Veteranenrennen, und ich nahm zum erstenmal an einer Horex-Sternfahrt teil. Es ging alles ganz harmonisch zu, bis Ulli eines Tages die Plakette des alten Horex-Club Braunschweig anschleppte. Es reifte die Idee, den alten Club wieder zum Leben zu erwecken und noch andere versprengte Horex -Fahrer anzusprechen. Dank Siegfrieds Unterstützung waren diese bald gefunden und der Club am 5. 4. 92 neu gegründet.
Und nun laden wir Euch ein, nächstes Jahr zu Pfingsten nach Braunschweig zu kommen. Ein Gelände ist gefunden. Letztes Jahr im Herbst fand dort ein Treffen der Gold-Wing-Fahrer statt. Sie haben wohl ein positives Bild vom Motorradfahrer hinterlassen. Ihnen sei Dank für diese Pioniertat.
Braunschweig ist keine unübersichtliche Großstadt und bietet wegen seiner wechselvollen über tausendjährigen Geschichte viel Sehenswertes. Der Stadtkern ist vom Festgelände nur ca. 3 km entfernt und kann mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden. Vielleicht motiviert das den einen oder anderen Beifahrer, mit nach Braunschweig zu kommen. Wir würden uns freuen.

Helmut Köcher, Clubkapitän

Horex-Club Braunschweig

Abs.
Helmut Köcher
Celler Heerstr. 29
38114 Braunschweig

Horex-Club Braunschweig

Zur Sternfahrtproblematik

Unsere in Fulda 1993 unter Vorbehalt gemachte Zusage das I.H.Treffen 1995 in Braunschweig auszurichten, erfolgte in der blauäugigen Vorstellung das eine Stadt wie Braunschweig genug Möglichkeiten für ein Motorradtreffen bieten müßte. Großzügige Grünanlagen, flaches Land, eine Fülle von Sportanlagen, alles das wußten wir, war vorhanden. Doch nach näherer Sondierung von über 2o potentiellen Veranstaltungsplätzen blieb nur noch(zum Glück) einer übrig, der ausreichend Platz und sanitäre Einrichtungen bot, um eine Veranstaltung dieser Größenordnung durchführen zu können.
Lärmbelästigung, Angst vor Beschädigung kostbarer Sportrasenfläche, zu hohe Mietkosten, mangelnde sanitäre Einrichtungen und Umweltschutzauflagen waren die Hauptgründe für abschlägige Bescheide.
Ich habe schon Verständnis, wenn Clubs das Argument, kein geeignetes Gelände zur Verfügung zu haben als Ablehnungsgrund anführen.
Die Auflagen werden immer größer, die Akzeptanz für "stinkende, knatternde und Benzin fressende Ozonkiller" immer geringer.
Eine längere Vorbereitungszeit auf ein Treffen erscheint mir keine geeignete Lösung für das Problem. Erst wenn der Zuschlag das Treffen ausrichten zu müssen erfolgt ist, kann man sich ernsthaft um ein geeignetes Gelände bemühen.
Sportvereine planen ihre Veranstaltungen sowieso nur von Jahr zu Jahr. Anfragen von 2 jährigem Zeitraum stoßen eher auf Unverständnis.
Wer von den Lesern weiß zum Beispiel, wann Pfingsten 1997 genau sein wird. Nur wenige zur Zeit käufliche Kalender geben darüber Auskunft.
Weitere Problematik ist der Personalbestand der Clubs.
2o Personen reichen nicht aus, um ein Treffen auszurichten. Da müssen noch Hilfskräfte angeworben werden, ca. 5o Personen müssen es erfahrungsgemäß sein, soll der bisherige Standard gehalten werden.
Nichts ist schlimmer als im Festzelt zu sitzen und die Bedienung schafft es mit den Krügen oder Gläsern immer nur bis zum Nebentisch, es sei denn jeder holt sein Getränk selber. Durchaus eine Alternative, die kleinere Clubs personell entlastet.
Der von uns überschlägig ermittelte Umsatz von ca. 35.ooo,oo DM für das Fest deckt sich mit den Erfahrungen anderer Clubs. Solche Summen zu bewegen ist nicht Jedermanns Sache. Was ist wenn nicht genung Geld herein kommt. Die Aussage, daß bisher kein Club bei der Ausrichtung des Treffens zugesetzt hat ist zwar tröstlich, daß Risiko aber bleibt.
Ein weiterer und vielleicht zu stark vernachlässigter Gesichtspunkt ist die Haftung für irgendwelche Schäden an Personen und Sachen während der Veranstaltung.
Als nicht eingetragender Verein haftet entweder der Clubkapitän, der den Club vertritt, mit seinem persönlichen Vermögen bzw. Clubmitglieder, denen die Zugehörigkeit nachgewiesen werden kann.
Wer kann schon ein abgebranntes Festzelt oder Veranstaltungsgebäude finanzieren bzw. eine lebenslange Rente für einen auf dem Festgelände verunglückten Teilnehmer bezahlen.
Auch der Hinweis der Teilnahme auf eigene Gefahr und Risiko schließt diese Haftungsverantwortung nicht aus. Eine unserer Maßmahmen ist daher die Eintragung ins Vereinsregister. Die Möglichkeit eine Vereinshaftpflicht abzuschließen ist zwar auch für nicht eingetragene Vereine gegeben, doch was tun wenn Schäden auftreten die die Haftpflichtversicherung nicht abdeckt?. Ein eingetragener Verein haftet nur mit dem Vereinsvermögen, daß in der Regel nicht groß ist.

Das Risiko ist so von den Schultern der Clubmitglieder genommen. Andere Motorradclubs z.B. die Gold-Wing Clubs haben einen Dachverband der finanziell und versicherungstechnisch im Hintergrund steht und das Risiko der Einzelclubs absichert. Vielleicht ist ein Horex Club Deutschland auch für uns von Vorteil, wenn er die Clubs nicht durch einen bürokratischen Wasserkopf unnötig finanziell belastet.

Helmut Köcher
Clubkapitän

i.A. H. Köcher

Betr.:
Unterkunft/Zimmernachweis zur Sternfahrt Braunschweig.

Wer sich in einem Hotel oder einer Pension einquattieren möchte wende sich bitte an:

Städtischer Verkehrsverein
Braunschweig e.V.
Langer Hof 6
38100 Braunschweig

Telefon 0531/2 73 55-0
Fax 0531/2 73 55-19



„— Wir haben ein Baby gekriegt zu Weihnachten — aber ich weiß genau, Papi möchte es umtauschen gegen eine ‚Regina'!"



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

Horex-Uhren.

Für 175,-DM sind Quarzuhren (Ähnlich Swatch) mit Horexzeichenziffernblatt bei Bernd Engels, Kasinostr. 19, D-52066 Aachen erhältlich.

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 mit 600 Bildpositionen
Motoreninstandsetzung
Räder · Kurbelwellen · Teilefertigung
Blechkotflügel · Neues Werkstatthandbuch · Gebraucht-REGINAS

Technik Ammon

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

T A N K

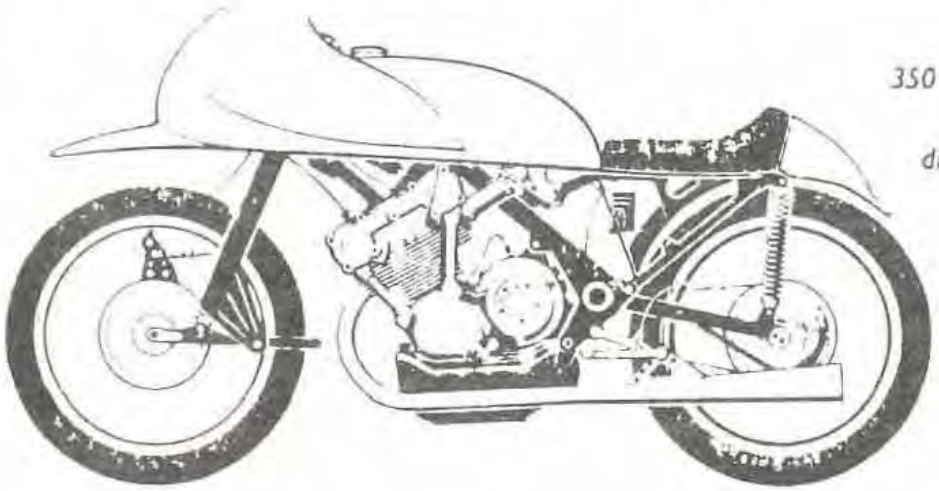
Tank-Innensiegel
Tank-Entroster
Tank-Reiniger

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



350 ccm Doppelnocken-Vorstudientwin 1954, die Konstruktionsgrundlage für weitere Planungen in der 350 ccm-Klasse.

-Die Freunde von der "Prinzen-Post" und hier speziell Gerhart Geiling Tel. 05101-12203 hat uns den Abdruck dieses BOWDENZUG Tips gestattet. Danke! Zu diesem Thema gehört noch ein Tip von Thomas Tel. 0042-33-31045. Zwischen Zug und Hülle hat sich ein Teflon-Schlauch als Inlay bewährt. Ein Neylon-Schlauch ist durch seine Veränderungen über die Betriebszeit absolut ungeeignet, so Thomas. Nur wo ist solches Material zu bekommen? Dort, wo man mit dem Bau oder der Wartung von Segelflugzeugen beschäftigt ist, ist Bowdenzugmaterial höchster Qualität erhältlich.Siehe auch HB3/92 S.14 Die Braunschweiger- Firma könnte auch Schmitz an stelle Sauritz heißen.

Bowdenzüge

Das Erneuern von Bowdenzügen an der Quickly sollte eigentlich jeder Fahrer beherrschen. Dadurch kann man vor mancher unangenehmen Überraschung bewahrt werden. Wichtig ist bei dieser Arbeit auf folgendes zu achten:

- Bowdenzüge mit Verstand verlegen
- mit Isolierband befestigte Züge und irgendwo hingestopfte Züge sind eine schlechte Lösung.

Bei der Erneuerung der Züge sind folgende Punkte zu beachten:

- Die Züge nicht zu knapp bemessen, sonst Knickgefahr. Besonders Gaszüge bergen die Gefahr des unfreiwilligen Gasgebens in der Kurve bei starkem Lenkereinschlag.

- Beim Einlöten der Nippel ist darauf zu achten, daß das Seil am Ende aufgebogen wird um ein späteres Herausrutschen der Seele aus dem Nippel sicher zu vermeiden.

- Die Bowdenzughülle muß mit ausreichendem Innendurchmesser gewählt werden, damit das Seil leicht beweglich ist.

- Die Seile vor dem Einbau leicht einölen.

- Wenn die Isolation der Hülle beschädigt ist, muß die defekte Stelle mit Isolierband ausgebessert werden, sonst können Schmutz und Wasser eindringen. Besser ist es auf jeden Fall den kompletten Zug zu erneuern.

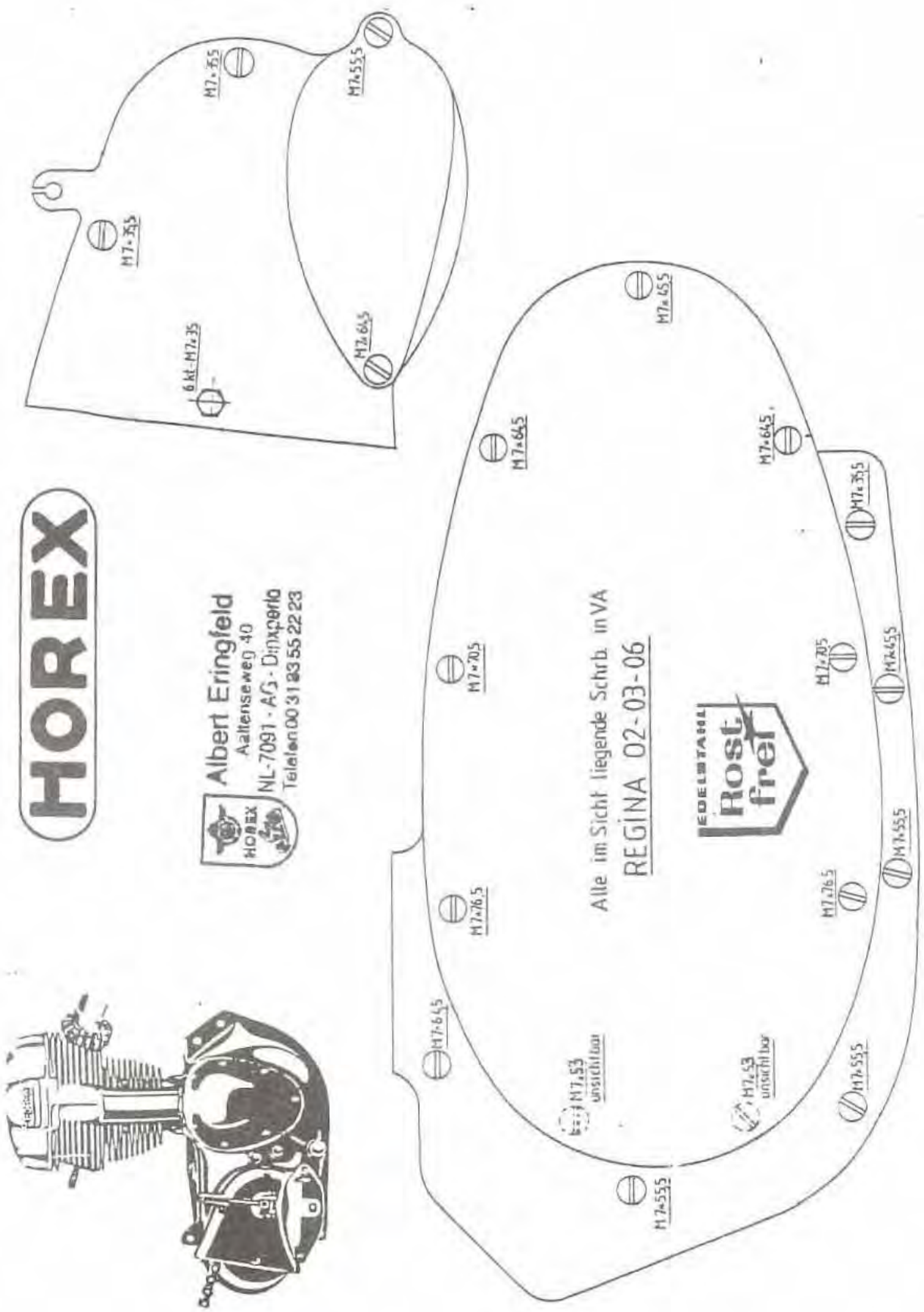
- Am Kupplungshebel soll ein Spiel von 3 bis 5 mm vorhanden sein.

- Beim Erneuern von Bowdenzügen ist es vorteilhaft die Stellschrauben ganz zurückzudrehen um später reichlich Weg für Nachstellungen zu haben.

- Bowdenzüge, die eine innere Kunststoffumhüllung für den Zugdraht haben, dürfen auf keinen Fall geölt werden, da das Öl den Kunststoff angreift.

H. Knuschke

Wir danken unserm Holländer Albert Eringfeld für die Zeichnung. Die Zeichnung gibt die Längen der Gehäuseschrauben und ihren Platz an. Danke Albert.

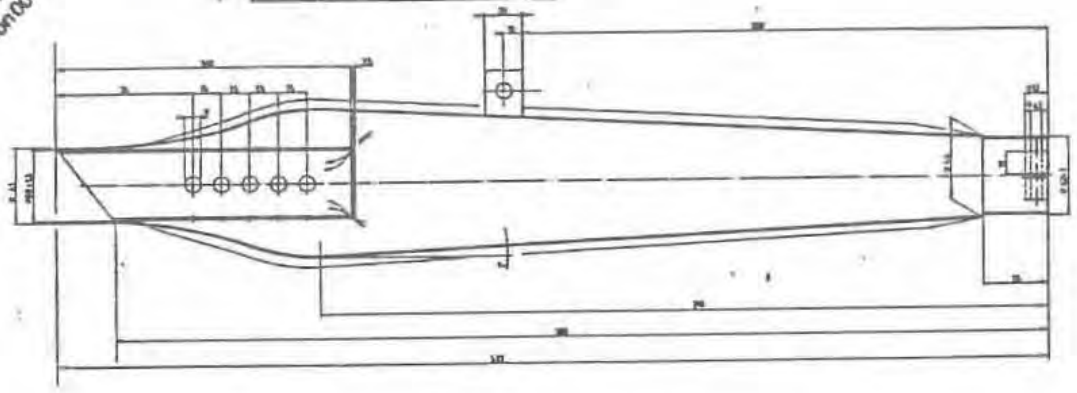


HOREX

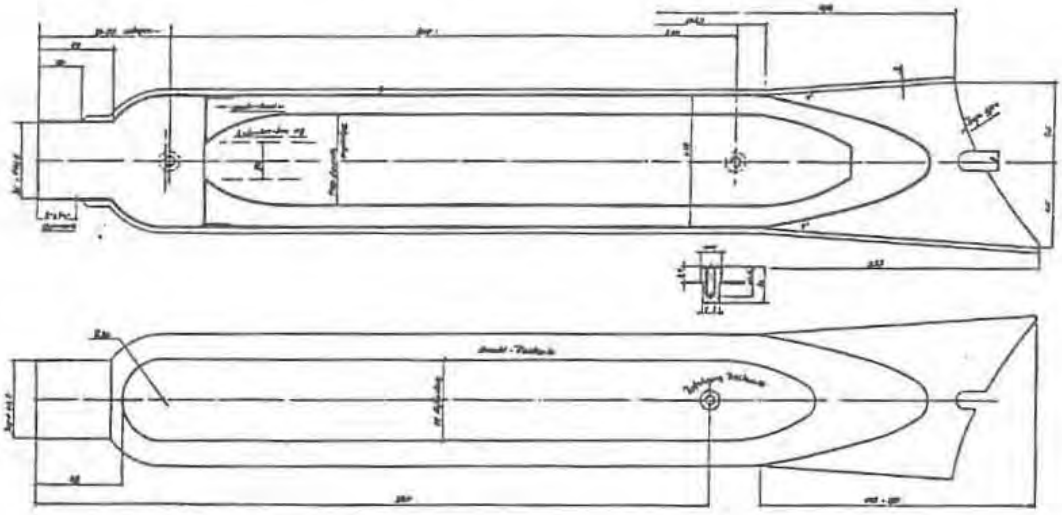
Albert Eringfeld
Aaltenseweg 48
NL-7091 - AG - Dinxperlo
Telefon 00 31 83 55 22 23

10-90 Æ

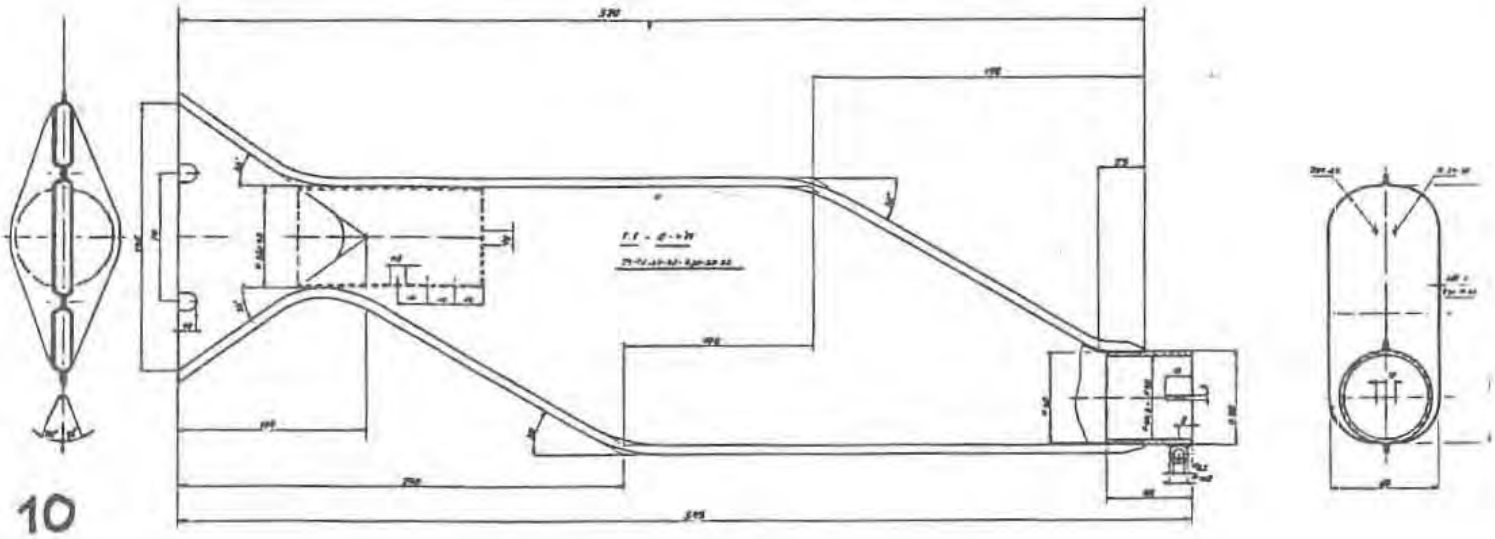
Regina "0+1"



SB 35 - innen abgeflacht



T5;T6;S35;S5;S6



Karlsdorf , 31.05.94

Hallo Constantin ,

anbei wieder ein Museumsbericht , diesmal von Ibbenbüren.

" Zweirad - Museum Ibbenbüren "

Den meisten von uns dürfte der Ort Ibbenbüren durch die " Marktberichte " anläßlich der jährlich stattfindenden Veteranenrallye bekannt sein.
Auf alle Fälle einen Besuch wert ist das in der Alten Schule untergebrachte Zweiradmuseum. Ich selbst war Sonntags dort, habe aber leider vergessen auf sonstige Öffnungszeiten zu schauen. Vielleicht kann es jemand nach - - liefern ?.
Im Museum präsentieren sich ca. 120 Maschinen in mehreren Räumen.Die Schwerpunkte liegen dabei auf den Marken Triumph - D, Zündapp, DKW mit 8, und BMW mit 10 Modellen. HOREX ist leider nur mit einer " Regina " vertreten. Beeindruckend natürlich die Vorkriegshighlights wie Standart (3 x), D - Rad (4 Typen), Excelsior mit Beiwagen, Indian Scout / Chief, Stock, Wanderer Klotz, Diamant, Opel, Mars.
Wer kennt schon Diehl ?. Ein grob zusammengebautes Motorrad mit Wasserkühlung, übrig aus dem Nachlaß des Erbauers und einziges überlebendes Zeugnis dieses Kleinproduzenten.
Kurzum, ein äußerst schmuckes Museum in welchem auch das ein oder andere unrestaurierte Stück seinen Platz zwischen all den gerichteten Maschinen gefunden hat.
Ach ja, wem dieses nicht reicht, dem sei noch das Automobilmuseum empfohlen welches auch einen Besuch lohnt.

Mit besten Grüßen

Bernhard Huber. Tel. 07251-42311 hat uns den Bericht über das Museum in Ibbenbüren geschickt . Danke Bernhard.

Motorrad Legenden.

Unter diesem Motto läuft noch bis zum 2.4.95 eine Ausstellung im Museum Industrie Kultur in Nürnberg, Tel 0911-231-3878, Äußere Sulzbacher Straße 62, Di. bis Do. .Sa. & So. Von 10 bis 17 Uhr., eine Ausstellung. Die Ausstellung bietet eine ziemlich umfassenden Überblick der Nürnberger Fabriken. Doch auch Horex und Columbus ist mit Interessantem vertreten. Neben einigen Victoria mit Sturmey Archer Motoren und einigen KR35 mit E1M (Regina) Motor ist besonders zu erwähnen eine schöne Citation (Siehe HB 2/90) und die 250er Hercules des deutschen Geländemeister von 1939, Carlchen Geffers mit Columbus F1M Motor. Uns hat es gefallen!

Falsche Telefonnummer.

Im HB 4/94 brachten wir auf den Seiten 32 Kopfstützenschraube und Seite 31 Horex Plakette, eine falsche Telefonnummer. Unser Clubkapitän Horst, bei dem die angesprochenen Teile erhältlich sind, hat die Telefonnummer 06172-31001.

Das Medium für alle MAICO-Fahrer

MAICO Letters

Kostenloses Probeexemplar ?

Postkarte an:
SYNOVA-Marketing
Unterbüscherhof 69
42799 Leichlingen

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

Wir danken Remco für seinen Bericht zur „Sport" möchten aber noch auf HB 3/89 Deckblatt und S. 16, HB 3/90 S.17 verweisen.

HOREX Regina 0 "Sport" (Alukopf)

Der etwas andere Hobel

Die Regina "Sport" wurde vermutlich im Zeitraum von Oktober 1951 bis Oktober 1952 gebaut und präsentierte sich folglich ab Frühjahr 1952 im Erscheinungsbild der 0ler-Modellreihe, d.h. mit steiler Gabel, Büffeltank, Sickenkotflügeln, 3-teiligem Motorgehäuse, serienmäßigem Fliehkraftzündversteller und Zahnradantrieb der Nockenwelle. Für viele Horex-Liebhaber erscheint dies neu, da man mit dem Begriff Regina "Sport" meist nur die 0er-Serie verbindet. Doch für die Existenz der 0ler "Sport" spricht u.a. die Tatsache, daß sich im Ersatzteilkatalog eben dieser Modellreihe (und nur da!) der Sport-Umrüstsatz detailliert aufgelistet findet.

Im Folgenden soll es sich jedoch nur um die von Abbildungen sattsam bekannte, ab Werk ausgelieferte Regina "Sport" der 0-Reihe und deren Besonderheiten, bzw. Abweichungen von der späten Serien-Regina 0 drehen! Seinerzeit nachträglich durchgeführte Umbauten von Serien-Reginas in Sportmodelle bleiben an dieser Stelle ebenfalls unberücksichtigt.

Es ist zu diesem Thema allerdings noch anzumerken, daß vielen Kunden mit dem s.g. "heissen Draht" nach Bad Homburg seinerzeit selbstverständlich so mancher Extrawunsch bei der Bestellung einer Regina "Sport" direkt ab Werk erfüllt wurde. Dabei hat es sich vielfach noch nicht einmal um Wettbewerbsfahrer oder besonders solvente Fabrikantensöhne handeln müssen. Doch gerade diese Tatsache erschwert heute natürlich die exakte Rekonstruktion ***der*** absoluten Regina 0 "Sport", die es ja vielleicht in einer einheitlichen Erscheinung nie oder nur sehr selten gegeben hat.

Für die folgenden Angaben wurden zahlreiche zeitgenössische Unterlagen wie Presseberichte, Kundendienstmitteilungen und Prospekte gesichtet. Ferner wurden Aussagen von Zeitzeugen und Horex-Kennern zum "Sport"-Thema ausgewertet, denen an dieser Stelle mein öligster Dank gilt.

Die Regina 0 'Sport" Besonderheiten in der Chronologie des Ersatzteilkataloges:...

Motor:

- E1M-Gehäuse, also vierteilig, auf Wunsch allerdings, inkl. "Kipphebelkappe", hochglanzpoliert (damals 80.-DM Aufpreis). Der Poliervorgang wurde, um saubere Übergänge an den Dichtstellen zu erhalten, im zusammengesetzten Zustand der einzelnen Gehäuseteile durchgeführt.
- Primärkettenkasten ohne Schalthebellochansatz.
- Ritzelabdeckung ohne Schaltskala.
- Kickstarter, Schalthebel (Guß) u. Kupplungshebel verchromt.
- Lichtmaschine von Noris, allerdings vorwiegend Modell 45 60 Watt mit Handzündversteller (wie SB 35), daher auch flacher, aber verchromter Limadeckel mit seitlichem Bowdenzugeingang und Gummitülle.
- Primärtrieb über Duplexkette, da Simplex nur bis Herbst 1951 verwendet wurde (Duplexkette ab Motor-Nr. 9393951 R).
- Zylinder 119mm hoch, also lediglich 2mm kürzer als Serie, am Zylinderfuß "E1ME1-b" eingeschlagen.
(zum Vergleich: Regina 350 Doppelport: 121mm, Regina 400: 122mm) - - Zylinderkopf Alu, Einport rechts (Gußkopf Einport ist ein Sonderthema).
- Stößelstangen aus Duraluminium, wie spätere Modelle.
- "Spezialpleuel", d.h. poliert.
- Verdichtung 7:1.
- Zündkerze: Bosch 260 T 8 mit langem Gewinde
- Leistung: ca.20 PS

Vergaser:

- Amal (als Fischer Lizenzbau) Pumpenvergaser Typ 27 C1 BP SH 411, mit Flanschanschluß und Beschleunigungspumpe (heikle Sache, da Laufkultur doch anscheinend sehr mäßig).
- kleiner Knecht Luftfilter mit mittigem Anschluß, verchromt.

Fahrgestell:

- Werkzeugkasten angeblich mit stärker ausgebuchtetem Deckel.(?)
- sämtliche Bowdenzüge bei Lackierung in fischsilber meist ebenfalls in silbergrau gehalten (oder eben in schwarz).
- Tacho wie Regina 0 von VDO Veigel, also Skala bis 140, Außenring neutral beige, mittige Zeigerabdeckung schwarz.
- Alulenker (Bruchgefahr, daher heutzutage nix TÜV!), hochglanzpoliert, 22mm Durchmesser, Breite 67cm, Form wie bei Regina 01-06 s/o, jedoch rechts aufgeschraubter Lufthebel, links ebensolcher Zündungshebel.
- Luftpumpe unter dem Sattel in schwarz.
- Bremsankerplatten u. Naben hochglanzpoliert
- Fußbremshebel u. Sattelfeder verchromt.
- Bremshebel an Trommeln in Maschinenfarbe lackiert.

- normale, also keine Eindickend Speichen.
- "Rennbrötchen" auf Heckkotflügel wahrscheinlich in Blauton gepoistert, Direktmontage auf Kotflügel. Dabei blieben die serienmäßigen Bohrungen im Kotflügel für die Gepäckbrücke wohl erhalten, da die "Sport" auch mit dieser Brücke geliefert werden konnte.
- Rücklicht verchromt und von Eber, wahrscheinlich noch ohne Bremslicht.

Auspuffanlage:

- Normal tief, aber auch Krümmer auf Wunsch hochgezogen (dann mit "Niere" = Hitzeblech).
- Dämpfer mit Naht (bei hochgezogener Anlage ebenfalls mit aufgeschraubtem Hitzeblech)

Dekor:

- vorwiegend in fischsilberblau, aber auch in schwarz/rot bzw. schwarz/schwarz erhältlich.
- auf Heckkotflügel Schriftzug "Regina Sport" über dem Rücklicht und "HOREX" über dem Klappscharnier, auf Frontkotflügel ebenfalls "HOREX", wie Serien 0.

Extrawürste:

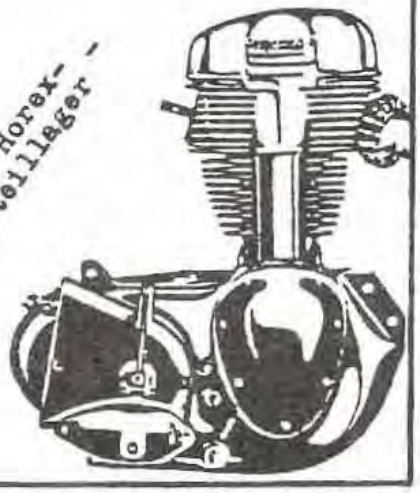
auf Wunsch: Doppelsitzbank (wohl Denfeld), Leichtmetallfelgen (wohl Weinmann), Auffahrschutz an Motorunterseite für Geländeeinsatz (wie z.B. auf Fotos von H.Oelerich zu erkennen).

So, das war's. Korrekturen und Ergänzungen sind mir immer willkommen. Außerdem suche ich noch den elendigen 27er Amal für die Sport, möglichst erschwinglich.
Adresse: Remco Schaumann, Erftweg 35, 33689 Bielefeld, 05205-20377

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!



Fahrzeugbriefe.

Wer noch einen Fahrzeugbrief für eine zuzulassende Horex sucht ist bei Manfred Otten, Oesterstr. 79, D-44309 Dortmund-Brackel, Tel. 0231-254173 gut aufgehoben. Für 20DM ist ein Brief aus seinem Fundus zu erhalten.

Ventilführungen

Woher ich diese Information habe ist mir nicht mehr ganz klar, es könnte Klaus Tel. 089-778380, Uli Tel. 0521-290837 oder Gernot 0941-270794 gewesen sein. Wichtig ist, diese Information für jene die sich Führungen selbst herstellen wollen. Oder aber auch für Händler die Führungen herstellen lassen wollen. Nach der heute gültigen Norm der Automobilindustrie haben Führungen gegenüber der Bohrung im Kopf 7/100mm Übermaß (Preßpassung) , das ist etwas zuviel für unsere Horexen. In Horex-Motoren sollten die Führungen nur mit 3/100mm bis 5/100mm Übermaß eingebaut werden. Wer seinem Zylinderkopf etwas gutes tun will beachtet folgende Vorgehensweise.

1. Führungen immer von der Ölseite zur Brennraumseite hin ausbauen. Dies geht meist nur, wenn die im Ölraum befindlichen Teile der Ventilführung mit einem Zapfen-Senker zerspant werden. Der Ausbau in umgekehrter Richtung führt oft zur Weitung des Führungssitzes im Zylinderkopf. Wird die Führung mehrfach falsch ausgebaut und in Folge der Weitung , immer wieder eine größere eingebaut, so kann dies zu schweren Schäden, wie Kopfriß oder konischer Erweiterung des Führungssitzes führen. Beide Schäden sind nur mit großem Aufwand zu beseitigen.
2. Neue Führungen nur mit korrektem Preßmaß und bei spuckheißem Zylinderkopf einsetzen. Bei Nichtbeachtung mögliche Schäden wie unter Punkt eins. Der Ausbau sollte bei kaltem Kopf erfolgen, da das Wärmedehnverhalten der beteiligten Materialien, Führung und Kopf, dem Bastler unbekannt ist. Kaltes Alu ist aber formstabiler als heißes.
3. Geht die alte Führung nur mit strammen Zug aus ihrem Sitz und ist das Tragbild der alten Führung gleichmäßig über die gesamte Sitzfläche, so kann man mit der Mikrometerschraube das Außenmaß, für die neu zu beschaffende Führung, an ihr abnehmen. Hatte die alte Führung aber ein ungleiches Tragbild oder ist sie fast von alleine herausgefallen, so wäre etwas Erfahrung zur Behandlung solcher Fälle sicherlich nicht Schlecht. Wenn diese fehlen, sollte man Kontakt zu entsprechenden Spezialisten suchen. Die mögliche Ursachen sind unter Punkt eins benannt

Euer Horex-Novic

Betreff: Fischsilbergrauer Lack

Hallo Siegfried ,

ergaenzend zum Thema fischsilbergraue Lackierung der HOREX Reginas teile ich Dir (Dank Wilfried Schwagers Information) mit, dass es sehr wahrscheinlich "2" unterschiedliche Farbtoene ab Werk gegeben haben muss.

Naemlich: Wilfried hat noch 2 nagelneue werkslackierte Verkleidungshuellrohre der Regina Vordergabel.

1 x das "etwas hellere" fischsilbergrau fuer die steile Gabel, und
1 x das "etwas dunklere" fischsilbergrau fuer die flache Gabel (350er Sport).

Wie die bereits im HOREXBOTEN von mir empfohlene Lackbezeichnung : Renault - bleu metallic 435 (von 1967) ist dem "etwas helleren " fischsg. treffend aehnlich.
Das Renault bleu kobalt metallise 435 (1982-83) kommt dem "etwas dunkleren" fischsg. nahe.

Fuer interessierte hier die Lackrezeptur von "Herberts-STANDOX" Gmbh in der Palleskestr.34 in Frankfurt-Hoechst Tel. 069-307084
Preis ca.72.-DM +Mwst. pro Liter.

das 1967er : 1.) MIX 515 auf 776,4g
2.) MIX 112 auf 887,3g
3.) MIX 551 auf 960,8g
4.) MIX 010 auf 989,9g
5.) MIX 550 auf 999,9g

= 1 Liter

das 1982-83er : 1.) MIX 515 auf 742,8g
2.) MIX 544 auf 812,0g
3.) MIX 551 auf 980,4g
4.) MIX 010 auf 986,4g
5.) MIX 553 auf 1001,2g

= 1 Liter

Ferner moechte ich in dieser Sache die "Originalitaetsfanatiker" unter uns zu mehr Toleranz ermuntern. Und zwar denjenigen gegenueber, die ihre Maschine vom damaligen Originalton abweichend lackiert haben. Aus welchem Grund auch immer.

Es sollte nicht so sein, dass man auf einem Treffen von den o.g. "verbal attackiert" wird, und folgedessen unschoene Diskussionen entstehen.
Sachbezogene, lockere Unterhaltung schafft prima Athmosphaere und bekommt uns allen besser.

viele Gruesse Helmut aus Hattersheim, den 18.11.94 Tel. 06190-4584

Wir danken Helmut für seine Nachtrag zum Fischsilbergrau siehe auch HB. 2/93 S. 8

Standard Ludwigsburg.

Diese Firma ist sicherlich mit der Vorkriegs-Horex-Fabrik vergleichbar. Wer diesen Vergleich ziehen will, um dabei einiges auch für die Horex-Geschichte interessantes zu erfahren sollte die 54,-DM für das im Verlag Kaiser Sachbücher GmbH, Postfach 5000661, D-70336 Stuttgart erschienene Buch anlegen. Wir wollen dies auch tun.

100 Tricks für zuverlässige Horexen

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

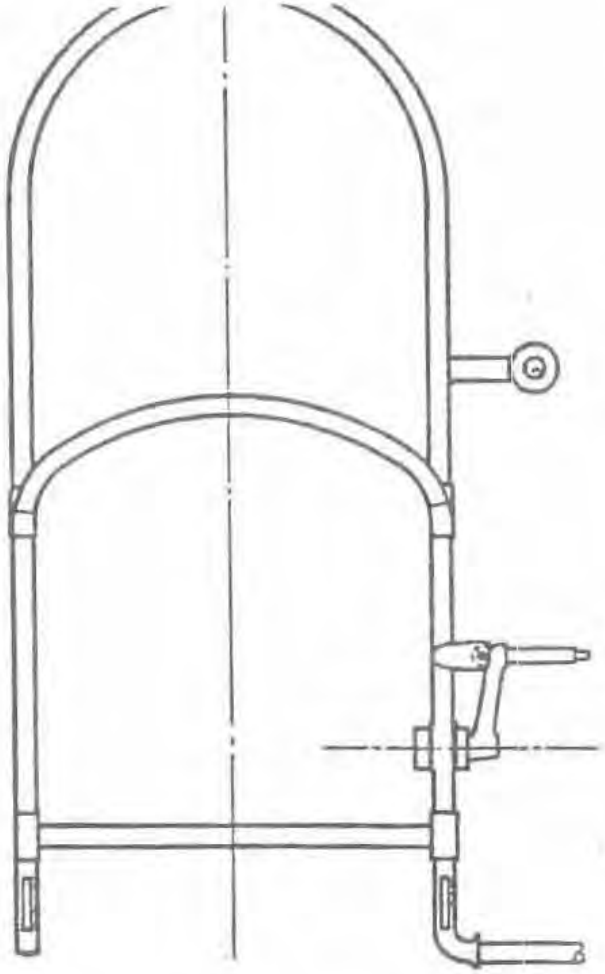
4. Folge : Mit drei Rädern bremst' sich's besser

Hydraulische Seitenwagenbremse (nicht nur) für Horex-Gespanne

Da gab's 'mal einen Artikel in Motorrad 24/62 zum Thema SW-Bremse mit HOREX - Nabe. Ein paar Monate, nachdem ich den gelesen hatte, fiel mir ein herumstehendes MZ - Gespann ins Auge. Das interessierte mich plötzlich, da ich kurz zuvor für ein paar Mark ein Regina 0 - Fahrgestell mit Rädern, Gabel und einem 03 - Motor gekauft hatte, sodaß der Entschluß, daraus ein Gespann aufzubauen schon gefallen war. Deshalb war für mich die MZ - Lösung der hydraulischen SW-Bremse besonders reizvoll. Da gibt's nämlich zu einer ganz normalen Radnabe einen außenliegenden Radbremszylinder, sowie einen über ein separates SW-Bremspedal betätigten Hauptbremszylinder. Das Pedal des SW wird vom Bremspedal der Maschine mitbetätigt. Die Hydraulik gefiel mir!
Da müßte es doch möglich sein, so dachte ich, mit einem Regina - Vorderrad auf der SW-Achse, einer neuen Bremsankerplatte mit außen aufgeschraubtem Radbremszylinder, eigenem SW-Bremspedal (Regina hat die Bremse ja links), also einer Mischung aus MZ- und HOREX-Teilen eine schöne hydraulische Bremse für den Steib - in meinem Fall S 501 - aufzubauen.
Gesagt - getan und MZ - Teile bestellt. Kosten damals (1985) ca. DM 220,- für die beiden Hydraulikzylinder und sämtliche Manschetten und Gummiteile sicherheitshalber doppelt. Man wußte ja nie, ob man die nochmal bekommt (damals noch DDR und so...).
Als Bremshebel am SW-Rad habe ich einen von DKW (Hinterrad) hergenommen, der ist schön kurz und die Verzahnung der HOREX - Bremsnocken paßt. Auch die Druckstange des Hydraulikzylinders, die den Hebel betätigt, läßt sich gut anbringen. Bremsbacken, -nocken und die Drehachsen für die Backen sind HOREX - Teile. Der Fußbremshebel für den Seitenwagen ist von BMW (R 80GS), da braucht man nur eine Lasche anzuschweißen, die den Bremszylinder betätigt.
Ja, ich weiß, ist wieder alles nicht original!!
Wer die Möglichkeit hat, die Steib/Teves - Hydraulik zu verbauen ist natürlich fein 'raus. Die hätte ich damals auch gerne gehabt, war aber nicht zu bekommen, schon garnicht zu vernünftigen Preisen. Da ich aber mit meinem Gespann auch in die Alpen wollte und die Regina - Bremsen sooo doll auch wieder nicht sind - vor allem nicht in heißem Zustand bei Paßabfahrten - gab es für mich keine Alternative. Auch im Münchner Stadtverkehr ist man für ein drittes gebremstes Rad oft sehr dankbar: Kann einem u.U.'ne Menge Geld sparen, wenn man nur einen Meter früher steht! Vom Ärger garnicht zu reden.
Bevor ich dazu komme, wie's gemacht wird, möchte ich jedoch noch ein paar grundsätzliche Überlegungen von H.-J Mai mit in meinen Beitrag aufnehmen. Deshalb habe ich Textauszüge aus dem eingangs erwähnten Artikel zusammenkopiert (Bild 1 bis 4). Der restliche Text ist zwar interessant, aber für uns an dieser Stelle nicht so wichtig. Vielleicht bringt Siegfried ja 'mal den ganzen H.-J. M.-Beitrag im HB unter, wenn es gewünscht wird.

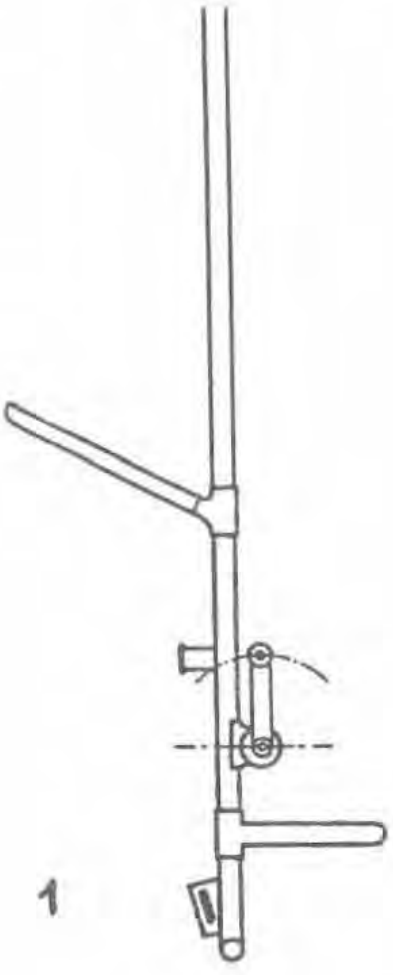
Doch fangen wir endlich mit den Einzelheiten an.

Das Wichtigste ist zunächst der Seitenwagen. Hier gibt es wieder einige Unterschiede, so daß ich erst einmal ein paar Zeichnungen einfügen muß, damit alles besser verständlich wird. Bild 1 zeigt meinen alten S 500 L. Seine Schwinge wird geschoben, seine Originalfederung geschah mit einem Gummiblock. Federaufhängung oben war noch ein angeschweißtes Rohrstück, das man am Ende plattgeschlagen und umgebogen hatte. Einen Anschlag hatte mein Seitenwagen noch nicht, weder nach oben noch nach unten. Darauf bitte achten, das ist wichtig. Bild 2 zeigt den Rahmen des LS 200 in seiner etwas moderneren Ausführung. Hier ist die Schwinge gezogen, außerdem ist für die Federaufhängung (wieder Gummiblockfeder) ein Gußteil an den Rahmen geschweißt, das gleichzeitig die Anschläge zur Begrenzung des Federweges trägt. Es ist nun im Prinzip gleichgültig, ob das Schwingenlager oben (gestrichelt) oder unten am Rahmen angeschweißt ist (es gibt da sogar angeschraubte Schwingenlager, die man bei Bedarf umdrehen kann). Das ist nur so gemacht, um den Seitenwagen entweder mit einem 19 Zoll-Rad oder mit 16 Zoll-Rad ausrüsten zu können. Beim oben erwähnten S 350 Typ ist der Rahmen entsprechend dem S 500 L, so daß ich hierzu keine besondere Zeichnung brauche.



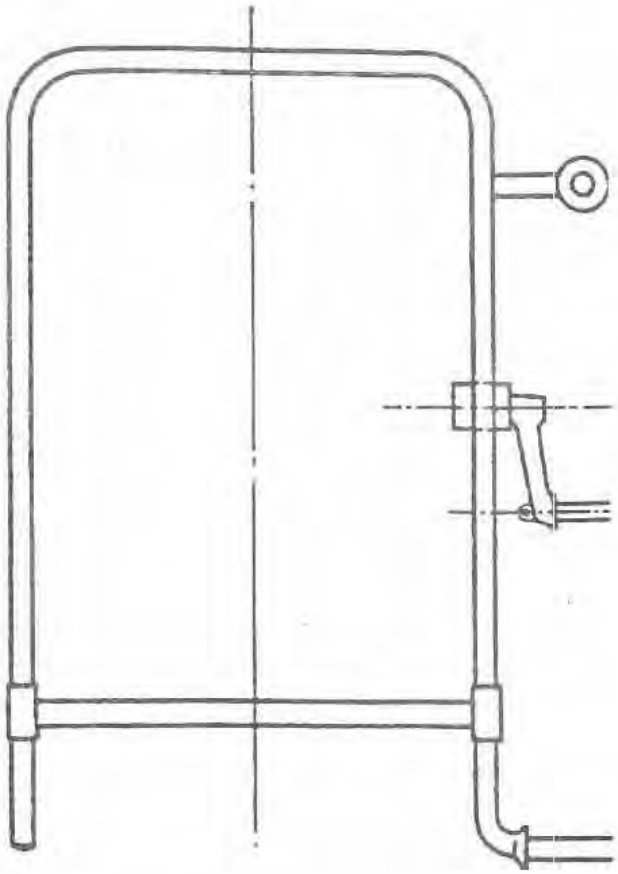
Wichtig ist für uns in erster Linie folgendes:
1. Ist die Schwinge gezogen oder geschoben?
2. Hat die Federaufhängung einen Anschlag nach oben und unten, oder nicht?

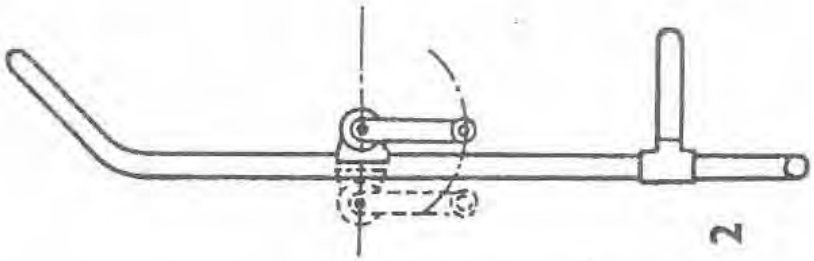
Diese beiden Punkte hängen nämlich, wie wir gleich sehen werden, miteinander eng zusammen. Dazu habe ich einmal die Gegend um die Schwinge herum herausgezeichnet (Bild 3), und zwar hier zunächst bei geschobener Schwinge. Wenn wir normal fahren, ohne mit dem Seitenwagenrad zu bremsen, dann sieht die ganze Sache so aus, wie es ausgezogen gezeichnet ist. Die Federung habe ich der Einfachheit halber ganz weggelassen. Es spielt sich also gar nichts ab, wenn keine Stöße von der Fahrbahn kommen. Auch diese können wir für unsere Betrachtung einmal weglassen, sie spielen vorerst keine Rolle. Uns interessiert nur, was passiert, wenn wir mit dem Seitenwagenrad bremsen würden. Dann versucht nämlich die Fahrbahn, die sich ja gegenüber dem Rad immer noch bewegt, das Rad weiterzudrehen, und zwar in der durch den Pfeil mit K angedeuteten Richtung wie vorher. Diese Kraft wird nun aber durch die angezogene Bremse auf den Schwingarm übertragen. Sie erzeugt dort eine Drehbewegung, angedeutet durch Pfeil D. Im Endeffekt wirkt sich das so aus, daß das Rad entgegen der Fahrtrichtung gedrückt wird, und der Schwingarm so um seine Lagerung dreht, daß sich der Seitenwagen um den Abstand



1

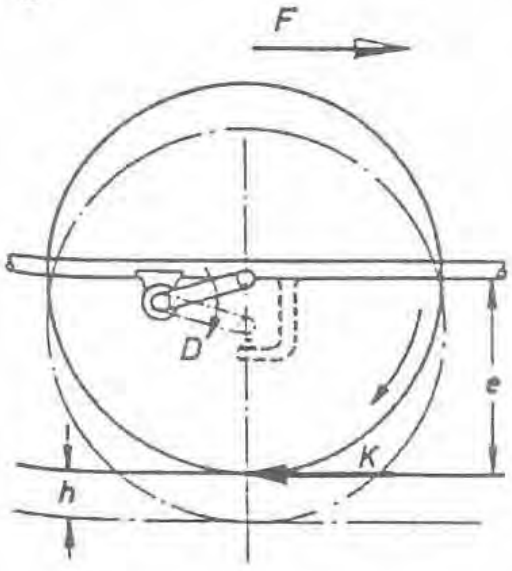
nach oben hebt. Das wäre an sich nicht so schlimm, wenn man einen Anschlag hätte, der zuverlässig verhindert, daß der Schwingarm ganz umklappen kann. Solch einen Anschlag habe ich mal gestrichelt angedeutet. Wäre er nicht da, dann würde im Betrieb die Gummiblockfeder (bzw. das ansonsten verwendete Federelement) auseinandergerissen und dabei sicher recht häufig zu Bruch gehen. Klar, was dann passiert. Diese Sorge ist man allerdings schon los, wenn man sich die Verhältnisse einmal bei der gezogenen Schwinge betrachtet. Hier wird durch die Kraft K zwar in derselben Richtung am Rad gedreht, aber das schadet nun nicht mehr viel, weil hierbei nur die Federung zusammengedrückt wird, und das ist ja genau die Beanspruchung, auf die die Feder ausgelegt ist. Dumm ist dabei nur, daß dann bei scharfem Bremsen keinerlei Federwirkung mehr vorhanden ist. Das wirkt sich aber so aus, daß das Rad nicht mehr richtig am Boden bleibt und über das Pflaster hoppelt, wobei natürlich die Bremswirkung wieder zum großen Teil flöten geht.



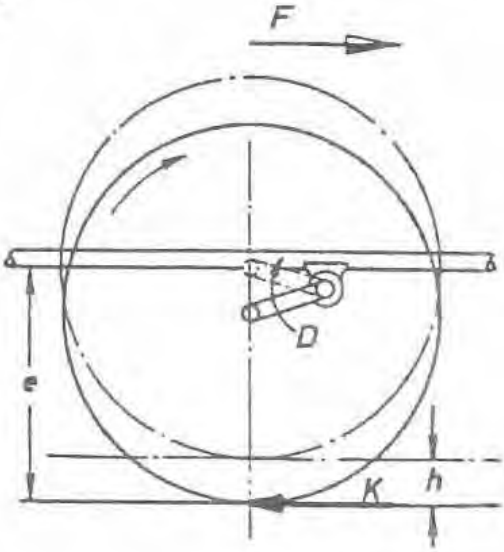


2

3



4

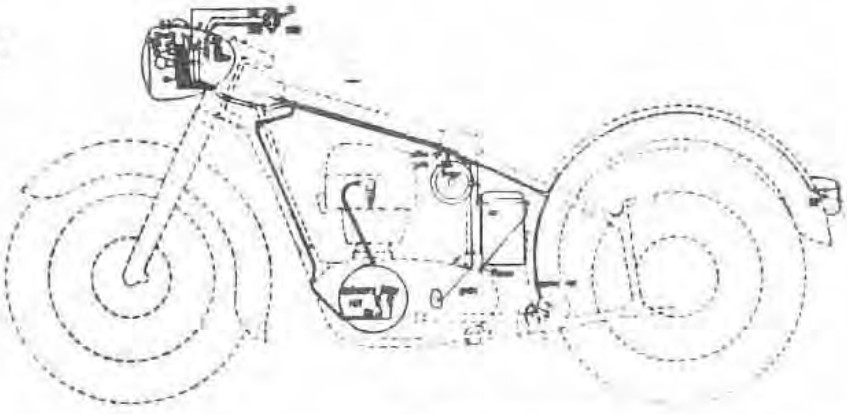


Auszug aus Motorrad 24/62

Sehr schön und übersichtlich ist aber noch die Zusammenbauzeichnung aus dem Motorradheft (Bild 5). Aus der ist gut ersichtlich, wie's gemacht werden kann.
Die Bremsankerplatte habe ich aus dem Vollen gedreht, Bild 6 enthält die Maße. Die Anfertigung der "Steib-Buchsen" erfolgte wie in Bild 7 dargestellt. Aus Bild 8 wird deutlich, warum die Buchsen nötig sind: Weil die Steib-Achse 22 mm und die Radlager (6005, abgedichtet) 25 mm Durchmesser haben.
Soweit die Mechanik, nun zur Hydraulik.
Bild 9 zeigt die Einzelteile von MZ. Die unterstrichenen Positionen habe ich benutzt, bzw. als Ersatzteile zusätzlich gekauft. Der Radbremszylinder (19) wird einfach auf der Außenseite der Bremse gegen die Ankerplatte geschraubt (2 mm Unterlage ist sinnvoll) und betätigt mittels der Druckstange (18) den DKW - Bremshebel (der von MZ paßt nicht auf die HOREX - Verzahnung!). Der Schlauch (32) schafft die Verbindung von der SW-Schwinge zur rahmenfesten Bremsleitung. Diese läßt man sich vom Bremsendienst anfertigen.
Hauptbremszylinder (36) und Pedal werden auf einer 5 mm-Stahlplatte befestigt, diese wiederum mittels zweier Schellen (Bild 10) am SW-Rahmen. Ich hab'das so gemacht, daß das nach oben führende Bügelrohr vom Steib mitten zwischen den Schellen liegt. Der Schlauch mit Stopfen (34/35), der als Vorratsbehälter für die Bremsflüssigkeit dient, ragt dann schön am Bügel entlang nach oben.
Einstellmöglichkeiten für die Bremse sind über die Verzahnung des Radbremshebels und das Gewinde in der Schubstange (18) gegeben.
Ich denke, das war's.
Wer noch Fragen hat: Wie immer telefonisch!
Ich mach'jetzt erst 'mal 'ne Woche Urlaub (Motorrad-Classik Alpentour!).

Wir danken unserem Redakteur Klaus 089-778380 für die Fortsetzung seines Berichtes „100 Tricks für zuverlässige Horexen" aus HB 3/94 S. 5. Danke Klaus.

Laubersheimer
Verfahrenstechnik GmbH
Schlachthofstr. 12
76829 Landau
Telefon 06341/4241



Neue Spannungsregler
für alle Lichtmaschinen DM 95,-
Kabelbäume in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan DM 78,-

Instandsetzung von Zündmagneten
schnell und kostengünstig

Gleichstromanker wicklen 130,-200,-
Zündspulen wickeln DM 85,-
Drehstromanker im Tausch DM 130,-
Auf sämtliche Arbeiten und Produkte
1 Jahr Garantie
Bitte kostenlose Preisliste anfordern
Postversand jeden Tag; auch ins Ausland

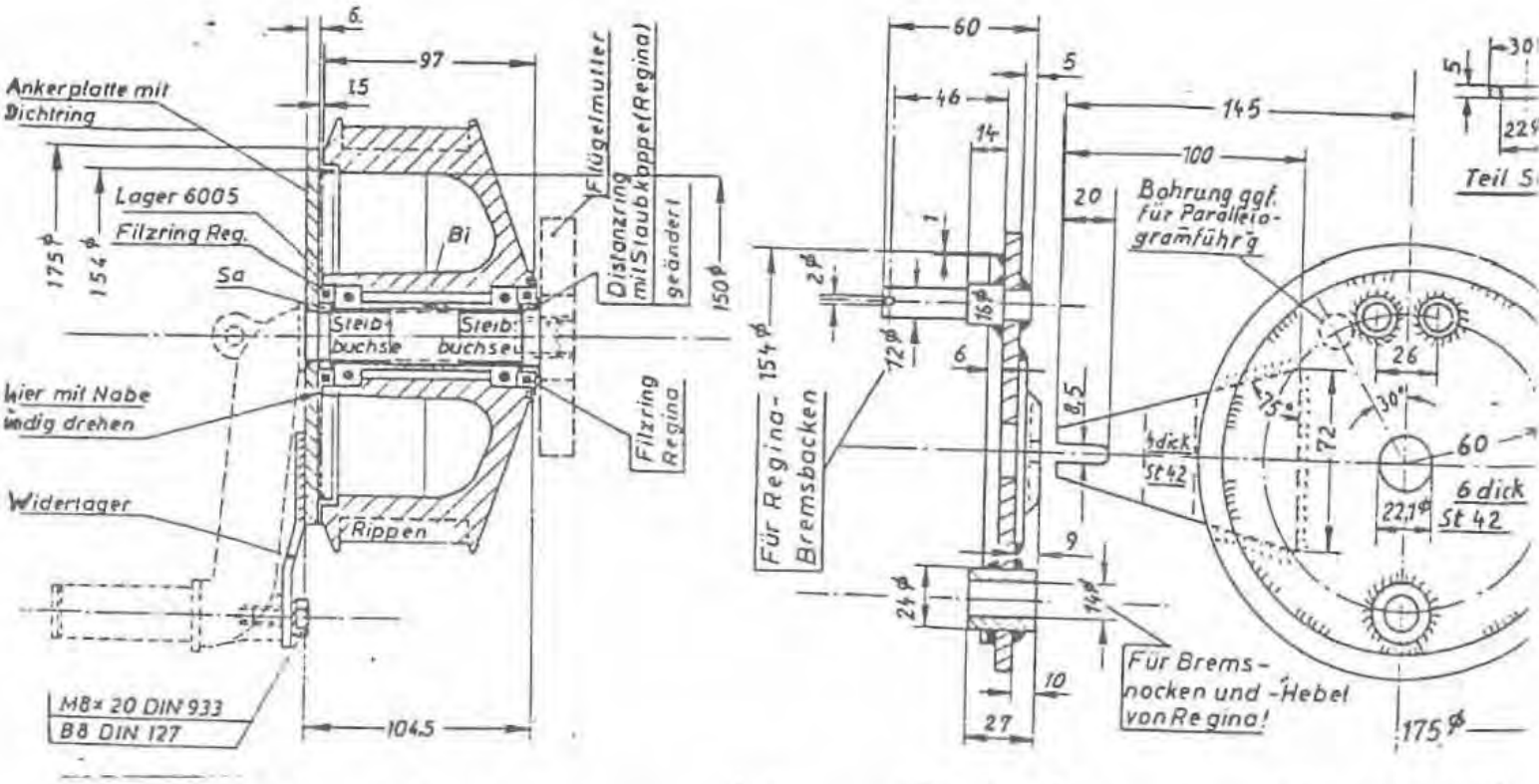


Bild 5: Zusammenbau SW-Bremse (Mod. 24/62)

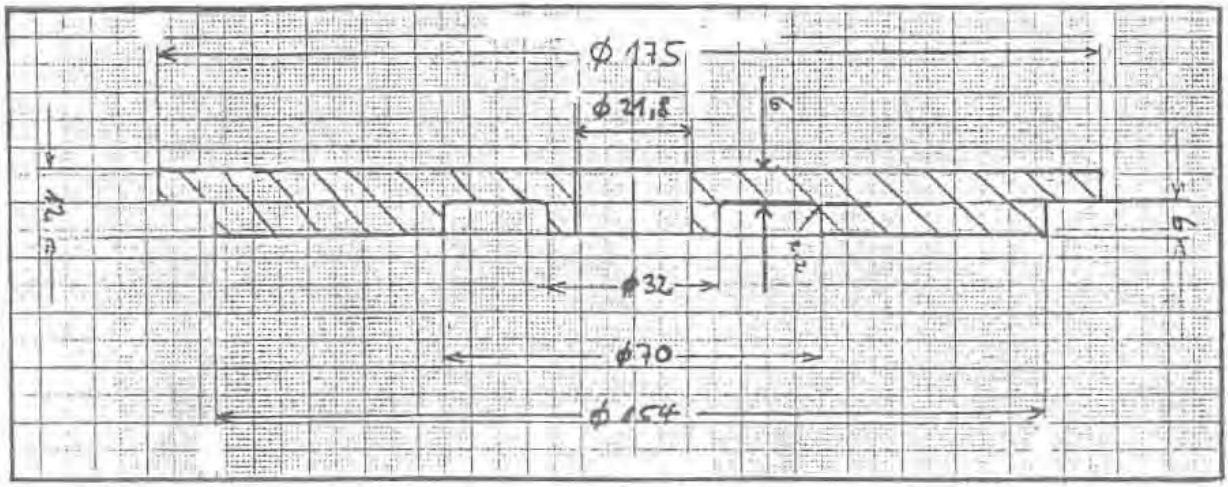


Bild 6: Schnitt Bremsankerplatte (Ansicht i. Bild 5)

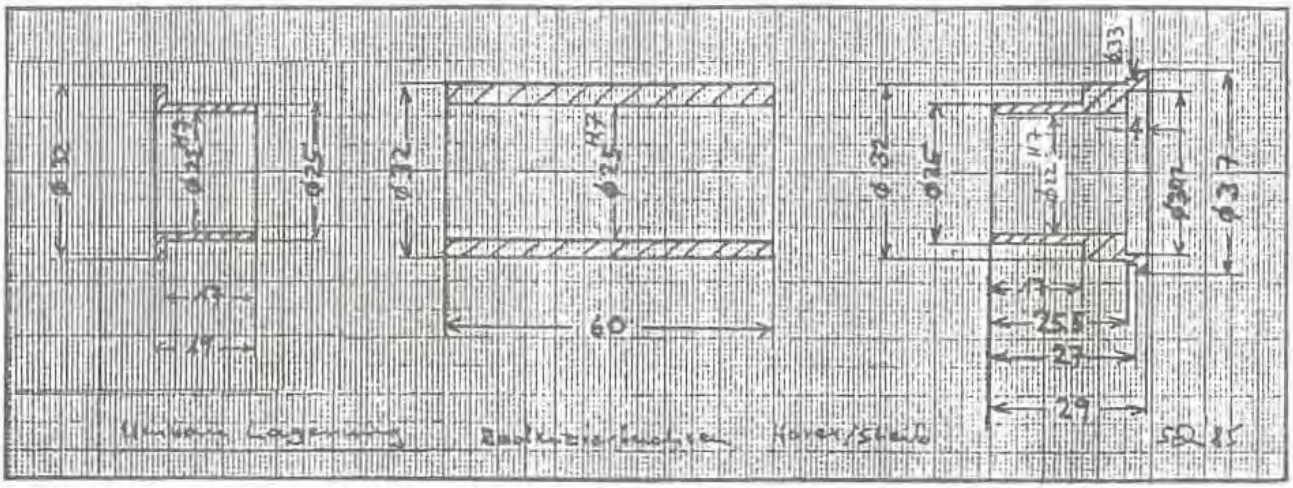


Bild 7: Distanz- und Reduzierbuchsen Horex/Steib

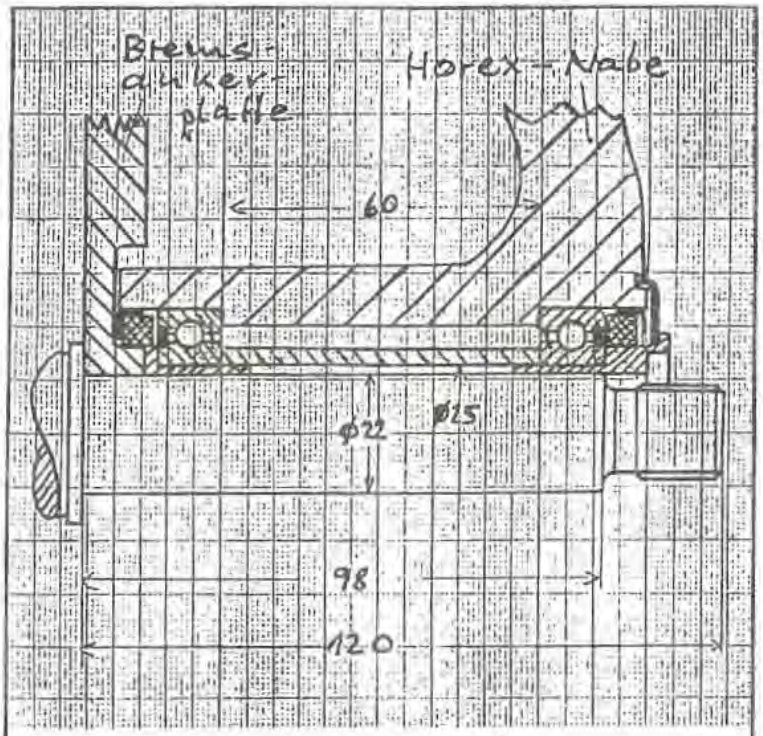


Bild 8: Umbau Radlagerung: Regina / Resident Vorderrad-nabe auf Steib-Achse

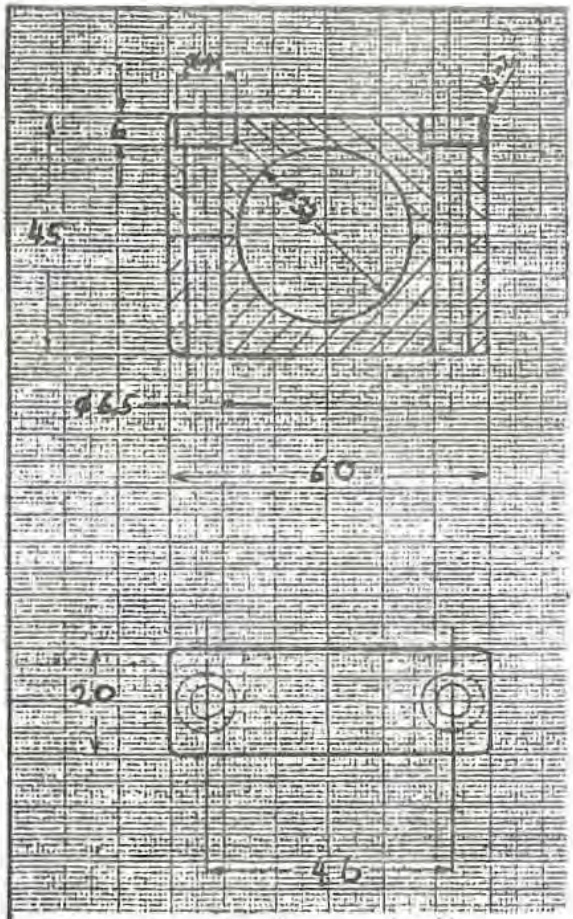
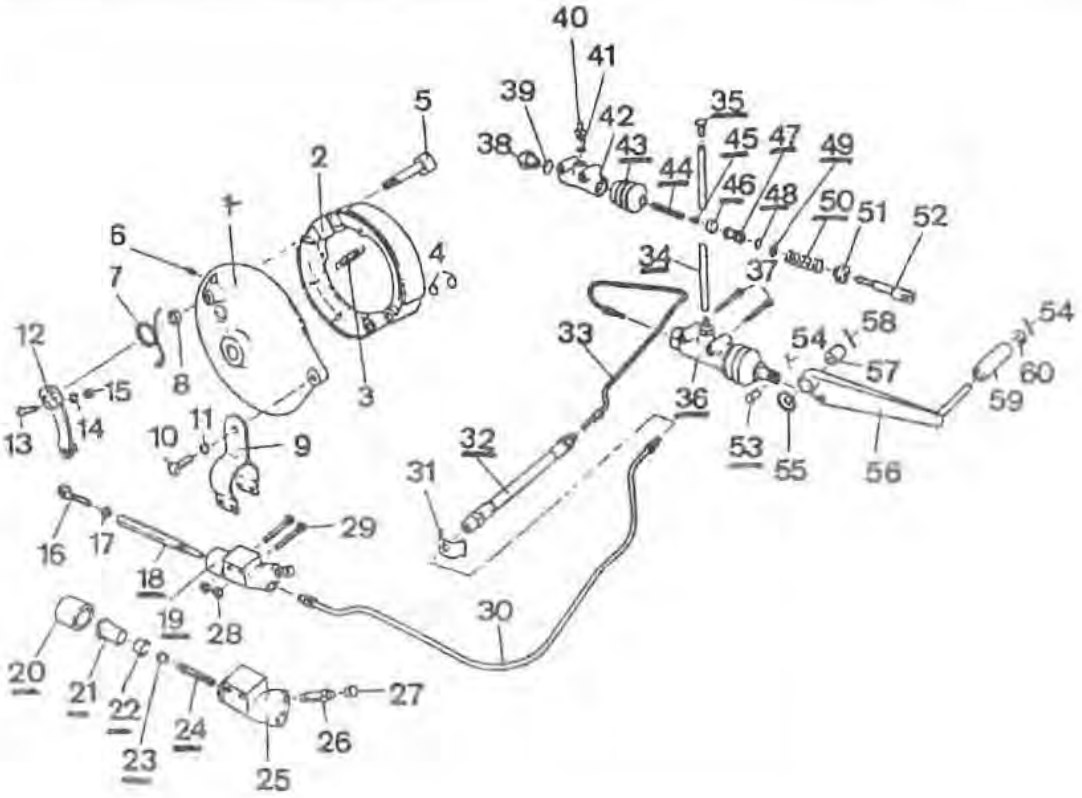


Bild 10: Montageschelle für Grundplatte von Brems-pedal und -Zylinder

Bild 9: Fahrgestell - Bremsanlage MZ-Seitenwagen



Elektronische Drehzahlmesser 6 und 12 Volt.

Salhöfer Elektronik, Tel. 09221-2036 Fax 3152 oder 3170, Jean-Paul-Straße 19, D-95310 Kulmbach bietet in seinem 94er Katalog Ausgabe 2, unter der Bestellnummer 12-644-A2 für 13.62 DM, eine mit 6 - 14 Volt zu betreibende Drehzahlmesserplatine als Bausatz an. Der Bausatz arbeitet Induktiv und ist deshalb auch für Magnetzünder geeignet (Bateriespulenzündung so wie so). Unter den Bestellnummern 21-194-A2 (18,73 DM) und 31-016-A2 (4,99 DM) sind passend Anzeigeinstrument und Gehäuse erhältlich.

Die Tschechen machen es möglich.

In der Tschechei (oder Slowakei) gibt es einen Blech und Rohrkünstler der einiges für Horex und Columbus im Programm hat. Jiri Horice, 63800 Brono, Seifertova c. 50, Tel. 0042-5529108 liefert Krümmer für T6/5 und S6/5 (ca. 180DM) das Rohr muß man Ihm aber liefern. Es hat die Bezeichnung Nahtlose prez. Stahlrohr DIN 391 ST35 BK Ø 54x1,5 (NBK Rohr zugblank) und ist zu bekommen bei Fa. Rüsta, Weibesweg 6-10, D-61101 Bad Vilbel - Dortelweil, Tel. 06101-402-168, Fax 402-105, Frau Immelt. Jiri kann sicherlich jeden Krümmer nach machen, aber Krümmer mit kleinerem Rohrdurchmesser bekommt man auch in Deutschland gefertigt, z.B. Fa. Liedel. Weiter hat Jiri originale Dämpfer für die Typen S2 - S35 Bj. 32 bis 39 (ca. 170DM), T5/6, S5/6 (ca. 200DM) und den Originalen SB 35Dämpfer mit Hitzeblech (ca. 180DM) an Lager. Des weiteren soll man über Jiri auch an neugefertigte 14 Liter Regina Tanks (Flachtanks) kommen, der Preis soll bei ca. 600DM liegen. In Sachen Regina 18 Liter Tanks liegen mir Vorabinformationen vor, daß bei Ammon und Eringfeld entsprechendes in Vorbereitung oder schon lieferfähig ist. Siehe Anzeige in diesem Heft.

Motorradmuseum am Niederrhein.

Moers eine Stadt in der Nähe von Düsseldorf bietet mit Schuth´s Museum, Friemersheimerstr. 106, D-47441 Moers-Asberg, Tel 02135-62880 dem Motorradfreund ein 400qm großes Motorradmuseum. Höhepunkt dieser Ausstellung, dies entnahmen wir der Maico-Letter, ist eine Hildebrand & Wolfmüller. Es soll dort im Museum eine private Atmosphäre herrschen. Auch hier würden wir uns über nähere Informationen betreff Horex interessieren.

Fernreisen mit der Horex.

Raid International, 3 A Rue Guillaume Kroll, L-1882 Luxemburg, Gasperich, Tel. (352) 404821 Fax (352) 402525, ist ein Veranstalter von Veteranen- Fernreisen wie „Luxemburg - Moskau", „Durch Marokko", und „Durch Tunesien" Wer Interesse an einem solchen Abenteuer - , und ein paar Mark übrig hat, der möge sich an die Luxemburger wenden.

Alu löten bei 390° Celsius !

Wer auf der Buschwiese war, konnte sich dort am Stand der Fa. Müller Schweißtechnik selbst von dieser neuen Technologie überzeugen. Uns erschien der Preis der Lötstäbe überzogen. Die Qualität der Lötungen erschien uns jedoch als hervorragend. Das Verfahren soll auch für Zinkteile (z.B. Vergaser) geeignet sein. Interessenten wenden sich an Tel. 06291-41215 Fax 41150 und lassen sich beraten. Sollten dann im Kreise der Horexfreunde, gesicherte Erkenntnisse über die Vorteile (Öldichtigkeit, mechanische Belastbarkeit und Temperaturverhalten) dieser Technologie erarbeitet sein, so bitten wir um einen direkt in den HB zu kopierenden Bericht.
Die Informationen stammt aus der Gummikuh 8/94, S. 15 und 38, zu erhalten unter Tel 0421-501617.

Horex Rennmaschinen in Emden.

Wie uns jetzt erst bekannt wurde fand am 10.4.94 in der Nordseehalle, als Teil des 5.Oldtimer-Treffens Emden, eine Rennmaschinenausstellung statt. Ein umfangreicher Teil dieser Ausstellung war der nachkriegs Rennmaschinenentwicklung von Horex gewidmet. Alles, bis auf die letzte 350er 2-Zyl. Werksmaschine, soll da gewesen sein. Auch die auf Horexbasis fußenden Münchentwicklungen und die durch Schüssler und Kuhn gemachten 250er Rebell-Renner. Für die Norddeutschen schade - zu spät für einen Besuch!

Wahlhilfe bei Öl und Schmierungsfragen,

bietet ein Bericht in der Markt 11/94 Seite 48 und 12/94 S.50. Der Bericht behandelt solche Fragen wie: Sind moderne Öle die richtigen für alte Motoren? Wo liegen die Unterschiede zwischen modernen und damaligen Ölen? Welche Nachteile oder Vorteile haben moderne Öle in alten Motoren? Wie sollte idealerweise eine Gleitlagerbuchse gestaltet sein, um maximaler Belastung zu widerstehen? Oder was bieten die speziellen Oldtimer -Öle? Nachbestellung unter Tel. 0611-266106.

Imperator 450 (Citation) Kolben.

Bei der Fa. Verolia Pistons and Rods, 2160 Cherry Industrial Circle, Long Beach, CA 90805, USA, Tel (214)636-9329 oder (310)531-8463 und Fax (310)633-9439 kann man auch kleine Mengen von Kolben anfertigen lassen. Für 230 Dollar wurden Tim Fowler zwei Citation Kolben angefertigt. Die Kolben wurden Komplet mit Bolzen ,Ringen und Sicherungen nach einer Wartezeit von 3 Monaten geliefert. Diese Firma liefert alle 4-Takt Kolben sie benötigen nur eine Vorlage. Dadurch, daß die Kolben nach der Bohrung gefertigt werden, kann das Ausbohren auf das notwendige Minimum beschränkt bleiben. Für das Bohren des 2-Zylinders wurden Tim 100Dollar berechnet. Diese Information entnahmen wir der Zeitschrift „Deutsches Motorrad Register" von Conway Link USA (504 837-1013.

SPAR-TIP

Vergaserpflege

Die Aufgabe des Vergasers, die darin besteht, dem Motor das brennbare Kraftstoff/Luft-Gemisch und — beim Zweitaktmotor — noch dazu den vorgeschriebenen Ölzusatz für die Motorschmierung in genau richtigem Mischungsverhältnis zuzuführen, ist keine leichte. Schließlich muß ja dieses Mischungsverhältnis unter allen Betriebsbedingungen genau gleich bleiben: bei 20° Kälte genau so wie bei 20° Wärme, wenn wir wenig Gas geben und wenn wir viel Gas geben, wenn der Motor mit 1000 und wenn er mit 5000 U/min läuft. Es ist verständlich, daß der Vergaser diese Aufgabe nur erfüllen kann, wenn er in allen Teilen in Ordnung ist, und daß jede Unregelmäßigkeit, die durch Verschmutzung oder Verschleiß eintritt, die Zusammensetzung des Kraftstoffluft-Gemisches ändern und damit Leistungs- und Verbrauchswerte des Motors verschlechtern muß. Wir brauchen uns deshalb kaum um die richtige „Einstellung" des Vergasers zu sorgen — die wird im Herstellerwerk sehr sorgfältig vorgenommen, um das Beste an Leistung und Wirtschaftlichkeit aus dem Motor herauszuholen. Die Einstellung als solche kann sich auch während des Betriebes nicht verändern, aber es können eine Reihe von Fehlern auftreten, die genau so wirken, a l s o b die Einstellung falsch, d. h. die Düsen zu groß oder zu klein seien.

Diese gefährlichen Fehler vermeiden bzw. korrigieren wir, wenn wir dem Vergaser bei der Pflege unseres Mopeds unsere ganz besondere Sorgfalt angedeihen lassen. Da sind zunächst eine Reihe von Fehlern, die wirken, als ob die Vergasereinstellung zu fett, die Düse also zu groß sei: Eine nicht fest angezogene Hauptdüse, an deren Gewinde vorbei zusätzlicher Kraftstoff zum Luftstrom gelangen kann; eine nach längerer Betriebszeit durch die Vibrationen der Düsennadel ausgeschlagene Nadeldüse; ein ausgeschlagener Schwimmerventilsitz bzw. ein abgenützter Konus der Schwimmernadel (die das Kraftstoffniveau im Vergaser höher werden lassen); ein Fremdkörper im Schwimmerventil (der dessen rechtzeitiges Schließen verhindert); oder gar ein winziges Loch im Schwimmer (wodurch wiederum, wegen des dann höheren Schwimmergewichtes infolge eingedrungenen Kraftstoffs, das Kraftstoffniveau erhöht wird) — alles das sind Fehler, die sich während des Betriebes einstellen können. Wir müssen sie beseitigen; durch sorgfältige Reinigung des Vergasers, soweit es sich um Verschmutzungen handelt, durch Einsetzen neuer Teile, soweit es sich um Verschleiß handelt. Keinesfalls dürften wir aber etwa die Einstellung ändern, d. h. die Düse verkleinern, wenn auf Grund solcher Fehler Verbrauchserhöhung und schlechtere Leistung bemerkbar wird. Natürlich können wir die Verschleißerscheinungen nicht verhindern, aber Verschmutzungen und lockere Teile erkennen wir bei regelmäßiger Pflege und sparen dann die sonst vergeudeten kostbaren Liter.

Es gibt aber auch eine Reihe von Fehlern, die ein zu mageres Kraftstoffluftgemisch bewirken, genau so also, als ob eine zu kleine Düse eingesetzt wäre. Da sind wieder Verschmutzungen möglich: Schmutz in den Kraftstoffbohrungen und den Düsen braucht ja durchaus nicht sofort zu einer Verstopfung der Durchgänge zu führen, sondern verengt dieselben nur und läßt weniger Kraftstoff durch. Damit wird das Gemisch zu mager, die Leistung des Motors schlechter, es entsteht die Gefahr der Überhitzung, — und das alles kostet irgendwie unser Geld. Das gleiche tritt ein, wenn falsche Luft irgendwo zutritt und damit die sorgsam ermittelte Vergasereinstellung über den Haufen wirft: Wenn beispielsweise der Vergaser am Ansaugstutzen nicht ordnungsgemäß festgeklemmt ist, wenn die Dichtung zwischen diesem Stutzen und dem Motor schadhaft ist oder wenn der Abschlußdeckel der Mischkammer sich gelockert hat. Wer seinen Vergaser regelmäßig pflegt, erkennt das rechtzeitig und kann es mit wenigen Handgriffen in Ordnung bringen. Wer es nicht tut, vergeudet sein Geld und bleibt vielleicht noch im unpassendsten Augenblick bei Nacht und Nebel irgendwo liegen.

Zum Vergaser gehören auch die Filter, das Kraftstoffsieb (welches meist irgendwo zwischen Tank und Vergaser in die Zuleitung eingeschaltet ist), und vor allem das Luftfilter, welches vor dem Vergaser sitzt, um den Straßenstaub vom Motor fernzuhalten. Ist das erstere verschmutzt, so gibt es, ehe der Motor ganz stehen bleibt, ein zu mageres Gemisch. Ist das Luftfilter verschmutzt, so wird der Luftzutritt gedrosselt, die Saugwirkung an der Düse steigt und damit wieder der Verbrauch. Kaum eine Pflegearbeit kann so viel Kraftstoff sparen und so viel Ärger, wie ein wenig aufgewendete Sorgfalt für die Vergaserpflege. R.

Wilfried Schwager, Tel. 07231-55909, hat uns freundlicherweise den folgenden Artikel zur Verfügung gestellt. Danke Wilfried.

Lichtbatteriezünder

Der **Lichtbatteriezünder** vereinigt in sich eine Batteriezündung – bestehend aus Zündspule, Zündunterbrecher und Fliehkraftversteller – und eine Gleichstrom-Lichtmaschine mit Reglerschalter, die in Verbindung mit einer Batterie arbeitet. In der Ausführung von Bosch wird er als Zünd- und Lichtstromquelle für Zwei- und Viertaktmotoren mit einem oder zwei Zylindern verwendet. Gegenüber dem Schwunglichtmagnetzünder wird er dann vorgezogen, wenn der Zündzeitpunkt des Motors in Abhängigkeit von der Drehzahl verstellbar sein muß und wenn die Lichtanlage eine größere Lichtleistung erfordert.

Das Gerät besteht aus einem „feststehenden Teil", der in einer Passung des Kurbelgehäuses befestigt wird, und aus einem „umlaufenden Teil", der „fliegend" – d. h. ohne eigene Lager – auf die Kurbelwelle aufgesetzt ist.

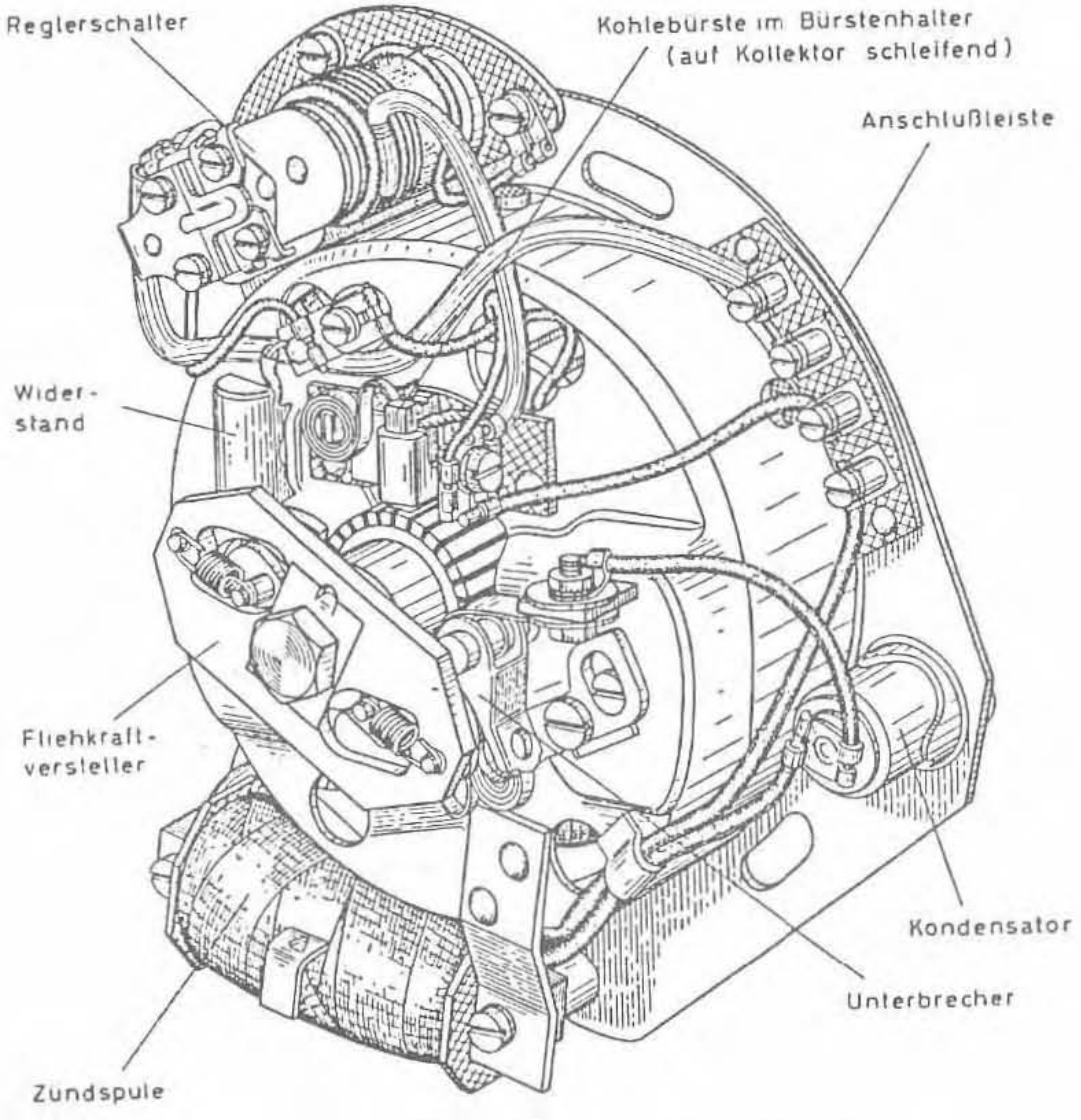


Abb. 385 Bosch-Lichtbatteriezünder für Einzylindermotor

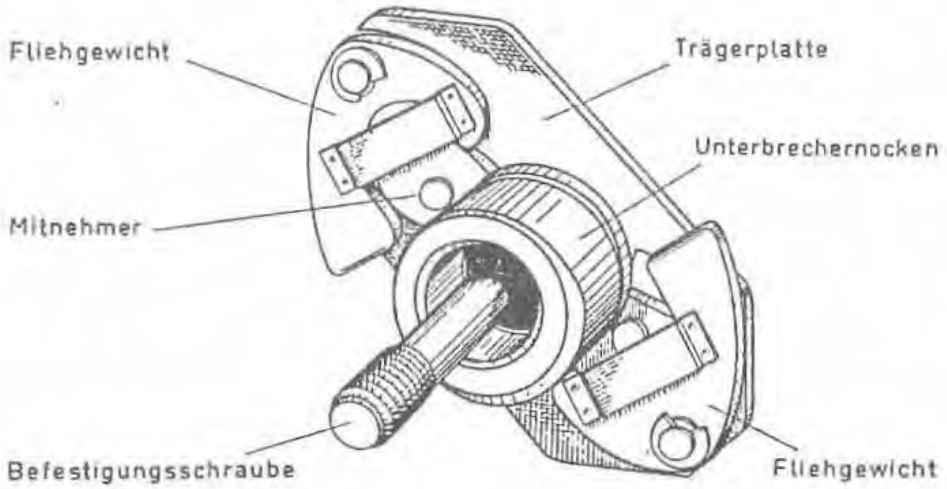


Abb. 386 Fliehkraftversteller mit Nocken und Befestigungsschraube (Rückseite)

Abb. 385 Bei Einzylindermotoren zeigt der feststehende Teil des Lichtbatteriezünders ein topfartig ausgebildetes **Gehäuse** mit einem Rand, auf dem die **Zündspule**, der **Kondensator**, der **Reglerschalter** und die Anschlußleiste für die Niederspannungsleitungen be-

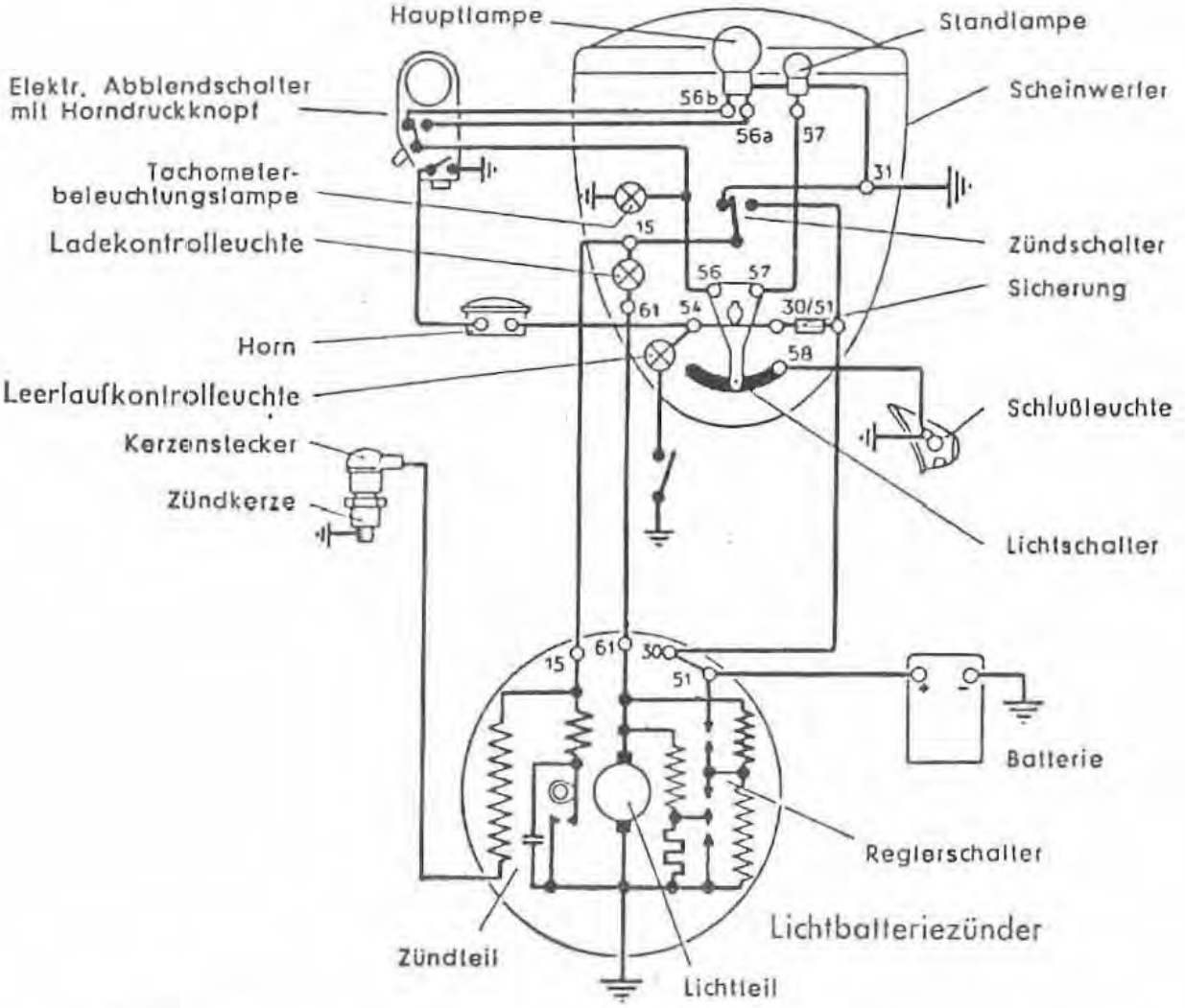


Abb. 387 Schaltbild einer Gleichstrom-Anlage mit Lichtbatteriezünder für Einzylindermotoren

festigt sind. Die Zündleitung wird direkt an der Zündspule angeschlossen. Der Gehäusetopf umschließt das eigentliche **Polgehäuse** mit den sechs **Polschuhen**, welche die **Erregerwicklungen** der Lichtmaschine tragen. Außen am Boden des Topfes sind die **Bürstenhalter** mit den **Kohlebürsten**, der **Widerstand** des Spannungsreglers, der **Unterbrecher** und der Schmierfilz für den Nocken angebracht.

Der umlaufende Teil des Lichtbatteriezünders besteht aus dem **Lichtmaschinenanker** mit der **Ankerwicklung** und dem **Kollektor**. Der einhöckerige **Unterbrechernocken** wird – oft in Verbindung mit einem **Fliehkraftversteller** – auf die hohle Ankerwelle aufgesteckt und durch dieselbe Befestigungsschraube gehalten, mit welcher der Anker auf die Kurbelwelle aufgezogen wird. Der Fliehkraftversteller hält in der Ruhelage die Nockenhülse in der Stellung „Spätzündung", während er sie bei steigender Drehzahl durch die Verschiebung der Fliehgewichte mehr und mehr in die Stellung „Frühzündung" verdreht. Abb. 386

Der Zündteil im Lichtbatteriezünder entspricht in Aufbau und Wirkungsweise einer normalen Batteriezündanlage. Der einhöckerige Unterbrechernocken unterbricht je Umlauf der Kurbelwelle einmal den Primärstrom in der Zündspule, was den Forderungen eines Zweitaktmotors entspricht. Beim Viertaktmotor entsteht bei jedem zweiten Umlauf der Kurbelwelle ein „falscher" Funke, der aber in den Ausstoßhub fällt und somit wirkungslos ist. Abb. 387

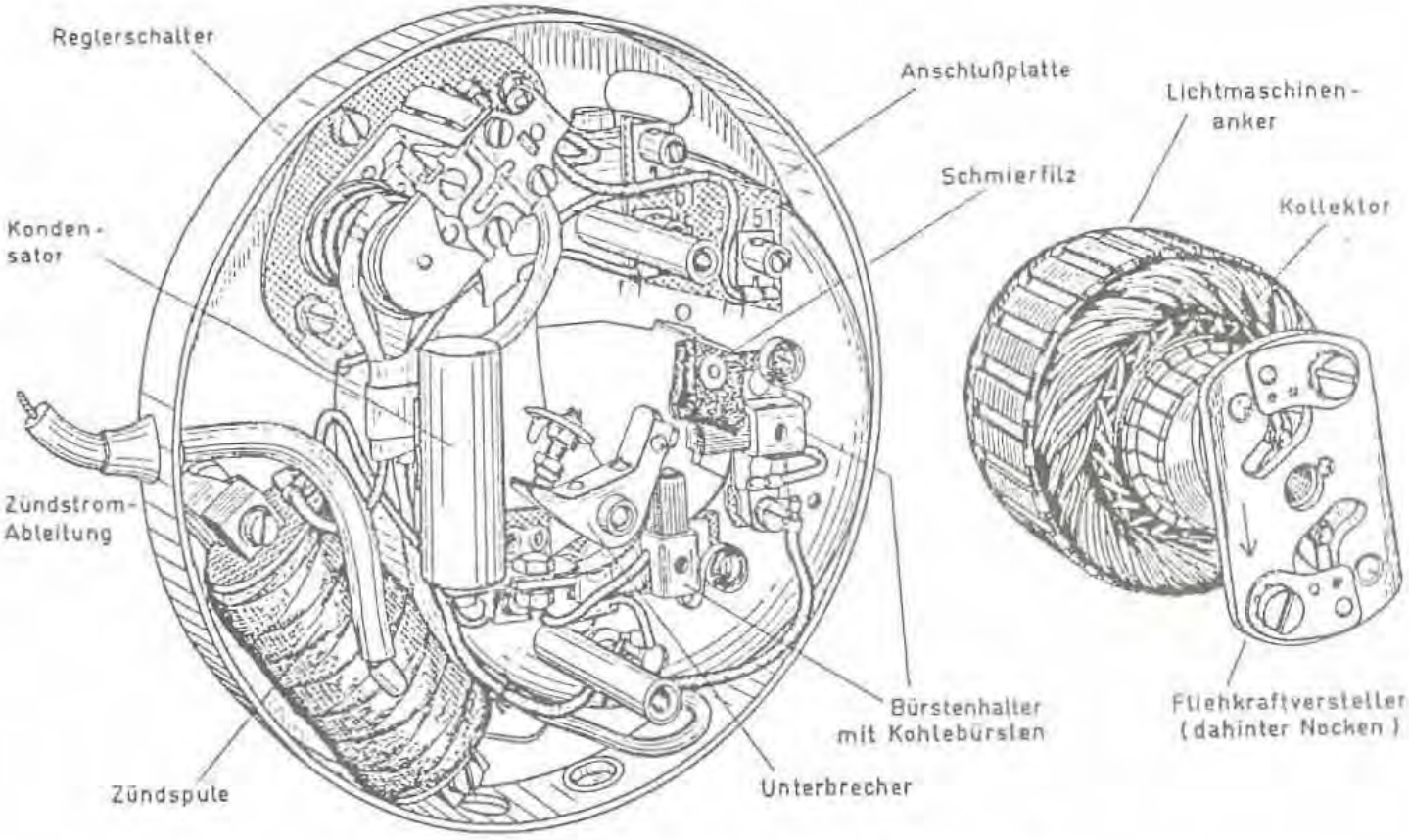


Abb. 388 Noris-Lichtbatteriezünder für Einzylindermotor

Der Lichtteil im Lichtbatteriezünder entspricht einer sechspoligen, selbsterregenden Gleichstrom-Nebenschlußmaschine für 6 Volt und 45 Watt. Die Lichtmaschinenspannung wird durch den Reglerschalter unabhängig von der Motordrehzahl auf annähernd gleicher Höhe gehalten.

Abb. 388 Die sehr bekannte Ausführung des Lichtbatteriezünders von Noris unterscheidet sich nur unwesentlich von dem bisher besprochenen Gerät. Auch bei ihr muß der Motor für die Aufnahme des Lichtbatteriezünders eingerichtet sein. Der feststehende Gehäusetopf trägt auf der Stirnseite die **Zündspule**, den **Unterbrecher** mit dem **Kondensator**, einen Schmierfilz für den Unterbrechernocken, den **Reglerschalter**, die beiden **Bürstenhalter** mit den **Kohlebürsten** und die Anschlußplatte für die Niederspannungsleitungen. An der Rückseite des Gehäusetopfes sind vier **Polschuhe** mit den **Erregerwicklungen** angebracht. Der **Lichtmaschinenanker** ist ohne eigene Lagerung auf die Kurbelwelle aufgezogen und trägt den **Unterbrechernocken**, der mit einem **Fliehkraftversteller** verbunden sein kann.

Der wesentlichste Unterschied gegenüber der Bosch-Ausführung besteht demnach darin, daß das Noris-Gerät statt einer sechspoligen nur eine vierpolige Lichtmaschine aufweist, die bei einer Spannung von 6 Volt je nach der Gerätgröße eine Nennleistung von 25–60 Watt erbringen kann. Der äußerlich nicht sichtbare Widerstand zum Spannungsregler ist um die erste Spule der Erregerwicklung gewickelt. In der Wirkungsweise besteht kein Unterschied.

Abb. 389 und 390 Bei Zweizylinder-Zweitaktmotoren in der Ausführung von Bosch weist der Zündteil des Lichtbatteriezünders zwei Zündspulen, zwei Unterbrecher und zwei Kondensatoren auf. Damit der Zündzeitpunkt für jeden Zylinder getrennt eingestellt werden

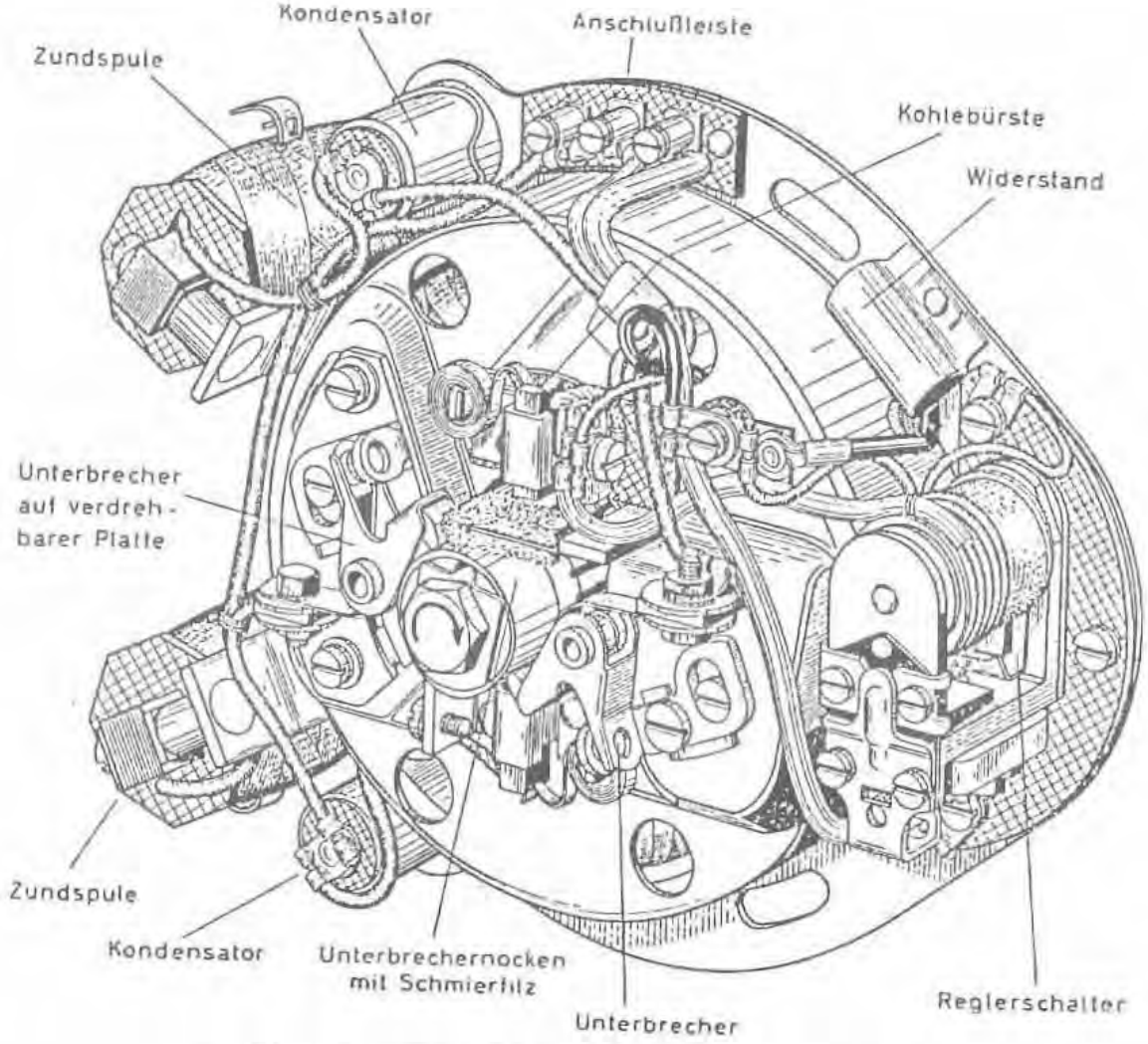


Abb. 389 Bosch-Lichtbatteriezünder für Zweizylindermotor

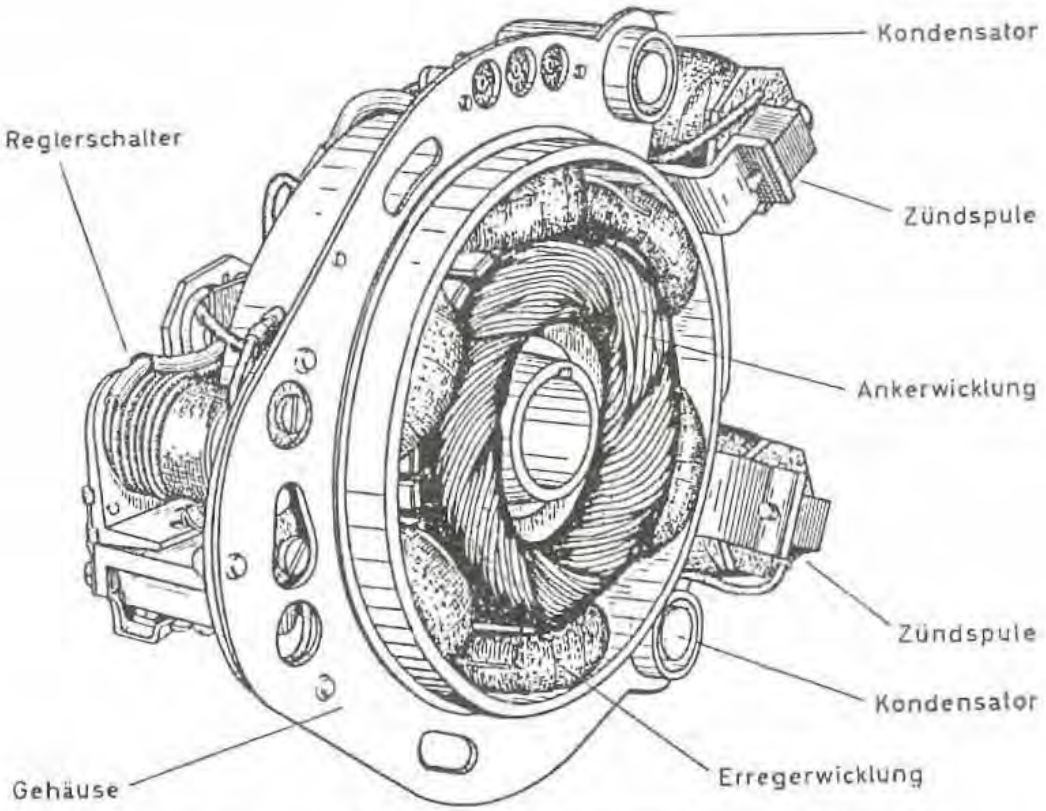


Abb. 390 Bosch-Lichtbatteriezünder für Zweizylindermotor — Rückansicht

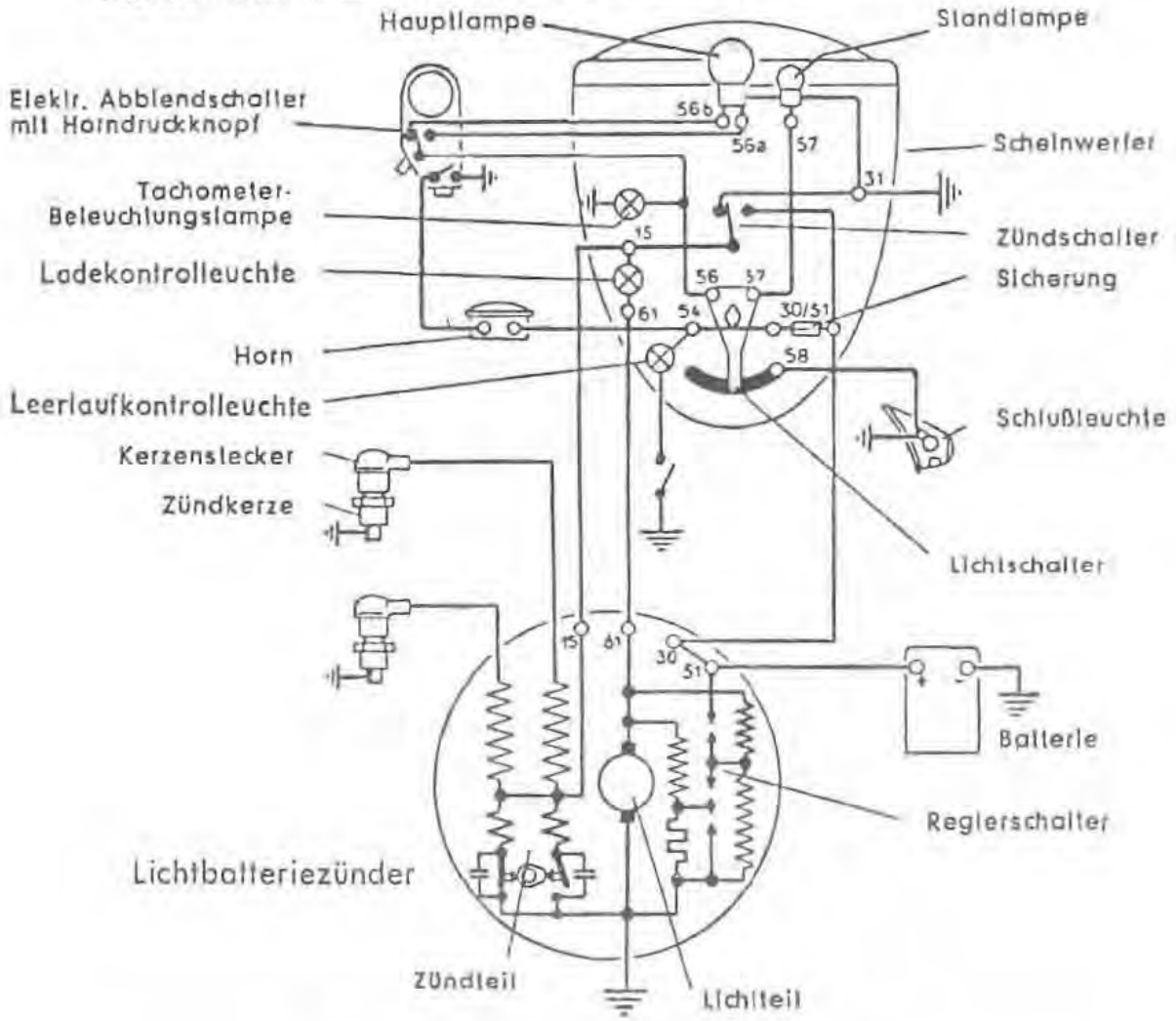


Abb. 391 Schaltbild einer Gleichstrom-Anlage mit Lichtbatteriezünder für Zweizylinder-Zweitaktmotoren

kann, ist der zweite Unterbrecher verstellbar auf einer besonders verdrehbaren Unterbrecherplatte angebracht. Der sechspolige Lichtteil unterscheidet sich in nichts von demjenigen des Lichtbatteriezünders für Einzylindermotoren.

Abb. 391 Der einhöckerige Unterbrechernocken unterbricht bei jeder Umdrehung der Kurbelwelle den Primärstrom abwechselnd in der einen und in der anderen Zündspule, wie es der Betrieb des Zweitaktmotors erfordert.

Bei Zweizylinder-Viertaktmotoren hat der Lichtbatteriezünder wohl zwei Zündspulen, aber nur einen Unterbrecher und einen Kondensator. Die Primärwicklungen der beiden Zündspulen sind in Reihe geschaltet.

Der Primärstrom wird durch den einhöckerigen Unterbrechernocken in den beiden Zündspulen gleichzeitig unterbrochen. Das bringt mit sich, daß bei zwei Umdrehungen der Kurbelwelle in den beiden Motorzylindern abwechselnd je ein richtiger und ein „falscher" Zündfunke entsteht. Der richtige Zündfunke entzündet am Ende des Verdichtungshubes das Kraftstoffluftgemisch, der „falsche" Funke fällt in das Ende des Ausstoßhubes und bleibt ohne Wirkung.

Die Wartung des Lichtbatteriezünders verlangt, daß die Unterbrecherkontakte genau wie bei der allgemeinen Batteriezündung gepflegt und von Zeit zu Zeit nachgestellt werden,

und daß die Kohlebürsten und der Kollektor wie bei einer normalen Lichtmaschine nach längerer Betriebsdauer überholt werden.

Wir danken Uwe Rosenthal Tel .0461-34741, von den AWO / Simson Freunden, für die informative und interessante Zusammenstellung über Motorradelektrik der vergangenen Jahre. Wir werden diese in mehreren Beiträgen im HB bringen. Danke Uwe.

Tips aus "MAXFAHRER" Tel.02403-33224.

Gewindereparatur M7

Die Fa. Hema, Karlstr.5, 27711 Osterholz-Scharmbeck, Tel. 04791-3776, Fax 04791-3541, liefert für ca. 62,-DM den "RECOIL" Rep-Satz. RECOIL ist fast identisch mit dem bekannten Helicoil.

Probleme mit Schlüssel und Schlössern

Die Fa. H.J. Konrad GmbH, Postfach 1528, D-63885 Miltenberg, Tel. 09371-3015, Fax 09371-4171 kann sämtliche Schlüssel und Schlösser nach Muster oder Nummer liefern. Siehe auch HB 3/91 S.23 und 3/92 S.26.

Bremswirkung.

Das Anpassen der Bremsbacken an den Radius der Bremstrommel geht einfachst mit 80er Schmirgelleinen und doppelseitigem Klebeband. Das Schmirgelleinen wird über die gesamte Belagbreite und den gesamten Innenumfang der Bremstrommel aufgeklebt. Nun werden die auf der Bremsankerplatte sitzenden Backen auf den Radius eingeschliffen. Achtung Abrieb ist krebsauslösend, (Asbest) nur mit Wasser ausspülen. Nach dieser Behandlung sollte eine neubelegte Bremse ihrem Namen wieder Ehre machen!

Seitenständer für Resi und Imperator.

Uwe zeigte auf der 40igsten einen Eigenbau-Seitenständer,der sich - wie Uwe sagte - sehr gut bewährt hat. Uns hat die Ausführung sehr gut gefallen, da sie sich dezent unterhalb des Auspufftopfs verbirgt. Uwe Tel. 06181-28319 will hierzu eine Bauanleitung erstellen, die wir dann im HB bringen. Eilige rufen direkt bei Uwe an.

Korken

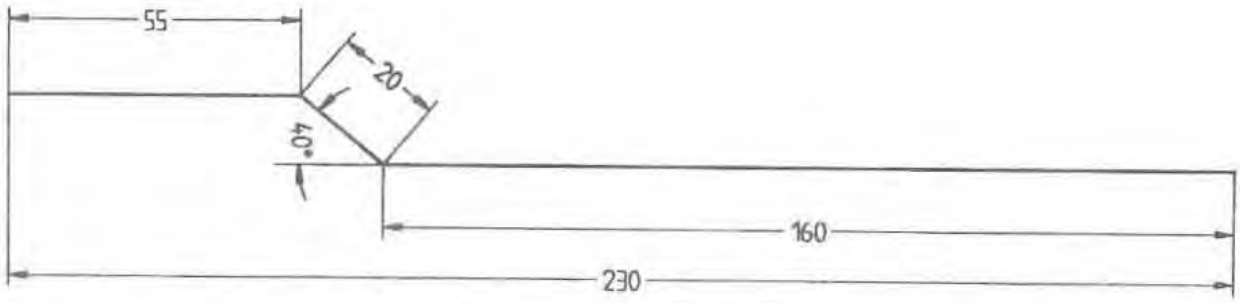
Sektkorken haben sich als Material zur Benzinhahnreparatur - (Information hierzu - siehe Motorrad-Classic Heft 3/94 S.49. Bei Nachbestellung Tel.0711-182-1229) - gut bewährt. Dieses Material eignet sich aber auch hervorragend für Kupplungen. Wer hierzu Tips benötigt wende sich an Dieter Tel. 02223-24583.

Museum

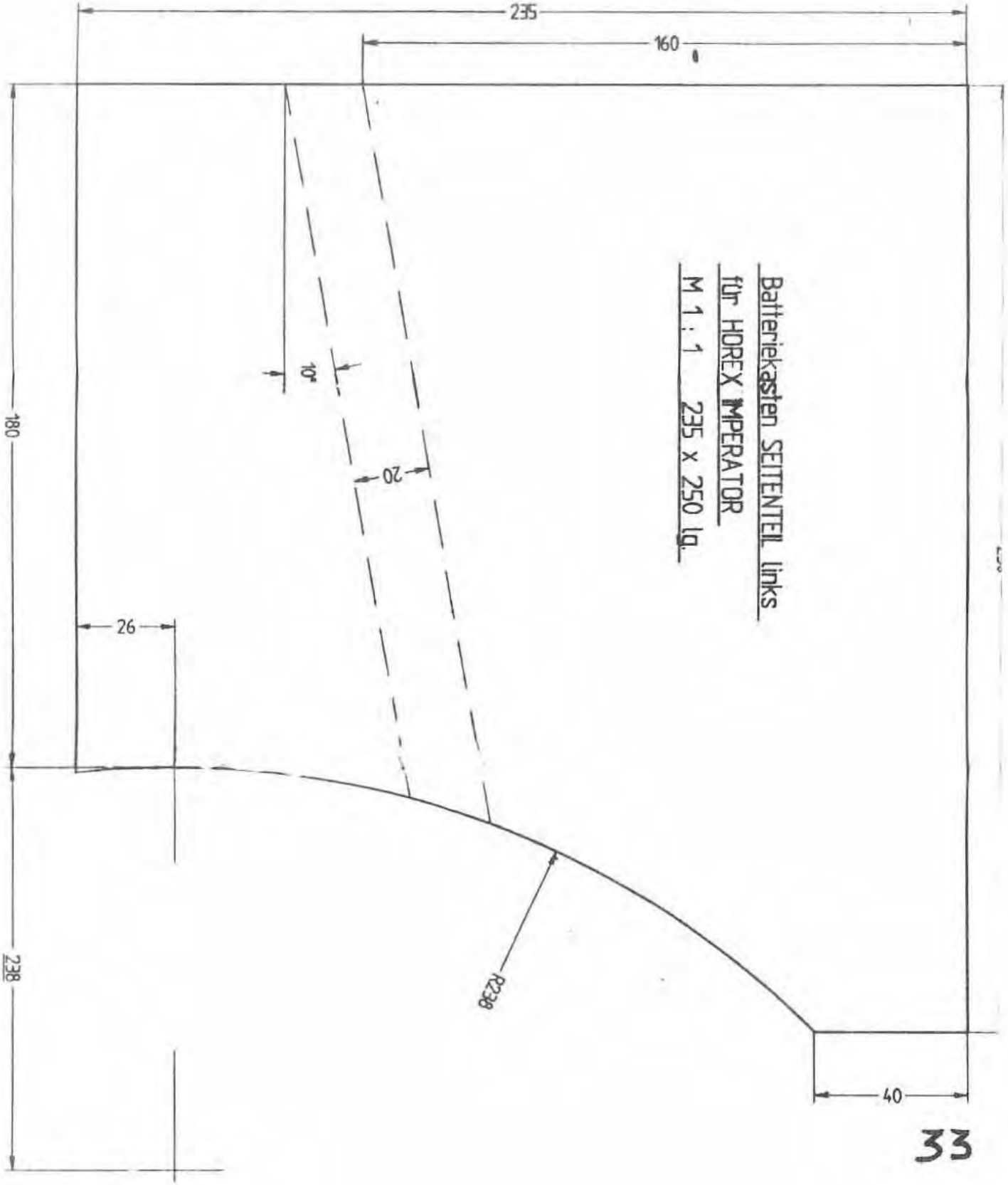
In D-02779 Großschönau / Ostsachsen, in der David-Goldberg-Str. 27, Tel.035841-2708 gibt es ein Motorrad und Technik Museum zu besuchen. Geöffnet - Samstag und Sonntag 10 bis 12 und 13 bis 17 Uhr, von April bis Oktober, so die Zeitschrift Markt 5/94 S.263. Sollte ein Horex-Freund das Museum besuchen, so würden wir vom HB uns über einen Bericht freuen.
-Bernhard Tel. 06221-315760 hat uns freundlicherweise noch ein Museum benannt.

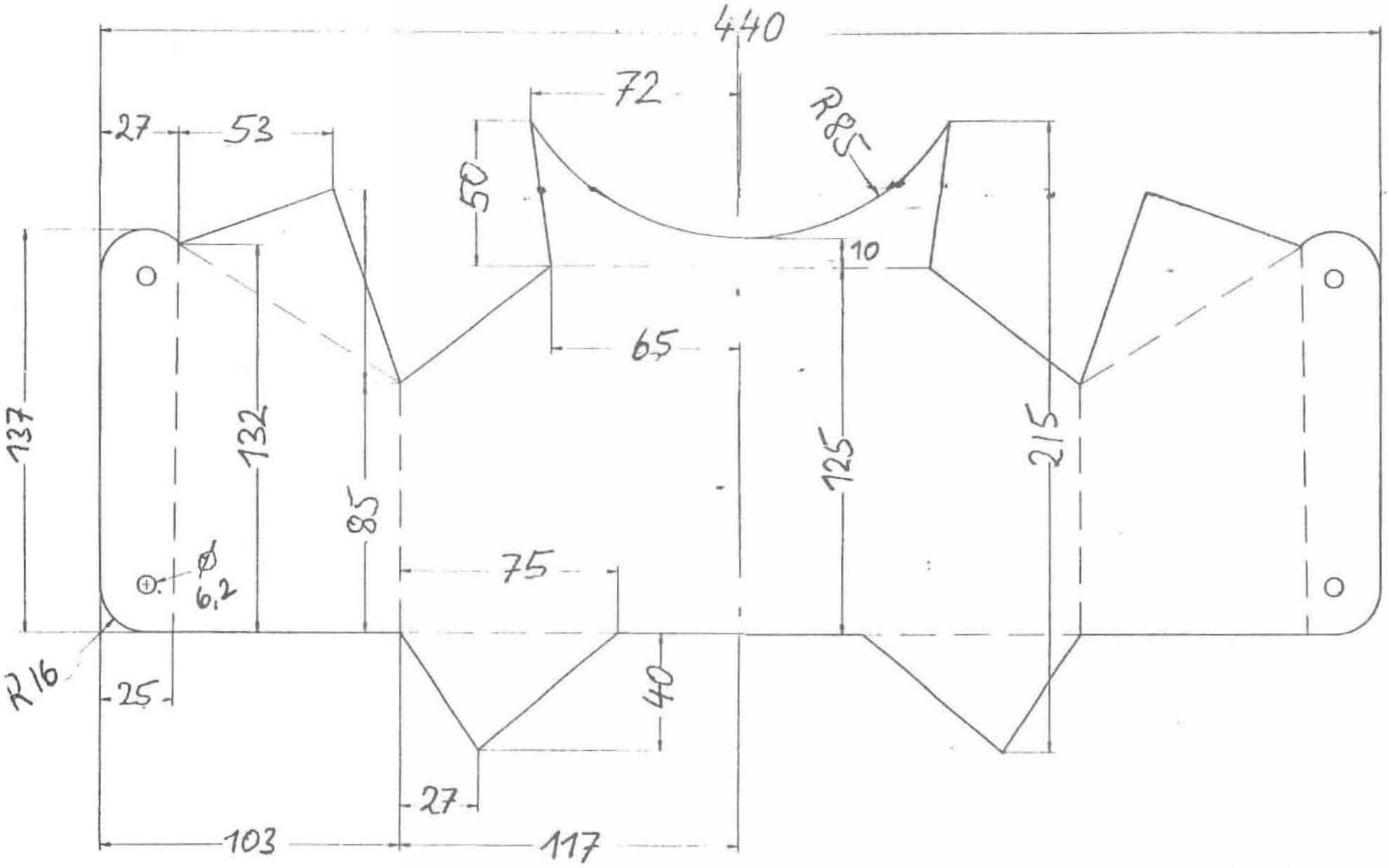
Edelstahlauspufftöpfe

Stefan Tel. 08230-5700 fertigt in Handarbeit birnenförmige Auspufftöpfe für die Regina mit langen Krümmerrohren. Als Material findet 1,25mm VA Blech mit der Bezeichnung 45.41 Verwendung. Diese Töpfe könnt ihr an eure Nachkommen vererben. Das so etwas nicht billig sein kann ist wohl klar. Stefan nimmt 250,-DM pro Topf.
Des weiteren hat Thomas Ackermann, unser Horex-Freund aus England eine Adresse eines englischen Kleinbetriebs der zigarrenförmige Töpfe aus VA herstellt. Diese Töpfe passen wunderbar an Imperator und Resi. Das durch verschieden lange Rohre gebildete innere Dämpfungssystem ist für 4-Takter hervorragend geeignet und hat so manchem Krad Flügel gemacht. Thomas ist unter Tel. 0042-33-31045 zu erreichen.
Eine Weitere Adresse zu diesem Thema ist Stefan Aumann, Haidhäuser 2, in D-27801 Brettorf, der neben Töpfen auch Krümmer in VA herstellt.

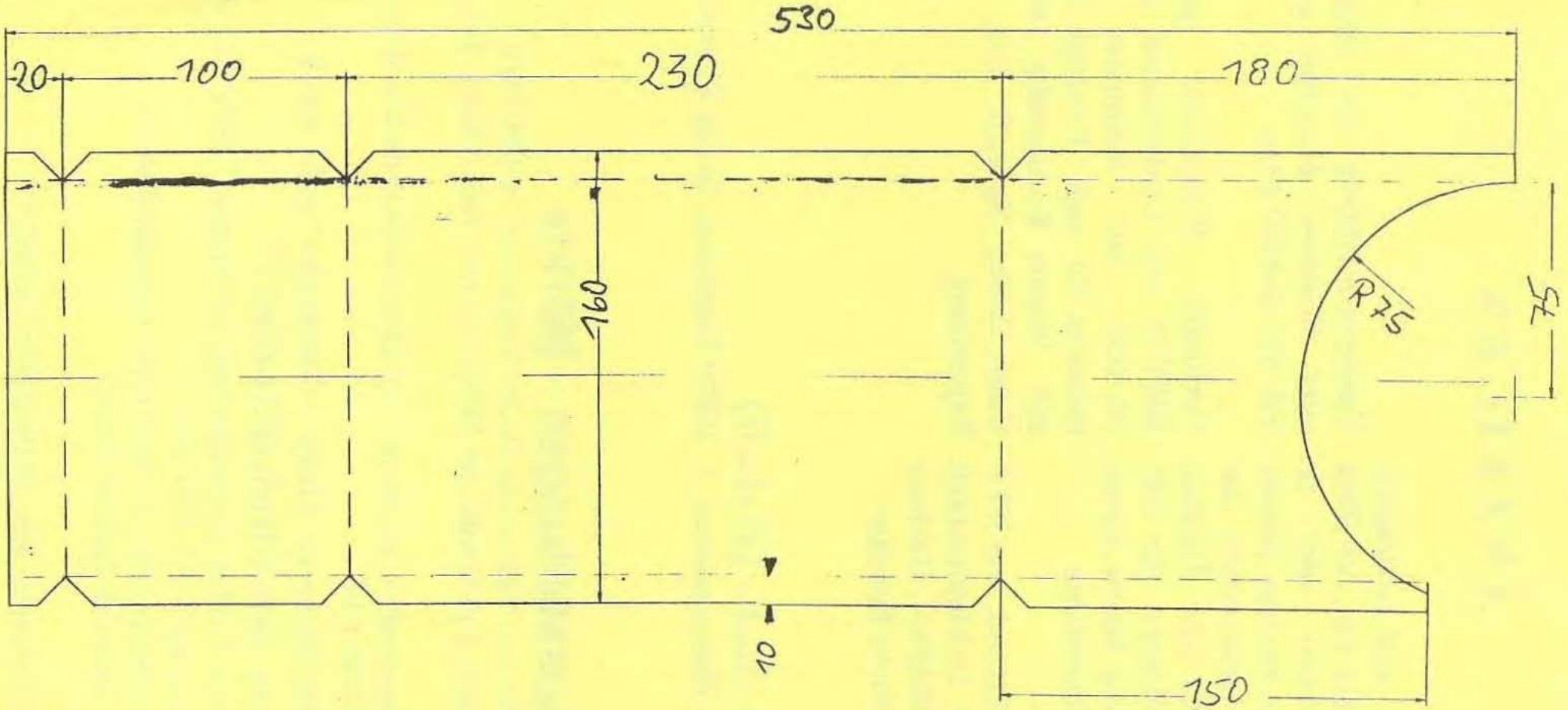


-Peter Tel.0911-49490 hat uns freundlicherweise Blechabwicklungen vom Batteriekasten und der Nummernschildhalterung der Imperator zur Verfügung gestellt.





Abwicklung Nummernschildhalterung
für HOREX IMPERATOR
215 x 440 lg.



35

Batteriekasten für
HOREX IMPERATOR
160 x 530 lg.

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.

Regina350, Bj.52, 2.Hand, von KFZ Meister restauriert Licbhaberstück TÜV 2Jahre. DM 15.800,- . Gerhart Tel.07231-101428. Nicht Februar

Vorderschutzblech für Imperator oder Resident dringend gesucht Tel. 02248-3507 Fred.

Verkaufe: Windschild passend BMW/6 mit Lenkerhalter kompl. 90,-DM. 2in1 Krümmer nicht gelaufen für engl. Triumph Bj. 78 mit Norton Rodstertüte 100,-DM Hans Rolfes, Splitt.R. 133, 26871 Papenburg

Auspuff für Sachs (Rebell)

Eberhard Berger, Oberwasserstr. 2, 38829 Harsleben, fertigt Krümmer und Töpfe für Sachs.

Treffen - Ausstellungen - Märkte

+ 4 bis 5.3. Treffen der "Schweizer Horex Veteranen" in CH 5616 Meisterschwanden, Fabrikhalle der Weberei Lenz. Info Alfred Tel. 0041-57-271731
+ 13 bis 15.1 Wintertreffen der Horex und Gespannfreunde Mainkling Info bei Fritz Tel. 07959-634
+ **2 bis 5.6. Die 41-igste Horex Sternfahrt geht nach Braunschweig. Info Ulrich 0531-690177**
+10 bis 11.6. Horex-Treffen Norwegen Info bei Magnus Dahle Tel. 0049-51-482333. Siehe auch HB 4/94 Seite 2.
+ 14 bis 16. 7 Sommertreffen der Horex und Gespannfreunde Mainkling Info bei Fritz Tel 07959- 634

+ Diese Zeichen bedeuten: neu, wichtig oder verändert.