Die nächste Sternfahrt
geht nach

HOREX

HOREX-CLUB BERLIN E.V.

BOTE

Oberpfälzer Veteranenclub Freunde alter Motorräder

HOREX CLUB NEDERLAND

HOREX-CLUB SINGHOFEN

HOREX CLUB BRAUNSCHWEIG

HOREX-FREUNDE 1975 KRUMMBACHTAL

MSC "ROLAND" BAD BRAMSTEDT AD AC HOREX CLUB



Unverwüstlicher

DRAUFGÄNGER

RENNFAHRER FRIEDEL SCHÖN! 80

Schutzgebühr 2,– DM Heft 2/94

****

Friedel Schoen wurde 80

Der heute in Mademuehlen im Westerwald lebende Frankfurter Friedel Schoen feierte am 7. Februar, im engsten Familienkreis, seinen 80igsten Geburtstag. Friedel Schoens Rennfahrerlaufbahn ist eng mit dem Namen Horex verknuepft, obwohl sein erster grosser Triumpf die 1949er deutsche Meisterschaft fuer 250er Saugmotoren auf Buecker errungen wurde. Aber schon im folgendem Jahr wurde er auf Horex 350 deutscher Bahnmeister. Doch seinen groessten Bekanntheitsgrad errang er auf der 1952er 500ccm DOHC Imperator die er als Werksfahrer fuhr. Wir wuenschen Friedel Schoen alles Gute.

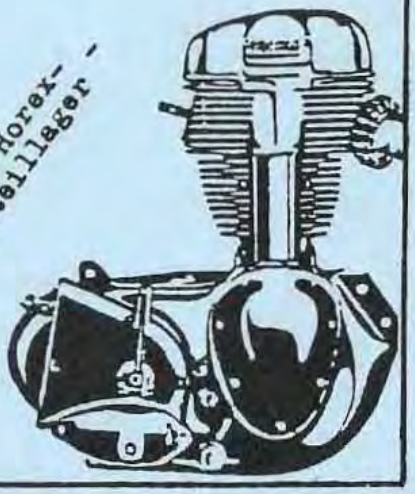
Siegfried Klinger

****

HEUMANN HOREX - Ersatzteile

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

AUCH ANKAUF!



Liebe Horexfreunde

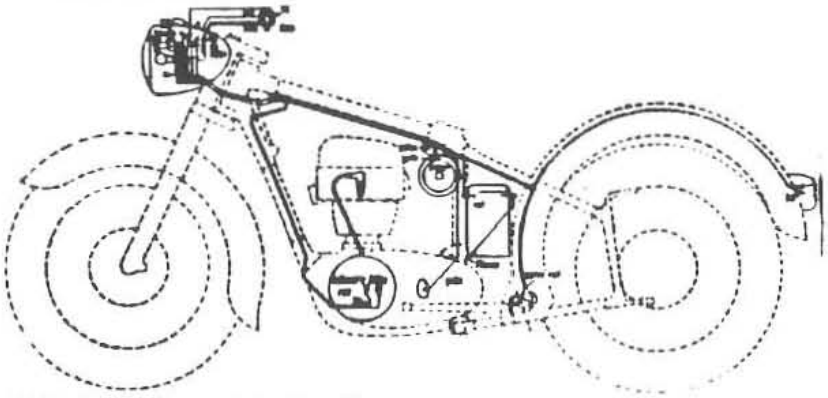
Ueber die Jahre wurde uns gegenueber immer mal wieder Kritik am Horexboten geaeusert. Doch in der Regel bleibt die Kritik sehr allgemein: So nach dem Motto - "Ihr schreibt einen ganz schoenen Mist" - Mir geht es da wie vielen anderen auch, ich hoere mir das an. Vielleicht hat der Kritiker ja irgendwo recht? - Ich sage: "Wir versuchen es zukuenftig besser zu machen - und Tschuess!!!!".

Zuhause aber aergere ich mich ueber mich selbst, dass ich den Kritiker nicht nach Details seiner Kritik befragt habe. Vielleicht bleibt so ein wirklicher sachlicher Fehler in unserem Boten unberichtigt. Oder wir haben nur einen von mehreren moeglichen Denkansaetzen in unserem Boten dargestellt. Sollten solche Fehler im HB existieren, so glaube ich, dass wir verpflichtet sind, diese Fehler zu berichtigen oder zumindest den alternativen Denkansatz dazustellen, um so jedem die Moeglichkeit zu eigenen Gedanken zu geben. Also liebe Horex-Freunde lasst uns unsere Fehler wissen, denn an konstruktiver Kritik werden wir alle wachsen und die Generationen nach uns werden es uns danken, wenn ihnen fehlerfreie Unterlagen zu ihrem Horex-Hobby zur Verfuegung stehen. Und nebenbei - ueber konstruktive Kritik aergern wir uns nie.

Euer Horex-Novice

Redaktionsschluss fuer HB 3/94 ist Anfang Juni 94. Das Heft erscheint am 15 Juli 1994.

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



"Frühjahrs-Aktion"

Neue Spannungsregler
für alle Lichtmaschinen DM 80,-
Kabelbäume in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan DM 65,-

Instandsetzung von Zündmagneten
schnell und kostengünstig

Gleichstromanker wicklen 130,-200,-
Zündspulen wickeln DM 85,-
Drehstromanker im Tausch DM 115,-
Auf sämtliche Arbeiten und Produkte
1 Jahr Garantie
Bitte kostenlose Preisliste anfordern
Postversand jeden Tag auch ins Ausland

Hallo, liebe Horex-Freunde!

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

Viele Grüße, Euer Horst.

INHALT

Seite	Thema
2	Friedel Schoen, Lieber Horex-Freund.
4-11	Regina Kurbelwellen.
11	Peter Kallert, Bremsbelaege.
12-13	AM 250ccm Motor Columbus.
14	Imperator Schnittzeichnung.
15	Columbusinfo, Sattler, Gehaeuseschrauben.
17	Schneckenradabzieher, Fischschwaenze, 6Volt kontra 12, Test Oelkreislauf.
18-19	Ueberholung Regina-Hirafe.
20-23	Tips vom "Maxfahrer"
21	Black Power 2, Nummernschildbefestigung, Tips aus USA, Nachtrag BMW-Lima K.Schmitz.
22-23	Kleines Kennzeichen.
24	Resident Oelmessstab.
25-26	Adressen von Spezialbetrieben fuers Hobby.
26	Trommelscheinwerfer fuer Vorkrieg, Entlackung 2, V2A Auspuffanlagen.
27	Horex Chronik, Tips von"AWO u.Simson", Rostschutz im Auspuff, Tolle Nussverlaengerung.
28	Kundendienstmitteilungen vom Werk, Gummikuh Tips, Polenreise, Unterschiede bei Telegabeln?.
29	Tips von Axel, Sulfat im Batteriekasten.
29-30	Moped Rebell 50 (Rohrrahmen)
31	DEKRA ABE, Oelfilter Simmerring, Elektronische-Zuendung Museum.
32	Bleifrei - Ist das O.K. fuer Horex?
33	Treffen, HF-Dreyeckland, Sport Outfit
34	Feinblechner und Tankbauer.
35	Sternfahrt Berlin, Vergaserreinigung, Schutzgasschweissen, Blutgruppen und Spenden.
36	Anzeigen.



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

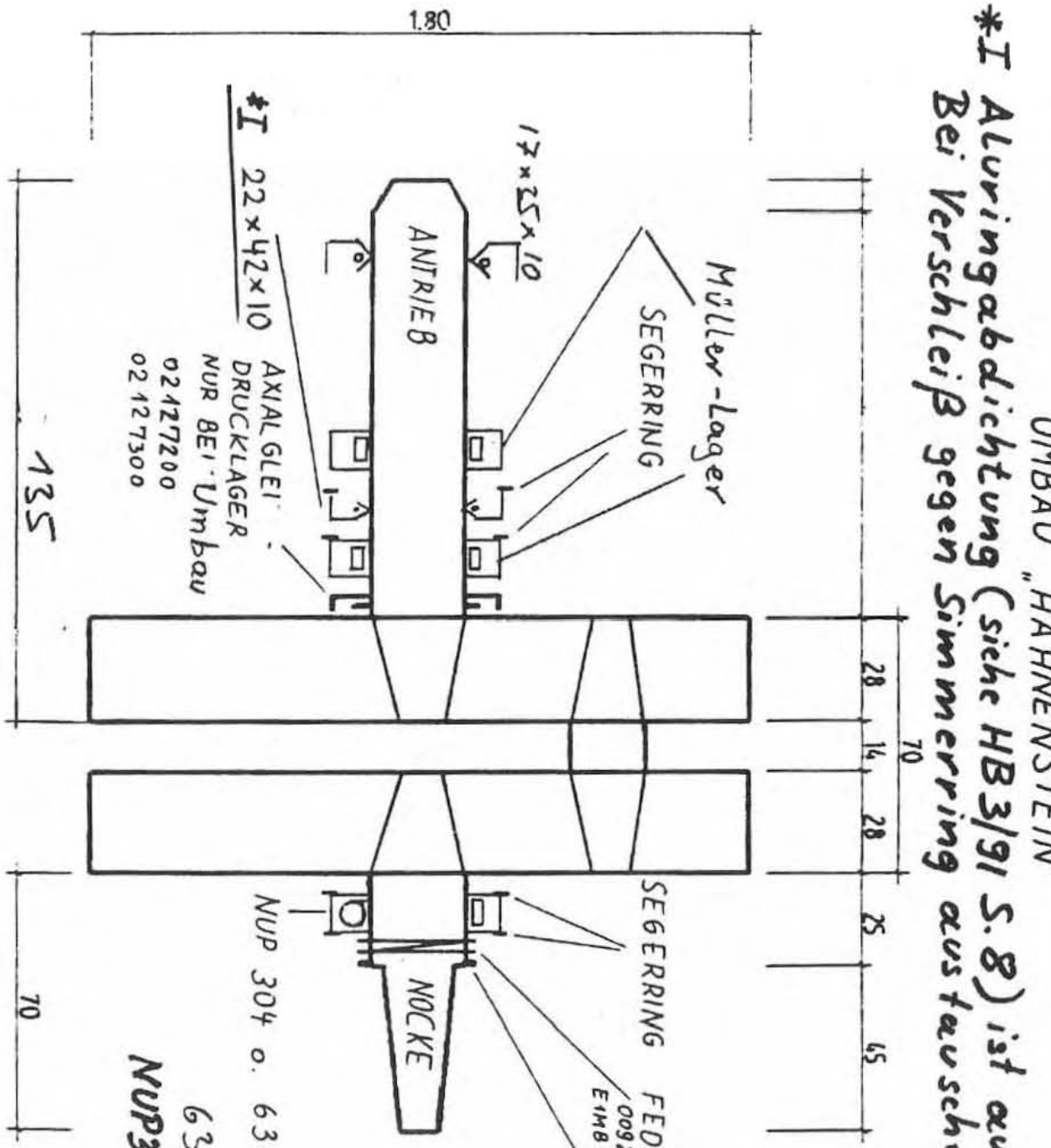
- Zylinderkopf - Änderungen und Reparaturen (Auspuffstutzen)
- Umbau Motorentlüftung
- Kolben für Regina 350/400
- Sonstige Spezialreparaturen und Änderungen auf Anfrage
- Kostenlose techn. Beratung

HOREX

Die Regina Kurbelwellen

Durch die Vielfalt der verschiedenen Regina - Typen existiert auch eine Vielfalt bei den Kurbelwellen. Durch die verschiedenartigen Lagerungen und Ausfuehrungen der Kurbelwellen ist einiges an Unterschieden beim Zusammenbau (Lagerung) der verschiedenen Reginamotoren zu beachten.

In unseren Skizen wird schematisch die Reihenfolge von Lager, Scheibe, Wellendichtring und anderen Kleinteilen auf den Kurbelzapfen verdeutlicht. Auch laesst sich erkennen in welcher



SB 35 / REGINA / REGINA 1
UMBAU "HAHNENSTEIN"

*I Aluringabdichtung (siehe HB3/91 S. 8) ist auch möglich!
Bei Verschleiß gegen Simmerring austauschen.

6304 = Standard
NUP304 = Umbau

NEUE NACHBAUTEILE FÜR REGINA/IMPERATOR/RESIDENT

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

HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND

REGINA · RESIDENT · IMPERATOR

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

Technik Ammon

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

T A N K

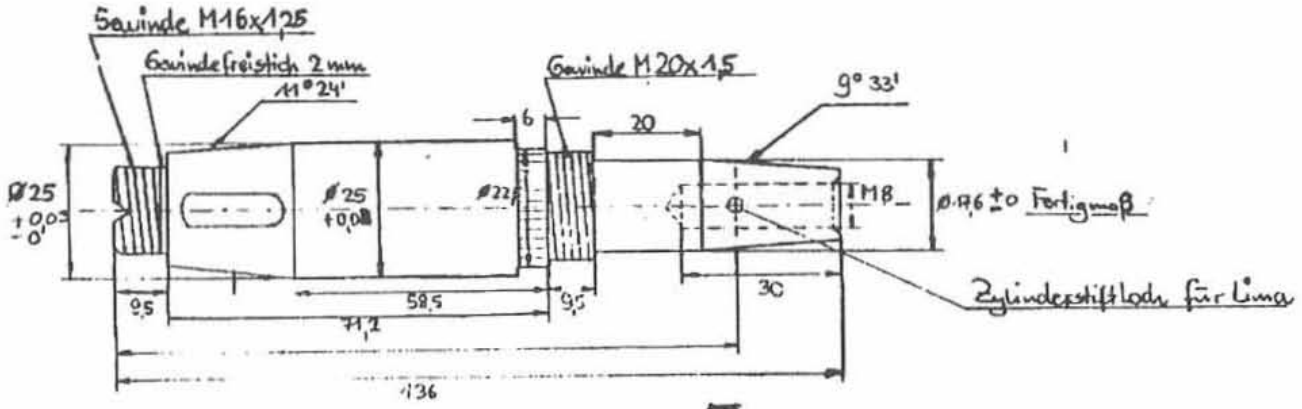
Tank-Innensiegel	**DM 78,-**
Tank-Entroster	**DM 26,-**
Tank-Reiniger	**DM 20,-**

Mehrfachanwendung!
Entroster + Reiniger für alle Stahlteile geeignet.

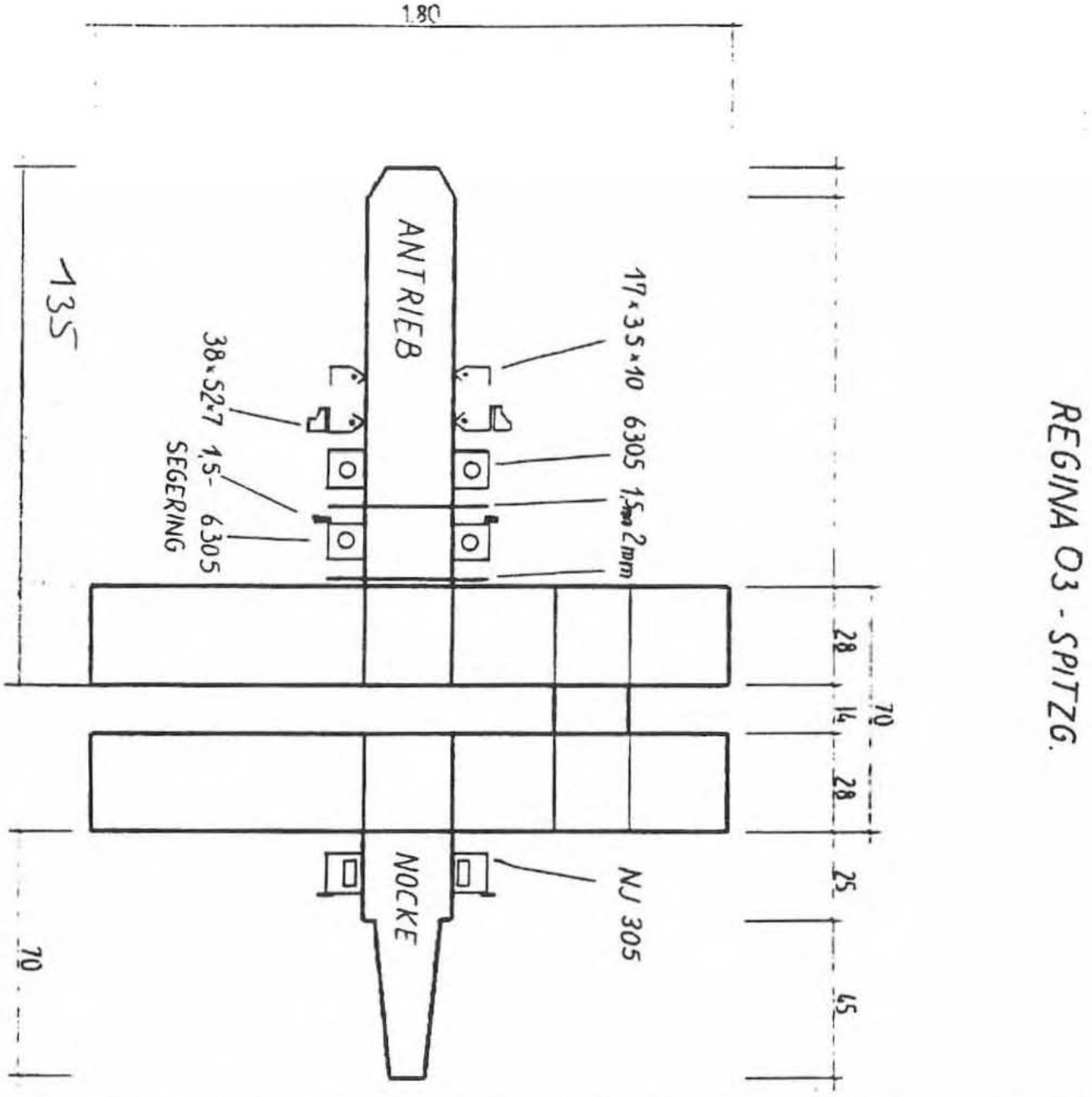
Technik Ammon

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

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



Richtung die Wellendichtringe einzubauen sind. Sofern an einer Kurbelwelle ein Axialausgleich vorzunehmen ist, wurde die Stelle bezeichnet. Fuer einige Typen gibt es verschiedene Lagerungen, die auch unterschiedlich zu behandeln sind, auch dies wird angesprochen. Verschiedentlich werden wir auf Artikel aus aelteren Horex-Boten hinweisen, dort laesst sich einiges zu verstaerkter Lagerung und einfacherem Axialausgleich erfahren.
Unser Dank geht an Curt Hahnenstein (Siehe HB 2/92) der zu Lebzeiten die wesentlichen Informationen zu diesen Skizen lieferte.



IMPRESSUM HOREX - BOTE

Telefon

Postadresse Siegfried Klinger 069-436859
Rotlintstr.51
60316 Frankfurt 0211-90795-61

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

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

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

SB35, Regina, erste 250er Regina, Reginal, Victoria Pionier

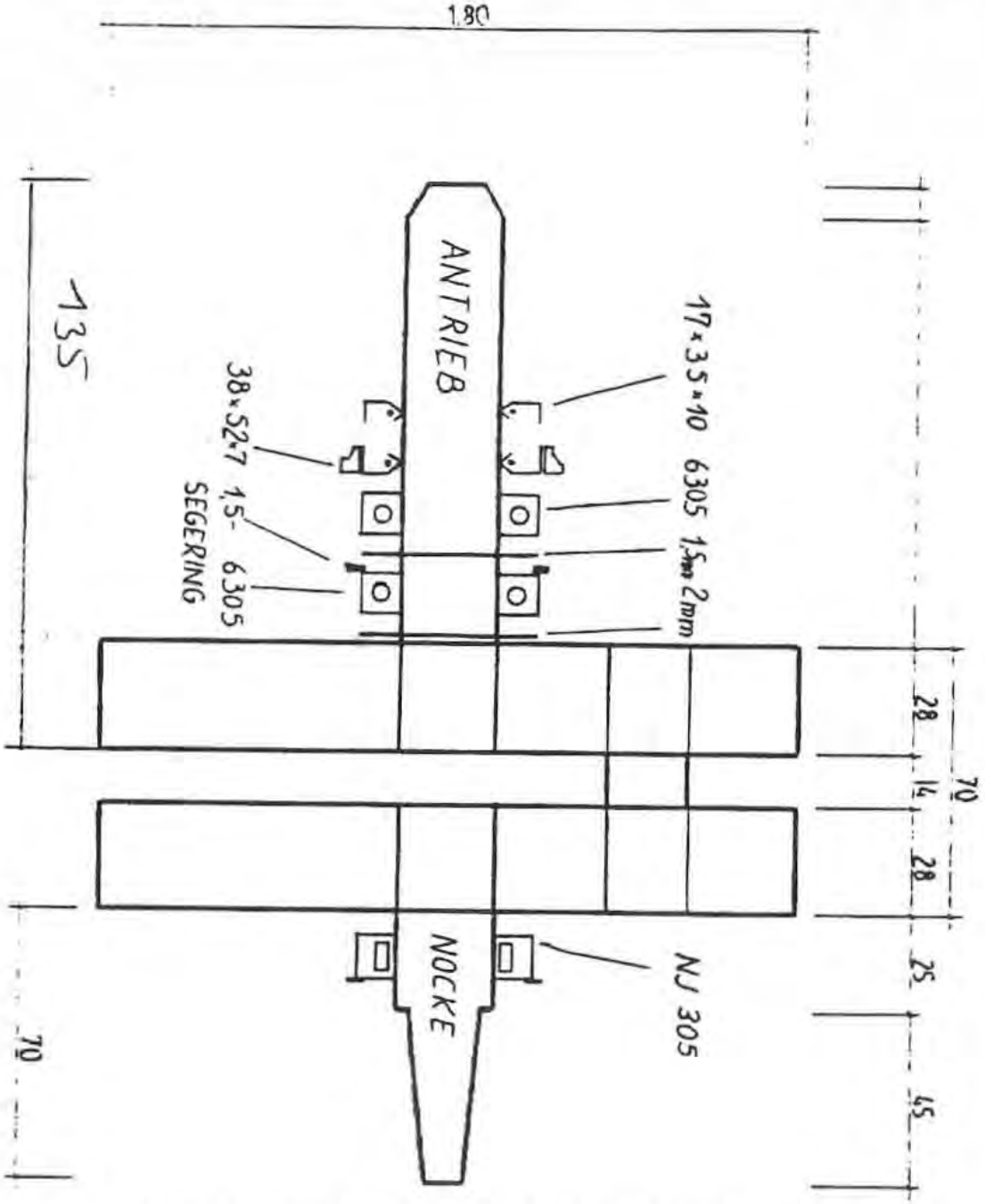
Diese verschraubte Gusseisenkurbelwelle wird rechts durch ein 6304 Kugellager gehalten. Nach links kann sich die Kurbelwelle in den "Mueller - Lagern" frei ausdehnen. Der linke Kurbelzapfen laeuft direkt auf den Rollen der beiden Muellerlager und hat eine feine Verzahnung zu den zwei moeglichen Kettenraedern (simplex oder duplex). Der Zapfen ist ca. 135mm lang. Zapfen und Muellerlager muessen zueinander passen. Es ist keine axialluft Einstellung notwendig. Von dieser Kurbelwelle sind auch einige in Stahl ausgefuehrte "Hoeckle - Wellen" im Umlauf.
Das Kugellager 6304 kann, und dies ist eine Verbesserung, durch ein Rollenlager NUP304 ausgetauscht werden. Wurde dieser Austausch als Reparatur ohne zerlegen des Motors vorgenommen, so muss - und das ist wichtig - die Abschlussscheibe des NUP304 Lagers durch Feder E1MB32 und Scheibe E1MB50 am Lagerinnenring fixiert werden. Die zwei Segerringe, welche das Lager 6304 oder NUP304 am Aussenring fixieren, muessen auf jedenfall vorhanden sein, da dieses Lager die Kurbelwelle axial fuehrt. Wenn der kurbelwellenseitige Segerring *1 (E1MB52-a) fehlt, gilt folgendes:
Bei den 250er Reginas alte Ausfuehrung (Flachtank Schweiz) ist dieser innere Segerring nicht eingebaut. Das haengt mit dem kuerzeren Hub der 250er zusammen. Die Hubzapfenmuttern waren bei diesem Motor an der Sechskantseite konisch abgedreht, so dass sie nicht mit dem Motorgehaeuse kolidierten, und das ist genau an der Stelle, wo der bewusste Segerring sitzt.
Es kommt aber auch vor, dass beim Herausdruecken der Kurbelwelle, aus dem Kugellager 6304, der innere Segerring aus dem Motorgehaeuse bricht, da sich das Kugellager ueber diesen Segerring beim Demontieren am Gehaeuse abstuetzt. In all diesen Faellen ist der innere Segerring nicht mehr vorhanden, und es kommt zwingend der Umbau "Hahnenstein" zum tragen.

Umbau Hahnenstein

Diese Lagerung stellt die beste Lagerung der alten Reginakurbelwelle da. Die Kurbelwelle muss nach diesem Umbau mit einem Axialspiel von 6/100 mm bis 1/10 mm ausgeglichen werden. Der Ausgleich kann an den mit *2 markierten Stellen durch beilegen von geschliffenen Passscheiben erfolgen. Rechts wird auf jedenfall das NUP304 Rollenlager eingebaut. Auf die Abschlussscheibe des Lagers die Feder E1MB32 und die Scheibe E1MB50 kann man verzichten, denn sie stoeren nur etwas beim axialen Ausgleich. Der innere Segerring ist egal, er kann fehlen oder da sein. Doch ein unter den Horex-Nummern 02127200 und 02127300 gefuehrtes axiales Gleitdrucklager muss links zwischen Muellerlager und Kurbelwange eingebaut werden. Das sind im Prinzip zwei Scheiben wie in der Skize zu sehen. Die Reihenfolge des Einbaus dieser Scheiben geht auch aus der Skize hervor. Die Kurbelwelle laeuft nun, seitlich mit Spiel fixiert, frei zwischen NUP304 und Gleitdrucklager, aehnlich den Rundgehaeuse Kurbelwellen. Weitere Deteils zu diesen Motoren sind der Skize zu entnehmen.
Die Entlueftung dieser alten Motoren geht ueber ein Flatterventil in den Primaerantriebskasten und von dort ueber das Kugellager hinter der Kupplung in den Getrieberaum, von dort ueber den Getriebeoelmessstab ins Freie. Jeder hat sicher schon die Oellachen um diesen Messstab gesehen. Das Ganze ist nicht ideal. Da die Entlueftungsgase - "sauer" - sind und dies unter Umstaenden zur Korosion im Getriebe fuehren kann, ist der Umbau auf Haubenentlueftung [redacted] zu empfehlen. Siehe HB 2/92 S. 23 : 3/93 S.10 und Anzeigen in diesem HB : 3/91 S. 16 : 1/93 S. 29 : 2/93 S. 6 fuer weitere Informationen.

Regina3 spitz kein Kugellager im Primaerdeckel

Die erste Ausfuehrung der neuen Regina 03 Motoren hatten links einen grobverzahnten Kurbelzapfen Teilenummmer 03121100, so das man das Primaerkettenrad Teilenummer 03242900 ohne grosse Umstaende von der Kurbelwelle nehmen kann. Dieser Zapfen hat eine Laenge von ca. 135 mm. Diese Motoren entlueften entweder ueber ein gekapseltes Flatterventil und eine eingegossene Leitung zu einer Oeffnung unterhalb des Motors oder - und das ist das Beste - ueber einen Haubenentluefter. Siehe HB 2/92 S. 31. Die Kurbelwelle ist nun eine verpresste Stahlwelle. Details siehe Skize.



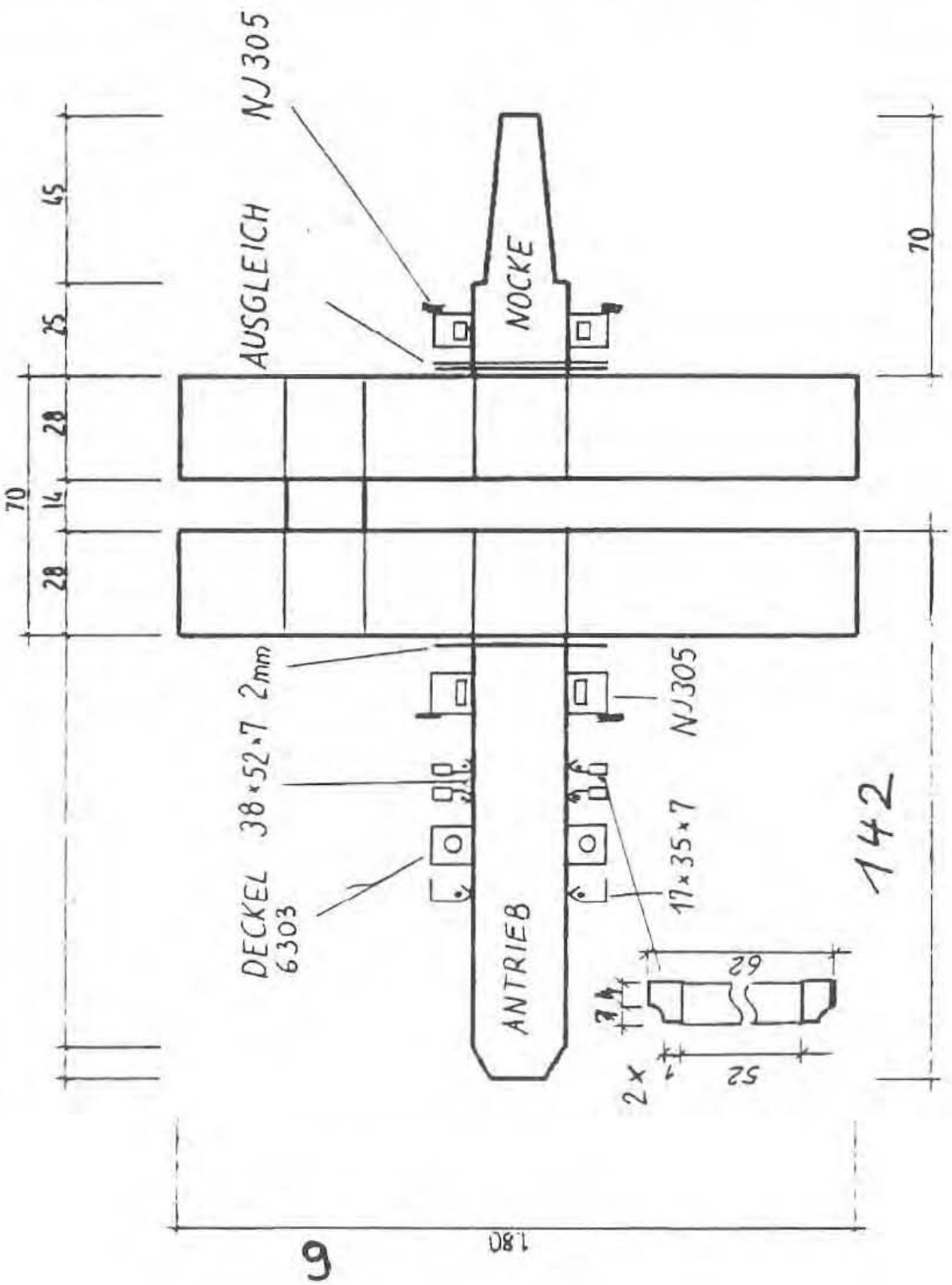
REGINA 03 - SPITZG.

Regina3 spitz: Lager im Kettenkasten. (UMBAU)

Dieser Motor ist ca.1cm breiter als die zuvor beschriebenen Motoren. Siehe HB 2/92 S.31. Das Motorgehaeuse ist identisch mit der vorher beschriebenen aelteren Ausfuehrung 03, nur der Primaerkettenkastendeckel Teilenummer 03220202 ist unterschiedlich zur aelteren Ausfuehrung Teilenummer 03220200. Der linke Kurbelzapfen ist 142mm lang und ist in der Regel der gleiche wie in den

Rundgehaeuse Motoren Teilenummer 03121101. Will sagen, das Primaerkettenrad sitzt mit einem Konus auf dem Zapfen. Dieses Rad ohne Zerstoerungen abzubekommen ist nicht immer moeglich und so mancher wuenscht sich die aeltere grobverzahnte Ausfuehrung dieses Zapfens. Und diese grobverzahnte Ausfuehrung 142mm lang mag es in wenigen Ausfuehrungen auch gegeben haben, doch eine sichere Erkenntnis hierzu gibt es nicht. (Z.B. Eigenbau ist moeglich) Da die Entlueftung die gleiche wie beim 03Motor ohne Kugellager im Kettenkasten ist, muss bei Verwendung des Kurbelzapfens und des Primaerkettenrades der Rundgehaeuse -Motoren deren Entlueftungsbohrungen geschlossen werden oder sein. Aus diesem Grund gibt es zwei in Wirklichkeit aber drei verschiedene Arten von Primaerkettenraeder: Einmal ohne Entlueftungsbohrungen Teilenummer 03242901, das sind die richtigen fuer diese Motor-Type. Verwende niemals ein solches Kettenrad in einen Drehschieber entluefteten Rundgehaeusemotor, der haette dann keine Entlueftung mehr und waere nur noch mit einem Haubenentluefter zu retten, aber das ist ja sowieso die bessere Entlueftung. Die zwei anderen

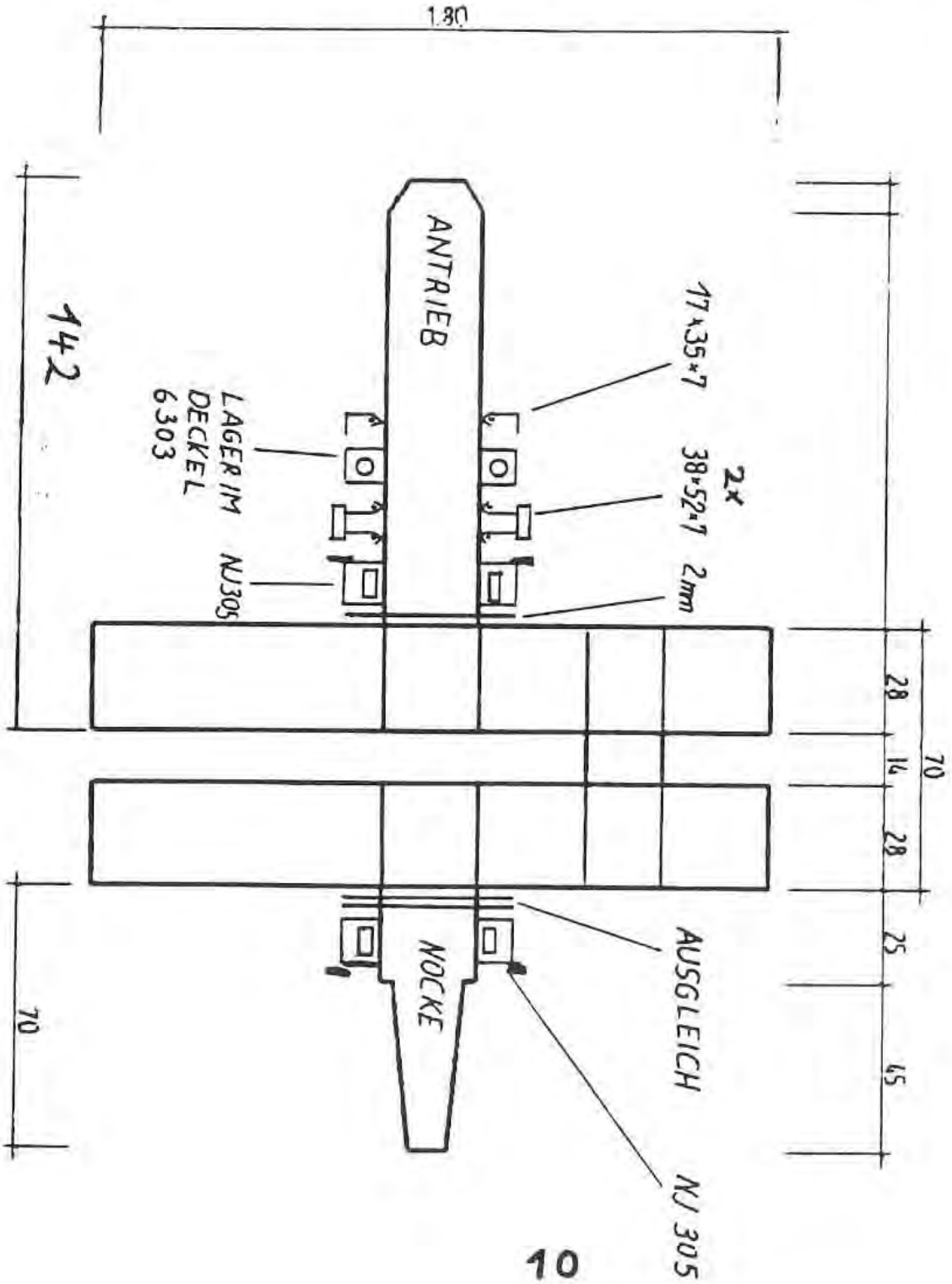
REGINA03 SPITZG. UMBAU-LAGER IM KETTENKASTEN



Kettenraeder beschreiben wir bei den Rundgehaeuse Motoren. Will man Kettenraeder mit Entlueftungsbohrung bei diesem Motor verwenden, so muessen die Entlueftungsbohrungen im Wellenzapfen mit Aluminiumstopfen verschlossen werden oder sie sind schon verschlossen oder nicht vorhanden. Details der Lagerung und den Axialausgleich sehen Sie in der Skize.

Regina 02 03 06 Rundgehause

Die erste Serie der Rundgehaeusemotoren (also einige fruehe runde Motoren) hatten noch keine Drehschieberentlueftung, sondern einen Haubenentluefter. Bei diesen Motoren ist die Skize der umgebauten 03 Motoren anzuwenden und auch das entsprechende Kettenrad zu waehlen.
Details der Lagerung und des Axialausgleichs fuer spaetere Rundmotore, siehe Skize so wie HB 3/92 S.26 und vorlaufende Berichte.



REGINA 02/03/06 RUNDGEHÄUSE

Weitere Ueberlegungen

Jetzt habe ich mich so intensiv mit Kurbelwellenlagerung befasst, dass mir noch zwei Gedanken dazu gekommen sind. Wie waere es, wenn man bei dem 03er Motor, spitz mit Lager im Deckel, an stelle von nur einem NJ305 noch ein zweites Lager aus dieser Serie, nur ohne Anlaufbund am Innenring einbauen wuerde ? Ein einzelner Wellendichtring muesste auch den Kurbelraum zum Primaertrieb hin abdichten koennen ! (siehe Rundgehaeusemotore) Die Lager der Serie von NJ 305 sind nicht breiter als die 6305 Kugellager. Auch koennten im kurzen 03er Motor die zwei 6305 Kugellager durch entsprechende Rollenlager aus der Serie von NJ305 ersetzt werden, dann muesste zwar auch bei diesem Motor ein Axialausgleich vorgenommen weden, aber die Lagerung waere wesentlich verstaerkt z.B. fuer 500ccm Reginas. Was meint Ihr dazu? Das Lager ohne Anlaufbund hat die Bezeichnung NU305 und muesste preiswert bei Heumann zu beziehen sein; ich habe da mal eine Kiste mit hundert dieser Lager gesehen. Was haltet Ihr von dem staerkeren Lager NU 230?

Wer zu diesem Thema jemanden mit Erfahrungen sucht, wende sich an Matthias, Tel.06196-23996, der unabhaengig von unseren Ueberlegungen, diese an seiner Regina verwirklicht hat. Ein Bericht von Matthias erscheint im naechsten HB. Euer Horex Novice

Restaurator u. Mechanikus

Die Oberfranken sind gut daran, denn in Sachen Horex haben Sie unseren Horex-Freund und Imperator-Fahrer Peter Kallert, der in seiner 200qm Werkstatt so ziemlich alles machen kann was ein Horex-Freund benoetigen koennte. Und Peter ist woechentlich gut 60Stunden in seiner Werkstatt am arbeiten, dass heisst man muss nicht lange auf die Ausfuehrung seines Auftrages warten. Peter rechnet auf Material- und Stundenbasis ab. Was wird geleistet? Tanks, auch hoffnungslose Faelle, werden gemacht, denn die Tanks werden zerlegt und absolut Gesund wieder neu aufgebaut. Blecharbeiten, Kunststoffarbeiten, Schweissarbeiten an jedem Material, Oberflaeschenreinigung, Pollieren, Galvanik und Lackierung. Mechanische Arbeit wie z.B. Kurbelwellenueberholung auch Type 23 u.s.w. oder elektromechanische Arbeit wie Limaueberholung. Peter richtet Rahmen z.B. Imperatorrahmen nach original Horex - Masszeichnung, er speicht ein und ueberholt Bremsen. Einige Nachbauten sind in Vorbereitung wie 500ccm Aluzylinder fuer Imperator und Pleuelsaetze. Peter ist erreichbar unter Tel. 0911-49490 Achtung Anrufbeantworter immer eingeschaltet, Peter hebt aber ab, wenn er kann.

12Volt 90Watt fuer Horex

Peter Kallert s.o. baute die Lima der 250er Suzuki GT in seine Horexen ein. Diese 90Watt Maschine passt ohne Aenderung, es muss lediglich ein Adappterring gefertigt werden. Da diese Lima mit einem Permanentmagneten arbeitet ist keine Halterung fuer Schleifer- Kohlen notwendg. Wer naehere Informationen moechte, wende sich an Peter Tel. 0911-49490.

Rennbremsbeläge

Wir entnahmen diesen Tip der Motorrad Classic 3/93. Weiche sehr griffige, grüne Bremsbeläge sind zu beziehen bei: Ferodo Beral, Rohrbergerstr. 11 in w-6228 Eltville 1, Tel.061231-6990. Diese Beläge haben eine höhere Bremswirkung dafür aber eine nicht so lange Lebensdauer. Als Trommelbremsen noch angesagt waren, war dieser Bremsbelag ein absolutes Muss für schnelle Leute und ganzbesonders für Rennfahrer.

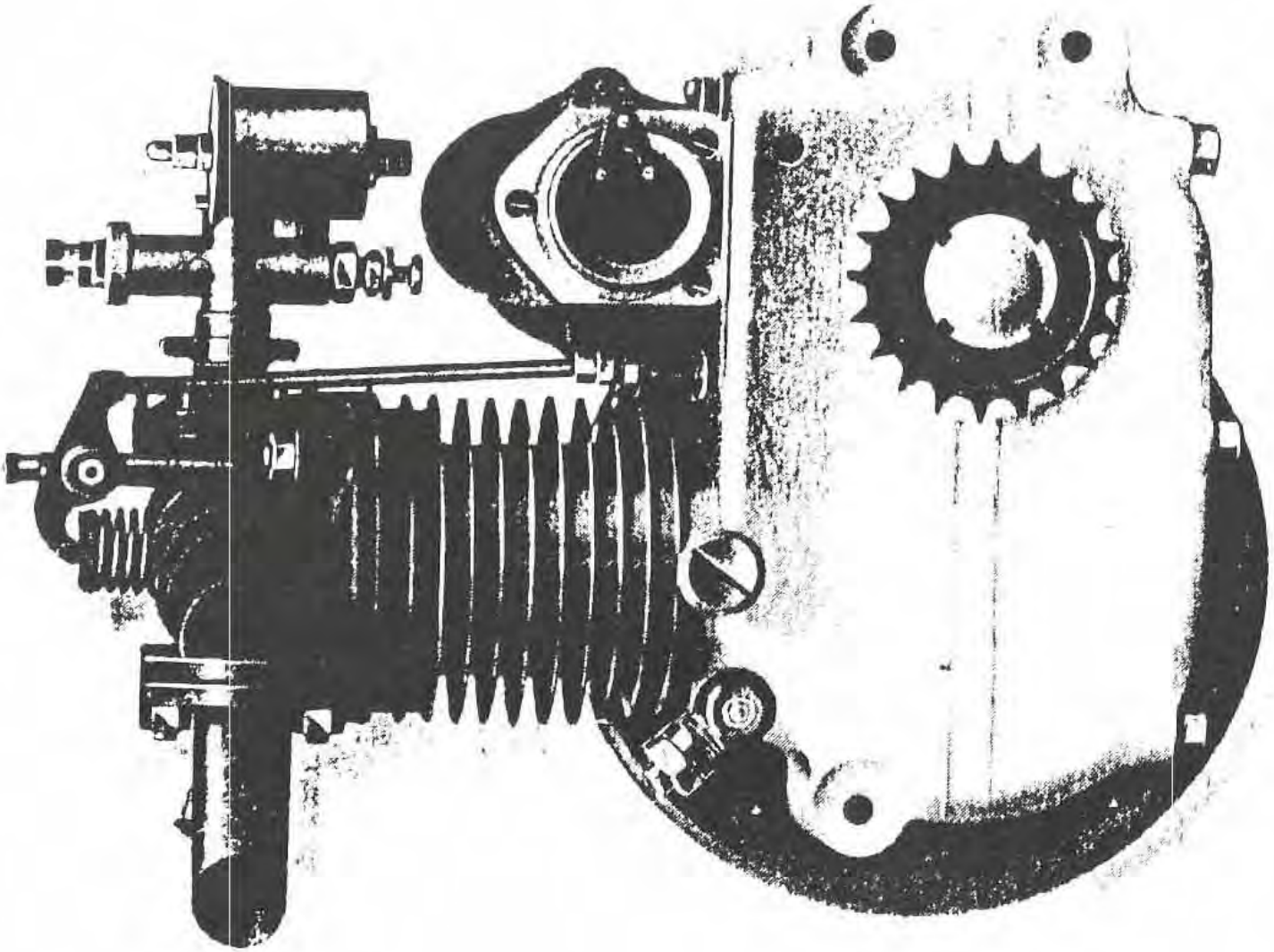


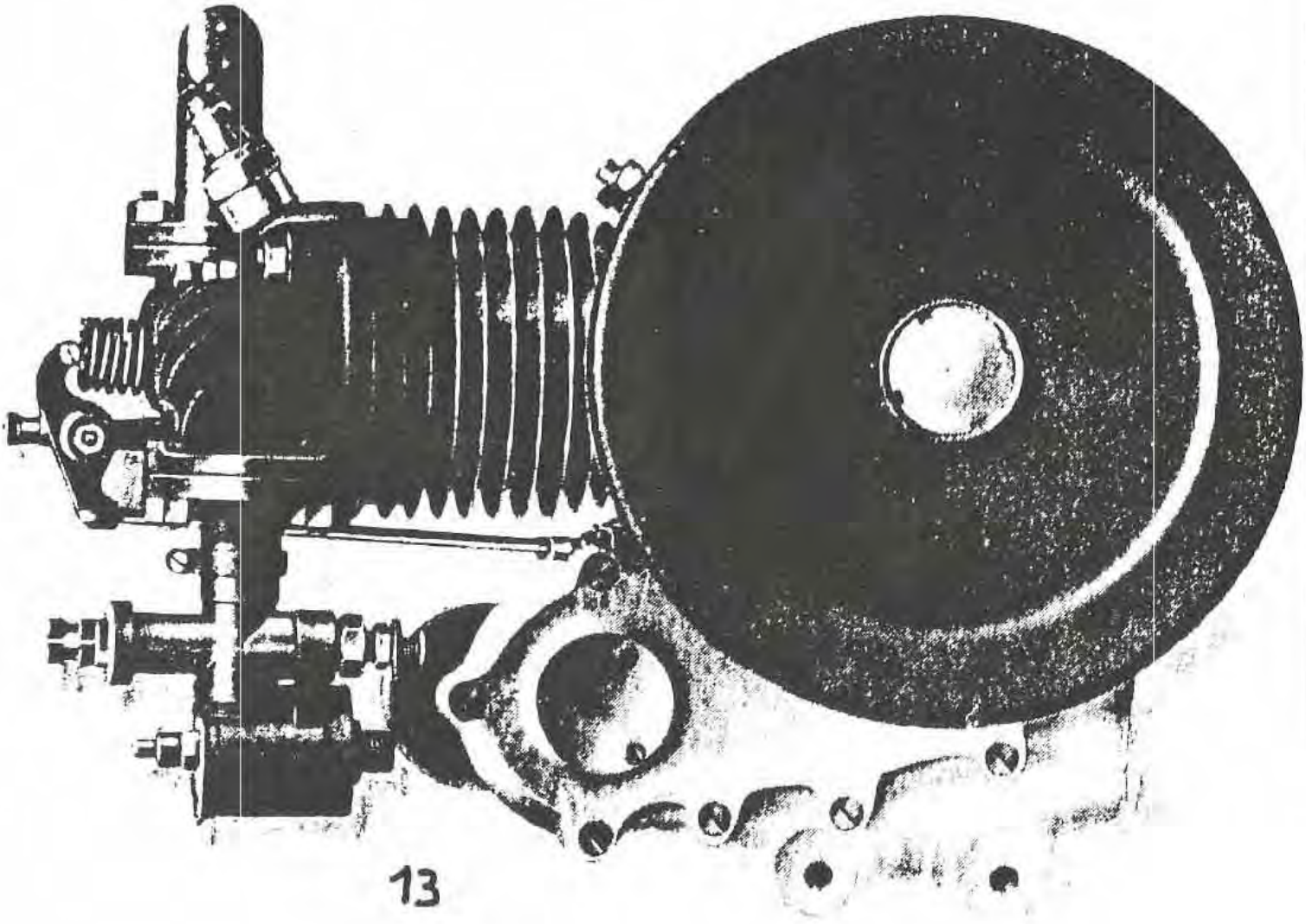
Kurzfassung über die Entwicklungsgeschichte zu den vorliegend beschriebenen Motoren in den "Betriebs- und Gebrauchsanweisungen".

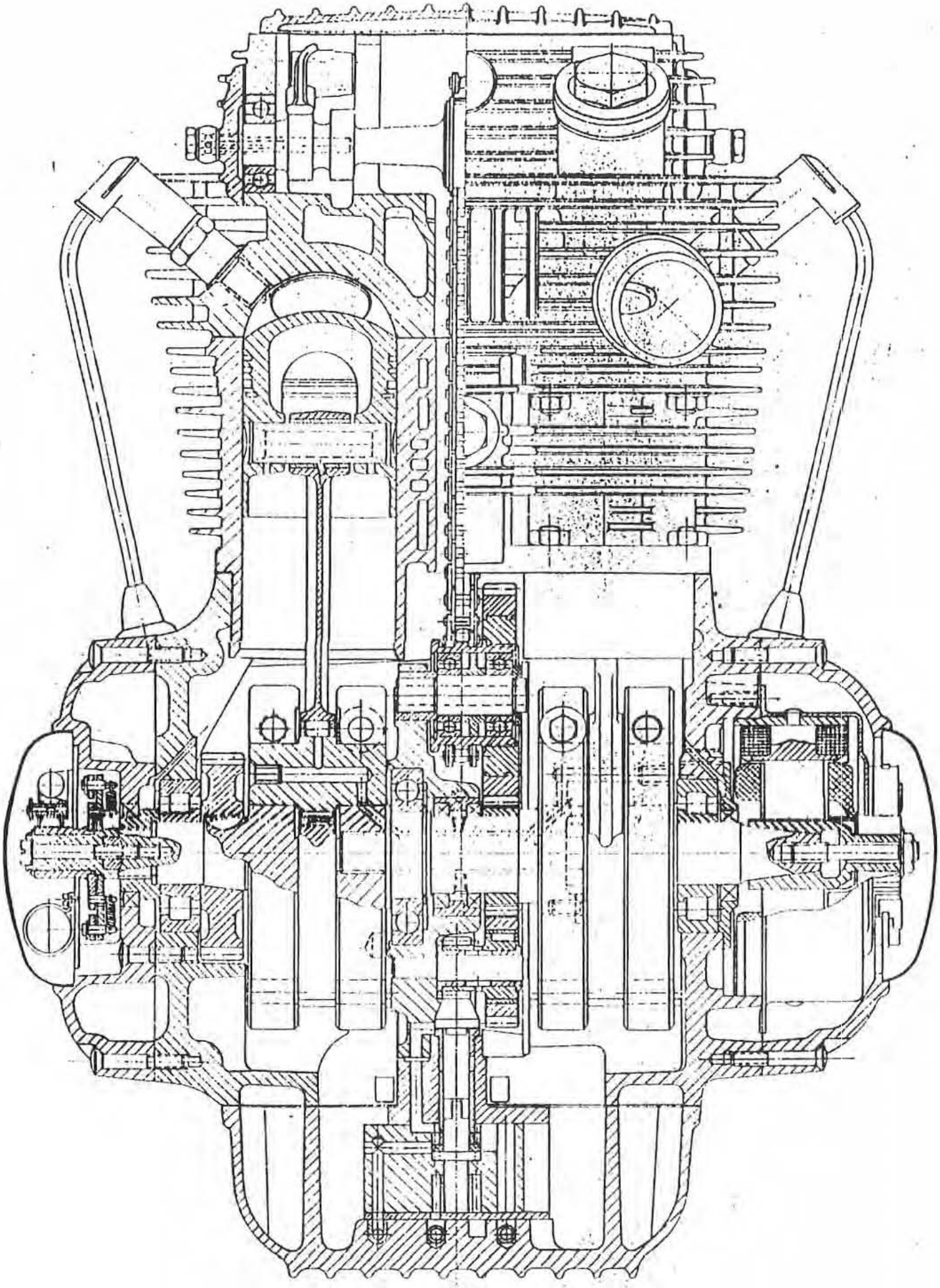
250cm³ Motor, entwickelt von Oberingenieur Eduard Freise für die Columbus Motorenbau A.G. - Ing. Freise wirkte während des ersten Weltkrieges maßgeblich an der Entwicklung und dem Bau der Sternmotoren (Umlaufmotoren) für die Luftfahrt mit. Seine erste Entwicklung für den zivilen Bereich war für die Oberurseler Firma der kleine Fahrradhilfsmotor "GNOM". Der GNOM war schließlich eines der ersten Produkte der 1920 neu gegründeten "COLUMBUS" und diente Fritz Kleemann zur Motorisierung seiner Fahrräder. Mit der Ausgliederung der Kleinmotorenfertigung aus dem MO-Bereich nach dem IG-Vertrag mit der Deutzer Motorenfabrik in Köln-Deutz 1921 und dem Fertigungsbeginn auf der Schulstraße in Oberursel (heutiges Stadtarchiv), wurde Ing. Freise Technischer Direktor der neuen Columbus A.G., diente fortan der Familie Kleeman, die dann auch die Aktienmajorität an der Columbus erwarb. Zur gleichen Zeit entwickelte er diesen ersten Viertelliter-Motor, der sich auch sogleich als erfolgreicher Antrieb bei Wettbewerbsfahrten bewähren sollte. Er wurde zur Basis "erster richtiger Motorräder" bei der im Dezember 1923 neu gegr. "HOREX Fahrzeugbau A.G.". Anfangs noch im "Frankfurter Dolf-Rahmen" montiert, bis HOREX eine eigene Rahmenfertigung aufgebaut hatte, wurde dieser Motor auch zum begehrten Einbaumotor bei den Firmen Zürtz-Rekord (Darmstadt) und Dietlein & Co. (Magdeburg). Bereits 1924 wurden von Ing. Freise größere Seiten-Ventil-Motore nach englichem Vorbild der 493 cm³-Sunbeam-Longstroke-Motoren von zunächst 500, dann 550 und 600 cm³ entwickelt, die aber nach seinem Ausscheiden, bedingt durch die Fusion der beiden Betriebe, Columbus Oberursel und der HOREX Bad Homburg 1925, von seinem englischen Nachfolger Gregorie als Konstrukteur zunächst nicht weiter verbessert wurden. Auch die Produktion des kleinen 250er Motor ließen die Kleemanns leider nach Herrn Freises Ausscheiden auslaufen. Erst nach Herrmann Reebs Eintritt in die Firma im Juni 1927, dem Ausscheiden Gregories zum Jahresende 1927, begannen erneut technische Weiterentwicklungen. Zunächst wurden die seitengesteuerten Motore und die Fahrwerke verbessert (1928). Herrmann Reeb konstruierte dann einen neuen kopfgesteuerten Einzylinder Viertakter mit 200 cm³ für die steuer- u. führerscheinfreie Klasse (1929/30), der beständig weiterentwickelt wurde. Ab 1928/29 bediente man sich zwischenzeitlich mit dem sportlichen englischen Sturmey Archer OHV-Einbaumotor (Modelle S/SS 500). Dem ersten Paralleltwin 1931 (600/800 cm³) folgte ein Einzylinder Vier-Ventil-Motor 1934 und bereits ab 1935 gab es neue eigene sportliche OHV-Einzylindermotorräder mit 500 und 600 cm³. Auch der SV-Motor für die Touren-Motorräder (500/600 cm³) wurde laufend verbessert. Aus der stets weiterentwickelten Basis des ersten 200 cm³ Einzylinder-Viertakters wurde schließlich 1937/38 in Zusammenarbeit mit dem Ing. Richard Küchen, der Motor war über den Hubraum von 300 cm³, inzwischen zu einem ausgewachsenen "350er" entwickelt worden und wurde auch an Victoria für die KR-Baureihe geliefert (da auf die Sturmey Archer-Einfuhren mit dem Beginn der Nazionalsozialistischen Zeit verzichtet werden mußte), der erste Blockmotor, bei dem nun fortan Antriebseinheit und Getriebe mit dem Primärtrieb eine kompakte Einheit bildeten. Bei Victoria entstand nun mit diesem Motor die neue KR 35 und einige Zeit später zog man 1938 bei Horex mit dem Modell SB 35 nach, jenes Motorrad, aus dessen Basis nach dem zweiten Weltkrieg die weltbekannte und meistgebaute 350er, die **Horex "Regina"** hervorging.

Klaus-Jörg Habermann

Die Imperator Schnittzeichnung und das Bild vom 23er AM schickte uns freundlicherweise Klaus Habermann.







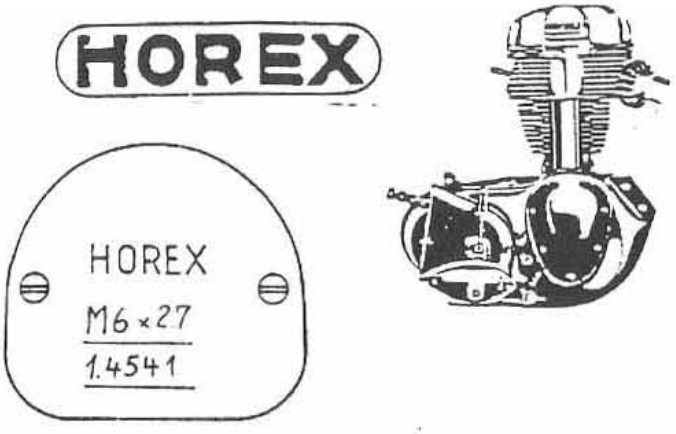
Columbus Info

Wir berichteten schon in HB 1/92 S.18 ueber das bei unserem Horex-Freund Klaus Habermann im Selbstverlag erscheinende vielgliedrige Werk von Horex-Literarur. Nun liegt eine um den 1923er 250ccm AM Motor erweiterte Ausgabe des Columbuswerkes vor. Selbstverstaendlich gilt alles damals gesagte auch fuer diese nun um 11 Seiten erweiterte Ausgabe und wir bezeichnen diese Edition als ein MUSS fuer jeden an Horex-Vorkrieg Intressierten. Die Preise mussten etwas nach oben korrigiert werden. Eine neue Preisliste auch ueber die weiteren Horex-Titel wie Dampfhammer 1 u. 2 ,die Betriebs-, Werkstattanleitungen und Ersatzteilkataloge sowie der Geschichte der Windsbraut ist gegen Freiumschlag bei Klaus Habermann, Dorfstr.19, D-54587 Birgel/Eifel erhaeltlich. Oder rufen Sie einfach an Tel.06597-4330.

Seit 60 Jahren

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

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



Sattlerarbeit

Lothar empfiehlt einen Autosattler in D-15517 Fuerstenwalde der sehr gute Arbeit zu einem guten Preis liefert. Helmut Riedel noch ohne Telefon, lebt und arbeitet im Meisenweg 4. Diesen Tip haben wir aus der Gummikuh.

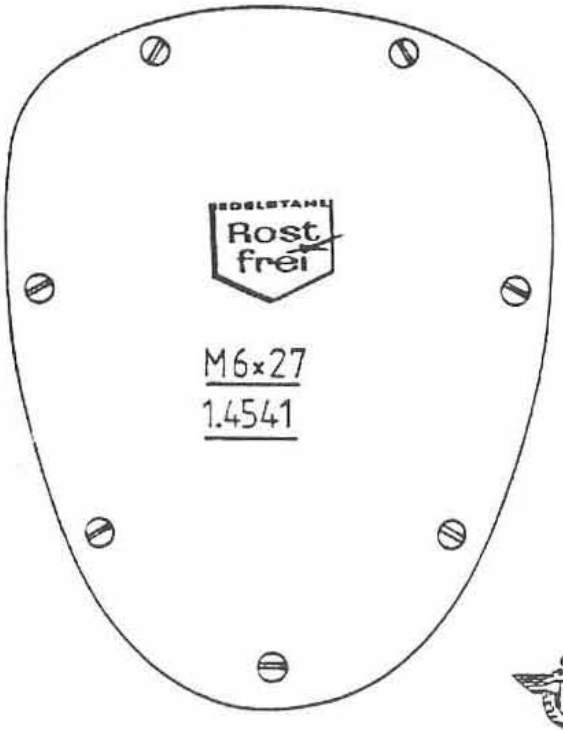
HOREX-NEUTEILE

- Teileliste anfordern -

Tachometer und -scheiben
für Adler - Zündapp

KLAUS FORSTER

An den Stadtwiesen 32 · 64625 Bensheim/Stw.
Telefon: 06251/73223 ab 19.00 Uhr
Telefax: 06251/71394



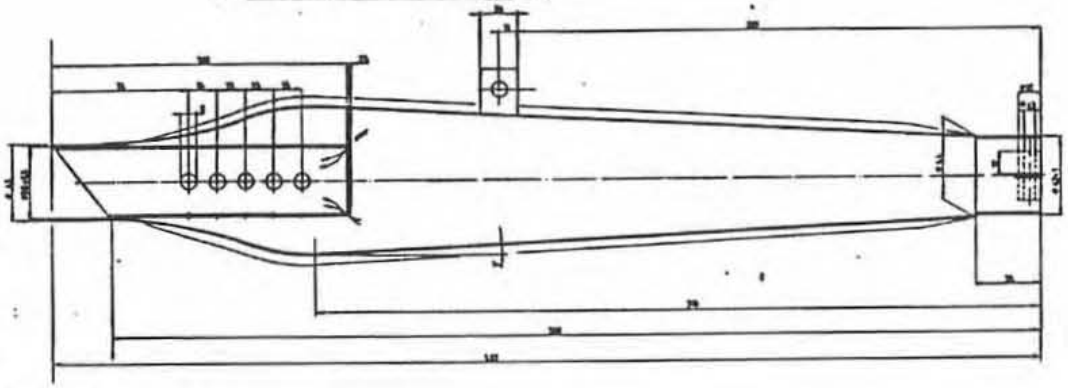
Wir danken unserm Hollaender Albert Eringfeld fuer die Zeichnung. Die Zeichnung gibt die Laengen der Gehaeuseschrauben und ihren Platz an.

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

HOREX

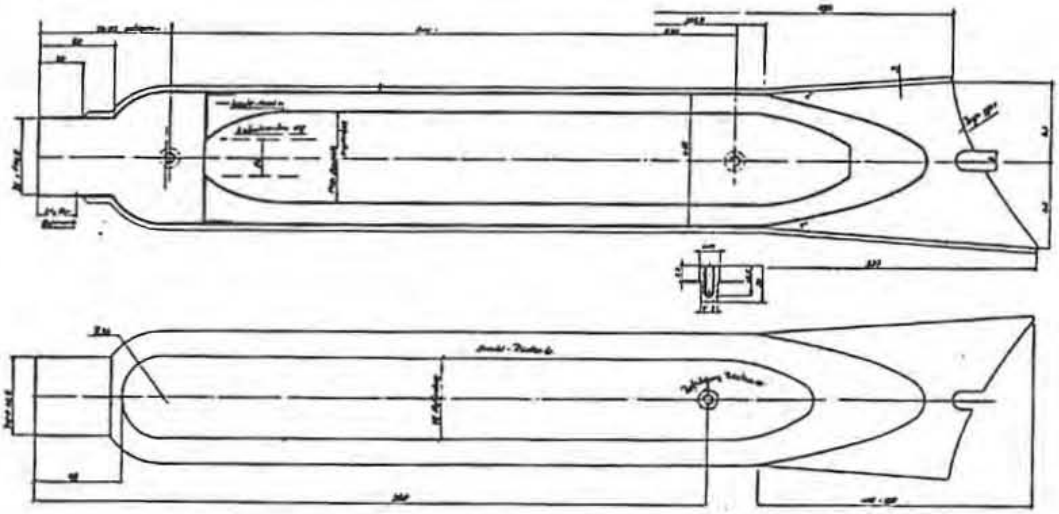
Regina "0+1"

10-90 Æ

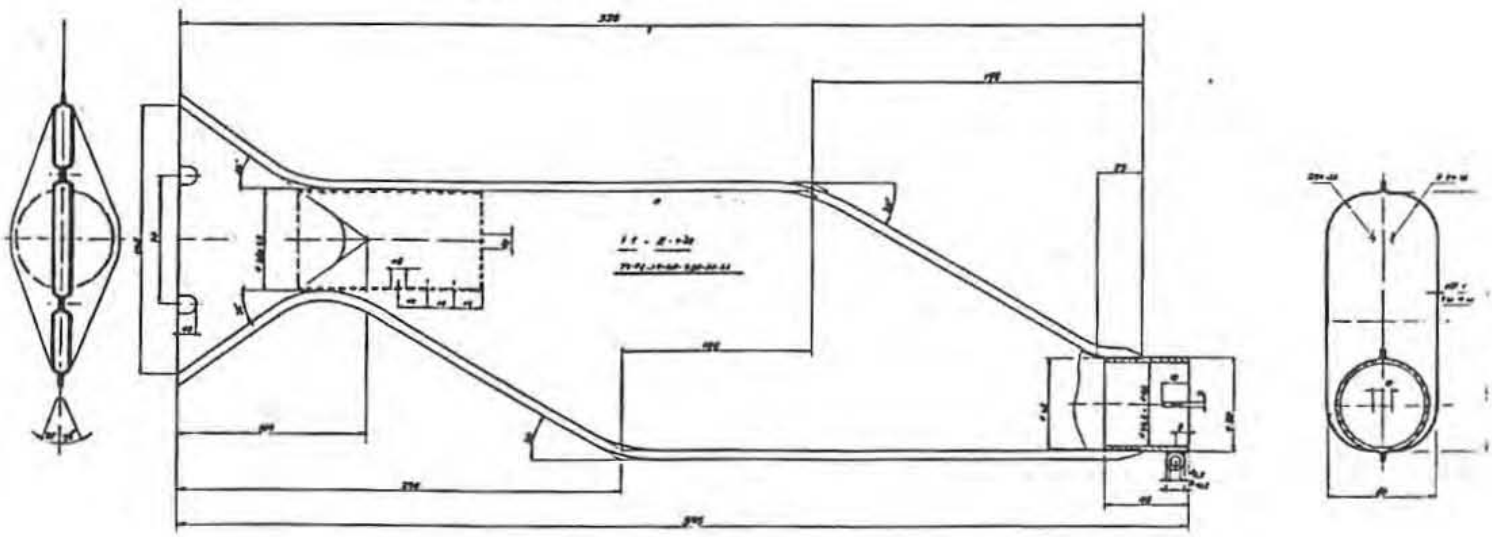


Albert Eringfeld
Aaltenseweg 48
NL-7091 - AG - Dinxperlo
Telefon 00 31 83 55 22 23

SB 35 - innen abgeflacht



T5;T6;S35;S5;S6



Schneckenabzieher u.s.w.

Bernd gab den Tip Tel.05632-1895. Bei der Fa. B.Hanhoff, 52309 Oelde 3, Maschinenfabrik sind unter anderen Dingen die Schneckenradabzieher (70,-DM) der Regina "jut und juenstig" (sagt der Berliner) zu erhalten.

Columbus Fischschwaenze

Columbus Fischschwanzauspuftoepfe mit 50mm oder 54mm sind bei Hermann Tel.0043-2262-2513 unverchromt zum Preis von 200,-DM erhaeltlich. Diese Quelle erweitert das Angebot fuer solche Auspuftoepfe. Siehe auch HB 3/91 S.20+21, HB 3/92 S.23, HB 4/92 S.15, Aber auch bei Ammon sollen solche Daempfer erhaeltlich sein.

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

6Volt kontra 12Volt

Mancher HorexFreund und wir haben ja schon einiges ueber 12Volt Umbauten im HB gebracht. Doch so mancher der mit dem ohmschen-Gesetz nicht viel anzufangen weis, der findet auf Seite 29 der Gummikuh 9/93 nun die noetigen Erklaerungen dazu. Tel. 0421-504448 fuer den der den Artikel lesen will.

Oelkreislauf

Aus der KS601 Clubzeitschrift entnahm ich, einem Beitrag von Hillard, einen astreinen Tip. Da sich Hillard nicht sicher war, was die Korrektheit des Oelkreislaufes seiner KS601 anging, baute er sich eine Beobachtungs- und Testanordnung. Die Testanordnung bestand aus Motorgehause ohne Getriebe, Nocken und Zylinder aber mit Oelpumpe, Oelwanne und Kurbelwelle, letztere aber ohne Pleuel. Die ganze Sache wurde mit einer Bohrmaschine angetrieben. Fuer den Kaltlauftest benutzte er normales Motoroel und fuer den Heisslauftest nahm er Petroleum oder Diesel. Durch diese Anordnung konnte er an seiner Zweizylinder eine Unterversorgung eines Pleuellagers feststellen und diese durch eine kleine konstruktive Aenderung beseitigen. Sollte dies einer mal fuer unsere Horex und Columbus Motore durchfuehren, so waeren wir vom HB an den Ergebnissen interessiert.

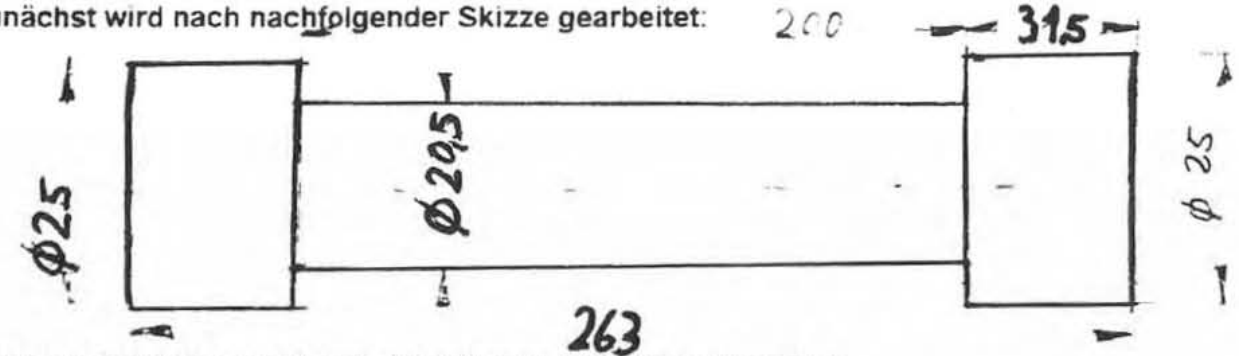
Dieser Beitrag stammt aus der Feder von Werner (HC-Taunus) Tel. 06081 - 3249

Überholen Hinterachsläufer Regina

1.Erneuern der Führungsstange
2.Ausbüchsen der Läufer (Nur für Leute die über geeignete Beziehungen verfügen, bzw. werkstattmäßig ausgerüstet sind)

Zu 1
Benötigt werden 2 Stück Einsatzstahl (16MnCr5) Durchmesser 30x263 mm lang.

1. Zunächst wird nach nachfolgender Skizze gearbeitet:



2. Gedrehte Wellen werden in der Härterei 1 mm tief eingesetzt.

3. Nach dem Einsetzen wird auf Schleifmaß gedreht (Durchm. 20,5x258mm lang) Sämtliche Gewinde werden angefertigt. Fasen und Zentrierungen angebracht. Durch das Abdrehen des Einsatzes wird erreicht, daß die Wellen an den Enden weich bleiben und somit keine Gewinde ausreißen können.

4.Wellen auf HRC 62 +- 2 härten lassen.

5. Fertigschleifen nach Zeichnung.

Zu 2.
1. Läufer an dem Durchmesser in die Drehbank spannen, wo die Feder sitzt.

2. Unteren Bohrungsdurchmesser auf Durchm. 24H7 drehen.

3. Umspannen.Aufnehmen in Bohrung 24 und mit einem Kegelspanndorn spannen.

4. Auf der Federseite 50mm tief einen Durchm. von 24H7 drehen.

5. Beide Bohrungen ausmessen und Maße festhalten.

6. 2 Büchsen 50 +25 mm lang aus Lagerbronze drehen. Außendurchmesser ergibt sich aus der Bohrung der Läufer + 0,05 mm Pressmaß. Vorbohren auf Durchm. 18 mm.

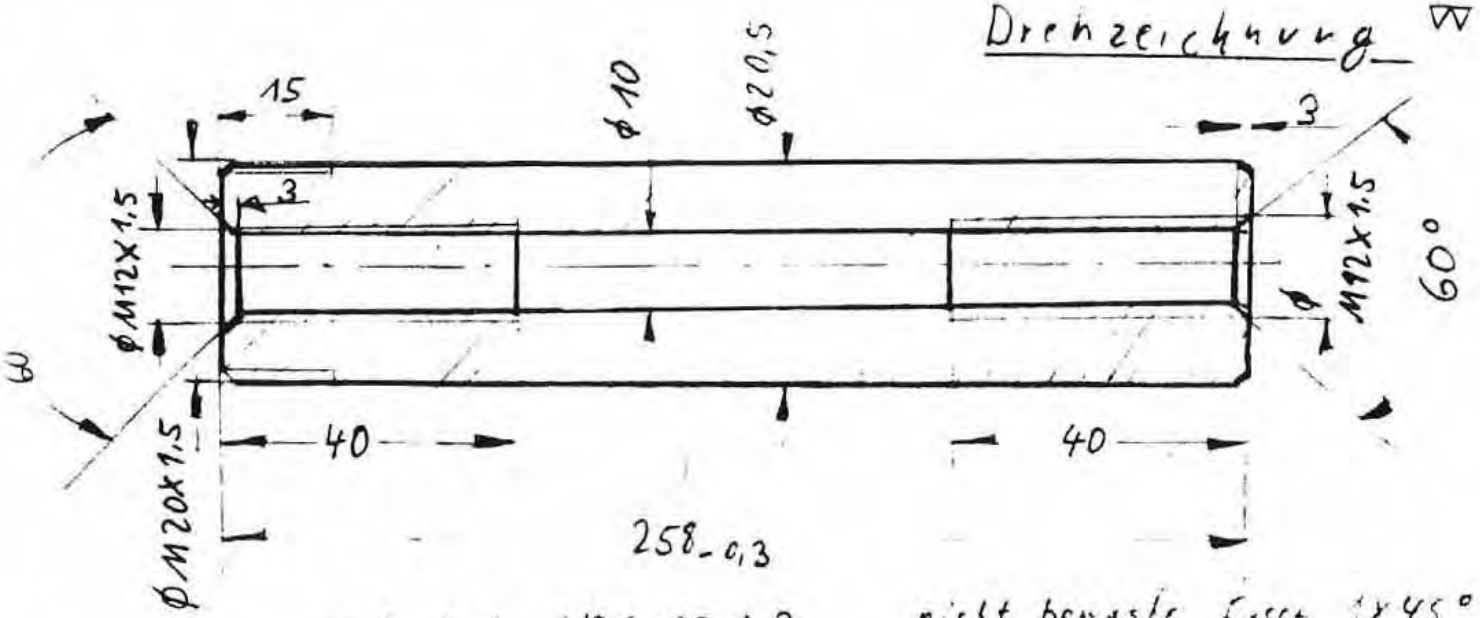
7. Läufer auf ca. 120 ° erwärmen und Büchsen zügig einpressen.

8. Nach dem Erkalten den Läufer am Federdurchmesser einspannen. In einer Aufspannung beide Büchsen auf Durchm. 19,75 aufbohren. Dann mit der Maschinenreibahle auf 20H7 aufreiben.

9. Anbringen des Einstiches am unteren Ende nach Zeichnung. Nicht entfallen lassen, da hier der Filzring zum Abdichten sitzt.

Ich habe die Toleranzen e7-H7 gewählt damit sich eine einwandfreie Spielpassung ergibt und der Schmierfilm nicht abreißt.

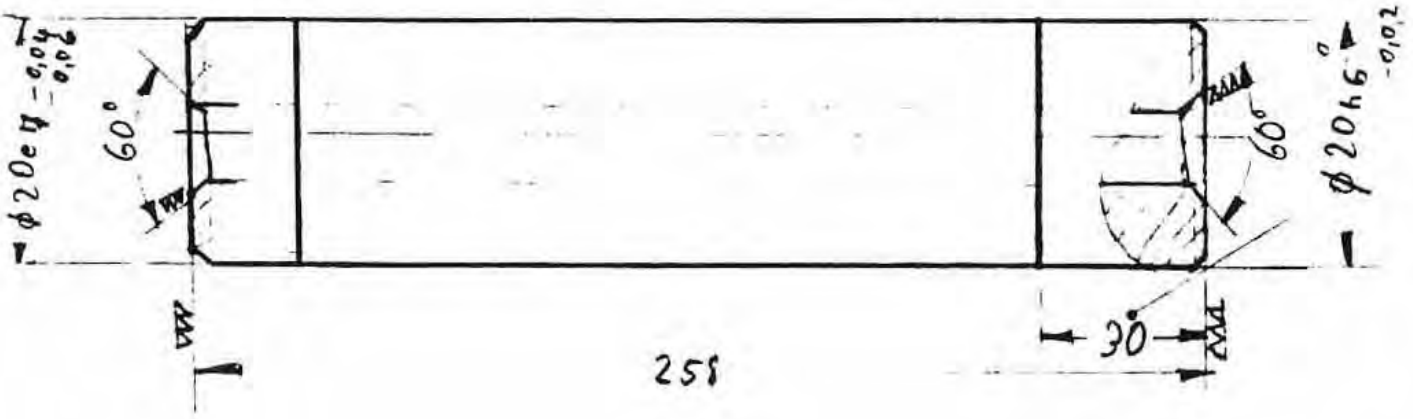
Drehzeichnung

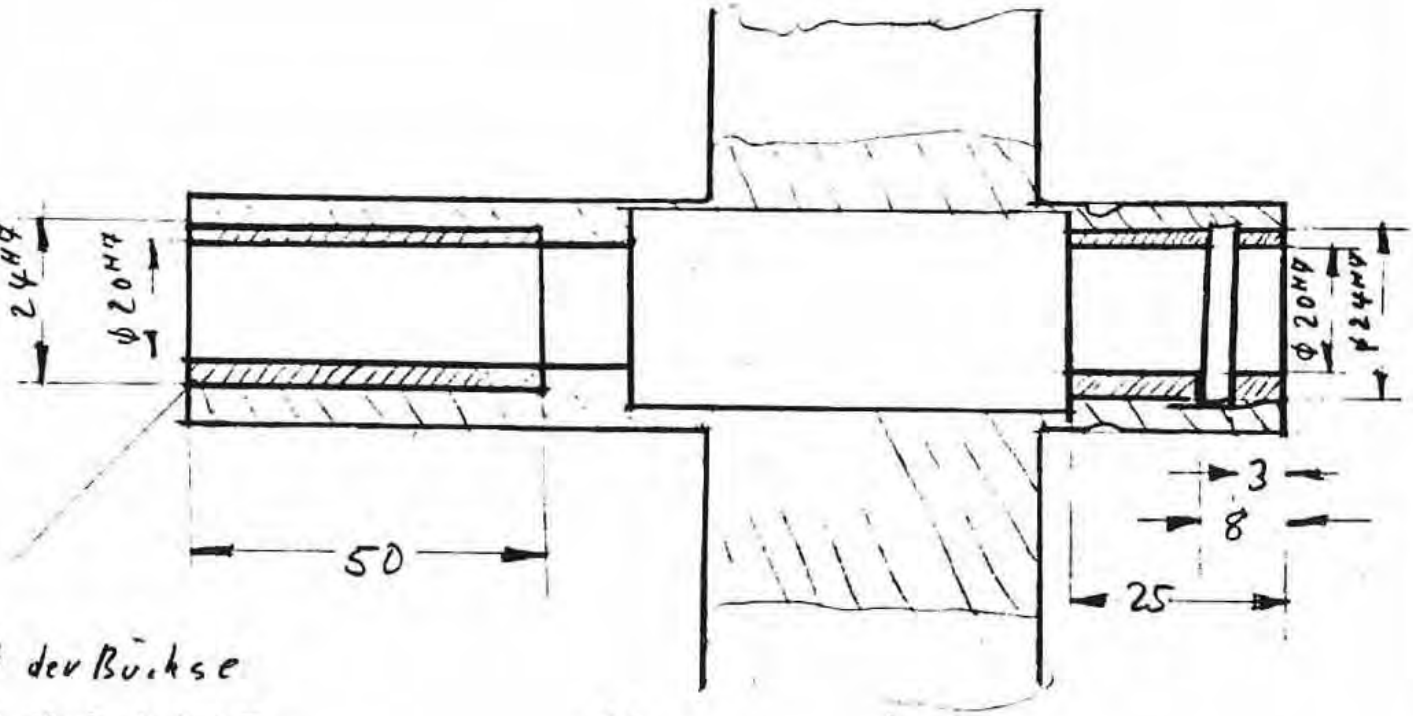


gehärtet HRC 62 ± 2

nicht benannte Fasen 1x45°

Schleifzeichnung





Aϕ der Büchse

Ist Maß + 0,05

Tips aus dem Maxfahrer

"Der Maxfahrer" ein Heft für NSU MAX Freunde, dem HB ähnlich, hat einiges auch für uns interessantes in seinen letzten Ausgaben.

1. Uli hat ein Verfahren entwickelt, bei dem man zukünftige öl-leckagen schon nach dem Zusammenbau aufspühren kann. Wenn der Motor fertig montiert ist und noch kein öl im Motor ist, werden alle öffnungen am Motor verschlossen, wie Entlüfterausgänge oder Gang, öl -zuführungs und -abführungs Anschluß soweit vorhanden, Ein- und Auslassventile und Zündkerzenloch. ölablaß- und eventuell vorhandene öleinfüll- Verschraubungen nicht vergessen. Nun wird über einen selbstgefertigten Schlauchanschluß Pressluft und zwar über einen Gasdruckminderer auf 0.05 bis 0.2 bar begrenzt, in den verschlossenen Motor geleitet.

****

Warnung: Auf keinen Fall höheren Druck in den Motor geben, sonst besteht die Gefahr der Motorbeschädigung bis hin zur Motor-explosion.

****

Nun kann man am zischen größere Leckagen sowie mit einem Pinsel und Seifenlauge kleinere Undichtigkeiten aufspühren. Um deren Beseitigung man sich dann von Fall zu Fall eigene Gedanken machen muß. Z.B. neue Büchsen, beigelegte O-Ringe, neue Dichtung u.s.w.. Auch gefahrene Motore sind nach öl ablassen und gründlicher Reinigung nach diesem Verfahren zu testen.

2. Eigenbau Drehmomentschlüssel. Hierzu benutzt man einen normalen Schlüssel, ob Gabel oder Ring ist egal, und eine Federwaage im Kilo Bereich. Die Waage zieht rechtwinklig in Anzugsrichtung am Schlüssel. Das Anzugsmoment Meterkilogramm ist gleich Zuggewicht an der Waage mal der Strecke vom Schraubenmittelpunkt bis zum Einhängpunkt der Federwaage am Schlüssel in Metern. Also z.B. mit 4 Kilo an einem kurzen Schlüssel von 0,25 Metern (25 cm) gezogen, macht (4 X 0.25 = 1) ein Drehmoment von 1mkg aus. 1mkg sind 10 Nm (Newtonmeter) was nur die neuere Maßeinheit für Drehmomente ist. Frage, hat jemand die Drehmomente der verschiedenen Schrauben an Horex Fahrzeugen?

3. Peter Gatzweiler Tel.02421-65658 wickelt Zündspulen und Feldspulen neu.

4. Gottfried Specht Tel.08061-1794 überholt Kurbelwellen.

5. Unter dem Kuerzel "JMB" weist ein MAX-Freund auf Probleme mit Unterbrecherkontakten hin: Es stellten sich Zuendaussetzer und Startprobleme an der Max ein. Der nacheinander folgende Austausch von Kondensator, Kerze, Stecker, Kabel, Zuendspule und Fliehkraftregler brachte keine Besserung der Symptome. Nun wurde der Unterbrecherkontakt naeher untersucht und siehe da das weisse Lagerroehrchen des Kontaktes hatte sich auf der Unterbrecherachse geklemmt (z.B. ist das durch eine Art aufquellen des Kunststoffes moeglich HB) so dass der Kontakt schwer und traege ging. Er bewegte sich nun auf der Kunststoffbuechse und nicht mit der Buechse um die Unterbrecherachse.

Ein neuer Kontakt im Handel besorgt (es wurden fuer Bosch 41,- und fuer Veteranenhaendler 22,50 DM als Preis angegeben HB) und eingebaut. Das Ergebnis: Der Motor sprang wieder gut an, nur hatte er jetzt einen Drehzahlbegrenzer eingebaut, bei ca. 4000 Umdrehungen fing er an zu stottern. Die Ueberpruefung ergab eine zu weite Passung der Kunststoffbuechse des neuen Kontaktes zur Unterbrecherachse, so dass der Kontakt bei hoeheren Umdrehungen nur noch rumschlabberte. Nun der Trick: aus einem alten federlahmen, defekten Unterbrecher wurde die gut passende Pertinaxbuchse mit Hilfe eines passenden Durchschlages ausgetrieben und als Ersatz fuer die zu grosse Neue in den neun Kontakt eingetrieben und mit Sekundenkleber gesichert. JBM schmeisst nun keinen alten Kontakt mehr weg, denn mit diesem Trick laeuft der Motor 1a gut.

-Auch neue Kondensatoren sind nicht immer ein Garant fuer fehlerfreies Funktionieren des selben. Man lege sich aus unterschiedlichen Quellen einen kleinen Vorrat an und teste damit aus. Nachbestellungen werden nur bei einwandfreier Funktion des Ersten getaetigt.

Black Power die Zweite

Im letzten HB auf Seite 36 hatten wir eine Meldung ueber Batterie Reparatur. Reinhard Tel.09221-6373, Hermann Tel.0043-22622513 und Rolf Tel. 06081-16598 schrieben uns zu diesem Thema und gaben folgenden Tip: Eine defekte, schwarze Originalbatterie wird von oben geoeffnet und Ausgeraeumt (Sonderabfall). Die Stege im leeren Gehaeuse werden entfernt. Nun hat man genug Platz fuer eine moderne 6Volt 4Ah Batterie die nun im alten Batteriegehaeuse sitzt. Der Preis dieser 4Ah Batterie betraegt nur ca. 20,00 DM. Z.B. lautet bei einem Hersteller die Bezeichnung dieser Batterien "Hi Wing GS 6N 4 2/4" Reinhard fuert bei seinem Tip den Entlueftungsschlauch durch eine Bohrung im originalen Batteriegehaeuse nach aussen weit nach unten. Rolf laesst den Schlauch im Inneren, "denn dort richtet die Saeure keinen Schaden an" so Rolf. Bei Hermann der nebenberuflich einen Teilehandel mit --PUCH-- Veteranenteilen betreibt ist ein wartungsfreier 4Ah Akku erhaeltlich, der keinen Entlueftungsschlauch benoetigt. Dieser Akku hebt sich durch seine minimale Selbstentladung hervor. Nach 6 bis 8 Monaten Garagenstillstand ist die Regina immer noch einwandfrei zu starten. Von diesem Akku hat Hermann schon 50 Stueck, ohne eine Reklamation, verkauft, so Hermann. Der Preis 395,-Schilling. Aber auch so manch anderes findet sich in Hermanns Katalog was fuer Horex-Freunde interessant ist z.B. eine sehr schoene verchromte 6Volt Hube. 250,- Schilling.

Nummernschildbefestigung

Reinhard Tel.09221-6373 gibt einen Tip zur sicheren Nummernschildbefestigung. Eine Aluplatte in der Groesse des Nummernschildes wird mit drei M6 Bolzen-Sackloch Gummisegmenten am Schutzblech befestigt. Original sind dort nur zwei Bohrungen im Schutzblech. Es wird noch eine Dritte unterhalb der zwei Originalen gebohrt und nun kann die Aluplatte vermittels der Gummisegmente am Schutzblech befestigt werden. Auf diese Aluplatte wird nun mittels reichlich Silikonkautschuk und Blindnieten das Nummernschild befestigt. Horex Emma meint: Sieht sauber aus und reist nicht mehr ein. Siehe auch HB 3/93 S. 15.

Tips aus USA

Die Freunde vom "Deutschen Motorrad Register" DMR haben einige Interessante Angebote. So sind bei Bob Schanz Tel.001-513-8716622 Replica Hellaruecklichter zu bekommen. Seine Adresse lautet: Accessory Mart, PO Box 26116, Cincinnati, OH 45226, USA. Siehe HB 2/93 S. 26.
Dick Harris Tel. 001/716/3434255 liefert weisse t-shirts mit einem grossen blau-gold Horex Logo. Seine Adresse ist 4842 Linden Rd. , East Bethany, NY 14054, USA.

BMW Lima fuer Imperator

Nachtrag zu HB 1/94 S.9. Da die Fotos im HB nich sehr deutlich wiedergegeben sind, aber im Text dieses Berichtes viel auf die Fotos Bezug genommen wurde, bietet Klaus an, sehr gute Kopien von den Fotos, gegen Zusendung eines frankierten und adressierten Freiumschlags, jedem Interessierten zuzuschicken.



DEUVET - INFORMATION!

Anbringung und Größe von Kennzeichen !

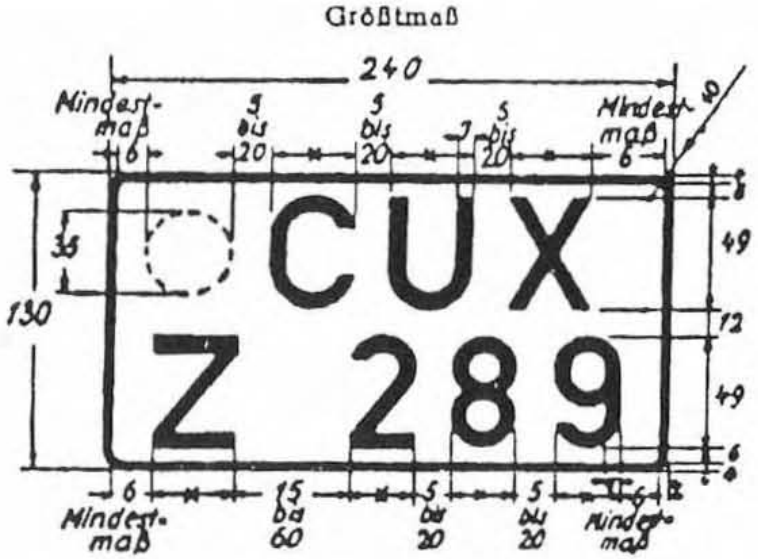
Immer wieder haben Oldtimerbesitzer Schwierigkeiten mit dem Anbringen der amtlichen Kennzeichen an Ihren Fahrzeugen. Im § 60 StVZO wird die Ausgestaltung und Anbringung der amtlichen Kennzeichen beschrieben. Unterscheidungskennzeichen sind in schwarzer Schrift auf weißem Grund zu beschriften. Bei Fahrzeugen, deren Halter von der Kfz.-Steuer befreit ist, ist die Beschriftung grün auf weißem Grund. Kennzeichen dürfen erhaben sein. Sie dürfen nicht verdeckt sein und auch nicht mit Glas, Folien oder ähnlichen Abdeckungen versehen sein.
Das Kennzeichen ist an der Vorderseite und an der Rückseite links ,mitte oder rechts am Kraftfahrzeug fest anzubringen. Krafträder und Anhänger brauchen nur an der Rückseite ein Kennzeichen. An schrägen Außenwänden können an Stelle jedes vorderen und hinteren Kennzeichen je zwei Kennzeichen beiderseits angebracht werden.
Der untere Rand des vorderen Kennzeichen darf nicht weniger als 200 mm das hintere nicht weniger als 300mm, bei Kraft - roller nicht weniger als 200mm über der Fahrbahn liegen. An Krafträder, die vor dem 1.7.1958 erstmals im Verkehr waren darf der untere Rand des Kennzeichens auf 150mm verringert werden. Kennzeichen müssen vor und hinter dem Fahrzeug in einem Winkelbereich vor je 30° beiderseits der Fahrzeuglängsachse stehts auf ausreichender Entfernung lesbar sein.

Form, Größe und Ausgestaltung von Kennzeichen müssen den Mustern und Angaben der Anlage V StVZO entsprechen. Hier wird das größte Maß der Kennzeichen, sowie das Maß der einzelnen Buchstaben und Zahlen angegeben. Es ist nicht vorgeschrieben, daß das größte Maß von Kennzeichen eingehalten werden muß, sondern nur die Größe der Buchstaben, Zahlen und Abstände. Je weniger Buchstaben und Zahlen ein Kennzeichen hat, umso kleiner kann das Kennzeichen angefertigt werden. Der Abstand der Buchstaben und Ziffern untereinander muß gleich sein. Zwischen der Buchstaben- und Zahlengruppe der Fahrzeugerkennungsnummern ist ein Gruppenabstand in dreifacher Größe des normalen Abstands freizulassen. Engschrift ist nur zulässig, wenn die vorgesehene Höchstlänge des Kennzeichens nicht ausreicht.

Diesen Bericht über Nummernschildgrößen entnahmen wir den "Zündapp KS 601 Nachrichten". Tel.04208-1605. Danke Harald.

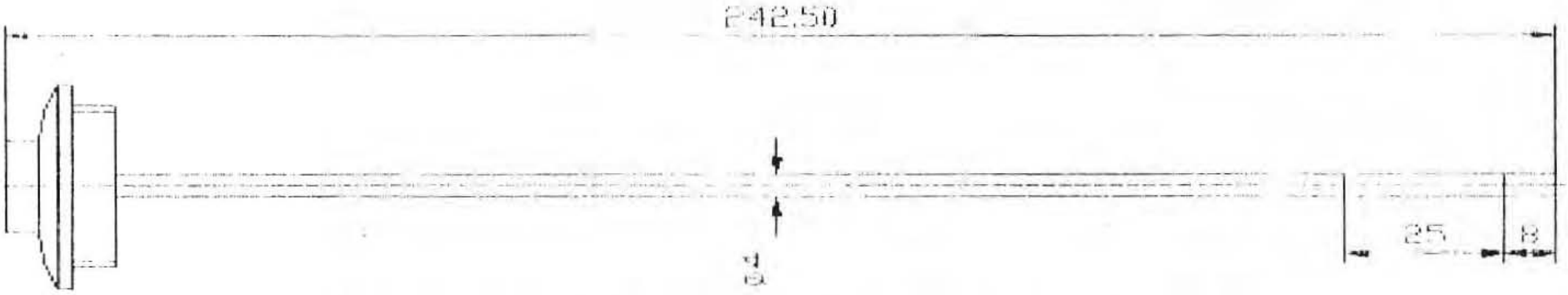
Leichtkrafträder, Elektrokarren sowie LFW- Zugmaschinen, die nicht schneller als 20km/h laufen, dürfen Kennzeichen in kleiner Schrift haben. Wird diese Größe an anderen Fahrzeugen verwendet, deren Bauart kein größeres Kennzeichen zulässt, muß Ausnahmegenehmigung erteilt werden. An Krafträdern, die vor dem 1. Juli 58. erstmals in den Verkehr gekommen sind, deren Hubraum 50 cm übersteigt und bei denen das vorschriftsmäßige Anbringen oder Beleuchten des Kennzeichens außergewöhnlich schwierig ist, dürfen Kennzeichen in kleiner Schrift haben. Da diese Krafträder meistens nur eine 6 Volt Beleuchtungsanlage haben, dürfte dies schon ein Grund dafür sein.

Maße und Abstände des kleinen Kennzeichens.



Maße und Abstände des großen Kennzeichens.





Verschlußdeckel kann durch Honda CB750
Teilenr.: 12361-035-000 Preis 6.45DM
ersetzt werden.

24

DIN A4/B
mittel

Maßstab CAD

Datum

Name

Oelkontrollstab

Verschlussdeckel kann durch Honda CB750-Teil(Teile-Nr.12361-035-000) ersetzt werden. Preis 6.45DM

Blatt

Bl

Zust. | Änderung | Datum | Name

Den Tip mit dem Oelmesstab der Resi stammt von Michael. Tel. 0511-443783. Siehe auch HB 2/91 S.15.

Einige Adressen ungeprüft

Bitte nicht die im HB annoncierenden Haendler vergessen!

-Kunststoffbeschichtungen u.Strahlbetrieb: Salch Tel. 09732-3930.
-Motoren 4Takt u. Getriebe Ueberholungen: Maier Tel 089-492918
-Elektro und Tacho Ueberholungen: Schauer Tel. 0911-341118
-Reparaturen 2Takt: Teichmann Tel.089-506363
-Zünder Reparaturen: Jaensch Tel.05341-265348
-Drehen,Fräsen,Strahlen,Umbauten: Ott u Schilling Tel.06184-55398
-Mechanische Bearbeitungen Metall u. Kunststoff TBS A. Korn, Siedlung 10, D-63628 Eckardroth.
-Aluguß, Zahnräder, Motorreparaturen, Nachbauten: Jenseit u. Schwanitz Tel. 05232-68780.
-Zylinder Schleifen, Ventile, Nockenwellen, Kurbelwellen, Anfertigung von Motorteilen. Bernd Helm Tel.06271-1784
-Motorrad- und Kleinmotorenueberholung, Zylinderkopf- u. Zylinderueberholung, Nockenwelleninstandsetzung, Kurbelwellenreparatur, Anfertigung von Motorteilen. Bernd Helm 06271-1784
-Vergaserreinigung ohne Metallabtrag aber absolut sauber. Michael Abraham Tel. 02173-64965. Info aus MAX.
-Federn fuer den Sattel oder die Bremse oder sonstwo liefert: Karl Brombacher, Rehhoffstr. 14, D-20459 Hamburg, Tel. 040-373182 Info aus Victoria.
-Ersatzteile fuer Seitenwagen und Motorrad fuehrt Edmund Peikert, Dasnockel 83, D-42329 Wuppertal, Tel. 0202-734627. Info aus DMR.
-Dichtungen auf Wunsch fertigt: Schwarz, Ortsstr.9, D-8507 Oberasbach, Tel. 0911-697246. Ab Februar94 D-90613 Gross Habersdorf, Am Galgenbuck 12, Tel.09105-9220, Fax 9230.
-Hebeleien und Hebelchen: Pelders Transfers, Burg v. d. Heijdenstr.71, 5151 HL Drunen. Tel. 04163-7566.
-Vergaser jeglicher coleur sind bei Harald Lux, Voglerstr.15, d-97074 Wuerzburg, Tel. 0931-781643 erhaeltlich.
-Lager, Dichtungselemente u.s.w. liefert guenstig: Carl Werthenbach, Grafenheider Str. 101, D-33729 Bielefeld, Tel. 0521- 97680, es bedient Hr. Klemme.
-Speichenradwerkstatt Michael Deutschle, 7306 Denkendorf, Schurwaldstr. 18, Tel. 0711-3460824.
-Oberflaeschenveredlung mit Kupfer,Nickel und Chrom, Franz Reindl D-83352 Altenmark a.d.Alz, Grassacher-Str. 1, Tel. 08621-1616
-Ansteckнadeln mit Horex Bestnr. 50600221 und Horex Regina Bestnr. 50600214 gibt es bei Yellow Bird Direktversand, Tel.02851-1066, w-4242 Rees 1, Postfach 1327. Preis ca. 12,-DM Siehe auch HB 2/93 S.23.
-Elektrik, Ankerwickeln, Lima ueberholen. KarlHeinz Baatz, Neuendorfer Str. 65, D-14480 Potsdam Drewitz.
-Kaltschweissen: Metallex Postfach 1347 D-82538 Geretsried.
-Kunststoffbeschichtung: Malauschek, Fabrikstr. 94, D-76337 Waldbronn.
-Rostschutz Fertan Hohenzollernstr. 150, D-66117 Saarbruecken.
-Rostschutzfett Mike Sanders, Am Bahnhof 4, D-25358 Horst.
-Lima Fa. Jaeger, Ehlscheider Pfad 7-8 D-56579 Bonefeld.
-Tacho VDO Sodener Str.9 D-65824 Schwalbach
-Tacho Ka Ja Tachodienst Industriestr. 4 D-91077 Neukirchen.
-Speichen u. Felgen, Maier, Schuckertstr.2, D-71254 Ditzingen.
-Speichen u. Felgen, Link, Schweinstr. 54, D-50733 Koeln
-Speichen u, Felgen, Prym Werke, Zweifaller Str.130, D-52224 Stollberg.
-Nadellager Spezial, Hackeloeer Koebbinghoff GmbH, Gutenbergstr.8 D-10587 Berlin.
-Polieren u. Feinschleifen, H.Kreeb GmbH, Postfach 701, D-73007 Goeppingen
-Metallschleifen u. polieren Fritz Randl Tel.08024-8786, Postweg 1 D-83626 Valley.

-Ketten und Kettenraeder sowie Riemen und Riemenscheiben, Fa. Gummi Heinmueller einmal D-67663 Kaiserslautern, Merkurstr.46, Tel.0631/57068 oder in D-64319 Pfungstadt, Ostendstr. 1, Tel.06157/94580 Hr. Nachtmann.
-Liniergeraete P.du Bled, 160 Charlswood Road, East Grinstead, West Sussex, RH19 2JD, England.
-Restauration Wimmer, Bahnhofstr. 20 w-8399 Ruhstorf an der Rott.
-Restauration Kron Tel. 07906-286 soll gute Arbeit leisten.
-Mechanische Bearbeitung Ralf Braun Waldaeckerstr.31, 70435 Zuffenhausen Stuttgart, Tel.0711-822582.

Trommelscheinwerfer Columbus

Dieter gab den Tip. Wer fuer seine 26er bis 32er Columbus einen neuen Scheinwerfer benoetigt - Trommel Ausfuehrung Bosch - der ist bei Frantisek Nepokoj, Uciheiny 603, in 51773 Opocno, Czech Repuplik, Tel. 0443-42170 gut aufgehoben. Bis vor kurzem gab es dort den nicht lackierten Scheinwerfer fuer 160,-DM inkl. aller Innereien, also Schalter, Reflektor, Glas, Ring u.s.w.

Entlackung ohne Sand die Zweite

Wir berichteten in HB 3/92 S.30. Nun haben wir eigene Erfahrungen und weitere Anlaufstellen. Letzteres zuerst. D-88299 Leutkirchen Tel. 07561-2027 und 8268-0 und D-75015 Bretten Tel. 07252-2630.
Wir hatten unsere Sachen (Teile von zwei Reginen) in Oberkleen. Die Teile wurden fett- und dreckverschmiert, wie sie bei der Demontage von alten Fahrzeugen anfallen, dort abgegeben. Drei Tage später konnten wir für 120,-DM pro Fahrzeug entlackte, entrostete und gebonderte Teile abholen. Wir waren hoch zufrieden.
Wenn nachentrostet werden muß, z.B. unter Flickblechen die nur aufgepunktet sind, oder auch an jeder anderen Stelle mit extrem starken Rostansatz, wird Salzsäure benutzt (siehe HB 3/91 S.26 und Beizen HB 4/89 S. 6 ...das geht auch sehr gut durch aufpinseln der Salzsäure und aufheizen mit der Heißluftpistole (stärkste Stellung); Vorgang mehrmals wiederholen, bis kein Rost mehr zu sehen ist. Salzsäure entrostet stärker als Phosphorsäure. Reste der Salzsäure müssen gut mit Wasser entfernt werden, sonst platzt später der Lack wegen Unterrostung an diesen Stellen ab. Das ist wichtig!!!! Das nasse gespühlte Teil am Schluß gut mit der Heißluftpistole trocknen. Nun wird noch gebondert Siehe HB 3/91 S. 26 Wenn richtig gebondert wurde, am besten zweimal hindereinander, und keine Restsäure mehr am Eisen ist, bildet sich sobald auch kein neuer Rost. Auch hier nach dem Spülen das nasse Teil mit der Heißluftpistole, immer stärkste Stellung, gut trocknen. Selbst wenn die Teile einige Tage unbehandelt im Keller liegen, überzieht sie kein neuer Rost; wenn doch, dann wurde was falsch gemacht! Es zeigt sich eine graue Färbung der Oberfläche direkt nach der Phosphorsäure Behandlung (Bondern), nachdem man die Restsäuren abgespült hat und das Teil getrocknet wurde ergibt sich eine rehbraune bis kupferne Färbung. Sollten einige Stellen nicht gebondert sein, so sieht man das am entstehenden Rost, der eine unterschiedlich braune Färbung hat. Sollte das der Fall sein muss nachgebondert werden.
Eine weitere Ablaugerei wurde bakannt. Holz und Metallreinigung, Franz Auffenberg, Fischerstr. 86-88, D-45899 Gelsenkirchen-Horst, Tel. 0209-55472 o. 54360, Fax 0209-512892. Diese Adresse entnahmen wir der Zeitschrift Markt 3/94, dort befindet sich auch ein Bericht ueber das Ablaugen. Wer das Heft haben will ruft an Tel.06131-992-02.

Edelstahl Auspuffanlagen

Die Firma Aumann Tel. 04432-1610 ist Spezialist fuer Motorrad Edelstahl Auspuffanlagen. Wir sind uns nicht sicher, ob die auch was fuer Horex machen koennen. Aber wenn sich einer der Leser um die Sache kuemmern wuerde, und uns dann bescheid gibt, waere das toll. Der Tip stammt aus der Markt 3/94.

Die Windsbraut

Dieter Nolden, Tel. 02223-24583, Kelterstr.6, D-53639 Koenigswinter gibt im Selbstverlag eiene gebundene Kopie des Horex Jubilaeumbuches "Geschichte der Windsbraut" heraus. Die Windsbraut ist eine wunderbare Dokumentation der Entwicklung des Motorrades und der Horex Motorradfabrik im Besonderen. Neben weiteren Veroeffentlichungen sind bei Dieter auch Nachdrucke der allgemein so beliebten Hausposthefte erhaeltlich, welche in der Zeit von 1951 bis 1958 in 40 Exemplaren kostenfrei ueber die Haendler an die Horex-Freunde verteilt wurden. Auch dies ein MUSS fuer Horex-Freunde.

Tips aus der AWO/Simson Information

Die AWO/Simson Information, ein Heft für die Freunde dieser schönen Fahrzeuge, berichtet im Heft 4/93 über den Selbstbau von beheizbaren Lenkergriffen; der Tip ist aus den 50er oder 60er Jahren:

-Sie benötigen dazu eine Heizspirale für 110 Volt und 700 - 800 Watt. Sie wird ausgezogen und der Draht gestreckt. Dann dritteln Sie den Draht, wobei ein Stück übrig bleibt. Auf zwei Stücken Kautasitplatte ??? (ungefähr 30x70X5 mm) wickeln Sie beide Drähte in gleichmäßigem Abstand auf. Je ein Ende der Wicklung wird am Lenkerende an Masse angeschlossen und die Platte mit Lenkerband um den Griff gewickelt, und zwar so, daß die Platte bei der häufigsten Gasstellung unter den Fingern sitzt. Die beiden freien Enden werden an einem Schalter zusammengeführt. Von da geht eine Leitung an Klemme 61 des Zündschlosses. Dabei werden die Griffe nur bei laufendem Motor beheizt.

-Der Gespannprofi Martin Franitza Tel. 09952-2205 Fax 09952-584 hat im Selbstverlag einige Buecher ueber Seitenwagen und Gespanne herausgegeben. Die Preise liegen immer bei 20Mark. Die Tittel lauten: Seitenwagen u, Gespanne Band 1 1905 bis 1985. ...Band 2 alle Steibs von 1939, Nimbus Seitenwagen, D-Rad u.v.a.. Das Rollerseitenwagen Lexikon Modelle von 44 Firmen. Die Entw. der Pendelgespanne von 1901 bis 1991. Reprint Watsonian Sidecars Katalog. Adresse Auenweg 10, D-8383 Eichendorf.

Rostschutz IM Aufpufftopf

Wir entnahmen diesen Tip der Gummikuh. Einen neuen oder relativ neuen Auspufftopf kann man von innen gegen Rost schuetzen. Man nehme ca. 250 ccm "Fertan" (siehe Anzeigen in Veteranenzeitschriften) fuelle diese in den Topf, verschliesse diesen und schuettle kraeftig und moeglichst lang. Lasse die Sache unter wiederholtem Schuetteln und Drehen 24 Stunden einwirken. spuele den Daempfer mit Wasser aus, bis dieses klar bleibt. (Fertan soll keine Probleme im Abbau fuer die Umwelt machen) Die ganze Sache nun ordentlich trocknen lassen, max 6 Monate sonst rostet es wieder. Nun spritzen wir hoch hitzefesten Auspufflack in den Topf, reichlich so dass es laeuft. Nun wieder verschliessen und gut und lange drehen und schwenken, so dass sich die Farbe gut verteilt. Wer den Erfolg nicht glaubt, lese in Heft 10/93 nach. Es soll tatsaechlich (Ueberpruefung mit Endoskope) auch nach laengerer Zeit kein Rost aufgekommen sein. Verschraubungen wurden gegen Verkleben vor dem verschrauben mit Kupferpaste eingerieben.

Nuss Verlaengerung

Das Wichtige an dieser Hazet Verlaengerung ist, dass sie leicht schwenkbar ist. also etwas was man gut gebrauchen kann, da die sonst verwendeten Kreuzgelenke ungeschickterweise die Nuss nach oben verlaengern. Und mit biegsamen Verlaengerungen ist keine Gewalt auszuueben. Fuer 14, bis 24, DM sind 1/2 Zoll Verlaengerungen mit 12,5 Grad Schwenkbereich und 1/4 Zoll und 3/8 Zoll Verlaengerungen mi 8 Grad Schwenkbereich erhaeltlich.

Kundendienst-Mitteilungen (vom Werk)

Im Selbstverlag bringt Wolfgang Pabst, Tel. 06438-38346, Lerchenstr. 5, D-65597 Huenfelden 1, eineige fuer Horex-Freunde aeusserst interessante und wichtige Editionen in guter Qualitaet heraus. Neben einigen Reparaturanleitungen und Ersatzteilkataloge fuer 25,- bis 45,-DM sind dies:

1. Gebundenes Heft mit technischen Zeichnungen von 36 bemassten Regina Spezialwerkzeuge. Zum Nachbau geeignet. 25,-DM
2. Werks Presse Information zum Erscheinen der Horex-Imperator 400ccm 1954. 18 Seiten mit vielen Abbildungen und Zeichnungen. Informationen auch zum 500ccm Prototype. 25,-DM
3. Wer wissen moechte wie dass mit den Stehbolzen M11, M10, lang, kurz bei der Resident ist, wir sprachen es in HB 2/92 S.21 kurz an, findet in der KDM (Kundendienst-Mitteilung) W4 von 56 die Antwort. Oder wie sieht die ideale Abdichtung der Telegabel aus, so das kein Oel mehr austritt? Ventilfuehrungen Imperator? Das Buch mit 100 Tips fuer Regina, Imperator und Resident, von 1951 bis 1955. 100,-DM. Wir meinen ein MUSS fuer Horex-Freunde.

Imperator Telegabel

In einem Gespraech mit einem Horex-Freund wurde behauptet, dass die Telegabel der Imperator unterschiedlich zur Tele der Regina sei. Da mir hierzu keine weiteren Informationen vorliegen, moechte ich die Leserschaft um Wissen und Beweise, fuer oder gegen diese Behauptung bitten. Wir werden in einem spaeteren HB, nach Sichtung und Bewertung der eingegangenen Informationen, darauf zurueckkommen.

Tips aus der Gummikuh

-Bei Schrader Autobücher gibt es einen schönen Horex-Bildband (siehe HB 1/89 S.15) der Preis wurde jetzt von 39,- auf 19,80DM gesenkt.

-10 Seiten "Automobilia" Katalog nur über Motorräder gibt es nun Neu bei "Schröder u. Weise" Tel. 0511-517037. Der Hauptkatalog, als auch mit Autotitel kostet 10,-DM.

-Herr Cloidt berichtet über Erfolge bei der Reinigung von verdreckten Auspuffanlagen unter Zuhilfenahme von "Ernáblitz Herdputz" aus dem Kaufladen. Gleiches tut aber auch eine Mischung aus Waschpulver, Phosphorsäure (siehe auch HB 3/91 S.26) und Petroleum.

-Reisen in den Osten sind angesagt. Was wird an Reisedokumenten benötigt? Für Slowakische Rep., Slowenien, Tschechische Rep. und Ungarn reicht der Personalausweis. Wobei Slowaken und Tschechen im Kinderausweis von Kindern ab 4 Jahren ein Foto haben wollen. In Slowenien ist das erst ab 5 Jahren nötig, in Ungarn erst ab 10. Einen Reisepass mit Visum benötigt man in Bulgarien, den Baltischen Staaten, Rumänien, Weißrußland, der Russ.Föderation und der Ukraine. Für diese Länder muß immer ein Foto im Kinderausweis sein. In Polen und der Türkei braucht man einen Reisepass aber kein Visum. Im Kinderausweis muß für Polen immer ein Bild sein. Für die Türkei ist dies erst ab 10 Jahren nötig.

Polen Reisende Achtung!!

Die "gruene Versicherungskarte" nicht vergessen. Bei der Einreise gibt es noch keine Probleme wenn man keine gruene Versicherungskarte dabei hat. Aber bei der Ausreise verlangen die polnischen Grenzer ca. 700,- DM als Strafe. Wir vom HB wuerden gerne wissen wo beginnt die Wegelagerei?

Einige Tips von Axel

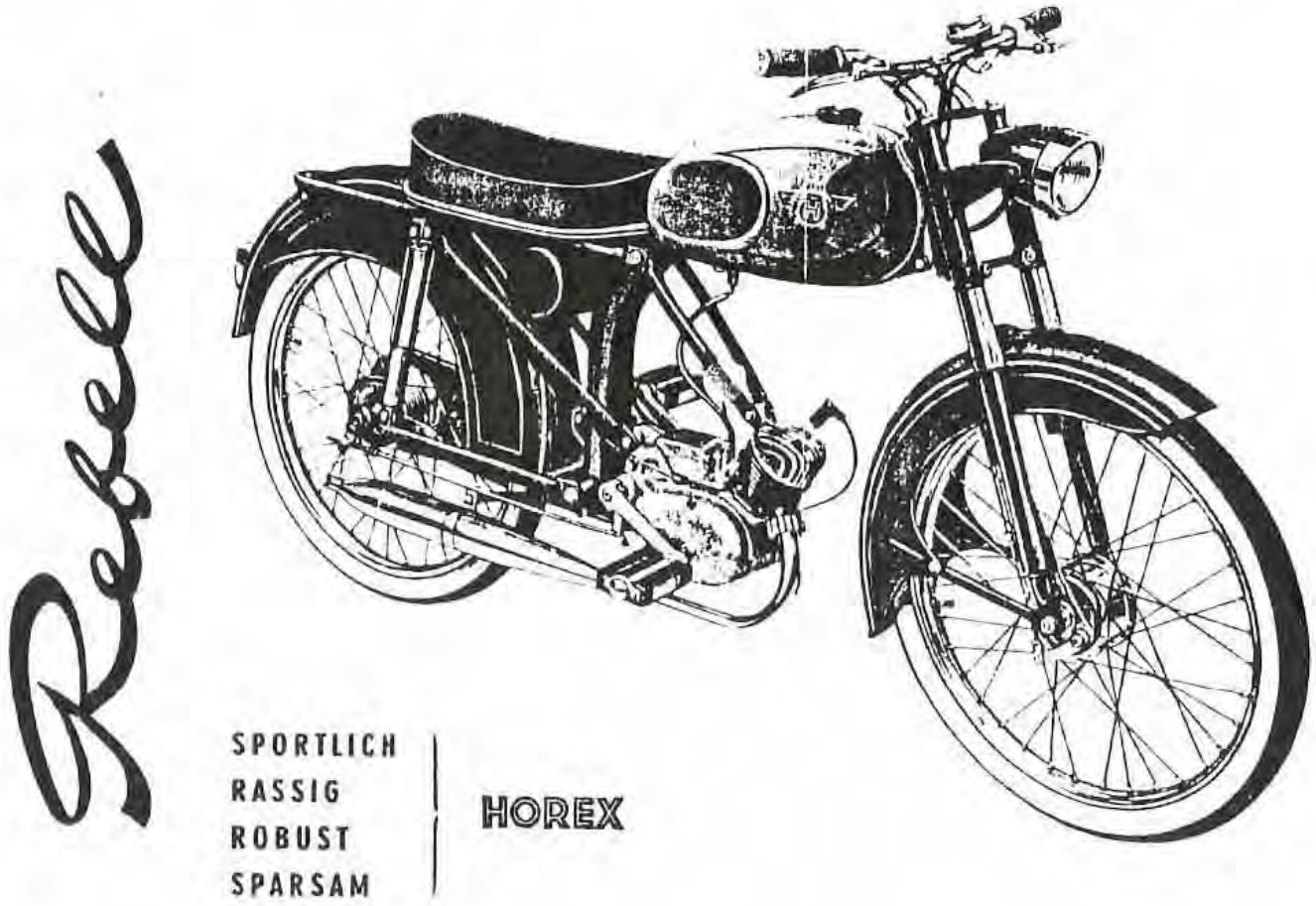
Axel hat Erfahrungen mit dem Austausch von Broncebuechsen gegen Nadellagerbuechsen am Regina Motor. Nicht nur bei leistungsgesteigerten Motoren kann der Austausch von Vorteil sein. Die Haltbarkeit dieser Verbesserung hat Axel beim VFV Veteranen Rennsport mit seiner wirklich schnellen SB35 bewiesen. Auch hat Axel ein Stuetzlager im Primaerdeckel des SB35 Motors fuer die Kurbelwelle angebracht (Siehe HB 2/93 S.6) Axel hat mir versprochen, wenn seine Zeit es zulaesst, einen Bericht ueber die Aenderungen an seinem SB35 Motor zu schreiben, zumal sie auch fuer Regina (E1M und Ø1 und teilweise auch die anderen) in Anwendung gebracht werden koennen. (wir erbitten Schreibmaschine, Druckschrift oder Computer) Wer aber schon vorab naeheres wissen will, wende sich telefonisch an Axel Tel. Ø6172-39935.

Kein Sulfat im Batteriekasten

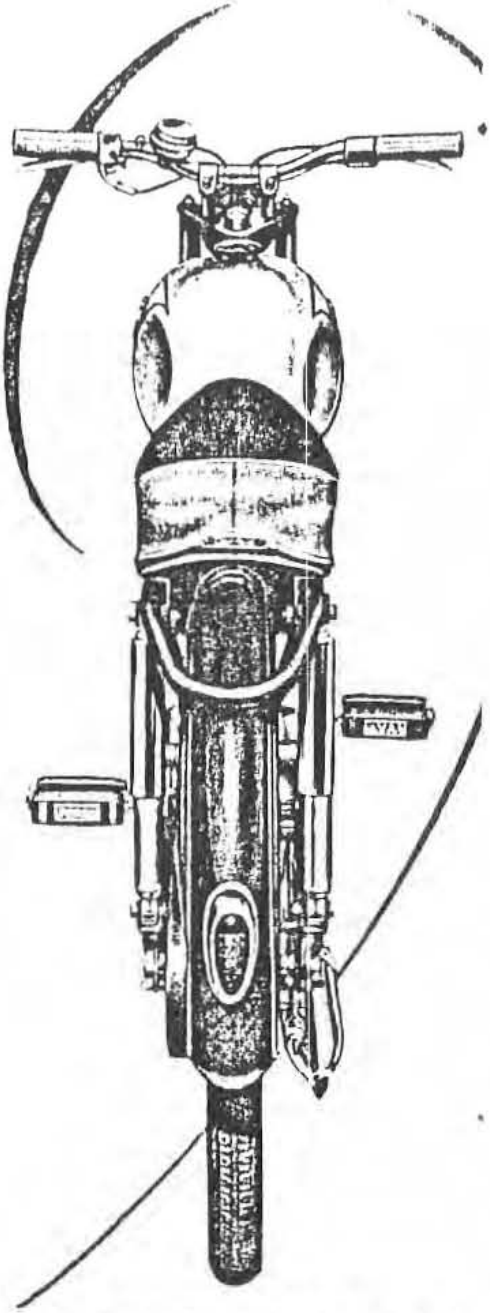
Wer hat sich noch nicht ueber sulfatierte Batteriepole geaergert. Manchmal ist auch das Blech um die Batterie oder das Batteriekabel stark angegriffen. "Aerontix Isolater" (komischer Name fuer eine Leitfaehige Paste) eine dunkelgruene Paste bindet Saeure. Und da sie leitfaehig ist, ist das Zeug als Batteriepolfett herforagend geeignet. Wenn man den ganzen Batteriekasten von innen einreibt duerfte nichts mehr sulfatieren. Der Tip stammt aus der Markt 3/94.

HC Rhein—Neckar

Bernhard Huber, Altenburgstr. 32, D-76683 Karlsdorf - Neuthard, hat uns freundlicherweise die Kopien des nachfolgenden 'Horex-Prospekt zur Verfuegung gestellt.



Es gibt viele Mopeds auf der Welt



die meisten Konstruktionen folgen der üblichen Formgebung des Damenrad-Stils.

HOREX ging in seiner 33jährigen Werksgeschichte aber stets den Weg, für eine besondere Käuferschicht etwas besonderes zu schaffen.

So entstand auch dieses Fahrzeug, ein betont männliches, sportliches Moped mit Knieschluß-Sitzposition, das auf verspielte Formgebung bewußt verzichtet, robust im Motor und Fahrgestell, klassisch in der Linie und vornehm in der Farbgebung.

Rebell-Technik in Stichworten

Motor: Einzylinder-Zweitakt-Motor, Typ Sachs 50, 47 ccm Hubraum, 1,25 PS Leistung, Zweigang-Getriebe, 17-Watt-Zündlichtanlage, Vergaser mit Luftfilter und Ansauggeräuschdämpfer und eingebauter Startvorrichtung. Getriebeschaltung durch Lenker-Drehgriff. Motor im Stand antretbar, Bergsteigefähigkeit bis 18%. Brennstoffnormverbrauch ca. 1,3 Liter auf 100 Kilometer.

Fahrgestell: Drehsteifer Einrohr-Rahmen aus nahtlosem Präzisions-Stahlrohr. Langhubige Vorderrad-Teleskopgabel, Hinterradschwingen-Federung, die sich durch wartungsfreie Federbeine abstützt. Breite, tief heruntergezogene Schutzbleche mit Seitenblenden. Großer Kettenschutz.

Räder: Bereifung 23×2,00. Stahlfelgen und Vollnabenbremsen bei Vorder- und Hinterrad.

Kraftstoffbehälter: Knieschluß-Tank mit 8,5 Liter Fassungsvermögen, ausreichend für über 500 km Fahrstrecke.

Lichtanlage: 6 Volt, 17-Watt-Scheinwerfer mit Blendschirm und abgedeckter Tacho-Einbauöffnung. Elektrisches Rücklicht mit Rückstrahler.

Ausstattung: Weichgefedertes Schaumgummi-Sitzkissen in zwei Farben, Lenker nach Sitzposition einstellbar, großer Werkzeugbehälter mit komplettem Bordwerkzeug, Luftpumpe unter dem Tank angebracht, Kippständer, Diebstahlsicherungsschloß.

Oberflächen: Solide Verchromung, dreifach-Hochglanz-Hartlackierung, Leichtmetallteile poliert.

Farben: Pastellblau mit lichtgrauem Tank und Zierlinien, oder Burgunderrot mit lichtgrauem Tank und Zierlinien.

Sonderzubehör: Gegen Aufpreis lieferbar, Tachometer, Doppelsitzbank, Windschutzscheibe, Gepäckträger, polierte Leichtmetallfelgen, Weißwandreifen.

Abmessungen:

Radstand	1125 mm
Länge über alles	1760 mm
Sattelhöhe	745 mm
Breite	560 mm

Es stimmt schon, wenn die Leute sagen: Es gibt viele Mopeds aber nur einen

Rebell

Ganzabnahme und ABE

Wer mit oben genannten Dingen beim Technischen Ueberwachungsamt oder Verein Probleme hatte, hat oder befuerchtet, kann ab Dezember 1993 zu der privaten DEKRA gehen. Dort wird man als Kunde behandelt, was ja nicht bei jedem TUV so gewesen sein soll. Ich fuer meine Person habe fuer die normale Untersuchung nur gute Erfahrungen mit der DEKRA gemacht.

Der Blutskandal der juengsten Vergangenheit liess aus dem Thema "Blutspende" ein Antithema werden. Doch Verdraengung fuert uns keinen Schritt weiter, denn ohne Blutspender geht es nicht. Zum Thema haben wir im Horex-Club Taunus bei einem Erstehilfetraining etwas Information bekommen, die wir gerne weiterreichen.

Zu Pfingsten trifft sich der Hardcore der Horex-Freunde in Berlin. Befuerchtungen einzelner Horex-Freunde, die Horexen muessten ueber die ganze Sternfahrt im Keller (Tiefgarage) verschwinden, erwiesen sich als unbegruendet. Nur des Nachts, zur Sicherheit, werden sie dort eingestellt. Tagsueber koennen die Veteranen auf den befestigten Wegen abgestellt werden; - wie mir Hans am Telefon versicherte. Das Benziengespraech findet also nicht im Keller, sondern unter freiem Himmel statt.

Oelfilderung und Wellendichtringe

Die Gummikuh 10/93 Seite 16 bringt einen interessanten und kurzen Bericht ueber die Vorteile eines Oelfeinfilters und die Wirkungsweise eines Wellendichtringes. Zum ersten ist zu sagen, dass die Vorteile eines Oelfein- oder Feinstfilders nich als gering erachtet werden duerfen.
Zum zweiten: Bei in der Leistung (Drehzahl) angehobenen Motoren ist folgendes zu beruecksichtigen, vielleicht sollte man auch mal bei den normalen Horex-Motoren nachrechnen: Normale Wellendichtringe sollten mit einer Gleitgeschwindigkeit von 4 bis 14 Metern pro Sekunde laufen. Treten hoehere Umfanggeschwindigkeiten bis z.B. 30 Meter pro Sekunde auf so sind Wellendichtringe aus PTFE Material zu nehmen denn nur das haelt dies aus. In der Gummikuh 8/93 S.22 gibt es noch weitere Informationen ueber die Funktion des Wellendichtrings, der pumpt naemlich. Wer sich informieren will rufe die Telefonnummer 0421-501617 an und frage nach dem Heft.

Elektronische Zuendung fuer 12Volt

Wir hatten oefter z.B. in letzten HB ueber 12Volt Umbauten mit der BMW Lmima geschrieben. Speziell fuer diese Lima gibt es jetzt eine elektronische Zuendanlage mit elektronisch geregelter Zuendzeitpunktverstellung und Hallgeber (also ohne Kontakt). Das schoene an diese Anlage ist, dass sie ohne Blackbox direkt auf der Lima anzubringen ist. Herb ist der Preis von knapp 1000,- Maerker. Firma Silent Hektik, Steinstr. 30, D-59425 Unna, Tel. 02303-66186. Etwas preiswerter fuer ca. 150,-DM gibt es bei Boyer Bransden Electronics LTD. ,Frindsbury House, Cox Lane, Detling, Maidstone, Kent ME14 3HE, England, eine elektronische Zuendanlage 12Volt mit externer Blackbox fuer Ein- bis Dreizylinder, 2 und 4 Takt.

Motorradmuseum

In HB 4?92 S. 35 hatten wir ein Motorradmuseum angesprochen und gehofft einer unserer Leser wuerde sich das Museum ansehen und uns dann einen kleinen Bericht schicken. Aber es klappt halt nicht immer mit der Mitarbeit, wie z.B. in HB 1/93 S. 33 durch Klaus. Aber aufgeben gilt nicht. Hier ein neues Museum: Motorrad-Veteranen und Technik Museum Grossschoenau Naehe Zittau, Tel. 035841-2708.

Bleifrei "soll ich – soll ich nicht?"

Speziell um die möglichen Gefahren des "Bleifrei" Betriebs existieren wahre Horrorgeschichten im Kreise der Horex-Fahrer. Von einigen wird der baldige Motortod prophezeit, sobald man nur einige Tankfüllungen bleifrei verfahren hat, ohne dass der Motor hierfür umgebaut wurde. Doch was ich schon immer vermutete, wurde nun durch einen 10.000 km Test der Zeitschrift Markt Tel.06131-992-02 (Heft 12/92) bestätigt. So heiß wie in den Gesprächen zu diesem Thema gekocht, wird nicht gegessen!

Zwei Opel Kadett mit Graugußkopf und dort direkt sitzenden Ventilen wurden über 11.000km, der eine mit bleifrei, der andere mit Super verbleit, betrieben. Und das Ergebnis, – es sind weder an dem einen noch an dem anderen Motor irgendwelche Beschädigungen an Ventilen und Sitz oder sonstwo festzustellen. Fazit – wer seine Ventile ob Alu oder Gußkopf, sowie es sich gehört, immer regelmäßig überprüft und dabei keinen fortwährenden Schwund des Ventilspiels feststellt, kann beruhigt mit Bleifrei fahren. Zumal keiner mehr als 50.000km Laufleistung von einem überholten Horex-motor verlangen wird. Und ab und an die Ventile nachzuschleifen gehört einfach zu einem 4Takt Veteranenmotorrad; es war auch früher üblich. Für Motore die 200.000 bis 300.000KM ohne Demontage laufen sollen, stellt sich die Frage nach bleifrei ganz anderst und hier ist der Umbau dann absolut notwendig. Bei dem Markt-Test hat sich aber noch ein Vorteil des Bleifreibetriebs, neben den Vorteilen mit der Umwelt und dem Preis gezeigt, – der Motor ohne Blei hatte wesentlich weniger Ablagerungen im Brennraum und an den Ventilen und das ist doch auch nicht schlecht – oder? Ich hoffe nicht in ein Wespennest gestochen zu haben, mit dieser meiner Auffassung und belasse jedem seine eigene Meinung, – nur gesagt haben wollte ich es einmal. Und wer sich unsicher fühlt, soll weiter bleihaltig tanken. Letzte Information zum Thema: Es wird lesenswert in der GummiKuh 7/93 Tel.0421-501617 Seite 32 daüber berichtet.

Horex Novice

Bleifreies BV-ARAL

Das gab es auch schon früher in den 25er Jahren, aber man darf nicht vergessen, daß inzwischen durch die neueren Motorkonstruktionen die Anforderungen an den Kraftstoff wesentlich gesteigert wurden. Es war auch (durch Wa. Ostwald und H. Waldmann) bekannt, daß BV-Benzol neuerdings durch die Druckraffination auf eine noch höhere Ebene gehoben war, indem es sich dann vollkommen schwefel- und säurefrei erwies. In gleicher Weise gelang es, bei der Benzin-Destillation durch Anwendung von Wärme, Druck und Katalysatoren die Güte-Merkmale zu verbessern.

Nachdem nun diese Veredelungsmethoden großtechnisch realisiert sind, konnte man daran denken, die praktischen Folgerungen zu ziehen und die seinerzeitige Verlautbarung wahrzumachen, nach welcher „das schwefel- und aschefreie neuzeitliche BV-Benzol den Beginn einer neuen Ära auf dem Parkett der klopffesten Kraftstoffe bedeutet". Es gibt also wieder bleifreies ARAL, aber entsprechend den neuen Herstellungsmethoden mit wesentlich gesteigertem Gütewert, das heißt mit hohem Heizwert, guter Vergasbarkeit, natürlicher Klopffestigkeit, weicher, motorschonender Verbrennung und Vermeidung von Bleirückständen mit ihren bekannten Folgen und Säurekorrosion. Saubere Ventile, geschonte Zündkerzen, Verhinderung von Korrosion und Verschleißminderung ergeben sich beim neuen Benzin-Benzol-Gemisch.

In dem friedlichen Wettstreit der Kraftstoff-Hersteller hat BV-ARAL sich eine Spitzenstellung erobert und dem arteigenen Benzol durch Qualitätssteigerung seine Rangstellung wieder verschafft.

Treffen-Ausstellungen-Maerkte

Ausfahrten des HCTaunus finden statt: 24.4 / 19.6 / 24.7
21.8 / 18.9 / 23.10 Info Marina 06172/81898.
Die anderen Clubs moegen mir bitte Ihre Termine noch nennen!!!!!!
+ 29.4 Generalversammlung HC-Schweiz 20Uhr Restau. Loewen in 5616 Meisterschwanden Info Alfred 057-271731
+7.5 9.R.Kuechen-Gedaechtnisfahrt in Bad Bergzabern Tel.06349-8506 R. Kuechen war Mitentwickler des SB35/Regina-Motors

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

+ W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G+
+ 11 u. 12.6 Der HC-Nederland laed zu seinem Treffen in das +
+ schoene Friesland, in die Stadt Wateren. Info bei Peter Ritzen+
+ St.Cornelisplein 6, NL-6005 PD Weert, Tel.0031-4955-1754 +
++++++++++
+ 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+
+ 19.6 Treffen des HCSchweiz in Luterbach Soloturn Info bei +
+ Restaur. Krone Alfred Fleischer Tel. 0041/57/271731 +
+ 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+
+ 15 bis 17.7 Sommertreffen der HuGF Mainkling (das ist bei +
+ Creilsheim) Info bei Fritz Tel. 07959-634 +
++++++++++
+30 bis 31.7 Treffen "Wirzenborner Liss" Anfahrt ueber das +
+ reizvolle Gelbbachtal Tel. 02602-8706 Horexfreund Peter +
++++++++++
+21.8. First-Classc-Day in Essen Borbeck "Groesstes Veteranen Treffen in Deutschland" Nur 2,-DM Eintritt Live Musik. Markt Info. Tel.0209-209157 U. Wybiralla.

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

Horex Freunde Markgraeflerland

Aus der Suedwestspitze der BRD erreicht uns ein Aufruf zur Bildung eines lockeren und aktiven Horex Freundeskreis der ohne vereinsmeierei die Ziele,- gemeinsame Ausfahrt, Stammtische in unregelmaessiger Folge und andere Aktivitaeten, - verfolgt.
Das notwendig administrative, wie Adressliste u.s.w. uebernimmt Uwe Schwarz Tel. 07634-8159 oder Buero 07634-601217. Dieser Aufruf ist auch fuer die Nachbarn in der Region Schweiz und Elsass gedacht. Interessenten schreiben Uwe oder rufen an! Kirchbachweg 12 in D-79295 Sulzburg.

Regina im Sport-Outfit

Ingo Tel. 030-4348224 hat einiges zu diesem Thema beigetragen. Alu Schutzbleche (siehe HB 4/93 S.10) sind fuer 20-25 engl. Pfund bei: Unity Equipment, Dept.No.Cal., 916 Manchester Road, Castleton Rochdale, Lance, OLI12SR, Great Britain, Tel. GB-706-32237, Fax GB-706-48158, erhaeltlich. Weitere Themen, die Interessenten vorerst mit Ingo direkt besprechen muessen, bis Ingo einen Bericht fuer den HB erstellt hat, sind: haertere Gabel, innenbelueftete Imperatorbremse, Alu-Hochschulterfelgen, Fliegengitter, speziallenker nach vorn gelegt, Schwingsattel nach hinten verlegt, Sportkissen, hochgelegte Aspuffanlage, Einportkopf mit separater Entlueftung, nadelgelagerte leichtere Kipphebel, Titan-Stoessel, Drehzahlmesser, groesserer Vergaser, 9 zu 1 Verdichtung, Kurzhubmotor 250er Kurbelwelle und 400er Zuelinder, Sportgetriebe (Resi250), Alu-Tank.

Alu Tanks

Helmut gab uns den Tip Tel.06190-4584. Bei Martin Sauer Beethovenstr. 12 in 7602 Oberkirch, Tel. 07802-6049, kann man sich einen Tank aus Alu nach Muster neu anfertigenlassen. Der Preis von ca. 1500,- DM fuer einen neuen Tank erscheint mir nicht zu hoch, wenn man bedenkt welche Preise fuer in der Substanz noch gute Tanks, verlangt werden. Sollte einer unserer Leser diesen Tip realisieren, so bitten wir um Information, ob es sich lohnt.

Blechteile nach Muster

Sei es ein Schutzblech, eine Lampe, ein Werkzeugkasten oder ein Tank, man muss lediglich ein Muster an E und M Teschel, Janska 7, 60200 Brno, Tschechische Republik, Tel. 05-42212414 (abends) senden und ein Angebot verlangen und fehlende Blechteile stellen kein Problem mehr fuer die Restaurierung da. Diesen Tip gab uns Gert. Siehe aber auch in diesem Heft bei Alutanks und unter Restaurator.

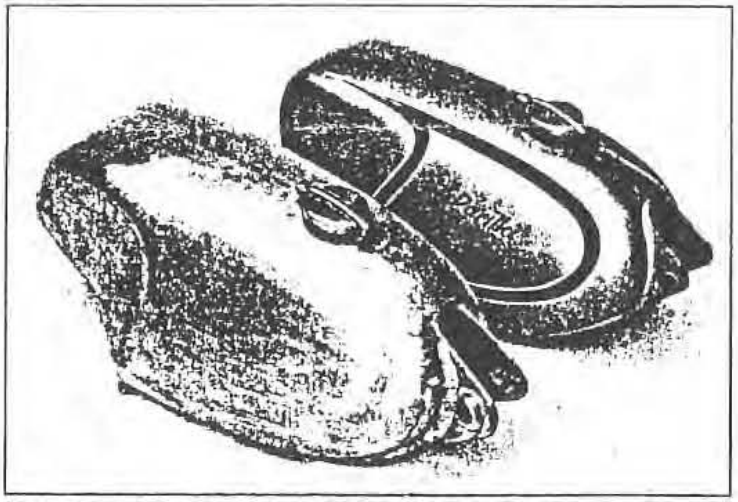
Tanks aus Alu

Nach Muster baut Martin Sauer Leichtmetall-Tanks, Schutzbleche, Verkleidungen, Hökkersitzbänke und sogar Auspufftöpfe. Martin Sauer ist zwar erst 26 Jahre alt und gelernter Gießerei-Modellbauer, hat sich aber seit längerem auf Leichtmetallverarbeitung spezialisiert. Nahezu serienmäßig liefert er inzwischen Tanks für die gängigen BMW- und Ducati-Modelle, Sonderanfertigungen baut er aber auch.

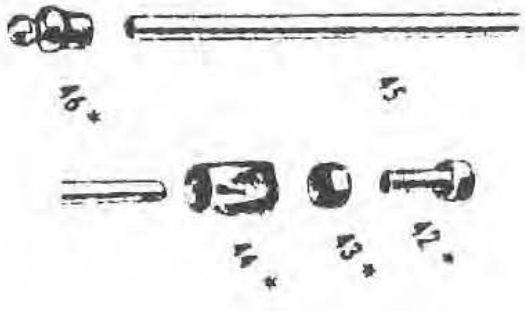
Nach Terminabsprache liefert der Kunde die Maschine an, eine Woche später kann er sie mit neuem Tank abholen.

Bei Sonderanfertigungen richtet sich der Preis nach dem Arbeitsaufwand. Je mehr Rundungen, desto teurer. Ein Sportmax-Tank mit vielen Winkeln kostet rund 1000 Mark. Für die Ducati 900 Imola gibt es hingegen den Leichtmetall-Nachbau des Original-Kunststofftanks viel billiger.

Hersteller: Martin Sauer, Beethovenstraße 12, 7602 Oberkirch, Tel. 0 78 02/60 49



Leichtmetalltanks kosten bis zu 1500 Mark



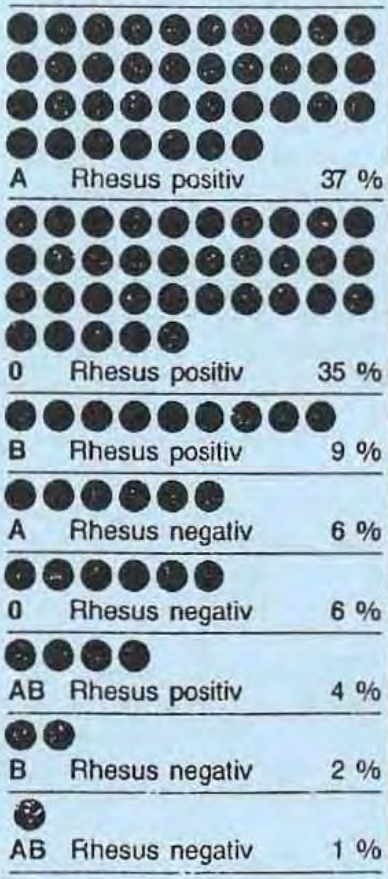
Tips von der Victoria Intressengemeinschaft

Zuendkontakte lassen sich mit Hilfe einer Diamantnagelfeile sehr gut reparieren. Hierbei ist Geduld gefragt ca. eine halbe Stunde, schreibt Martin B. Schumann. Nach dem Feilen kann auch noch poliert werden. (Aber auf Planheit und parallele Ueberlappung der Kontaktflaechen achten und nicht bis in das Grundmaterial feilen meint der Horex Novice.)

Wer den Motor aus einem neu lackierten oder neuwerigen Rahmen entnehmen will hat Probleme, dies ohne grosse Lackschaeden machen zu koennen. Manfred Sprenger (ueber Ihn ist auch die Verbindung zu den Victorialeuten moeglich Tel.06772-5433) macht den Vorschlag Stuecke von einem Fahrradmantel mit Klebeband so am Rahmen zu befestigen, dass der Motor beim Anschlagen an den selben keinen Schaden mehr anrichten kann.

Der Blutskandal der juengsten Vergangenheit liess aus dem Thema "Blutspende" ein Antithema werden. Doch Verdraengung fuert uns keinen Schritt weiter, denn ohne Blutspender geht es nicht. Zum Thema haben wir im Horex-Club Taunus bei einem Erstehilfetraining etwas Information bekommen, die wir gerne weiterreichen.

Häufigkeit der Blutgruppen und Rhesuseigenschaften



0 Rhesus-negative Blutspender dringend gesucht

In der Regel wird nur blutgruppengleiches Blut übertragen. Mit einer Ausnahme: Blut mit der Blutgruppe 0 Rhesus-negativ kann im Notfall jedem gegeben werden. Deshalb sind diese Blutkonserven besonders wertvoll.

Blut geben rettet Leben.
Rotes Kreuz.



Zu Pfingsten trifft sich der Hardcore der Horex-Freunde in Berlin. Befuerchtungen einzelner Horex-Freunde, die Horexen muessten ueber die ganze Sternfahrt im Keller (Tiefgarage) verschwinden, erwiesen sich als unbegruendet. Nur des Nachts, zur Sicherheit, werden sie dort eingestellt. Tagsueber koennen die Veteranen auf den befestigten Wegen abgestellt werden; - wie mir Hans am Telefon versicherte. Das Benziengespraech findet also nicht im Keller, sondern unter freiem Himmel statt.

Zinkspritzgussreinigung

Vergaser sind oft (nicht immer) aus diesem Material. Man macht die Teile in Seifenlauge oder anderen fettloesenden Mitteln fettfrei. Hiernach gibt man die Vergaserteile in verduennten WC-Reiniger. Immer den Reinigungsvortschritt ueberpruefen, denn ein zu starker Saeuregehalt der Null-Null-Loesung koennte den Vergaser aufloesen. Wer es richtig macht hat nach der Behandlung einen neu aussehenden Vergaser. Nach dem Spuelen und Trocknen alles leicht einoelen zum Schutz vor erneutem dunkelwerden.

Schutzgasschweissen

Eine Technik, die zu erlernen sicher fuer viele unserer Horexfreunde interessant sein duerfte. In der Markt 11/93 Seite 46 beginnt ein Kurs fuer MIG/MAG Schweissen. In diesem Bericht wird auch eine Kaufunterstuetzung fuer den Anfaenger gegeben. Interessenten rufen die Telefonnummer 06131-99202 an, um an das Heft zu kommen.

A N Z E I G E N

Verk.:T5/6 Werkzeugkasten Nachb. Nummernschildhalter Nachb., Reg. 250 Zylinder, Moped Rebell 50ccm 3-Gang. Suche: Imp. Schutzblech hinten, Radnabe vorn u. hinten, Vergaser rechts/links 27,5, Kurbelwelle 07, Seitendeckel links. Hans Tel.08664-1439

Wer hat meine alte Imperator400, Bj.55 Fahrg.072592 Motorn.072612 sowie meine alte Regina350 Bj.52 Motorn.133261052 Fahrg.dito, besessen oder in Besitz? Nur interessehalber. Tel.021361/72089

Suche fuer Resi Kipphebelbock komplett, Ein u.AusslassStoss stangen, Fliehkraftregler u. Kickstarter. Udo Tel.06834/60362

Verkaufe Imperatorteile: Werk zeug u. Batteriekasten, Brems hebel, Lampenhalter u. Lampe. Werkstattnachrichten gebunden im Nachdruck von 51 bis 55 ca. 160 Seiten, Presseinfo. Imperator, Reparaturanleitung Imp.. Fuer Regina Spezialwerkzeug. Suche Info ueber Strassenzulassung einer Imperator500.
Wolfgang Tel. 064383834

Suche Steib 350S und einen verchromten Tank beides fuer Regina 350. Ulrich Tel. 0591-64145

Biete Schutzbleche vorne und hinten fuer Regina 2 bis 4 sehr gut erhalten, im Tausch gegen gleichwertige 01er (Sicken) Schutzbleche. Tel. 06071-23967 Matthias.

Verk. Imp: hint. Schwinge. Reg.: hint. Rahmen, Federung hinten, Oeltank,flach Gabel unkpl. Resi: Schwinggabel. Liste anfordern, ev. auch Tausch.Tel.0161-4707744 Helmut.

Verk.Reg.1 Rahmen,Gabel etc. mit Brief DM750, Sitzbank DM160, Scheinwerfer kpl.DM180,Kipphebel u. Schaltklauen orig. neu sowie div. Horex-Tanks. Ab 20 Uhr Suche. Ruecklicht Reg0, Seitenstaender, Reg1 u.4 Kolben, Reg4 Luftfilter.Benno Tel.0711-512473

Verk. Reg350 Bj.1953, Spitzmotor kompletter orig. Zustand, sehr gute Restaur.-basis VHB 5200,-DM Tel. 09341-7481 Berthold.

Suche Rat von Experten fuer Aufbau einer Regina350 Sport.Bj 51. Spez. Unterschied zur Standard? Suche Bremsstange fuer Hydraulik Bremse. Remco Tel. 05205-20377 Ab 19 Uhr rufe zurueck.

Gebe ab: 18" Weimann Alufelge + Speichensatz fuer Imp., Kurbelgehaeuse +Primaertrieb fuer E1M, Dehnfeld-Bank. Suche: Reg. 400er Motor, 400er Zylinder Bohru.76mm auch Beschaedigt, hintere Bremsankerplatte Regina3, Kopie des Regina - Drehzahlmesser Beitrags aus "Das Motorrad" Heft 1/61. Ingo Tel.030-4348224

Verk: Graugusskopf mit Zylinder, Kettenblatt 36 Zaehne, Lenkerhalter,Radnabe,alles fuer Regina Hermann Tel.0043-2262-2513

Verk. Steib S500 Luxus Bj.51 mit orig. Typenschild, Schutzblech 100%, polierte Griffleuchte, ohne Scheibe u. Sitz. 2850,-DM 10-18 Uhr,Tel00314950-34042 Mat.

Suche 400er Regina, will selber restaurieren.Tel.07546-2195 Egon

Verk. Zylinderkopf Reg400, neuwertig. Stutzen, Ventile, Fuehrungen und Kerzengewinde sind neu Glasperlengestrahlt. Karlheinz Tel.06203-16462

Suche fuer Resi: Halbmond fuer Kettenkasten und beide Werkzeugkaesten. Sollten beide Teile nicht zu finden sein,so gebe ich ab: Sehr feine originale Restaurationsbasis, USA-Resi mit orig. Dokumente u.neugemachtem zweiten Tank. Preis VB. Ueberfuehrungskosten ca. 250.-Dollar. Verkaufe orig. Windsbraut, VB. Wesley Lee Stark, P.O. Box 792,Lemon Grove, 91946, California, USA, Tel/Fax: 001-619-283-6722