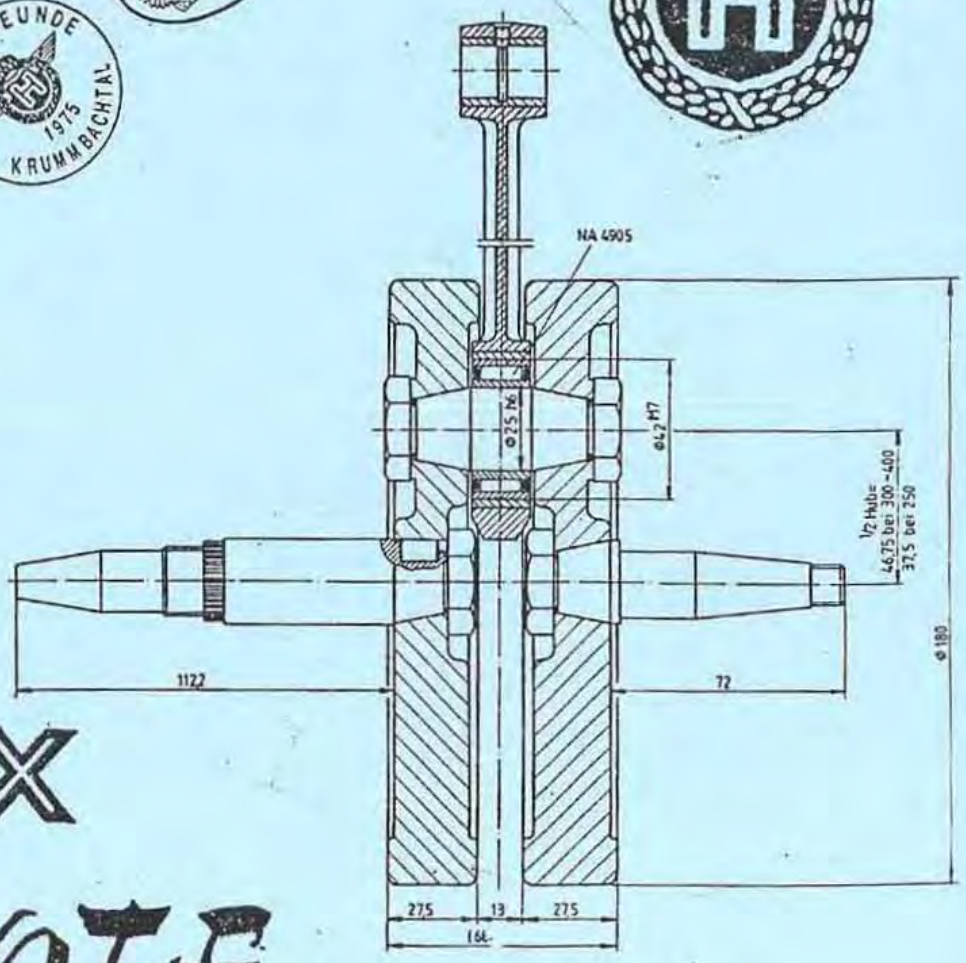
HOREX BOTE



Kurbelwelle "REGINA I"

Umbau auf Nadellager

10.90/1E

Preis 2,- DM

Nr. 2/92



HOREX-ERFOLGE

in der „Internationalen Sechstagefahrt"

Meisterfahrer Hans Stärkle, Schweiz
Ingenieur Harald Osterich, Deutschland
Dr. med. Walter Czerny, Österreich

verbreiten den weltweit anerkannten HOREX-Qualität und erringen in dieser schwierigsten Zuverlässigkeitsfahrt:

3 Goldmedaillen auf HOREX „Regina"

HOREX-COLUMBUS-WERK K.G. FRITZ KLEEMANN
BAD HOMBURG



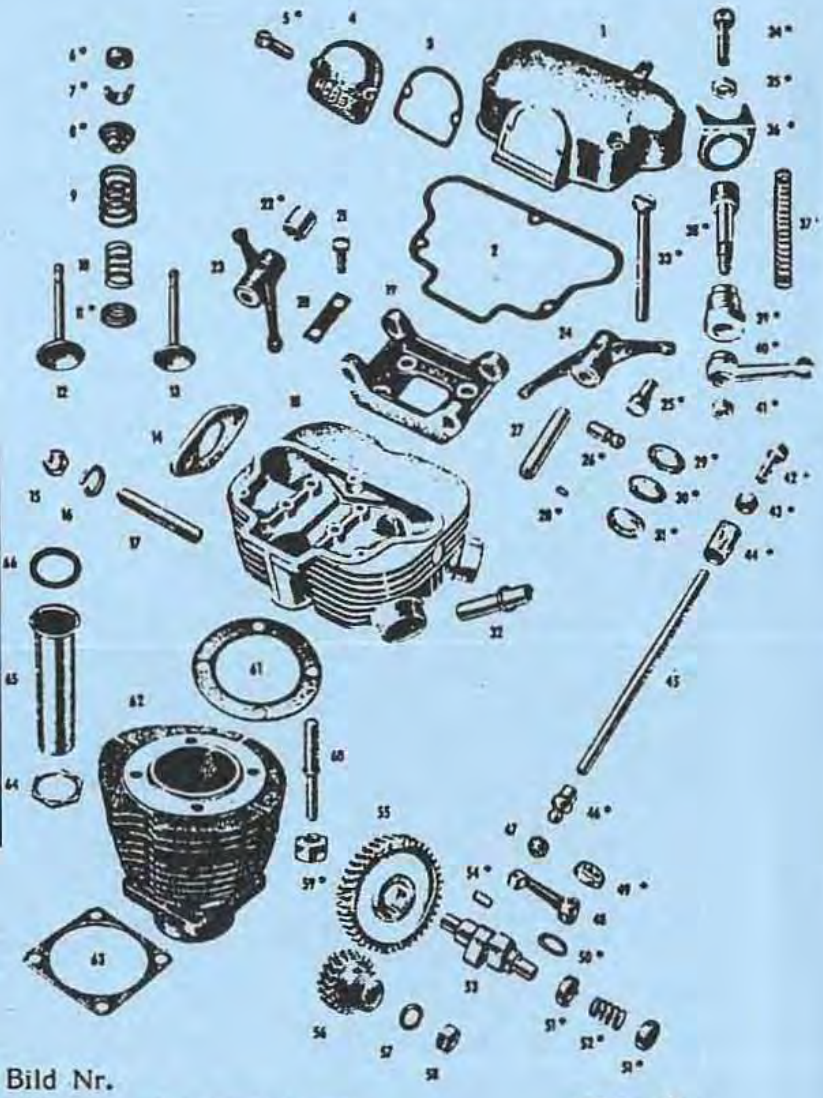


Bild Nr.

14/ 1	Kipphebelkappe	DM	48,--
14/ 2	Dichtung für Kipphebelkappe	DM	9,--
14/ 3	Dichtung für Kipphebeldeckel	DM	3,--
14/ 4	Kipphebeldeckel HOREX	DM	24,--
14/ 5	M 6 Steilkopfschraube Edelst.	DM	2,60
14/ 6	Ventilkappe	DM	4,--
14/ 7	Ventilkeil	DM	3,--
14/ 8	Ventilfederteller oben	DM	16,--
14/9 + 10	Ventilfeder, Neufertigung, wärmebehandeöt. kugelgestrahlt, gesetzt		
	Außenfeder	DM	10,--
	Innenfeder	DM	9,--
14/11	Ventilfederteller unten	DM	14,--
14/12	Ventilkegel Einlaß 250/350/400	DM	44,--
14/13	Ventilkegel Auslaß 250/350/400	DM	48,--
14/14	Dichtung für Vergaser	DM	3,80
14/17	Stiftschraube	DM	0,55
14/18	Zylinderkopf (neue Führungen, Sitzringe bearbeitet)		
	Guß 350	DM	140,--
	Alu 350	DM	240,--
	Alu 400	DM	280,--
14/19	Kipphebelbock	DM	35,--
14/23	Kipphebel-Einlaß komp.	DM	28,--
14/24	Kipphebel-Auslaß kompl.	DM	28,--
14/26	Druckbolzen für Kipphebel Stoßst.	DM	6,50

Viele von Euch zahlen Ihren Obolus fuer den Horex-Boten dadurch, dass Sie mit der Post einen Geldschein in einem Briefumschlag an uns schicken. Dies ist gut so und erspart uns einigen Aufwand und hat den Vorteil, dass es fuer den HB-Leser auch wesentlich schneller mit einer moeglichen Ruecksendung geht. Bis jetzt ist uns auch noch kein Fall bekannt geworden, bei dem das Geld nicht bei uns angekommen waere.
Doch im Januar machte der Fernsehsender RTL einen Versuch und schickte einige 100 Briefe mit Geldscheinen im Umschlag. Das Ergebnis war, dass aus 4 Prozent der Sendungen das Geld verschwand. Dies bedenkend, moechte ich alle bitten, die Ihr Geld mit der Post schicken, es in einigen beigelegten Papierseiten mit einem Tesafilmstreifen zu befestigen und es so zu kaschieren.
Dadurch kann man es von aussen nicht mehr so einfach feststellen ob Geld im Brief ist.
Da wir hier vom Geld sprechen; - Auch mit der Bank ist es nicht so einfach. Es ist mir noch nicht moeglich eine Buchung z.B. 10,- DM (Dieser Betrag kommt oft vor.) auf meinem Kontoauszug eindeutig einem Ueberweisungsbeleg, der alleine die Identitaet des Zahlers angibt, herzustellen. So bin ich der Meinung, dass mir zwar 10,-DM auf das Konto ueberwiesen wurden, aber mir ein Beleg fuer die Zuordnung des Zahlers fehlt. So kann es kommen, dass einer zwar gezahlt hat, aber trotzdem gemahnt wird oder seinen HB nicht erhaelt. Oder mir wurde von der Kreissparkasse Ploen 10,-DM ueberwiesen, aber der Absender ist auf dem Gutschriftbeleg nicht vermerkt. Auch hat mir einmal in Mannheim einer 5,-DM in die Hand gedrueckt und gesagt es sei fuer den HB, doch zu Hause hatte ich seinen Namen vergessen und so bin ich ihm noch 5,- DM schuldig.
Was lernen wir hieraus ? Wer arbeitet macht Fehler und wer sich falsch behandelt fuehlt, soll sich bitte melden, wir geben unser bestes und haben nicht vor Geld zu unterschlagen.
Noch eine Bitte, von Natur aus bin ich schreibfaul und der HB ist schon Schreibarbeit genug! Fuer Anfragen, die eine Antwort erfordern, bitte ich mich anzurufen, (siehe Impressum) so kann ich mir das Antwortschreiben sparen und ein Plausch mit einem Horex-Freund ist auch ganz nett!

Euer Horex-Novice



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

INHALT

4	Curt Hahnenstein
6	Leserbrief
7-10	Stossdaempfer Reparatur
11	Zeitgeschichte "BMW"
12	Allerlei zu Horex I
13-15	Termine
16-20	Opa Geuder
21-22	Resi ein Oeler ?
22-24	Geschraubte Kurbelwellen
25-27	Eine Norwegen Reise
27	Horex Freunde unter sich
28	Stammtische...
29-31	Allerlei zu Horex II
32	Anzeigen

Redaktionsschluss fuer HB 3/92 ist Anfang Juni 92. Das Heft erscheint am 15 Juli 92.

IN MEMORANTUM CURT HAHNENSTEIN
* 18.10.1911 + 25.12.1991

Ein Mensch hat uns verlassen, mit dem zu sprechen, zu arbeiten, von ihm zu lernen eine Wonne war. Seine Grosszuegigkeit und Hilfsbereitschaft war einmalig. Er bildete das Zentrum unser Leidenschaft. Sein Erfahrungsschatz und sein Koennen wird nicht zu ersetzen sein. Ich vermisse Curt! Ich weiss und die Beerdigung zeigte es deutlich, das es vielen Horex-Freunden auch so geht.

Curt ein Westerwaelder, geboren in Rehe, dort schon als Kind, durch das Fahrrad - Naehmaschinen und Zentrifugengeschaeft seines Vaters, mit dem Zweiradbazillus infiziert, blieb ein ganzes Leben ueber dem Zweirad verbunden.
Das Technische liegt im Blut der Hahnensteins, der Grossvater baute in seiner freien Zeit Uhren, mit bewegten Figuren, die Zahnraeder wurden hierzu aus Messingkaufmannsgewichten gesaegt und gefeilt. Der Vater hatte schon 1907 sein erstes Motorrad, dem 1911 das erste Auto folgte.
Schon als Kind hatte sich Curt, in der vaeterlichen Werkstatt, einen guten Ruf als Einspeicher und Zentrierer erworben. Fahrraeder der Marken Phenomen, Adler, Opel und Brennabor wurden verkauft. Es liess nicht lange auf sich warten und auch Motorraeder wurden dazu genommen. Doch so ein Motorrad wollte auch gewartet werden; der Deckel zum Zuendmagnetenantrieb war schnell abmontiert und auch der Magnet ausgebaut. Doch nachdem man alles wieder nach bestem Koennen zusammengebaut hatte, lief der Motor nicht mehr. Was nun? Als Fahrradmonteur hatte man mit Zuendzeitpunkten nichts zu tun. Aber Curt hatte da mal was gelesen und er versuchte nun den Konus des Kettenrades zum Magnetantrieb so durch verdrehen zu versetzen, dass der Funke im rechten Augenblick zustande kam. Und siehe da, es glueckte. Curt war nun fuer die Motorraeder, meisst Zuendapp, bei Hahnensteins zustaendig. In diese Zeit faellt auch der erste Kontakt zu Columbus, der Vater faehrt nach dem ersten Weltkrieg eine Buecker mit 250ccm Columbus AM Motor. Diese Maschine war Curt noch in guter Erinnerung, da bei ihr oefter die hinter dem Zylinder stehenden Stossstangen herausgesprungen waren, die man dann im Strassnstaub wieder suchen musste um weiter fahren zu koennen. Bald fuehrte man Ersatz dabei.
Curt entwickelte sich zu einem erfolgreichen Motorrad-Verkaeufer. Spaeter dann bei einer groesseren Motorradhandlung, deren Hauptmarke deutsche Triumph war.
In dieser Zeit kam es, durch die fernen verwandtschaftlichen Beziehungen, von Hahnenstein zu Kleemann, zu Besuchen der Soehne von Roberts und Gregorie; beide Englaender in leitender Stellung bei Horex; in Rehe. Bei diesen Gelegenheiten machte man gemeinsame Ausfahrten, mit der vom Bruder geborgten "Orania" mit Jap Motor, einer Marke aus Dillenburg.
Doch der Broterwerb war in einer Gegend, wie sie der Westerwald darstellt, nicht das Einfachste. So kam es zur Aussiedlung nach Mecklenburg. Dort bewirtschaftete man einen groesseren Hof, an den man zusaetzlich ein Fuhrgeschaeft angliederte. Dieses Fuhrgeschaeft, Nah und Fernverkehr, fuehrte Curt und sein Bruder Alfred gemeinsam.Das vorhandene mechanische Verstaendnis der Hahnensteins machte den Betrieb von Buessing, Chevrolet LKW und Fordson Schlepper mit zwei Haengern, zu einem gut florierenden Unternehmen.
Doch Curt zog es hinaus. Leute, die was von Motoren und Fahrzeugen verstanden, wurden beim Autobahnbau gebraucht. Curt kam zu einer Baustelle, an der man sich mit einer Diesel-Feldbahn-Lokomotive herumaergerte. Die war so startunwillig, dass man jeden

Abend das Oel a...
musste, um es am nae...
Doch selbst das heisse Oe...
sicheres Anspringen. So kam es vo...,
wiederholt werden musste. Oder die zweite
unwillige anziehen. Der Bauleiter war sehr gene...
tenen Verzoegerungen wegen. Dabei war der Motor au...
ueberholt worden. Curt hatte den alten Kolben des O&K ...
dermotors im Schrott liegen sehen. Der Kolben hatte ein Sack...
im Boden, dass war neu fuer Curt und er kombinierte.- "Was ist, wenn dieses Sackloch im neuen Kolben zu gross ist? "- Der Motor wurde aufgeschraubt und mit Oel wurde der Kompressionsraum ausgelitert und mit dem Kolben vom Schrott verglichen. Siehe da, der neue Kolben im Motor hatte ein deutlich groesseres Sackloch-volumen. Im Nu war klar was zu passieren hatte. Ein richtiger Kolben wurde beschafft und eingebaut. Curt war ab dieser Stunde nur noch fuer die zwei Lockomotiven und die Stromversorgung der Baustelle zustaendig, eine Taetigkeit die viel Freizeit liess. Schon in Rehe war Curt immer mit Motorraedern unterwegs. Er fuhr Victoria mit 350 Surmey Archer oder auch Fahrzeuge mit MAG Motore. Ein Pleuel am Strassenrand einer Berliner Chaussee an seiner MAG auszuwechseln kam genauso vor wie in einer Winternacht-fahrt von Mecklenburg nach Rehe zu fahren. Motoren und insbesondere Motorraeder liessen Curt nicht mehr los.
Der Autobahn Bau ging zu Ende und Curt nahm seine Taetigkeit im Familienunternehmen wieder auf. Bis zu seiner Einberufung im Februar 45, also kurz vor Mai dem Kriegsende war er als Transporteur fuer die Heimat unabkoemmlich.
Waehrend seiner, bis Oktober 46 dauernden englischen Gefangenschaft, war er nach einer Anfangszeit in Belgien, spaeter in Minden Westf. und hier im Fuhrpark beschaeftigt.
Wieder Zuhause in Mecklenburg war es vorbei mit dem Fuhrgeschaeft. Aber eine Maschinenschlosserei wurde im Kreis benoetigt. Curt machte einige Fahrzeuge, z.B. NSU OSL 500 und Victoria KR35 WH ex Militaer, wieder fahrbereit. Hierzu wurd aus herumliegenden Kriegsschrott Material ausgebaut, dass man dann zu den notwendigen und nicht beschaffbaren Dingen umarbeitete, wie Zapfen , Wellen und Gleitlagern. Eine ganze Scheune wurde mit umgearbeiteten Stehbolzen von Panzermotoren verschraubt. Dreschtrommeln von Dreschmaschinen wurden ausgewuchtet. Bei Arbeiten an Landmaschinen durften die Lager nicht fein eingepasst werden, sondern sie mussten "SAND LUFT" haben, um nicht bei der ersten Arbeit auf dem Feld wieder zu fressen. Man kann sagen in dieser Mecklenburgerzeit wurde alles gemacht, von der Feinmechanik bis zur Warmverformung, vom Maschinenbau, wie z.B. Extruderoelpressen bis zum Werkzeugbau. Doch der Unternehmergeist in Curt sagte: "Hier in der Ostzone, dann DDR, hat das Weitermachen keinen Sinn." Also ab in den Westen, mit Frau, Kind und Eltern. Dies war am 23.1.53.
Ein neuer Anfang ergab sich durch die weitlaeufigen verwandtschaftlichen Beziehung zu Kleemanns, bei Horex in Bad Homburg. Curt hatte keine Lust am Fliessband zu arbeiten und so began er in der Reparatur, am 11.5.1953 in Jean Wenigs Domaene. Dort war man anfangs, dem vermeindlich protegierten, nich sehr freundlich gesinnt, und man versuchte, ihn mit einer schwierigen Reparatur eines SB35 Motors zu pruefen. Doch durch seine Erfahrungen mit den gleichen Motoren aus der Victoria KR35-WH hatte er sogar ein besseres Ergebnis liefern koennen, als das durch Jean Wenig gedacht wurde. So wurde Curt dann mit der Zeit zum Spezialisten fuer Imperator und alle kniffligen Angelegenheiten in der Motorenreparatur von Horex.
Nachdem Fritz Kleemann das Zepter an Daimler-Benz abgegeben hatte, und auch das Reparaturwerk aufgeloest wurde, hatte Curt

tete Werkstatt und Ersatzteilhaltung fuer weitere Taetigkeiten in der Reparatur von Horexmotoren, aufgebaut. So mancher Rennfahrer liess seinen Imperatormotor bei Curt und Alfred machen oder ueberholen. Diese Taetigkeit fuehrten Sie bis in unsere Zeit, weiter.
Hier verstaerkte sich die Taetigkeiten wieder. Und es wurden fuer die Freunde vom Horex-Club bis in das Jahr 1991 wunderbare Zeiten, in denen Curt und wir, viel lernten und lachten beim gemeinsamen Schrauben und Ausfahren, denn das liess sich Curt auch mit ueber 70 Jahren nicht nehmen. Unser Dank gilt auch Evi, seiner Frau, die ihn immer in seiner Leidenschaft unterstuetzte und dafuer sorgte, dass er bis ins hohe Alter die Stuetze in unserem Hobby sein konnte. Mir bleibt nur zu sagen und ich weiss, ich spreche fuer viele: - Danke Curt fuer diese schoene Zeit, wir sehn uns irgendwann wieder!

Siegfried Klinger

Jens Hill
Münsterstraße.10;App 17
6500 Mainz

Mainz, den 25.2.92

Hallo !

Vielen Dank für die prompte Zusendung der beiden letzten Ausgaben des Boten.Sie enthielten einige Informationen die mich als Horex Sammler interessierten, bzw. beim Lösen von Problemen nützlich sein dürften (z.B.der Nockenwellen-Artikel).Außerdem zeigten sie mir, daß einige Fragen anscheinend auf sehr viel Interesse stoßen, jedoch keine befriedigenden Antworten zu finden sind - Farbtöne der Lackierung ist eine, Sonderserien eine andere:
-Schwarz als Standardlack akzeptiert jeder, Fischsilbergrau als Sonderlack im Prinzip auch - aber ist Blaumetallic nur eine "Export-Farbe" ? Wie ist es mit Rot (ein inzwischen als Nachdruck erhältliches Plakat zeigt zumindest einen roten Steib S500 an einer 400er Regina, die Firma Kahrmann hatte vor einiger Zeit noch fabrikneue Originalkleinteile in Feuerrot (ca. RAL 3000) im Angebot, außerdem gibt es "Augenzeugen", die in den 50igern fabrikneue Reginas gesehen haben wollen, die ab Werk Rot waren .....)?
Gab es noch andere Farben, die gegen Aufpreis oder für Exportmodelle verwendet wurden?
-Welche Sonderserien bzw. in größeren Stückzahlen hergestellte Übergangsmodelle gab es ? So soll.es (laut "Augenzeugen"!!)
- Metallicblaue 350iger Reginas mit Steib LS200 (!),
- 400er mit angesetzten Schutzblechen (Modell'52),
- bei den frühen '50er Reginas schwarze Schalldämpfer, mechanischen Abblendschalter und keine (!!) Leerlaufkontrollanzeige,
- Victoria Vicky IV Mopeds, die durch HOREX- Typenschild, Steuerkopfemblem und Tankaufkleber in der Spätzeit zu HOREX-Mopeds wurden,

gegeben haben.
Ich denke, daß diese und andere Fragen doch durch die zahlreichen HOREX Freunde zu lösen sein müßten, zumal es zur Zeit noch viele Menschen gibt, die damals, sei es als Arbeiter, Händler oder Fahrer, mit HOREX zu tun hatten und daher noch am ehesten Bescheid wissen müßten.
Als dann, viel Spaß weiterhin mit HOREX und dem HOREX-Boten!

Mit freundlichen Grüßen

Jens Hill

Überholen von HOREX-

Resident/Imperator

Stoßdämpfern

A. Strack
Tel. o6126-6531



Wir benötigen:

1 Schraubzwinge 50 cm

1 Vierkantrohr 40 x 40 x 50 mm hoch, eine Seite zu
gegenüber 2 Löcher 10 mm Durchmesser an Unterkante

1 Rohr 50 mm Durchmesser x 80 mm hoch,
eine Seite zu. Schlitz 10 x 40 mm lang
durchgehend von unten. Gegenüber Fenster 45 x 50 mm hoch,
oben und unten 15 mm Steg

0,5 L Automatic-Getriebeöl, z. B. DEA-Deamatic

je Dämpfer 1 Wellendichtung CFW BA SL 11-24-8
und 1 Rundschnurdichtung 2 x 29 mm A Durchmesser

1 Ausdreher (Eigenbau) Y -förmig, eine Seite gekröpft und verstellbar
mit 2 Bolzen 4 mm Durchmesser x 4 mm lang

2 Rundeisen 10 x 100 mm lang

Gummi für obere Aufnahme (falls notwendig)
Opel Nr. 0444336, muß bearbeitet werden.
Für unten keine Alternative bekannt. Hier ist nur Einzelanfertigung
mit Drehbank oder Gießverfahren mit Devcon 60 (teuer) z. Zt.
möglich.
Für oberen und unteren Gummi sind Gießformen in Vorbereitung,
wodurch die Herstellung in den Originalmaßen möglich sein wird.

Demontage - Zwei Möglichkeiten

1. Sprengstift austreiben, oben und unten ein Rundeisen einstecken, eine Seite an festem Gegenstand anbinden, zweite Seite mit Abschleppseil an PKW, Dämpfer mit Decke umwickeln und auseinanderziehen.

2. Obere Hülse ausdrücken, hierbei kann der Gummi zerstört werden, Gummi entfernen, Sprengstift austreiben und obere Halterung erwärmen. Durch den Federdruck können sich die Teile lösen. Vorsicht ist geboten, denn Halterung, Alu-Hülse und Feder fliegen durch die Werkstatt, wenn wir sie nicht sichern. Andernfalls muß gezogen werden.

Nun haben wir den Dämpfer vor uns, welcher oben verschraubt ist. Die beiden Sacklöcher der Verschraubung bohren wir mit 4 mm bis zur Wellendichtung durch. So haben wir mehr Halt für unseren gabelförmig gebogenen Spezialschlüssel mit Bolzen 4 mm Durchmesser und 4 mm lang. Man kann nun das Gewinde erwärmen oder durch leichtes Klopfen lockern. Die Verschraubung geht leicht heraus. Die Hubstange ist meist i. O., sonst muß sie neu angefertigt werden. Unter der Verschraubung befindet sich eine Rundschnurdichtung, eine Scheibe mit Rand nach unten und die Abdeckung der Innenhülse. Alles wird mit Benzin gereinigt und getrocknet. Mit einem Durchschlag wird die alte Wellendichtung ausgetrieben, die Verschraubung um 1/10 - 1/15 mm ausgedreht und die neue Wellendichtung eingedrückt.

Sollte sich die untere Verkleidung der vorderen Dämpfer nicht beim Auseinanderziehen gelöst haben, nehmen wir ein dickes Brett oder Kantholz, bohren ein großes Loch hinein. Dieses Loch wird entsprechend Dämpfergehäuse angeschrägt. In diese Aufnahme wird der Dämpfer gesteckt und kann nun, durch Schläge mit dem Gummihammer auf das Rohr, vom Gehäuse getrennt werden.

Dämpferunterteil reinigen und neu lackieren. Aluoberteil polieren, ebenso Aluhülse. Beide Teile müssen leicht ineinander gehen. Auch das Oberteil sollte leicht in die Hubstange gehen. Stimmen die Löcher überein? Die Umschaltung der hinteren Dämpfer von 1 auf 2 Personen ist oft nach unten gebogen. Sie sollte rechtwinklig abstehen. Gummi oben ersetzen,

falls notwendig. Neuen Gummi eindrücken, vorher an Schleifscheibe mittig der Form anpassen, dann Hülse, evtl. mit etwas Seife einpressen. Diese sollte am hinteren, linken Dämpfer innen weiter herausstehen, da dieser sonst am Kettenkasten scheuern kann.

Montage vorderer Dämpfer:

Vierkantrohr unten anschrauben, im Schraubstock befestigen und gegen seitliches Kippen mit Lappen sichern. Verkleidung auf Dämpfer schieben und Tragscheibe für Feder einlegen. Innenhülse in untere Passung einsetzen. Es sind dann noch ca. 15 mm bis zum Rand. Etwa 60 cm3 Öl einfüllen. Hubstange einführen und pumpen, wobei wir die Innenhülse mit einem Schraubendreher nach unten drücken. So entweicht restliche Luft. Das Öl sollte nun bei eingedrückter Hubstange etwas unter dem Gewinde stehen. Tiefster Stand der Hubstange unter Berücksichtigung von Gummischeiben und obiger Halterung! Nun die Abdeckung der Innenhülse genau einsetzen, darauf die Scheibe mit Rand nach unten. Das nun evtl. darüber stehende Öl absaugen, Rundschnurdichtung einlegen, Verschraubung eindrehen und festziehen. Hubstange nun ganz herausziehen und 6 Gummischeiben 32 mm Durchmesser aufschieben, Trichterseite nach unten. Jetzt wird die Feder 5,5 x 45 x 220 mm eingeschoben und die letzte Gummischeibe 34 mm Durchmesser eingesetzt. In dieser Reihenfolge geht es am besten.

Ist der Kunststoffring am Unterteil, welcher die Alubüchse führt, noch in Ordnung?

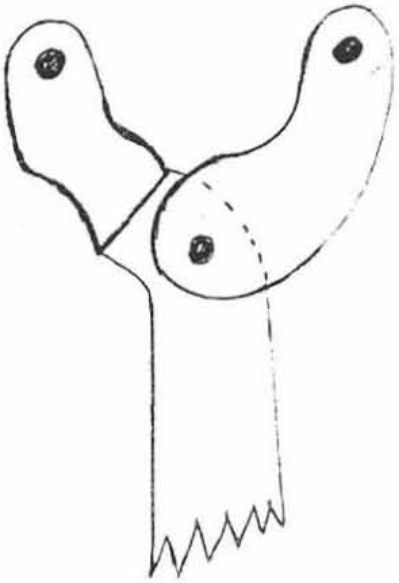
Wir umwickeln nun das Unterteil mit einem Tuch um den neuen Lack zu schützen und schieben die Aluhülse darüber. Das Ganze aus dem Schraubstock nehmen und dafür die Schraubzwinge senkrecht einspannen. Nun kommt der Dämpfer dazwischen, versehen mit der oberen Eindrückvorrichtung, Fenster nach vorn. Beim Zusammendrücken erscheint nun die Hubstange im Fenster und die obere Halterung kann durch das Fenster auf die Stange geschoben werden. Nachdem Loch auf Loch steht, wird von der Schlitzseite ein 3,5 - 4 mm Durchschlag bis auf ca. 3 mm durchgesteckt. Wir nehmen nun den Dämpfer aus der Zwinge und können von der Gegenseite mit dem Schraubstock den Sprengstift eindrücken. Die restlichen 3 mm treiben wir mit dem Durchschlag ein.

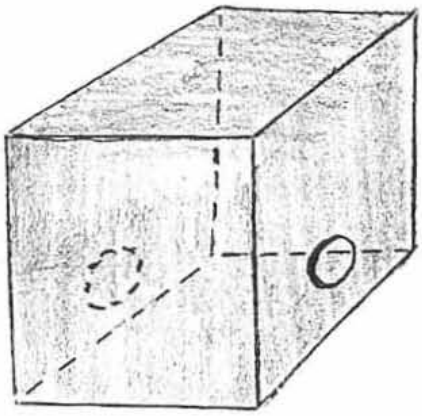
Dämpfer hinten (nur Abweichungen zu vorne):

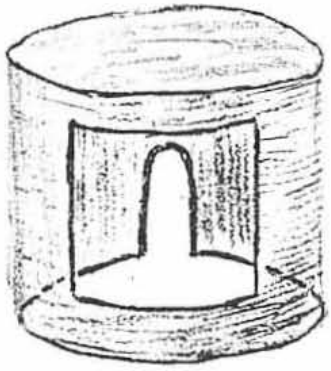
Etwa 90 cm3 Öl. Scheibe mit Spalt für 1 und 2 Personen einsetzen, Winkelstück mit langem Teil nach oben und unten in Spalt gegen verdrehen. Rohr an den meist blankgescheuerten Stellen und dem unteren Rand mit Kupferpaste einstreichen, Rohr mit den 4 "Spitzen" aufschieben, Umschalthebel in die Aussparung.
Geht alles leicht? Rundschnurdichtung einlegen, geht auch ohne. Untere Hülse in Arretierung. Zwei Gummischeiben 32 mm Durchmesser, Feder 6 x 48 x 210 mm, Aluhülse gegen verdrehen sichern, Umschaltung 1 - 2 geht sonst nicht richtig.

An der oberen Hülse befindet sich ein Kerbstift, der durch die Hülse bis in eine Bohrung der Feder geht, diese gegen verdrehen sichert und somit die Umschaltung von 1 - 2 gewährleistet. Obere Eindrückvorrichtung an dieser Stelle etwas ausfeilen.

Diese Anleitung ist für "Schrauber" gedacht und nicht für Profis, die es mit entsprechendem Werkzeug besser können.







Albert Eringfeld

HOREX

Nachf.
Dämpfer
K-Kasten
WZ-Kasten
Filter-V.A.
Bleche
Kickstarter
Fußrasten
Schellen
Krümmer
Felgen
Federn
V.A.-Teile
und vieles mehr
Tel.
00318355
2223

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





05276
8404

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

Zeitgeschichte

Zwei Taschenbuecher vom Verlag "Piper" boten mir in der letzten Zeit eine aeusserst interessante Lektuere. Das Eine, ist der Bildband zum Anderen. Geschildert wird die Vorgeschichte und der Werdegang der "BMW". Da diese Geschichte in vielem parallel zur Geschichte der Motoren Fabrik (MO), Columbus und Horex verlaufen ist, macht die Lektuere dieser Baende, auch fuer Horexinteressierte Sinn. Flugmotore hier wie dort. Wiederanfang nach dem ersten Weltkrieg mit Einbaumotoren. Motorraeder vor und nach dem zweiten Weltkrieg. Wer den Dampfhammer 2 gelesen hat, wird diese Baende und hier besonderst den Bildband mit seinen mehreren Hunder Bilddokumenten, als willkommene Ergaenzung betrachten. Unsere Meinung "Sehr empfehlenswert" Der Bildband hat die Piper Nr. SP 1442 und die ISB Nr. 3-492-11442-3 und kostet 29,80 DM. Der nicht minder empfehlenswerte Textband hat die Piper Nr. SP 1441 Und die ISB Nr.3-49211441-5 auch 29,80 DM . Der Autor beider Buecher ist Horst Moennich, der die Geschichte im Auftrag der "BMW", im Jahre 1989 zusammen trug.

Die Fahrbrille fuer Brillentraeger

Helmut, selber Brillentraeger gab uns den Tip. Helmut ist tagsueber unter 069-30516015 und abends unter 06190-4584 erreichbar. Die Firma "GIORGIO NANNINI" aus Modena Italien fertigt eine Motorradfahrerbrille mit eingebauten Dioptrieglaesern, so das jeder Brillentraeger die fuer ihn notwendigen Brillenglaeser einsetzen lassen kann. Helmut hat seine GN Brille bei Optik Gerhard Haensel Rotenhofstr.2 in 6234 Hattersheim Tel. 06190-4457, mit seiner Dioptriezahl bestellt und geliefert bekommen. Das Quatitaetsurteil von Helmut lautet 3-4.

Regina Rundgehaeuse Kurbelwellen Axialspiel

Im letzten HB Seite 19 "Montagehinweis..." fragten wir nach einer Werks Montageanleitung fuer diese Motore. Dieter von den HF Darmstadt hat sie uns freundlicherweise zugeschickt. Besten Dank!
-Doch nun die Aenderung zu unserem Bericht.
Das Axialspiel wird nicht wie behauptet mit 2/100 bis 4/100 eingestellt, sondern etwas groesser mit 5/100 bis 7/100 gewaehlt. Auch wird in der Anweisung auf den Einbau des Kolbens hingewiesen. Die Einfraesung (Ventiltasche) im Kolbenboden kommt an das Einlassventil.

Horex Rennfahrer Motive

Im HB 1/92 Seite 18 machten wir auf ein SB35 Motive, dass in verschiedenen Groessen zu haben ist, aufmerksam. Bei derselben Firma ist auch der Horex-Rennfahrer unter der Bestellnummer 131 in den verschiedenen Groessen erhaeltlich.

Der kleine Galvaniseur

Wenn man lange Zeit etwas nicht mehr gemacht hat, so ist man froh wenn man einige Notizen uber die Taetigkeit hat. So ging mir das auch beim Verzinken. Ich nahm mir den HB 4/89 Seite 5 bis 7 und habe nach dem Lesen mit dem Aufbau meiner Galvanik begonnen. Doch das Ergebnis war miserabel. Das zu verzinkende Gut wurde nur Schwarz. Was wurde falsch gemacht? Wir hatten in besagtem Artikel die Polung falsch angegeben. Richtig ist: An das Zinkblech kommt der Pluspol + und an das zu verzinkende Gut der Minuspol - . Bitte auf Seite 7 Zeile 2 und 3 berichtigen.

Zierleisten, Kinderhelme, Kettenritzel.

Wie ich der Zeitschrift "MAICO LETTERS" entnehmen konnte werden Zierleisten fuer Sitzbaenke, durch Kraftradteile H. Juergen Schwarz, Postfach 250345 in 5600 Wuppertal 2 Tel. 0202-661861 bis 63, Fax 0202-663527, geliefert. Diese Firma hat seinerzeit das Denfeld Programm uebernommen.
-Eine Firma fuer Ritzel und Ketten ist, Ketten-Theis GmbH Alter Militaerring in 5000 Koeln 41 Muengersdorf, Tel. 0221-496445 Fax 0221-496904. Siehe auch HB 4/91 Seite 21.
-Helme fuer Kinder sind erhaeltlich bei Reichler GmbH, Zum Bauckmert 20 in 5275 Bergneustadt-Wiedenest, Tel. 02261-42449. ECE- gerechte Helme gibt es ab 100,-DM.

86 Nockenwellen

86er Nockenwellen Siehe HB2/91 Seite 22 und HB 4/91 Seite 22 werden jetzt auch bei Herbert Ammon gefertigt, siehe Anzeige in diesem Heft.

Treffen-Ausstellungen-Maerkte

+Ausfahrttermine des HC Taunus 26.4 , 29.6 , 19.7 , 1 und + 2.8 , 22.8 , 20.9/18.10 Info bei Marina Tel. 06172-81898 +

+Vet.Rennen VFV K.Reese Tel.06158-85501: 24.4 Einstellfahrten w-5489 Nuerburgring , 16.5 o-6550 Schleiz , 23.5 o-6601 Neumuehle , 11.7 CSFR Most , 15.8 w-6479 Schotten , 12.9 w-6832 Hockenheim.

+Vet.Rennen Oesterreich H.Brandstetter Tel.0043-7252-26107: 15.8 A-? Damberg , 5.9 A-? Sauzahn.

+Vet.Rennen AFAMAC, 40 Place du Marechal Augereau, F-77610 La Houssaye en Brie, Frankreich: 17 u. 19.4.Paul Ricard, 23 u. 24.5.Magny-Cours, 12 u. 13.9.Nogaro, 10/11.10.Le Mans.

+Vet.Rennen Mrs. Kim Wilkinson, Atherton House 36, Fulwood Row, Preston, Lancashire PR2 6SL, England: 19.4. Mallory Park, 23 u. 24.5.Cadwell Park, 18 u. 19.7.Tree Sisters, 29 u. 30.8.Pembrey, 5.9. Snetterton, 10.10. Cadwell Park.

-11 bis 12.4. Markt in w-6700 Ludwigshafen

-12 bis 19.4 Fernfahrt Durch die Toskana Tel. 06243-8956

-18 bis 19.4. Markt in o-5801 Ernstroda/Thueringen Tel.05665-2655

-24 bis 26.4. Hessen Nassau Marathon w-6348 Herborn bis 1939 Tel.02772-40788. Am 25.4. Zielfahrt zum Hessen Nassau Marathon auch fuer juengere Fahrzeuge Tel.02772-41222

+25.4. Markt A-4400 Steyr Tel. 0043-7252-26107

+25.4. Moto Giro d'Italia Telefax 0039-744-272223

+25.4. Vetr. Trial w-6349 Breitscheid Tel.05829-448

+26.4. Markt u. Treffen w-8260 Muehldorf Tel.08631-7367

-28.4 bis 2.5 Fernfahrt Paris Nizza Tel. 06343-8956

-1.5. Ausfahrt w-6537 Gensingen Tel.0671-44550

+1.5 XI. Rallye w-5350 Euskirchen MSC Dom-Esch e.v. Hasenpfad 2

-2 bis 3.5. 14.Motorrad Veteranen-Ausfahrt des MSC Reichenbach w-7080 Aalen Tel.07366/5587

-2 bis 3.5 Markt in w-7900 Ulm Tel. 0731-24452

-8 bis 10.5 3. Ostalb Ausfahrt Postfach 1252 w-7072 Heubach

+9.5. Tag des Motorradfahrers - ueberall -

+ -9.5 7. R.Kuechen-Gedaechnisfahrt w-6748 Bad Bergzabern + Tel.06349-8506 +

+16.5 Horex-Ausstellung des HC Taunus am Marktplatz w-6380 +Bad Homburg siehe HB 3/90 Seite 17 Tel. Marina 06172-81898 +

-16.5. 14. E.Molitor-Gedaechf. 7081 Aalen-Dewangen Tel.07366-5587

+16.5. Markt in w-8960 Kempten Tel.089-7851358

+17.5. Rallye w-7033 Herrenberg Tel. 0732-5132

+17.5. Treffen w-8901 Koenigsbrunn Tel. 08231-85447 u. 5915

-17.5. Rallye w-7100 Heilbronn Tel. 07134-8656

****

* W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G *

*- 9tes Treffen des Horex-Club Nederlande vom 22 bis 24.5. in * * Hunsel im Landesteil Limburg ca 15Km von Roermond * * (Venlo/Moenchengladbach) Info. J.Gorissen Margarethastraat 40 * * in 6014 AG Ittervoort Tel.0031-4756-6494 " Horex in Holland " *

****

+22 bis 24.5 Treffen Knallhuette bei w-6400 Bebra Tel.06622-5529

+23 bis 24.5 Hallenfest 6072 Dreieich 1 Tel.06103-62300 Christel+

+23 bis 24.5 Aust.+ Markt w-7063 Rudersberg Tel.07183-8170

+28.5 Treffen w-7176 Braunsbach Tel. 07183-41595

-28.5. Ausfahrt in w-8570 Pegnitz Tel.09241-6011
-29.5. Krabbentoern w-2250 Husum Tel.04841-6900
-30 bis 31.5 Wein-Rallye 6735 Maikammer bis 1945 Tel.06321-58161
-30.5. Rallye in w-? Laufen Tel. 07133-6861
+30.5. Vet. Trial w-5190 Gressenich Tel.05829-448
****
* W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G *
*-38te Horex-Sternfahrt zu Pfingsten 5 bis 8.6.1992 in w-2357 *
* Bimoehlen beim HC-Bad Bramstedt Info bei Markus Tel.04192-1414*
* Siehe HB 3/89 Seite 9, 3/90 Seite 15, 3/91 Seite 27 u.Anzeige *
****
+8.6. Classic TT Isle of Man: C&C Promotions, 172 Tower Road,
Wareherts, SG12 7LL, England
-12 bis 14.6 Friesland-Rallye w-2935 Bockhorn Tel.04453-71835
+12 bis 13.6 Vet. Cross S-? High Chapparal Tel. 004643530569
+13 bis 14.6 Markt in 2935 w-Bockhorn Tel.04453-73333
+14.6 Verkehrsnostalgie Oesterr. A-4400 Steyr Tel.0043-7252-26107
+14.6. Post-TT Classic Race Mallory Park: C&C Promotions, 172
Tower Road, Wareherts, SG12 7LL, England.
+19 bis 21.6 Rallye im Breisgau MRT Saegplatz 7 w-7838 Freiamt
+20 bis 21.6 Mc Intyre Races Schottland Tel. 0044-505-29759
+21.6 Vet. Cross GB-?Frensham England Tel.004425182263
+26.6 Treffen w-2125 Salzhausen Tel. 04825-7161
++++++++++
+27.6. Buecker-Treffen auf dem Werksgelaende in 6370 Oberursel +
++++++++++
+27.6. Treffen in w-6530 Gensingen neben Bruecke Tel. 06704-220
+26 bis 28.6 Loewen-Rallye in Traun: Gerhard Pfaller
Hanfpointstr. 98 A-4050 Traun Oesterreich
+27 bis 28.6 Gespanntreffen des Oldtimerclubs Leutershausen
St. Zorn Hindenburgstr. 6, w-8811 Leutershausen
++++++++++
+4 bis 5.7 2.Tagefahrt w-6072 Dreieich 1. Siehe HB3/90 +
+Seite 3 und HB 4/91 Seite 20 Tel. 06103-62300 Christel +
++++++++++
++++++++++
+4.7. Ausstellung des HC Hanau am Marktplatz in w-6450 Hanau +
+siehe HB 3/91 Seite 23 Uwe Tel.06181-28319 +
++++++++++
+10.7 Treffen A-4400 Steyr Tel. 0043-7252-26107
++++++++++
+ 24 bis 26.7. 4-Victoria Sternfahrt. Bis Bj.1958 +
+ in w-6580 Oberstein Tel.05323-82825 +
++++++++++
+5.7 Vet. Cross Thornhill Schottland Tel. 004484830881
+5 bis 10.7 Fernfahrt Milano-Taranto Fax 0039-75-607223
+11.7. Vet.Trial Irma Hackel Reisersberg 13,8391 Roehrnbach
+11.7. Inntal-Rallye Tel. 08631-7367
++++++++++
+ W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +
+-17 bis 19.7 Horex Sommerfest bei Fritz w-7189 Mainkling +
+ Frankenhart naehe Creilsheim Tel.07959-634. HG Mainkling +
++++++++++
+18.7. Vet. Trial Tel. 05829-448
-18.7. VII Hopfenmeile w-8069 Wolnzach Tel.08442-8389
+25.7. Treffen in w-6694 Marpingen Tel. 06853-3644
++++++++++
+25 bis 26.7. Treffen Wirzenborner Liss in w-5430 Montabaur- +
+ Wirzenborn mit kleinem Markt . Tel. Horex-Freund Hans-Peter +
+ Tel.02602-8706 +
++++++++++
-Juli/August Treffen in w-3556 Oberweimar Tel.06633-7867

+27 bis 1.8 Tour de Suiss bis Bj.52 Alain Rochat, C.P.873, CH-1212 Grand Lancy Schweiz
-1.8. Rallye Kannenbaeckerland w-5412 Ransbach Tel. 02623-4255
-1 bis 22.8. Ostseetour durchs Baltikum Tel.06243-8956
-14 bis 16.8. Veteranenfahrt Norddeutschland bis 1945 und Windmill-Trophy bis 1930 in 2358 Kaltenkirchen Tel. 04101-31776
-15 bis 23.8. Fernfahrt 2000km durch Deutschland Tel.02434-5156
+15.8. Rallye w-7742 St. Georgen Tel. 07725-7593
+15 bis 16.8. Classic-Meeting w-4300 Essen Tel.0209-209157
+22.8. Vet. Trial w-3111 Brockhoefe Tel.05829-448
-28 bis 30.8. Fernfahrt Scheveningen-Louxemburg-Scheveningen Tel.06243-8956 Fax 06243-7553 W. Steinmetz.
+29.8 Treffen w-5928 Bad Laasphe-Oberndorf Tel. 02754-1297
+29.8. Rallye in w-6537 Gensingen Tel. 06704-2208
-30.8.Luthringshauser laedt zum Museum 6756 Otterbach 06131-14331

++
+ W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +
+-4 bis 6.9 Horex-Treffen Buschwiese 6380 Bad Homburg v. d. H. +
+ Dornholzhausen beim MSC Bad-Homburg Tel.06172-35822 +
+ Siehe HB 4/90 Seite 14, HHB 4/91 Seite 19 +
++

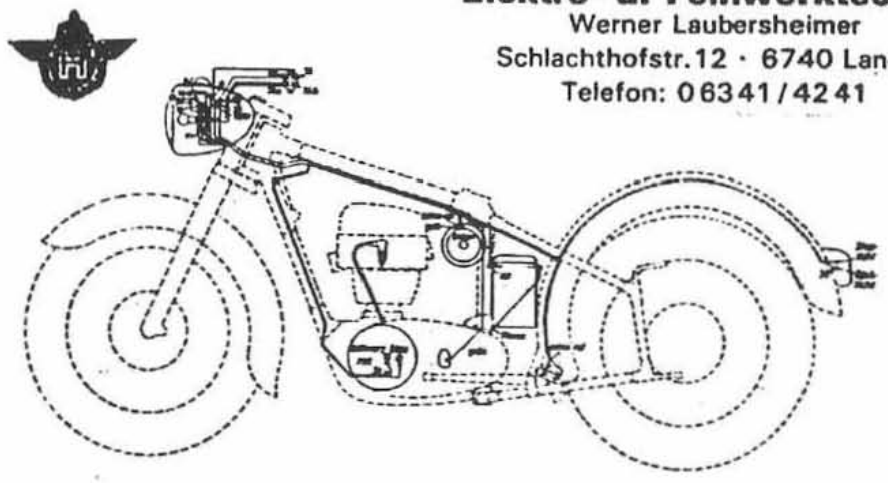
+12.9 Vet. Trial w-3501 Fuldabrueck Tel. 05829-448
+13.9.Vet.Cross F-? Beuval Tel. 003335328169
+18.9 Deutschlandfahrt -ueberall- Tel. 02391-10657
-19.9 Rallye in w-8755 Alzenau siehe HB 4/90 S. 14 Tel.06023-2683
+19 bis 20.9 Markt in NL-9331 He Norg Tel.0031-5928-12486
+26 bis 27.9 Markt in w-3500 Kassel Tel.0731-24452
+3 bis 4.10 Rally w-5232 Flammersfeld Tel.02685-686 Siehe HB 1/92

++
+-3.10.Ausstellung in 6072 Dreieich 1 Tel. Christel 06103-62300 +
++

+10.10 Markt in w-6800 Mannheim
-11 bis 25.10 Rundfahrt Elsass/Schwarzwald Tel.06243-8956
+24.10 Markt A-4400 Steyr Tel. 0043-7252-26107
+8.11 Oldiemanie w-6070 Langen Tel.06103-53850

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

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.



EIN TOLLES STRASSENRENNEN

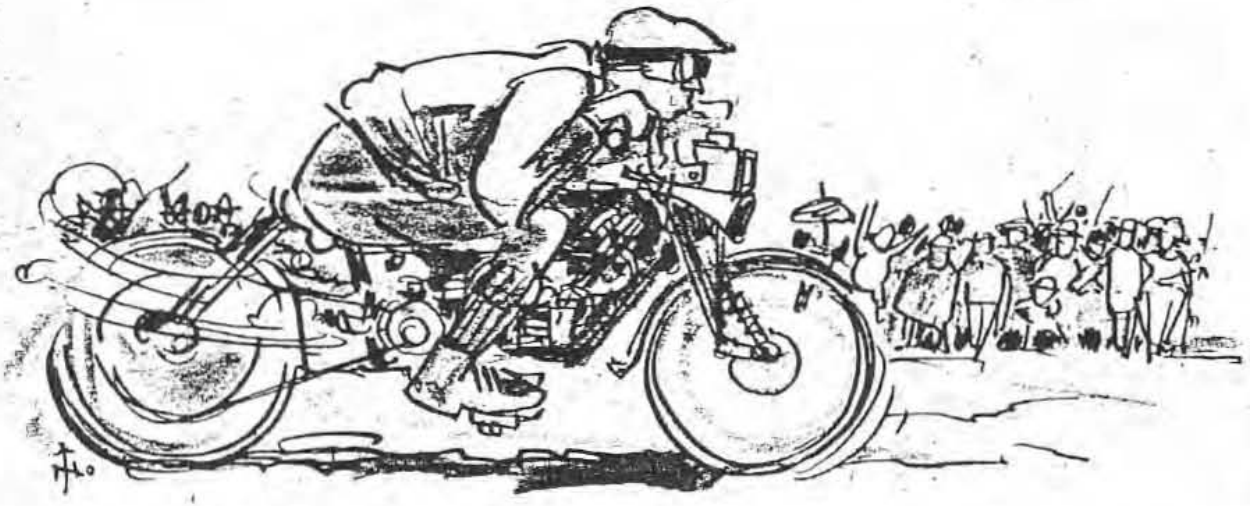
ANNO 1908

Nach dem großen sportlichen und finanziellen Erfolge des Berlin-Treptower Bahnrennens am 5. 5. 1907 plante der Vorstand des Motorklubs Werneuchen 1906 im Frühling 1908 eine weitere Veranstaltung. Ich hatte damals soeben ein Straßenrennen in Belgien gewonnen, war am 31. Mai in Hannover auf der Zementbahn Pferdeturm siegreich gefahren, und da war es mir verständlich, daß mich meine Klubkameraden und die Werneuchener auch einmal in der Heimat auf dem Rennvierzylinder sehen wollten. Anno 1908 war es im gesamten Deutschen Reich unmöglich, die behördliche Genehmigung für ein Motorrad-Straßenrennen zu erlangen. Ich sah mich zunächst in aller Stille nach einer geeigneten Rennstrecke in der Werneuchener Umgebung um und entdeckte einen 25 km langen Rundweg, der durch einsame Gegenden führte und auf welchem nur ein einziges Dorf, Hirschfelde, zu durchfahren war. Über die behördlichen Schwierigkeiten setzten wir uns ohne langes Debattieren hinweg und hofften im stillen, daß uns keine Dienststelle etwas in den Weg legen würde. Eine OMK gab es natürlich noch nicht, und im DMV-Gau Berlin-Brandenüberlassen, was mit heutigen Augen gemessen auf einer schwierigen 25-km-Strecke eigentlich ein Wahnsinn war und mich um alle Chancen bringen mußte. Damals machte ich mir deswegen wenig Sorgen und freute mich, daß ich überhaupt einmal in meiner Heimat und vor meinen engeren Landsleuten mein Können zeigen durfte.

Der große Tag des Rennens, ein strahlender Julisonntag 1908, brach an, und schon in der Mittagsstunde setzte eine Völkerwanderung zum Startort, dem 5 km entfernten Werftphuler Chausseehause an der Werneuchen-Tiefenseer Chaussee, ein. Ich war soeben dabei, noch eine letzte Proberunde auf der Rennstrecke zu absolvieren, als 3 km vor Werneuchen plötzlich mein Vierzylinder in voller Fahrt jäh verstummte. Da alles Zureden vergeblich war, blieb mir nichts weiter übrig, als die schwere Maschine im Schweiße meines Angesichts nach Hause zu schieben, wo ein Bruch der Unterbrecherfeder festgestellt und in letzter Minute beseitigt wurde.

Dann fuhr ich hinaus zum Startort, wo schon die gesamte Konkurrenz, von der 2 PS-FN-Einzylindermaschine bis zur 5 PS-Adler, in nächst nichts weiter übrig, als die spitze Ziegeleikurve, die unseren alten Rennfahrern von der „Märkischen Herbstfahrt" her noch gut in Erinnerung sein dürfte, in vorsichtiger Fahrt zu passieren, und dann jagte ich in tollem Tempo auf der sehr mäßigen Chaussee nach Hirschfelde davon, wo mich eine vollkommen unübersichtliche S-Kurve zum Abstoppen zwang. Des Kopfsteinpflasters halber durchfuhr ich das Dorf auf dem Fußsteige, und dann hieß es den Gashebel voll aufreißen, um aufzuholen, und da war es schon wieder aus mit dem hohen Tempo, denn nun mußte ich eine ca. 500 Meter lange Baustrecke passieren, wo die Straßendecke aufgerissen war und einem Sturzacker glich. Die Maschine flog von einer Seite zur andern, rutschte und holperte, aber dann war doch endlich die Strecke wieder frei. Der Wald versperrte jede Straßenübersicht, aber immerhin gab uns die Besetzung der gefährlichsten Punkte durch Klubkameraden einige Sicherheit. Wie die Windsbraut raste ich durch die gefährliche S-Kurve im Elswerder, und das Nächste was ich dann sah, waren 4 Radfahrer, die gemütlich auf der Chaussee bergauf nebeneinander herfuhren. Was habe

burg, in dessen Vorstand ich selbst seit 1907 saß, freute man sich natürlich auf ein Straßenrennen vor den Toren Berlins.
So nahm denn das Verhängnis, von niemand gebremst, ungehindert seinen Lauf. Die Länge des Rennens, das am 19. Juli 1908 stattfand, wurde auf 4 Runden = 100 km festgelegt, obwohl ich 6 Runden vorgeschlagen hatte. Hätte man meinen Rat befolgt, so wäre ich heute nicht mehr in der Lage, über diesen in jeder Hinsicht tollen Renntag zu berichten, wie sich später zeigen wird. Zugelassen wurden nur gewöhnliche Straßenmaschinen, die etwas „frisiert" sein durften. Zwischen den einzelnen nach der Motorenstärke gestaffelten Klassen gab es als Ausgleich Vorgaben in Minuten, und mir hatte man als dem bis dato erfolgreichsten Fahrer noch „Sonder-Gratifikationen" in Gestalt weiterer Vorgaben aufgebrummt. So mußte ich sogar den schnellsten der Konkurrenten, obwohl sie stärkere Motoren fuhren, mindestens 5 Minuten pro Runde an Vorgabe



Aufregung auf mich wartete. Alle Fahrer hatten die Auspufftöpfe abgenommen, und auch an meinem FN-Vierzylinder, übrigens meiner Privatmaschine, leiteten nur vier fingerlange Rohransätze die Auspuffgase ab. Ich war froh, als ich bei der Auslosung der Startnummern die Nummer 1 zog, wodurch ich mir manche Überholung ersparte. Die Straße war schwarz von Zuschauern, als Schorsch Tiebel, der Klubvorsitzende, die Startflagge senkte, und wie aus der Pistole geschossen sauste mein Vierzylinder davon. Ich legte mich flach auf die Maschine und jagte auf Werneuchen los. An der Ziegelei, unmittelbar vor der Stadt, standen auch die Zuschauer wie die Mauern. Ich wollte sie durch ein Hupensignal warnen, aber, oh Schreck! Der Gummiball von meiner Hupe war verschwunden! Das war eine böse Überraschung für mich, denn nun konnte ich doch keine Signale mehr geben, und das auf einer nicht abgesperrten Rennstrecke, die teilweise sehr unübersichtlich ist. Mir blieb daher zu-

ich da den Gummiball von meiner Hupe verflucht und geschrien, bis endlich eine Straßenseite frei wurde! Das war alles Zeitverlust für mich, und ich mußte immer wieder an die Vorgaben denken. Da war auch schon das Gielsdorfer Chausseehaus mit seiner sehr schweren spitzwinkligen Linkskurve da! Kupplung und Getriebe gab es Anno 1908 noch nicht, und so mußte ich die Geschwindigkeit stark herabmindern und im entscheidenden Augenblick mit den Pedalen nachhelfen. An dieser Kurve verloren übrigens die meisten meiner Konkurrenten viel Zeit, da sie nicht genügend Kurventechnik besaßen, worin ich ihnen als Rennfahrer erheblich überlegen war. Nun hatte ich endlich freie Bahn, und in wildem Tempo jagte ich am alten Heidekrug vorbei zur Prötzeler Chaussee, gewann die rechtwinklige Linkskurve mit Elan und schoß den 1100 Meter langen Berg zum Gamensee mit 90 Sachen hinab und hätte nun manche Sekunde auf guter Straße aufholen können, wenn ich eben mittels meiner Hupe hätte die Radfahrer von der Straße s c h e u c h e n können. Dann kam der Werftphuler Bahnübergang, und Sekunden später passierte ich zum ersten Male, stürmisch begrüßt, die Startlinie. Wie ich später erfuhr, hatte ich die erste Runde in 23,58 Minuten zurückgelegt, was vorher niemand für möglich gehalten hätte. Mein schnellster Konkurrent hatte 6,04 Minuten mehr gebraucht. Runde um Runde wurde nun absolviert und meine Nerven wurden durch die Unmöglichkeit, Warnsignale geben zu können, nicht wenig strapaziert. Mußte ich doch in den beiden gefährlichen Kurven in Hirschfelde und am Elswerder jede Sekunde damit rechnen, daß ich auf ein Hindernis stoßen würde, aber ich hatte trotz allem Glück und fuhr keinen Radfahrer über den Haufen. Auf den schlechtesten Straßenstrecken und namentlich dem Hirschfelder Katzenkopfpflaster schonte ich meine Maschine keinen Augenblick, denn ich

wollte siegen, siegen um jeden Preis! Endlich nahte ich in der letzten Runde dem Ziele, und ein Wald von Händen und Taschentüchern winkte mir entgegen, als ich mit 80 Sachen die Ziellinie passierte, und dann ging das Gratulieren los. Ich war immer froh, wenn diese Szenen glücklich vorüber waren, und warf mich ins Gras, um etwas zu verschnaufen. Und dann schickte mir der Zeitnehmer einen Zettel, auf welchem er mir mitteilte, daß ich die 100 km mit einem Stundendurchschnitt von 66,2 km durchfahren hätte und nicht mehr zu schlagen wäre. Nach und nach trudelten auch die Konkurrenten ein, und auch viele Berliner Kameraden hatten sich eingefunden, und so herrschte überall Hochstimmung. Mehrere Maschinen waren mit Pannen auf der Strecke liegengeblieben und mußten repariert oder eingeschleppt werden, was aber der Stimmung keinen Abbruch tat. Mein alter Freund Kurt Goldstein, der heute noch in Wuppertal lebt und damals an vielen Rennen teilnahm, erzählte mir, daß er und mehrere andere Berliner Kameraden sich an dem Rennen hätten beteiligen wollen, was jedoch durch Verspätung — Ursache: Pannen — unmöglich wurde. Mein FN-Vierzylinder hatte übrigens das Rennen ohne die geringste Störung durchgestanden. Ich übergab ihn meinem Mechaniker, der ihn nach Werneuchen zurückbringen sollte. Und nun ereignete sich etwas, was ich nie vergessen werde, und wenn ich hundert Jahre alt würde! Im gleichen Augenblick, wo sich der Mechaniker in den Sattel schwang, krachte die Maschine vorn zusammen: Die Federgabel war gebrochen! Ich wurde weiß wie die Wand und starrte auf die Maschine. Wäre das Rennen nur einen einzigen Kilometer länger gewesen, so hätte ich wohl den Todessturz getan.

Nachdem ich mich durch einen großen Kognak von meinem Schrecken erholt hatte, marschierten Zuschauer, Rennleitung und Rennfahrer Arm in Arm hinüber zum Walde, wo uns fröhliche Musik erwartete und ein großes Waldfest vom Stapel lief. Wir labten uns mit Kaffee und Kuchen, und dann begann auf dem Rasen der Tanz, und an der fliegenden Gastwirtschaft, die unser Vereinswirt Otto Hetzel aufgebaut hatte, flossen Bier und andere Getränke in Strömen. Ich hatte meinen Schock bald überwunden und machte feste mit, und so trieben wir es, bis die Dunkelheit hereinbrach. Bei Lampionbeleuchtung wurde fröhlich weitergefeiert und getanzt, und dann kam der glanzvolle Abschluß des Tages: Das große Feuerwerk, welches auf einer Waldwiese unser Kamerad Herrenkind abbrannte. Leuchtend stiegen die Raketen zum nächtlichen Himmel empor, und tausend Sterne stürzten verlöschend aus der Höhe hernieder. Ein allen Teilnehmern unvergeßlicher Tag hatte damit sein Ende erreicht, und bei einsetzendem Mondschein traten die Pärchen den Heimweg durch den Wald an. Ich behalte gerade diese Nacht mit ihrer poetischen Stimmung für immer in meinem Gedächtnis, denn unterwegs habe ich mich mit meiner späteren Frau heimlich verlobt.

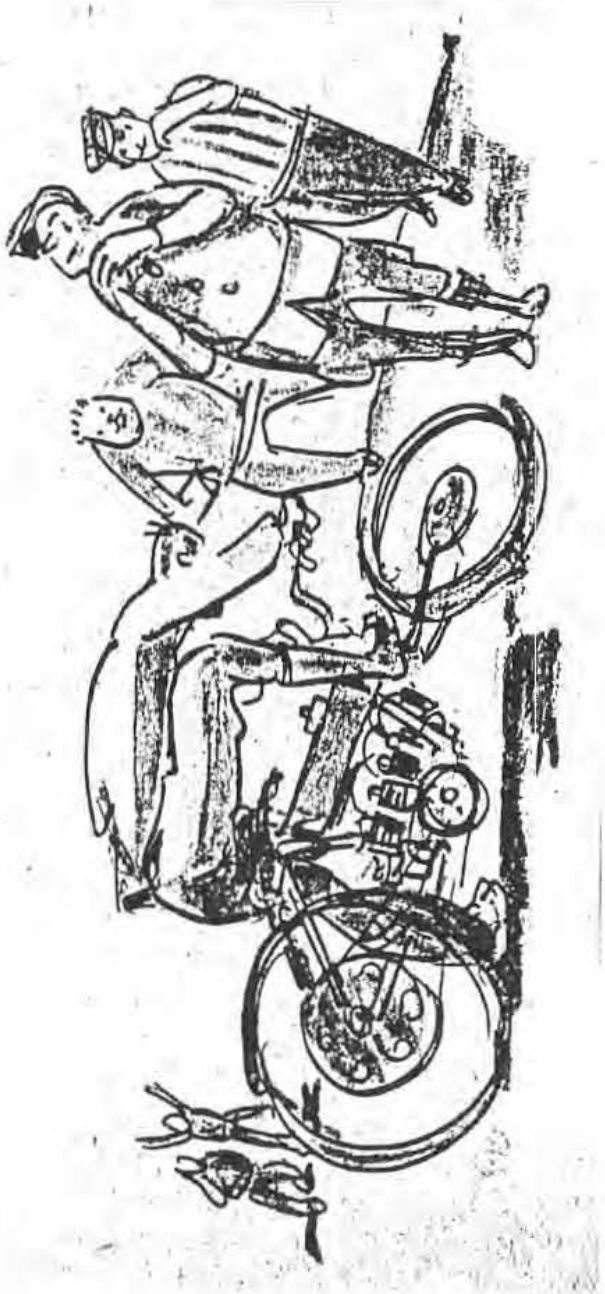
Bis hierher ist wohl alles in bester Ordnung verlaufen, aber nun kommt das dicke Ende. Am Montag früh erschien der Polizeidiener Ladwig beim Vorstandsmitglied Erich Hindenberg und lud ihn für 10 Uhr zum Bürgermeister Heggemann vor, der Hindenberg mit ernster Miene empfing. Gleich auf den ersten Blick sah dieser auf dem Tische die neueste Nummer des „Werneuchener Anzeigers" aufgeschlagen liegen und wußte nun, was die Glocke geschlagen hatte. Unser „Käse-Blättchen" hatte nämlich einen ausführlichen Bericht über den großartigen Verlauf des Rennens gebracht, inklusive Waldfest und Feuerwerk, und nun stellte der Ortsgewaltige in dieser Verbindung nach dem Verlesen des Berichtes hochnotpeinliche Fragen, die Hindenberg nur mit Ja beantworten konnte. Nur auf die Frage, ob das Rennen durch die Polizeibehörde oder den Landrat genehmigt worden wäre, antwortete er mit einem bescheidenen Nein, und ebenso auf die Erkundigung, ob das Waldfest und das Feuerwerk zur Genehmigung angemeldet worden wären. Mit stirngerunzelter Miene entließ der Bürgermeister Hindenberg, dem er zur besonderen Stärkung nachrief, daß die Sache noch ein gerichtliches Nachspiel haben dürfte, und darin hatte er recht.

Wir Betroffenen ließen deswegen durchaus nicht die Köpfe hängen und harrten mit Spannung der Dinge, die da kommen sollten. Es dauerte auch gar nicht lange, da flatterte ein Strafbefehl von 50 Mark auf meinen Tisch, und den anderen Kameraden erging es nicht besser. In einer schnell zusammengerufenen Mitgliederversammlung beschlossen wir, daß ich die 50 Mark bezahlen sollte, während die anderen Kameraden Widerspruch erhoben. Und nun kam es, wie es kommen mußte: Wir erhielten jeder eine Ladung zum Termin vor dem Amtsgericht in Altlandsberg, die Kameraden als Angeklagte, ich als Zeuge. Ganz Werneuchen sprach in diesen Tagen von nichts anderem als unserem Prozeß, und am Morgen des Verhandlungstages versammelten wir uns in durchaus nicht gedrückter Stimmung im Vereinslokal Hetzel, wo wir uns noch durch kräftige Getränke ausgiebig stärkten, und dann fuhren die Pferdefuhrwerke vor, die uns nach dem 7 km entfernten Altlandsberg zum Amtsgericht brachten, und mehrere Werneuchener begleiteten uns als „Kriminal-Studenten". Auch in der „Gerichtslaube" waren noch einige Runden fällig, bis wir uns zum Amtsgericht begaben. Bald wurde die Sache „Hindenberg und Genossen" aufgerufen, und wir betraten schmunzelnd den Gerichtssaal. Die „Angeklagten" blieben mitten im Saale stehen, bis der Amtsrichter ihnen zuwinkte, sie möchten sich in die Anklagebank setzen, was von Hindenberg falsch verstanden wurde, der dem Amtsrichter höflich zurückwinkte und mit den an-

dern stehenblieb. Endlich klärte der Gerichtsdiener die Angeklagten auf, und nun nahm Hindenberg als erster auf dem Armesünderbänkchen Platz und legte seinen steifen Hut, heute „Praliné" genannt, neben sich auf die Bank. Prompt setzte sich Schorsch Tiebel ahnungslos auf den Hut, sprang aber sofort wie von der Tarantel gestochen auf und hielt den zerbeulten Steifen in seiner Hand. Ein gewaltiges Gelächter, dem sich selbst das hohe Gericht nicht ganz entziehen konnte, brach im Saale los, und diese muntere Stimmung hielt die ganze Verhandlung hindurch zum Gaudium des Publikums — in Altlandsberg kannte uns jedes Kind — an.

Das Frage- und Antwortspiel zwischen Richter und Angeklagten begann, und immer wieder ergab sich der gleiche Tatbestand: Alle Angeklagten schoben alle Schuld und Verantwortung auf mich, der ich mein Strafmandat bezahlt hatte und nicht noch einmal bestraft werden konnte. Die Zuschauer heulten vor Vergnügen, während ich den Zerknirschten spielte und mir oft kaum das Lachen verbeißen konnte. Dem armen Amtsrichter lief der Angstschweiß übers Gesicht, während die Angeklagten mit strahlender Miene den Fortgang verfolgten. Selbst der Amtsanwalt, der hier den Staatsanwalt vertrat, guckte verdächtig oft tief in die Akten, um sein Lachen zu verbergen. Als man lange verhandelt hatte, war man genauso weit wie zu Beginn, und alle Angeklagten hatten einmütig ihre Schuld bestritten, und ich hatte in jedem einzelnen Falle die gesamte Verantwortung auf mich genommen. Von meiner Vereidigung hatte der Richter schon im Anfang Abstand genommen, und so konnte ich getrost das Blaue vom Himmel herunterlügen und tat es auch.

Endlich machte der Amtsrichter erschöpft Schluß, und nach längerer Beratung wurden alle Angeklagten zu Strafen, die unter dem früheren Strafmaß lagen, kostenpflichtig verurteilt. Noch ehe das Gericht den Saal verlassen hatte, gab Schorsch Tiebel die Parole aus: Treffpunkt „Gerichtslaube", gegenüber vom Amtsgericht! Wir Zeugen holten uns unsere Zeugengebühren, Fahrkosten etc., und dann eilten wir hinüber zur Gaststätte, wo jeder einzelne mit Geheul empfangen wurde. Neben der Tür stand „Angeklagter" Tiebel und hielt einen Hut auf, in welchen sämtliche Zeugengebühren — auch die des Polizeisergeanten Ladwig — wanderten. Zu meinem Erstaunen war auch fast die gesamte Zuhörerschaft aus dem Amtsgericht anwesend. Auch unsere Fuhrleute taten die Fahrkosten in Tiebels Hut, und nun hielt Tiebel eine zündende Ansprache und lud alle Anwesenden zu einem kräftigen Umtrunk ein. Im gleichen Augenblick erschien die Bedienung mit einem großen Wassereimer voll Münchner Bier. Daraus füllten wir zur Transportersparnis nach Bedarf fleißig unsere Halbliterkrüge, und so entwickelte sich in kürzester Frist eine ausgelassene Stimmung, der sich niemand entziehen konnte. Selten im Leben habe ich soviel gelacht wie an diesem denkwürdigen Tage. Ich hätte nie geglaubt, daß wir in Altlandsberg soviel Freunde hätten, denn immer mehr fröhliche Zecher fanden sich ein und wurden von uns wie alte Bekannte freigebig bewirtet. Es dunkelte schon stark, als wir endlich unsere Fuhrwerke bestiegen und unter dem Jubel der Altlandsberger die Heimreise antraten. In Wegendorf wurde selbstverständlich bei Klubkamerad Wernicke Station gemacht. In weiser Voraussicht hatte dieser schon in seiner Gastwirtschaft eine lange Tafel für uns zurechtgemacht, und so konnte ohne jeden Zeitverlust das fröhliche Zechgelage seinen Fortgang nehmen, nur, daß als Freunde jetzt die Wegendorfer daran teilnahmen. Manche Runde wurde vertilgt, und manches Hoch wurde auf unseren Bürgermeister Heggemann, der uns den ganzen Braten eingebrockt hatte, sowie den Amtsrichter ausgebracht. Wir waren alle in einer Stimmung, wo man nichts nachträgt. Gegen Mitternacht traten wir in gehobenster Stim-





mung die letzte 4,5 km lange Etappe an. Unterwegs mußten wir im Wegendorfer Walde noch einmal haltmachen. Es hatte sich nämlich herausgestellt, daß uns ein Mann abhandengekommen war. Zwei Kameraden, die noch gut auf den Füßen waren — das ist nur relativ gemeint — begaben sich zu Fuß ein Stück zurück, und bald entdeckten sie auf der Chaussee trotz Dunkelheit den vermißten Kameraden, der dort den Schlaf des Gerechten schlief. Er war, wie sich später herausstellte, unbemerkt vom letzten Wagen gefallen und hatte sich eingebildet, er läge schon daheim in seinem Bett.

Das letzte Stück des Weges verlief programmmäßig, und so trafen wir denn wohlbehalten wieder bei unserem Vereinswirt ein, der allerdings als Angeklagter an der „Expedition" nach Altlandsberg teilgenommen hatte. Hier wurde der letzte Schoppen genehmigt, der sich bis in die Morgenstunden ausdehnte. Am nächsten Tage feierte man uns in Werneuchen wie Helden, und es währte noch geraume Zeit, bis wieder Beruhigung eintrat. Bemerkenswert ist übrigens, daß kein einziger von den Kameraden eine Entschädigung aus der Klubkasse annahm, die seit dem Treptower Rennen bis zum Rande voll war, und Schorsch Tiebel, der nun schon seit 1945 unter dem grünen Rasen ruht, sagte mir anläßlich des 25jährigen Klubjubiläums 1931, daß der Spaß ihm und allen Kameraden gern und gut die 500 Mark wert gewesen wäre, die er uns samt den Gerichtskosten damals gekostet hat.

Fast 50 Jahre sind nun schon seit dem Rennen von 1908 vergangen, und dieses Rennen bei der kleinen Stadt Werneuchen, 27 km von Berlin, hat späterhin wirklich Geschichte gemacht. Bis 1923 haben wir es — wenn auch in kleinem Kreise und inoffiziell — alljährlich im Klub ausgefahren, 1920 sogar nur mit Hilfsmotoren, und ich gewann es ohne Ausnahme in jedem Jahre, aber dann kam der große Tag für Werneuchen: Der DMV beschloß, auf dieser Strecke alljährlich den letzten Lauf der deutschen Straßenmeisterschaft auszutragen, und wenn ich nun auch nicht mehr aktiv in die großen Motorenschlachten eingriff, so hatte ich doch alljährlich die große Freude, die großen Asse des deutschen Motorradsportes auf dieser von mir 1908 entdeckten und späterhin ausgebauten Rennstrecke um den Endsieg in der deutschen Straßenmeisterschaft kämpfen zu sehen. Ich bin sicher, daß mancher der alten Kämpen von damals lächeln wird, wenn er hier wahrheitsgetreu liest, wie es Anno 1908 im Motorradrennsport und insbesondere auf dieser Rennstrecke aussah.

Anmerkung der Redaktion: Es gibt humorlose und äußerst empfindliche Leute — drum: Mit Opa Geuders Gerichtssitzungsschilderung soll keineswegs die Würde irgendeiner Institution angetastet werden. Die Sache ist ja schon lange her, und über die (vielleicht) gute und (auf jeden Fall) alte Zeit senkt sich der Schleier des Vergebens und Vergessens . . .

Ernst Geuder



Vorsicht schwarzer Horex-Humor! bitte nicht das Gemuet verkohlen

"Wie steht es denn mit dem Kundendienst ?" - Fragt der misstrauische Imperator-Interessent den Haendler. - "Oh,- prima, jede Imperator bekommt kostenlos einen neuen Bundesbahnfahrplan dazugelegt."

"Unser Sohn kann schon mit 11 Monaten laufen !" - Sagt der Resident Fahrer zu seinem Freund. Dieser Antwortet: - "Recht so, was der Sprit, den deine Resi so braucht kostet, da kann man gar nicht frueh genug mit dem Laufen anfangen."

Der Vater Schimpft: "Dein Zeugnis laesst aber allerhand zu WUENSCHEN uebrig." "Au fein, dann WUENSCHE ich mir ein Horex-Rebell-Moped Papi ! "

Zwei Motorraeder stehen auf dem Parkplatz. - "Wohin?" Fragt die BMW. - "An den Neckar !" - Knurrt die NSU. - "Ich will ja nicht angeben," - meint die BMW - "aber ich fahre in die Alpen !" - "Trifft mich ueberhaupt nicht," - sagt die NSU - "im Taunus habe ich eine Regina getroffen, die faehrt ueberhaupt nie richtig."

Nachtrag Motormacher

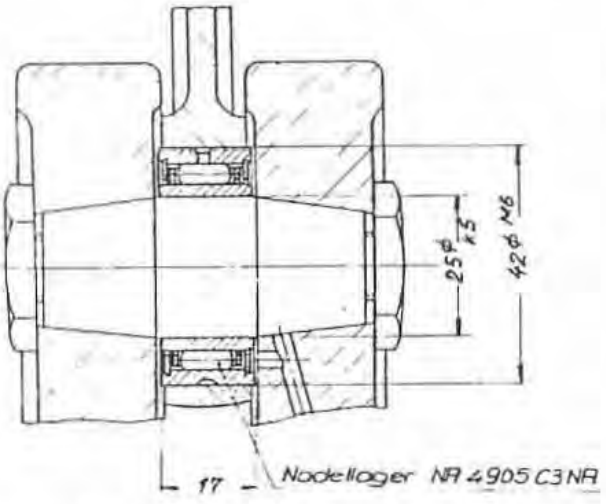
Im HB 1/92 Seite 12 " Wer macht mir den Motor" haben wir noch drei Telefonnummern vergessen, zum einen Horst fuer Imperator 04407-5777, Karl-Heinz fuer Regina4 06203-16462 und nicht zu letzt Wilfried Tel.07231-55909 fuer Regina0 bis 4

Ist die Resident ein Oeler?

Christian Tel. 09502-7448 hat uns geschriegen wie er seiner Resi das oelen abgewoehnte. Wir erinnerten uns an die durch Curt + vorgenommen Massnahmen unseren Motor garnicht erst oelen zu lassen. Bei der Resi gibt es vier Ausfuehrungen der Zylinderkopfbefestigung. Die zwei Ausfuehrungen mit kurzen M10 Stehbolzen bis Motornummer 083390 oder M11 ab Motornummer 0833911. So wie die zwei Ausfuehrungen mit langen Stehbolzen M10 Motornummer ? Oder M11 bis Motornummer 083534. Die Dichtungsmassnahmen der langen Ausfuehrung werden in Christians Leserbrief beschrieben. Wir wollen die Massnahmen fuer die kurzen Stehbolzen beschreiben. Es ist ganz einfach. Nachdem der Kopf mit den 4 Gewindebuechsen 08144300 aufgeschraubt und korrekt angezogen wurde, wird der Spalt zwischen Gewindebuechsen und Zylinderkopf mit Siliconkautschuk (Dirko) abgedichtet. Denn, auf die dort teilweise vorgesehenen O-Ringe ist, wegen der rauhen Zylinderkopfoberflaeche und den nicht konzentrischen O-Ringauflageflaechen, kein verlass auf Dichtheit. Auch beigelegte Kupferscheiben 10mm oder 11mm wie vom Werk vorgesehen, bringen nicht immer einen dichten Resident Motor. Das Oel kriecht durch die Gewindegaenge und tritt dann am Zylinder aus. Noch etwas ist mir damals am Resimotor aufgefallen, den Lagerdeckel fuer die Nockenwelle gibt es in zwei Ausfuehrungen, die gegenseitig nicht im jeweils anderen Motorgehause passen, Teilenummer 08111600 fuer Motore bis Nummer 083263 und Teil 08111601 fuer Motore ab Nummer 083264.

Euer Horex Novice

PS. Die vier bei Christian geaenderte Distanzbuechsen mit der Teilenummer 08144302 sind bei Resident-Motore ab Nummer 083391 verwendet.



Zu "Nadellager fuer Regina-Pleuel"

HOREX-NEUTEILE

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

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

01.02.92

Lieber Horexfreund!

Das Vorwort im HB 4/91 habe ich mit Interesse gelesen und würde mich freuen,wenn es gelänge einen Stammtisch in der Region Bamberg,Erlangen, Nürnberg auf die Beine zu stellen.Die Interessenten müßten Sie mir mitteilen,um mit ihnen in Kontakt zu treten.

Thema"TECHNIK"
welches auch angesprochen wurde.Zur Horex-Resi 350 fällt mir folgendes ein (es wurde ja schon etliches zur Verbesserung durch Hr.Adelmann geschrieben).Als ich vor Jahren am Zylinderkopf,die Führungen,Ventile und Sitze erneuerte,stellte sich nach der Montage und anschließender Probefahrt heraus,daß öl an den Stehbolzen die durch die Zylinderrippen in den Kopf führen austrat (ich weis nicht wie das Original von Horex gelöst war).Das Problem kann folgendermaßen gelöst werden.Die 4 eingeschrumpften Stahlbuchsen im Zylinderkopf werden mit einer Bohrung von 14 mm Durchmesser und 2 mm Tiefe versehen.Zur Abdichtung der Buchsen zu den Stehbolzen stanzt man mit Locheisen einen Ring (aus öl- und temperaturfestem Gummi) mit Außendurchmesser 14 mm und Innendurchmesser 10 mm mit einer Dicke von 3,5 mm.Dieser wird über den Stehbolzen geschoben und in die 14x2 Aussparung in der Buchse gedrückt und der Kipphebelbock darüber befestigt. Somit ist das ölproblem beseitigt.
Ventilführungen können von Alfa-Romeo verwendet werden. Man muß allerdings den Außendurchmesser als auch die Länge und Nut für den Sicherungsring neu anbringen.Und wenn man das Ende der Ventilführung andreht, kann man auch die Ventilführungsabdichtungen verwenden.Man muß dann aber auch den unteren Ventilfederteller nacharbeiten.
Die ganze Sache ist daraus entstanden, schnellstmöglich eine Abdichtung zu erproben. Da ich Locheisen und ein Stück ölfesten Gummi zur Hand hatte war dies das nächstliegende.Die Angelegenheit kann natürlich ganz elegant gelöst werden,indem man in den nächsten Laden geht und sich einen dementsprechenden O-Ring besorgt.Aber wer hat denn den Laden schon um der Ecke.
Ich hoffe, daß diese Anregungen einigen Horexfreunden nützlich sind.

C.H

Geschraubte Regina Kurbelwellen

Albert Tel. 00318355-2223 aus Holland schickte mir zwei wunderbare Schnittzeichnungen der geschraubten Regina0 oder Regina1 Welle, mit neuerem (grossem) Pleul. Auf einer Zeichnung ist fuer Reparaturzwecke der Einbau eines 4905 C3 Nadellagers dargestellt. Die andere zeigt die originale Lagerung. Ich erinnerte mich an einen Motorrad Artikel aus Motorradheft 11 1962. Beides, die Zeichnungen von Albert und den alten Motorrad Artikel, haben wir hier und auf dem Deckblatt wiedergegeben. Wir vom HB haben uns eine Welle mit dem kleinen Pleul und einem alten defekten Hubzapfen des grossen Pleuls repariert. Die Arbeit war, dank der Hilfe unseres Werkzeugmachers Werner und seiner Rundschleifarbeit, sowie unseres Horex-Doktors Curt +, recht einfach. Doch Haltbarkeitserfahrungen liegen zur Zeit bei uns nicht vor. Aus diesem Grunde soll in diesem Artikel nicht verschwiegen werden, dass es Bedenken ueber die Verwendung eines normalen Nadellagers, im Bereich des Pleuls, mit seinen speziellen Gegebenheiten (Stossbelastung), gibt. So muss jeder die Verantwortung fuer einen solchen Umbau selber tragen.

Der Umbau eines grossen Pleuls sollte nicht, wie auf der Zeichnung, mit einer Buechse zwischen aeusserem Nadellager Laufring und Pleuel dargestellt werden, sondern durch einen, in das nachgehonte Pleul eingepassten (Presspassung), extra angefertigten, aeusseren Laufring, dargestellt werden. Nachhonen der Nadellaufflaesche, wegen Rundheit der selben, ist angezeigt. Hier stellt sich dann aber die Frage, sind so noch Kosten gegenueber der Ueberholung mit neuem Zapfen und speziellem Pleuel Nadellagerkaefig zu sparen?

PS. Wer noch einen defekten (eingelaufenen) geschraubten Hubzapfen vom grossen Pleuel hat und ihn fuer den geschilderten Umbau nicht benoetigt, kann uns, vom HB, diesen verkaufen. Wir sind noch an 2 Zapfen interessiert!

Euer Horex Novize

Neue Kurbelwellen Regina

Wie mir Herbert Ammon, siehe Anzeige in diesem Heft, mitteilte, sind bei Ihm fuer alle Regina Kurbelwellentypen neue Hubscheiben, Lagerzapfen mit Lager und Simmerringen, sowie Hubzapfen, Pleuellager und Kolbenbolzenlager erhaeltlich. Dass heisst, an der Kurbelwelle kann, bis auf das Pleuel, kaputt sein was will, die Kurbelwelle kann wieder aufgebaut werden. Es ist noch zu bemerken, dass diese Hubscheiben fuer alle Typen aus Stahl nachgefertigt wurden und dass die Montage generell durch verpressen, wie bei den neueren Reginawellen stattfindet.

Abnorme Gewinde

Erinnert Ihr euch noch an die Frage nach dem Kickstartergewinde an der Regina, im HB 1/91 Seite 3 und die Antwort im naechsten Heft Seite 11 ?. Oder habt Ihr schon einmal Schneideisen und Gewindebohrer fuer die verschiedenen Fahrradgewinde gesucht ? Nun habe ich eine Adresse, wo man solche Sachen bekommt ! Ich suchte M10 mal 1 links und M21 mal 1,25; einmal an der Lade gezogen und schon lag das Gesuchte auf dem Tresen. Johann Rebell Tel.069-854004 Bieberer Str. 145A in 6050 Offenbach ist eine solche Adresse. Auch Versand.

Schlechter Seitenstaender

Unser schweizer Horex-Freund Erich Widmer Walter-Hauser-Str 10 in CH-8820 Waedenswil, hat mit dem in HB 3/91 Anzeigenteil angebotenen Seitenstaendernachbauten, keine guten Erfahrungen gemacht. Er war nicht lange haltbar.

Nadellager für Regina-Pleuel

Unser Leser Alois Dürr, Nürnberg, schrieb uns eines Tages einen Brief:

Ich hatte bei meiner 350 ccm-Regina immer Malheur mit den Pleuellagern. 20 000, höchstens 30 000 km, dann ging die Klapperei los, oder es war das Pleuel restlos gefressen. Vierkant- oder Sechskantwalzen kamen beim Zerlegen immer raus. Darum suchte ich seit langem nach einem anderen Lager mit Innen- und Außenring, das man beliebig oft auswechseln könne, um nicht immer DM 50.– für ein Austauschpleuel auf den Tisch legen zu müssen.

Ich fand nach langem Suchen zwei Lager, und zwar: **„INA-Nadellager – NA 4905"** mit der Abmessung 42 × 25 × 17, oder das Nadellager von **Dürkopp** mit der gleichen Abmessung. Die Lager haben im Außenring eine Schmierrille. INA hat eine Durchbohrung zu den Nadeln, Dürkopp dagegen drei. Von der Schmierrille aus sind Durchbohrungen zu den Nadeln, die die Schmierung von außen bewirken.

Es gibt allerdings zwei verschiedene Pleuel. Es paßt aber nur die alte Ausführung, wo der Ring vom Rollenlager eingepreßt ist und die Rollen auf dem Hubzapfen 24,5 Ø laufen, weil nämlich die neue Ausführung einen stärkeren Hubzapfen hat, 29,8 Ø und keinen Außenring hat. Die Rollen laufen in dem harten Pleuel mit 40,8 Ø.

Also an die Arbeit: Kurbelwelle auseinanderschrauben. Allerdings ist da noch was zu ändern. Man muß nämlich den Hubzapfen aufstählen lassen, und zwar von 24,5 Ø auf 25,0 Ø, also um ½mm. Kostenpunkt ca. DM 10.–. Den Innenring pressen wir aus dem Pleuel raus, es geht allerdings etwas hart, man braucht einen großen Schraubstock und ein paar Rohrabfälle, aber dann geht es schon. Das neue Lager wird eingepreßt, es ist genauso breit wie das Pleuel. Der Innenring wird auf den Hubzapfen aufgepreßt, dann kann man die Kurbelwelle wieder zusammenschrauben und auf der Drehbank auszentrieren.

Es ist noch folgendes zu beachten: Es gibt verschiedene Schmiersysteme – Öleintritt in rechten Kurbelwellenzapfen, es wird hier das Pleuellager seitlich von der Kurbelwelle aus geschmiert. Das ist die ganz alte Ausführung. Die neue Ausführung ist wie folgt: Öleintritt in Kurbelwellenzapfen. Das Öl tritt erst vom Hubzapfen auf die Lauffläche des Pleuellagers. Da aber der Innenring auf den Hubzapfen gepreßt ist, muß man sich einen Innenring mit Schmierloch besorgen, oder man schleift sich ein Loch hindurch. Um die großen Lagertoleranzen auszugleichen, gibt es Innenringe mit ein paar Tausendstel Übermaß.

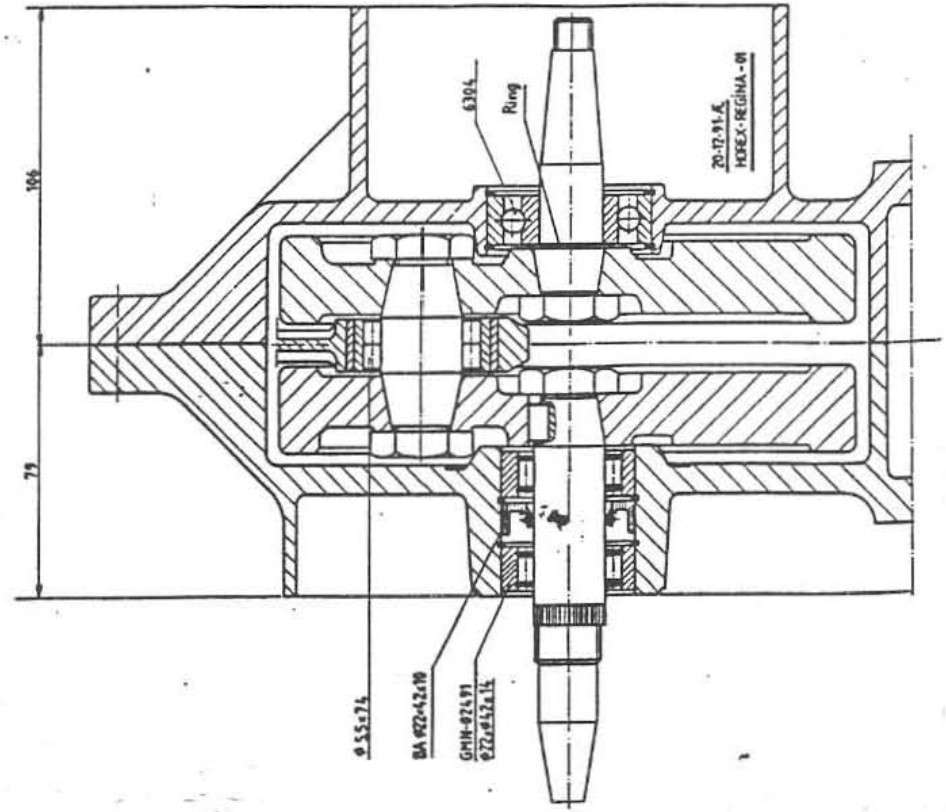
Es gibt noch eine Möglichkeit um das Aufstählen zu umgehen. Man nimmt den starken Hubzapfen mit 29,8 mm Ø und dreht oder schleift ihn auf 25,0 Ø; Passung h 6. Das alte Pleuel mit 42 mm Ø ist aber unumgänglich, man muß es sich, wenn man das neue Pleuel mit 40,8 mm Ø hat und das wird wohl meistens der Fall sein, beim nächsten Händler eintauschen, und wenn das nicht möglich ist, sich beim Schrotthändler eines besorgen.

Wir fragten daraufhin bei der Herstellerfirma der INA-Nadellager an, was man zu diesem Umbauvorschlag sagte. Dort war man der Meinung, daß auf Grund seiner speziellen Konstruktion das genannte Nadellager NA 4905 für eine Verwendung im Pleuel nicht besonders geeignet sei — man hielte es sogar für besser, im Reparaturfall die alte vollrollige Ausführung wieder herstellen zu lassen.

Darauf legten wir den Vorschlag auch der Herstellerfirma der Dürkopp-Nadellager vor. Auch dort würde man, wie aus der Antwort zweifelsfrei zu entnehmen ist, an sich lieber einen anderen Nadellagertyp im Reparaturfall zum Einbau bringen — nur dieses Lager, mit wesentlich stärkerem Käfig und höherer Tragfähigkeit, paßt leider nicht in die vorliegenden Abmessungen des Kurbeltriebs der Regina. Aber eine grundsätzliche Ablehnung des Vorschlags sprach man nicht aus — sondern die Dürkopp-Leute waren sogar so nett, für unsere Leser, die eventuell an diesem Umbau interessiert sein könnten, eine Einbauzeichnung unter Verwendung des Nadellagers NA 4905 anzufertigen.

Wir bringen sie nachstehend. Und geben einen Hinweis wieder, den uns Dürkopp zur ursprünglichen Einbauskizze unseres Lesers Dürr übermittelt hat: in dessen Umbauanweisung (s. oben) war darauf hingewiesen, daß man sich einen Innenring mit Schmierloch besorgen oder ein solches nachträglich einschleifen müsse, um die Ölzufuhr auf dem bei der neueren Hubzapfenausführung vorgesehenen Ölbohrung zu ermöglichen. Diesen Ölzutritt auf der Lauffläche des Innenrings beim Nadellager hält man bei Dürkopp für überflüssig, der Ölzutritt von der Seite genüge. *Ra.*

Original Lagerung



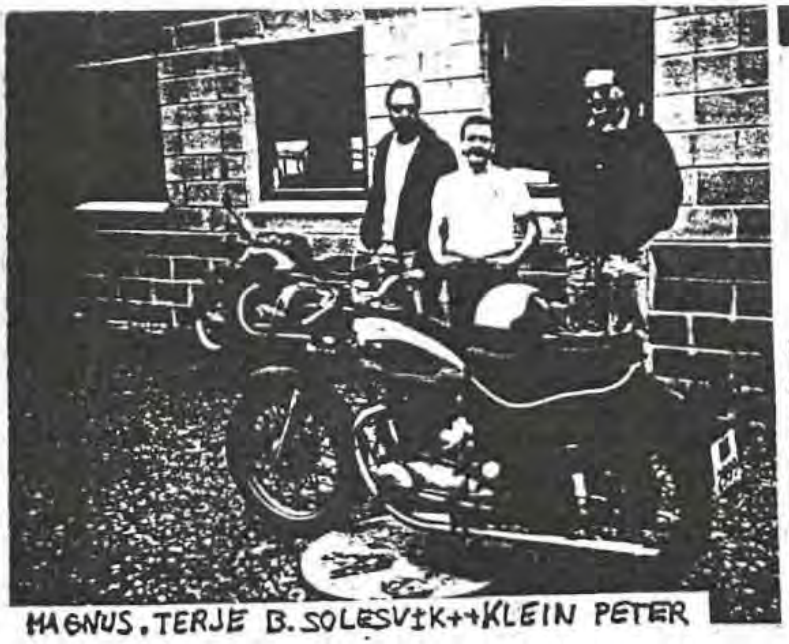
Peter Haun im
Horex Club
Berlin e. V.

Berlin, d.3.1.92

Liebe Freunde des Horex-Boten.
Evtl. habt Ihr im Winter ein „Sommerloch" und wollt etwas von meinem Urlaub 1991 berichten.
Mein Entschluß wieder 2Wochen Juli / August in Norwegen zu angeln, stand schon lange fest. Mein Ziel war die Westküste, in den Fjorden. Als im Club die Einladung zum Horex Treffen in Sandnes vorgelesen wurde lag es nahe, auch Magnus Dahle zu besuchen. Auf meine Fragen schrieb Er: kommen, laß Sprache keine Hinderung sein.
Die Urlaubszeit war ran. An einem Samstagmorgen gings los und am Abend war ich in Hirtshals (DK). Die Nachtfähre war sehr voll, aber alle Motorräder wurden verladen. Am Sonntagmorgen kam ich in Kristiansand (N)an. Auf der Straße nach Sandnes lernte ich einen BMW Fahrer kennen, mit dem ich ins Gespräch kam. Er kannte Magnus und führte mich zu Ihm. Es war eine herzliche Begrüßung. Ich fand es ganz toll, als Magnus mir anbot, meine Frau in Berlin anzurufen, daß ich gut angekommen bin. Magnus besorgte mir eine Unterkunft bei einem Oldtimer Freak. Per Nysted bot mir gleich seinen umgebauten Reisebus an, in dem ich einige Tage wohnte. Mit Per machte ich eine schöne Fahrt nach Stavanger, dann auf der Fähre durch den Lysefjord zum Lyse-Botn. 4 Stunden waren wir bei herlichem Wetter auf dem Wasser. Dann ging es die 30 Kehren nach Oben. Die Teilnehmer am damaligen Treffen in Sandnes wissen wovon ich schreibe. Es war ein Erlebnis !! Ich fuhr eine modernere Maschine, aber auch die alte BSA (Kriegsmodell) überwand die 932m Höhenunterschied mühelos. Auf der Straße bergab, stand hinter einer Kurve plötzlich ein Pferd quer auf der Fahrbahn. Den Kopf durchs offene Fahrerfenster gesteckt-wollte es Futter haben. Für uns Motorradfahrer war noch Platz, wir hätten vorbei fahren können. Aber dieses Schauspiel wollten wir uns nicht entgehen lassen. Es dauerte eine ganze Weile, bis das Pferd den Kopf freiwillig aus den Wagen zog. Wer hat denn schon Pferdefutter im Auto?
In den Tagen als ich bei Per im Bus wohnte kam Magnus öfter mal vorbei. Mal brachte Er seine Briefmarken mit, mal brachte Er den Horex Entusiasten Terje B.Solesvik mit, der mir stolz seine Regina 3 vorführte. Oder Magnus holte mich ab und wir besuchten den Rennfahrer Jon Ødegard in seiner Werkstatt. Diese ist profimäßig ausgestattet und Jon baute gerade an einer alten Rudge/Ulster herrum. Als ich mich entschloß weiter zu fahren, wurde Abschied gefeiert. Magnus telefonierte während dessen

mit Arne Bratland auf der Insel Karmøy.-Ja Peter aus Berlin soll kommen. Am nächsten Tag angekommen auf der Insel,befuhr ich die angegebene Straße. Ich konnte sein Haus abseits nicht verfehlen,denn an der Straße blinkte und blitzte eine schöne Regina. Es war eine herzliche Begrüßung.(Wiederholung ist angebracht) wie bei Sternfahrten,wenn man die Freunde wieder sieht. Arne bot mir sein Wochenendhaus an und nach Kaffee & Kuchen brachte Er mich hin.Es war eine himmlische Ruhe - nur die piekenden Fliegen waren lästig. Eine Woche blieb ich dort. Fuhr durchdie Gegend,sah mir die Insel an. Die meiste Zeit aber verbrachte ich am Fjord und angelte.Arne holte mich auch öfter mal ab,wir gingen dann an einem See angeln. Mal fuhren wir,Arne mit seiner Frau Hinten drauf nach Bokn. Ein Ort,wo man den Fernmeldeturm übern Fjord sah,aber über die Brücke von Haugesund erst nach 1 Stunde erreichte. Dort wohnt auf einem Bauerngehöft ein Motorrad Freak,der so an die 10 verschiedene Motorräder hat und div.Ersatzteile.Außerdem sammelt Er jegliches Gerät aus der Landwirtschaft. Dieser Fan freute sich,endlich mal wieder die deutsche Sprache- einwandfrei- an den Mann zu bringen. Auch Harald Kallevik besuchte mich und ließ seine schöne Resident begutachten. Arne Bratland erzählte von dem gelungenem Horex Treffen und zeigte auch Fotos. Jeden Teilnehmer nannte Er mit Namen. Bei OTTO WILL kam ich Ihm zuvor. Erstaunt fragte Arne - kennst du den auch? Meine Antwort: „wer OTTO nicht kennt ½ hat die Welt verpennt ". Erst wußte Er nichts damit anzufangen. Ich erklärte Ihm,daß es ein Ausspruch bei uns ist. Er fand es so lustig,daß wir uns oft mit diesem Spruch begrüßten.
Die Zeit verging viel zuschnell,wie immer,wenn es schön ist. Meine Rückfahrt ging über Haugesund,Übernachtung in Eidfjord, Geilo,Kongsberg,Larvik nach Kristiansand zur Fähre.
Wie gesagt,es waren herrliche Tage ohne einen Tropfen Regen und fast immer Sonne. Und ich habe wieder nette Menschen kennen gelernt. Ich freue mich schon auf die nächste Sternfahrt bei Markus in Bimöhlen,denn die Norweger wollen auch kommen ! Dann werde ich auch erfahren,ob meine Post mit Fotos und div. Horex Unterlagen,das Werkstattbuch für Magnus seine Imperator u.s.w. angekommen sind. Erst dachte ich der Postdampfer ist abgesoffen,aber inzwischen hat sich Per gemeldet - dann werden irgendwann es auch die Horex Entusiasten tun.
Aber die Hauptsache--ich bin nach 3285 Km heil und mit vielen neuen Eindrücken zurück gekommen. Mit Horexianergruß

Peter Haun



MAGNUS, TERJE B. SOLESVIK++KLEIN PETER



VOR DEM HAUS
Insel Kaumøy

Horex-Freunde unter sich.

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

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

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

Schwarz Uwe:Kirchbachweg 12:w7811 Sulzburg:Tel.07634-8159:G,H:
Koch H.:Eggartstr.10:w8224 Chiming/Egerer:Tel08664-1439:G,H,Rg,I:
Schmitz K:Plinganserstr.40:w8 Muenchen70:089-778380:S,Rg,I,Sa,T:
Waschull Heino:KleineHoll:w2Hamburg74:040-7153187:W,S,B2,H,F,G,Rg:
Haberzeth C.:Plattenweg1:w8602Pettstadt:09502-7448:H,Rs,R,S:
Bunger Uwe:Am Sandberg 14:w2803Weyte/Lesste:0421-802705:G,H,Rs:

lubabende
/91 und Seite 12 im

...heim/Neckar treffen sich einmal im Monat, am ... Mittwoch, zum Stammtisch in 7528 Karlsdorf. Sinn und zweck das Stammtisches ist das Austauschen von Tips, Erfahrungen, Besuch von Veranstaltungen etc.. Wer interessiert ist, melde sich bei Bernhard Huber in der Heinrich-Fuchs-Str. 101 in 6900 Heidelberg. Tel. 06221-315760

-Der MSC-Bad Homburg ist ueber seinen Vorsitzenden Eduart Schoettner in der Schneidheimerstr.5 in 6380 Bad Homburg Tel. Tags 06172-100403 und abends 06172-35822 ereichbar.

-Die Veteranen-Freunde 6072 Dreieich Treffen sich jeden dritten Freitag im Monat in 6090 Ruesselsheim- Hassloch Moerfelderlandstr. im Sportheim um 20 Uhr . Oder am ersten Freitag in 6072 Dreieich -Sprendlingen in der Seilerstr. bei der Sportgemeinde SKG auch um 20 Uhr. Info bei Christel Tel.06103-62300.

-w-2000 Hamburg 76 Gaststaette "Intakt" jeden Freitag ab 200 Uhr
-w-4542 Tecklenburg Gasthof Roemerkrug jeden Mittwoch
Tel. 05405-3382.
-w-6537 Gensingen Hotel zum Adler jeden Montag ab 20 Uhr
Tel. 06704-2208
-w-7129 Eibensbach-Gueglingen Felsenkeller jeden letzten Sonntag
ab 9.30 Uhr
-w-7176 Braunsbach/Kocher jeden ersten Sonntag 19 Uhr
Tel.07183-41595
-w-7900 Ulm Cafe Rialto jeden Donnerstag ab 19 Uhr
Tel. 07302-4853
-w-8700 Wuerzburg Oberduerrbach Waldschaenke jeden ersten Freitag
19.30 Uhr Tel. 0931-83852
-w-8823 Muhr am See Gasthof Moenchswald jeden dritten Freitag
ab 20 Uhr Tel. 09831-9149

IMPRESSUM HOREX - BOTE

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

Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
Kto.318039303 BLZ.500 502 01

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

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

Gummiteile fuer Horex

Albrecht Strack Tel.06126-6531 hat eine Fertigung von verschiedenen Gummiteilen aufgezogen. Bei Ihm sind zu bekommen, die Faltenbaelke zwischen Motor und Kettenkasten, jeweils speziell fuer Resident oder Imperator; die sind naemlich unterschiedlich. Weiter ist zu bekommen, alle Gummiteile aus den Resi- und Imperator-Federbeinen, wie oberes und unteres Gummi des Befestigungsauges, oder die Anschlaggummischeiben des Daempfers. Weiterhin macht er Ruecklichtunterlageplatten bauart "Hella" 105x68 oval nach. Diese Unterlage ist oben 12mm und unten 6mm stark, in der Mitte geht das Mass bis auf 2mm zurueck. Fuer Horex sind 3mm starke Unterlagen erhaeltlich. Auch Batterie Unterlagen mit hochstehendem Rand in den Massen 90x80 - 83x95 - 120x60 und 124x59 sind zu bekommen. Und zuletzt sind bei Ihm die Gummis zur hinteren Tankbefestigung der Regina erhaeltlich NFQ55a. Die Preise koennen nicht sehr niedrig sein, da zur Herstellung ein zweikomponenten kalt vulkanisierender Gummi verwendet wird, bei dem der Materialpreis schon bei 80,-DM das halbe Kilo liegt.

Federn

Fuer die nachkriegs Horexen sieht der Ersatzteilemarkt ja sehr gut aus, aber die Columbus-Fahrer haben da noch richtige Probleme. Z.B wer macht mir eine Kupplungsfeder u.s.w.. Die Firma R W U GmbH Tel. 06181-17333 Moehnestr. 10 in 6450 Hanau 1 macht Federn nach Zeichnung oder Modell, auch in kleinen Mengen.

Oel- und Benzin- Schlauch

Die Firma Grossler Tel. 069-733021 oder 736073 in der Hufnagelstr. 10 in 6000 Frankfurt 1 fuehrt Meterware und Schlauchnippel in vielen Quatitaeten.

Tankdecken und Sattelueberzuege. Steinschlagschutz Regina GS.

Gunter Meyer, vom HC Bremen, zur Zeit in Pakistan, hat die Moeglichkeit Tankdecken und Sattelbezuege, dort, nachfertigen zu lassen. Er benoetigt eine Papierschablone, sowie die Material, Farbe und Ausfuehrungsbeschreibung fuer die verschiedenen Horex- Decken oder Bezuege. Wir konnten Ihm mit zwei Schablonen fuer Regina und Imperator Tankdecken dienlich sein. Gunter hat uns darauf ein feines Muster einer Reginatankdecke zurueckgesand. Der Herstellungspreis liegt in Pakistan bei ca. 5 bis 10,- DM per Stueck.
Auch waere die Nachfertigung des Steinschlagschutzes fuer Regina Gelaendesport, siehe Seite 18 im HB 3/89, moeglich. Es fehlen Gunter nur die genauen Massangaben und die Materialbeschreibung. Wer Gunter helfen kann oder selber an der Nachfertigung Interesse hat, wende sich bitte an:
Gunter Meyer: AEG Tarbela Site Officè G. : P.O. Box 17 : Tarbela Dam Colony : Pakistan Hazara P.C. 22850. oder Fax 009251-584196. Er ist nur noch bis ende April dort.

Imperator Schutzbleche aus Kunststoff

Nun hat mir doch, beim letzten Stammtisch, einer erzaehlt, dass der Holger vom HC Bad Bramstedt Tel. 04882-385 wunderschoene Schutzbleche, in GFK, fuer die Imperator nachbaut. Na das ist doch eine Moeglichkeit fuer die, die schon lange, und dies erfolglos, auf der Suche nach solch einem Teil sind. Bei dieser Gelegenheit moechte ich auch auf Albrecht siehe HB 3/91 Seite 20 "Boge-Daempfer..." hinweisen, der auch vordere Imp./Resi. - Schutzbleche in GFK nachbaut.

Gespann Hinterradreifen 4.00x19 und Wulstreifen

Ein Hinterradreifen mit flachem Profil, also hervorragend fuer Gespannfahren geeignet, ist bei Michelin Bannwaldallee 60 in 7500 Karlsruhe 21 Tel. 0721-86000 erhaeltlich. Der Reifen laeuft dort unter "Reifen fuer Oldtimer" 1932 ZZ 400x19 Motp/Cycle-Care. Auch Wulstreifen mit der Bezeichnung "Roulage Universel" in den Groessen 700x80, 750x80 und 700x75 sind dort erhaeltlich. Wartezeiten bis zu 6 Monaten sind moeglich.

12 Volt fuer die Imperator

Im Artikel "280 Watt fuer..." aus HB 3/91 Seite 17 war uns noch nicht klar, ob der BMW Anker den gleichen Konus wie die Imperator Kurbelwelle hat. Dies ist der Fall! Beide Konen sind gleich. Dreharbeit ist nicht unbedingt noetig. Doch durch ein tiefer drehen des Konus lassen sich Anpassungsarbeiten am linken Gehausedeckel vermeiden. Zusaetzliche Information: Die Lichtmaschine der neueren 1000ccm Boxer hat noch mehr Leistung als die der /5 und /6 Typen.

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

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

EDK

ELEKTRONIC-DATA KLEIBER GMBH

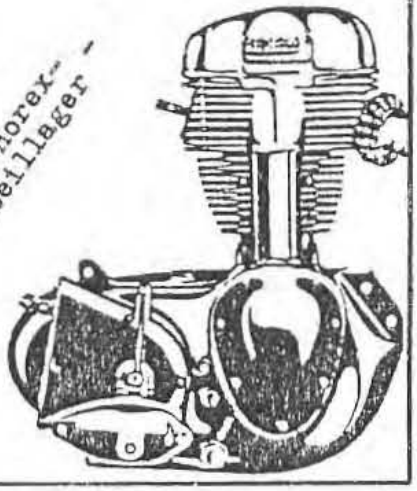
Steinbach 19 · 5253 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

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!

Großes Horex-Ersatzteillager



Auspuffstutzen

Wer an seinem Zylinderkopf neue Auspuffstutzen braucht und diese in Stahl ausgefuehrt haben moechte, entsprechend der Werksreparatur, der ist bei Axel Tel.06172-39935 bestens aufgehoben. Fuer alle Horex-Modelle bietet er die Anfertigung und den Einbau an. Karl-Heinz Tel.06203-16462 macht die selben Arbeiten, nur werden sie bei Ihm in Alu ausgefuehrt. Siehe Anzeige in diesem Heft. Der Grund fuer Alu ist, der gleiche Waermeausdehnungskoeffizient zwischen Alustutzen und Alukopf, was dem locker werden vorbeugt.

Kleine Federn fuer Horex

Wilfried Tel.07231-55909 bietet einige kleine Federn an. Zum einen der Federring welcher den Gummibalg an der Hinterradfederung haelt Teilenummer JFA 74. Dieses Teil wird in V2A gefertigt. Zum anderen macht er auch die Federn fuer den Fliehkraft-Zuendversteller welche, die Fliehgewichte zurueckhalten. Diese Teile sind ohne Teilenummer.

Motor Erkennung bei Spitzgehaeusen.

Man bekommt einen Regina Motor mit dreigeteiltem Spitzgehaeuse angeboten und fragt sich. - Ist das ein Motor mit grosser Lagerung? Mit, wie beim Rundgehaeusemotor, NJ305 Rollenlager. Dass waere das Beste, was einem passieren kann, oder hat der Motor die Zwischenloesung, mit den zwei Kugellagern, auf der Primaerseite. Moeglich waere auch ein Reginal Motor mit den direkt auf dem Kurbelzapfen laufenden Rollen. Koennte man den Motor aufmachen, waere die Antwort leicht, aber das ist meist nicht moeglich. Was nun, mein lieber Freund und Kupferstecher? Wilfried Tel.07231-55909 weiss Rat! Zuerst einmal die einfachste Loesung,- ueber die Motornummern. Vorsicht dort ist Manipulation moeglich! Motoren mit E1M und O1er Nummer haben die direkt laufenden Rollen. Motoren mit O3er Nummer bis zur Nummer 0371931153 haben die Zwischenloesung mit den zwei Kugellagern. Motoren ab und einschliesslich 0371931153 haben die NJ305 Rollenlagerung, die Rundgehaeuse Motore sowieso haben. Nun zu den unveraenderlichen aeusseren Merkmalen. Die Motoren mit der NJ305 Lagerung haben alle ein drittes Kurbelwellenlager, kurz vor der Lichtmaschine im Primaerdeckel. Dieser Deckel ist dadurch 55mm breit, man spricht deshalb auch vom "Breiten-Motor". Alle aelteren Motore sind nur 45mm breit. Das Mass wird zwischen Lichtmaschinenflaeche und Dichtflaeche zum Kurbelgehaeuse genommen. Die Unterscheidung zwischen den zwei aelteren Ausfuehrungen ist nicht so sicher vorzunehmen, da es moeglich ist, dass der Pimaerdeckel mit dem Pruefdeckelchen fuer die Primaerkettenspannung nachtraeglich auf einen alten Motor mit direktlaufenden Rollen montiert wurde und so einen neueren Motor vortaeuscht. Das Umgekehrte, z.B. nach einer Beschaedigung, ist natuerlich auch moeglich.

Kurbelwellen Reparatur

Ulrich Tel.0591-64145 hat Erfahrungen mit der Ueberholung von Kurbelwellen gemacht. Wir gaben Telefonnummern im HB 1/91 Seite 19 "Hoeckle" und HB 2/91 Seite 22 "Kurbelwellen" bekannt, siehe aber auch letztes Heft "Mechanische Praezision" Ulrich machte Preisvergleiche die zwischen 250,-DM und 700,-DM lagen. Er gab seine Welle an Fa. Westermann in 4840 Rheda-Wiedenbrueck Tel.05242-47421 Zahlte knapp 300,-DM und ist mit der Arbeit hoch zu frieden. Ulrich gibt gerne seinen Preisspiegel an Interessenten weiter.

Alle Kleinanzeigen sind kostenfrei. Wir behalten uns aber vor, den Text sinnvoll zu kuerzen oder zu veraendern. Anzeigen koennen jeweils bis 30 Tage vor herauskommen des HB an uns per Post oder Telefon, fuer die naechste Ausgabe des HB, gegeben werden. Siehe hierzu Adresse und Telefon im Impressum.

Neue Nockenwellen fuer Horex S500 u.SS500 mit Sturmey Archer Motor. Tel.02223-24583 ab 18Uhr

Suche Regina Oeltank + Resident Kurbelwelle. Teile duerfen repbeduerftig sein. Tel 05381-2592

Suche fuer XM T6 Seitendeckel mit COLUMBUS Schrift, HAJOT Umlaufoelpumpe, 9 Bolzen Zyl.-Deckel, Deckel fuer das Ventilfederngehaeuse. Tel.08664-1439

Suche Explosionszeichnung des Type 23 Imperator 450 wie in HB 2/90 Seite 13, nur in gross. Tel. 09229-7382

Suche zu kaufen,defekte Nockenwellen, Kipphebel + Ventilstoesel,der Typen Regina, Imp+Resi. Suche Kontakt zu Leuten, deren Imp.180Kmh laeuft,oder die eine Resi. mit obenliegender Nockenwelle haben. Tel.06851-70164

Verkaufe Poliermotore 3000UpM 2Kw, beidseitige Aufnahme fuer Scheiben. 400,-DM je Albert Tel.0031-83-552223

Suche original Seitenstaender fuer Reg.2. Tel.0041-17800440

Verk. fuer Rgina:glasgestrahlt 4teilig. Mot-Gehaeuse, Ventildeckel, Schiffchen mit Unterteil;Weinmann 40loch 19"Flachschulterfelgen,Kurbelwelle ein Zapfen fehlt,G-Gusskopf,Kleinteile. Fuer andere Teile bitte nachfragen. Tel.07634-8159

Suche Imperator 500ccm Alu-Zylinder. Tel. 09502-7448

Tausche oder verkaufe meinen 600 ccm Stamo-Columbus. Suche oder tausche Hausposthefte, habe doppelt. Tel.06438-3834

38. internationale

HOREX-Club Bad Bramstedt
Markus Runge
Dorfplatz 6
W-2357 Bimöhlen

Tel. 04192-1414



HOREX

Sternfahrt

Pfingsten 1992 in Bad Bramstedt

Suche fuer Reg.0,1,3 Schutzbl. Motor, M-Teile, Lampengehaeuse Lenker, Kettenka. Zahnradpumpe Auch Tausch gegen KS 601- oder BMW-Teile. Zum Nachbau suche ich Vorlage des Kissens hinten Reg-Sport. Tel. 07195-73214

Suche fuer Imperator hinteres Schutzblech,Kettenkasten,vord. Bremsnabe oder ganzes Rad und beide Auspufftueten:J.Muenzner o9386 Leubsdorf Hauptstr. 139

Verk.Regina 350 Motor mit vor. Rahmen;Spitzgehaeuseteile;Auspuffkr.;Bremssaet.;Lampeneins. Ventile,Federn,Teller;Beifahrersattel u. vieles mehr. Rohrteile fuer Tigergabel der S35 Tel. 07221-61919 ab 18 Uhr

Suche fuer Regina4 Tausch oder Kauf, unfallfreien Rahmen inkl Brief,hint. Schutzblechklappe, Hauptstaender, untere Motorhalter.Tel.05276-8404ab 20 Uhr

Suche gekroepften Regina Kickstarter,linken Resi Werkzeugk. u.Resi Fahrersitz.T 06126-6531