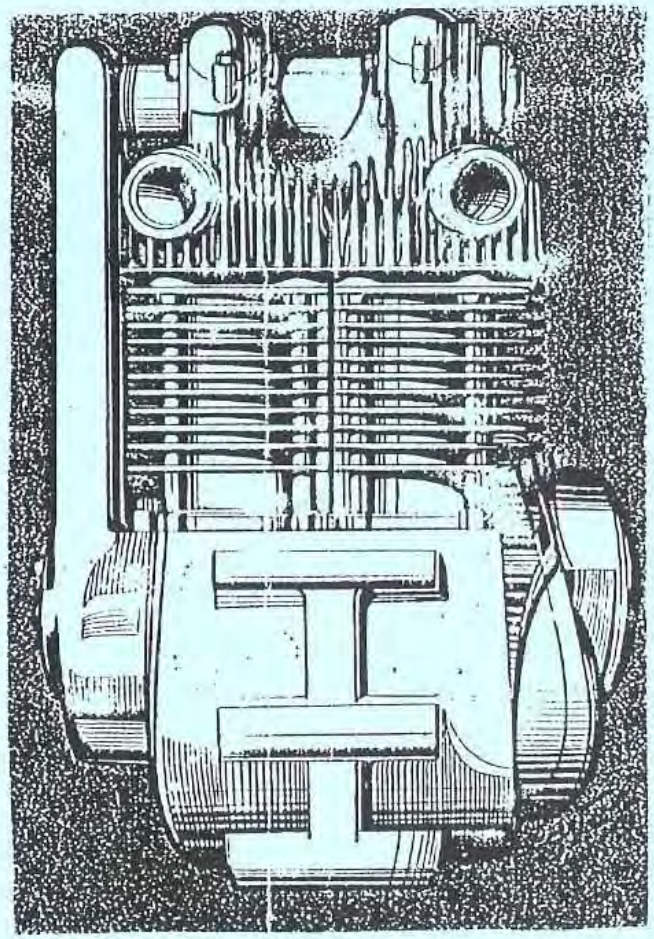
HOREX

BOTE



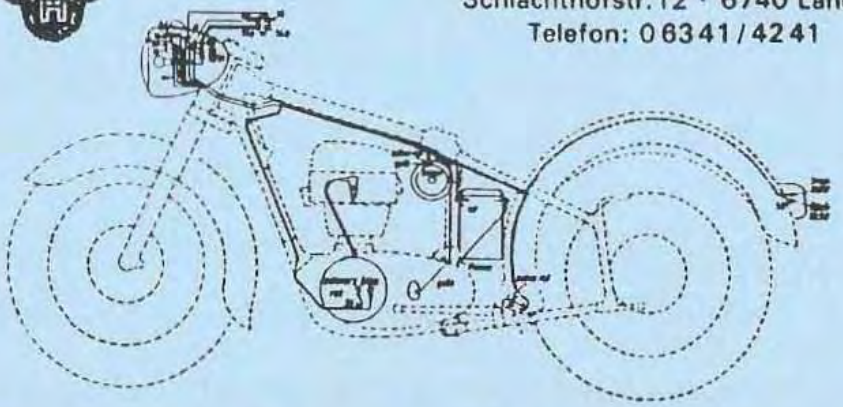
Nr. 2/91

Preis 2,- DM

Liebe Horexianer,

heute moechte ich mir mal einen Wunsch gestatten. Ich bitte Euch um mehr Mitarbeit! Der Grund ist einfach zu benennen. In den 50er Jahren hatte es ein Horex-Fahrer leicht, bei Problemen ist er zu seiner Horex-Vertretung gegangen oder er schrieb an das Werk, man konnte sogar im Werk vorbeischauen. Heute dagegen ist das nicht mehr so einfach. Viel Wissen ist verloren, doch viel Wissen wurde wieder neu erarbeitet, aber es ist fuer die Allgemeinheit der Horex-Fahrer nicht verfuegbar. Hier liegt nun die Chance des HB. Wir muessen versuchen unser Wissen ueber den HB unter uns zu verbreiten, dies kommt uns allen zu gute. Denn dumm der, - der glaubt, er haette das nicht noetig. Also Horex-Freunde nicht faul,- gebt euer Wissen an den HB, der wird es dann wieder unter Euch verbreiten. Aber noch ein Wunsch liegt mir am Herzen. Es gibt bestimmt noch einige nette Horex-Fahrer die den HB nicht kennen. Lieb waere es von Euch, Ihr wuerdet jene fuer mich auf den HB ansprechen, auch das wird uns allen zugute kommen. Also in diesem Sinne Euer H-Novice.

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



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

Instandsetzung von Zündmagneten schnell und kostengünstig

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

INHALT

Seite 4-10 Motorrad baut am Motor Horex Regina
11 Welches Gewinde hat der Regina Kickstarter
12-14 Opa Geuder ein alter Rennfahrer
15 Information
16-17 Test S 6
18 Zuendkerzen fuer Horex
19 Termine und Norwegen
20 Information
21 Bild
23 Horex-Clubs
24 Anzeigen

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Postadresse Constantin Klinger
Rotlintstr.51
6000 Frankfurt 1

Redaktion Constantin Klinger

Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
Kto.318039303 BLZ.500 502 01

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

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

AUSTAUSCHKURBELWELLEN - KURBELWELLENREPARATUR

Für schnelle Reparaturen stehen sofort Austauschkurbelwellen für Regina Typ 0, Regina Typ 01, Regina Typ 03 und Regina Typ 06 zur Verfügung. Bei den Tauschwellen sind die Pleuellager erneuert, die Kurbelzapfen in gutem Zustand

DM 360,—

Kurbelwellenreparatur

Pleuellager erneuern. Dürkopp Nadelkranz mit verbesserter Ölzuführung. Die neuen Nadelkränze gewährleisten höhere Standzeiten der Welle. DM 360,—

Umbau der geschraubten Welle

Vollrollige Kurbelwellenhauptlager für die Regina- Typenreihe 0 und 01 sind nicht mehr vorhanden. Die Kurbelwellenhauptlagerung auf der Lichtmaschinenseite sollte auf Norm-Nadellager mit höherer Tragzahl umgebaut werden.

Umbausatz:	neuer Kurbelwellenstumpf, 25 mm stark	DM 160,—
	2 Nadellager mit Innenringen und Anlaufscheibe	DM 62,—
	1 Simmering	DM 9,80

KIPPHEBELLAGERBOLZEN

Die Kipphebellagerbolzen sind durch die einseitige Belastung oval abgenutzt. Klappernde Motorgeräusche werden u. a. dadurch verursacht.
Verbesserte Kipphebelbolzen aus hochlegiertem Stahl in der Qualität 100 Cr 6, gehärtet, rundgeschliffen, geläppt: DM 20,—
Eine weitere Verbesserung stellt der Umbau auf Nadellager dar:
Kipphebelbolzen geeignet als Laufbahn für Nadelkörper DM 24,—
2 Nadellager 28,—

EINSPEICHSERVICE

Für die eilige Restauration stehen Austausch zur Verfügung:

Alu-Hochschulterfelge	130,—
Stahlfelge, verchromt, unterkupfert	80,—
40 glanzverchromte deutsche Dicke	70,—
Einspeichen und Zentrieren	70,—
Alu-Nabe hochglanzpolieren	45,—
Zusatzarbeiten bei Stahlfelgen	
Mittelstreifen mit 2 Seitenstreifen	55,—

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

MOTORENÜBERHOLUNG

Motor komplett zerlegen, Motorgehäuse reinig und Zylinderkopf entrosten bzw. glasperlstrahl zusammenbauen. Getriebelagerung prüfen, Steuerzeit, Zündzeitpunkt, Kurbelwellenspiel und Ventilspiel einstellen, Lichtmaschine prüfen. Arbeitskosten pauschal DM 500,—
bis max. DM 600,—

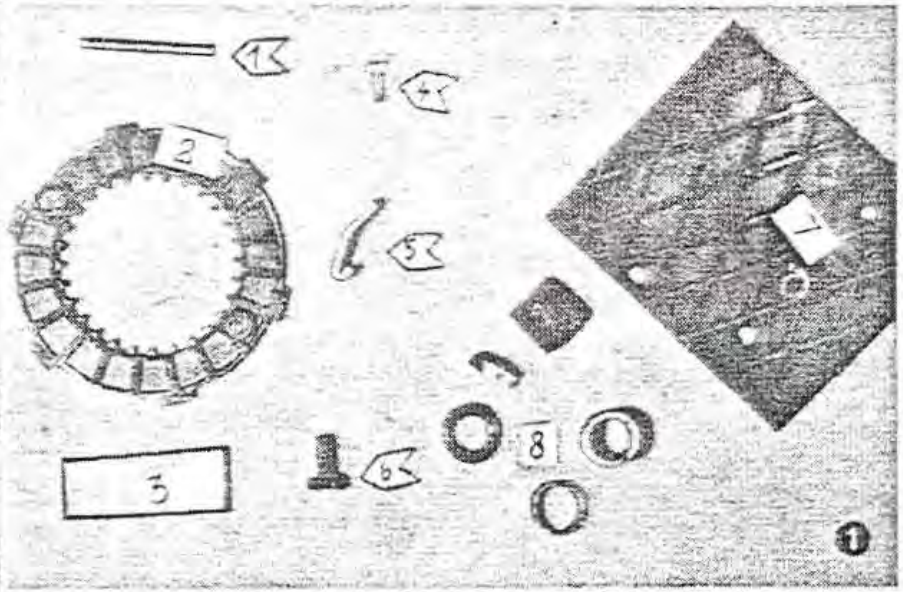
Materialaufwand, Preise lt. Teileliste abzüglich 10 % Rabatt
An Fremdkosten können anfallen:

Zylinder schleifen	DM 65,—
Ritzellagerung und Getriebenebenwellenlagerung durch Auftragsschweißen reparieren und verstärken, Lagersitze und Getriebewellenflucht auf Lehrbohrwerk herstellen	DM 240,—
Kurbelwelle mit Pleuellager richten	DM 360,—

AUSTAUSCHZYLINDER

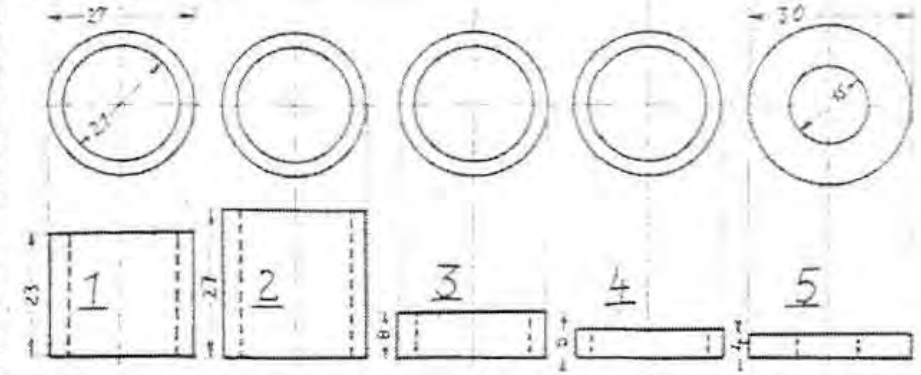
Für Notfälle stehen Tauschzylinder mit passenden Kolben zur Verfügung.

Austauschpreis für 1 Kolben	DM 138,—	
Schleifkosten	DM 65,—	DM 203,—



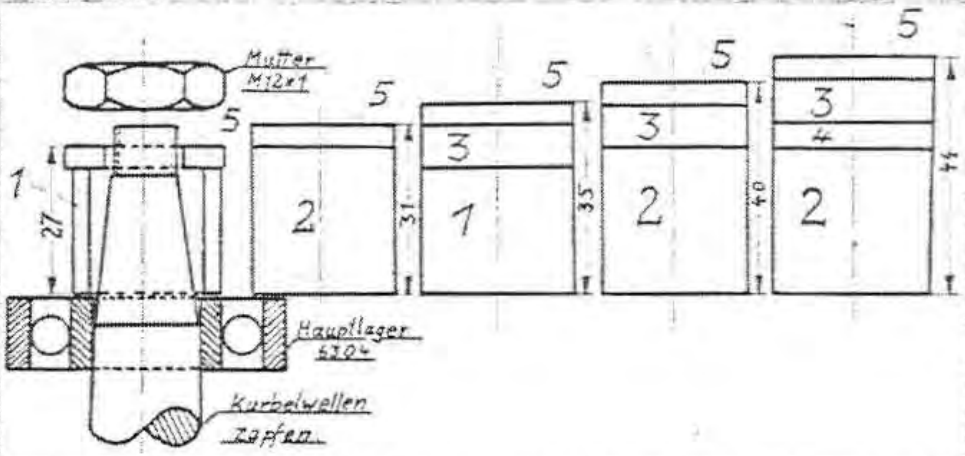
Zeichnung 1:
Klemmstück für das Abtriebsritzel.

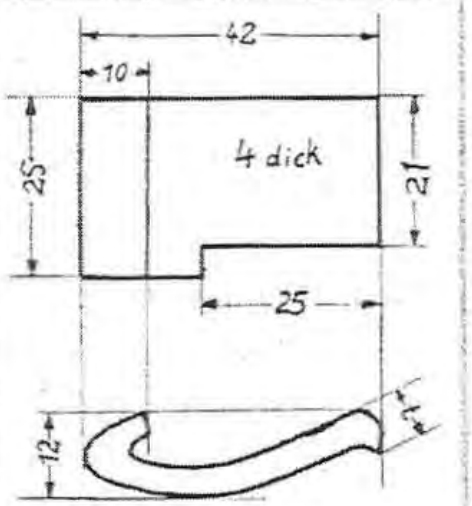
Zeichnung 2: Ausdrückvorrichtung für Regina-Kurbelwelle.

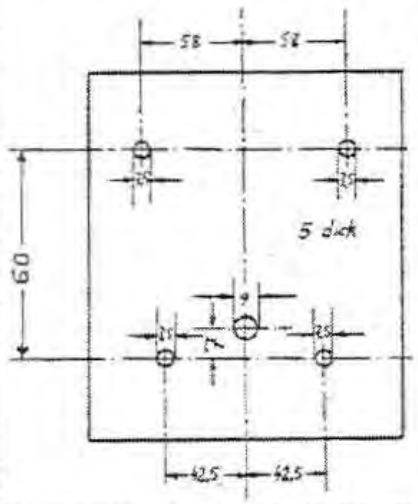


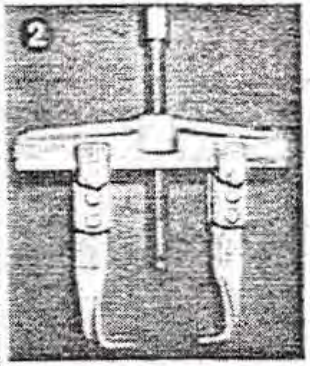
Zeichnung 3: Einziehhilfsmittel für die Regina-Kurbelwelle in das rechte Hauptlager (Steuerseite).

Zeichnung 4: Reihenfolge der Verwendung der Zwischenringe von links nach rechts.





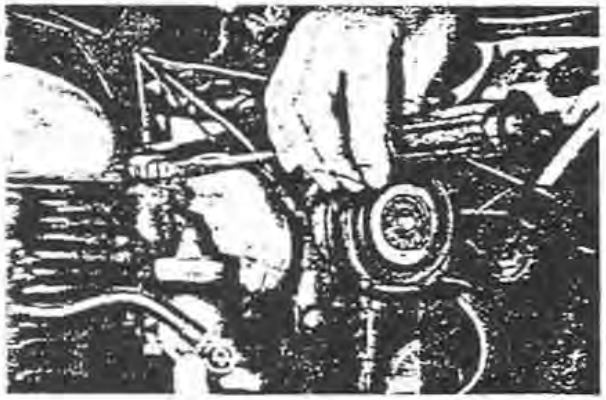




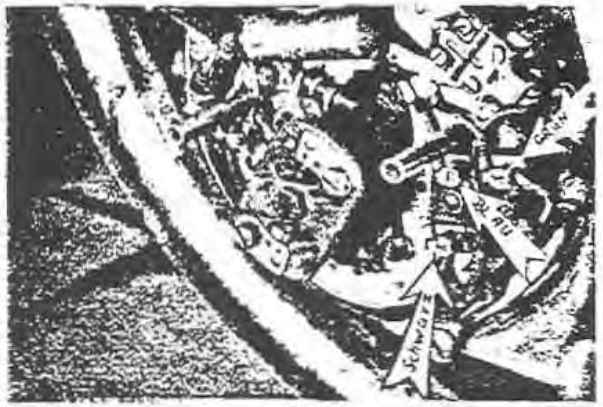
Hier fangen wir nun unsere nächste Motoren-Serie an. Die Regina ist auch heute noch ein viel gefahrenes und beliebtes Motorrad. Deswegen ist sie jetzt an der Reihe. Aber auch hier: So ganz ohne etwas Spezialwerkzeug geht es nicht. Hans-Joachim May – unser Montage-Lehrer – hat deswegen Fotos und Zeichnungen seiner Anleitung vorangestellt. Und somit kann es losgehen:





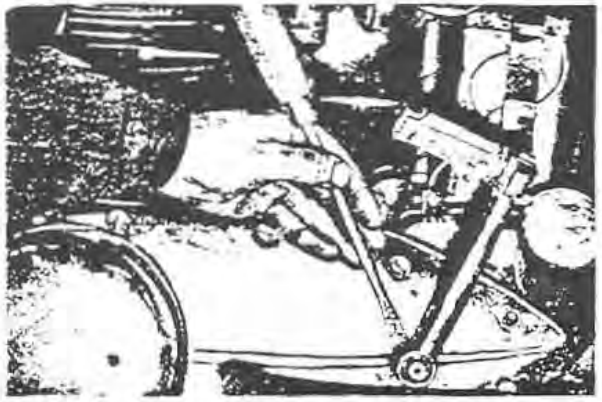


4



6





8

Bevor wir an die Bastelei herangehen, besorgen wir uns folgendes Werkzeug: Gabelschlüssel mit der Schlüsselweite: 19/22, 14/17 (zweimal), 10/11, 9/11, 9/10. Steckschlüssel SW 27/32 und 17/21 sind im Bordwerkzeug vorhanden, SW 19, 22 und 24 müssen noch besorgt werden. Dazu brauchen wir einen längeren Hebel, der Dorn im Bordwerkzeug ist nämlich wesentlich zu kurz. Ca. 40–50 cm sind richtig. Das wichtigste für die Regina sind zwei ausgezeichnete Schraubenzieher, Klingenbreite 9 und 5 mm, wenn ihr die neu kauft, dann nehmt sie bitte mit Sechskant und durchgehendem Schaft, damit man auch mal mit dem Hammer draufschlagen kann. Eine gute Hexenzange, einen 400 g-Hammer, einen Gummihammer und eine Schieblehre mit Tiefenmaß müssen wir auch noch haben. Nun das Spezialwerkzeug: wir haben es insofern gut, als wir fast alles selbst machen können, Bild 1 zeigt die einzelnen Teile: 1 = Druckbolzen 6 × 65,2 = Haltevorrichtung für den Kupplungsinnenkörper (zwei alte Kupplungslamellen zusammengeschraubt), 3 = Sperrplatte für die Primärkettenräder 5 × 25 × 83 mm, 4 = Druckpilz für den Kurbelwellenzapfen (kurze 6 mm-Messingschraube), 5 = Klemmstück für das Abtriebsritzel (Maße siehe Zeichnung 1), 6 = Sperrbolzen für den Nockentrieb (10 mm-Schraube), 7 = Ausdrückvorrichtung für Kurbelwelle auf Steuerseite (Maße siehe Zeichnung 2), 8 = vier verschiedene Hülsen und eine Scheibe zum Einziehen der Kurbelwelle in das rechte Lager (Maße siehe Zeichnung 3). Notwendig sind dann noch ein Klauenabzieher und ein Spezialabzieher für das Nockenwellenantriebsritzel, die wir uns wohl oder übel kaufen müssen. Den Spezialabzieher hat Matra hergestellt, im Horex-Werkzeug hat er die Nummer W H 12 (für Zahnradölpumpe neuerer Typen ist da der Abzieher Nr. W H 63 nötig). Bild 2 und 3.

1. Handgriff

Zuerst haben wir an der linken Moschinenseite zu tun. Benzinhähne schließen, Benzinleitung abschrauben (17er SW), Tank abnehmen, Auspuffrohre abschrauben (zwei 11er SW), Bild 4 zeigt dann, wie wir die Vergaserüberwurfmutter lösen, der Gasschieber wird herausgezogen, gleich in einen sauberen Lappen gewickelt und auf dem Sattel festgebunden. Klemmschraube des Filters lösen und Filter abnehmen, dann erst Vergaser abnehmen (ist auch mit Klemmschraube befestigt). Dann montieren wir den Bowdenzug für den Dekompressionshebel ab und hängen ihn weg. (Er ist bei meiner Regina sowieso nicht mehr dran, unnötiges Gebammel.) Nun klemmen wir noch das Kabel für die Leerlaufanzeige ab und



5



7

wenden uns dem nächsten Bild zu (Bild 5), das die günstigste Stellung zum Herausnehmen der Tachowelle aus dem Hinterrad zeigt. Wir lassen auch sie nicht einfach in der Gegend herumhängen, sondern binden sie am Lenker fest, wobei darauf zu achten ist, daß wir sie nicht knicken. Nun wird die Batterie abgeklemmt (bringen wir sie gleich zum Laden), dann können wir uns an die Lichtmaschine heranmachen. Deckel abnehmen, da sehen wir die drei Kabel, die wir lösen müssen, 15, 30 und 61. Merken wir uns die Klemmen, an denen sie waren (Bild 6). Das grüne Kabel kommt in die oberste, das blaue in die mittlere und das schwarze in die unterste Klemme. Wenn wir dann den Halter für die Kabel am Motor gelöst haben, können wie sie herausziehen und

weghängen. Als nächstes nehmen wir die Fußroste ab (SW 19) und den Bremshebel. Aufpassen, der Bremshebel ist auf einer 10 mm-Schraube gelagert, und diese Schraube ist nicht nur mit einer flachen Mutter gehalten, sondern auch in der Führungsgabel ist Gewinde (Bild 7). Jetzt nehmen wir hier nur noch den Kickstarter ab, und dann sind wir auf dieser Seite fertig: 19 SW Mutter lösen, und dann entweder mit dem Klauenabzieher hinter den Kickstarter fassen und ihn abnehmen, oder die etwas brutalere Methode: den großen Schraubenzieher hinter den Kickstarter klemmen und dann einen kurzen Schlag auf den Schraubenzieher. Die letzte Art ist nur in Notfällen zu raten, denn mit ihr verdirbt man evtl. den Sitz der Dichtung im Gehäuse (Bild 8).

2. Handgriff

Rechte Maschinenseite, Kettenschutz abmontieren und Kette abnehmen (das „wie" steht in der Betriebsanleitung), Öl ablassen, dann die Ölleitungen abnehmen (SW 19). Auch auf dieser Seite nehmen wir die Fußraste ab und lösen dann den Schalthebel, nachdem wir das Getriebe auf den 3. Gang geschaltet haben. Nun nur noch den Kupplungszug aushängen, und dann können wir mit der eigentlichen Bastelei beginnen.

3. Handgriff

Fangen wir beim Zylinder an. Der Kipphebeldeckel ist mit drei Schlitzschrauben befestigt, hier lernen wir als erstes den schönen großen Schraubenzieher schätzen (Bild 9). Den Deckel heben wir nach rechts ab (Bild 10), so geht's, ohne anzuecken. Vor uns liegt nun offen der Ventilapparat, daran können wir noch nichts machen, erst muß der Kopf herunter. Das ist kein Problem, Bild 11 zeigt die Zylinderkopfmuttern, die wir mit dem 14er Gabelschlüssel bequem erreichen. Die Muttern dürfen wir nicht mit den andern M 8ern verwechseln, sie sind nämlich wesentlich dicker. Legen wir sie deshalb in ein Spezialkästchen, da kommt nachher noch mehr rein. Den Kopf nehmen wir dann herunter, und zwar indem wir ihn anheben und rechtsherum um die Stößelstangen (Bild 13) drehen. Die Stößel lassen wir ruhig noch drin, sie sitzen nämlich oft recht fest in den Schlepphebelpfannen, so daß es unnötige Fummelei geben würde, außerdem stören sie uns nicht. Noch einen Tip: Sollte sich der Kopf nicht so einfach mit der Hand abnehmen lassen, dann klemmen wir einen Schlüssel als Hebel zwischen ihn und den Zylinder (Bild 12), der Gummihammer würde uns dort nämlich nicht viel nützen. Der Hebel muß auf beiden Seiten abwechselnd angesetzt werden, sonst verkanten wir die Zylinderkopfstehbolzen und evtl. verdirbt das Gewinde.

4. Handgriff

Gehen wir als nächstes an den Zylinder; wieder sind dort vier Fuß-Muttern loszuschrauben (14er SW – Bild 14). Die Federringe darunter werfen wir gleich weg, diese Dinger sind „Eintagsfliegen", nach einmaligem Gebrauch sind sie nicht mehr sicher. Mit dem Zylinderabnehmen gibt es keine Schwierigkeiten, Platz ist genug da. Ich stelle vorher immer den Kolben auf OT, dann kann er nirgendwo gegenklappern und evtl. noch beschädigt werden. Die Sicherungen des Kolbenbolzens können mit einer Hexenzange recht gut gefaßt werden (Bild 15), legen wir sie gleich in das kleine Spezialitätenkästchen, wo auch die Zylinderfußmuttern (auch sie sind dicker) hineinkommen. Daß wir beim Herausnehmen der Bolzensicherungen das Kurbelgehäuse mit einem sauberen Lappen zudecken, das muß wohl nicht mehr betont werden, wir wollen ja schließlich außer der Kurbelwelle nachher nichts anderes da drinnen finden.



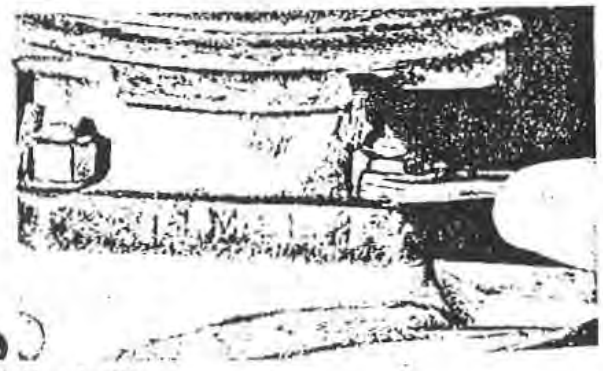
9



10



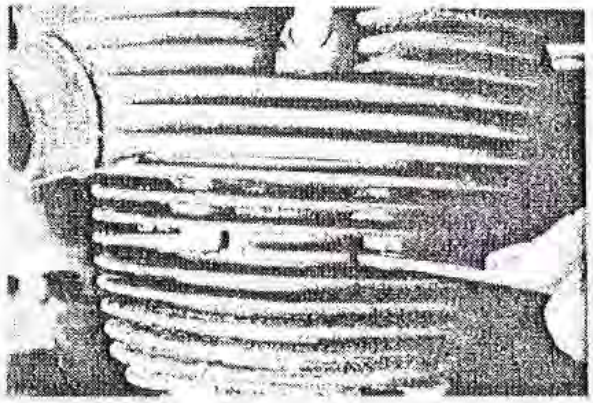
12



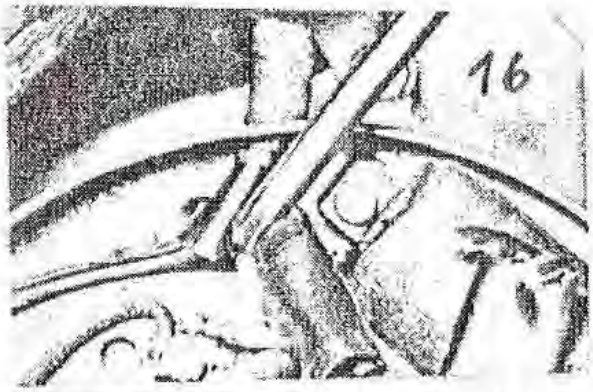
14

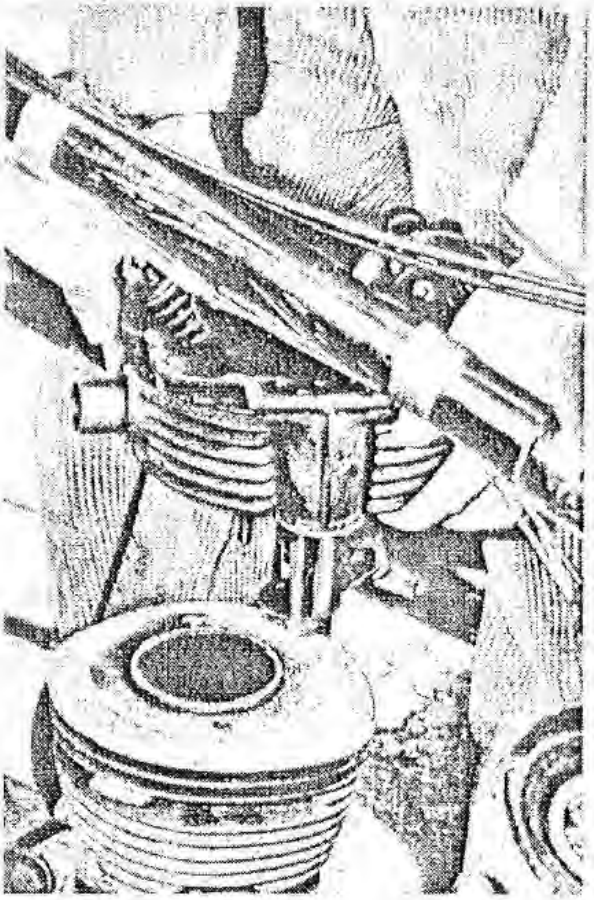
5. Handgriff

Kolbenbolzen herausnehmen. Das kann oft zum Problem werden, besonders, wenn der Bolzen in den heißen Kolben eingepaßt ist. Da heißt es dann auch zur Demontage den Kolben anwärmen, Lötlampe ist gut, es gibt auch noch eine brutalere Methode, die sich höchstens für Straßenrandbauerei eignet: benzingetränkten Lappen auf den Kolben legen und anzünden. Dabei muß man aber aufpassen, daß man die Lichtkabel nicht verschmort, die am Rahmenrohr verlegt sind. Jedenfalls wird der Kolben gut „spuckheiß" gemacht, das Pleuel wird festgestellt mit einem Stückchen Hartholz zwischen Pleuel und Zylinderfußschrauben, und dann wird **ganz sanft** mit einem Hammer und einem Hartholzdorn (ca. 17 mm Ø) der Bolzen herausgeschlagen. Möglichst noch mit den Knien auf der anderen Seite den Kolben abstützen, dann kann eigentlich nichts mehr passieren.

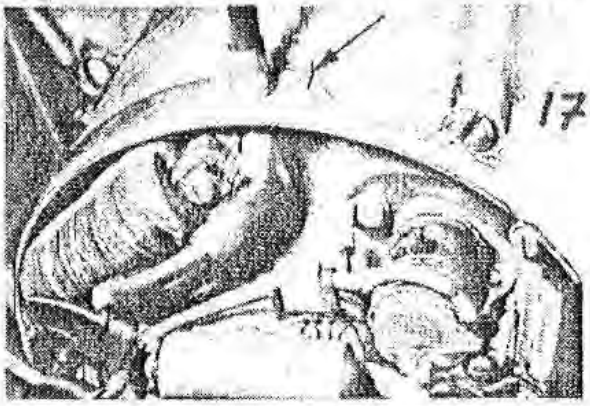


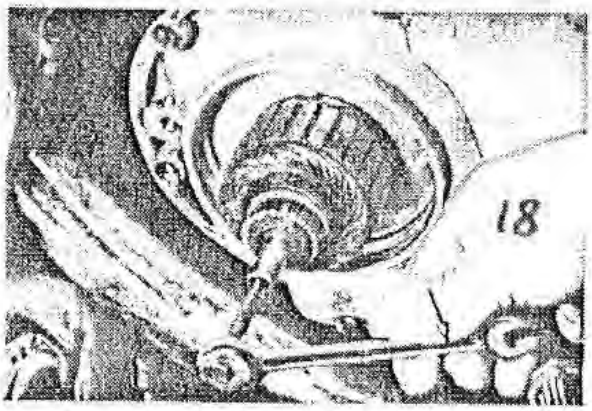
11

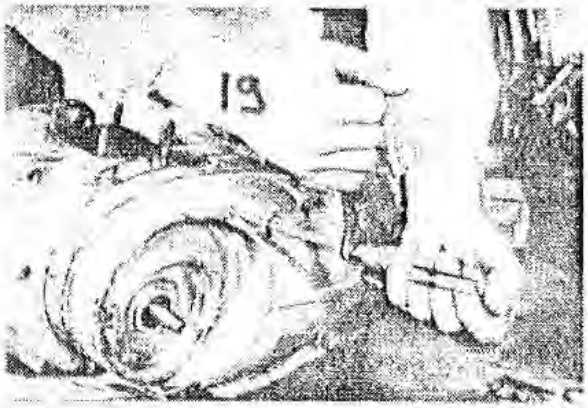




13

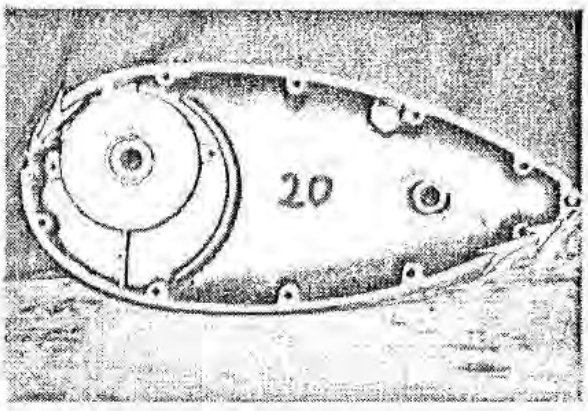








16

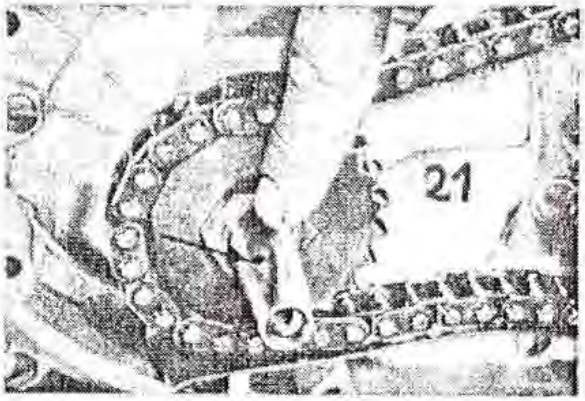


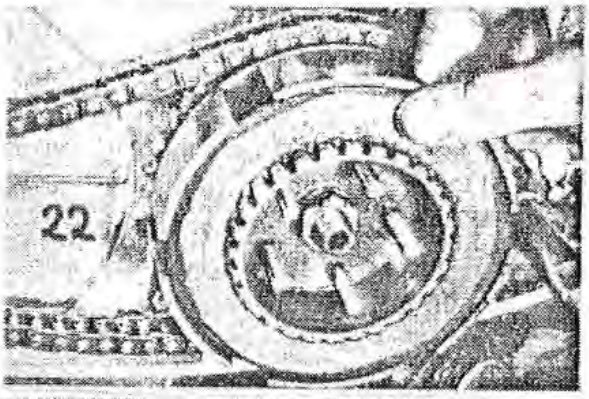
Sechster Handgriff
Nachdem wir die Kolbensorge losgeworden sind, nehmen wir die Lichtmaschine ab. Dazu schrauben wir zuerst den Fliehkraftregler los (SW 11), und merken dabei, daß zwei Gewindeteile überwunden werden müssen. Eines sitzt im Kurbelwellenzapfen, das andere im Anker selbst. Das wird nachher wichtig. Nun nehmen wir die Lichtmaschine ab, dazu lösen wir die zwei Schlitzschrauben rechts und links in der Grundplatte. Gemeinerweise sitzen die oft so fest, daß sie den besten Schraubenzieher zum Abgleiten verleiten wollen, und dabei wird dann oft irgendein Drähtchen abgequetscht. Also, kräftig gegen den Schraubenzieher drükken! Bei meiner Regina sind die Schlitzschrauben längst durch Innensechskantschrauben ersetzt, das erfordert zwar einen Schlüssel mehr, aber „safety first" (Bild 16). Bild 17 zeigt dann noch eine kleine Hilfe zum Zusammenbau nachher: ich habe mir eine Markierung gemacht, wie die Grundplatte stehen muß, wenn die Zündung wenigstens einigermaßen stimmen soll.

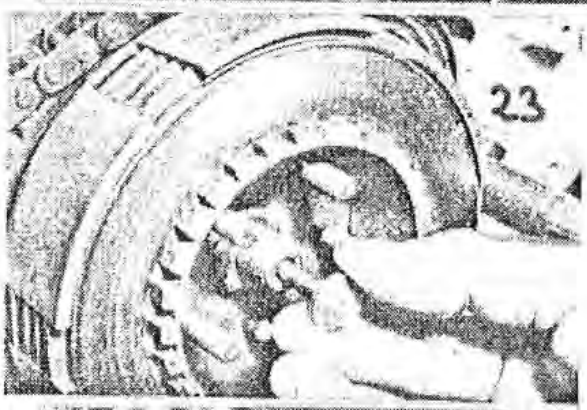
Siebenter Handgriff
Der Anker liegt nun frei vor uns, und wir erinnern uns an die zwei Gewinde. Jetzt ist das Gewinde dran, das im Anker selbst eingeschnitten ist. Zum Abziehen kommt das erste Stück Spezialhilfsmittel dran, der Druckbolzen Nr. 1. Den schieben wir in den Anker und drehen dann die Halteschraube nach (Bild 18). Meist brauchen wir gar keine Gewalt anzuwenden, wenn der Anker aber nicht gleich herunter will, dann hilft wieder nur ein kurzer, trockener Hammerschlag auf die fest gegengespannte Schraube; dann kommt der Anker, meist mit einem kleinen Knall. Aufpassen, daß er nicht auf die Erde fällt, er ist teuer. Deshalb wickeln wir ihn auch gleich in einen weichen Lappen und legen ihn sicher weg.

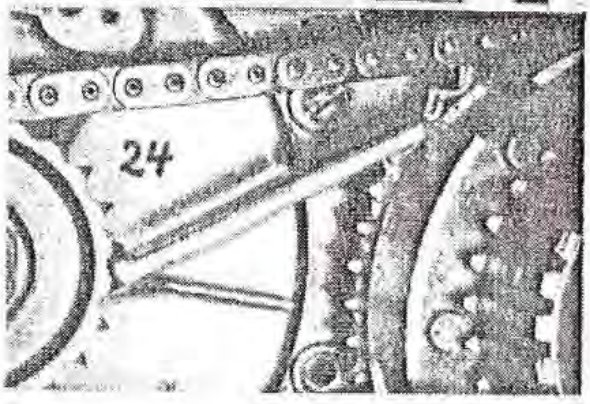
Achter Handgriff
Schraubenzieher zur Hand und einen Schlüssel an den Sechskant, und mit starkem Gegendrücken lösen wir nun die ersten Gehäuseschrauben (Bild 19). Bevor wir sie ganz herausziehen, stellen wir eine Schüssel unter den Motor, denn im Primärkettengehäuse ist immer etwas Öl. Den Deckel bekommen wir nicht immer leicht herunter, deshalb muß hier entweder der Gummihammer in Aktion treten, oder wir setzen ganz vorsichtig zwei Schraubenzieher zum Abdrücken an. In diesem Falle müssen die Ansatzstellen später sorgfältig nachgearbeitet werden, sonst bekommen wir nie mehr das Gehäuse dicht. Bild 20 zeigt die günstigsten Ansatzpunkte für Schraubenzieher. An den Stellen ist die Dichtfläche am größten. Achten wir dann noch darauf, daß der Kurbelwellenzapfen so steht, daß der kleine Paßstift für den Lichtmaschinenanker nach oben zeigt (Bild 21), auf den Stift müssen wir nämlich aufpassen, er darf uns beim Abnehmen des Gehäusedeckels nicht den Simmerring in der Bohrung für die Kurbelwelle beschädigen. Die kleine Gummidichtung an der Kickstarterwelle können wir gleich wegwerfen, da muß sowieso eine neue hin.

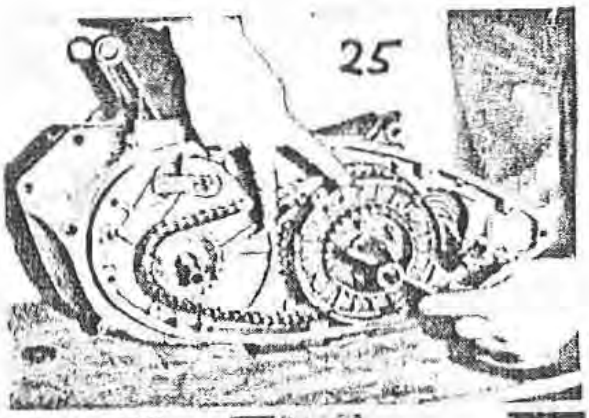
Neunter Handgriff
Nachdem wir nun bis zum Primärtrieb vorgedrungen sind, nehmen wir gleich die Kupplung auseinander. Dazu schrauben wir die fünf Druckschrauben los und merken uns, wie tief sie festgezogen waren. Den Deckel abnehmen und dann die einzelnen Lamellen herausziehen (Bild 22). Die letzte Stahllamelle ist etwas dikker als die anderen, das behalten wir gleich für den Zusammenbau im Kopf. Nehmen wir auch gleich den Kupplungsdruckpilz mit heraus (Bild 23). Als nächstes brauchen wir wieder ein Spezialwerkzeug, nämlich die beiden zusammen-

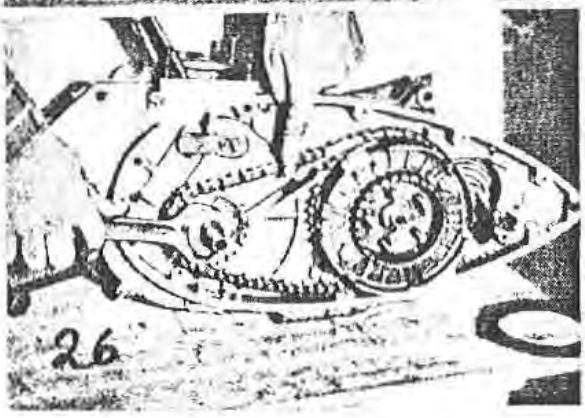


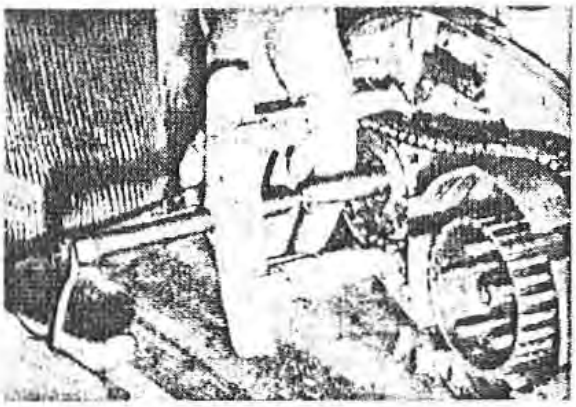


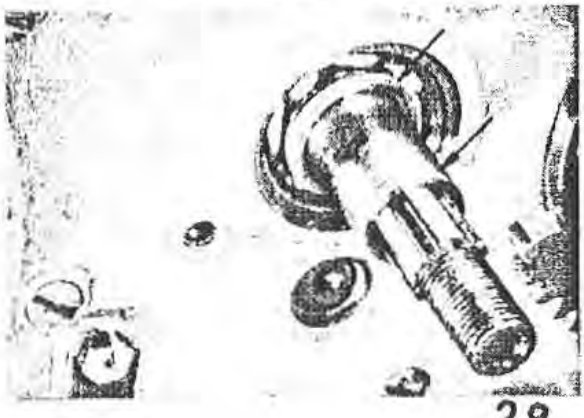












geschraubten alten Lamellen, die wir in die Kupplung stecken und so die beiden Körper miteinander verbinden. Bild 24 zeigt dann wie die Sperrplatte für die Primärkettenräder eingesetzt wird und dann können wir schon mit dem 22er Steckschlüssel und dem langen Hebel die Mutter im Kupplungsinnenkörper lösen (Bild 25). Die Spezialwerkzeuge bleiben gleich dran, und wir nehmen nun den 27er Gabelschlüssel und schrauben die Mutter am Kettenrad auf der Kurbelwelle ab (Bild 26). Die Sperrplatte und die beiden Lamellen können wir abnehmen; denn zum Abziehen des Kettenritzels brauchen wir nur den Klauenabzieher. Den setzen wir so an, daß (Bild 27) beide Klauen unter die Kette greifen, vergessen dabei aber nicht, vorher den Druckpilz Nr. 3 auf die Kurbelwelle zu stecken. Das Ritzel sitzt nicht besonders fest, es kommt mit dem Abzieher ohne Kunstgriffe. Wir können jetzt den gesamten Primärtrieb herausnehmen. Auf der Getriebehauptwelle stecken dann noch eine Büchse und ein oder zwei Ausgleichscheiben (Bild 28), die die Kettenflucht bestimmen. Lassen wir sie nicht verlorengehen, und legen wir die gleich in die Schachtel für Spezialitäten. Nun ist nur noch der Kickstarter abzunehmen. Das machen wir, indem wir die Achse nur so weit herausziehen, daß das Segment gerade am Anschlag vorbeigeht. Dabei müssen wir ziemlich festhalten, denn die Feder ist stark gespannt. Langsam lassen wir die Feder sich entspannen und merken uns dabei, wie oft die Kickstarterachse sich bis zur Entspannung dreht. Bild 29 zeigt den Kickstarter, der Finger zeigt auf das Federwiderlager.

Zehnter Handgriff

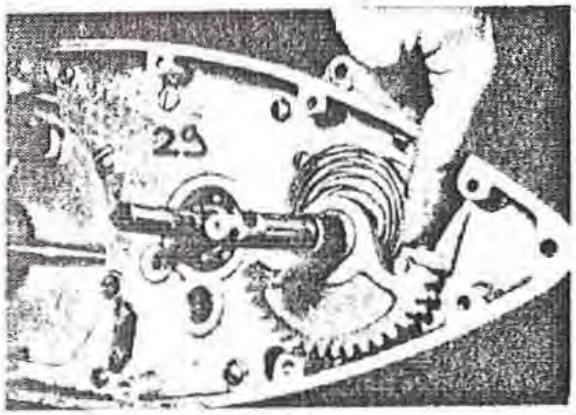
Ölkontrollstab herausnehmen! Dann erst schrauben wir die Schlitzschrauben des Zwischendeckels los. Da wir hier nun drei verschiedene Längen vor uns haben, lohnt es sich, mit einem Körner Markierungen neben jede Schraube einzuschlagen, etwa zwei Punkte neben die längsten, einen Punkt neben die mittleren und die kurzen lassen wir ohne Zeichen. Es versteht sich wohl von selbst, daß die Schrauben nicht zu denen der anderen Gehäusedeckel gelegt werden. Leichte Schläge mit dem Handballen hinter den Deckel, evtl. noch ein von innen vorn angesetzter Schraubenzieher helfen, das Getriebegehäuse zu öffnen (Bild 30).

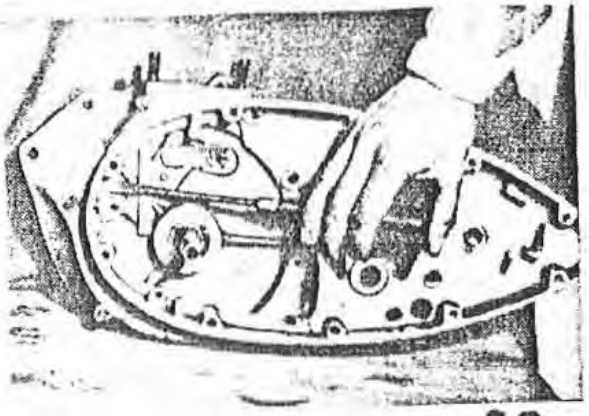
Elfter Handgriff

Das Getriebe liegt nun frei vor uns (Bild 31), die lange Hauptwelle wird als erste herausgezogen. Dann kommen die dazugehörenden Zahnräder heraus und dann die Nebenwelle mit Zahnrädern und den Schaltklauen (Bild 32). Drin sind jetzt nur noch die Schaltwalze, die Gangraste, das Schaltsegment und die Achse der Schaltklauen mit einer Feder und dem Federtellerchen. Schwierig ist bis jetzt eigentlich nichts gewesen. Schaltklauenachse mit Feder und Stützscheibchen herausziehen, dann die Gangraste, die auch federbelastet ist. Mit dem Ganghebel legen wir nun vorsichtig den ersten Gang ein, und das letzte Stückchen drücken wir das Schaltsegment mit dem Schraubenzieher aus der Walzenverzahnung (Bild 33). Dann können wir die Schaltwalze auch noch herausnehmen.

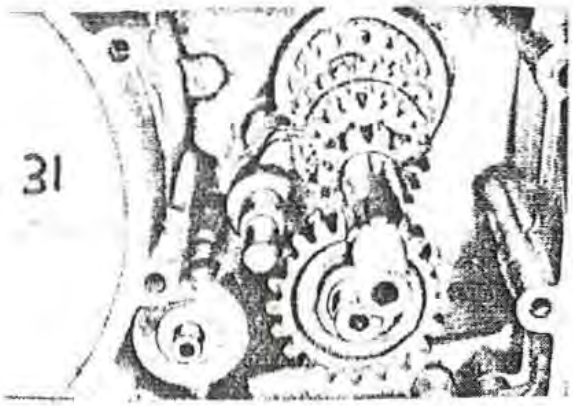
Zwölfter Handgriff

Auf der linken Maschinenseite sind wir nun fertig, bevor wir aber den Motor herausnehmen, können wir rechts noch den Schaltkasten und das Nockenwellengehäuse ausräumen. Zunächst den Schaltkasten: Schalthebel abnehmen, die zwei Schlitzschrauben am Deckelchen aufschrauben, Deckel abnehmen (Bild 34). Was nun entgegenkommt, ist der Klinkenhebel mit den zwei federbelasteten Schaltklinken. Aufpassen, daß das Federchen zwischen den beiden Klinken nicht davonspringt! Die Rastenscheibe mit der Kontaktfeder für die Leerlaufanzeige bekommen wir erst los, wenn wir den Seegerring abnehmen, der auf der Welle des Schaltsegments sitzt (Bild 35). Dann ziehen wir die Rastenscheibe ab und schieben die Welle mit dem Schaltsegment nach der anderen Seite heraus.

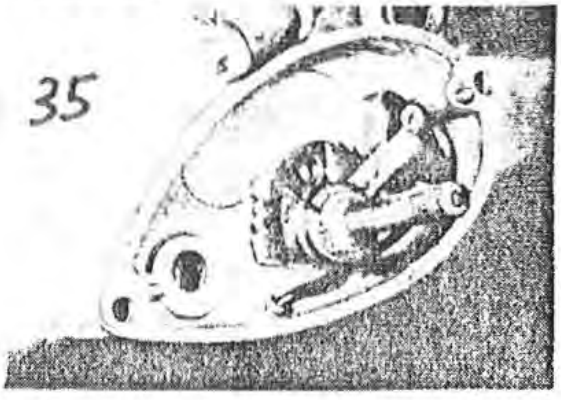


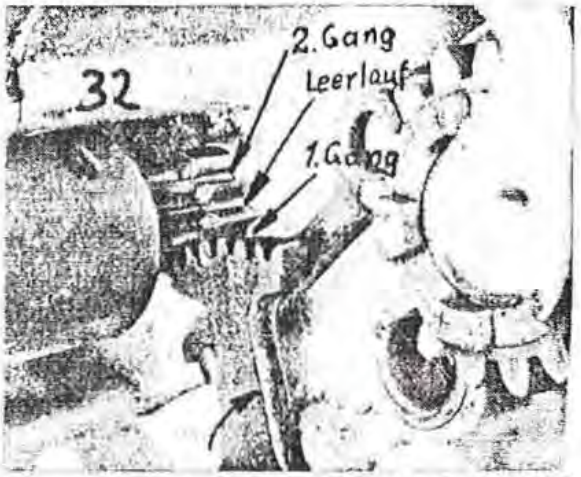


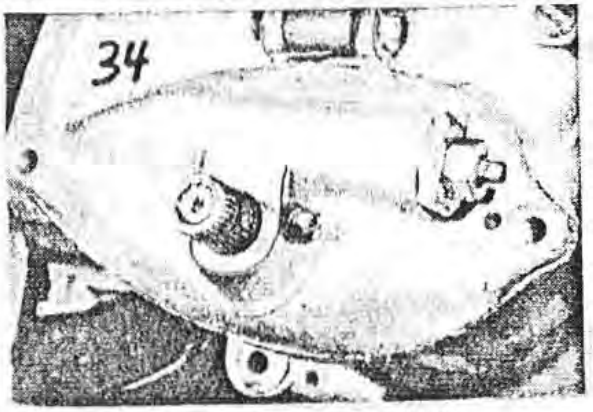
30



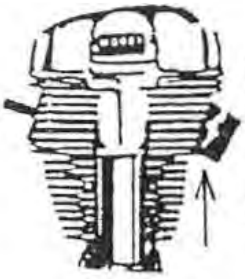








(Fortsetzung im nächsten Heft)



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

Frage aus HB 1/91

-Welches Gewinde hat die Kickstarterbefestigung bei der Regina? Die Frage ist garnicht so einfach, auch wir vom HB sind uns nicht zu 100% sicher, doch glauben wir zu 99% die richtige Antwort zu wissen. Doch zuersteinmal zu den Antworten, es sind 12 Antwortschreiben eingegangen, sechs mal die Antwort M11 mal 1, vier mal die Antwort Sondergewinde M11,5 mal 1 und einmal nur M11, ich glaube all diese Antworten sind falsch. Eine Antwort und zwar von Hans vom HC-Berlin, hat uns stark an unserer Auffassung zu diesem Gewinde zweifeln lassen, er schrieb: "Das Gewinde hat 24 Gang auf ein Zoll und 15/32 Zoll Durchmesser." Auch wir sind der Auffassung, dass es sich bei diesem Gewinde um ein zoelliges handelt. Auch die 24 Gang entsprechen unserer Auffassung nur mit den 15/32 koennen wir uns nicht anfreunden. Wir meinen es handelt sich um eine in der Vorkriegszeit gaengige Britisch-Standart-Fein (BSF) Groesse von 7/16 Zoll mit 24 Gang mit dem fuer diese BSF Gewinde vorgesehenen Flankenwinkel von 55 Grad. Einen Satz Gewindebohrer und die dazugehoerige Schneidkluppe in dieser Groesse hat mein Bekannter Karl-Heinz in Weinheim in einem alten Zollgewindekasten. Also ein Beweis fuer die damalige Gaengigkeit dieses Gewindes im Vorkriegsdeutschland. Doch die Sache hat noch einen Haken! 7/16 Zoll sind 11,1125 mm, im Vergleich hierzu die Angabe von Hans 15/32 Zoll sind 11,90625 mm. Bei einer Vergleichsmessung von vier Kickstarterwellen, ergab sich ein Durchschnittswert von 11,4 mm fuer den Gewindedurchmesser, die gemessenen Wellen lagen bei 11,3 11,4 11,4 und 11,5 mm. Nun unsere Bewertung von 11,1125 bis 11,4 sind es ca. 0,28 mm also eine Presspassung, das Gewinde wird schwer gehen, dies ist vielleicht sogar wuenschenswert am Kickstarter. Doch im Gegensatz hierzu bei 11,90625 zu 11,4 sind es ca. 0,5 mm Luft, dies bedeutet ein Wackelgewinde, nicht unbedingt zu empfehlen. Auch ist uns nicht die Existenz von Werkzeugen fuer ein solches Gewinde bekannt. Aber vielleicht war es ja ganz anderst und Hurth machte das Gewinde in 450/1000 Zoll was dann genau 11,43 mm ergeben wurde. Aber das ist dann sowieso theoretisch.

Horex Werkzeuge

Roli in Bielefeld, auch bekannt fuer seine schnelle Regina 500, kann ueber seinen Werkzeughandel Messwerkzeuge der Marke "HOREX" (HOREX auf dem Werkzeug fest aufgeschrieben) beschaffen. Es handelt sich bei diesen Werkzeugen um preiswerte Auslandsfabrikate, die aber durchaus einem guten Qualitaetsstandart entsprechen. Rolli ist erreichbar unter Tel.0521-61443

HOREX Regina ERSATZTEILE

zum Beispiel:

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

und vieles mehr

fordern Sie kostenlose Ersatzteillisten an.

MOTORRAD STEMLER GmbH

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

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

Opa Geuder aus Recklinghausen erzählt wieder...

MOTORRAD 7. Jahrgang, Heft 16/1955

Aus den Erinnerungen eines alten Rennfahrers





Anno 1906 hatte ich mit meinem alten Freunde Georg Tiebel den „Motorklub Werneuchen 1906" gegründet, und auf meinen Vorschlag hin beschloß der junge Klub, am 5. Mai 1907 auf der Zementrennbahn Berlin-Treptow ein großes Motorrad-Bahnrennen zu veranstalten. Wohlgemut überschwemmten wir ganz Berlin mit großen gelbroten Plakaten — in Motorsportkreisen staunte man über den Wagemut des damals noch kleinen Klubs. Die Treptower Rennbahn — „Nudeltopf" nannten sie die Berliner — hatte eine Länge von nur 312 Metern und war eiförmig. Die spitze Kurve besaß einen Neigungswinkel von 68 Grad und war sehr hoch, während die große Kurve flacher gebaut war. Die Bahn galt als eine der schwersten der damaligen Bahnen und war selbst in Berufsfahrerkreisen gefürchtet, da man auf ihr nur bei genauester Bahnkenntnis große Geschwindigkeiten wagen konnte. Schon im Training ereigneten sich einige Unfälle. Als gerade Oskar Schubert, ein Fahrer der Magnet-Werke, Berlin-Weißensee, einige schnelle Proberunden drehte, wurde er aus der steilen Spitzkurve herausgetragen, ließ die Maschine wegtrudeln, rutschte an der Holzeinfassung der Kurventribüne entlang, die gerade ein Anstreicher mit roter Farbe angestrichen hatte, und blieb unversehrt daran hängen. Schnell herbeieilende Helfer hielten die rote Farbe auf dem Renndreß für Blut, aber zum allgemeinen Gelächter stellte sich bald der harmlose Charakter der Farbe heraus. Sehr schön sah Schubert nicht mehr aus. Schlimmer erging es Georg Tiebel, dem Vorsitzenden des M.C. Werneuchen 1906, beneinanderlagen, eine Bedienung der Handölung unmöglich machte. Ich habe es wiederholt erlebt, daß der Kampf dann erst abgebrochen wurde, wenn alle beteiligten Maschinen wegen Ölmangel heiß zu werden begannen. Dabei verkonsumierten die damaligen Rennmaschinen unheimliche Ölmengen. Meine Renn-Vierzylinder brauchte zum Beispiel bei vollem Renntempo, also zwischen 90 und 100 km Dauergeschwindigkeit, etwa jede dritte Runde eine Pumpe frisches Öl, und etwa im gleichen Abstande lüftete ich in der Kurve für weniger als eine Sekunde die 4 Auspuffventile, um eine Überhitzung zu vermeiden. Ein Geschwindigkeitsabfall war damit keineswegs verbunden. Bei den sonst üblichen Ein- und Zweizylindern hätte man allerdings ein solches Manöver nicht wagen dürfen. Bei Bahnrennen war stets ausdrücklich vorgeschrieben, daß jede Maschine unten einen Ölfang, der aus einem dicken Tuch bestand, haben mußte, damit die Unmengen verbrauchten Öles nicht auf die Bahn tropfen konnten.

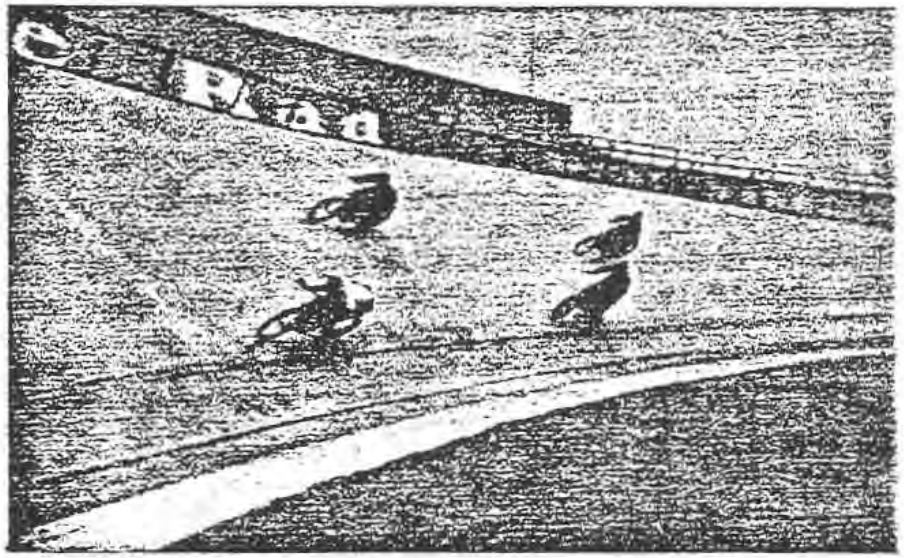
Und nun wieder zurück zum Treptower „Nudeltopf"! Tausende von Berliner Ausflüglern bevölkerten am 5. Mai 1907 die Treptower Chaussee. Bis auf den letzten Platz waren die Zuschauerplätze und Tribünen gefüllt, als um 15 Uhr die Startglocke die Fahrer des ersten Rennens zum Start rief, zum Rennen der Maschinen bis 2 PS. Ein Zuschauer von 1955 würde aus dem Staunen nicht herauskommen, wenn er das Feld der 10 Fahrer dieser langsamsten Klasse erblicken könnte. 2 Fahrer starteten mit schwarzen, steifen Hüten — sogenannten Pralinés — als Kopfbedeckung:

dem die F.N.-Werke gleich mir und meinen beiden Stallgenossen Hans Cerf und Berg je einen F.N.-Renn-Vierzylinder zur Verfügung gestellt hatten. Diese verteufelt schnellen Kardanmaschinen hatten infolge ihrer 4 Zylinder stets einen unheimlich schnellen Start, und man mußte sich mit aller Kraft an die Lenkstange klammern, wenn man beim plötzlichen Einsetzen des Motors nicht hinten von der Maschine herunterrutschen wollte. Ich hatte Tiebel daher die Maschine zum Training auf ca. 60 km/h Höchstgeschwindigkeit eingestellt, und anfangs ging auch alles ganz gut. Als aber bald eine der damaligen riesigen Schrittmachermaschinen auf der Bahn erschien — sie hatte gern und gut ihre 4—5 Liter — und Tiebel zu hetzen begann, drehte er gegen mein Verbot auf und wurde immer höher die Kurven hinaufgetragen. Plötzlich streifte er in der großen Kurve die Barriere, durchbrach sie, flog durch die Krone einer großen Platane und blieb mitten auf der sehr belebten Straße schwerverletzt liegen. Die Zuschauer schrien entsetzt auf, Frauen brachen ohnmächtig zusammen und eine grenzenlose Panik brach aus. Zum Glück war der Vierzylinder oben an der zertrümmerten Barriere hängengeblieben, sonst hätte er sicherlich mehrere Straßenpassanten totgeschlagen. Als der schwerverletzte Fahrer in die Sanitätskabine wieder zu sich kam, war sein Zustand sehr bedenklich, aber Unkraut vergeht nicht, und so kam mein Freund doch mit dem Leben davon, wenn er auch noch lange an den Folgen dieses tollen Sturzes zu leiden hatte.



Der 5. Mai 1907 brachte uns ein herrliches, sonniges Wetter, und das war die Hauptsache. Im Rennprogramm standen die Namen fast aller prominenten Fahrer der damaligen Zeit, und von den damals bekannten Marken fehlte keine einzige. NSU, Magnet, Adler, FN, Progress, Allright, und wie sie alle hießen, sie waren alle zur Stelle. Einen Sturzhelm trug kein einziger Fahrer, alle trugen Schlägermützen mit dem Schirm nach hinten. Auch Schutzbrillen trug wegen der großen Gefahr für die Augen bei einem Sturze niemand, da die Brillen damals alle mit gewöhnlichen Gläsern versehen waren. Ebenso durfte keine Maschine mit Gängen — ein Motorradgetriebe gab es überhaupt noch nicht — oder Bremsen und Federgabel ausgerüstet sein, obwohl die Serien-Vierzylinder der FN-Werke damals als einzige Maschinen der Welt bereits mit einer vorzüglichen Federgabel geliefert wurden. Drehgriffe für Gas und Zündung waren ebenso unbekannt wie eine automatische Ölung, und sämtliche Rennmaschinen besaßen ebenso wie alle Tourenmaschinen nur Handölung, bei deren Gebrauch der Fahrer immer mit nur einer Hand fahren mußte, während die andere Hand die am oberen Rahmenrohr angebrachte Ölpumpe bedienen mußte, was namentlich bei Positionskämpfen auf Zementbahnen, wenn 2 oder gar 3 Fahrer oft viele Runden in den Kurven eng nebeneinander

der Schwede Quarnström und der Werneuchner Apotheker Hans Reinemann! Die anderen Fahrer trugen mit wenigen Ausnahmen dunkle Straßenanzüge — Reinemann sogar einen Gehrock —, und so gingen sie mit ihren lahmen Maschinen auf die 10-km-Reise. Da ihre Maschinen kaum 50 km liefen, rutschten sie stets ab, so-



bald die Fahrer versuchten, die steilen Kurven zu benutzen, und meistens landeten sie dann auf dem Rasen des Innenraumes. Das Gelächter der spottlustigen Berliner nahm kein Ende, und an drastischen Zurufen fehlte es nicht. Wütend quälten sich die Fahrer ab, um ihre 10 km endlich zu beendigen, und unter dem Hohngelächter der Berliner verdrückte sich selbst der Sieger unter Verzicht auf eine Ehrenrunde von der Bahn. Die Berliner sollten aber zu früh gelacht haben, denn nun kamen die Maschinen bis 3,5 PS an die Reihe, was etwa 500 ccm entsprach. Sie donnerten wie die wilde Jagd durch die Kurven, und wir 3 Vierzylinderfahrer gaben trotz aller Angriffe, die am laufenden Bande erfolgten, die Spitze, die wir infolge unseres schnelleren Startes innehatten, keinen Augenblick aus der Hand. Daß es bei den für die kleine Bahn hohen Geschwindigkeiten von 80—90 km hinter uns zu mehreren schweren Stürzen kam, war für mich nicht überraschend, und die Tragbahre trat wiederholt in Tätigkeit. Das war etwas für die sensationslüsternen Berliner, die mit Beifallsstürmen nicht karg-

ten. In wenig mehr als 7 Minuten waren die 10 km beendet, und Cerf, Berg und ich fuhren stolz unsere Ehrenrunde, Im folgenden 25-km-Rennen der gleichen Klasse gab es noch heftigere Kämpfe und dementsprechend auch Stürze, so daß sich das Feld der Fahrer bedenklich lichtete. Die Magnetleute — Ludwig, Pollak und Schubert — fuhren wie die Teufel, bis der kleine Pollak im Kampfe mit mir in der steilen Kurve schwer stürzte und besinnungslos mit schweren inneren Verletzungen weggetragen werden mußte. Er hat nie wieder ein Rennen fahren können. Nach 2 heißumstrittenen Vorläufen sollte das Hauptrennen des Tages — eine Stunde mit Motoren unbegrenzter Stärke — gefahren werden, aber es mußte eine längere Pause eingelegt werden, da dem Bahnarzt Dr. Bildt das Verbandsmaterial ausgegangen war. Schließlich war neues Material zur Stelle, und nun begann die tollste Jagd, die ich je während meiner langen Laufbahn als Rennfahrer erlebt habe. Cerf, Berg und ich übernahmen sofort wieder die Spitze und mußten ununterbrochen den rücksichtslosen Angriffen unserer Gegner standhalten. Riesenmengen Öl pumpte ich ununterbrochen in meinen tadellos laufenden Vierzylinder. Das Publikum raste vor Begeisterung und wir kamen keinen Augenblick zur Ruhe. Vor mir lagen in ca. 50 Meter Entferung 3 Konkurrenten nebeneinander in hartem Kampfe, und ich mußte meinen Vierzylinder auf ca. 70 km abdrosseln, da ich mich unmöglich in diese Auseinandersetzung einmischen konnte. Da sah ich zu meinem Entsetzen plötzlich, wie die eng beieinanderliegenden Fahrer in der großen Kurve plötzlich zusammenstießen und stürzten. Den Bruchteil einer Sekunde später hüllte eine haushohe Flamme Fahrer und Maschinen ein, und die Kurve verwandelte sich blitzschnell in ein Feuermeer. Ohne irgend etwas erkennen zu können, raste ich durch den feurigen Vorhang hindurch — zu meinem Glück, ohne einen Fahrer oder eine der herabstürzenden Maschinen zu streifen —, und dann holte ich befreit tief Atem: Ich war dem sicheren Tode um Haaresbreite entgangen. Die unter den Zuschauern ausbrechende Panik beeindruckte mit wenig. Als ich eine Runde später die Unglücksstelle wieder in vollem Tempo passierte, erblickte ich unten nur noch ein Knäuel brennender Maschinen und Fahrer, um die sich die Feuerwehr bemühte. Daraufhin wurde das Rennen jedoch nicht etwa abgebrochen, und so konnten wir es nach dem Ausfalle sovieler gefährlicher Konkurrenten unangefochten beenden. Als ich dann mit dem riesigen Lorbeerkranz mit meinen beiden tapferen Stallgenossen die Ehrenrunde fuhr, war ich noch nicht ganz klar im Kopfe. Wer beschreibt aber mein Erstaunen, als ich plötzlich an der Barriere des Innenraumes meinen Freund Tiebel erblickte, der auf Krücken zum Rennen gekommen war und nun vor lauter Begeisterung unablässig meinen Namen brüllte und so lange auf die Barriere einschlug, bis beide Krücken restlos zertrümmert waren! Wie er dann wieder nach Hause gekommen ist, weiß ich allerdings bis heute noch nicht. Sein kreidebleiches Gesicht zeugte aber noch deutlich von den Folgen seines 10 Tage vorher erlittenen schweren Sturzes. Als das Schlußrennen — ein Match in 3 Läufen über je 5 km — gefahren werden sollte, da dunkelte es bereits stark auf der Bahn. Alle Fahrer waren schon am Start, nur ich fehlte noch. Nach langem Suchen fand man mich endlich vor der Rennbahn draußen auf der Bordschwelle der Treptower Chaussee sitzend, den Kopf in die Hände gestützt und völlig geistesabwesend, während der Ausflüglerverkehr um mich herum brandete. Man brachte mich mit gutem Zureden zum Start, setzte mich auf meinen Vierzylinder, die Startflagge senkte sich, und wie aus der Pistole geschossen sauste meine Maschine davon. Ehe die anderen Maschinen ihr volles Tempo erreichen konnten, hatte ich das ganze Feld schon überrundet und der 1. Lauf war beendet. Im 2. Lauf war es bereits so dunkel, daß man nicht viel mehr als die Auspuffflamme unserer Maschinen sehen konnte. Als ich mich soeben anschickte, meinen Klubkameraden Max Krumpa-Bernau auf 5,5 PS Adler anzugreifen, den Sieger von Berlin—Frankfurt/Main 1905, stürzte dieser plötzlich dicht vor mir in der steilen Kurve und wurde davongetragen. Einen Augenblick später kam er wieder zu sich, rannte zu seiner Maschine zurück und nahm das Rennen sofort wieder auf. Da ich den 2. Lauf auch gewonnen hatte, erübrigte sich der 3. Lauf, und ich wurde zum Sieger proklamiert. Ich war total erschöpft, und mein Vater steckte mich in eine Pferdedroschke und schaffte mich nach Hause. Die schwere goldene Uhr, die ich heute noch gebrauche und welche die Gravierung „Treptower Bahnrennen 5. 5. 1907" trägt, erinnert mich noch oft an diesen tollen Renntag, der meinem Klub immerhin einen Reinüberschuß von über 1500 Mark einbrachte und ihn mit einem Schlage zum reichsten Motorklub des DMV-Gaues I Berlin-Brandenburg machte. Allerdings mußte ein Heer von Scheuerfrauen 4 Tage lang die Treptower Bahn mit heißer Lauge scheuern, um das verspritzte Motorenöl von der Zementfläche zu entfernen. Obwohl Berlin von dem Verlaufe des Rennens hell begeistert war, hat man nie wieder gewagt, ein derartiges Rennen auf dem „Nudeltopf" zu veranstalten. Man hätte auch kaum noch Fahrer dafür gefunden.

Kolben fuer Resident

-Wie uns Gunter Meyer mitteilt soll auch fuer die Resident ein Toyota Kolben passen. Uns war bisher nur die Verwendung dieser Kolben bei der Regina 400 bekannt, von der uns Gunter auch berichtet. Vielleicht kann Gunter hierzu naehere Angaben machen, wie zum Beispiel Toyota-Type und Bearbeitungshinweise. Moechte aber einer unserer Leser hierauf nicht warten, so moege er sich bitte direkt an ///Gunter-Meyer ///AEG-Tarbela-Site-Office ///P.O.Box17 ///Tarabela-Dam-Colony ///Hazara-P.C.22850 ///-Pakistan wenden. Bitte nur mit Luftpost, da sonst die Antwort zu lange dauert.

Tanks aus der Schweiz

-Die Horex Freunde in der Schweiz haben sich auf die Revision von Tanks spezialisiert. Es werden alle Arbeitsgaenge bis zum fertigen Tank ausgefuehrt, und das in Schweizer Qualitaetsarbeit. Anfragen bitte an Hans Tel.0041-64-542652 oder Alfred 0041-57-271731

Kolben fuer Regina 350

-Vom Auto-Bianchi/Fiat koennen Kolben fuer die Regina350 genommen werden. Problematisch ist nur die Frage der Kolbenbolzensicherung, da Auto-Bianchi mit Festpleuel arbeitet. Aber Loesungen sind erarbeitet. Die Verdichtung ist sogar in Grenzen frei zu bestimmen. Informationen hierzu hat Karl-Heinz Tel.06203-16462 und auch Hannes Tel. 06142/21366. Weitergehend ist bei Hannes noch die Verwendung englischer Kolben, zum Beispiel BSA A10 in Erfahrung zu bringen. Wir vom HB hoffen, dass Beide Ihre Erfahrungen dem Leserkreis ueber den HB mitteilen werden.

Abziehbilder

-Original Abziehbilder fuer Tank und Schutzblech, und das nicht nur fuer Horex, sondern auch fuer Adler bis Zuendapp, sind erhaeltlich bei Fa. Waibel in CH-8005 Zuerich Konradstr.20 Tel.0041-1-2723344. Waibel hat auch Exoten von Abziehbildern aus allen motorradproduzierenden Laendern. Es werden auch Lackierungen in Profiqualitaet mit handgezogenen Linien in der eigenen Industrielackiererei ausgefuehrt.

Nachtrag Nockenwellen

-Imperator RS2 Nocke. Nachtrag zu "Masse die ein Horex-Freund kennen sollte" HB1/90 und 3/90 so wie auf Seite 13 des HB4/90 Textausschnitt: "Im Horex-Boten 3/90 fragten wir nach einer...". Christian Haberzeth teilt uns mit,das diese RS2 Nocke folgendermassen gekennzeichnet ist: In Fahrtrichtung rechts befindet sich zwischen Einlass und Auslass-Nocke eine blank geschliffene Stelle, auf dieser ist mit einem Elektroschreiber ein "RS2" aufgebracht. Ich glaube Christian hat da ein ganz seltenes und besonderes Stueck!

Darmstaedter Horex-Freunde

-Die Horex-Freunde Darmstadt haben sich zusammengefunden. Am 20.10.90 trafen sich sieben Horexfreunde mit drei Reginas zu einem Stammtisch in Weiterstadt. Von unserer Seite viel Glueck fuer die Zukunft. Naehere Informationen im Teil "Unter uns im HC"

Berichtigung

-Falsche Information im letzten HB! Die auf Seite 22/23 genannte Information, ueber Verschraubungskappen der Ventileinstellungsoeffnung am Imperatormotor, war falsch. Richtig ist das diese bei Honda erhaeltlichen Kappen, bei Imperator fuer die Getriebeoeleinfuelloeffnung und bei Regina (spaetere Ausfuehrungen) fuer die Primaerkettenspannungstestoeffnung zu verwenden sind. Informationen weiterhin bei Curt Tel.06172/22100.

Hausposthefte

-Wunderschoene Nachdrucke von Hauspostheften sind bei Dieter Tel.02223/26784 erhaeltlich. Bitte nach 21 Uhr.



S 600
mit Seitenwagen

Auf dem Wege zwischen Frankfurt und Heilbronn fiel uns plötzlich ein, in Bad Homburg bei Horex nach den neuen Modellen zu fragen. Es war im Januar 1933. Wir hatten dunkel etwas von einer neuen Zweizylindermaschine gehört, aber das kleine Werk macht so wenig von sich reden, daß wir Genaueres nicht in Erfahrung bringen konnten. Wir wußten nur, daß diese Zurückgezogenheit den deutschen Markt um manche schöne Sportmaschine gebracht hatte. Denkst du noch an die schnellen 250er Horex-Columbus, Kamerad, die vor 10 Jahren auch die sieggewohnten Engländer mit Längen schlug? Oder an den prachtvollen seitengesteuerten 600er Langhuber, der vor 5 Jahren gestoppt 116 km/std. lief! Vor 5 Jahren, wo wir uns heute freuen, wenn ein Halblitermotor im „Liegegang" ehrliche 100 macht!

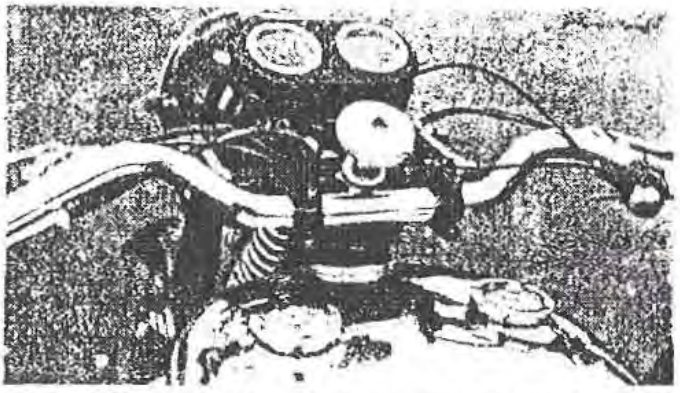
Und der Besuch hat sich gelohnt. Vor uns stand eine starke Sportmaschine mit unverkennbar englischem Einschlag. Ein hochmoderner Parallelzylinder mit obenliegender Nockenwelle und Wellentrieb folgte dem Zug zum Mehrzylinder, ohne die Zylindereinheit ungebührlich klein zu halten. Ein sauber angeblocktes Hurth-Vierganggetriebe mit Fußschaltung, Duplexkette im Ölbad vorn und gekapselte Kette hinten — und über allem ein glänzendes Finish.

Vor einem Jahr hätte mich besonders interessiert, ob diese reindeutsche Maschine in Leistung und Fahreigenschaften erfolgreich den Kampf mit der englischen Hochleistungsmaschine aufnehmen kann. Diese Aufgabenstellung hat sich im letzten Jahr etwas gewandelt. Eine gesunde nationale Selbstbesinnung und eine veränderte technische Einstellung des Käufers haben zusammen bewirkt, daß die englische Maschine der deutschen Industrie als Konkurrent heute nicht mehr gefährlich wird. Bei der Wahl zwischen bester Leistung und höchstem Gebrauchswert hat sich der deutsche Fahrer zum überwiegenden Teil für den Gebrauchswert entschieden. Für mich übernimmt Horex heute die Aufgabe, der allgemeinen deutschen Konstruktionsrichtung als vergleichbaren Wertmesser eine reindeutsche Hochleistungsmaschine mit allen Eigenheiten der modernen englischen Schule entgegenzustellen und so einer einseitigen Entwicklung vorzubeugen.

Es war mir bisher leider nicht möglich, die Maschine zu einer eingehenden Prüfung über die beim „Motorrad" üblichen 1000—1500 km zu erhalten, so daß ein abschließendes Urteil über Leistung und Fahreigenschaften einem späteren Bericht vorbehalten bleiben muß. Eine eintägige Prüfungsfahrt mit einem von der Berliner Vertretung, dem Motorradhaus Milli, entgegenkommend zur Verfügung gestellten 600er Gespann vermittelte aber so interessante Eindrücke, daß ein paar grundsätzliche Betrachtungen für den Liebhaber einer starken Sportmaschine von Interesse sein werden.

* * *

Da ist zunächst der Motor. Zwei parallele Zylinder mit gleichlaufenden Kolben ergeben eine gleichmäßige Zündfolge, die thermisch günstige Unterteilung des Hubvolumens und — für einen Zweizylinder — eine einfache Ventilsteuerung, die Horex geschickt zu einer gemeinsamen obenliegenden Nocken-



Uhr und Tacho sind gut ablesbar angeordnet und der Lenker liegt gut in der Hand

welle ausnutzt, aber sie bedeuten gegenüber dem Einzylinder keine Verbesserung des Massenausgleichs, und der kritische Techniker wird durch die auftretenden Kippmomente der Verbrennungshübe ein Schütteln des Motors befürchten. Ich kann ihn beruhigen: Der Motor läuft so erschütterungsfrei wie ein guter Einzylinder, zeigt nur im Leerlauf ein ganz leichtes Querschwingen und eine sehr kurze kritische Drehzahl bei etwa 50, die für den sehr aufmerksamen Beobachter als ein kaum merkliches Stampfen in Erscheinung tritt.

Zu dieser Laufruhe kommt eine für einen kopfgesteuerten Motor achtbare mechanische Geräuschlosigkeit. Die gute Kapselung der Ventile, die sogar die Ventilfedern einschließt und in Öl arbeiten läßt, bedeutet eben nicht nur einen Schutz im Kampf gegen den Verschleiß, sondern auch einen ausgezeichneten Geräuschdämpfer. Ein kleiner Wermutstropfen fällt allerdings in diesen Becher des Lobes: Die Zugänglichkeit für die Nachstellung der Ventile muß noch verbessert werden! Die Abnahme der Kappen setzt einen gekröpften Steckschlüssel voraus, der im Serienwerkzeug fehlt. Wir hätten also um diesen Schlüssel. Entschließt man sich zu konstruktiven Änderungen, so ließe sich der Zugang durch die Verwendung genügend großer Schraubdeckel sehr einfach lösen, die dann noch den Vorteil immer wieder verwendbarer Ringdichtungen hätten.

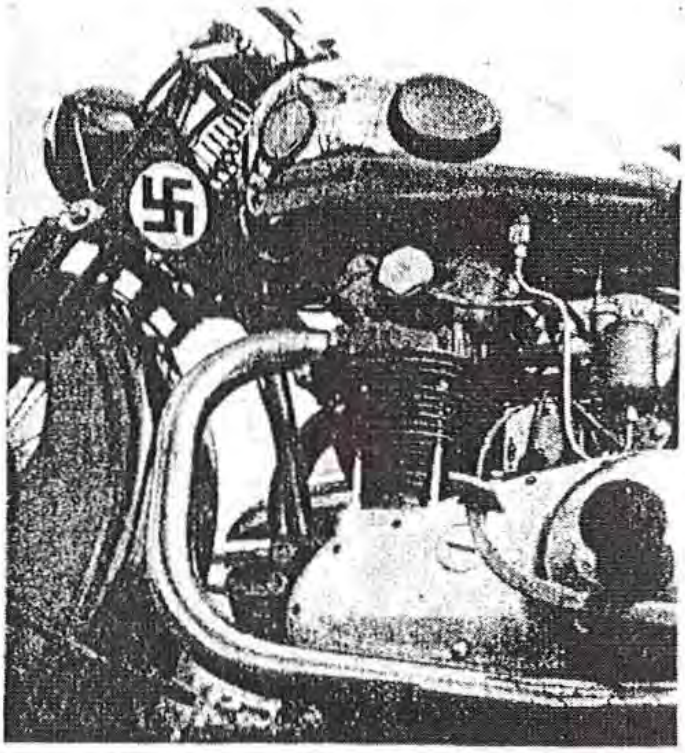
Über Leistung und Verbrauch läßt sich nach 100 km Fahrt mit teilweise gedrosselten Vergasern natürlich nicht viel sagen, aber ein Motor, der sich mit Beiwagen im vierten Gang bei fühliger Zündhebelbedienung auf 20 km/std. herunterquälen läßt und aus dieser Geschwindigkeit stoßfrei

wie er anzieht, wirkt schon sympathisch. Auf die Zündverstellung reagiert er allerdings — wie alle Hochleistungsmotoren, die „was drin" haben — außerordentlich stark. Im Zweiten die Zündung von spät auf früh gestellt — das Hinterrad geht auf trockenem Asphalt glatt durch! Und die Beschleunigung! Der unheimliche Anzug im ersten und zweiten Gang ist auch mit Beiwagen kaum auszunutzen. Mir kam zwangsläufig der Wunsch nach einem ausgesprochenen Rennetriebe mit ganz dicht zusammenliegender Übersetzung, ein Wunsch, der durch die sehr leichtgängige Viergang-Fußschaltung — Verschalten fast ausgeschlossen, und man findet im Gegensatz zu den meisten anderen Ausführungen den Leerlauf auch mit dem Fuß — und die spielend zu betätigende Kupplung noch verstärkt wurde. (NB. Ich wünsche mir noch einen etwas größeren Kontrolldeckel, damit man an die sternförmig angeordneten Spannmuttern der Kupplungsfedern etwas besser herankommt!)

Diese Beschleunigung erreicht Horex mit zwei Amal-Vergasern 5/011 mit 110er Düse — o h n e Luftschieber! Das Ergebnis ist verblüffend, die Vereinfachung der Bedienung durch den Fortfall eines Hebels durchaus begrüßenswert. Wenn ich mich dennoch für den Einbau eines Luftschiebers einsetze, so möchte ich die gleichen Gründe anführen, auf die ich schon in einem früheren Prüfungsbericht hinwies. Der Einhebelvergaser muß im niederen Drehzahlbereich überfett eingestellt werden, — kleiner Gasschieberausschnitt oder große Uebergangsdüse — um beim plötzlichen Aufreißen einen genügenden Brennstoffüberschuß zur Verfügung zu stellen. Dieser Brennstoffüberschuß wirkt sich aber bei gleichmäßiger Fahrt in mittleren oder niederen Drehzahlen unbedingt in einem höheren Verbrauch aus. Nur der Pumpenvergaser macht hier die Ausnahme, die wahrscheinlich in Zukunft seine weitere Verbreitung sicherstellen wird. Der Zweihebelvergaser ist in der Hand eines guten Fahrers — und ein Anfänger wird sich diese schöne Sportmaschine kaum kaufen — entweder bei gleicher Beschleunigung sparsamer oder bei gleichem Verbrauch lebendiger als der normale Einhebelvergaser.

In Stichworten noch die wichtigsten Einzelheiten:

Der geringe Platzbedarf und die Möglichkeit zur günstigsten Anordnung gab bei den gedrängten Raumverhältnissen



Der Motorblock ist gut geformt und auch die Fußbremse liegt sehr günstig



Mit dem geprüften Horexgespann im Gelände

Technische Daten der untersuchten Maschine.

Motor: stehender Parallel-Zweizylinder mit 65 mm Bohrung und 75 mm Hub. Zylinderinhalt 497 ccm. Obenliegende Nockenwelle mit Antrieb durch gekapselte Rollenkette. Ventiltrieb völlig gekapselt im Ölbad laufend. **Schmierung:** Trockensumpf-Umlaufschmierung mit doppelwirkender Ölpumpe. Ölbehälter im Motorblock. **Vergaser:** Zwei Amal-Einhebel-Vergaser mit Drehgas. **Zündung:** Bosch-Batteriezündung. **Getriebe:** Angeblocktes Hurth-Viergang-Getriebe mit Fußschaltung. **Antrieb:** Durch im Ölbad laufende Duplex-Kette zwischen Motor und Getriebe, zum Hinterrad durch gekapselte Rollenkette. **Rahmen:** Einfacher, offener Stahlrohrrahmen. **Vordergabel:** Tiger-Rohrgabel mit zwei Druckfedern und nachstellbaren Stoßdämpfern. Während der Fahrt von Hand nachstellbare Lenkungsdämpfer. **Bremsen:** Nachstellbare Innenbackenbremsen für Vorder- und Hinterrad. **Bereifung:** Dralonen-Reifen 3.25-19

der obenliegenden Nockenwelle den Ausschlag für die serienmäßige Verwendung von 14-mm-Kerzen. Ich fuhr in der Maschine die Bosch W 175/1, die bei eingefahrener Maschine wahrscheinlich gerade an der Grenze des Glühwertes liegen dürfte.

Recht gut sind die Bremsen. Der lange Fußbremshebel liegt mit der kräftig geriffelten Fußauflage unmittelbar unter der Fußspitze und ist mit seinem Querschnitt sehr geschickt den auftretenden Biegungsbeanspruchungen angepaßt.

Ganz ausgezeichnet ist der Schmutzschutz durch seitlich weit übergreifende Spritzbleche an Vorder- und Hinterrad, sehr gut die Ablesung der VDO-Instrumente — Tacho und Uhr — an einem kleinen Armaturenträger über dem Steuerkopf.

Zum Schluß noch zwei kleine Wünsche: Die Sattelnase sollte etwas tiefer sitzen und das Horn so angebracht sein, daß der Schall nach vorn gerichtet wird.

*

Als erster Eindruck: Eine starke Sportmaschine mit unverkennbarem Einfluß der guten, englischen Schule. Wenn die interessante Konstruktion den günstigen Eindruck bei einer eingehenden Prüfung auch in den Leistungswerten und in den Fahreigenschaften bestätigt (was nach ihren Erfolgen bei der Frankfurter Winternachtfahrt kaum zweifelhaft erscheint), kann sie dazu berufen sein, für den Liebhaber der englischen Konstruktionsrichtung eine fühlbare Lücke auf dem deutschen Markt auszufüllen.

Helmut Werner Bönsch.

Zuendkerzen fuer Horex u. Columbus

14mm Gewinde

Bosch alt	Bosch neu	Beru	Champion	Deico AC	Motorcraft	NGK	Nipp. Denso	KLG	Magn. Mrlli	Lodge
225T1 oder W5A	W5AC oder W5AP	14-5A	L-82 oder L-81	42F oder 42SF	AE2	B-7HS	W22FS	F80	CW7N	2HN
240T1 oder W4A2	W4AC oder W4AP	14-4A2	L-5 oder L-4J	42F	AE1	B-7HS	W22FS	F80	CW8N	
240T2 oder W4C2	W4CC oder W4CP	14-4C2	N-3 oder N-3C		AG1	B7ES	W22ES	FE80	CW78L	2HLN
260T2 oder W4C1	W3CC oder W3CP	14-4C1 oder 14-4CS 1	N-2 oder N-2C		AG901	B8ES	W24ES	FE100	CW8L	3HLN
280T2 oder 280T30 oder 280MZ2	W2CC			40-8 oder XLS		B8EM oder B9E	W24ES		CW2L	
225P11 S		225/ 18S	M-82N							
175T11 oder 175T1 oder W7A	W7AC oder W7AP	14-7A oder 14-7AU	L-86 oder L-85	43F	AE3	B-6HS	W20FS	F75	CW67N	HN

Fuer Columbus mit 18mm Gewinde

M145T1	M8A	18-8A	D-16 oder D-14		B6W	A-6	M14	M50	CM4N	CV
M175T1	M7A	18-7A	D-10	C83 oder S85F	B6 oder B3W	A-6	M17	M60	CM5N	
M225T1	M5A	18-5A oder 18-5AS		S83F oder M84	B4	A-7	M22	M75		HV
M240T1	M4A	18-4A2	D-9	C82	B2W oder B4	A-7	M24S	M80	CM6N	

Welche Kerze passt fuer welchen Horex-Type? Siehe HB 2/89 Seite 12 und 4/89 Seite 4.

Ihr HOREX-Novice

Monat. Stammtische und Clubabende

Siehe Horex-Bote 1/91 neu aufgenommen sind:
Die HF Darmstadt treffen sich jeden letzten Freitag im Monat in der Gaststaette "An der Trift" in Weiterstadt Schneppenhausen. Info bei Dieter Tel.06150-6050.

Treffen-Ausstellungen-Maerkte

-31.3.91 Ernstroda Teilemarkt Tel.05665/2655 H.Walter
-3 bis 5.5.91 Ulmer-Teile-Markt
-9.5.91 Veteranenausfahrt Dresden siehe HB1/91
-17 bis 20.5.91 Die 37.Horex-Sternfahrt Singhofen in Holzhausen-Haide Meldungen bei Otto Will Am Sportplatz 2 in 5409 Singhofen Tel.02604/8914 Wichtig! Wichtig! ! ! ! ! ! Wichtig! ! ! ! ! ! ! !
-1 bs 2.6.91 Horex in Norwegen Magnus Dahle siehe in diesem HB
-29.6.91 7. Vetr.Spessart-Rundf.in 8751 Heibach Tel.0695/2460
-Ausfahrten des HC-Taunus siehe HB1/91
-14 bis 15.7.91 Sommertreffen der H+G Mainkling naehe 718 Crailsheim. Info bei Fritz Tel.07959/634
-6 bis 8.9.91 Buschwiese des MSC Bad Homburg Info bei Frau Schluckebier Tel.06172/301192

Norwegen und Horex

Mit der Horex nach Sued-West-Norwegen, - das ist doch was, fuer flotte Maedels und Jungs! Die Freunde vom Horex-Entusiast-Norsk mit Magnus Dahle Tel.0047-4-625971 laden alle Horex-Freunde ein, (es werden doch nur ein paar kommen) am 1.6.91 um 10.00 Uhr Ortszeit am Parkplatz an der Strasse E-18 bei der "Hoyland Kirke" suedlich von Sandnes, einer Stadt ganz in der Naehe von Stavanger, zu erscheinen. Magnus will uns am 1. und 2. Juni einen kleinen aber schoenen Teil seiner Heimat zeigen. Von Hamburg sind das ca. 788 km und 4Std. Faehre von Hirtshals nach Kristiansand. Magnus verspricht ein Erlebnis von Natur und Abenteuer. Benoetigt werden Schlafsack und Selbstversorgug. Der Kostenbeitrag ist mit 100 N-Kronen ca. 25 DM berechnet. Wer frueher anreist, dem wird geholfen. Also Leute lasst Euch die Gelegenheit nicht entgehen. Die Adresse von Magnus Dahle ist Knausen 5 in N-4300 Sandnes Norwegen. Bitte anmelden.



WIR BRINGEN WIEDER GLANZ AUF IHR METALL

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

METALLHOCHGLANZPOLITUREN

ULRICH HERRMANN
ABTEI 8
3477 MARIENMÜNSTER
TEL.: 0 52 76 / 84 04

Nachtrag Auslassventil

-Wie mir Roli mitteilte, ist auch das Yamaha XT500 Auslassventil bei der Regina 400 zu verwenden. Uns liegen aber ueber die Abmessungen keine Daten vor, deshalb sollten Interessierte sich bitte an Roli wenden Tel.04356-448. Wir vom HB sind auch an einer detaillierten Anweisung zum Einbau dieses Ventils interessiert und wuerden diese gerne im HB veroeffentlichen. Auch das Einlassventil der XT500 soll fuer Regina gehen. Auch soll schon mehrfach ein Natrium gefuelltes Auslassventil von Alfa-Romeo fur Regina abgeaendert worden sein. Info hierzu bei Hannes Tel.061422/21366

Imperator Veteranenrennsport

-Fuer die Freunde einer schnellen Imperator, wie sie Schulz/Diemer, Enders/Mannischeff, Hennefruend/Wenk, Schoeppner, Dahlke, Jutzi, Krech, Waliszewski/Eggert, Gliesche/Wittig, Springenberg, Czihak, Maier/Braeuning, Goebel/Tafel u. Rubach, Sachse/Maczus, Lodde, Aufderhaar, Knappstein/Wohlfahrt, Rubach, Jansen, Kindermann, Rubach, Gebr.Engelhardt, Brandt/Gerle u. Genzel, Koehler/Oday, und Schmelzer/Mohr gefahren haben, sofern sie im Besitz eines 500 oder 600 Zylinders sind, diese gab es von Kaiser, Muench oder Siebrasse, hier einige Informationen zur Bestueckung mit neuen Kolben.

Eine erprobte Kombination ist die Verwendung des alten Yamaha XS650 Pleuels, dies ist 140mm lang, im Gegensatz das neuere hat nur ca 136mm, in Verbindung mit NSU Max Kolben. Die Kolben gehen, bei Verwendung von normalhohen Zylindern, ca. 2mm in den Brennraum. Im Kopf muss eine Quetschkante dargestellt werden.

Neuere Kolben waeren Kawasaki Endurance (140PS 1000ccm 4Zyl), der Schmiedekolben hat 69,4mm Durchmesser einen Dom und der Ventilwinkel entspricht der Imperator. Aber auch der Kolben der Honda CB350 ist denkbar, der Dom ist hier nicht so ausgepraegt. Doch diese Kolben erfordern auf Grund ihrer geringen Kompressionshoehe von ca. 23 bis 26mm einen um ca. 2 Kuehlrippen gekuerzten Zylinder. Wobei die Kuerzung des Imperatorzylinders nur in Schritten der Kettenteilung der Nockenwellenkette moeglich ist. Oder halbe Teilung bei Verwendung eines gekroepften Gliedes. In dieser Frage ein Denkanstoss von Seiten des HB. Vielleicht waere es moeglich, ein entsprechend langes Pleuel bei Sobizack zu beziehen, der muesste doch die Moeglichkeiten dazu haben. Lange Pleuel sollen ja nach der Literatur einen kultivierteren Motorlauf ergeben. Sollte hier einer am Erfahrungsaustausch interessiert sein, so wende er sich bitte an Holger Tel.04882/385 oder Uli 0521/290837. Fuer Informationen in schriftlicher Form, die wir Veroeffentlichen koennen, sind wir vom HB dankbar.

Regina 400 Kolben

-Ein weiterer Kolben, den man in der Regina 400 einsetzen kann, ist der der Yamaha XS650 . Nachteil der Zylinder muss um 7mm gekuerzt werden. Hat jemand mit diesem Kolben Erfahrung?

Resident Ratgeber

-Die Beitraege zur Behandlung der Resident von Achim Adelmann in HB 1/90 und 2/90 fanden gute Resonanz und stellvertretend sei hier die Anfrage von Helmut Tel.06147/8356, nach der versprochenen Anleitung ueber die Bearbeitung des Resi-Zylinderkopfes erwaehnt. Vielleicht ist es Achim moeglich, hier nocheinmal etwas Zeit zu investiern, und uns seine Erfahrungen weiter zu geben. Diese Bitte spreche ich im Wissen um seine knappe Zeit, wie mir Herr Adelmann am Telefon mitteilte, fuer die Horex-Freunde aus. Aber fuer jene, die nicht darauf warten wollen, sei der Hinnweis auf Achims Telefonnummer am Ende seines Artikels in HB 2/90 gestattet.

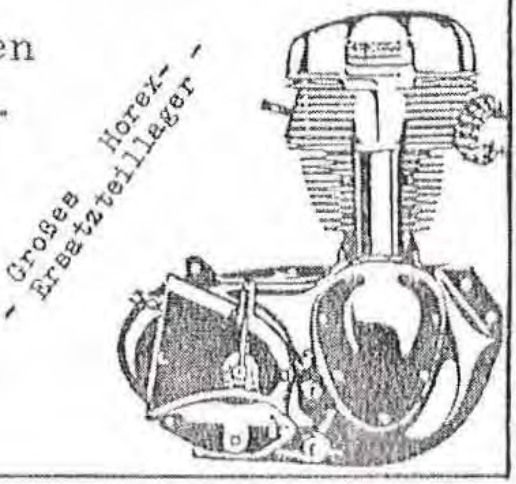


Der Fahrer Hans Schulz und sein Beifahrer Helmut Diemer haben von 1968 ab in ueber 50 Rennen den BMWs ganz schoen eingeheizt. Zum Beispiel 1969 in Bremen der Erste Platz vor einer ganzen BMW Armada.

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

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

AUCH ANKAUF!



Feine Firma

-Nachtrag zur Firma Thebesius in 6100 Darmstadt Otto-Roehm-Str.82 Tel.06150-88015. Diese Firma fuehrt nicht nur Rollen, sondern auch gehaertete Anlaufscheiben, Lagernadeln, Pleuelsaetze, Kurbelwellen, Sicherungsmittel, Zapfen und manches mehr.

Pleuel fuer Imperator

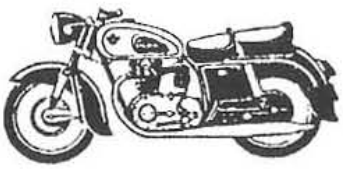
-Imperator Pleuel sind noch bei BMW zu beziehen, es passt das I-Pleuel der erste BMW R25/3. Die Pleuellaenge ist nur um unbedeutende 0,5mm kuerzer. Spaetere Ausfuehrungen der BMW R25/3 hatten ein Messerpleuel; ob dies auch passt ist uns nicht bekannt. Aber bitte achtgeben, das man ein original BMW Teil bekommt, denn auf dem Veteranenmarkt befinden sich auch griechische Nachbauten, diese haben keinen guten Ruf in Fachkreisen. Dann haben wir da noch die Firma Sobizack in Bueren Tel.02951/2308 diese Firma ist dank einer eigenen Pleuelschmiede in der Lage obiges BMW Pleuel auch mit der korrekten Laenge herzustellen. Ein weiteres Pleuel fuer Imperator passent ist bei Sobizack erhaeltlich und zwar jenes der Bundeswehr Maico M250 B, speziell gefertigt in Imperatorlaenge 136,5mm und ohne Schmierschlitze des Zweitakters. Bei letzterem ist der Hubzapfen nicht mehr gekroepft, sondern durchgehend 25mm im Durchmesser. Die Hubzapfen werden selbstverstaendlich durch Sobizack, fertig fuer den Einbau in die Imperatorwelle, geliefert. Ein Nachwuchten der Welle speziell bei Benutzung des Maico-Pleuels, ist wegen dessen geringern Gewichtes angezeigt. Das Maico-Pleuel wurde auch vom Lizenzfahrer Laurenz Schoeppner benutzt. Weitere moegliche Pleule fur Imperator sind Yamaha XS650 neue Ausfuehrung, Laenge ist nicht genau bekannt ca. 136mm oder vom Auto Honda 600. Sollte einer Fragen zu diesem Thema haben, so wende er sich bitte an Uli 0521-290837

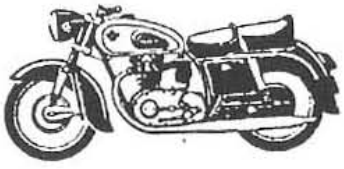
Kurbelwellen

-Nachtrag zur Firmenaufzaehlung Kurbelwellen reparierender Firmen in HB 1/91. In Frankfurt a/M haben wir die in BMW-Kreisen bekannte und geschaetzte Firma Mertinke Tel. 069-582783. Wie mir Herr Mertinke mitteilte, ist sein Betrieb in der Lage, fuer Horex einige Arbeiten auszufuehren. Z.B Ueberholung der gepressten Regina und Resident Kurbellwellen Preis ca.300,- bis 350,- DM. Pleuelsaetze ueberholen, (nur zylindrische Zapfen) Preis pro Pleuel 100,- bis 150,-DM, auch die Imperatorwelle kann ueberholt werden hier muss mit ca. 500,-DM gerechnet werden. Die Arbeiten werden von Walter Mertinkes Rennmonteur durchgefuehrt, dies sollte fuer Qualitaet buergen.

86er Sportnocke!!

Leute dies ist die Gelegenheit; Willi hat eine beschraenkte Anzahl der begehrten und seltenen Regina Sportnockenwelle "86" nachgefertigt! Diese Welle wurde schon im HB 3/90 auf Seite 18 angesprochen. Es handelt sich bei der 86er, nach Augenschein, um eine Tangentennocke, deren Oeffnungswinkel und Ueberschneidung noch sportlicher ausgelegt sind als bei der E2 Nocke. Und dies unter Beibehaltung des grossen Ventilhubes der E0 Nocke. Sollte jemand mit dieser Welle schon Erfahrungen gesammelt haben, so bitten wir vom HB uns diese mitzuteilen. Die Welle gibt es bei Willi Tel.09165/491





HOREX-CLUB-ADRESSEN

Fuer alle die Kontakt zu einer Gemeinschaft von Horex-Freunden suchen anbei die uns bekannten Adressen.

Deutsches--Motorrad-Register
Conway Link
8663 Grover Place
USA Shreveport LA 71115
Tel.001-318-797-0803

HC-Niederlande
Gerard Hilbers
Kamgras 2
NL-1991 JV Velserbroek
Tel.0031-23-373516

M.C. Friends
Henk Buiter
Kloezenland 2
NL-7951 GS Staphorst

HC-Norwegen
Arne Bratland
Nordstokke
N-4250 Kopervik
Tel.0047-4-851446/710563

HC-Schweiz
Alfred Fleischer
Flueckenstr. 40
Postfach 30
CH-5616 Meisterschwanden
Tel.0041-57-271731

HC-Berlin
Hans Fabricius
Kornblumenring 72
1000 Berlin 47
Tel.030-6631218

HC-Bremen
Bernd Kocerka
Kissinger Str. 52
2800 Bremen 1
Tel.0421-4572887/373933

HC-Bad Bramstedt
Markus Runge
Dorfplatz 6
2357 Bimoehlen
Tel.04192-1414

MC-Jovel
Wolfgang Struckamp
Im Kasewinkel 60
4400 Muenster
Tel.0251-329170

HC-Nord-Rhein-Westfahlen
Dr. Reiner Suetfeld
Steinbergweg 47
2320 Ploen
Tel.04522-802-287

HC-Fulda
Werner Leuber
Laurensiusstr.18
6416 Poppenhausen
Tel.06658-562

HC-Singhofen
Otto Will
Am Sportplatz 2
5409 Singhofen
Tel.02604-8914

HC-Taunus
Marina Tille
Friedberger Str.45
6380 Bad Homburg
Tel.06172-81898

MSC Bad Homburg
Frau Schluckebier
Furtweg 17
6370 Oberstedten
Tel.06172-301192

HC-Hanau
Uwe Wahl
Langstr. 92
6450 Hanau
Tel.06181-28319

HF-Darmstadt
Dieter Erzgraeber
Ludwig-Thoma-Str. 20
6100 Darmstadt Wixh.
Tel.06150-6050

HC-Frankenthal
Friedel Reffert
Leiningerstr. 26
6710 Frankenthal
Tel.06233-53850

HC-Oppau
Frau Szczypiorski
Moorstr. 57
6791 Steinwenden
Tel.06371-52313

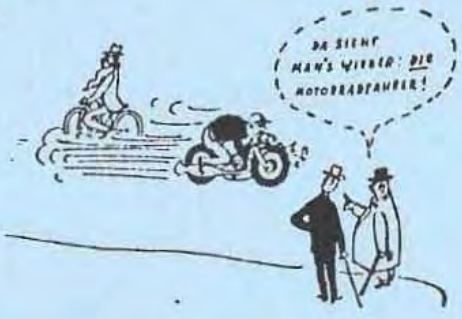
HF-Bad Kissingen
Gernot Krischke
Steinstr.16
Postfach 1712
8730 Bad Kissingen

HC-Mainkling(Creilsheim)
Fritz Leidig
Hauptstr 31
7189 Mainkling
Tel.07959-634

HC-Krummbachtal(Stuttgart)
Josef Mueller
Keplerstr.15
7016 Gerlingen
Tel.07156-27171

HC-Staufen-Teck
Gudrun Allmendinger
Panoramastr.79
7320 Gp. Faurndau
Tel.07161-22455

HC-Freiburg
Gerhard Treffeisen
Gruenewaldstr.8
7830 Emmendingen
Tel.07641-1832



Der naechste, Horex-Bote 3/91 erscheint am 15 Juli. Redaktionsschluss und Anzeigenschluss ist Ende Juni.

Anzeigen

— 37. INTERNATIONALE

HOREX

STERNFAHRT PFINGSTEN 1991

HOREX-CLUB SINGHOFEN

Info. bei Otto Will Tel.o26o4/8914
Am Sportplatz 2 in 54o9 Singhofen

Suche fuer Regina4 Vergaser Luftfilter, Ruecklicht,Tacho Gepaeckbruecke, Einzelsitz hinten nicht Schwingsattel, jegl. Werkzeug,Hausposthefte auch Tausch. Seitenwagen mit Klappverdeck,Type California Friendship schwarz. 2200,- . Wer hat unsere Horex Fgst.Nr JF118431251R.Tel.07195/73214



HOREX BOTE
das Lesevergügen

Horex-Motorräder in aller Welt

Gebe mehrere 350er Reginas ab, vom Flachtank bis zum Rundgehaeuse Modell, auch mit schoenen Alu Felgen. Preise ab 3200,-DM Ulrich Tel.07522/3273

Suche Packtaschen fuer Bundeswehr Maico. Biete Werkzeugkasten fuer Regina. Wertausgleich moeglich. Tel.06081/41868

Gebe neue orig. Oelpumpenschneckenradabzieher, 1 und 2gaengig, fuer Regina, sowie orig. KS-Kolben fuer Regina 250, und neue Stoesselfuehrungen fuer Resident ab. Suche fuer SB35 Motorgehaeuse und Auspufftoepfe. Tel.0821/436914 Mo-Do-21Uhr

Verkaufe fuer Regina0 Rahmen, Oeltank und Hinterradfederung. Tel.08031/82346

Gebe Regina Spezialwerkz. ab Satz 130,-DM Tel.06742/3242

Suche fuer Resi einen Tank sowie einen Fahrersitz auch defekt Tel. 05381/2592

Suche dring. Imperator hinteren Kotfl. Tel.07191/5551

Suche Horex Bj. um 1939 z.B SB35 T5/6 S5/6 Zust. egal. Angebote an Gunter Meyer Adress. siehe "Resi Kolben".

Suche Columbus XM Motor so wie ein Renner Solo oder Gespann auf Imperator-Basis. Tel.09502-7448

Suche kopierte Unterlagen fuer S35 Bj.36, benoetige sie fuer meine Restauration. Tel.07221/61919

Gebe original Horexteile ab Anfrage an Paul Tel.0032/2/42722830

Biete Kurbeltrieb und Getriebe fuer T 6. Tel.0043/7229/19927