Schutzgebühr 2,- DM Heft 2/93

HOREX

BOTE

Horex- Freunde
Rhein / Neckar



Die Last mit dem Gespann.



Bild Nr.

KUPPLUNG

22/ 4	Sperrad, Neuteil	DM	38,--
22/ 5	Büchse für Kupplungskettenrad (Übermaß!)	DM	16,--
22/ 6	Kupplungskettenrad 3/8 x 3/8, 46 Zähne	DM	68,--
22/ 7	Mitnehmerteller	DM	48,--
22/ 8	Lamellenkörper	DM	65.--
22/12	Außenlamelle Jurid	DM	19,--
22/14	Federteller	DM	18,--
22/15	Federhülse	DM	6,--
22/16	Kupplungsfeder, verstärkte Ausführung	DM	8,--
22/18	Druckstange	DM	18,--
22/19	Umbausatz Kupplungsdrucknagel, 3-teilig	DM	18,--
22/21	flache Sechskantmutter M 14	DM	4,--
22/23	Mitnehmersteine	DM	2,--
22/24	Stoßdämpfergummi	DM	5,.--
22/27	Kette Duplex 3/8 x 3/16,70 Glieder, Nachfertigung	DM	98,--
22/-	Einfach-Primärkette 3/8 x 3/8, 70 Glieder für Regina, SB 35, Victoria KR 35	DM	88,--
22/28	Gleitschuh/Federstahl, Neuteil	DM	28,--
22/29	Torsionsfeder Kettenspanner	DM	8,--
22/31	Spezialmutter, Neufertigung cadmiert	DM	9,50
22/34	Gummi für Kickstarterhebel (Original)	DM	8,--
22/39	Kickstarterbolzen, Neuteil	DM	65,--
22/40	Rückholfeder Kickstarter	DM	12,--

BILD NR. 22





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

Liebe Horexfreunde

Da hat uns der letzte Postminister Schwarz Schilling noch einen Aufschub mit der Preiserhöhung des Horex-Boten beschert. Denn die uns betreffenden Preisanhebungen für Drucksachen sollen erst ab September 93 wirksam werden. Dies ermöglicht es uns den 2,-DM Preis zumindest für dieses und das nächste Heft beizubehalten. Aber nicht desto Trotz, die Post hält uns in Trapp. Es gibt bald neue und nichteinmal so ganz unkomplizierte Postleitzahlen. Nun meine Bitte, um die Sache für uns möglichst einfach zu gestalten: Wenn Euch Eure neue Postleitzahl bekannt ist, so schickt mir doch Eure korrekte Adresse auf einer Postkarte zu. Schreibt bitte mit Maschine oder in Druckschrift. Vergesst nicht, Eure Telefonnummer anzugeben. Wenn da alle mitmachen, haben wir unsere Adresskartei ruckzuck komplett und auf dem neusten Stand. Euer Horex-Novice

I N H A L T

Seite	3	Maße die man wissen sollte.
"	3	Regina im Test / ECE Helme wo ?
"	4	Winterhandschuhe / Neues vom Dampfhammer.
"	5	Gnom / Alu-Reiniger / Resi / Schilder / Kerzengewinde.
"	6	4Lager Kurbelwellen / EG-Grenzen.
"	7	T5 / 12V / Reifen / Imperator / Gewinde.
"	8	Fischsilbergrau die Letzte.
"	9 - 15	Anbau und Einstellung des Seitenwagens.
"	15	Auch 93 ruft Norwegen. / Rot die Erste,
"	16 - 18	Richtige Schmierung.
"	19 - 23	Gespann Regina 4oo im Test .
"	23	Pins / Tankschutzdecken / Tanküberholung.
"	24 - 25	Die Alpen-Pässe.
"	26	Honda-Horex / Postkarten und Plakate.
"	26	Die 39the Sternfahrt / Hella Rücklichter.
"	27 - 3o	Treffen - Ausstellungen - Märkte.
"	3o	Horex-Freunde, Clubs neu oder geändert.
"	31	Citation Ersatzteile aus USA.
"	31 - 35	Tips von Horexfreund Herbert Hauschild.
"	36	Anzeigen der Horexfreunge.

Nachtrag Maße die man wissen sollte

In HB 3/90 Seite 18 fragten wir den Leserkreis nach den Maßen der Imperator 450, Type 23, Kupplungsdruckstange. Karl Tel. 09229-7382 konnte uns nun Antworten. In diesem Motor befinden sich zwei Druckstangen von 6mm Durchmeßer, wobei die eine 39mm und die andere 236mm lang ist.

Test Regina, Max, BMW, KS

In dem letzten Veteranen Sonderheft der Zeitschrift MO ist eine Art Vergleichsbericht (Test ???) über die oben erwähnten Typen erschienen. Wer das 9.80DM teure,aber auch sehr gut gemachte Heft nicht mehr im Zeitungshandel erhält, wende sich bitte an den MO Verlag Tel.0711-16850-0.

Ein weiteres Jahr ohne ECE

Wir dachten, und so schrieben wir es auch in HB 3/92 S 15, das Jahr 1992 wäre das letzt Jahr für die geliebte Halbschale. Aber dem ist nicht so, denn die Ausnahmeverordnung von 92 ist vorerst bis Ende 93 verlängert, ganz offiziell vom Verkehrsminister Krause. Diese Meldung entnahmen wir der Gummikuh Dezember92.

Winter Handschuhe

Im letzlen Horex-Bote brachten wir einiges über preisgünstige Winter-Fahr-Kleidung. Nun hier ein Nachtrag für Winterhandschuhe, den wir aus der Gummikuh Dezember92 entnommen haben. Aus Bundeswehrbeständen vertreibt H.Räer GmbH, Altes Dorf 18-20, w-3200 Hildesheim, Tel. 05121-57944 oder 57945 für 23.20DM, innen mit Teddyfutter gefütterte, Fäustlinge mit Stulpen. Die Handschuhe sind aus Gewebematerial, daß an Daumen und Handfläche mit Ziegenleder verstärkt ist. Die Handschuhe sind leicht gebraucht im Zustand fast neuwertig.

elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

- DKW 125. DKW 175, MZ. MAICO
- NSU MAX. NSU CONSUL. HOREX, ADLER
- BMW R25/26, BMW R50/60, BMW R51/2
- MATCHLESS, AJS, SAROLEA
- Sonderanfertigung für fast alle Modelle

ELEKTRONIC-DATA KLEIBER GMBH

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

Neues vom Dampfhammer Autor

1. Die Besitzer von älteren "Dampfhämern" (bis 1989) können für 16,50 plus Porto ein Zusatzheft mit allen zusätzlichen erweiterten Beiträgen erhalten.
2. Klaus regt an, daß aus dem Kreis der Horex-Freunde eine Fernfahrt über die Strecke der Reichsstraße 1 (Ein Teil davon ist heute die Bundesstraße 1) von Aachen nach Königsberg (ehemaliges Ostpreußen) organisiert wird. Wir vom HB können uns das durchaus als sehr schönes Erlebnis vorstellen mit ca. 10 Gleichgesinnten diese Strecke zu befahren. Horex-Freunde, die mit Klaus dies organisieren wollen, Grenzformalitäten, Etappenziele oder auch solche, die nur ihr Intresse als Teilnehmer bekunden wollen, mögen sich bitte bei Klaus melden.
3. Klaus hat bei seinem Haus in der Vulkaneifel eine schöne Wiese, die er vorbeischauenden Horex-Freunden als Zeltplatz Möglichkeit anbietet. Also etwas unter dem Motto "Horex-Range-Eifel". Wir werden diese Idee aufgreifen und den Buchstaben "Z" unter unserer Rubrik "Horex-Freunde unter sich" aufnehmen. Sollte einer unserer Leser hierzu auch Möglichkeiten und Lust besitzen, so möge er uns dies bitte mitteilen.

Klaus Habermann ist unter Tel.06597-4330 oder Dorfstr. 19 in W-5534 Birgel Eifel erreichbar.

Gnom als Moped zugelassen

Bisher dachte ich, da der Gnom 60ccm hat ist er als Moped, also nur mit Versicherungskennzeichen, nicht in den Straßenverkehr zu bringen. Da lag ich falsch, wie ich einem Bericht der Markt vom Dezember 92 entnehmen mußte. Dort auf Seite 218 wird von einer Bj.1900 Peugeot ohne Getriebe und Kupplung mit 214ccm berichtet, die schon einige Zeit als Moped am öffentlichen Verkehr teilnahm und nun eine Zulassung als Motorrad bekam. Die Zulassung als Motorrad soll uns nicht interessieren aber wie konnte dieses weit über 50ccm liegende Rad als Moped am öffentlichen Verkehr teilnehmen? Es gibt eine Übergangsbestimmung die Fahrzeuge über 50ccm die vor 1952 zum öffentlichen Verkehr zugelassen wurden, maximal 1PS haben und nicht schneller als 50kmh laufen, mit einer Betriebserlaubnis als Moped mit Versicherungskennzeichen am öffentlichen Verkehr teilnehmen dürfen. Also wie geschafffen um ohne TÜV und große Kosten einen Gnom ab und an auf Treffen bewegen zu können. Doch wer hat schon einen fahrbaren Gnom ? Intressierte besorgen sich das Marktheft Tel.06131-992-02.



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

Resident Bericht

In der Markt (Heft 12/92) wurde in einem lesenswerten Bericht von "Klacks" die Resident behandelt. Dieser sechsseitige Bericht sei allen, nicht nur wegen der schönen Farbaufnahmen, wärmstens empfohlen. Nachbeslellungen sind über Telefon 06131-992-103 möglich.

Alu-Reiniger "Super!

Im HB 1/91 Seite 22 hatten wir den Klassereiniger Comedol schon einmal vorgestellt. Nun haben wir die richtige Adresse des Lieferanten, sie lautet: Dr. Joseph Naton, Eichenstr. 5a in W-8027 Neuried bei München, Tel. 089-7551051. Der Preis ist uns nicht bekannt. Ein anderes sehr aggressiveres Mittel, welches zur Reinigung von LKW Silos genutzt wird, ist der Alureiniger Sauer von ARAL. Mir bringt mein Schwager, er ist Trucker, dieses Mittel mit. Der Preis liegt bei ca. 5,-DM pro Liter. Wer sich dafür interessiert soll doch bitte bei Speditionen oder Lieferanten dieser, oder großen Autohöfen wie z.B. SVG nachfragen. Wer eine Lieferstelle weis, kann diese ja uns mitteilen.

Emaille Schilder,

von Halem Goethestr.45 in 8000 München 2; Tel. 089-535522. Mit Horex-Motive gibt es zwar noch nicht, aber vielleicht kann sich ein Horex-Freund mit einer guten Vorlage von Horex-Schildern mit der Firma zusammen tun. Ich glaube im Kreis der Horex-Freunde gäbe es genügend Interessenten. Die Sache muß nur von jemanden in die Hand genommen werden.

Zündkerzengewinde

Ein Tip aus der Zeitschrift "Der Maxfahrer" erinnert daran, daß man nie eine Zündkerze aus einem noch heißen Motor herausschrauben soll. Und dies gilt um so mehr, wenn Kurzgewinde vorgesehen ist und dieses direkt im Alu des Zylinderkopfes sitzt.

4 Lagerkurbelwellen Umbau alte Regina-Motore. Also 4 Lager wie z.B. bei der 400er Regina.

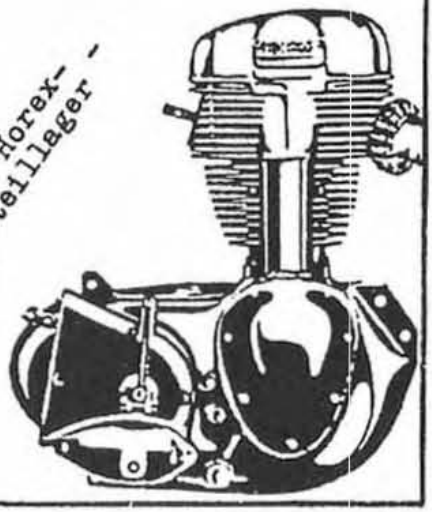
Ulrich Tel.0521-290837 hat diesen Umbau versucht und es sieht gut aus. Doch es muß gesagt werden, daß noch keine Erfahrungen mit diesem Umbau vorliegen. Wer Interesse an diesem Umbau hat, kann ja den Gedankenaustausch mit Ulrich suchen. Sollten dann einmal Erfahrungen mit diesem Umbau vorliegen, so sind wir vom HB daran interessiert. Die Vorteile des Umbaus liegen auf der Hand. Der Priemärtrieb wird beidseitig gestützt. Die Lichtmaschine und ganz wichtig der Unterbrechernocken laufen runder, da sie nun von den auf und abgehenden Bewegungen (Oszilationen) des Kurbelzapfens geschützt sind. Was wurde geändert.

1. Anstelle des Wellendichtringes hinter der Lichtmaschine wird ein Lager 6003-C3-1RS eingebaut. Bei diesem speziellen Motor war die Bohrung im Primärantriebsdeckel exakt zentrisch zur Kurbelwellenlagerung (der Piemärantriebsdeckel blieb verstiftet) und auch die Bohrung war zur Aufnahme des Kugellagers geeignet (Rundheit und Durchmeßer). Ob das für jeden Motor zutrifft?
2. Der linke Kurbelzapfen wurde zwischen Lichtmaschinenkonus und dem Außengewinde der Primärantriebsritzelmutter auf das Festlagersitzmaß des Kugellagerinnenringes (6003-C3-1RS) zentrisch abgeschliffen. Das ist Arbeit für einen Rundschleifer.
3. Die Dichtarbeit zur Lichtmaschine hin übernimmt der eine, im Kugellager angebrachte, Dichtring, er sitzt außen zur Lichtmaschine hin. über die Sicherung dieses 4 Lagers nach außen zur Lima hin, kann man sich noch ein paar Gedanken machen, nach innen sitzt das Lager am angeschliffenen Absatz oder aber an der Mutter.

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!



Grenzenlos ohne Zoll

Ein holländischer Horex-Freund und zwar Mat Saes Tel. 0031-4950-34042 machte uns darauf aufmerksam. Und zwar ist seit dem 1.1.93 kein Zoll und auch keine Mehrwertssteuer für aus EG-Ländern in die Bundesrepublik eingeführte Motorräder fällig. Bedingung soll sein, daß das Fahrzeug mehr als 100 Monate alt ist. Na bitte da bietet die EG doch mal was dem Veteranenfreund. Dadurch werden Auslandsanzeigen interessanter.

Nachbauten für T5 Bj.25

Herbert Tel.09721-41455 hat für die ersten T5 Modelle den Stecktank nachgebaut. Weiterhin hat er für die Motoren zu diesen Typen, den Deckel über der Antriebskaskade zum Zündmagneten nachgefertigt. Der Deckel hat die Beschriftung COLUMBUS und HOREX zusammen aufgebracht.

12 Volt Regler für die original Lichtmaschine

Die Firma Kleiber, siehe Anzeige in diesem Heft, hat uns zu testzwecken einen Regler zugeschickt, der an Stelle des F-Reglers in das Lichtmaschinengehäuse eingegaut wird und im Zusammenhang mit einer 12Volt Batterie das Bordnetz auf 12Volt bringt. Siehe auch HB 1/92 S.25 und 4/91 S. 21. Wir haben vor, diesen Regler in unser nächstes Motorrad einzubauen. Das kann aber noch bis 1994 dauern, so daß erst ab dann mit einer tiefgehenden Beurteilung zu rechnen ist. Heute können wir jedoch schon sagen, daß der Regler von seinem Aufbau einen sehr robusten Eindruck macht. Die Einbauanleitung ist sehr Ausführlich und spricht auch eventuelle Abweichungen in der Lichtmaschinenverdrahtung an. Die Anleitung warnt vor Fehlern und bittet den Monteur sich zu erst an hand der Anleitung über alle Tätigkeiten klar zu werden und erst dann mit der Arbeit anzufangen. Wer sich daran hält wird zurechtkommen. Kleiber bietet für fast jedes Veteranenmotorrad Lischtmaschinenregler in 12Volt, 6Volt Blei und 6Volt NC an.

Reifen in vielen Größen

Wie sie an den verschiedenen Columbus und Horex-Typen zu finden sind stellt das Reifenwerk Heidenau GmbH o-8312 Heidenau, Hauptstr. 44, Tel.035192-392 her. Die ehemaligen "Pneumant-Werke" geben ein "Technisches Handbuch 92" heraus, dieses kann man sich mit einem Bezugsquellennachweis zuschicken lassen. Diese Meldung entnahmen wir der "Maico-Letters 4/92.

Imperator Bericht

In der Motorrad-Classic 2/93 ist ein 12seitiger Bericht über die 400 Imperator. Er zeigt wunderbare Fotos. Das Titelbild ist schon eine Augenweide. Hierüber gibt es nicht viel zu erzählen, einfach kaufen. Sollte es nicht mehr zu bekommen sein, ruft Tel.040-3703-3865 an.

Gewinde auch abnorm

Wir hatten schon einmal in HB 2/92 S. 23 über eine Firma berichtet, bei der man jedes Gewindewerkzeug bekommen kann, auch außerhalb der gängigen Normen. Eine neue Adresse ist nun bekannt: Banhart KG Postfach 1126, W-7012 Fellbach. Tel.0711-581501.

Einiges für die Imperator 450 anderes für Resi und Regina

Otto Bayer, siehe OBS Anzeige in diesem Heft, hat sich eine Vorrichtung zur Reparatur der komplizierten, gepressten 450er Kurbelwelle gebaut. Damit können diese Wellen nun überholt werden. Übrigens eine Reparatur, die selbst Höckle zu seiner Zeit nicht durchführte. Auch hat er Laufbüchsen für den 450er Zylinder angefertigt und baut sie ein, so das man Nullmaßkolben, wie z.B. bei Willi, Tel.09165-491, erhältlich, einbauen kann.
Für Reginazylinder bietet Otto die selbe Leistung an.
Für Resident sind nun bei Otto in den Abmeßungen originale, aber im Stahl "bleifreie" Ventile erhältlich.
Selbstverständlich kann man auch alle anderen Kurbelwellen bei Otto überholen lassen.

Fischsilbergrau die Letzte

Der vielen bekannte Horex-Freund Helmut hatte ja zur Teilrestauration seiner Fischsilbergrauen Regina4, die noch Original im Familienbesitz war, nach einem entsprechenden Lack gesucht und gefunden. Siehe HB 1/92 S. 23 und 4/91 S. 18. Heute können wir sagen, daß diese Lackwahl ein Optimum, für eine Nachlackierung eines im Original noch wesentlich zuerhaltenden Fahrzeugs, darstellt. Denn durch die Ausbleichung über die Zeit wurde der Originallack heller.
Wir vom HB hatten noch aus Putsch-Berger Beständen ein Schutzblech und ein Rücklicht, neu und in Fischsilbergrau. Ein Vergleich dieser und noch anderer Neuteile, von Horex-Freunden zur Verfügunggestellt, ergab tatsächlich, daß die ausgebleichte Regina4 heller ist. Aber auch der Vergleich der fischsilbergrauen Neuteile untereinander ergab kleine Abweischungen der Farbtöne. Wir vom HB wollen aber eine komplett Restauration einer Regina in Fischsilbergrau vornehmen und suchten nun nach einem Lack, der dem neuwertigen Original entspricht. Vier Stunden an einer Lackbar mit Tausenden von Farbtonkärtchen brachte nicht das gesuchte Ergebnis. Wir erinnerten uns an eine Anzeige einer Offenbacher Lackfabrik im Sonderheft "Meine Regina" die Firma existiert noch Heute, aber sie konnte uns weder mit dem Lack noch einer Rezeptur versorgen. Doch einen Tip hatten die Leute dort. Sie nannten uns die Frankfurter Firma Dr. Wilhelm Prinz oHG Sonnemannstr. 73-75 in W-6000 Frankfurt a/M 1 Tel. 069-443006, dort könne man uns weiter helfen. Und tatsächlich diese Firma beschäftigt sich mit Autolack im allgemeinen aber auch im speziellen. Ich übergab den Spezialisten dort jenes Neuteil in Fischsilbergrau, welches sich im Mittel der kleinen Farbabweichungen befand. Man fragte mich noch nach der Lackart, Kunstharz oder Acryl, wir entschloßen uns aus verschiedenen Gründen für Kunstharz, in Benzin beständiger Ausführung. Zwei Tage später konnten wir uns die bestellten 2kg Lack abholen, das



Kilo zu 54DM +MWST. Jeder der auch an diesem Lack Interesse hat, kann diesen nun unter der Lacknummer 8193 dort bestellen. Die Rezeptur liegt vor. Für ein gutes Ergebnis bitte auch den entsprechenden Füller, Spritzverdünner und ganz wichtig den Aushärter 110R Imlar Plus 22.40 +MWST, dort bestellen.
Als Nebeninformation möchte ich noch auf einen Primer (Vorstreichfarbe) hinweisen, der eine Vermittlung des Füllers oder Lackes mit Metall wie Chrom, Alu, Messing, Bronce oder aber auch nicht gebondertes (siehe HB 3/91 S.26) Eisen/Stahl darstellt. Also z.B. Felgen, Tank u.s.w. Auch bei Prinz unter dem Namen Reaktions-Grundierfüller 8178R, von Dupont Autolacke, 1 Kilo Dose 26,95 + MWST, erhältlich. Für diesen Preimer benötigt man noch den Reaktions-Verdünner 78R zu 12,50 + MWST. von derselben Firma. Der Primer stellt eine super Verbindung zwischen Metall und Lack, in bezug auf Abplatzer, dar.

Alte und neue Gespann-Erfahrungen:

Anbau und Einstellung

Wenn man nach den Anfragen unserer Leser geht, dann scheint der richtige Anschluß eines Seitenwagens doch unverhältnismäßig oft noch Schwierigkeiten zu bereiten. Zwar bringt die Befestigung als solche keinerlei Probleme, damit scheint so ungefähr jede Werkstatt fertig zu werden, wohl aber scheinen heute nur noch die wenigstens Werkstätten mit der genauen Einstellung Bescheid zu wissen. Verwunderlich ist dies kaum, denn wenn man verfolgt, was in der letzten Zeit über die Einstellung in Zeitschriften und in Büchern gedruckt worden ist, dann kann einen schon das kalte Grausen ankommen – da schreibt einer vom anderen ab, jede Abschreiberei wird ein bißchen schlechter und ein bißchen oberflächlicher als die vorhergehende, selber probiert hat die Geschichte überhaupt kein Mensch und so kann man tatsächlich die wildesten Angaben finden. Wir haben das Einstellen zwar so ziemlich alljährlich in jedem Seitenwagenheft einmal behandelt, inzwischen sind die aber ausverkauft und wir müssen wohl oder übel die ganze Einstellgeschichte noch einmal wiederholen.

Anbau

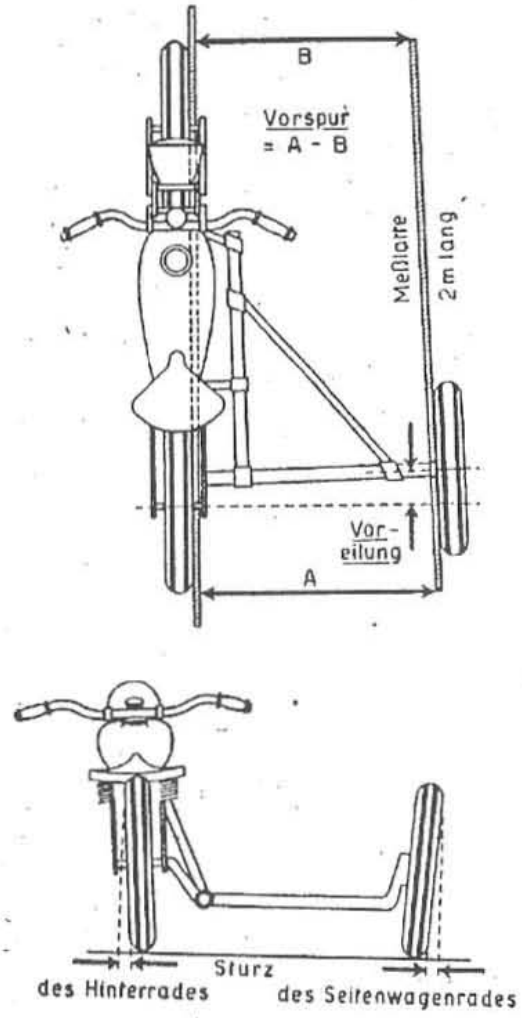
Wenn man den Seitenwagen neu vom Werk bezieht, dann wird er ja gewöhnlich für die vorhandene Maschine passend bestellt, der Seitenwagenfabrikant kennt deren Anschlußmaße und liefert die Anschlußteile schon so, daß der Seitenwagen in kürzester Zeit zunächst einmal roh angeschlossen werden kann. Man zieht dabei alle Befestigungen nur lose an, achtet aber darauf, daß der Rahmen des Seitenwagens in Längsrichtung annähernd waagerecht steht, daß er ebenso in Achsrichtung auch waagerecht steht. Nach diesen ersten Anschlußarbeiten muß jetzt genau gemessen, also genau eingestellt werden, dabei richtet man sich nach drei Grundmaßen:

Voreilung

Das Maß, das einem beim Anschluß eines Seitenwagens am wenigsten Kummer macht, ist die Voreilung des Seitenrades, auch Vorlauf genannt. Diese Voreilung hat man bei den alten Starrachsmaschinen ziemlich klein gemacht, man war da immer mit 5—6 cm zufrieden, dementsprechend hoben diese Gespanne auch sehr leicht mit dem Hinterrad vom Boden ab, Überschläge nach der Wagenseite waren da nicht gerade selten. Inzwischen hat man sich an größere Voreilung gewöhnt, bei kleinen 250er Gespannen sind rund 15 cm die Norm, bei großen 500er Gespannen sind 20—25 cm üblich. Theoretisch ist eine große Voreilung des Seitenrades zwar von Nachteil, in der Praxis haben wir aber bei schweren Gespannen derlei nicht bemerkt, der zu erwartende größere Lenkkraftbedarf ist mindestens nicht spürbar. Eigentlich müßte auch noch ein größerer Reifenabrieb vorhanden sein, aber auch davon ist meßbar nichts nachzuweisen. Der Vorteil einer großen Voreilung liegt darin, daß in hart gerissenen Maschinenkurven das Hinterrad bei weitem nicht so leicht vom Boden abhebt, das ganze Gespann schlenkert also eher und rutscht mit der Hinterhand weg, bevor es auch nur an einen Überschlag denkt. Es genügt, wenn wir uns als Faustregel merken, daß so ziemlich bei beliebigen Gespannen die Voreilung aller mindestens 10 cm betragen muß und bis zu 25 cm betragen darf. Auf eine sehr genaue Messung kommt es also nicht an, man kann sich da fast auf Augenmaß verlassen.

Vorspur

Wesentlich kritischer ist die Einstellung der Vorspur, die zunächst einmal eindeutig gemessen werden muß: Man braucht dazu unerläßlich zwei lange gerade Latten, von denen eine an die Maschinenräder angelegt wird, die andere an das Seitenrad. Auf diesen Latten wird eine Länge von 2 m abgetragen, denn nur für diese Länge gilt das allgemeine übliche Maß für die Vorspur von 20—30 mm. Es gibt nun leider kein Indiz, nach dem man im Fahrversuch überhaupt bemerken könnte, ob die Vorspur auch nur



grob stimmt oder nicht, man ist also auf möglichst genaue Messung angewiesen. Eine grob falsche Vorspur, sei das nun 0 oder ein Maß jenseits 50 mm, äußert sich in ganz gewaltigem Reifenverbrauch, typisch nicht so sehr auf dem Hinterrad wie auf dem Seitenrad. (Mir ist es einmal passiert, daß bei hastiger Arbeit eine bereits genau eingestellte Vorspur sich noch unbemerkt verstellte. Wir sind damit auf der Autobahn von Stuttgart nach Salzburg gefahren, in der Lenkung und im sonstigen Benehmen des Gespannes hat sich gar nichts bemerkbar gemacht, aber ein nagelneuer Geländereifen auf dem Hinterrad war bis auf die halbe Profilhöhe abgefahren und der ursprünglich ebenso nagelneue Seitenreifen; ein Metzeler Profil C, lief in Salzburg bereits auf der Unterhose!)
Es kann sich also nur darum handeln, die Vorspur zunächst einmal vorläufig einzustellen und dann erst mal die weiteren Einstellarbeiten vorzunehmen. Ganz zum Schluß, wenn man endgültig fertig zu sein glaubt, muß die vorhandene Vorspur noch einmal nachgemessen werden. Ich rate da also wirklich mit bestem Gewissen aus schlechtester Erfahrung!

Sturz

Die fahrtechnisch wichtigste Einstellung ist die des Sturzes der Maschine, unsere Bilder zeigen, was damit gemeint ist. Der Sturz des Seitenrades ist völlig unwichtig, die meisten Seitenräder haben überhaupt keinen Sturz mehr. Für den Sturz der Maschine lassen sich aber keine festen Angaben machen, man stellt also zunächst einmal buchstäblich nach Schnauze so ein, daß die Maschine eben sichtbar nach außen hängt. Hat man einen Dreipunktanschluß, dann ist die Sturzeinstellung harmlos, denn dabei ist ja tatsächlich nur eine einzige Traverse einzustellen. Bei einem Vierpunktanschluß verfährt man handwerksüblich so, daß man zunächst einmal die hintere Traverse, die gewöhnlich unter dem Sattel endet, für sich allein so einstellt, daß die Maschine so weit nach außen hängt, wie man es nach Gefühl für richtig findet. Danach erst wird die vordere Traverse, die irgendwo unter dem Steuerkopf angreift, genau auf Länge eingestellt, daß der Kugelgriff oder die Bolzenlöcher ohne Gewaltanwendung, also ohne an der Maschine zu drücken, sich gerade zusammenfügen lassen. Danach bleibt einem nichts anderes mehr übrig als ein

Fahrversuch

Man nimmt einen Passagier oder Ballast in den Seitenwagen und sucht sich eine möglichst topfebene Straße aus, also eine Straße ohne Querwölbung. Der Lenkungsdämpfer wird nur soweit angezogen, daß die Maschine nicht mehr zum Flattern neigt. Wenn man den Lenker losläßt, muß das Gespann also anstrengungslos nach irgendeiner Seite weglaufen können. Man geht auf die Geschwindigkeit, die man vorwiegend zu fahren gedenkt, also sagen wir einmal auf 80 km/h — dabei darf das besetzte Gespann keinerlei Lenkkraft mehr brauchen, es muß also ggf. freihändig genau geradeaus laufen. Will das Gespann mit losgelassenem Lenker nach der Wagenseite abdrehen, dann ist der Sturz zu gering, will das Gespann nach der Maschinenseite abdrehen, ist der eingestellte Sturz zu groß. Sinngemäß hat man also jetzt den Sturz zu ändern, dabei nimmt man wieder bei einem Vierpunktanschluß die vordere Strebe ganz los und ändert zunächst einmal die Einstellung der hinteren Strebe. Die Vorderstrebe wird nur soweit nachgestellt, bis sie sich wieder ohne Kraftanwendung einfügen läßt. Nach zwei bis drei Fahrversuchen bekommt man den richtigen Sturz heraus, man ist vor allem sicher, daß der so ermittelte Sturz tatsächlich stimmt. Hier macht sich nämlich im Gegensatz zu früheren Jahren eine neue Schwierigkeit bemerkbar:

Bei den alten Starrahmenmaschinen konnte man nämlich für den Sturz feste Maße angeben, man konnte diese Maße vor allem bei dem frei auf dem Werkstattboden stehenden Gespann nachkontrollieren. Bei den heutigen langhubigen und dementsprechend weichen Federungen geht das nicht mehr, ein leeres Gespann steht da ganz anders da als ein besetztes. Das leere Gespann scheint meistens gar keinen Sturz zu haben, es kommt sogar vor, daß eine Maschine mit Doppelschwinge leer recht deutlich nach dem Seitenwagen zu hängt. Dies vor allem dann, wenn die Seitenradachse einigermaßen hart gefedert ist. Man kann also wirklich nichts anderes tun, als bei einem Gespann den Sturz nur rein nach dem Fahrversuch einzustellen, auch wenn dieser Sturz nachher bei leerem Gespann gar nicht mehr zu sehen ist.

Horex Regina 350
Baujahr 1951 oder 1952
in gutem Zustand gesucht. Keine Unfallmaschine.

Angebot mit Foto der Maschine erbeten an:

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

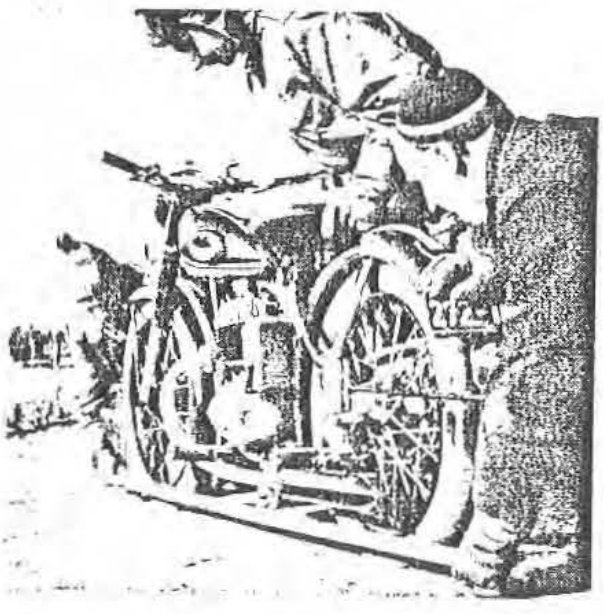
Endkontrolle

Damit ist man aber noch keineswegs fertig, denn erstens hatten wir ja die Vorspur bei unbesetztem Gespann zunächst einmal nur roh eingestellt, zweitens hat sich diese eingestellte Vorspur durch die Sturzeinstellung gewöhnlich noch etwas verändert. Die Vorspur muß also unter allen Umständen noch einmal kontrolliert werden, wobei man sich keineswegs darauf verlassen darf, daß eine bei leerem Gespann eingestellte Vorspur auch dann noch stimmt, wenn das Gespann besetzt ist. Man konnte sich die Vorspurmessung bei unbesetztem Gespann früher leisten, als die Telegabeln noch härter waren und die Parallel-Hinterradfederungen sowieso nicht viel nachgaben. Ich habe den Verdacht, daß man bei modernen Gespannen mit Doppelschwinge eine Vorspur gültig nur kontrollieren kann, wenn man das Gespann voll besetzt und dann erst nachmißt. Man sollte sich also diese Mühe nicht verdrießen lassen, wenn man keine Überraschung mit dem Seitenreifen erleben will. Man sieht ja beim Nachstellen der Vorspur selbst, an welchen Traversen man etwas ändern muß und ob sich dadurch die Sturzeinstellung wieder ändert. Gegebenenfalls wird also noch einmal eine kurze Kontrollfahrt für den Sturz notwendig. Es empfiehlt sich, dabei nicht blindlings mit dem Vorschlaghammer zu ändern: Sobald man [illegible] deine Traverse auch nur um wenige Millimeter verschoben hat, mache man sich die Mühe, einmal rund um das Gespann herumzugehen und nachzusehen, ob sowohl die Achse wie der Rahmen in Längsrichtung immer noch hinreichend genau waagerecht stehen. (Zwar ist ein windschief stehender Rahmen hinsichtlich Fahreigenschaften völlig unwichtig, wenn nur Sturz und Vorspur stimmen, es sieht aber mindestens häßlich aus, so, als verstünde man nicht, einen Seitenwagen richtig einzustellen!)

Feineinstellung des Sturzes

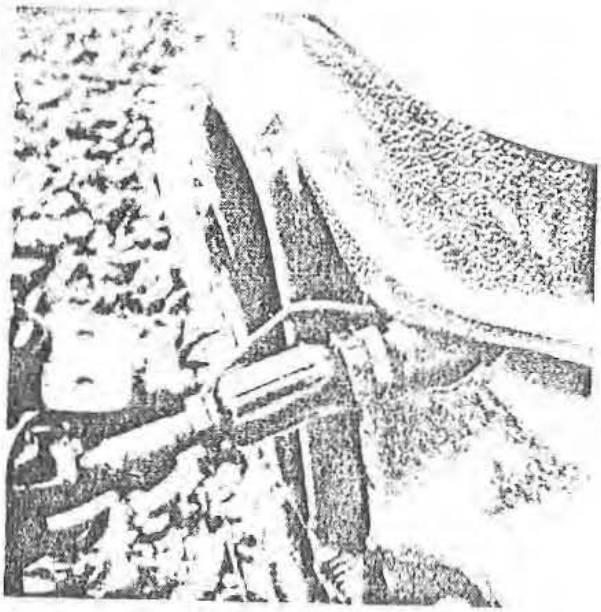
Aus dem Vorstehenden geht ja wohl deutlich genug hervor, daß die Einstellung des Sturzes immer eine Kompromißlösung sein wird. Mindestens insofern, als wir den Sturz ja auf einer nicht gewölbten Straßenoberfläche eingestellt haben. Außerdem haben wir für eine mittlere Geschwindigkeit eingestellt. Wer also viel Autobahn zu fahren hat und dies mit nahezu Maximalgeschwindigkeit tut, wird mit Nutzen eine Kleinigkeit mehr Sturz einstellen, damit das Gespann auch noch bei der erhöhten Geschwindigkeit nahezu ohne Lenkkraft auskommt. Er muß dann in Kauf nehmen, daß bei geringeren Geschwindigkeiten das Gespann nach der Maschinenseite wegzulaufen bestrebt ist, er muß also eine gewisse Kraft aufwenden, um es auf Geradeauskurs zu halten. Ganz ähnliches gilt für den, der seine meisten Kilometer auf gewölbter oder gar stark gewölbter Bundesstraße zu fahren hat. Auch er wird mit Nutzen einen etwas größeren Sturz einstellen, der nicht nur von der Straßenwölbung abhängt, sondern auch von der Geschwindigkeit, die auf der betreffenden Strecke eben gefahren werden kann. Die Einstellung des Sturzes ist also zumindest eine individuelle Angelegenheit, bei der man sich nur nach den eigenen, persönlichen Bedürfnissen richten kann, es gibt da keinerlei Universaleinstellung.

Ebenso wird man Unterschiede bemerken, ob der Seitenwagen besetzt ist oder nicht. Hat die Maschine hinten eine Schwinge mit Federbeinen, dann ist es keineswegs sicher, daß das unbesetzte Gespann auch mit der Soloeinstellung der Federbeine gefahren werden kann und daß das besetzte Gespann die Soziuseinstellung braucht. Man muß das schon ausprobieren; unter Umständen kann es sogar von Nutzen sein, das eine Federbein auf Sololast und das andere auf Soziuslast einzustellen. Es lohnt sich wirklich, bei einer weichen und obendrein einstellbaren Federung jeweils eine Woche lang sehr genau zu beobachten, wie sich die Maschine verhält, welche Lenkkraft sie für die verschiedenen Kurven braucht und auf welchen Geraden beziehungsweise auf welchen Straßenwölbungen bei welchen Geschwindigkeiten sie überhaupt noch einer Lenkkraft bedarf. Man verlasse sich dabei nicht auf sein Gedächtnis, es lohnt sich schon, nach jeder Fahrt am Ziel ein paar flüchtige Notizen zu machen. (Man wird sich wundern, wie einen da das Gedächtnis im Stiche läßt, man merkt

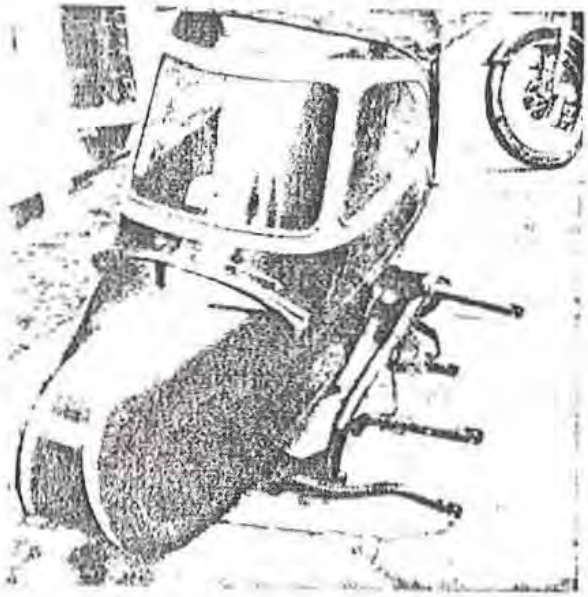


Die Meßlatten müssen schon genau angelegt werden, [illegible] sieht dann auch gleich, ob der Maschinenrahmen [illegible] en ist.

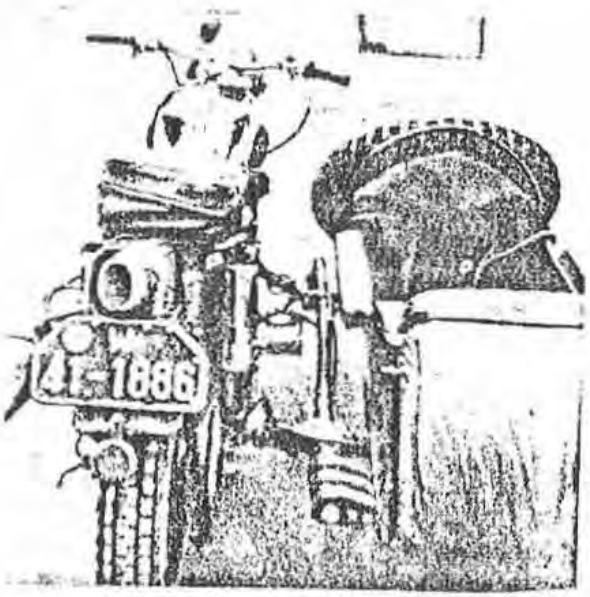
Das ist die Nachstellmuffe der Binder-Seitenwagen. Rechts-Links-Gewinde. Sturzänderung geht ohne Losnehmen eines Anschlusses.



Beim kleinen Felber-Seitenwagen ist von vorneherein Vierpunktanschluß vorhanden, die wußten bei ihren Straßen schon, worauf es ankommt.



Sportseitenwagen der Geländemax, hier ist der Wagen für kleinste Spurweite dicht an die Maschine gerückt; es wären aber gut nochmal 30–40 mm zu holen.



das am Ende der Woche, wenn man den gedächtnismäßigen Eindruck mit den Notizen vergleicht.) Die Wirkung jeder Umstellung eines Federbeins, die Wirkung jeder Sturznachstellung wird wenigstens eine Woche lang genau kontrolliert, man kommt auf diese Weise wirklich zu einer Optimaleinstellung. Es ist erstaunlich, an was für Fehleinstellungen man sich im Laufe der Zeit gewöhnt, wir werden immer wieder mit der Nase darauf gestoßen, weil wir ja zwangsweise unsere Testmaschinen wechseln müssen. Der Privatmann, der auf seine eigene Maschine angewiesen ist, ist noch viel mehr der Gefahr ausgesetzt, sich an irgendeine Unzulänglichkeit zu gewöhnen und wundert sich dann, warum sein Seitenradreifen nicht hält oder etwa seine rechte Schulter immer so merkwürdig lahm ist. Diese wochenweise Beobachtung sieht wie Pedanterie aus, aber bei Dingen, die nicht ohne weiteres meßbar sind und nur subjektiver Beurteilung unterliegen, ist dies eben der einzige Weg, zu wirklich zuverlässigen Resultaten zu kommen.

Hat man sich erst einmal ein sehr genau laufendes Gespann hingestellt, mit dem man vielleicht die Woche hindurch immer zur Arbeit fährt, bei dem also nur am Sonntag der Seitenwagen besetzt ist, dann bekommt man ein sehr scharfes Gefühl dafür, wie sich die Fahreigenschaften dadurch ändern, daß der Seitenwagen plötzlich besetzt wird. Es bedarf dann nur weniger Kilometer Versuch, um beurteilen zu können, ob lediglich ein Nachstellen der Federbeineinstellung genügt oder ob man für besetzten Seitenwagen auch noch den Sturz ändern muß. Natürlich wird man wegen einer einfachen Wochenendfahrt nicht den Sturz ändern, man wird aber doch ausprobieren, was bei besetztem Seitenwagen eine Sturzänderung bringt. Es ist dann kein Problem, für die jährliche Ferienfahrt den Sturz um die entsprechende Zahl von Schraubenumdrehungen zu ändern, damit auch das besetzte und obendrein schwerbeladene Gespann mit einem Minimum von Lenkkraftbedarf noch tadellos geradeaus geht.

Weil nun die Sturzeinstellung bei den Fahreigenschaften eines Gespannes eine gar so große Rolle spielt, sind Einrichtungen für die schnelle Änderung des Sturzes schon seit Jahrzehnten bekannt, sie werden auch heute noch sowohl von Stoye wie von Stolz verwendet. Sie bestehen grundsätzlich aus einer Art von Spannschloß mit Rechts- und Linksgewinde, das mit einem Knebel verstellt wird. Bei Binder findet man etwas Ähnliches, lediglich ohne Knebel, also für Schlüsselverstellung. So etwas ist naturgemäß sehr bequem, die Schnellverstellung während der Fahrt ist aber ein für alle Male an Seitenwagen mit Dreipunktanschluß gebunden. Damit kommen wir auf ein sehr kitzliges Thema:



WIR BRINGEN WIEDER GLANZ AUF IHR METALL

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

METALLHOCHGLANZPOLITUREN

ULRICH HERRMANN

ABTEI 8

3477 MARIENMÜNSTER

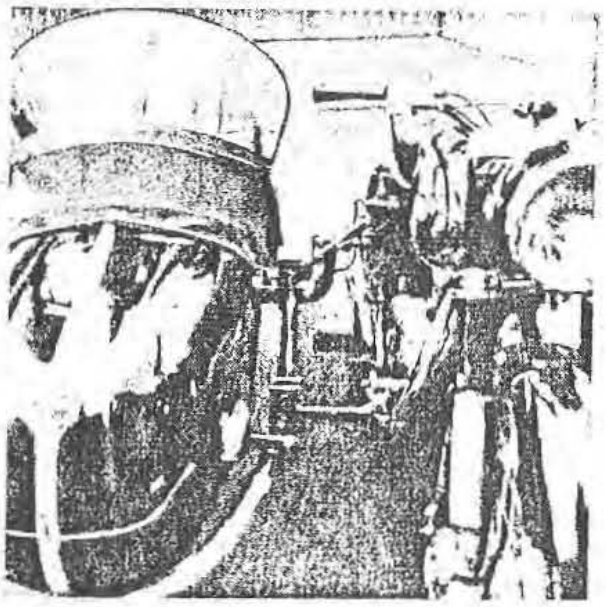
TEL.: 0 52 76 / 84 04

Dreipunktanschluß oder Vierpunktanschluß

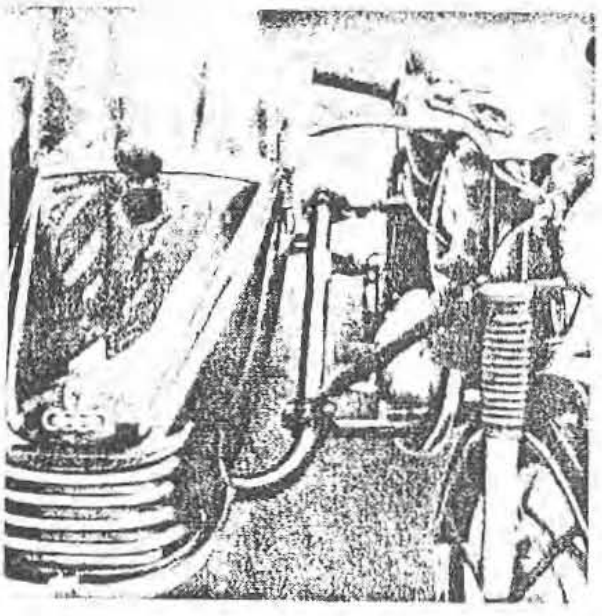
Seit Olims Zeiten werden über dieses Thema jedes Jahr wieder neue Zeilen geschrieben, ohne daß bisher irgend jemand etwas Verbindliches darüber zu sagen vermochte. Seit der Nachkriegszeit, seit also das MOTORRAD wieder existiert, dürften so rund 60000—70000 Seitenwagen mit Dreipunktanschluß neu in Benützung gekommen sein, davon sind uns bisher ganze vier Fälle bekanntgeworden, in denen eine Traverse gebrochen ist. Die Bruchgefahr liegt also in der Größenordnung von Zehntel-Promille, dennoch führt aber jeder derartige Bruch zu äußerst unangenehmen Unfällen, die Sache ist überhaupt nicht mehr zu halten und man hat nur Glück gehabt, wenn man dabei nicht von einem Lastzug übergemangelt wurde. Uns selbst ist bisher noch kein derartiger Bruch untergekommen, nicht einmal die Andeutung davon, dennoch kann ich mich eines leise unheimlichen Gefühls neuerdings nicht mehr erwehren. Zwar fällt es mir nicht ein, Dreipunktanschlüsse bei schwachen Gespannen, also mit 10—12 PS, etwa in Zweifel zu ziehen, aber wenn starke Gespanne von 18 PS aufwärts auch nur Dreipunktanschlüsse haben, dann kann ich mir — wie gesagt — eben dieses unheimliche Gefühl nicht verkneifen. Bricht einem nämlich bei Dreipunktanschluß eine Traverse, dann hilft keine Fahrkunst mehr, die Karre geht so unkontrollierbar dem Teufel zu, daß da nur noch Glück hilft, mit Überlegung kann man da überhaupt nichts mehr unternehmen. Allein deshalb bin ich neuerdings ganz entschieden für Vierpunktanschluß, man muß das nur richtig machen:

Wahrscheinlich wäre es falsch, einen Seitenwagen mit Vierpunktanschluß von vornherein mit allen vier Traversen anzuschließen. Zweckmäßig schließt man nur die beiden unteren Traversen an und eine einzige der oberen Traversen, wobei es einigermaßen gleichgültig ist, ob man dazu die hinterste oder die vorderste Traverse nimmt. Jedenfalls wird der Seitenwagen zunächst einmal mit nur drei Traversen angeschlossen und damit die gesamte geschilderte Einstellung vorgenommen, man kann also ruhig einige Wochen oder gar Monate mit dem Dreipunktanschluß fahren. Erst wenn dieser Dreipunktanschluß endgültig und genau stimmt, wird die vierte Traverse angesetzt, ihre Länge wird in geduldiger Arbeit so abgestimmt, daß sich diese vierte Traverse völlig zwanglos und ohne Gewaltanwendung einfügen läßt, die bestehende Einstellung also dadurch nicht verschoben wird. Wenn diese vierte Traverse sitzt, mag man beruhigt aufdrehen, ich weiß das zwar nicht von Traversenbrüchen, weil ich die selbst noch nicht erlebt habe, aber von Rahmenbrüchen, daß ein

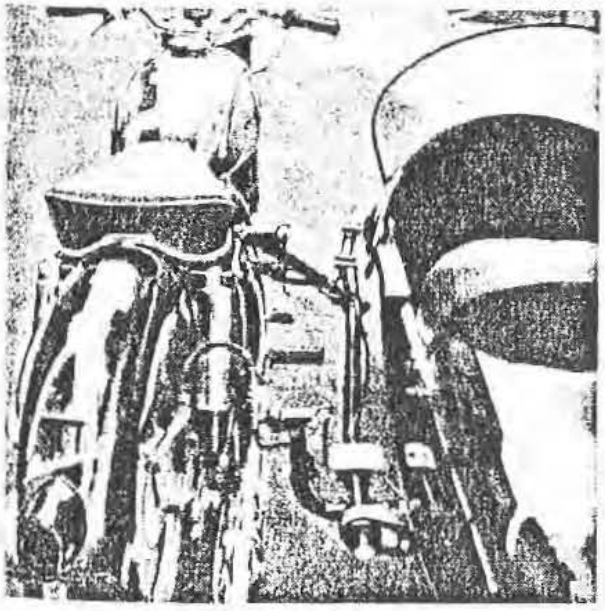
Das Resident-Gespann von vorn – auch zwischen Karosse und Seitenwagenrahmen wären nachmal 50–60 mm zu holen, nur gäbe das eben eine Rahmenänderung.



Gegenprobe Binder-Seitenwagen: Da ist durch nachträgliche Änderung der Wagen so weit herangerückt, daß der Stiefel grade Platz hat.



Hier sind zwischen Rahmenrohr und Maschine noch mindestens 50 mm Spurweite zu sparen, indem man näher heranrückt.



solcher Bruch, bis zum Restbruch gediehen, zunächst einmal furchtbar zu klappern anfängt und daß man Zeit hat, das Gespann in aller Ruhe anzuhalten. Je nach den Umständen kann man dann auch in etwas bedächtigerer Weise weiterfahren, bis man eine Schweißwerkstatt findet.

Die richtige Spurweite

Das Problem der richtigen Spurweite haben wir bereits in dem Artikel über Seitenwagen an kleinen Maschinen flüchtig gestreift. Angaben über die richtige Spur von Gespannen wird man in der Fachliteratur vergebens suchen, darüber hat sich anscheinend bisher noch niemand den Kopf zerbrochen, und jeder Benutzer eines Gespannes scheint sich bisher ebenso schlecht wie recht mit den zufälligen Eigenschaften abgefunden zu haben, die eine extreme Spurweite nun eben einmal liefert. Ich kann da auch nicht viel anderes tun, als eben unsere bisherige Erfahrung mit Gespannen unterschiedlicher Spurweite so schlicht wie möglich aufzuzählen:

Die Spurweite eines Gespannes wird gemessen von Mitte Hinterreifen bis Mitte Seitenreifen, natürlich unter Berücksichtigung der Voreilung des Seitenrades, also nicht etwa in der Diagonale, sondern genau rechtwinklig zur Längsrichtung des Gespannes.

Spurweiten von 124 cm kommen immer wieder vor, man rühmt diesen Gespannen eine besonders große Fahrsicherheit insofern nach, als so ein Seitenwagen naturgemäß nur sehr schwer hochkommt, man muß dazu schon ausgesprochen leichtsinnig fahren. Ich bin auch bereit zu glauben, daß eine so große Spurweite bei älteren, sehr schweren Maschinen, die zudem nur so etwas um die 20—22 PS herum bringen, ungestraft gefahren werden darf, vor allem dann, wenn sinnig gefahren wird. Wenn man es sich aber einfallen läßt, auch nur die normale KS mit ihren 26 PS bei dieser Spurweite so zu fahren, wie wir das auf unseren Geschäftsreisen tun, also vielleicht nicht ganz wettbewerbsmäßig, aber doch unter tunlichster Ausnützung der Maschinenleistung, dann geht eine soldie Spurweite zunächst einmal über die Schultern her, man merkt eben doch deutlich, daß dazu verdammt große Lenkkräfte notwendig sind. Über kurz oder lang merkt man dann auch, daß sich bei dieser Fahrweise vielleicht nicht der Maschinenrahmen — der unserer KS hat eigentümlicherweise tadellos gehalten — wohl aber der Seitenwagenrahmen doch ganz erheblich verzieht. Da werden Traversen schlicht krumm, knicken sich unmittelbar im Anschluß an Klemmuffen ab, Längsrohre verbiegen sich in Schlangenlinien und die Maschine verliert allgemach ihren Sturz, neigt sich dem Seitenwagen zu und man ist versucht, mit beiden Händen am rechten Lenkerende zu drücken, nur damit die Maschine überhaupt noch auf Geradeauskurs bleibt. Ich rate also dringend von so großen Spurweiten ab, es ist schon besser, bei der in Deutschland als Norm geltenden Spurweite von 110 bis allerhöchstens 115 cm zu bleiben.

Bei Wettbewerbsgespannen ist es nun üblich, auf eine Spurweite von 1 m herunterzugehen, weil man da eben in schmalen Durchfahrten zurechtkommen muß. Auch wir waren lange Zeit der Meinung, daß ein Gespann mit derart schmaler Spurweite sich auf der Straße, also im Verkehr, nur sehr schlecht fahren lassen müsse, man kann sich ja vorstellen, wie leicht der Seitenwagen bei einem so schmalen Gespann hochkommt. Die Erfahrung damit sieht aber ganz anders aus: Bei besetztem Seitenwagen gibt es hinsichtlich Hochkommen zwischen einem Gespann mit 1,10 m Spurweite und 1,00 m Spurweite überhaupt keinen Unterschied, man kann mit beiden Gespannen praktisch gleich schnell um die Ecke gehen, wohl aber ist der Unterschied im Lenkkraftbedarf bedeutend, das schmale Gespann fährt sich weit leichter und eleganter. Ich habe auch den Eindruck, als ob das schmale Gespann etwas später hinten herumkommt beziehungsweise mit dem Hinterrad pfeift als das breite. Anders bei völlig leerem Seitenwagen: Da merkt man natürlich, daß der Seitenwagen beim schmalen Gespann wesentlich leichter hochkommt. Ich habe aber gefunden, daß man sich daran schnell gewöhnt, man geht also etwas langsamer um Wagenkurven herum als mit dem breiten Gespann. Insgesamt ist aber doch ein Vorteil vorhanden, das schmale Gespann fährt sich einwandfrei wesentlich leichter und insgesamt sogar schneller, ohne daß ich sagen könnte, woran das nun liegt, daß man mit dem schmalen Gespann schneller fährt — es handelt sich hier aber um eine einwandfreie Beobachtung aus der Reisepraxis, gewonnen über jeweils mehrere tausend Kilometer Bundesstraße.

Von dieser Tatsache wissen leider noch die wenigsten Seitenwagenfabrikanten, im allgemeinen auch nur die, die Wettbewerbsseitenwagen herstellen. Infolgedessen wird bei den meisten Serienseitenwagen an zwei grundsätzlich verschiedenen Stellen unnötig Raum verschwendet:

Einmal zwischen dem inneren, der Maschine gegenüberliegenden Rahmenrohr und der Maschine selbst: Hieran läßt sich nachträglich etwas ändern, indem man die vorhandenen Traversen weiter in die Muffen schiebt und die überstehenden Enden absägt. Wenn man das mit Überlegung macht, ist meistens die notwendige Nachstellung von Vorspur und Sturz sehr einfach, insbesondere an der Vorspur braucht da kaum etwas geändert zu werden, wenn man die un-

ECE Jet-Helme

Mir sind solche Produkte von den Firmen CLIMAX, BING, Patrol, Chevignon, Uvex, Shoei, Kiwi, Nolan und DAVIDA bekannt. Anfragen lohnen sich bei Heumann 06071-1315 Bing, Indoport 0731-60520 Climax, oder Davida 0221-545895. Besonderst gut zum Veteranenmotorrad passt der Shoei S10 Classic für ca. 289,-DM. Für die Produkte von Chevignon, Uvex, Shoei, Kiwi, Nolan, Patrol fragt man bei Hein Gericke nach Tel. 0211-9898-824 oder 825.

Seitenwagen: Anbau und Einstellung

Fortsetzung von Seite 117

deren Traversen gleichmäßig verkürzt. Natürlich ist dazu eine gewisse Geduld notwendig, man ändert zunächst lieber etwas zu wenig als zuviel, schließlich ist es ja die eigene Maschine, bei der man entsprechend viel Zeit hat. Am meisten Spurweite wird aber nutzlos an einer ganz anderen Stelle vertan, nämlich zwischen den Rahmenrohren selbst. Der hier vorhandene Raum wird keineswegs immer von der Karosserie voll ausgenützt, und ich kenne so gut wie keinen serienmäßigen Seitenwagen, bei dem man nicht entweder die Karosserie um 5—6 cm breiter machen könnte, damit sie zwischen den Rahmenrohren immer noch Platz hat, oder wo man den Rahmen um eben diese mm schmäler machen könnte, ohne daß die vorhandene Karosserie dazwischen irgendwo streifen würde. Einen vorhandenen Rahmen allerdings schmaler zu machen, ist ein Ding mit Pfiff, man muß die Verbindungsrohre aufsägen, das erforderliche Stück herausschneiden, Muffen einschieben und das Ganze wieder zusammenschweißen oder noch besser hart zusammenlöten. Selbstverständlich kann man eine derartige Arbeit nur einem erstklassigen Löter oder Elektroschweißer anvertrauen, wenn man nicht selbst über die nötige Fertigkeit im Schweißen verfügt. Ich bin aber der Meinung, daß eine solche Art, auch wenn sie sehr umständlich ist, in ihrem Erfolg dennoch sich lohnt. Ein schmales Gespann fährt sich eben doch so ungleich viel handlicher, eleganter und schneller als ein Gespann mit breiter Spurweite.

C. H.

Norwegen ruf zum Zweitenmal!!

Siehe HB 2/91 Seite 19 , HB 3/91 S.26 und Peters Bericht in HB 2/92 S. 25. 1993 im Juni ist es wieder soweit siehe Terminkalender in diesem Heft. Ausschreibungen sind bei HC-Norsk Arne Bratland ,Austre Karmoyveg 288, Norwegen 4250 Kopervik zu erhalten. Die Teilnehmergebühr beträgt NOK 100,- die erst am Platz zu entrichten sind. Das Treffen ist auf Camping ausgelegt und für die Verpflegung sorgt jeder selbst. Ein Kaufmann ist in der Näne, gemeinsame Einkaufstouren werden organisiert. Anreise über Kristiansand, auf der Straße RV. 1 Stavanger-Mortavika. Hier geht es durch der Welt längster Tunnel unter Wasser, 5,8 Km lang und 233 m unter dem Meeresspiegel. (Bis zur Eröffnung des Kanaltunnels) Die Straßengebühr beträgt für Motorräder NOK 24,-. Weiter geht es von Mortavika nach Skudeneshavn, hier biegt man ab in Richtung Kopervik auf die Rv. 511. Nun den Pfeilen folgen bis zum Treffen ca. 8km. Arne macht darauf aufmerksam, daß die Straßennummern sich bis zum Treffen geändert haben könnten.

Rot die Erste

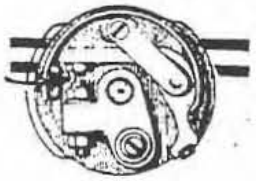
Da wir nun schon über Lacke und Farbtöne an der Horex schreiben, wollen wir auch den Ton des Regina Rot ansprechen. Der Tank, den wir nun Fischsilber machen wollen, hatte noch in Teilen ein gut erhaltenes rotes Feld. Bevor der Tank nun bearbeitet wurde stellten wir noch Versuche zum richtigen Rot an. Aus dem Kreise der Horexfahrer wurden uns folgende Töne genannt. RAL 3001 dieser Ton kommt schon ziemlich nahe, er ist wohl der beste aus der RAL Reihe. Volkswagen Mars rot A3A oder auch L31B erscheinen zu hell gegenüber dem Original. Fiat 166 Rooso II 43793 aus der Zeit 1974 bis 1975 ist zu dunkel. Dem Orginal am nächsten kam Opel D 106, (D steht für Deutschland, es gibt auch einen Benelux Ton) Kardinalrot L 508 wir testeten ein Produkt der Firma Teoflux. Wer weis über Lacke an Horex näheres z.B. über die Lacke blau rot und grün fuer den Rahmen. Oder auch über Farbgestellungen anderer Typen. Z.B welcher heutige Lack kommt dem Original am nächsten. Auch besteht Interesse an der detaillierten Beschreibung über Form, Aussehen und Lage von Abziehbildern, Linien und Feldern an den verschiedenen Horex-Typen. Wer helfen kann, möge dies bitte tun, nach Möglichkeit im Format so, daß wir es nicht abtippen müssen, sondern so das wir es nur zu verkleinern haben um es als Kopiervorlage nutzen zu können.

HOREX-NEUTEILE

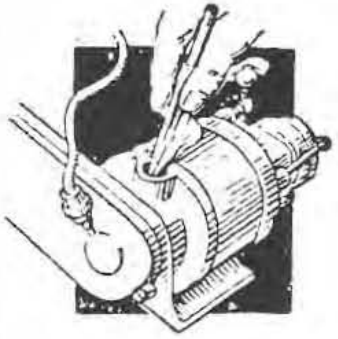
z.B. LIMA-Deckel, Kapselrohr, Tachoscheiben, Ölltg., Tele - Verschleißteile und vieles mehr.

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

Platinkontakte sollen beim größten Abstand 0,4 mm voneinander entfernt sein. Bei geschlossenem Stromkreis sollen sie flach aufeinanderliegen und guten Kontakt haben. Wenn dies nicht der Fall ist, sind sie mit einer feinen Feile nachzufeilen. Vor allem müssen sie sauber und ölfrei sein. Verbrannte Kontakte sind Zeichen eines fehlerhaften Kondensators. Der Magnetzünder sollte in diesem Falle in der Fabrik überholt werden.



Eine weitere Störungsursache ist ein verschmutzter oder abgenutzter Magnetkollektor oder Schleifring. Durch Auswischen mit einem weichen, sauberen Lappen entferne man allen Kohlenstaub und halte den Schleifring sauber und ölfrei. Es ist nachzusehen, ob die Schleifkohlen sich in der Führung frei bewegen und sauber sind.



Im allgemeinen kommen Störungen am Magnetzünder infolge seiner völligen Einkapselung und sorgfältigen Abdichtung äußerst selten vor. Es ist wichtig, den Magnetzünder nicht zu überölen; zwei bis drei Tropfen dünnflüssiges Motorenöl genügen für 3000 Fahrtkilometer.

Mangelhafte Gemischbildung

Ein Vorgang, der in den meisten Fällen nicht sogleich als Vergaserstörung erkannt wird, ist

Richtige Schmierung

Dieses von Mobiloel 1929/30 herausgegebene Brevier zur richtigen Pflege von Motorraedern wird sicher die Columbus-Fahrer unter uns erfreuen und so manches ist auch heute noch aktuell oder kann fuer die neueren Horexen benutzt werden. Wir starteten mit dem Inhalt in HB 4/91 ueber 1/92, 4/92, 1/93 und werden ihn auch in diesem fortsetzen. Wobei wir Tabellen aus dem Anhang ueber alle Folgen verteilen, um nicht am Ende eine Folge nur aus Tabellen bestehend bringen zu muessen.

mangelhafte Gemischbildung durch unrichtige Vergaserregelung, besonders bei Kraftstoffwechsel auf längeren Kraftradreisen.



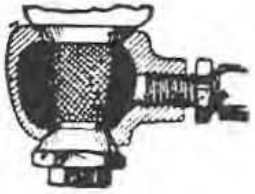
Es ist am besten, den Vergaser einmal richtig einzuregulieren und bei der als wirksam erkannten Einstellung bei Verwendung des gleichen Kraftstoffes zu verbleiben.

-9-

Ungenügende Kraftstoffzufuhr

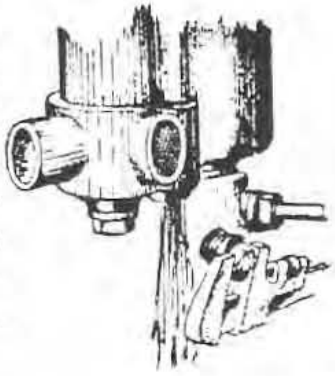
Man prüfe, ob noch *Kraftstoff im Behälter* und der Kraftstoffhahn geöffnet ist.

Verstopftes Kraftstoffrohr: Kraftstoffhahn am Behälter schließen, Rohr zwischen Kraftstoffbehälter und Vergaser abnehmen, durchblasen, nötigenfalls mit der Luftpumpe, und wieder einsetzen.

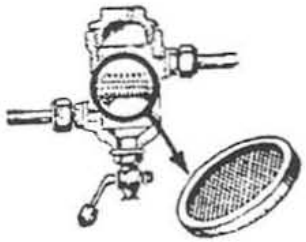


Verstopftes Kraftstoffsieb: Sieb am Vergaser oder in der Kraftstoff-Falleitung herausnehmen und mit Kraftstoff reinigen.

Schwimmer klemmt: Kraftstoffhahn am Behälter schließen. Deckel des Vergasergehäuses abnehmen und Schwimmer freilegen. Nachsehen, ob die Nadel sich frei in ihren Führungen bewegt und nicht verbogen ist und ob der Sitz des Nadelventils sauber ist. Ferner prüfe man, ob der Schwimmer nicht undicht oder verkehrt eingesetzt ist.



Wasser im Kraftstoff: Kraftstoff am Boden des Vergasers ablassen, Düse und Schwimmergehäuse reinigen, ebenso Kraftstoffrohr und Filter, dann eine kleine Menge Kraftstoff aus dem Tank ablassen, um Gewißheit zu haben, daß alles Wasser entfernt ist. Wo die Gefahr der Kraftstoffverunreinigung besteht, sollte der Kraftstoff durch Haarsieb oder Wildleder eingefüllt werden.



Vergaserdüse durch Schmutz verstopft: Man versuche, möglichst durch Ausblasen die Düse zu reinigen. Keinesfalls benutze man hierzu einen Draht, da hierdurch die Präzisionsbohrung vergrößert wird, wodurch der Kraftstoffverbrauch erhöht und ein zu fettes Gemisch erzeugt wird.

Übermäßige Kraftstoffzufuhr

Schwimmer ersäuft infolge undichter Stellen:

Der Schwimmer muß gelötet oder ersetzt werden. Um die Fehlstelle feststellen zu können, legt man den Schwimmer mit der Lötnaht nach oben auf eine heiße Platte, damit der eingedrungene Kraftstoff verdunsten kann. Dann taucht man den Schwimmer in heißes Wasser und findet durch die auftretenden Luftblasen die undichte Stelle. Diese Stelle verlötet man mit einem kleinen, nicht zu heißen Lötkolben, möglichst solange der Schwimmer noch heiß ist.



Redaktionsschluss fuer HB 3/93 ist Anfang Juni 93. Das Heft erscheint am 15 Juli 1993.

Fremdkörper zwischen Schwimmernadel und Nadelsitz, abgenutzte Schwimmernadel

Man versuche zunächst durch Hin- und Herbewegen dichten Schluß herbeizuführen. Gelingt das nicht, so ist die Nadel auszubauen und der Sitz zu reinigen. Beim Wiedereinsetzen achte man darauf, daß der Schwimmer leicht beweglich bleibt. Bei starker Abnutzung der Schwimmernadel ist für Ersatz zu sorgen.

Undichtes Saugrohr

Um den Zutritt von „falscher Luft" zu vermeiden, ist es nötig, daß die Ansaugleitung vollkommen dicht ist. Man stelle, während der Motor läuft, durch Aufstreichen von Öl undichte Stellen fest und dichte alle Verbindungen gut ab.

Gebrochenes oder festgebranntes Ventil



Ein gebrochenes Ventil muß durch ein neues ersetzt werden. Ein festgebranntes Ventil ist meistens ein Zeichen übermäßiger Schmierung oder der Verwendung von falschem Öl. Man reinige Ventilführung und Schaft mit Petroleum, bei Rauchen infolge Fressens auch mit feinem Schmirgelleinen und Öl, und wähle dann die richtige Ölmarke nach dem Gargoyle Wegweiser.

2. Der Motor zieht nicht richtig

Mangelhafte Verdichtung

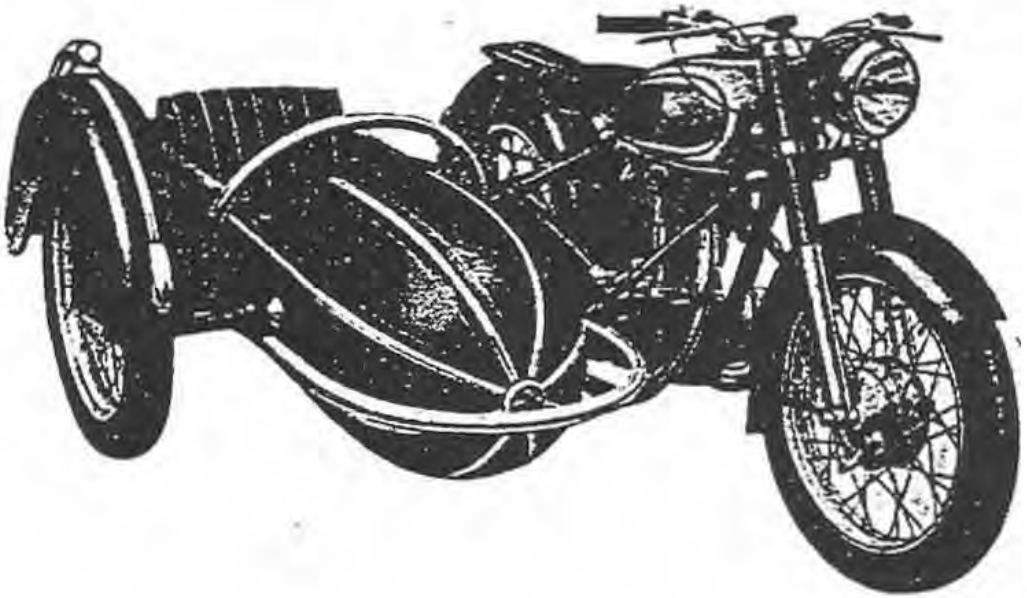
Die Ursache mangelhafter Verdichtung und damit einer Leistungsverminderung des Motors sind undichte Ventile und Kolben.

Gnome et Rhône . . . . . B
Göricke, K 1 und K 2 . . . . . Mc
Harley-Davidson, Modell A und B . . . . . BB
Modell F, FD, FXL, FDXL, J, JD, JXL, JDXL. B
alle andern Modelle . . . . . D
Hecker. . . . . Mb
Herberg-Getriebe . . . . . Mc
Herbi C
Hermes-Getriebe C
Huber-Getriebe C
Humber . . . . . ★
Hurth-Getriebe C
Husqvarna, Modell 190, 180 und 180 A . . . . . ★
Indian, Prince . . . . . BB
L Sport . . . . . B
(Ace und „4": Getriebe- und Motorschmierung vereinigt)
alle andern Modelle . . . . . A†
James C
J. A. P.-Getriebe . . . . . Mb
Kaltenbach-Getriebe C
KG . . . . . Mc
König-Getriebe C
kv. C
Langguth-Getriebe C
MA 25 und MA 27 C
Mabeco . . . . . Arc
Matchless C
M. F. Z., 350 ccm . . . . . ★
Monet-Goyon, 145 und 175 ccm . . . . . BB
andere Modelle . . . . . Mb
Moss-Getriebe C
Motosacoche . . . . . BB
Neumann-Getriebe C
New Hudson C
New Imperial C
Noris-Getriebe C
Norton, Eigenbau C
N. S. U. . . . . Mc
Per C
Peugeot C
Pfeiffer (PWS)-Getriebe C
P. & M. Panther, Viergang . . . . . ★

P. W. S. siehe Pfeiffer
R. M. W., 600 ccm . . . . . Arc
Royal Enfield . . . . . Mb
R. P. N. (Peiseler)-Getriebe C
Rudge-Whitworth . . . . . D
Rukkoe-Getriebe C
Schunk, Modell SZ C
Scott, Zwei- und Dreigang, 1926—29 . . . . . ★
Soyer C
Stabil-Getriebe (1926) C
Stock, GR 200 C
Sturmey-Archer-Getriebe . . . . . Mb
S u. G., 1927/28 . . . . . B
1929: Eigenbau C
Sunbeam . . . . . ★
TAS, Sport und Supersport 1927—29 . . . . . B
alle andern Modelle C
Triumph (Nürnberg), Knirps und K III . . . . . Mc
Modell S, T I und T II . . . . . A
Modell T III und T IV C
Triumph (englisch), Modell R und SD 4 . . . . . A
alle andern Modelle (außer LS) C
Velocette . . . . . ★
Victoria, Zweizylinder-Modelle C
Wanderer, 500 ccm . . . . . Mc
alle andern Modelle . . . . . ★
WHW siehe Herberg-Getriebe
Wimmer, 500 ccm C
Windhoff, 27 WO C
Wörner-Getriebe . . . . . Mb
Zündapp C

M-R Test: HOREX „Regina 4" 400 ccm (Gespann)

Mit dem bisher ungewöhnlichen Hubraum verbindet die „Regina 4" besonders für Seitenwagenbetrieb unter Beibehaltung aller ihrer Merkmale und Vorzüge die Wirtschaftlichkeit einer 350-ccm-Maschine mit der Höchstleistung und Kraftreserve üblicher 500er Maschinen.



BEWERTUNG

Motor und Antrieb

Wie schon die Meßwerte zeigen, nimmt die 400er „Regina" es durchaus mit guten und starken Halblitermaschinen auf, zumal ihr erfreulich niedriges bzw. günstiges Eigen- und Leistungsgewicht (!) durch eine **füllige Drehmomenten-Kurve** und einen **wohlabgewogenen Schwungmassen-Effekt** des Einzylinders betont wird. Lebhafte Beschleunigung und zäher Durchzug am Berg (oder im Gelände) sind also nicht empfindlich an häufiges Schalten oder hohe Drehzahlen gebunden! — Kalt wie warm leicht und sicher zu starten (Dekompressor!), besticht der 400er mehr noch als seine Vorgänger durch den uhrwerkartigen Standlauf, der auch nach langer und scharfer Vollgasfahrt von der **gesunden thermischen** und **mechanischen „Konstitution"** zeugt. — Angesichts der bekannten **Sparsamkeit** von Hochleistungsviertaktern erklären sich die Reiseverbrauchswerte infolge der Betriebsbedingungen, Belastung und Fahrweise als Höchstverbräuche, wobei sich auch ein **uneingeschränktes Stehvermögen** ergab.
Der Auspuffschlag ist tief und gut gedämpft; mechanische Geräusche treten erst bei hohen Drehzahlen in Erscheinung, wo sie vom Fahrtwind überdeckt werden.

Kupplung ist leichtgängig, greift weich und sicher (allerdings nicht fest genug, um den Motor z. B. durch Bergabrollen ohne Ziehen des Dekompressors anzuwerfen). Das **Getriebe** — gut „allround-gestuft" — schaltet sich buchstäblich spielend; die von deutscher Norm (wird geändert) abweichende Lage der Pedale erfordert weniger Gewöhnung als die umgekehrte Schaltrichtung. Der Antrieb funktioniert gutgedämpft und weich bei sichtlich hoher Kettenlebensdauer.

Fahreigenschaften

Die Lenkung des „Regina"-Gespanns bereitete reine Freude: vollausreichend, richtungsstabil und weder beim Beschleunigen noch beim Bremsen (Seitenwagenbremse!) merklich beeinflußt, geht die Maschine so willig in alle Kurven, daß niemals der Wunsch nach einem breiteren (als dem zweckvoll schmalen Solo-) Lenker entstand.
Die prinzip-bedingte, etwas kurzhubige Hinterradfederung kann besonders zu sportlichem Fahren des Gespanns (wie auch der kurze Federweg des Beiwagenrades) am ehesten in Kauf genommen werden; bei stets leichtem Ansprechen verhindern gute Abstimmung der Federn und Gummipuffer jedes spürbare Durchschlagen, selbst im Gelände. Die Teleskopgabel vereint **weiche Anfangsfederung mit langem Hub und wirksamer Ölstoßdämpfung.**

Bremsen

Infolge der sehr **wirksamen Beiwagenbremse** (Seitenwagen war auch besetzt „überbremst") ist die Sicherheit auch bei voller Belastung gewährleistet. Auch die Hinterbremse reicht stets, während für extreme Verzögerungen (des beladenen Gespanns!) geringere Betätigungskraft der Vorderbremse möglich und erwünscht scheint. Die deutlich gewordene Abhängigkeit der Bremswirkung vom Betriebszustand (Temperatur, Witterung, Feuchtigkeit) ist wohl eine Belag- bzw. Reibungspaarungsfrage.

Ausstattung

Sitzposition auch bei langen Nonstop-Fahrten bequem; Haltung auf große Fahrer zugeschnitten (vor allem Abstand Fußrasten—Kniekissen etwas groß!). Alle Hebel und Pedale weitgehend verstellbar. — Ausstellung und Verarbeitung ergänzen traditionsgemäß die vollendete „Linie" und Erscheinung der Horex. — (Renndrehgriff ein kleines, aber typisches Beispiel!) (Fortsetzung nächste Seite)

PRÜFUNG

(wenn nicht anders vermerkt, mit besetztem Seitenwagen und Windschutzscheibe!)

Gewicht

fahrfertig, mit vollem Tank	**255 kg**
(vorn 81 kg, hinten 116 kg, Stwg. 58 kg	
solo: 165 kg, Stwg.: 85 kg, Anschlußteile)	
Zulässiges Gesamtgewicht 475 kg (solo 315 kg)	

Leistungsgewicht fahrfertig 11,5 kg/PS

mit 1 Person = 75 kg	15,0 kg/PS
mit 2 Personen	18,4 kg/PS

Höchstgeschwindigkeit

aufrecht sitzend im Mittel	93 km/h
(bei leerem Wagen, ohne Scheibe, gebückt	103 km/h)

Beschleunigungszeiten

von 20 auf 40 km/h im 2. Gang	3,5 sec
von 30 auf 60 km/h im 3. Gang	8 sec
von 40 auf 70 km/h im 4. Gang	14 sec
1 km mit steh. Start: 48 sec; Durchschnitt	75 km/h
(mit leerem Wagen: 44,5 sec, 81 km/h)	
von 0 bis 80 km/h (1. bis 3. Gang) 16 sec	

Kraftstoffverbrauch (Benzin-Benzolgemisch)

bei gleichbleibender Geschwindigkeit

50 km/h	3,8 L/100 km
70 km/h	4.9 L/100 km
90 km/h	6,6 L/100 km
Vollgas = 93 km/h*)	6,9 L/100 km

*) Nur theoretisch-meßtechnisch interessant. Entscheidend ist der Reiseverbrauch.

Durchschnittsverbrauch

auf Langstrecke Hamburg—Holland—England (Wales) und zurück, teils 2 Personen, großes Gepäck, viel Gegenwind; stets scharf gefahren (Bruttoschnitte 70 km/h und darüber), meist Superbenzin **5,2 bis 5,8 L/100 km**
Motoröl-Verbrauch ca. 0,4 L auf 1000 km

Bremsweg aus 50 km/h auf trockenem Asphalt

Vorderrad 27 m, Hinterrad mit hydraul. Stwg.-Bremse 22 m, beide Bremsen 16 m
(Bremsverzögerung 6 m/sec²)

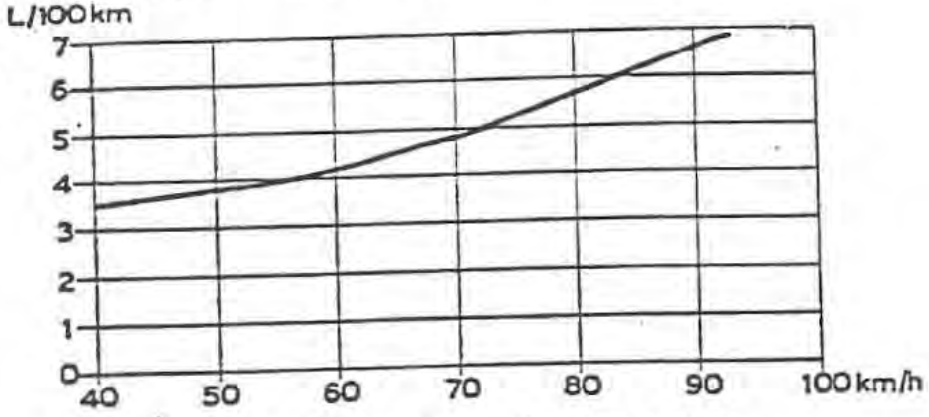
Abmessungen

Spurweite 107 cm, Gesamtlänge mit Stwg. 234 cm, Gesamtbreite 152 cm, Lenkerbreite 67 cm, Vorlauf des Beiwagenrades ca. 20 cm. — (Weitere Maße s. Skizze n. S.!)

Bereifung

vorn und Stwg. 3.25—19; Hinterrad 3.50—19
erprobter Luftdruck: vorn 1,6 atü
hinten 2,0 atü (bei 2 Pers. 2,4), Stwg. 1,4 atü

Prüfung 2050 bis 5350 km; Hamburg, September 1954



km/h gleichbleibende Geschwindigkeit
Unsere Verbrauchsmessung

BEWERTUNG (Fortsetzung)

Seitenwagen

Der große Steib-Horex („Sport-Luxus") auch für große Passagiere bequem, recht gut gepolstert, mit beachtlichem Kofferraum. — Federung der Schwingachse sehr ansprechempfindlich, aber kurz wegen bekanntem Dilemma von Lenk- und Federungseigenschaften. Karosse recht weich und vor allem einstellbar (!)gefedert, ohne aber mit den neuesten (!) Verbesserungen der Motorradfederungen Schritt zu halten.

Kleine Wünsche

Bremse (vorn) noch wirksamer und auch weniger wasserempfindlich. — Hinterradausbau (bei 3½"-Reifen etwas beengt) erleichtern. — Tacho anderweitig antreiben. — Größere Tankreserve für große Reisen mit Gespann. — Wirksame Sicherung für Kettenkasten-Halteschrauben. — (Solo: mehr Bodenfreiheit an Mittelständer in Linkskurven, bereits durch neue Seitenstütze erreicht.)

KENNZEICHNUNG: Horex „Regina 4" Gespann

Motor

Kopfgesteuerter Einzylinder-Viertakter, Doppelport, senkrechtstehend eingebaut. — Bohrung 74,5 mm Hub 91,5 mm, Hubraum 399 ccm. — Verdichtungsverhältnis 6,8 : 1, Leistung 22 PS bei 5750 U/min (entsprechend ca. 110 km/h im 4. Gang bei Stgw.-Übersetzung). — Verstärkter Kurbeltrieb mit Kurbelwelle in zwei Rollen- und 1 Kugellager laufend, Pleuel auf käfiggeführten Rollen. — Nockenwellenantrieb über Stirnräder, vollgekapselter Ventiltrieb über Schlepphebel, Stoßstangen und Kipphebel. Doppelte Schraubenfedern. Vergrößerter Ventilquerschnitt. Drehschieberentlüftung durch hohlen Wellenzapfen ins Freie. Vollschaft-Ringstreifen-Kolben „SK" mit zwei Kompressions- und einem Ölabstreifring. Grauguß-zylinder mit großem, rechteckig verrippten Leichtmetallkopf, zum Rahmen vorn abgestrebt.
Steuerzeiten bei 2 mm Einstellventilspiel: E. ö. in oT., E. s. 28° nach uT., A. ö. 39° vor uT., A. s. in oT. — Betriebsventilspiel (kalt): E. 0,05, A. 0,1 mm.

Elektrische Anlage

Noris-Lichtbatteriezünder MLZa 60/6/1600 R mit automatischer Zündpunktstellung, direkt auf der Kurbelwelle (Antriebsseite), 60 Watt Lichtleistung. — Zündkerze 14 mm langes Gewinde, Wärmewert 240, für schnelle Fahrt 260. — Zündpunkt bei „spät" in oT, bei „früh" 40° = 14,05 mm vor oT. — Batterie 7 Ah mit Spannband auf Öltank befestigt.

Vergaser

Bing 2/27,5/3 - Zweischieber - Flanschvergaser mit Naßluftfilter. — Hauptdüse 115, Mischkammereinsatz 3, Nadeldüse 2,68, Nadelstellung 2. Raste von oben, Leerlaufdüse 0,45, Luftschraube 1—1½ Umdr. auf.

Schmierung

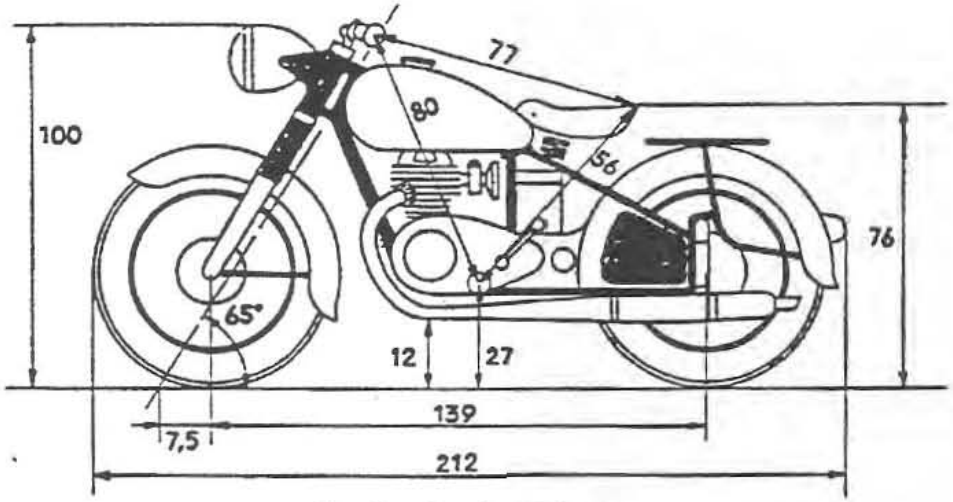
Trockensumpf-Umlaufschmierung durch Zahnradpumpe, Öltank zwischen Getriebe und Hinterradschutzblech (2 Ltr. Motoröl SAE 30, bei tiefer Außentemperatur SAE 20).

Kupplung

Mehrscheiben-Kupplung mit Suridlamellen, 5 Federn. Gummistoßdämpfer im Kettenrad.

Getriebe

Vierganggetriebe mit Fußschaltung, mit Motor in gemeinsamem Block. Doppelarmiger Schalthebel rechts (englische Norm: heraufschalten vorn treten, herunterschalten hinten treten!). — Übersetzungen: 3,25 — 1,81 — 1,33 — 1 : 1. — Schmierung gemeinsam mit Primärantrieb durch 1,25 Ltr. Getriebeöl (SAE 80), Ölstandkontrollstab an Einfüllschraube!



Lenkerbreite 68 cm.

Antrieb

Von Kurbelwelle links über Duplex-Hülsenkette $^3/_8 \times {}^3/_{16}$", 70 Glieder endlos, Hülsendurchmesser 6 mm, Untertrum mit Gleitschutz einstellbar, auf Kupplung. Übersetzung 24 Z : 46 Z = 1 : 1,92. — Von Getrieberitzel rechts über Rollenkette $^5/_8 \times {}^1/_4$", 102 Glieder mit Schloß, im geschlossenen Kettenkasten auf Hinterzahnkranz; Verbindung zur Nabe mittels Gummistoßdämpferscheibe. Übersetzung 13 Z : 41 Z = 1 : 3,15. — **Gesamtübersetzungen:** 19,7 — 11,0 — 8,1 — 6,06 : 1. (Solo 13 Z : 36 Z = 1 : 2,77, Gesamt 1 : 5,32).

Fahrwerk

Hartgelöteter, gemuffter, unten offener **Rohrrahmen**. — **Horex-Teleskopgabel** mit langen Schraubenfedern progressiver Kennung. **Ölstoßdämpfung** und Schmierung mit 80 ccm Motoröl (SAE 80) je Holm. Achshalter und Gabeljoche aus geschmiedetem Leichtmetall. Lenkungsdämpfer. — **Teleskophinterradfederung** mit gekapselten Schraubenfedern und Gummipufferung.

Räder

Vollnaben leichtmetallgeschmiedet, mit Kühl- und Versteifungsrippen. Beide Räder mit Steckachse, aber nicht austauschbar. 40-Loch-Felgen, vorn 1,85 B × 19, hinten 2,15 B × 19, wahlweise in Stahl oder Leichtmetall (Testmaschine Stahl).

Bremsen

Innenbackenbremsen, 150 mm Durchmesser, 40 mm breit. (Stwg 160 × 25). — Gesamtbremsflächen 240 × 80 qcm (zulässiges Gesamtgewicht: Bremsfläche = 1,48 kg/qcm (Solo 1,31 kg/qcm). — Hinterbremse von Hand, Vorderbremse mit Werkzeug nachstellbar.

Tank

Satteltank mit 18 Ltr. Inhalt, (dreifache!) Reserve durch zwei Reservebenzinhähne, insgesamt ca. 2 Ltr. — Große schlanke Kniekissen.

Typenschild

Am Steuerkopf vorn, Rahmen-Nr.: Steuerkopf rechts unten.

Ausstattung

Schwingsattel mit Doppelgummidecke und zentraler einstellbarer Feder (Aufpreis für Doppelsitzbank). — VDO-Tachometer im Scheinwerfer, nachts beleuchtet (zeigte im Prüfling 4—5% zuviel). — Lenkschloß im Steuerkopf, gleicher Schlüssel für Werkzeugkasten. — Abnehmbarer Gepäckträger. — Mittelständer mit Rückholfeder, Gummipufferanschlag und Auslegerbestätigungsarm. — Handgriff unter Sattel zum Aufbocken. — Elektrische Leerlaufanzeige im Scheinwerfer. — Aufklappbares Hinterschutzblech. — Erstklassiges Finish mit zahlreichen polierten Leichtmetall- oder Chromteilen. — Qualitätswerkzeug. — Stoplicht! —

Preis

2185,— DM ab Werk (Solomaschine)
Jahressteuer 48,— DM, Haftpflichtprämie 80,— DM.

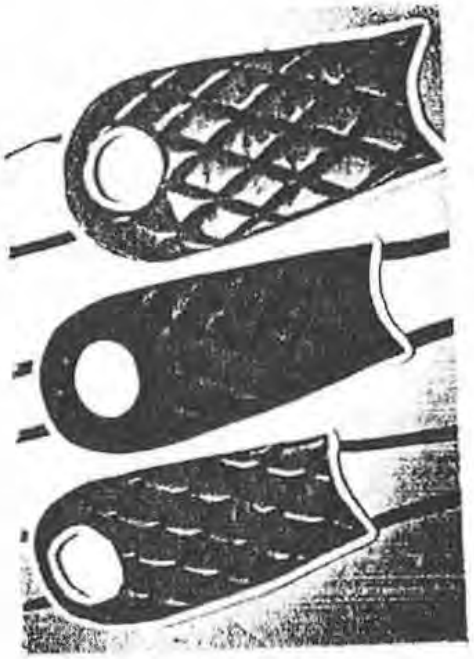
Seitenwagen

Steib-Horex S 500 Luxus, Stahlrohr-Stoßstangenrahmen mit Untergurt quer und Rennbügel, Schwingachse über Gummielement mit Anschlagbegrenzung, verstellbare Bootfederung. Karosse aus Tiefziehblech, abgesetzt mit polierten Leisten. Kofferraum mit abschließbarem Deckel. Polsterarmlehnen; Karosse innen verkleidet und mit Handschuhtasche versehen. — Steckachse. „Stromform"-Schutzblech. Öldruckbremse für Beiwagenrad: Hauptzylinder in Zugstange der Hinterbremse „eingeschaltet"; Schnelltrennstelle (nachträgliche Entlüftung nicht notwendig!).

Preis komplett mit Anschlüssen (2 Kugel unten, 2 Gabel oben), Windschutzscheibe und Staubdecke zum Anschluß an „Regina": 560,— DM.

Preis des kompletten Gespanns	**2695,— DM**
mit Seitenwagen-Öldruckbremse (wie geprüft)	**2795,— DM**

MOTOR-RUNDSCHAU - NKZ - 23/1954



Tankschutzdecke, Zubehör der 50er

Weiterhin hat sich Benno um die Anfertigung von Tankschutze bemüht. Für 38,-DM plus Verpackung und Porto sind diese dem Original nachgebauten Tankschutze in den Farben rot, blau und schwarz erhältlich. Die Unterseite des Schutzes ist mit Himmelstoff abgefüttert und das Ganze ist mit einer weißen Borde eingefasst. Siehe auch HB 2/92 S.29.





Horex Pins

Benno Tel.0711-512473 hat eine Serie von "Pins" mit Horex-motiven Reginal und SB35, Regina0 ist noch in Arbeit, aufgelegt. Wer an Benno Deifel, Hofener Str. 4 in 7012 Fellbach 5, 12,-DM schickt, bekommt den bestellten Anstecker zugesand.



Tank überholung

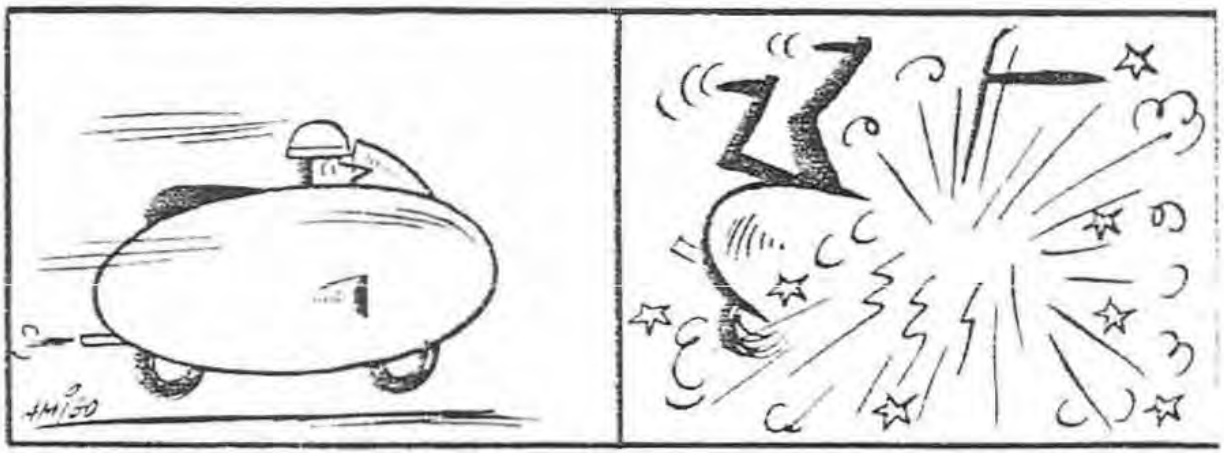
Alfred vom HC-Schweiz hat sich gemeldet und konnte berichten, daß er immer noch Tanks komplett überholt. Selbst schwerstbeschädigte Tanks werden gemacht. In diesen Fällen wird der Boden vom Tankoberteil getrennt, nun kann man schlimmste Beschädigungen reparieren. Ausbeulen oder einsetzen von neuen Blechstücken, dies kann nun von Innen geschehen. Die vollständige Entrostung ist dadurch auch zu überprüfen. Nachdem Boden und Oberteil in Ordnung sind, werden sie wieder kunstgerecht miteinander verschweißt. Des weiteren werden die Tanks entlackt, entchromt, geschliffen und poliert, verchromt (dreischicht Kupfer,Nickel,Chrom), innenversiegelt, sowie mit der gewünschten Lackierung versehen. Auch der Versandweg über die Landesgrenze macht keine Probleme. Alfred ist unter Tel. 0041-57-271731 zu erreichen. Die Preise sind als moderat zu bezeichnen. Siehe auch HB 1/92 S.26 neue Tel.0711-512473 und 2/91 S.15.

Und auf der letzten Seite:

AUTO Motor und Sport 1952

Die Liste der Alpen-Pässe

Name des Passes	Land: CH = Schweiz, A = Österr., D = Deutschl., F = Frankr., I = Italien	Höhe in m	Paß liegt auf d. Straße	Höchststeigung in % N = Nord, S = Süd, W = West, O = Ost	Wann ist der Paß geöffnet	Befahrbarkeit: l = leicht, m = mittel, s = schwierig	Bemerkungen
Achen	A	941	Jenbach—Tegernsee	S 27, N 7	ganzjährig	m	
Aflenzer Seeberg	A	1254	Seewiesen—Wegscheid	N 20, S 24	ganzjährig	m	
Albula	CH	2315	Tiefenkastel—Ponte	10	Juni—Okt.	m	
Allos	F	2250	Barcelonnette-Guillaumes	10	Juni—Okt.	m	Sommerstrecke der „Route des Alpes"
Aprica	I	1181	Tresenda—Edolo	9	Mai—Dez.	l	
Arlberg	A	1802	Bludenz—Landeck	W 17, O 13	Juni—Nov.	l	wenn geschlossen, Bahn Stuben—St. Anton
Bernhardin	CH	2063	Splügen—Bellinzona	9	Juni—Okt.	l	
Gr. St. Bernhardt	CH	2472	Martigny—Aosta	11	Juni—Okt.	m	
Bernina	CH	2330	St. Moritz—Tirano	10	Juni—Okt.	m	
Brenner	A	1370	Innsbruck—Sterzing	N 12, S 13	ganzjährig	l	schnellste Verbindung Deutschl.—Italien
Broccone	I	1517	Borgo—Primiero	7	Mai—Dez.	m	
Brünig	CH	1011	Luzern—Interlaken	8	ganzjährig	l	
Campolungo	I	1875	Corvara—Arabba	12	Juni—Okt.	l	Dolomiten-Paß
Cayolle	F	2326	Barcelonnette-Guillaumes	10	Juni—Okt.	m	Sommerstrecke der „Route des Alpes"
Cereda	I	1378	Primiero—Agordo	15	April—Dez.	m	Vorsicht: enge Fahrbahn!
Cimabanche	I	1547	Schluderbach—Cortina	6	April—Dez.	l	Dolomiten-Paß
Croce Domini	I	1895	Breno—Idrosee	16	Mai—Nov.	l	Forts. der Ponale-Str. am Garda-See
Duran	I	1605	Agordo—Dont	11	Mai—Nov.	m	Dolomiten-Paß
Falzarego	I	2117	Bozen—Cortina	W 7, O 8	Juni—Okt.	l	Dolomiten-Straße
Fernpaß	A	1210	Garmisch—Landeck	8	fast ganzj.	l	schönster Paß Tirols
Flexen	A	1784	Weissenbach—Arlberg	N 15	Juni—Okt.	m	
Flüela	CH	2392	Süs—Davos	10	Juni—Okt.	l	
Forclaz	CH	1523	Martigny—Chamonix	20	Mai—Okt.	s	enge Kehren; steilster Paß der Schweiz
Fugazze	I	1157	Rovereto—Schio	12	April—Dez.	m	„Zona sacra" 14—18 schwer umkämpft
Furka	CH	2431	Gletsch—Andermatt	19	Juni—Okt.	m	dicht dabei der Rhône-Gletscher
Gavia	I	2621	Bormio—Ponte di Legno	18	Juli—Okt.	m	schmal, teilweise zweitklassig
Galibier	F	2645	St. Michel—Briançon	14	Juli—Okt.	m	Sommerstrecke der „Route des Alpes"
Glockner	A	2505	Bruck—Heiligenblut	12	Juni—Nov.	l	hervorragende Aussichtsstraße
Grödner-Joch	I	2121	St. Ulrich—Corvara	W 10, O 8	Juni—Okt.	m	Dolomiten-Paß
Gschütt	A	971	Golling—Hallstatt	W 12, O 22	März-Dez.	m	
Gotthardt	CH	2112	Hospenthal—Airolo	10	Juni—Okt.	m	wenn geschlossen, Gotthard-Bahn!
Grimsel	CH	2176	Gletsch—Meiringen	9	Juni—Okt.	m	Postautos kreuzen bergwärts
Hohentauern	A	1265	Trieben—Judenburg	N 20, S 10	ganzjährig	m	
Iselsberg	A	1204	Dölsach—Winklern	N 12, S 8	ganzjährig	l	Fortsetzung der Glockner-Straße
Iseran	F	2769	Val d'Isère—Lanslebourg	N 6, S 10	Aug.-Sept.	m	höchster Alpen-Paß „Route des Alpes"
Izoard	F	2358	Briançon—Guillestre	12	Juli—Okt.	m	Sommerstrecke „Route des Alpes"
Jaufen	I	2159	Sterzing—Meran	15	Juni—Okt.	l	
Jaun	CH	1511	Reidenbach—Bolle	10	Mai—Okt.	m	
Joch-Straße	D	1167	Sonthofen—Reutte	7	ganzjährig	m	schönste Aussichtstraße Deutschlands
Julier	CH	2287	Tiefenkastel—Silvaplana	10	ganzjährig	m	Winterstrecke Bodensee—Italien
Karer	I	1753	Bozen—Cortina	W 9, O 7	ganzjährig	m	„Dolomiten-Straße"
Kärntner Seeberg	A	1216	Eisenkappel—Krainburg	N 8, S 12	Mai—Dez.	m	Ersatz für Loibl-Paß (29%)
Katschberg	A	1641	St. Michael—Spittal	N 29, S 26	Mai—Nov.	s	neue Straße mit geringerer Steigung fertig
Kesselberg	D	858	Walchensee—Kochel	6	ganzjährig		
Klausen	CH	1952	Altdorf—Glarus	10	Juni—Okt.	m	landschaftlich hervorragend





Lautaret	F	2058	St. Michel—Briançon	7	Juni—Okt.	i	Sommerstrecke „Route des Alpes"
Lenzerheide	CH	1476	Chur—Tiefenkastel	10	ganzjährig	l	Teil der Julier-Strecke
Loibl	A	1366	Klagenfurt—Laibach	N 25, S 29	Mai—Dez.	s	landschaftlich sehr schön
Lukmanier	CH	1919	Olivone—Disentis	9	Juni—Okt.	l	
Maloja	CH	1817	St. Moritz—Chiavenna	9	ganzjährig	m	Teil der Julier-Strecke nach Italien
Mendel	I	1360	Bozen—Sondrio	W 7, O 8	April-Dez.	m	
Mosses	CH	1448	Les Moulins—Aigle	8	Mai—Okt.	l	meist ganzjährig geöffnet
Niederalpl	A	1220	Wegscheid—Mürzsteg	W 26, O 22	April-Dez.	s	
Oberalp	CH	2048	Disentis—Andermatt	10	Juni—Okt.	l	
Ofen	CH	2155	Sta. Maria—Zernez	10	ganzjährig	m	schmale Straße
Packsattel	A	1166	Köflach—Wolfsberg	10	April-Nov.	l	
Pillon	CH	1550	Gstaad—Aigle	9	Mai—Okt.	m	
Plöcken	A	1360	Oberdrauburg—Udine	N 16, S 7	Mai—Dez.	m	
Pordoi	I	2242	Bozen—Cortina	8	Juni—Okt.	l	höchster Paß der Dolomiten-Straße
Pötschen	A	982	Ischl—Aussee	O 17, W 21	April-Dez.	m	
Prebichl	A	1227	Hieflau—Leoben	N 24, S 21	April-Dez.	s	
Predil	I	1156	Tarvis—Flitsch	N 14, S 13	ganzjährig	l	
Pyhrn	A	946	Liezen—Wels	18	März—Dez.	l	
Reschen	A	1508	Nauders—Glorenza	N 7, S 9	April-Dez.	l	
Rolle	I	1984	Bozen—Venedig	N 6, S 7	ganzjährig	l	viele unübersichtliche Kurven!
San Lugano	I	1101	Ora—Cavalese	8	ganzjährig	l	
San Ubaldo	I	706	Trichiana—Tovena	8	ganzjährig	l	interessanteste Str. d. Alpen. Vorsicht im Tunnel
Schober	A	850	Trieben—Leoben	6	ganzjährig	l	
Sella	I	2214	Grödner Tal Pordoi-Joch	N 8, S 11	Juni—Okt.	m	
Semmering	A	980	Wiener Neustadt—Bruck	6	ganzjährig	l	
Simplon	CH	2001	Brig—Domodossola	9	Juni—Okt.	l	wenn geschlossen: Bahn Brig—Iselle
Splügen	CH	2118	Splügen—Chiavenna	9	Juli—Okt.	m	schmal, aber wunderschön
Susten	CH	2262	Meiringen—Wassen	9	Juni—Okt.	l	neue, moderne Straße, langweilig
Stilfser Joch	I	2756	Gomagoi—Bormio	W 8, O 13	Juli—Okt.	m	86 Kehren!
Tauernhöhe	A	1738	Radstadt—Mauterndorf	N 20, S 14	Mai—Nov.	m	lohnende Gebirgs-Strecke
Thurn	A	1273	Kitzbühel—Bruck	9	April-Dez.	l	
Tonale	I	1883	Bozen—Sondrio	W 7, O 6	Juni—Nov.	l	
Tre Croci	I	1808	Cortina—Misurina	W 7, O 10	Mai—Nov.	l	
Turracher Höhe	A	1763	Widweg—Predlitz	N 20, S 34	Juni—Nov.	s	steilster Alpenpaß; zweitklassige Straße
Umbrail	CH	2499	Sta. Maria—Stilfser Joch	9	Juni—Okt.	m	höchste Paßstraße der Schweiz
Valles	I	2023	Predazzo—Cencenighe	15	Juni—Nov.	m	schön — aber schmal
Vars	F	2115	Guillestre—Barcelonnette	10	Juni—Okt.	m	
Wurzen	A	1073	Villach—Laibach	N 23, S 19	März—Dez.	s	
Zirler Berg	A	1185	Mittenwald—Innsbruck	S 25, N 18	fast. ganzj.	m	Ersatz dafür ist der Fernpaß

-25-

Neue Horex mit Honda Motor

Wie uns Eckehardt Tel.04191-60453 berichtet, vertreibt die Firma "bajaj Motorfahrzeuge" Vertriebsgesellschaft für Europa mbH in O-1157 Berlin, Straße am Heizhaus 1 (über Köpenicker Allee), Tel.5099413, Fax 5098320, dieses 50PS oder 72PS starken und 138kg leichten 644ccm Horex-Motorrad. Es ist 8,7 zu 1 verdichtet. Dieser ohc 4Takt Einzylinder mit Namen "Horex 644 OSCA" hat 82mm Hub bei 100mm Bohrung. Das Drehmoment von 57,5Nm bei 5500U/min wird über 5Gänge an das Hinterrad gegeben. Das 2030mm lange, 710mm breite und 1260mm hohe Motorrad ist vorn 110/70R17 und hinten 150/70VB17 bereift. Der Radstand beträgt 1370mm und es wird von jeweils einer Scheibenbremse pro Rad verzögert, vorn 320mm und hinten 210mm Durchmeßer. Neben den in den Tank passenden 12L Sprit, kann die Horex OSCA noch bis auf 192kg beladen werden. Die 12V/8Ah Batterie versorgt unter anderem einen elektrischen Anlasser. Eine Besprechung der Horex befindet sich in der Zeitschrift MO Februar 1992, sowie in der Motor Cycle News vom Januar 92 und im Motorradkatalog 1992.

Horex Postkarten u. Plakate

Eckehardt Tel.04191-60453 vom HC Bad Bramstedt hat einen Draht zu einem norddeutschen Verlag der sich mit der Herstellung von Postkarten bis Plakate beschäftigt. Und dieser Verlag hat auch einige Horex-Motive im Angebot, wie SB35, Regina400 mit SteibS500, Horex Rennfahrer u.s.w. Siehe auch HB 2/92 S.12 und HB 1/92 S.18. Wer da ein paar Ratschläge braucht und eine Bestellung abgeben will ist bei Eckehardt, man nennt ihn auch "Seifert", gut aufgehoben. Seifert gibt die Bestellung an den entsprechenden Verlag weiter. Die Preise sind nicht hoch, ein Plakat kostet so ca. 10,-DM.
Zusatzinfo: Folgende Firmen, neben jener aus HB 1/92 S.18, haben Postkarten und Plakate im Angebot. B+P Verlag GmbH, Adenauerdamm 91 in 2200 Elmshorn Tel. 04121-92526 oder 77937. Oder HDB-Verlag auch 2200 Elmshorn Postfach 180.

Die 39.Sternfahrt Fulda!!

Diese Sternfahrt ist eine Fortsetzung einer 38. jährigen Tradition mit dem Ziel einmal im Jahr allen Horex-Fahrern und Freunden ein Treffen zu ermöglichen. Es handelt sich um eine sportlich-kameradschaftliche Veranstaltung, die der internationalen Verstandigung dienen soll, dem Kennenlernen, dem Gedankenaustausch, dem Wiedersehen alter Freunde und dem Vertiefen von Freundschaften.
An der Horex-Sternfahrt können alle Horex-Fahrer, Horex-Freunde, sowie Fahrer anderer Fabrikate teilnehmen.
Mit diesen Worten beginnt die fünfseitige Ausschreibung die beim HC-Fulda, Clubkapitän Werner Leuber, St.Laurentiusstr. 18, in w-6416 Sieblos, Tel. 06658-562, schleunigst angefordert werden sollte. Denn der offizielle Nennungsschluß ist der 19.4.93, aber da der HB erst am 15.4.93 herausgekommen ist wird Werner das nicht so eng sehen. Das Nenngeld inkl. Plakette beträgt: Fahrer 35,-DM, Beifahrer 10,-DM. Im Preis sind auch alle Eintritte und die Campinggebühr enthalten. über die Zeit der Veranstaltung ist die Leitung über 06658-250 telefonisch erreichbar, z.B. bei einer Panne. Da bleibt mir nur noch zu sagen: Aufwiedersehen in Fulda!

Nachbau von Hella Rücklichtern

An der Horex, bis auf einige Ausnahmen wurde das Hella Rücklicht verwand. Zwei Leute bemühen sich um den originalgetreuen Nachbau dieses Rücklichtes. In Deutschland ist das Kurt Heumann, siehe seine Anzeige in diesem Heft und in den USA ist es Bob Schanz siehe Citation Artikel in diesem Heft.

Treffen-Ausstellungen-Maerkte

+ Ausfahrttermine des HC Taunus Info bei Marina Tel. 06172-81898+
+ w6380 Bad Homburg 25.4./20.6./17.7./31.7./22.8./19.9./17.10. +
+ Wo bleiben die Termine der anderen Clubs ??????????????????+

+ VFV Rennen 2 bis 4.7 Most; 10 u. 11.7. Horice; 14 u. 15.8 +
+ Bengel; 14 u.15.8 Schotten; 11.9 Hockenheim; +
+ 26.9 Nürburgring +
+ Tel. 089-6099844 oder 06044-2868 oder 06158-85501 +

+ Rennen des VMCC Kim Molnar, Atherton House, Fulwood Row 32 +
+ Preston Pr2 6 SL England. 11.4 Mallory, 23.5 Snetterton, 30.5 +
+ Donington, 6.6 Cadwell, 3.7 Cadwell, 28-30.8 Pembrey, 11.9 +
+ Cadwell, 18-19.9 Three Sisters +

+ Rennen des CRMC Ann Murden, Fenn Farm, St.Mary Hoo near Roch- +
+ ester ME3 8QY. 12.4 Cadwell, 1-2.5 Lydden, 29-30.5 Three +
+ Sisters, 27.6 Mallory, 10-11.7 Pembrey (Classicfest) 31.7 +
+ Pembrey, 9-10.10 Cadwell +

+18.4 Markt, Treffen, Rallye W-8260 Mühldorf/Inn Tel.08631-7367
+18.4 Treffen in w-2900 Oldenburg Tel. 0441-47726
+23 bis 24.4 Feinschmeckertreffen 6953 Gundelsheim Tel.06269-1061
-23 bis 25.4 Hessen-Nassau Maraton w6348 Herborn Tel.02772-41222
+24.4 Markt in Reutlingen Tel. 07157-63094
+24.4 Ausfahrt TÜV Düsseldorf Tel.0211-6354-116
-24 bis 25.4 Markt in w6700 Ludwigshafen Tel.06272-567
-25.4 Rallye in w-4050 Mönchengladbach 4 MSC Wickrath Posf.400101
+25.4 Markt u. Treffen Elleringen/Lüneburg Tel.05854-1084
+25.4 Treffen Mahlstedt/Liebenau Tel. 05024-482
-1.5 Rallye in w5250 Euskirchen Tel. 02251-51799
+1.5 Markt in A-4281 Mönchdorf österreich Tel.0043-7267-421
+1.5 Treffen w-3300 Braunschweig Tel. 0531-346419
+1 bis 2.5 98er Meeting Deutsches Verkehrs-Pädagogisches
Institut Postfach 1260 w-7068 Urbach
+1.5 Oldtimertag Scheßlitz Tel.0951-44532
-1 bis 2.5 Markt in w7900 Ulm Tel. 0731-24452
+1 bis 2.5 Markt in Berlin Tel. 030-3723060
+2.5 Zuverlässigkeitsf. w7060Schorndorf Bj.48-68 Tel.07181-44017
+7 bis 8.5 "Hornberger Schießen" w-7210 Rottweil Tel.0741-14438

+8.5 IIV. Richard Kuechen Gedaechnisfahrt w6748 Bad Bergzabern +
+ Tel. 06349-8506 +

+8 bis 9.5 Festival Bielefeld Tel.02263-6524
+9.5 Markt in F-54790 Mancieulles Info: J.C.Hand Rue de Metz 35
+14 bis 16.5 Treffen w-5760 Arnsberg Tel. 02931-16559
+14 bis 16.5 Treffen w-2941 Ochtersum Tel.04971-7843
+15.5 Maiandacht w-8962 Pfronten Tel. 08363-1840
+15 bis 16.5 Lufthanasatreffen w-6234 Hattersheim Tel.069-681104
+15.5 Rallye in w-7090 Ellwangen Tel. 07961-53445
+15 bis 16.5 Markt u. Treffen in ? Königsbrunn Tel.08231-5915
+15 bis 16.5 Treffen in w-4770 Soest Tel. 02921-2041
+15 bis 16.5 Markt in Aachen Tivoli
+15 bis 16.5 Markt in Geretsried Tel.08195-550
-16.5 Vet.Ausfahrt w7100 Heilbronn Tel.07134-8656
+16.5 Mopedtreffen (alt) in Nienburg Tel. 05027-481
+16.5 Markt in w-6626 Wadgassen/Bous Tel. 06834-1682
+16.5 Ausfahrt Dachau Tel.08131-71935
+16.5 Treffen in w-2250 Husum Tel. 04841-73646.
+20 bis 23.5 Rallye Prag; Jan Kralik; Podskalska 33; CSFR 12800
Praha 2

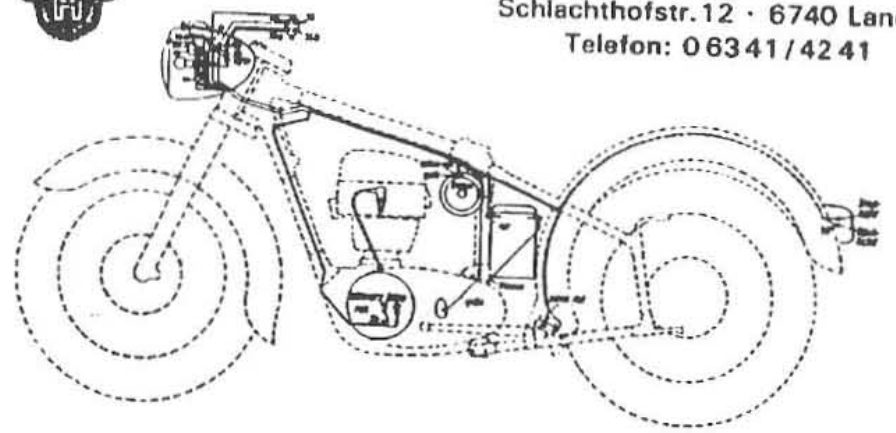
++
+20.5 1. Horex-Treffen Stammtisch Ruhrpott mit Ausfahrt nach +
+ Schloß Nordkirchen, in w4714 Bork. Tel. 0234-264487 und   +
+ 02592-63133 oder auch 05021-66243 bei Gabi   +
++
+20 bis 23.5 ADAC Bike 93 w-5000 Köln.
+22.5 Ruhrtalrallye w-4330 Mülheim/Ruhr Tel.0208-486900
+22.5 Fahrt in Lauffen Tel. 07133-6861
+22 bis 23.5 Markt in B-3300 Tienen Info: D.Sterkendries
          Kauterstraat 35
****
* W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G   *
*28 bis 31.5 in w 6416 Poppenhausen bie w6400 Fulda   *
*   39igste Horex-Sternfahrt Fulda Tel.06658-562 Werner   *
****
-31.5 bis 11.6 Isel of Man Tel, IOM-624-621323-661930
+4.6 Rallye w-3250 Hameln Tel. 05151-12169
+4 bis 5.6 Classic TT-Races South. 100 MC, 24 Victoria Road IoM
-4 bis 6.6 Rallye w-2418 Ratzeburg Tel. 04541-82339
+5.6 Ausfahrt MSC Reichenbach w7081 Aalen Tel. 07366-5587
-5.6 Rallye Fichtenhein w2240 Büsum Tel.04834-8336
-5.6 Markt in Komp/Tirol Tel. 0043-5242-73226
-5.6 Eduard Molitor Gedaechnisfahrt w7081 Aalen 07366-5587
+5 bis 6.6 Tour de Belgique R.Servais Rue A. Dumont 46
   Belgien 4601 Vaux sous Chevrement
+5 bis 6.6 Rennen in I-40026 Imola, B.Battilani, Via Poiano 1B
+6.6 Gottesdienst w-2000 Hamburg Tel. 040-324400
-6.6 Rally im Neuffener Tal w7443 Frickenhausen Tel.07022-48410
+6.6 Treffen w-3314 Strengberg Tel. 07432-2595
+6.6 Treffen w-4993 Rahden Tel. 05771-4739
+6.6 Treffen w-7048 Bondorf Tel. 07457-8024
+6.6 Markt in w-2811 Asendorf Tel. 04253-714
+8 bis 12.6 Milano-Taranto E.Lienke, Graf Spee Platz 8, München
++
+12 bis 13.6 Treffen des MC-Schutzblech Marpingen Saarland   +
+ Info bei Rudi Brill Tel. 06853-3644   +
++
+12.6 Ausfahrt Schlierbachtal w-6145 Lindenfels Tel.06255-1549
+12 bis 13.6 Markt u. Treffen in w-2935 Bockhorn Tel. 04453-7333
-12 bis 13.6 Oltimerfesival w8200 Rosenheim Tel.08031-32424
+13.6 Banbury Run Bj.bis1930 VMCC Wetmore R. GB-DE141SN Burton
+13.6 Ausfahrt mit Prüfungen w7230 Schramberg Tel.07422-22129
+13.6 Treffen w-4534 Recke Tel. 05453-7403
+13.6 Ausfahrt w-7952 Bad Buchau Tel. 07351-9854
+13.6 Markt in w-8880 Dillingen Tel. 09071-1636
++
+ W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G   +
+18 bis 20.6 Horex-Treffen in Norwegen Tel.0047-4-851446   Arne +
+ Das Treffen findet in Blikshavn auf der Insel Karmoy statt. +
++
+25 bis 27.6 Inntal Rallye 8260 Mühldorf Inn Tel.08631-7367
+25 bis 27.6 Oldtimer Festival Nürburgring
+26.6 Treffen Atzwang Süd Tirol G.Unterholzner Laugengasse 24
      Italien 39011 Lana Tel. 0039-473-53708
+26.6 Rundfahrt w8751 Heibach Spessart Tel.06095-2460
+26.6 Treffen o-6515 Müchenbernsdorf; Klaus Zenker; Wiesenstr.17
+26 bis 27.6 Markt w8069 Wolnzach Tel. 08442-4312
+26 bis 27.6 Gespanntreffen w-8811 Leutershausen Tel.09823-8229
+26 bis 27.6 Treffen Kibitzgrund Tel. 06653-536
+26 bis 27.6 Rallye B-9340 Info: Lede Nieuwstraat 125 D.Praet
+26 bis 27.6 GP Misano I-40026 Imola, Via Poiano 1B, B.Battilani
-1 bis 4.7 Treffen Interalpen-Hotel Tyrol Tel.0043-5262-606
-3 bis 4.7 Treffen Sinsheim Museum Tel.06221-3000309
+3.7 Fahrt w-8670 Hof Tel. 09281-971112 o. 52691
-3 bis 4.7 Vet.Ausfahrt w7120 Bietigheim Tel.07142-42634
+4.7 Markt u. Treffen Belgien 3680 Maaseik Tel. 0032-89-567706

+4.7 Rallye w8671 Lichtenberg Tel. 02988-7555
-10.7 Ralley in Aldingen w7140 Ludwigsburg Tel.07141-871141
+11 bis 24.7 Rallye Südostpolen Tel. 06243-8956
++
+ 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 +
+16.7 bis 18.7 Sommertreffen der Horex u. Gespannfreunde Main- +
+ kling. W-7189 Frankenhardt bei Creilsheim Fritz Tel. 07959-634+
++
++
+17 bis 18.7 Großes Odenwälder Oltimertreffen w8761 Preunschen +
+ bei Amorbach Tel. 09373-8689 Fax 4026 Hr. Geiger +
++
++
+ 17 bis 18.7 2.Tage Ausfahrt des Fahrzeugveteranenverein +
+ Dreieich "in Veterano gaudium" nach Sandbach/Odenwald. Info +
+ bei Hansi 06103-62300 oder Ottmar 06103-65846 +
++
+23 bis 25.7 Rennen am Klausenpas Schweiz siehe in diesem Heft.
+23 bis 25.7 Sternfahrt w-5551 Veldenz Tel.06571-14-289
++
+24 bis 25.7. Treffen und Markt am Gasthaus "Wirzenborner Liss"+
+ in w-5430 Montabaur Wirzb. Info bei Horex-Freund Hans-Peter +
+ Schaaf Tel. 02602-8706; schönste Anfahrt über Gelbachtal +
++
+24.7 bis 1.8 2000km durch Deutschland Tel.02434-5156
+30.7 bis 1.8 Golden Oldies w-6301 Wettenberg Tel. 0641-8040
+1.8 VII. Christopherus Ralley w2215 Hanerau-Hademarschen
Tel. 04872-7870
+1.8 Treffen w-2202 Heede Tel. 04123-5590
+7 bis 8.8 Markt in w-2733 Dipshorn Tel. 04283-5828
+7 bis 8.8 Treffen in w-8939 Zaisertshoffen Tel. 08268-606
+7.8 Orientierungsfahrt "Rund um den Stollberg" w-2257 Bredstedt
+14.8 Treffen w-8581 Eckersdorf Tel. 0921-39009
+14.8 Ralley w-6501 Heidesheim Tel. 06132-5105
+14 bis 15.8 Rallye DK-5550 Langeskov Gronvej 4A DVM Egeskov
+20 bis 22.8 Treffen w-7244 Salzstetten Tel. 07486-9192 o. 1301
+20 bis 22.8 Markt NL-3512 VJ Utrecht Vehikel Lauwerstraat 26
+20 bis 22.8 Lüttich-Nancy-Lüttich. H.Bovy Royal Motor Union
Blv.D Avroy 254 Belgien 4000 Lüttich
+21.8 Rallye w-2320 Plön Tel. 04522-8604
+22.8 Treffen in NL-9686 TX Beerta Tel. 0031-5971-33171
+27 bis 29.8 Treffen in Schweden N.Holgersson S.T.Mansgaten 7G
Schweden 22229 Lund
+27 bis 29.8 Treffen NL-7255 CZ Hengelo R.Kreunen Sarinkkamp 95
+28.8 Weinstraßenfahrt w6701 Fußgönheim Tel. 06237-6997
+29.8 Treffen Dampfbier Brauerei Essen Borbeck
+31.8 bis 3.9 Classic Manx GP, MCC Viking House, Nelson Street,
Douglas IoM.
+31.8 bis 1.9 Rennen Schweden Linköping Info: Lennart Olander
Rosendal S-74194 Knivsta.
+2 bis 5.9 Rallye South African 2043 Jeppestown BO Box 33312
+4.9 Fahrt der Motorräder bis Bj.1924 w7081 Aalen 07366-5587
+4 bis 5.9 Treffen in w-6920 Sinsheim Tel. 07261-61116
+11 bis 12.9 "Preis der Solitude" Tel. 07156-25353
+11 bis 12.9 Treffen F-71850Charnay les Macon,B.Salvat Au Bourge
+11 bis 12.9 Markt Beaulieu Hants England
+11 bis 12.9 Rennen in Anderstorp Schweden Siehe 31.8.
+11 bis 12.9 Rennen in A-8990 Bad Aussee Tel. 0043-6152-2918
+17 bis 19.9 VI.Bocksbeutel-Rallye w-8783 Hammelburg 09732-80249
+17 bis 19.9 Rallye w-8390 Passau Tel. 0851-8431
+19.9 bis 16.10 Rallye Route66 USA Tel. 06243-8956
+2 und 3.10 "25 Jahre Rund um den Rochlitzer Berg" OTC o-9290
Rochlitz; Dorfstr. 5 ; o-9291 Zetteritz
+25 bis 26.9 Markt Kassel H.Leicht Griesbadgasse 26 w7900 Ulm
+26.9 "Kölner Kurs" Nürburgring Tel.02202-55051
+26.9 Treffen in w-7860 Schopfheim Tel. 07622-63240

-9 bis 10.10 Markt in w-6800 Mannheim Tel. 06272-567

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

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.

Neu Geändert

Horex-Freunde unter sich.

Z = Horex oder Veteranenfahrer auf Tour können ihr Zelt bei mir aufschlagen.

Pose Günter:Nettebergerstr.97:w4714Bork:Tel.02592-63133:S,G,B?,Rg:
Pose Günter: -"- : -"- :Auch 05021-66243: -"- :
Habermann K.J:Dorfstr.19:w5534 Birgel:Tel.0659-4330:Z:Rg:

Monat. Stammtische und Clubabende

-Die Rahlstedter-Motorrad-Oldies (RMO) treffen sich alle 4 Wochen abwechselnd bei jedem Klub-Mitglied. Wer dabei sein möchte, melde sich bei Klub-Kapitän Hr. Frete Kahlenredder 38 in w-2000 Barsbüttel. Tel. 040-6533617

-Der Horex Stammtisch-Ruhrpott, hat sich am Sammstag den 7.2.93 in w-4714 Bork nähe Dortmund getroffen. Anneliese, Gabi, anessa, Horst, Peter und Günter waren dabei. Es war sehr familier, also Jung und Alt. Horexaner an einem Tisch, jeder hatte das Sagen. Wir haben vereinbart uns jeden 1. Samstag im Monat zu treffen. Intressierte Horexaner können ja mal reinschnuppern. Info bei Gabi Tel. 0234-264487.

-Der Horexclub Fulda trifft sich zum Clubabend, jeden zweiten Dienstag eines Monats, im Gasthof direkt am Ortseingang von w-6411 Wissels und zwar auf der Straße von Fulda kommend, um 20.00 Uhr. Info. Werner 06658-562.

-Die Horexfreunde Staufen-Teck treffen sich jeden vierten Freitag eines Monats, im Gasthof "Traube" , in w-7311 Owen/Teck, um 20.00 Uhr. Info. Gudrun 07161-22455 oder Vorstand 07161-25679.

USA Ersatzteile für Citation!

Das Ersatzteillager des Citation Erfinders "Joe Berliner" (siehe HB 2/90 S.12) ist wieder zugänglich. Robert (Bob) Schanz, P.O. Box 26116, in Cincinnati OH 45226, USA, Tel. 001-513-8716622 hat nun die Teile. Er unterhält einen Ersatzteilhandel für Veteranenmotorräder. Das nun übernommene Ersatzteillager umfasst mehrere Tonnen und ein Beispiel sei genannt. Er hat mehrere hintere und vordere Schutzbleche Citation (Imperator 450) sowie original Sturzbügel am Lager.

Sehr geehrter Herr Klinger!

Als 18 jähriger bekam ich eine Herex Regina 3, das war 1955. Diese Maschine habe ich bis 1960 gefahren.

a) In diesen 5 Jahren hatte ich 2 x Rahmenbruch und zwar unterhalb vom Steuerkopf, etwa 2-3 cm über dem Seitenwagenanschluß. Damals bin ich auf schlechten Straßen (meist Kopfsteinpflaster) viel zu schnell gefahren. Unterwegs habe ich dann in der nächsten Schmiede ein Knotenblech eingeschweißt.

b) Eine Austauschkurbelwelle mußte ich 3 x einbauen. Die Lebensdauer dürfte kaum mehr als 20.000 km betragen haben. Der Pleulschaden kündigte sich an, wenn beim Gaswegnehmen Klopfgeräusche entstanden. Absolute Sicherheit gewann ich bei demontiertem Zylinder, wenn sich das Pleul geringfügig auf- und ab bewegen und sich seitlich bis 4mm kippen ließ.

c) Einmal ist mir das Gehäuse am Ritzelaustritt gerissen, weil die Kette abgesprungen war. Von da an habe ich stets auf richtige Kettenspannung geachtet. Auch habe ich lieber Kette und Ritzel verzeitig gewechselt.

d) Einen großen Fehler machte ich, indem ich das Kipphebelverhältnis geändert habe, so daß die Ventile einen größeren Hub erhielten. Wegen der größeren Ventilbeschleunigung schlugen die Ventile kräftiger auf den Ventilsitz. Sehr schnell habe dem Motor neue Kipphebel spendiert.

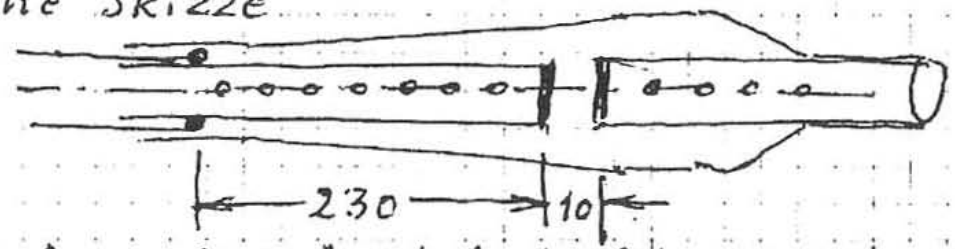
e) Ebenfalls ein Fehler war das Ausbohren des Vergasers auf 28 mm, ohne dabei eine größere Hauptdüse zu nehmen. Die Düse hätte etwa 120 sein müssen.

f) Ferner war ich der irrigen Meinung, wenn man ein kleinere Übersetzung nimmt, würde die Maschine schneller laufen. Den 37 ziger Zahnkranz habe ich auf 33 Zähne verringert. Die Zusammenhänge sind mir jetzt klar, wenn man das Diagramm Fahrwiderstand und Leistung betrachtet.

Eine höhre Geschwindigkeit hätte erreicht werden können mit einem Zahnkranz von 38 Zähnen und einer Nockenwelle E6.

Jetzt sind 37 Jahre vergangen, seit September dieses Jahres fahre ich wieder eine Regina. Eines ist damals und heute gleich: Die Faszination die diese Maschine ausstrahlt.

Meine Maschine ist mit einem Sportkolben $\varepsilon = 1:7,5$ und mit einer Nockenwelle E86 ausgerüstet. Dabei ist das Auspuffgeräusch sehr Laut. Ich habe folgende Veränderung zur Geräuschminderung vorgenommen. In die Auspuffrohre habe ich je ein Rohr 35x1 eingeschoben und 230 mm herausragen lassen. Das Ende dichtgeschweißt und dieses Rohr mit 72 Bohrungen je 5mm versehen. An 4 Stellen habe ich das Rohr mit dem Auspuffrohr verschweißt siehe Skizze



Das Auspuffgeräusch hat sich erwartungsgemäß vermindert, es ist immer noch kernig - sogar erwünscht aber angenehmer.

Bei Verwendung der Nockenwelle E86 ist es erforderlich die Düsennadel in die 3. Kerbe zu hängen, sonst patscht es aus dem Vergaser (zu magere Einstellung). Es ist nicht möglich im 4. Gang unter 60 km/h zu fahren.

In der Einfahrperiode habe ich jetzt die vielverschmähte Nockenwelle E1 genommen. Hiermit kann ich im 4. Gang - ohne zu ruckeln - mit 50 km/h dahinrollen. (aber nicht beschleunigen).

Schon in den fünfziger Jahren habe ich mir Gedanken gemacht wegen dem Verschleiß des Pleuellagers. Auch wußte ich, daß Herex den Pleuelzapfen von 24,5 mm auf 29,75 mm vergrößert hatte. siehe Motoren seziert und frisiet von Helmut Hütten Ausgabe 1955, Seite 300.

Meine Regina 3, die ich in den fünziger Jahren gefahren habe, hätte eingepreßte Lagerzapfen von 29,75 mm Durchmesser. Es waren 2x14 Rollen von 5,5 mm Durchmesser X 7,4 mm Breite.

Meine jetzige Regina ist mit einem Dürkopp-Nadellager ausgerüstet: 30 × 37 × 18 entsprechend Zapfendurchmesser, Außendurchmesser und Käfigbreite, Anzahl der Rollen = 18.

Natürlich war ich skeptisch, weil sich der Rollendurchmesser von 5,5 mm auf 3,5 mm verringert hatte. Andererseits hatte sich die Anzahl der Rollen von 14 auf 18 erhöht.

Im HB 2/92 Seite 24 ist die Original Kurbelwellenlagerung der Regina 1 dargestellt, auf Seite 24 der Umbau auf ein Nadellager NA 4905 C3. Da habe ich ganz erhebliche Zweifel an der Lebensdauer, zumal die Nadeln nur einen Durchmesser von 2,75 mm haben.

Jetzt beschaffte ich mir mehrere Kataloge über Nadel- und Zylinderrollenlager.

Eine Schnittzeichnung über den Umbau der Kurbelwelle der Regina 1 auf Nadellager brachte mir die Erkenntnis, daß die Pleuelbohrung 47 mm beträgt. Im INA-Katalog fand ich auf Seite 14c Innenringe mit den Abmessungen 42 × 47 × 20. Auf Seite 94 fand ich Nadelkränze für Pleuellager mit den Abmessungen 35 × 42 × 20. Angefertigt werden müßte ein Pleuelzapfen mit 35 mm Durchmesser.

Sehr interessant fand ich im HB 91/3 Seite 24 den Artikel über Pleuellager mit den Abmessungen des Käfigs von 29 × 39 × 20, aber der Aufwand mit der Anfertigung von Innenring und Zapfen ist doch groß.

Jetzt habe ich die mir bekannten Pleuellager aufgeführt und zum Zwecke der Berechnung der Lebensdauer aufgelistet.

	FW × EW × BC	Anzahl d. Rollen	S	Rollen ∅ × Breite	Tragzahl [kN] C dyn	C stat
	24,5 × 35,5 × 18,0	17	—	5,5 × 14,8	35,6	47,8
	29,75 × 40,75 × 18,0	14	2,4	5,5 × 14,8	30,6	40,8
FAG	K 30 × 37 × 18 FV	18	3,2	3,5 × 14,65	23,2	35,5
	NA 4905				23,6	31,5
INA	KZK 35 × 42 × 20	19	2,863	3,5 × 15,8	26,0	40,5
FAG	K 35 × 42 × 20 FV 1255	21	2,26	3,5 × 16,3	28,5	48,0
INA	K 29 × 39 × 20	14	2,625	5,0 × 15,8	29,6	41,5

Die Lebensdauer wird in der Fachliteratur wie folg angegeben:

Leichtmotorräder 600 - 1200 Lh (Stunden)
schwere Krafträder 1000 - 2000 Lh

Die Formel lautet:

$$Lh = \frac{16.666}{n} \left(\frac{C}{P}\right)^p$$

Lh = nominelle Lebensdauer in Betriebsstunden

n = min^{-1} Betriebsdrehzahl

P = äquivalente Lagerbelastung [N]

$p^{10/3}$ für Nadel-u. Rollenlager

Da ich in der Fachliteratur kein Berechnungsbeispiel gefunden habe, gehe ich wie folgt vor:

Maximale Lagerbelastung:

$$p = 7 \cdot \varepsilon - 2 = 7 \cdot 6{,}8 - 2 = 47{,}6 - 2 = 45{,}2 \text{ kp/cm}^2$$

$$P_{max} = D^2 \frac{\pi}{4} \cdot p = 6{,}9^2 \cdot 0{,}785 \cdot 45{,}2 = 1689 \text{ kp}$$

Weil das Motorrad nicht ständig mit voller Belastung läuft - wie etwa bei Rennen -, lege ich pme als mitteren Arbeitsdruck zugrunde.

$$pme = \frac{Ne \cdot 900}{Vh \cdot n} = \frac{18 \cdot 900}{0{,}35 \cdot 6000} = 7{,}7 \text{ kp/cm}^2$$

$$P = D^2 \frac{\pi}{4} \cdot pme = 6{,}9 \cdot 0{,}785 \cdot 7{,}7 = 287{,}8 \text{ kp} \triangleq \underline{2878 \text{ N}}$$

Als äquivalente Lagerbelastung P = 2878 N angenomm.
als Lager wähle ich 30 x 37 x 18

$$Lh = \frac{16.666}{6000} \left(\frac{23200}{2878}\right)^{3{,}33} = 1930 \text{ h (Stunden)}$$

IMPRESSUM HOREX - BOTE

		Telefon
Postadresse	Constantin Klinger Rotlintstr.51 6000 Frankfurt 1	069- 436859 oder 4909043
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.

Ich würde mich sehr freuen, wenn einer der jungen KFZ-Diplom-Ingenieure ein Berechnungsbeispiel im HB veröffentlichen oder mir persönlich senden würde.

Außerdem würden sich - glaube ich - viele Leser freuen, wenn von den Nockenwellen E, E1, (E2) Ec, E8 die Ventilerhebungskurven erscheinen würden.

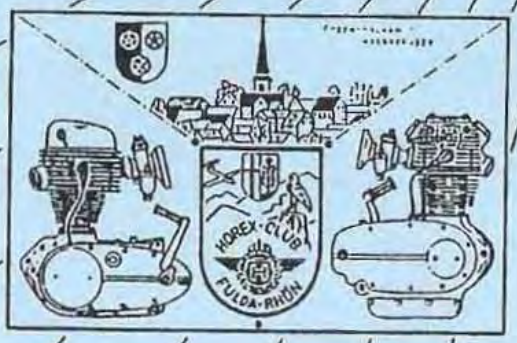
Anbei liegen 20,- DM im Umschlag für die nächsten 10 Horex-Boten. - Ich bin sogar der Meinung, daß der HB mehr Informationen liefert als seinerzeit die Horex-Hauspost. Daher möchte ich sie ermuntern „so weiter machen".

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Hauschild Telf. 0203-25026
Realschulstr. 32
4100 Duisburg 1

den 1.12.92

39. Internationale
HOREX
Sternfahrt



Pfingsten 1993
Fulda - Poppenhausen

OBS
Otto Bayer Spezial
Motorsport - Zylinderschleiferei - Kolben

Kopfdichtung mit CU-Einfassung
Regina 3+4 9,-DM/ Resi 16,-DM
Papierdichtungen Gehaeuse-mitte
oder rund oder spitz 8,50 DM
Dichtung Kipphebelhaube 2,50 DM
Fussdichtung 350, 400 3,50 DM
Ventilfuehrung Guss 20,-DM dito
Sondermessing 25,-DM. Ventile
Reg.350,400 u. Imperator Blei-
frei 45,-DM. Kolben Reg.250,350
400 und Imperator in 1a 250,-DM

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

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

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

Suche 350er Regina Motor Rundgehäuse oder Motornummer ab 0371931153 Tel.02268-7044 20Uhr

Suche für Resident: V.u.H.-Stoßdämpfer, V. u.H. -Schutzbleche, sowie Reparaturanleitung. Suche für Regina2,3,4 Rahmen und komplettes hinteres Schutzblech Tel. 0251-212249 Horst.

Suche Regina Kickstarter letzte Ausführung gekröpft. Albrecht Tel. 06126-6531

Verk. Regina1 Fahrwerk, restauriert,neue Laufräder mit Bereifung u. Brief,1500,-DM,oder Tausch für andere Horexteile.Suche hint. Regina1 Schutzblech,Wzg. Kasten und Schutzbleche Regina0 Kickstarter, eventuell Tausch für Einport-Zylinderkopf oder Tank. Benno Tel. 0711-512473.

Verkaufe original nachgegaute Tankschutze, rot,blau ,Schwarz mit weißer Einfassung. Benno Tel. 0711-512473

Suche für Resident Vorderradschwinge,Verkleidungsrohr unten links so wie rechts komplett Nr 07412400, einschliesslich Verkleidungsring Nr.07410400 und Gummischeibe Nr.07419400. Tel. 07331-200420 Günter Ehrhardt

Ein HorexFreund aus Polen sucht für seine T6 Bj.38 einen Zylinder. Wer kann helfen ? Schreibt Ihm ein Angebot. Marek Wachowiak ; Os. Wichrowe 9/17; 61-674 Poznan Polen.

Verkaufe:für Resi- Schhutzblech hinten, Kopf; für Imp.- Nachbau Schutzblech hinten DM420,-; für Regina - Kickstarter 03, Lima überholt, Endstück Hi.Schutzb., Lampe, Alukopf+Zyl.; für SB35 Kopf+Zyl.Tel. 09373-8689 Sigi.

Kaufe oder tausche für T6/S6 Bj 37-40:1 Primärkettenkasten kpl; Vorderrad oder Nabe, Tiger, 7 Zoll 178mm, 40Loch; öltank; Batteriehalter; Fußbremshebel; Schutzblech hinten und div. Kleinteile. Biete: für S5/T5 Bj.29-33 Boschscheinwerfer mit Zündschloß und Abblendschalter; Trichterhube 6Volt Bosch. Für ReginaSport: F - Amal Vergaser 27C1BP. Div. Regina Teile Hannes Tel. 06142-21366

Tausche meinen Resi-Rahmen mit Unbedenklichkeitsbescheinigung gegen Imperator-Rahmen. Tel. 06172-71187

Verkaufe Regina 350ccm Type E1M Bj.51 Erstzulassung 31.1.53. Ganz solide Maschine. Original außer Tank (kein Flachtank) u. kein Schwebesattel. Schöner Motor,läuft sehr nett.FP 5500,-DM Mat Saes Tel. 0031-4950-34042

Verkaufe Regina Bj.50 restauriert, bis auf Elektrik und Blechteile komplett. Preis VB Dietmar Tel. 0221-6804967

Suche Steib 350S für Regina. Ulrich Tel. 0591-64145

Suche Regina 1 oder 3 in fahrbereitem Zustand, so für ca. 4000 bis 5000 DM. Marco Müller Im Rosental 2A, W-6654 Limbach

Suche T6 (XM) Motor Christian Tel. 09502-7448.

Verk. o. tausche meine Maico Taifun Bremse hint. gegen vord. Imperatorbremse. Verk. Scheinw. Bosch Ø 155 ,Bj.30; 4teiligen Regina Motor ohne Nr.; Regina Werkzeugkasten; Einspuranhänger Capri restaur.; NSU Literatur Kamerad Motor. Ingo 030-4348224

Tausche Hauspostheft 5/53. Habe noch einige Regina-Räder, neue übermaßkolben 02, ölpumpenradabzieher,Kolben o. Zahnradpumpe Tel.0821-436914 Mo-Do 20-21 Uhr.

Verk.Regina Bj.51 100% origional 99% komplett,unverschraubte Restaurationsbasis, Motor läuft gut preiswert aber nicht billig. Dito Regina400. GFK Schutzblechsätze (vorn/hinten) Nachbau für Resident und Imperator je Satz DM 220 Holger Tel.04882-385