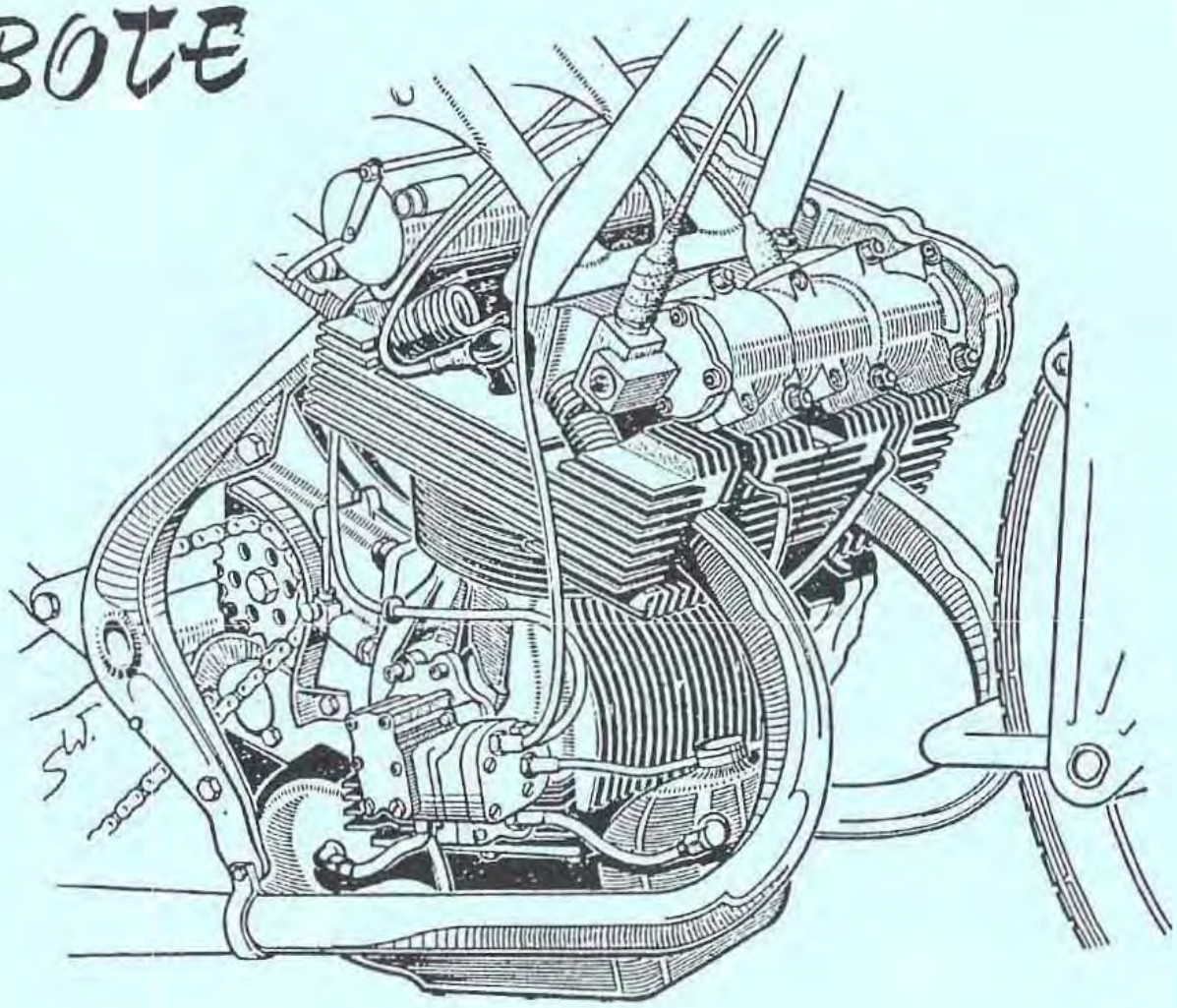
HOREX

Die nächste Sternfahrt geht nach

HOREX CLUB BRAUNSCHWEIG

BOTE



MSC "ROLAND" BAD BRAMSTEDT AD AC HOREX CLUB

HOREX-FREUNDE 1975 KRUMMBACHTAL

SCHWEIZER HOREX VETERANEN

HOREX-CLUB SINGHOFEN

HOREX CLUB NEDERLAND

Oberpfälzer Veteranenclub Freunde alter Motorräder

Schutzgebühr 2,– DM Heft 2/ 95

Liebe Horexfreunde,

Dieses Heft spiegelt den Fleiß und das Interesse der Horex-Freunde am HB wieder. Die Mitarbeit der Horex-Freunde ist so gewaltig, daß es uns nicht möglich ist, alle uns zugegangenen Beiträge in diesem Heft plazieren zu können. Wir möchten uns in jedem Fall für die soviel Fleiß bedanken. Uns bleibt nur die Qual der Wahl. Die Auswahl stellt keine Wertung dar. Wir suchen aus nach, Platzbedarf, Themenkreisen und Wichtigkeit (z.B. das in diesem Heft wiedergegebene und von Rolf zusammengestellte Inhaltsverzeichnis) . Wir können aber jedem Beitragslieferanten zusichern, daß sein Beitrag nich verloren ist, sondern im nächsten oder einem weiteren Heft berücksichtigt wird. Und weiter gilt, eigene Beiträge aus dem Leserkreis die als fertige Kopiervorlage bei uns eingehen werden mit einem Kostenfreien Jahresabo inkl. Porto belohnt. Das ist zwar nicht viel - aber daß was uns möglich ist . In diesem Sinne weiter so und ein erfolgreichen Sommer 1995 wünscht Euch., Euer Novice.



Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

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

HOREX

HOREX-NEUTEILE

- Teileliste anfordern -

Tachometer und -scheiben für Adler - Zündapp

KLAUS FORSTER

An den Stadtwiesen 32 - 64625 Bensheim-Shw
Telefon: 06251/73223 ab 19.00 Uhr
Telefax: 06251/71394

Das Medium für alle MAICO-Fahrer

MAICO Letters

Kostenloses Probeexemplar ?

Postkarte an:
SYNOVA-Marketing
Unterbüscherhof 69
42799 Leichlingen

Ein ganz großes **Dankeschön** an Rolf, Tel. 06081-16598, von den Veteranenfreunden Taunus, für die Fleißarbeit ein Horex-Boten Inhaltsverzeichnis auszuarbeiten. Dieses Dankeschön habe ich sicher auch im Namen von vielen der HB-Leser ausgesprochen.

1200 Augen sehen mehr als 2, wer konstruktives zum Inhaltsverzeichnis beitragen kann rufe bitte bei Rolf an.! Rolf hat vor, unter Berücksichtigung von Resonanz aus dem Leserkreis, das Inhaltsverzeichnis einmal jährlich auf dem neusten Stand zu bringen und eventuelle Fehler zu verbessern.

Inhaltsverzeichnis des Horex Boten

12 Volt	Heft	Apr.90
12 Volt	Heft	Jul.90
12 Volt	Heft	Jan.91
12 Volt	Heft	Jul.91
12 Volt	Heft	Okt.91
12 Volt	Heft	Jan.92
12 Volt	Heft	Apr.92
12 Volt	Heft	Jul.92
12 Volt	Heft	Apr.93
12 Volt	Heft	Jul.93
12 Volt	Heft	Okt.93
12 Volt	Heft	Jan.94
12 Volt Regler für original Lima	Heft	Apr.93
12 Volt Umbau	Heft	Okt.93
12 Volt Umbau	Heft	Jan.94
12 Volt Umbau Imperator	Heft	Jul.93
2 Zylinder	Heft	Apr.91
2 Zylinder	Heft	Jan.94
280 Watt Lima	Heft	Jul.91
A1M bis D1M	Heft	Jan.89
A1M bis D1M	Heft	Jul.91
AM	Heft	Apr.90
Auspuffanlagen u. Stutzen	Heft	Jul.91
Auspuffanlagen u. Stutzen	Heft	Apr.92
Auspuffanlagen u. Stutzen	Heft	Jul.92
Auspuffanlagen u. Stutzen	Heft	Okt.92
Auspuffanlagen u. Stutzen	Heft	Okt.93
Auspuffstutzen	Heft	Apr.92
Auspuffzeichnung SB 35, u. Regina 0	Heft	Jul.93
Ausstellungen u. Museen	Heft	Jul.90
Ausstellungen u. Museen	Heft	Jul.91
Ausstellungen u. Museen	Heft	Jan.92
Ausstellungen u. Museen	Heft	Jul.92
Ausstellungen u. Museen	Heft	Jul.92
Ausstellungen u. Museen	Heft	Okt.92
Ausstellungen u. Museen	Heft	Okt.92
Ausstellungen u. Museen	Heft	Jan.93
Ausstellungen u. Museen	Heft	Apr.93
Ausstellungen u. Museen	Heft	Jan.94
Axialspiel bei Rundgehäuse-KW	Heft	Jul.92
Batterie	Heft	Jan.89
Batterie	Heft	Apr.89
Batterie	Heft	Jul.89
Batterie	Heft	Okt.89
Batterie	Heft	Jan.94
Batteriezündung	Heft	Okt.94
Beiwagen	Heft	Jan.92
Bekleidung u. Ausrüstung	Heft	Jan.91
Bekleidung u. Ausrüstung	Heft	Jul.91
Bekleidung u. Ausrüstung	Heft	Apr.92
Bekleidung u. Ausrüstung	Heft	Jul.92
Bekleidung u. Ausrüstung	Heft	Okt.92
Bekleidung u. Ausrüstung	Heft	Jan.93
Bekleidung u. Ausrüstung	Heft	Apr.93
Bekleidung u. Ausrüstung	Heft	Jul.93
Beleuchtung Rücklicht	Heft	Apr.93
Bemalung u. Abziehbilder	Heft	Okt.90
Bemalung u. Abziehbilder	Heft	Apr.91
Bemalung u. Abziehbilder	Heft	Jul.91
Bemalung u. Abziehbilder	Heft	Jul.92
Bemalung u. Abziehbilder	Heft	Jul.93
Bereifung	Heft	Apr.92
Bereifung	Heft	Jan.93
Bereifung	Heft	Apr.93
Bereifung	Heft	Jul.93
Bereifung	Heft	Jan.94
BM	Heft	Apr.90
BM	Heft	Apr.93
Bowdenzugmaterial	Heft	Jul.92
Bremsen	Heft	Jul.92
Bremsen	Heft	Jul.93
Chronik Horex	Heft	Okt.90
Chronik Horex	Heft	Jan.91
Chronik Horex	Heft	Okt.92
Clubs	Heft	Apr.89
Clubs	Heft	Jan.90
Clubs	Heft	Jan.90
Clubs	Heft	Apr.90
Clubs	Heft	Jan.91
Clubs	Heft	Apr.91
Clubs	Heft	Jul.91
Clubs	Heft	Okt.91
Clubs	Heft	Jul.92
Clubs	Heft	Jan.93
Clubs	Heft	Apr.93
Clubs	Heft	Jan.94
Columbus	Heft	Jan.89
Columbus	Heft	Jan.90
Columbus	Heft	Jul.90
Columbus	Heft	Okt.90
Columbus	Heft	Jan.91
Columbus	Heft	Jul.91
Columbus	Heft	Jan.92
Columbus	Heft	Apr.92
Columbus	Heft	Jul.92
Columbus	Heft	Okt.92
Dichtungen u. Mittel	Heft	Jan.92
Dichtungen u. Mittel	Heft	Jan.94
Einfahren	Heft	Jan.91
Einmachglas	Heft	Okt.93
Elektrik	Heft	Jan.91
Elektrik	Heft	Jul.91
Elektronische Zündung	Heft	Okt.92
Elektronische Zündung Imperator	Heft	Jul.94
Ersatzteile	Heft	Jan.89

Ersatzteile	Heft	Apr.89
Ersatzteile	Heft	Jul.89
Ersatzteile	Heft	Jan.90
Ersatzteile	Heft	Apr.90
Ersatzteile	Heft	Jul.90
Ersatzteile	Heft	Jan.92
Ersatzteile	Heft	Jul.92
Ersatzteile	Heft	Jul.93
Ersatzteile	Heft	Okt.93
Ersatzteile	Heft	Okt.93
Federn u. Federchen	Heft	Apr.92
Federn u. Federchen	Heft	Jan.94
Film	Heft	Jan.94
Firmen	Heft	Jan.91
Firmen	Heft	Apr.91
Firmen	Heft	Jul.92
Fischsilbergrau	Heft	Jan.92
Fischsilbergrau	Heft	Apr.93
Fliehkraftverstellung	Heft	Jan.93
Galvanik, metall. Oberflächen	Heft	Okt.89
Galvanik, metall. Oberflächen	Heft	Jul.91
Galvanik, metall. Oberflächen	Heft	Okt.91
Galvanik, metall. Oberflächen	Heft	Jan.92
Galvanik, metall. Oberflächen	Heft	Jan.94
Gespann	Heft	Jan.89
Gespann	Heft	Apr.92
Gespann	Heft	Apr.93
Gespann	Heft	Jul.93
Gespann	Heft	Okt.93
Gespann	Heft	Okt.93
Gespanneinstellungen	Heft	Apr.93
Gesundheit	Heft	Jul.93
Getriebehauptwellen	Heft	Jan.90
Gewinde	Heft	Apr.91
Gewinde	Heft	Apr.92
Gewinde	Heft	Apr.93
Gnom	Heft	Okt.92
Gnom, AMI	Heft	Okt.92
Gnom, AMI	Heft	Jan.93
Gnom, AMI	Heft	Apr.93
Graugußköpfe	Heft	Jan.90
Gummiteile	Heft	Jul.91
Gummiteile	Heft	Jan.92
Gummiteile	Heft	Apr.92
Gummiteile	Heft	Okt.92
Gummiteile	Heft	Okt.92
Gummiteile	Heft	Jan.93
Gummiteile	Heft	Jul.93
Hahnenstein Kurt	Heft	Apr.92
Härtevergleiche	Heft	Okt.91
Hauptständer	Heft	Jul.92
Hinterachsläuferüberholung	Heft	Apr.94
Horex	Heft	Jan.89
Horex	Heft	Jan.90
Horex	Heft	Okt.90
Horex	Heft	Jan.91
Horex	Heft	Apr.91
Horex	Heft	Jan.92
Horex	Heft	Apr.92
Horex	Heft	Jul.93
Horex	Heft	Okt.93
Horex	Heft	Jan.94
Horex Freunde	Heft	Jan.92
Horex Freunde	Heft	Jan.93
Horex Freunde	Heft	Apr.93
Horex Freunde	Heft	Jul.93
Horex Register	Heft	Jul.93
Horex Register	Heft	Jan.94
Hugo Schmitz	Heft	Jan.89
Hugo Schmitz	Heft	Apr.89
Hugo Schmitz	Heft	Jul.89
Hugo Schmitz	Heft	Okt.89
Hugo Schmitz	Heft	Jan.90
Imperator	Heft	Apr.89
Imperator	Heft	Jul.91
Imperator	Heft	Jul.92
Imperator	Heft	Apr.93
Imperator	Heft	Okt.93
Imperator 400	Heft	Jul.89
Imperator 400	Heft	Jan.94
Imperator 450 und Citation	Heft	Apr.90
Imperator 450 und Citation	Heft	Okt.90
Imperator 450 und Citation	Heft	Apr.93
Imperator 450 und Citation	Heft	Okt.93
Imperator 450 und Citation	Heft	Jan.94
Imperator 500 ccm von 1951	Heft	Jul.91
Imperator Fahrgestell	Heft	Apr.92
Imperator Fahrgestell	Heft	Jul.93
Imperator Federbeine	Heft	Jul.91
Imperator Federbeine	Heft	Apr.92
Imperator Federbeine	Heft	Jan.94
Imperator Kolben	Heft	Jul.92
Imperator Kolben	Heft	Jan.93
Imperator Kopfteile	Heft	Apr.91
Imperator Kopfteile	Heft	Okt.91
Imperator Kopfteile	Heft	Jan.92
Imperator Kopfteile	Heft	Jul.92
Imperator Kopfteile	Heft	Okt.92
Imperator Kopfteile	Heft	Jan.93
Imperator Kopfteile	Heft	Apr.93
Imperator Kupplung	Heft	Jan.92
Imperator Maße die man ...	Heft	Apr.91
Imperator Maße die man ...	Heft	Jul.92
Imperator Maße die man ...	Heft	Apr.93
Imperator Maße die man ...	Heft	Jul.93
Imperator Maße die man ...	Heft	Jan.90
Imperator Maße die man ...	Heft	Jul.90
Imperator Motornummern	Heft	Jan.89
Imperator Nocken	Heft	Okt.90
Imperator Nocken	Heft	Apr.91
Imperator Nocken	Heft	Okt.91
Imperator Pleuel u. KW	Heft	Jan.89
Imperator Pleuel u. KW	Heft	Jan.91
Imperator Pleuel u. KW	Heft	Apr.91
Imperator Schnittzeichnung	Heft	Jan.94
Imperator Tuning	Heft	Jan.89

Imperator Tuning	Heft	Apr.91
Imperator Ventile	Heft	Okt.91
Imprator Schmierung	Heft	Okt.93
Kapselrohrlänge	Heft	Jan.90
Kegelrollenlager für Lenkkopf	Heft	Jul.93
Kennzeichengröße	Heft	Apr.94
Ketten u. Ritzel	Heft	Okt.91
Kettenkasten	Heft	Jul.92
Kickstarter	Heft	Jul.92
Kickstarterbolzen	Heft	Jan.90
Kipphebelhauben	Heft	Jan.90
Kleemann Fritz	Heft	Jul.93
KM, TM, LM, F1M	Heft	Jan.89
KM, TM, LM, F1M	Heft	Okt.89
KM, TM, LM, F1M	Heft	Jul.91
KM, TM, LM, F1M	Heft	Okt.92
KM, TM, LM, F1M	Heft	Jan.93
Kolbengewichte	Heft	Jan.90
Kupplungsdruckstangen	Heft	Jan.90
KW, Nadellagerung	Heft	Jan.93
KW, Regina, gepreßt	Heft	Jul.91
KW-Überholung, Regina	Heft	Apr.94
Lackieren und Linieren	Heft	Jul.93
Lackierung	Heft	Okt.90
Lackierung	Heft	Jul.91
Lackierung	Heft	Okt.91
Lackierung	Heft	Jan.92
Lackierung	Heft	Apr.92
Lackierung	Heft	Jul.92
Lackierung	Heft	Jan.93
Lackierung	Heft	Apr.93
Lackierung	Heft	Jul.93
Lackierung	Heft	Jan.94
Lenker, Griffe, Züge	Heft	Jul.92
Lenkkopf u. Schwinge	Heft	Jul.93
Lichtmaschine	Heft	Apr.90
Lichtmaschine u. Regler	Heft	Apr.90
Lichtmaschine u. Regler	Heft	Jul.90
Lichtmaschine u. Regler	Heft	Okt.90
Lichtmaschine u. Regler	Heft	Jul.91
Lichtmaschine u. Regler	Heft	Jan.92
Lichtmaschine u. Regler	Heft	Jul.93
Literatur allgemein	Heft	Okt.89
Literatur allgemein	Heft	Apr.92
Literatur allgemein	Heft	Jan.93
Literatur allgemein	Heft	Okt.93
Literatur allgemein	Heft	Jan.94
Literatur Columbus	Heft	Okt.89
Literatur Columbus	Heft	Jan.90
Literatur Columbus	Heft	Jan.92
Literatur Columbus	Heft	Apr.92
Literatur Columbus	Heft	Jan.93
Literatur Columbus	Heft	Jul.93
Literatur Columbus	Heft	Okt.93
Literatur Columbus	Heft	Jan.94
Literatur Horex	Heft	Jan.89
Literatur Horex	Heft	Apr.89
Literatur Horex	Heft	Apr.89
Literatur Horex	Heft	Jul.89
Literatur Horex	Heft	Apr.90
Literatur Horex	Heft	Jul.90
Literatur Horex	Heft	Apr.91
Literatur Horex	Heft	Jul.91
Literatur Horex	Heft	Okt.91
Literatur Horex	Heft	Apr.93
Literatur Horex	Heft	Okt.93
Literatur Horex	Heft	Jan.94
Massenkräfte im Kurbeltrieb	Heft	Okt.93
Mechanischer Regler	Heft	Jul.91
Modelle, Kalender	Heft	Jul.92
Modelle, Kalender	Heft	Okt.92
Modelle, Kalender	Heft	Apr.93
Modelle, Kalender	Heft	Okt.93
Modelle, Kalender	Heft	Jan.94
Motorschrauben, Regina	Heft	Jan.94
Münch Friedel	Heft	Okt.90
Münch Friedel	Heft	Okt.91
Münch Friedel	Heft	Jan.93
Neues	Heft	Apr.93
Neues	Heft	Jul.93
Nockenwellen	Heft	Okt.91
Nockenwellengeschichte	Heft	Jan.92
Nockenwellenprobleme	Heft	Jul.91
Ölkreislaufprobleme Regina 400	Heft	Jul.93
Ölpumpen Instandsetzung	Heft	Apr.89
Opa Geuder	Heft	Okt.90
Opa Geuder	Heft	Jan.91
Opa Geuder	Heft	Apr.91
Opa Geuder	Heft	Jul.91
Opa Geuder	Heft	Okt.91
Opa Geuder	Heft	Jan.92
Opa Geuder	Heft	Apr.92
Opa Geuder	Heft	Jul.92
Opa Geuder	Heft	Okt.92
Opa Geuder	Heft	Jan.93
Opa Geuder	Heft	Jul.93
Opa Geuder	Heft	Okt.93
Opa Geuder	Heft	Jan.94
Plakate u. Postkarten	Heft	Jan.92
Plakate u. Postkarten	Heft	Apr.92
Plakate u. Postkarten	Heft	Apr.93
Polieren	Heft	Jul.93
Preise	Heft	Okt.91
Preise	Heft	Jan.94
Primärketten für Regina	Heft	Okt.92
Rahmen	Heft	Jan.90
Rebell 50	Heft	Okt.89
Rebell 98	Heft	Apr.89
Rebell 98	Heft	Jan.93
Rebell V21	Heft	Apr.92
Reeb Hermann	Heft	Jul.90
Reflektoren	Heft	Jan.91
Reflektoren	Heft	Jul.92
Reflektoren	Heft	Jan.93
Regina 250	Heft	Okt.89
Regina 250	Heft	Jan.94

Regina 400	Heft	Jan.89
Regina 400	Heft	Apr.90
Regina 400	Heft	Jul.90
Regina 400	Heft	Jul.93
Regina Blechteile	Heft	Jul.93
Regina Einfahren	Heft	Jan.91
Regina Fahrbericht	Heft	Jan.89
Regina Gehäuse	Heft	Jan.94
Regina im Gelände	Heft	Jul.89
Regina Kolben	Heft	Jul.90
Regina Kolben	Heft	Apr.91
Regina Kolben	Heft	Jul.92
Regina Kolben	Heft	Okt.93
Regina Kopfteile	Heft	Apr.91
Regina Kopfteile	Heft	Jan.92
Regina Kopfteile	Heft	Jul.92
Regina Kopfteile	Heft	Okt.92
Regina Kopfteile	Heft	Jan.93
Regina Kopfteile	Heft	Okt.93
Regina Kupplung	Heft	Jan.91
Regina Kupplung	Heft	Okt.92
Regina Masse die man ...		
Regina Masse die man ...		
Regina Masse die man ...	Heft	Jan.90
Regina Masse die man ...	Heft	Jul.90
Regina Nocken	Heft	Apr.91
Regina Nocken	Heft	Okt.91
Regina Nocken	Heft	Jan.92
Regina Nocken	Heft	Apr.92
Regina Pleuel u. KW	Heft	Jan.91
Regina Pleuel u. KW	Heft	Jul.91
Regina Pleuel u. KW	Heft	Apr.92
Regina Pleuel u. KW	Heft	Jul.92
Regina Pleuel u. KW	Heft	Jan.93
Regina Pleuel u. KW	Heft	Apr.93
Regina Pleuel u. KW	Heft	Jul.93
Regina Pleuel u. KW	Heft	Okt.93
Regina Primärtrieb	Heft	Jan.91
Regina Primärtrieb	Heft	Okt.92
Regina Primärtrieb	Heft	Jan.94
Regina Rahmenteile	Heft	Okt.91
Regina Rahmenteile	Heft	Jul.92
Regina Reparatur Tip	Heft	Apr.92
Regina Reparatur Tip	Heft	Jul.92
Regina Reparatur Tip	Heft	Jan.93
Regina Reparatur Tip	Heft	Jul.93
Regina Reparatur Tip	Heft	Jan.94
Regina Rundgehäuse	Heft	Apr.90
Regina Rundgehäuse	Heft	Jan.92
Regina Rundgehäuse	Heft	Apr.92
Regina Rundgehäuse	Heft	Jul.92
Regina Rundgehäuse	Heft	Jan.94
Regina Schmierung	Heft	Apr.89
Regina Schmierung	Heft	Jul.90
Regina Schmierung	Heft	Jul.93
Regina Schmierung	Heft	Okt.93
Regina Seiten- u. Hauptständer	Heft	Apr.92
Regina Seiten- u. Hauptständer	Heft	Jul.92

Regina Sport	Heft	Jul.89
Regina Sport	Heft	Jul.90
Regina Sport	Heft	Apr.92
Regina Sport	Heft	Jan.95
Regina Sport Umbau	Heft	Jul.94
Regina Telegabel	Heft	Jan.92
Regina Telegabel	Heft	Jan.93
Regina Telegabel	Heft	Okt.93
Regina Tuning	Heft	Jan.89
Regina Tuning	Heft	Jul.91
Regina Zylinder	Heft	Jan.94
Reiniger u. Lösungsmittel	Heft	Jan.91
Reiniger u. Lösungsmittel	Heft	Apr.93
Reiniger u. Lösungsmittel	Heft	Jul.93
Reise	Heft	Jul.89
Reise	Heft	Okt.89
Reise	Heft	Jan.90
Reise	Heft	Apr.90
Reise	Heft	Jul.90
Reise	Heft	Jul.91
Reise	Heft	Apr.92
Reise	Heft	Jan.93
Reise	Heft	Apr.93
Reparaturanleitung Regina Motor	Heft	Apr.91
Reparaturanleitung Regina Motor	Heft	Jul.91
Resident	Heft	Apr.89
Resident	Heft	Jan.91
Resident	Heft	Jul.91
Resident Elektrik	Heft	Jul.91
Resident Fahrbericht	Heft	Apr.89
Resident Federbeine	Heft	Jul.91
Resident Federbeine	Heft	Apr.92
Resident Federbeine	Heft	Jan.94
Resident Kolben	Heft	Jul.90
Resident Kolben	Heft	Apr.91
Resident Kolben	Heft	Jan.93
Resident Kopfteile	Heft	Apr.93
Resident Maße die man ...	Heft	Jan.90
Resident Maße die man ...	Heft	Jul.90
Resident Maße die man ...	Heft	Jul.92
Resident Nockenwelle	Heft	Jan.90
Resident Rahmen	Heft	Jul.93
Resident Test	Heft	Jul.94
Resident Tips	Heft	Jan.90
Resident Tips	Heft	Apr.90
Resident Tips	Heft	Apr.92
Resident-Ratgeber	Heft	Jan.90
Rot die 1.	Heft	Apr.93
Rot die 2.	Heft	Jul.93
S 64	Heft	Jul.90
S 64	Heft	Okt.90
S 64	Heft	Apr.91
S 64	Heft	Jan.94
SB 35 u. Victoria Pionier	Heft	Apr.89
SB 35 u. Victoria Pionier	Heft	Jul.92
SB 35 u. Victoria Pionier Register	Heft	Jan.89
SB 35 u. Victoria Pionier Zylinderkopfteile	Heft	Jul.90

Neues aus dem Händlerkreis!

-Ammon Tel. 09721-86058 bietet ab sofort Duplexkettenradsätze für Regina0,01,02,03,06. Weiter sind neue Steuerradsätze (Nockenwellenrad aus Alu) mit Ölpumpenrädern für Kolbenpumpe oder Zahnradpumpe erhältlich. Das Aluminiumrad gibt es bei Ammon in drei Größen, um ein korrektes Zahnflankenspiel einstellen zu können. Weiter sind bei Ammon neue 18Liter Tanks verchromt zu erhalten. Der neue 695 Bildpositionenkatalog ist anzufordern.

-Sigmund Papst Tel. 06851-70164 hat die R2 Nocke für Imperator neu aufgelegt. Die Nocke wird aus bestem EC 80 Stahl gefertigt. Die Nockenlaufbahnbreite wurde etwas vergrößert um mit breiteren Kipphebeln dem Verschleiß vorzubeugen. Wer alt R1 oder R3 Wellen überarbeitet haben möchte wende sich ebenfalls an Sigmund, der diese Arbeiten mit Können und Präzision durchführt.

-OBS Tel. 07131-482000 bietet alle Dichtungen für Regina und viele für Imperator an. Die Preise sind moderat, sie beginnen bei 3,-DM für die Ventildeckeldichtung der Regina und enden bei 45,-DM für die eingefaßte Kopfdichtung der Imperator400. Weiter sind Ventile, Führungen aus Guß und Sondermessing sowie Kolben dem Original entsprechend bei Otto erhältlich. Des weiteren Bietet OBS auch Kurbelwellenreparatur, Zylinderschleifen und Kopfüberholen an.

-Für 13,-DM ist bei Paul Nauwelaers in Brüssel Tel.0032-2-7670388 (Paul spricht hervorragend Deutsch und Englisch) eine 45ig seitige Edition zum Thema Regina erschienen. Die Edition ist im Format A4 im Kopierverfahren erstellt. Uns hat dieselbe sehr gefallen, und wir können sie nur weiter empfehlen.

Horex-Buch

Wie mir aus unterrichteten Kreisen bekannt wurde soll unser Leser Martin Tel . 02941-22726 an einem Horex-Buch arbeiten. (Unser eigenes Projekt ist ja zur zeit Tod, mangels Autor) Wir wünschen Martin viel Erfolg und uns eine wunderbare Lektüre. Sollte bei Martin Interesse am teilweisen Vorabdruck bestehen, so stehen wir für jede Untat zur Verfügung.

"Neuer Schweizer H O R E X Verein"

Noch im vergangenen Jahr 1994 haben Schweizer H O R E X Fahrer einen neuen Verein gegründet.
Sie nennen sich "Schweizer H O R E X Veteranen"
Der Start ist gut geglückt, so haben sich doch am Gründungstag 21 Mitglieder eingeschrieben, und in den vergangenen Wochen sind noch einige hinzu gekommen.
Der Verein wird von Alfred Fleischer als Kapitän geleitet.
H O R E X- Treffs und Veranstaltungen möchten sie vermehrt ins Auge fassen. Auch in absehbarer Zeit einmal die Internationale H O R E X- Sternfahrt in die Schweiz zu bringen, ist ihr Ziel.
Bereits haben sie eine Oldtimer Motorrad-Ausstellung gut über die Runden gebracht.

Clubadresse: "Schweizer H O R E X Veteranen"
Alfred Fleischer
Flücke 40
CH- 5616 Meisterschwanden
Tel. 0041 57 27 17 31

SCHWEIZER HOREX VETERANEN

Schafträder	Heft	Jan.90
Schalldämpfer	Heft	Jul.92
Schalträder	Heft	Jan.90
Schlauch, Leitungen u. Hähne	Heft	Apr.92
Schlauch, Leitungen u. Hähne	Heft	Jul.92
Schloß u. Schlüssel	Heft	Jul.91
Schloß u. Schlüssel	Heft	Jul.92
Schmierung, Mobiloeltips	Heft	Okt.91
Schmierung, Mobiloeltips	Heft	Jan.92
Schmierung, Mobiloeltips	Heft	Okt.92
Schmierung, Mobiloeltips	Heft	Jan.93
Schmierung, Mobiloeltips	Heft	Apr.93
Schmierung, Mobiloeltips	Heft	Jul.93
Schmierung, Mobiloeltips	Heft	Okt.93
Schutzblechstreben	Heft	Jul.92
Schwingabelumbau auf Zuganker	Heft	Jul.93
Seitenwagenbremse, hydr.	Heft	Jan.95
Sitzbänke und Sättel	Heft	Jul.91
Sitze	Heft	Jul.91
Sitze	Heft	Apr.92
Sitze	Heft	Jul.92
Spezialisten	Heft	Jan.91
Spezialisten	Heft	Jan.92
Sternfahrt	Heft	Jul.89
Sternfahrt	Heft	Jul.90
Sternfahrt	Heft	Jul.91
Sternfahrt	Heft	Jul.92
Sternfahrt	Heft	Okt.92
Sternfahrt	Heft	Apr.93
Steuerkopflager	Heft	Jul.92
Stoßdämpferüberholung Res/Imp	Heft	Apr.92
Stoßstangenlängen	Heft	Jan.90
Sturmey-Archer	Heft	Jul.89
Sturmey-Archer	Heft	Jan.92
Stützlager auf Primärseite	Heft	Apr.93
Tachodienst	Heft	Jul.92
Tachometer usw.	Heft	Jul.91
Tachometer usw.	Heft	Jul.92
Tachometer usw.	Heft	Okt.93
Tachometer usw.	Heft	Jan.94
Tachotip	Heft	Jan.94
Tank	Heft	Jan.91
Tank	Heft	Apr.91
Tank	Heft	Jul.91
Tank	Heft	Okt.91
Tank	Heft	Jan.92
Tank	Heft	Apr.92
Tank	Heft	Jul.92
Tank	Heft	Apr.93
Tank	Heft	Jul.93
Tanklinierung 13 und 18 Liter	Heft	Jul.93
Tankmontage	Heft	Jul.93
Tankschutzdecken	Heft	Apr.93
Tanküberholung	Heft	Apr.93
Technik allgemein	Heft	Okt.91
Technik allgemein	Heft	Jan.92
Technik allgemein	Heft	Okt.92
Technik allgemein	Heft	Jan.93
Technik allgemein	Heft	Apr.93
Technik allgemein	Heft	Jul.93
Technik allgemein	Heft	Jan.94
Technik allgemein Magnete	Heft	Jan.91
Technik allgemein Nockenwellen	Heft	Jul.91
Technik allgemein Nockenwellen	Heft	Okt.91
Technik allgemein Pleuel u. KW	Heft	Jan.91
Technik allgemein Pleuel u. KW	Heft	Apr.91
Technik allgemein Pleuel u. KW	Heft	Apr.92
Technik allgemein Pleuel u. KW	Heft	Jan.93
Technik allgemein Pleuel u. KW	Heft	Jul.93
Technik allgemein Pleuel u. KW	Heft	Okt.93
Technik allgemein Vergaser	Heft	Apr.89
Technik allgemein Vergaser	Heft	Jan.92
Technik allgemein Vergaser	Heft	Jul.93
Technik allgemein Zündung u. Zündkerzen	Heft	Apr.91
Technik allgemein Zündung u. Zündkerzen	Heft	Jul.91
Technik allgemein Zündung u. Zündkerzen	Heft	Jan.92
Technik allgemein Zündung u. Zündkerzen	Heft	Jul.92
Technik allgemein Zündung u. Zündkerzen	Heft	Okt.92
Technik allgemein Zündung u. Zündkerzen	Heft	Jan.93
Technik allgemein Zündung u. Zündkerzen	Heft	Apr.93
Technik allgemein Zündung u. Zündkerzen	Heft	Jan.94
Test Regina 4 Gespann	Heft	Apr.93
Tips u. Qualität	Heft	Jan.92
Tips u. Qualität	Heft	Okt.93
Treffen und Ausfahrten	Heft	Okt.90
Treffen und Ausfahrten	Heft	Okt.90
Treffen und Ausfahrten	Heft	Jan.91
Treffen und Ausfahrten	Heft	Apr.91
Treffen und Ausfahrten	Heft	Jul.91
Treffen und Ausfahrten	Heft	Okt.91
Treffen und Ausfahrten	Heft	Jan.92
Treffen und Ausfahrten	Heft	Okt.92
Treffen und Ausfahrten	Heft	Jan.93
Treffen und Ausfahrten	Heft	Okt.93
Treffen und Ausfahrten	Heft	Jan.94
Unterkünfte	Heft	Jul.92
Unterkünfte	Heft	Apr.93
Unterkünfte	Heft	Jul.93
Unterkünfte	Heft	Jan.94
V-Motor	Heft	Apr.89
Ventilabmessungen	Heft	Jan.90
Ventilspieleinstellschrauben	Heft	Okt.92
Verbesserungen am Reg. Motor	Heft	Jul.94
Vergasereinstellungen	Heft	Apr.89
Verstärkungen am Regina Motor	Heft	Jul.91
Victoria KR 35	Heft	Apr.89
Victoria KR 35 Entw.geschichte	Heft	Jul.92
Wappen u. Typen-, Nummernschilder	Heft	Okt.90

Wappen u. Typen-, Nummernschilder	Heft	Jul.91
Wappen u. Typen-, Nummernschilder	Heft	Jul.93
Werkzeug allgemein.	Heft	Apr.91
Werkzeug allgemein.	Heft	Apr.92
Zahnradölpumpe	Heft	Jul.90
Zoll und Grenzverkehr	Heft	Apr.93
Zündapp Citation 500	Heft	Apr.90
Zylinder, Regina, Zeichnung	Heft	Jan.94
Zylinderkopfbolzen Regina 250	Heft	Jan.90
Zylinderkopfumbau Regina 1 - Regina 3	Heft	Jul.94
Zylinderlängen	Heft	Jan.90

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

Horex eloxierte Aluteile.

Beim Wiederaufarbeiten von Aluminiumteilen wird meist die schützende Eloxalschicht zerstören. (Sofern sie überhaupt noch vorhanden war) Diese Eloxalschicht ist, laienhaft gesprochen, eine nach einem speziellen Verfahren oxidierte Aluminiumoberfläche. Die Schicht ist sehr hart und schützt das weiche Aluminium vor äußeren Einflüssen. Bei den üblichen Schleif- und Poliervorgängen wird diese relativ dünne Schicht meist abgetragen, so daß das weiche Aluminium ungeschützt als Oberfläche bleibt. Das heißt etwas Schutz für kurze Zeit bietet das eingeriebene Wachs von den Poliervorgängen. Warum nicht das tun, was die Horex auch machte - nämlich die Aluteile zu eloxieren. Ein Glanzeloxalverfahren wird durch die Fa. Belox von Hermann Josef Rodenbach in Bergisch-Gladbach ausgeführt. Man bringt die in der Oberfläche fertig bearbeiteten Teile zur Behandlung zur Belox. Genaue Adresse und Telefon liegt nicht vor, weil wir diese Information so der Markt entnahmen. Weitere Adressen sind Fa. Assmus, Rob.-Koch-Str. 2, D-63128 Dietzenbach, Tel. 06074-4998-0 oder Fa. ELOX, Max-Planck-Str. 12, 6074 Rödermark, 06074-90055 oder Fa. Witte, Weiselerstr. 59, D-35510 Butzbach, Tel. 06033-2860.

IMPRESSUM HOREX - BOTE Telefon

Postadresse Siegfried Klinger 069-
Rotlintstr.51 436859
60316 Frankfurt

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.

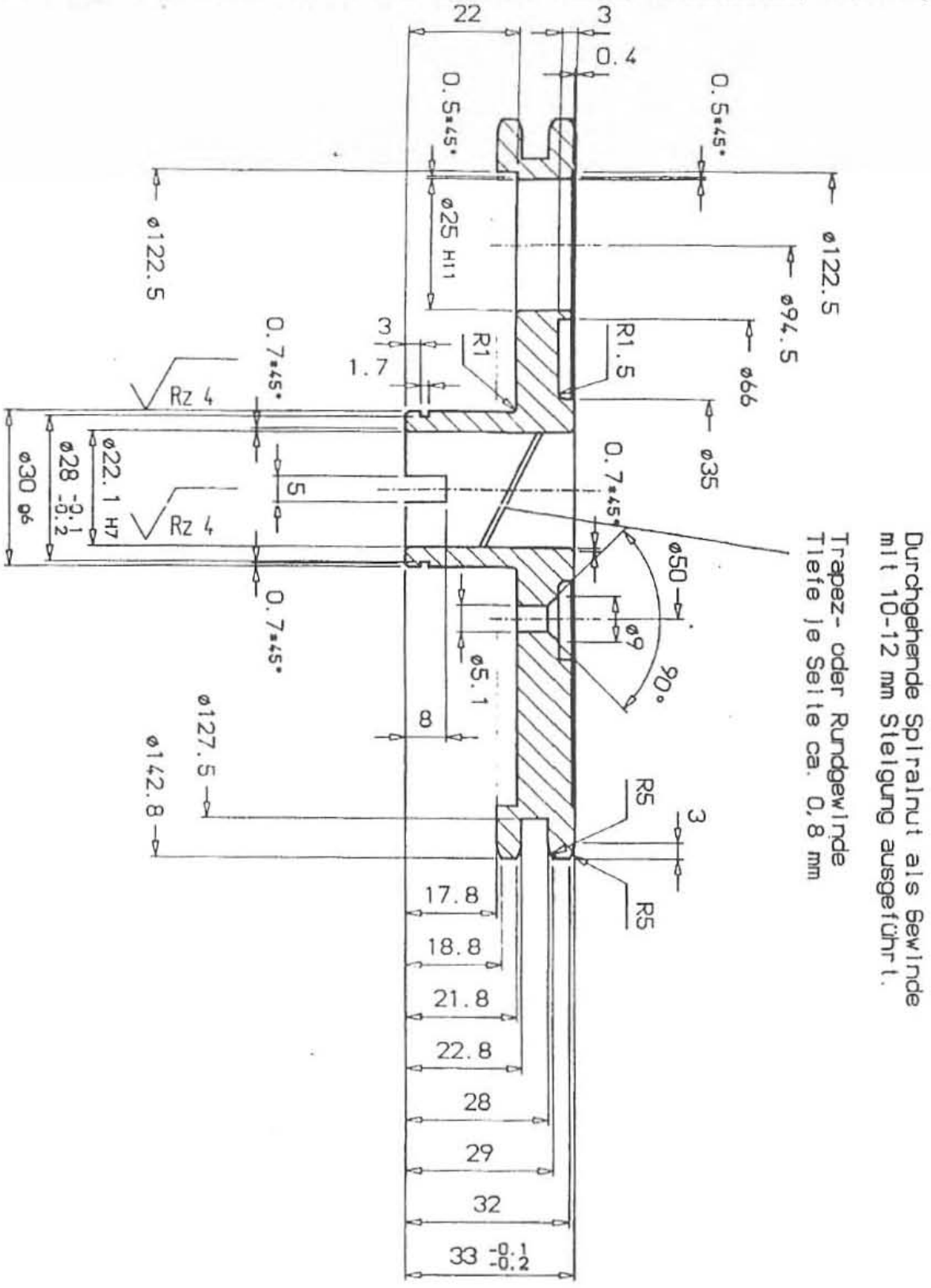
Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse,unter Angabe der Stückzahl,der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg.Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen(bis 4,-) in Briefmarken(50er),sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

Redaktionsschluß für HB 3/95 ist Anfang Juni 95. Das Heft erscheint am 15 Juli 1995.

Ammon Technik
97424 Schweinfurt, Kreuzstr. 6
Tel. 09721/41455, Fax 43952

Teile-Nr. Bezeichnung

0322/43 Duplexkettenradsatz(2Kettenräder, Kette, Buchse, Anlaufscheibe) **DM 280,--**



Die Firma Ammon (siehe Anzeige in diesem Heft) hat uns freundlicherweise die Fertigungszeichnung des Kupplungskorbes und der Primärantriebsteile zur Verfügung gestellt. Dieser Primärtrieb ist auf heute gängige Kettenmodule ausgelegt.

Unser süddeutscher Redakteur Klaus hat wieder einen seiner hervorragenden Berichte zu den Stückzahlen/Zulassungen der Horex fertiggestellt. Die Unterlagen hierzu stammen von Jörg Tel.06132-86803 und soweit mir bekannt ist, kommen diese aus der ehemaligen DDR und zwar aus einem Verkehrsarchive in Leipzig.

HOREX in den 30er Jahren

Teil 1: Die mageren Jahre bis 1934

Ich hatte in den Beiträgen, die sich mit den Produktions- und Zulassungszahlen von HOREX in der Nachkriegszeit befaßten, schon angekündigt, daß ich mich auch einmal mit der Vorkriegszeit näher beschäftigen würde. Damit habe ich im letzten Herbst begonnen. Das Vorhaben erweist sich jedoch als viel schwieriger, als es zunächst den Anschein hatte, weil die zwei hauptsächlichen Quellen, die mir derzeit zur Verfügung stehen, zunächst so garnicht zueinander passen wollen.
Es handelt sich erstens um die offizielle deutsche Produktions-und Zulassungsstatistik ab 1925 (leider erst ab 1931 nach Herstellern aufgeschlüsselt), zweitens um mehrere Seiten von Zahlentabellen, die ich von Siegfried bekommen habe. Darin sind für die 30er Jahre Fahrgestell- und Motornummern aller HOREX - Typen aufgelistet. Die eigentliche Herkunft der Liste ist mir nicht bekannt. Ich vermute, daß es sich um Baujahrslisten des "Reichsverbands der Automobilindustrie" handelt. Meine Recherchen hierzu sind noch nicht abgeschlossen. Deshalb kann ich hier leider auch kein Beispiel zeigen, weil die Kopien, die ich habe, so schlecht sind, daß man sie im HB nicht mehr lesen könnte.
Die Listen sind aber sehr informativ, enthalten sie doch neben den Nummern von neunzehn HOREX - Typen auch die jeweilige Bauzeit. Daraus, sollte man meinen, lassen sich wunderschön die Produktionszahlen der einzelnen Typen ablesen. Für die Jahre bis 1934 funktioniert das auch ganz gut. Ab '34 wurde aber ein neues Nummersystem eingeführt, welches uns den vorher problemlosen Zugang zu den Produktionszahlen verwehrt. Da muß ich tiefer in die Analyse einsteigen und vorher noch einige offene Fragen zu klären versuchen. Daher soll die zweite Hälfte der 30er-Jahre einem späteren Beitrag vorbehalten bleiben.
Bild 1 zeigt die Auswertung dieser Listen für die ersten vier Jahre. Schauen wir uns das Diagramm etwas genauer an:

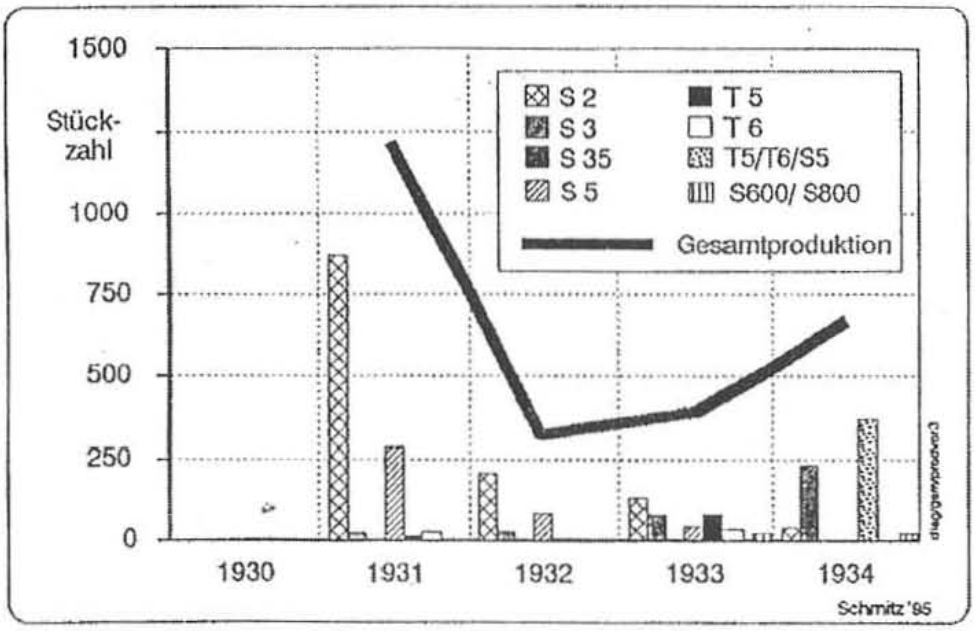


Bild 1: HOREX - Produktionszahlen

Sofort fällt ins Auge, daß die Produktion offenbar einen katastrophalen Einbruch erleidet und sich erst langsam wieder erholt. 1931 ist noch ein akzeptables Jahr mit einer Gesamtproduktion von über 1200 Fahrzeugen. Das Modellprogramm wird jedoch hauptsächlich von der S 2 getragen, die in diesem Jahr neu auf den Markt kommt und von der HOREX 870 Stück herstellt. Wieviele davon in dem Jahr tatsächlich zugelassen werden, kann ich nicht feststellen, da erst ab '34 die Statistik die sogenannten Kleinkrafträder nach Herstellern getrennt aufführt.

Im zweiten Jahr der Existenz der S 2 ist der anfängliche Höhenflug der Produktion aber schon vorbei, was darauf schließen läßt, daß der Verkauf wohl nicht so blendend war.
Die S 3, welche im gleichen Jahr wie die S 2 auf den Markt kommt, kann erst ab '33 ihrem Mauerblümchendasein langsam entwachsen und wird ab Ende'34 durch die S 35 ergänzt.
Der 350er-Motor wird im November erstmalig gebaut und erreicht in dem Jahr gerade 'mal die Stückzahl von fünf. Deshalb ist der Balken, wie auch bei den T5/T6 (da sind's nur je sechs) in'32, im Diagramm kaum sichtbar.
Der Motor der S 35 wird später aber der Columbus-Motor, der erstmalig bei Victoria zum Einsatz kommt und dort in der KR 35 S 1937 ca. 1000mal verbaut wird. Vorher war's noch der 350er Sturmey-Archer-Motor (KR 35), nachher der berühmte Blockmotor von Reeb und Küchen, der in der Victoria Pionier in den zivilen Modellen KR 35 SN und KR 35 SS, sowie in der Wehrmachtsausführung WH vieltausendfach zum Einbau kam und uns als der erste Regina-Motor so gut bekannt ist. Doch davon später mehr.
In den Jahren bis '34 sieht's bedeutend weniger rosig aus und an eine glänzende Zukunft glaubt am Anfang des Jahrzehnts niemand.
Bevor wir aber das Marktgeschehen und die wirtschaftliche, in Folge davon auch politische Umbruchphase vom Übergang 20er/30er Jahre insgesamt betrachten, werfen wir noch einen weiteren Blick auf Bild 1.
Als nächstes zu erwähnen ist hier das Sportmodell S 5. Bei diesem handelt es sich bis 1934 um die HOREX mit dem Sturmey-Archer-Motor. Im Vergleich zu den Tourenmodellen T 5 und T 6 ist ihre Stückzahl noch erstaunlich hoch, aber in den beiden Folgejahren bleibt davon auch nicht mehr viel übrig.
1932, dem absoluten Tiefpunkt, produziert HOREX schließlich nur noch weniger als einhundert Maschinen mit 500 und 600 cm^3. Das Diagramm erinnert bis dahin stark an den Verlauf der Produktionskurven gegen Ende der 50er Jahre! Ein Jahr später geht es in den 30ern aber zum Glück schon wieder leicht aufwärts, es werden schon wieder fast zweihundert Motorräder über 350 cm^3 hergestellt. Darin enthalten sind erstmals die neuen Zweizylindertypen S 600 und S 800, von denen jedoch nur 26 Stück gebaut werden. 1934 sind es sogar noch zwei weniger!
Die großen Einzylindermodelle sind wegen des '34 eingeführten neuen Nummernsystems nicht mehr getrennt aufzuschlüsseln, sodaß hier nur noch die Summenstückzahl von 372 feststeht. Der schon andeutungsweise sichtbare leichte Aufwärtstrend (heute nennt man sowas Konjunkturanstieg) setzt sich in den nächsten Jahren ungebrochen bis zum Kriegsbeginn fort.
Doch sollten wir zum besseren Verständnis der HOREX - Zahlen aus der ersten Hälfte der 30er jetzt einmal den gesamten Motorradmarkt betrachten. Dieser stellt sich folgendermaßen dar:
Zunächst ist zu trennen zwischen Krafträdern und sogenannten Kleinkrafträdern. Was hat es mit den letztgenannten auf sich?
Es handelt sich dabei um eine 1923 neu eingeführte Kategorie von motorisierten Zweirädern, die ohne Führerschein ab 16 Jahren gefahren werden durften, die aber zulassungspflichtig waren. Die Abgrenzung erfolgte zunächst nicht direkt nach Hubraum, sondern über die damals gebräuchliche Steuer-PS-Formel, was letztendlich doch zu einer Hubraumgrenze führt, aber zu einer unterschiedlichen für Zwei- und Viertakter, nämlich zu 132cm^3 bzw. 196 cm^3. Hierdurch waren die Zweitakter zunehmend benachteiligt, was insbesondere DKW als reinen Zweitaktanbieter und führenden Hersteller störte. Wohl auf Betreiben von DKW (auch damals schon gab es die Lobby der Kraftfahrzeugindustrie) wurde die Definition für Kleinkrafträder ab 1.4.28 geändert. Neu war neben der nun einheitlichen Hubraumgrenze von 200 cm^3 die Steuerfreiheit.

Die Pflicht, einen Führerschein zu besitzen, bestand nach wie vor nicht. In dem Jahr war aber außer DKW so recht keiner auf diese Änderungen vorbereitet, sodaß die anderen Hersteller erst 1929 so richtig zum Zuge kamen, nachdem DKW schon erhebliche Stückzahlen abgesetzt hatte. Ein nettes Beispiel, wie sich ein Großer durch intensive Lobby-Tätigkeit, wenn auch nur kurz, einen Wettbewerbsvorteil verschaffen kann!
Bei HOREX entschloß man sich - wie nach dem Krieg bei den Mopeds - erst sehr spät, sich an dem Geschäft zu beteiligen. So konnte man erst 1931 auf den Markt kommen, als dieser bereits dem Zusammenbruch nahe war[1]. Die Produktionszahlen spiegeln das ja gut wieder.
Wie war es zu dieser Marktentwicklung gekommen?
Machen wir einen kleinen Exkurs in die deutsche Nachkriegsgeschichte (nach dem ersten Weltkrieg!), weil ich der Überzeugung bin, etwas Wissen um Hintergründe und größere Zusammenhänge erhöhen das Verständnis für die jeweilige Zeit und machen die ganze Sache auch interessanter. Wen´s weniger interessiert, der kann auf der nächsten Seite weiterlesen.
Nach dem ersten Weltkrieg bestand einerseits sehr großer Nachholbedarf die Motorisierung betreffend, andererseits mußte die Wirtschaft auch wieder auf Friedensproduktion umgestellt werden. Es entstanden deshalb eine Vielzahl von Herstellern, oft auf der Basis kleiner Handwerksbetriebe, die einfache motorisierte Fahrräder und leichte Motorräder bis ca. 250 cm^3 herstellten. Der Absatz war, trotz teilweise sehr zweifelhafter Qualität von Händlern, Werkstätten und Produkt selbst, schon alleine dadurch einigermaßen sichergestellt, daß, bedingt durch die Inflation zu Beginn der 20er Jahre, jedes Produkt seine Abnehmer fand. Geld war in Mengen vorhanden, allerdings nur von stetig sinkender Kaufkraft.
Spätestens im Katastrophenjahr 1923 setzte jeder sein Einkommen, sobald er es in die Hand bekam, sofort in Sachwerte um, weil das Geld in der Tasche stündlich an Wert verlor. Auf dem Höhepunkt der Geldentwertung im November waren eine Billion Papiermark (eine 1 mit 12 Nullen!) nur eine Goldmark wert! Die ganze Sache hing unter anderem mit den horrenden Reparationsforderungen an das deutsche Reich aus dem Versailler Vertrag zusammen.
Ende Nov. ´23 wurde eine Währungsreform durchgeführt und die Rentenmark (später Reichsmark, RM) eingeführt. Dadurch konnte die Währung stabilisiert werden und die Wirtschaft erholte sich wieder. Insbesondere aber auch, weil gleichzeitig die Reparationsforderungen so umgestellt wurden, daß die Zahlungen sich an der Leistungsfähigkeit der Wirtschaft orientierten. Damit sollte einer nochmaligen Gefährdung der Währung vorgebeugt werden (Dawesplan). Da sich auch außenpolitisch durch eine weitsichtige Politik Stresemanns die Lage entspannte, folgten Jahre des Aufschwungs (die goldenen 20er).
Einige Schlaglichter:
Der Außenhandel erreicht Vorkriegshöhe, die "Bremen" holt sich als schnellstes Schiff das "blaue Band", Luftschiffe überqueren den Atlantik, "Graf Zeppelin" fliegt 1929 rund um die Erde. 1927 überquert Lindbergh den Atlantik Richtung Osten, 1928 ein deutsches Flugzeug mit einem deutsch-irischen Dreierteam in umgekehrter, entgegen der Hauptwindrichtung und 1930 schließlich fliegt Wolfgang von Gronau die Strecke erstmals allein, in einem offenen Flugboot (Dornier Wal).

---

[1]Eine, wie ich finde, sehr interessante Variante der Interpretation dieser Ereignisse habe ich gerade im neuen Heft der Motorrad-Classic (2/95,S. 22) gelesen. Aus "im allgemeinen gut unterrichteten Kreisen" (hier: Stefan Knittel) verlautet, HOREX habe 1928 versucht, von Ralleigh Sturmey-Archer-Motoren zu bekommen, aber nur Victoria sei bei den 200ern zum Zuge gekommen. Man habe sich aber mit HOREX über einen 500er Sportmotor verständigen können.
Das wäre ja dann der Ursprung der S 5 gewesen, die tatsächlich 1928 erschien. Von Lizenz ist da übrigens nicht die Rede! Es wäre wohl auch kaum möglich gewesen, bis zum Jahresende eine komplette Lizenzproduktion aufzuziehen! Da werden die Engländer wohl doch über ihren deutschen Generalimporteur wenn schon nicht fertige Motoren, so zumindest Teilesätze für die Montage bei Columbus geliefert haben!

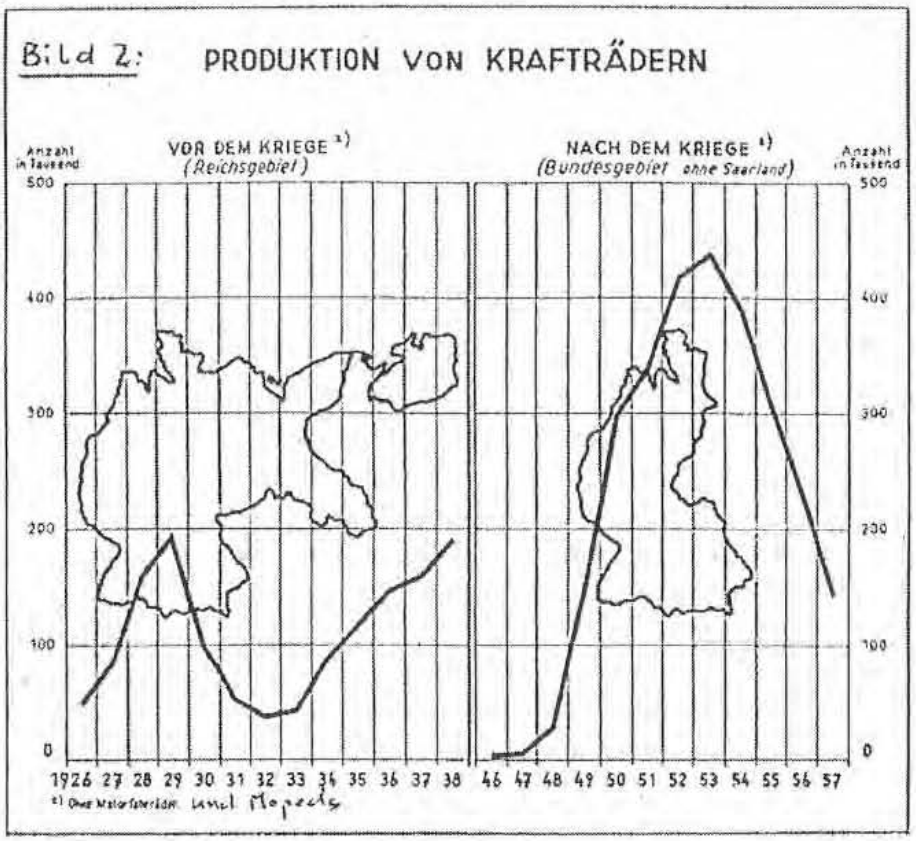
Angetrieben wurde es durch zwei je 600 PS starke BMW- Zwölfzylindermotoren. Er landet zwischen den Ozeandampfern vor der Skyline von Manhattan.
Kommen wir wieder zu den Motorrädern zurück: Deren Bestand im dt. Reich erhöhte sich von 1924 - 26 von knapp 100.000 auf über 260.000 Fahrzeuge, allerdings waren die kleinen "Krauterhersteller" mit mangelhafter Qualität ihre Produkte nicht mehr losgeworden, sodaß sich den großen Zuwachs bedeutend weniger Hersteller teilten. Die sprunghafte Aufwärtsentwicklung hielt bis 1929 an und wurde durch das Vordringen des Kleinkraftrades noch beschleunigt.
Im Vergleich zum Ausland stand Deutschland mit seiner Motorradproduktion 1926 noch auf dem dritten Platz hinter Großbritannien und Frankreich, 1928 war es mit über 160.000 Fahrzeugen an die Weltspitze gerückt. Die über 200.000 produzierten Motorräder in 1929 stellten mehr als ein Drittel der weltweiten Produktion dar. Der Export war demgegenüber sehr schwach entwickelt und lag 1929 nur bei 4 %. Hauptabnehmer waren Österreich und die Tschechoslowakei.
Der Bestand in Deutschland stieg schließlich auf ca. 440.000 Mitte '28 und auf über 730.000 1930. Dann war's plötzlich vorbei!
Mit einem weltweit hörbaren Knall war Ende Okt. '29 (schwarzer Freitag) die New Yorker Börse zusammengebrochen, was schnell auch Auswirkungen in Deutschland hatte. Die Motorradproduktion fiel 1930 auf etwa 50 % des Vorjahres, auf dem Tiefpunkt 1932 waren es nicht einmal mehr 20 % von 1929. Was war geschehen?
Der Aufschwung der letzten Jahre war weitgehend "auf Pump" gebaut. Er war in Deutschland den großen Auslandsanleihen zu danken. Diese Kredite waren meist kurzfristig und konnten jederzeit zurückgefordert werden. Das taten die Amerikaner natürlich nach dem Börsencrash, weil sie die Gelder jetzt selber brauchten[2]. Der Verkauf von Fahrzeugen kam fast zum Erliegen, viele Besitzer legten ihre Fahrzeuge auch aus Kostengründen still. Wer noch ein Motorrad kaufen konnte, wählte ein Kleinkraftrad, weshalb jetzt auch Oberklassehersteller wie BMW 200er anboten. Hersteller wie NSU, Sachs und Ilo gingen noch weiter und ergänzten ihr Programm um neue, noch kleinere Motoren. Anfangs hatten diese Hilfsmotoren für Fahrräder 60 und 75 cm^3, später wurden daraus die bekannten 98er. Die Motorfahrräder wurden die Fahrzeuggattung mit den höchsten Stückzahlen.
HOREX hatte der schweren Konkurrenz der großen Hersteller vor allem preislich bei den Kleinkrafträdern wenig entgegenzusetzen und konnte auch kaum einen Konfektionär gewinnen, die Columbus-Motoren einzubauen. So sanken die Stückzahlen rapide ab. Die ab '33 einsetzende wirtschaftliche Erholung führte bei HOREX zwar zu einer Belebung der Produktion von Motorrädern, die Kleinkrafträder blieben aber ohne Bedeutung, obwohl 1934 eine technische Überarbeitung der Motoren von 200 bis 350 cm^3 erfolgte, die als eine wesentliche Modernisierung angesehen werden kann.
Wie wir auf Bild 1 sehen können, ließen sich jedoch die S 3, später auch die S 35 zunehmend besser verkaufen, wobei wir davon ausgehen können, daß man an diesen Maschinen etwas besser verdienen konnte, als am Einsteiger. Die großen Einzylinder kamen auch wieder auf Stückzahlen, mit denen sich überleben ließ, nur die viel zu teuren Zweizylindermaschinen fanden kaum Abnehmer.
Zum Aufschwung nach der schweren Depression kam es ab '33 keineswegs allein wegen der Politik der NS-Regierung, wie oft angenommen wird, sondern das Ende der Krise war weltweit zu spüren. Die extremen Arbeitslosenzahlen gingen in anderen Ländern, z.B. in den USA, noch viel drastischer zurück, als in Deutschland.

---

[2] Ähnliche Überlegungen gab es kürzlich nach dem Erdbeben in Japan:
Wenn die Japaner in größerem Umfang ihre Gelder aus dem Ausland abziehen müßten, um zu Hause wieder aufbauen zu können, würde das auch heute die Weltwirtschaft empfindlich stören.

Der Welthandel kam eben wieder in Schwung und das Konjunkturklima wurde zunehmend besser. Begleitend wirkte im Inland die Abschaffung der Kfz-Steuer für PKW und Motorräder ab Frühjahr '33 natürlich förderlich. Darüberhinaus setzten bald Importrestriktionen und Devisenbewirtschaftung ein, sodaß die deutschen Hersteller, davon profitierte auch Columbus, in den Folgejahren kaum noch englische oder andere ausländische Motoren verbauen konnten.

Bild 2 zeigt abschließend einen Gesamtüberblick über die Motorradproduktion in Deutschland. Hier wird deutlich, daß die Zahlen, die vor dem Krieg maximal 200.000 erreichten, in den 50ern nahezu doppelt so hoch waren. Daher war der Absturz ab 1953 auch von ganz anderer Qualität und diese Krise war, im Gegensatz zu den 30er Jahren, für die deutsche Motorradindustrie tödlich.



Die zweite Hälfte der 30er Jahre werde ich, wie schon gesagt, in einem späteren Beitrag behandeln. Ich möchte auch die erwähnten Listen einmal so auswerten, daß wir eine komplette Übersicht über HOREX - Typen der 30er und deren Bauzeiten bekommen, sowie die technischen Unterscheidungsmerkmale der einzelnen Entwicklungsstufen der Motoren herausarbeiten.

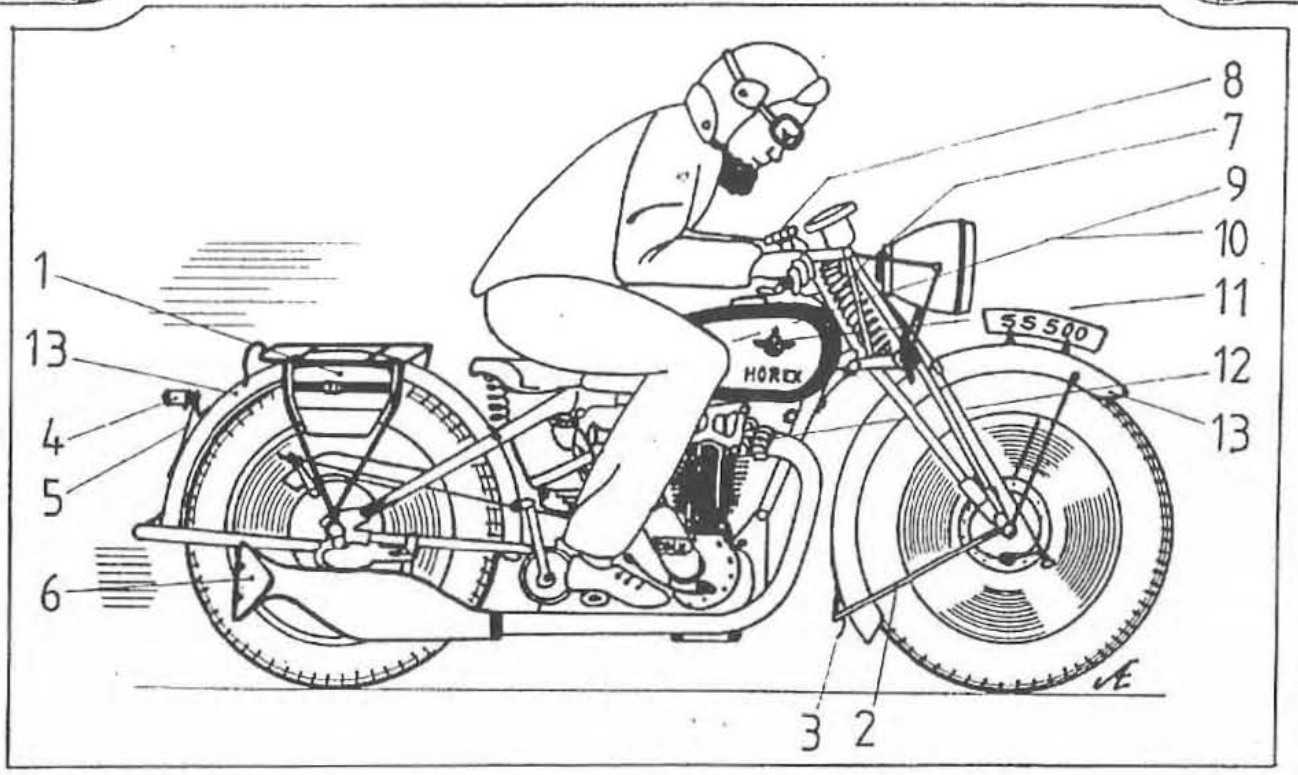
Es würde mir dabei sehr helfen, wenn ich aus der Leserschaft insbesodere zum Thema der Produktionszahlen unterstützende Informationen bekommen könnte. Deshalb möchte ich zum Schluß dieses Beitrags noch folgende Fragen stellen:

- Wer kennt die Quelle für die am Anfang des Beitrags erwähnten Listen der HOREX - Rahmen-und Motornummern?
- Wurden die Nummern, wie ich vermute, bei der Produktion eingeschlagen, oder erst, wie mir auch gesagt wurde, erst zum Schluß, d.h. bei Auslieferung (das gäbe doch Lackschäden am Rahmenrohr!)?
- Wie wurden die Einbaumotoren erfaßt, die an Victoria und andere geliefert wurden? Läßt sich deren Zahl feststellen?
- Wie war die Geschichte mit den Ausschreibungen für die Wehrmacht, die dann Victoria gewann?
- Wer weiß sonst noch 'was interessantes zum Thema?

Ich hoffe auf einige schlüssige Antworten aus dem Expertenkreis.

Deshalb hier nochmal meine Tel.-Nr. 089/778380, Büro: 38232199. Klaus Schmitz

Nachfertigung für T5-S5 - COLUMBUS



1	Werkzeugkasten	125.-
2	Hauptständer vorne	85.-
3	Satz Haltefedern - Hauptständer	15.-
4	Rücklicht BOSCH	120.-
5	Halter VA für Rücklicht	20.-
6	Fischschwanz-Schalldämpfer-Satz	110.-
	unverchromt - I.D-angeben kpl. verschw.	175.-
	verchromt	250.-
	V.A. Blech	275.-
7	Gabelfeder - verchromt	65.-
8	Tiger-Abzeichen	35.-
9	Tankansetzbleche - VA - Stck.	15.-
10	Tankkniekissen - Satz	50.-
11	Tankabzeichen	15.-
12	Auspuff-Klemmschelle - GGG	35.-
13	Schutzbleche 19"x1,73mm breit	210.-
14	6-Kt-Muttern M8 - SW 14 - VA	3.-
15	Linsensenkschr. M6x28 - VA	2.-
16	Getriebekette 1/2x5/16x73	45.-
17	Speichen: M4x3,5x176 mm	
	M4x3,5x215 mm	
	M4x3,5x200 mm	
18	Typenschild, Ms - oder Al.	15.-



Albert Eringfeld
Aaltenseweg 48
NL-7091 - AG - Dinxperlo
Telefon 0031 8355 22 23

Lack und Lackieren

Wer zu diesem Thema eine umfangreiche Information sucht, wird im Marktheft 2/95 S.50, Tel.06131-992-0 bestens belehrt. Wir können den Artikel nur empfehlen.



Ein Spruch aus der Motorradunterwelt - von Fritz - unsere Karlsruher Frohnatur.

Ob Suzuki, Honda, Kawasaki, Scham-a-ha o je ist alles Mist! Das einzig Wahre ist eine Horex-Kist. Da fährst Du auf Deutschlands Straßen, als wärst Du der Fürst Metternich.
Fritz Tel. 0721-868248

200er Bücker mit Columbusmotor.

In der Motorrad-Classic 2/95, Tel. 0711-182-1229 ist ein schöner Bericht hierzu erschienen. Von unserer Seite wäre zu berichtigen:

- Friedrich Kleemann war sicherlich nicht Anteilseigner der Motorenfabrik (MO) und hatte somit nichts mit den tatsächlich stattgefundenen Verhandlungen MO / Deutz, die im Interessengemeinschaftsvertrag vom November 1921 mündeten, zu tun. Der Kommerzinrat (Friedrich) war Geldgeber der beiden Columbus Firmengründer - Eduard Freise und Richard Burghof (Die ominösen Direktoren der Windsbraut, welche gehen mußten) .Beide kamen von der MO - Flugmotornabteilung und hatten den Gnom Fahrradmotor mit Werkzeugen und Ersatzteilen im Gepäck und Freise einen neuen Motor, den 250er ohv (später AM genannt), im Kopf. Siehe HB 4/92.

-Die Existenz von einer Horex S250 um 1938 ist uns nicht bekannt. Der 250er FIM ging exklusive an Hercules. Horex nützte nur den E1M. (1931 fuhr der Frankfurter Rennfahrer Seppel Klein eine 250er werksunterstützte Horex auf Basis der 200er KM. Bei der genaueren Betrachtung dieses Rennmotors wird die Vorlage „250er Racing-Jap" deutlicher als bei der alleinigen Betrachtung von KM(200er) und LM (300er), dies deckt sich auch mit Aussagen von Hermann Reeb.)

-Die Typenbezeichnung änderte sich nicht von KM auf KMA. Das „A" ist vielmehr ein Ersatzteilnummerkennbuchstabe für Motorgehäuseteile KMA.... So hatten Kolbenteile den Buchstaben „C" also KMC.... Siehe auch HB 1/93 S. 3.

----Aber auch der Sarolea-Bericht im gleichen Heft gibt Informationen zur Horexgeschichte, hier Tank und Zylinder der 500er von 1925.

Sport mit 98er Rebell!

Das Deutsche Verkehrs-Pädagogische Institut, Postfach 1260, D-73657 Urbach, Tel. 07181-89959, Fax 89502, bemüht sich sehr, mit der **„Scuderia 98"** um sportliche Veranstaltungen für 98ccm Motorräder. Am 2.9.95 ist es wieder so weit und das nächste **6- Stundenrennen** geht über die Bühne. Wer eine fahrbereite Rebell sein eigen nennt, sollte sich Melden. Wie man mir sagte, ist immer viel Spaß dabei. Übrigens ein historischer, 4-seitiger Test der 98-Rebell, aus der „Motorrundschau 17/1957, ist in der Gummikuh 12/94 veröffentlicht. Nachbestellungen unter Tel. 0421-501617.

Bernhard , Tel. 07251-42311, hat uns freundlicherweise die Kopie des Artikels „Schönen Gruß der Gang ist drin" des Buches „Besserfahren mit dem Motorrad" von Waldemar Burghard 1955 zur Verfügung gestellt. Wir danken Bernhard.



Dieser Artikel stammt aus dem Fachbuch:
" Besser fahren mit dem Motorrad ",
erschienen 1955 im Klasing Verlag

Das muß man vom Getriebe wissen

Schönen Gruß, der Gang ist drin

Mein Motor leistet 17 Pferdestärken. Sagt die Firma. Auf den ersten Blick erscheint das blödsinnig. 17 ausgewachsene Pferde können Bäume ausreißen, das kann meine Maschine nicht. Die 17 Pferde vermögen allerdings nicht einen fahrbaren Untersatz mit 115 km/h durch die Gegend zu bewegen. Das kann aber mein Motor.

Ob der Vergleich hinkt?

Im Prinzip nicht. – Die Eigenart dieser 17 PS liegt darin – daß es meistens gar nicht 17 PS sind. Die sind nämlich nur bei Spitzendrehzahl da und sonst nie, wobei es der Leistung egal ist, wie weit man den Drehgriff aufgerissen hat.

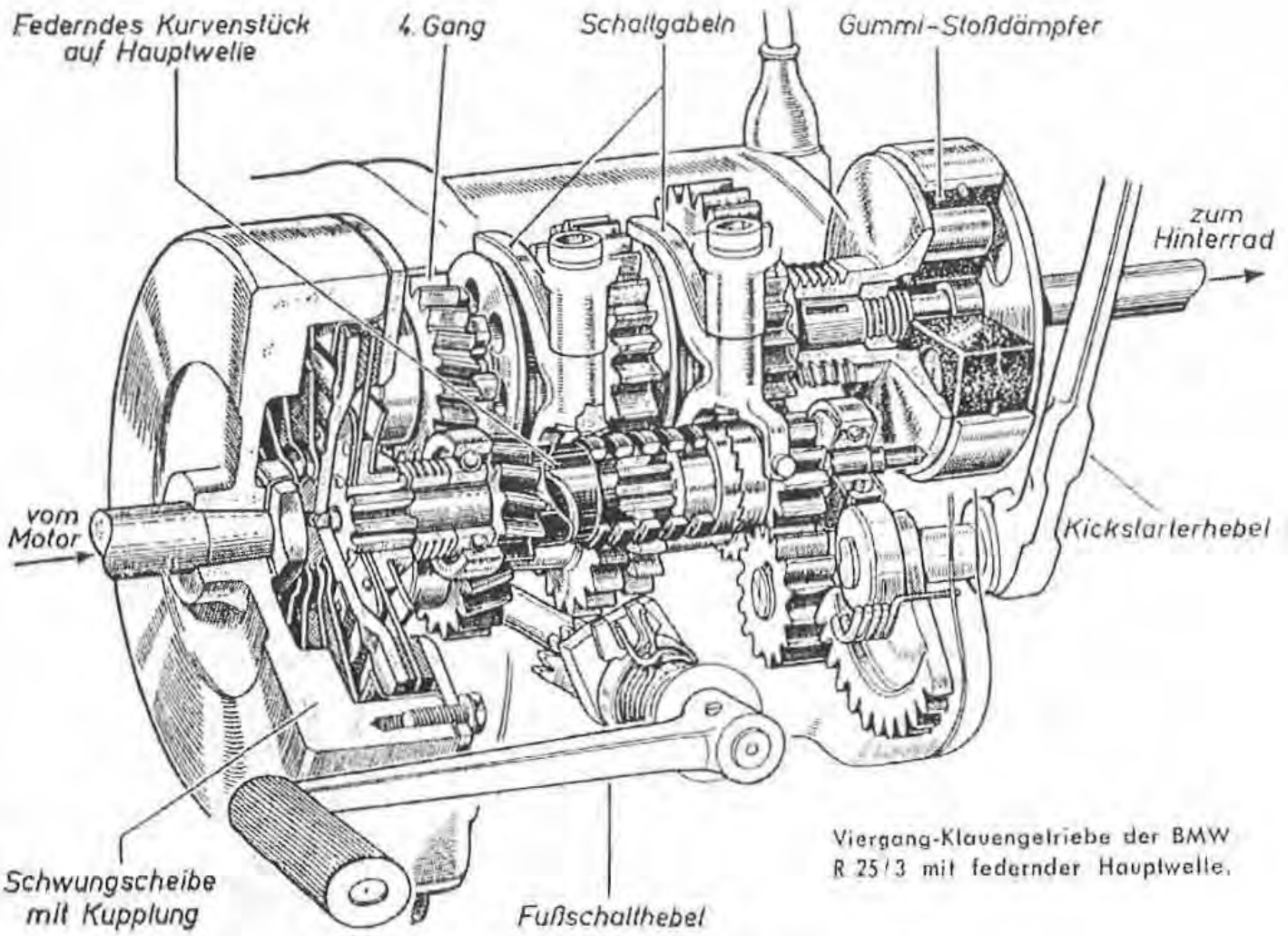
Die Abgabe dieser 17 PS ans Hinterrad bereitet bei Spitzengeschwindigkeit, also hoher Raddrehzahl, gar keine Schwierigkeiten. Bei kleiner Fahrgeschwindigkeit aber, sagen wir beim Anfahren oder am Berg, verlangen wir die entsprechende Motorleistung bei zwangsläufig hoher Motordrehzahl.

Jedes Motorfahrzeug muß deshalb eine Einrichtung haben, durch die die Raddrehzahl im Verhältnis zur Motordrehzahl verkleinert werden kann. Sie ahnen es schon? Es ist das Getriebe.

Hier wird's ziemlich verzahnt

Das ist im Prinzip eine Transmission. Bei diesen Konstruktionen ist entweder das Antriebsrad klein und das getriebene Rad groß, dann verlangsamt sich die Umdrehungsgeschwindigkeit des getriebenen Rades; oder der Fall liegt umgekehrt.

Im Getriebe geschieht nichts anderes. Dort sind im Prinzip auf einer Welle verschiebbare Zahnräder angebracht,



Viergang-Klauengetriebe der BMW R 25/3 mit federnder Hauptwelle.

die in die feststehenden Räder einer anderen Welle eingreifen. Je ein Zahnradpaar unterschiedlichen Umfanges ergibt ein bestimmtes Übersetzungsverhältnis, gemeinhin als Gang bezeichnet. Das Übersetzungsverhältnis eines Zahnradpaares drückt das Verhältnis der Drehzahl der treibenden zur Drehzahl der getriebenen Welle aus.

Diese Zahlen werden nur dadurch so unwahrscheinlich krumm, daß beispielsweise das Rädchen auf der Hauptwelle meinetwegen 19 Zähne und das Rad auf der Vorgelegewelle 20 Zähne hat. 19 durch 20 geteilt ergibt 0,95, wobei also das Übersetzungsverhältnis dieses – zweifellos großen – Ganges 0,95 : 1 wäre. Die Übersetzungsverhältnisse in den einzelnen Gängen hat unser Werk herausgefunden, und wir stehen diesen Zahlen ziemlich wehrlos gegenüber. Besonders an steilen Bergen.

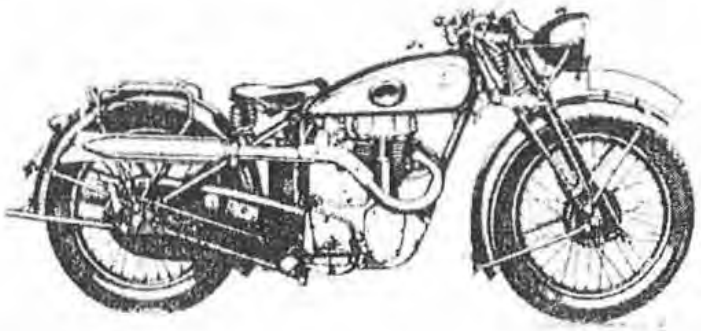
Die Gesamtübersetzung

Ein Begriff mit dem man etwas anstellen kann.

Ein Motorrad sei gesamt 5,3 : 1 übersetzt. Dann heißt das ganz schlicht, bei 5,3 Kurbelwellenumdrehungen macht das Hinterrad genau eine Umdrehung.

Diese Gesamtübersetzung setzt sich zusammen aus der Übersetzung Motor-Getriebe, der Übersetzung im Getriebe (an der wir normalerweise nichts ändern können) und aus der Übersetzung Getriebe-Hinterrad.

Unsere Beispielsmühle mit 5,3 : 1 Gesamtübersetzung hat ein Motorritzel mit 24 Zähnen und einen Kupplungskranz mit 46 Zähnen. 46 : 24 = 1,92; d. h. die Übersetzung vom Motor zum Getriebe beträgt 1,92 : 1. Das Getrieberitzel hat 13 Zähne und der Hinterradzahnkranz 36 Zähne. Wenn Adam Riese richtige Grundsätze aufgestellt hat –



NEUE NACHBAUTEILE FÜR REGINA/IMPERATOR/RESIDENT

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

HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND
REGINA · RESIDENT · IMPERATOR
Teileliste mit 600 Bildpositionen
Motoreninstandsetzung
Räder · Kurbelwellen · Teilefertigung
Blechkotflügel · Neues Werkstatthandbuch · Gebraucht-REGINAS

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

TANK
1 kg Tank-Innensiegel DM 78,-
12 l Tank-Reiniger DM 11,-
12 l Tank-Entroster DM 14,-
Mehrfachanwendung!
◆ Reinigen ◆ Entrosten ◆ Dichten ◆
◆ Korrosionsschutz ◆
Resistent gegen alle Kraftstoffe (bleifrei)
Ausführliche Gebrauchsanleitung
Technik Amon
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

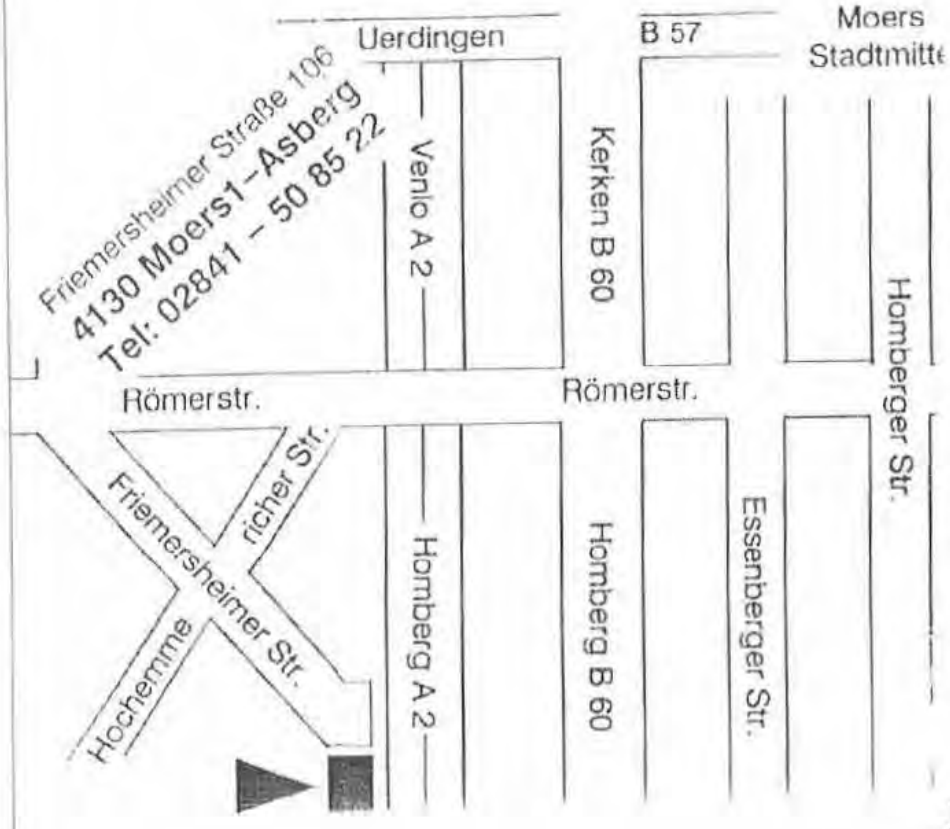
EIN MUSEUM NACH IHREM GESCHMACK,

Über den Artikel „Motorradmuseum am Niederrhein" Heft 1/95, kann ich nur jedem Veteranenfreund einen Besuch ins Zweiradmuseum zur Familie Schuth empfehlen. Ich selbst war mit einem Bekannten schon einige Male dort. Im Museum, eine große Halle, präsentieren sich ca. 160 Zweiräder. Von der Hildebrand & Wolfmüller, weißen Mars, Militärgespanne bis zur NSU Quick mit Gasbetrieb, sowie hunderte Motoren und Getriebe sind zu besichtigen. Einige Horexen sind auch in der Ausstellung zu sehen. Herr Schuth ist immer zu einem Fachgespräch bereit und sehr behilflich. Für meine Regina überließ er mir einen von ihm überholten Koaxial-Zweitakt-Vergaser zu einem fairen Preis von 60,00 DM. Herr Schuth besitzt ein großes Ersatzteillager, restauriert selber, wickelt Zündspulen, magnetisiert Polräder wieder auf usw. Alle Achtung vor diesem Mann mit über 80 Jahren. Zweiräder halten eben jung.

Abs.: Walter Zimmermann
Keltenstr. Nr 22
53925 Kall
Tel. 02441 - 4335



So finden Sie uns !



BAB Abfahrt Moers Ost
Richtung Kerken (B 60)
1. Ampel links (Römerstraße)
1. Straße links (Hochemmericher Str.)
2. Straße links (Friemersheimer Str.)

und es besteht bisher keine Veranlassung, daran zu zweifeln – dann ist 36 : 13 = 2,76; d. h. Übersetzung vom Getriebe zum Hinterrad beträgt 2,76 : 1. Nun sind aber 1,92 · 2,76 = 5,3 und siehe da, da ist es wieder, das Gesamtübersetzungsverhältnis.

Veränderte Verhältnisse

Wer ein Verhältnis hat, braucht damit nicht auch schon glücklich zu sein. – Das liegt in der Natur der Sache. Außerdem ist es oft schwieriger, ein Verhältnis wieder los zu werden als ein besseres zu bekommen.

Wer am Verhalten seiner Maschine nichts auszusetzen hat, sollte auch an der Übersetzung nichts ändern. Wer eine von den dicken Brummern so ab 350 ccm sein eigen nennt, braucht es für den Normalbetrieb schon gar nicht. Auch nicht, wenn er einen Seitenwagen anhängt.

Nur wer eine leichtere Preislage gewählt hat, kann versuchen (und es kommt wirklich auf den Versuch an) knapper oder reichlicher zu übersetzen. Würden wir unserer beispielhaften Maschine von vornhin am Hinterrad 35 statt 36 Zähne geben, dann würde sich damit das Übersetzungsverhältnis in 2,69 : 1 ändern. Die Gesamtübersetzung beträgt dann nicht mehr 5,3 : 1 sondern 5,15 : 1. Die Gesamtübersetzung ist knapper geworden.

Wenn man einen Viertakter hat, wird dieser eine knappere Übersetzung möglicherweise mit weniger Spitze und leichter Trägheit beantworten, wird aber fühlbar sparsamer, weil Viertaktmotoren am sparsamsten laufen, wenn sie schleppen müssen.

Im Gegensatz dazu beginnt ein Zweitakter unheimlich zu saufen, wenn er ziehen muß. Wenn man die Übersetzung also ändern will, überwache man vor allem den Trinkkonsum. Die Leistung kann man meistens nur mit rigoroser Änderung der Übersetzung beeinflussen.

Woraus man denn schließen möge, daß normalerweise eine Übersetzungsänderung bei einer Solomaschine unsinnig ist. Nur ein leichter Fahrer, der mit einer leichten Maschine vornehmlich im Flachland fährt, könnte von einer knapperen Übersetzung etwas erwarten. –

Und auch der Zweizentnermann, der vorwiegend in bergiger Umgebung fährt, könnte, wenn er auf ausgesprochen schnell macht, mit einer reichlicheren Übersetzung Freude haben.

Entscheidend aber allein ist der Versuch. Die Schwierigkeiten, derentwegen man ein Verhältnis lösen möchte, lassen sich im Leben häufig nicht dadurch aus der Welt schaffen, daß man ein anderes Verhältnis eingeht.

Die Kuppelei

Einem primitiven Grundsatz der Technik zufolge lassen sich Zahnräder nur in Eingriff bringen, wenn Zahn gegen Lücke steht.

Am besten läßt sich so das bewerkstelligen, wenn die zu schaltenden Teile gegeneinander in Bewegung sind. Deshalb schiebt man mit dem am Boden stehenden Bein die Maschine – während man den ersten Gang irgendwie reinhaut – leicht rückwärts. Dann haut's hin. Sind aber die Klauen, Keile, Nuten und Lücken des Getriebes allzu sehr in Bewegung, dann würde sich ein Eingriff nur noch unter Geräuschen, wie sie sonst beim Zahnarzt entstehen, hinbringen lassen.

Ach so, wir wollten von der Kuppelei schlechthin reden. Sie muß auch sein, weil beim Anfahren die hohe Drehzahl des Motors an das stillstehende Hinterrad gebracht werden muß und beim Anhalten der Motor ja noch weiter-

drehen soll, wenn die Karre schon steht. Beim plötzlichen Anhalten bringen manche Leute das nicht zustande und würgen den Motor dann stuckernd und glucksend ab. – Das sind eben jene, die es sich noch nicht zum Prinzip gemacht haben, bei jedem Bremsen auch zu kuppeln. – Auch so ein kleiner Trick, mit dem man sich schadenfrohe Blicke seiner Mitbürger erspart

– und nebenbei die Ketten schont.

Die Kupplung ermöglicht es, den Kraftfluß zwischen Motor und Hinterrad nach Belieben zu unterbrechen. Deshalb sind Reibscheiben auf die Antriebswelle gesteckt und im Kupplungskorb zusammengeschoben. Die halbe Anzahl der Scheiben sitzt drehbar auf der Antriebswelle, faßt aber mit Zähnen in Aussparungen des Korbes. Die andere Hälfte sitzt auf der Welle fest, kann sich aber im Korb frei drehen. Die Reibscheiben, zum Teil mit Korkeinlagen versehen, werden mit starken Federn aufeinandergepreßt und sind in Öl verpackt. Normalerweise geschieht also nichts. Erst wenn man den Kupplungshebel am Lenker zieht, wird damit die Federkraft überwunden, die Scheibensätze voneinander getrennt und der Kraftfluß unterbrochen.

Theoretisch. – Praktisch sieht das häufig so aus, daß er nicht unterbrochen ist.

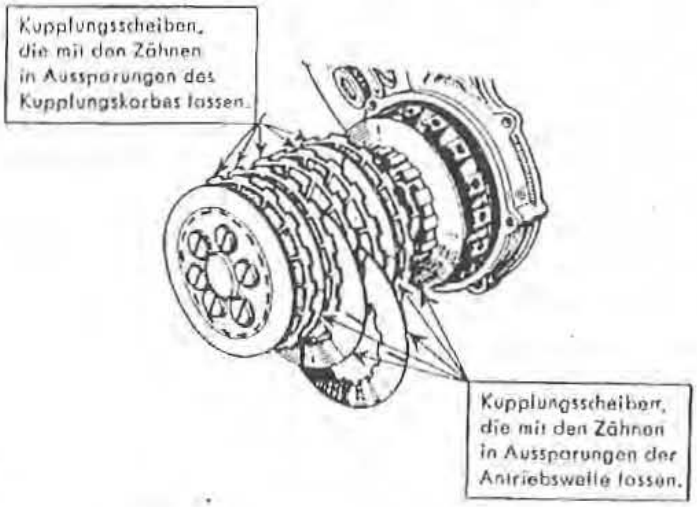
Sofern die Fuhre bei voll gezogener Kupplung und eingeschaltetem Gang schon das Bestreben hat, sich in Bewegung zu setzen, dann hebt die Kupplung nicht voll aus.

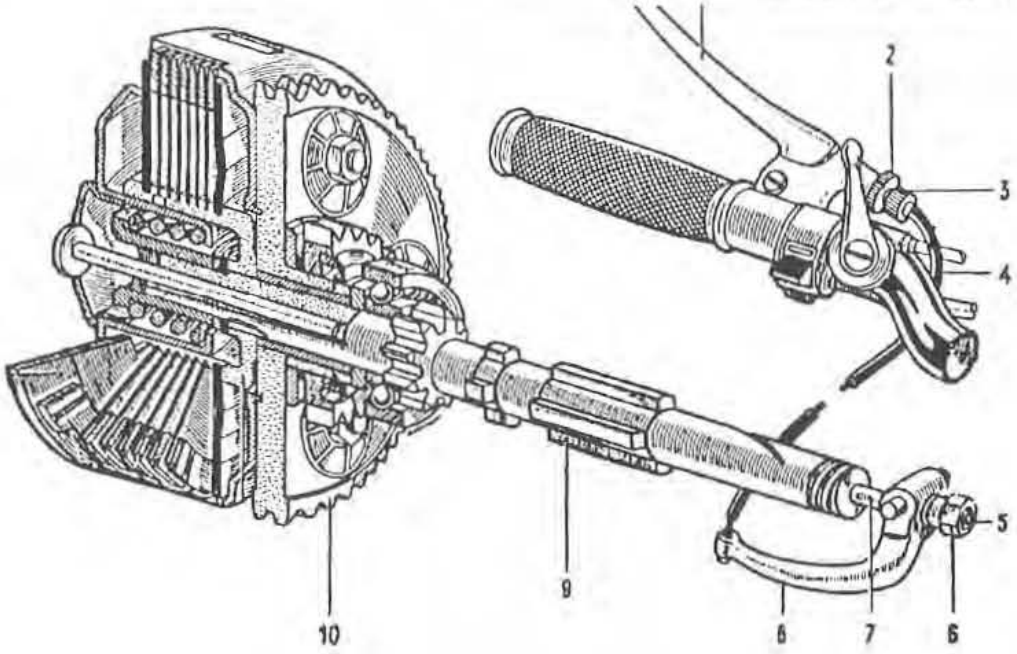
Abhilfe: Nachstellen.

Sofern aber die Motorkraft während der Fahrt nicht voll ans Hinterrad gelangt, rutscht die Kupplung. Man merkt das ganz deutlich, wenn die Maschine so etwa bis ²/₃ Gas alles ohne Bedenken in Geschwindigkeit umsetzt, dann aber der Motor nur noch hochdreht und man das Gefühl hat, langsamer zu werden.

Abhilfe: Nachstellen. Ist im Zug nichts mehr drin, kann man noch versuchen, die Druckschrauben im Kupplungskorb nachzuziehen. Ist auch da nichts mehr drin, müssen die Reibscheiben neu belegt werden.

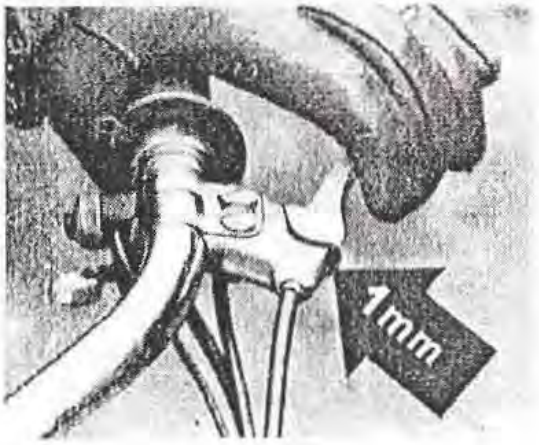
Da wir eben beim Nachstellen sind. Immer muß am Handhebel etwa 1 mm „toter Gang" sein, sonst drückt auch die bestbelegte Kupplung.

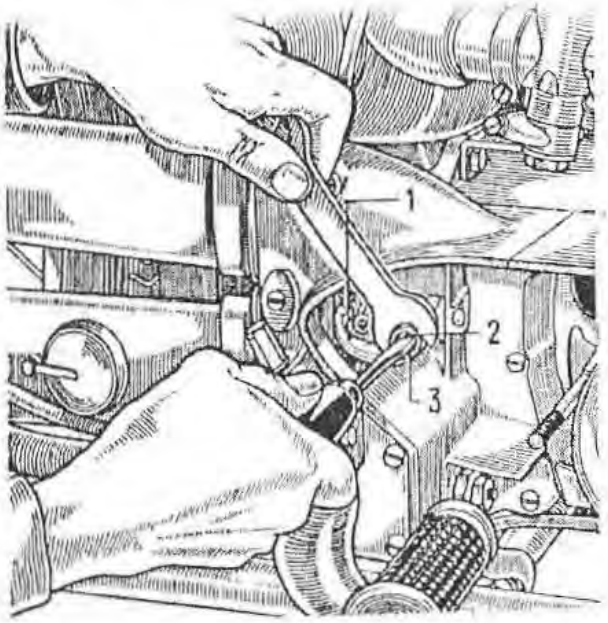




1 = Handkupplungshebel
2 = Rändelmutter
3 = Seilzugstellschraube
4 = Seilzug
5 = Druckschraube
6 = Gegenmutter
7 = Druckstange
8 = Kupplungshebel
9 = Getriebehauptwelle
10 = Kupplungskettenrad

Die Berührungsstelle der Druckschraube mit der Druckstange muß laufend nachgefettet werden.





Nachstellen bei zu geringem Spiel am Handkupplungshebel.

a) Gegenmutter lösen;

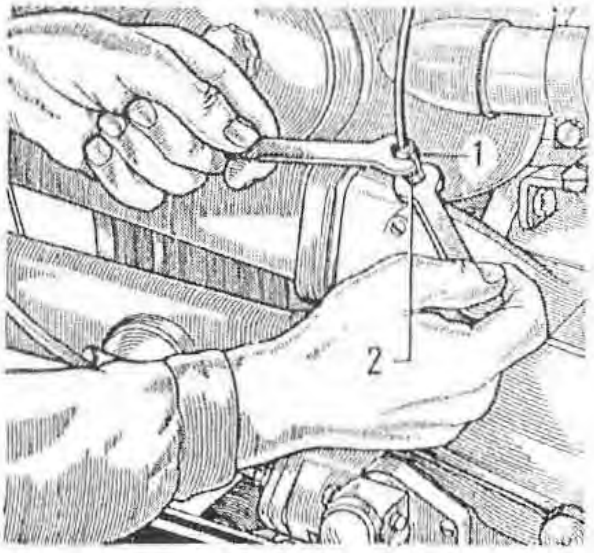
b) Druckschraube drehen, bis mindestens 1 mm Spiel am Handkupplungshebel da ist;

c) Druckschraube in Einstellungslage festhalten und Gegenmutter anziehen.

1 = Kupplungshebel; 2 = Druckschraube; 3 = Gegenmutter.

Eine klebrige Geschichte

Wenn das Fahrzeug längere Zeit gestanden hat – besonders in kalten Winternächten – so kann es einem bei der Abfahrt durchaus passieren, daß man den ersten Gang reinhaut, es einen gottsjämmerlichen Ruck gibt und der Motor mit deutlichen Würgemalen den Betrieb einstellt.



Nachstellen bei zu großem Spiel am Handkupplungshebel.

a) Gegenmutter lösen, dabei Seilzugstellschraube in Einstellungslage festhalten;

b) Seilzugstellschraube so weit herausdrehen, bis das Spiel am Handkupplungshebel auf das gewünschte Maß zurückgegangen ist. Sofern auch eine Seilzugstellschraube am Handhebel vorhanden ist, verfährt man genau so.

1 = Seilzugstellschraube; 2 = Gegenmutter.

Die Kupplung war verklebt und bleibt es häufig auch nach weiteren Versuchen. Schließlich gelingt dann ein Hau-Ruck-Katapultstart und man ist wenigstens in Bewegung. Beim Schalten auf den zweiten Gang glaubt man sich in ein Hammerwerk versetzt und so was nehmen selbst robuste Getriebe auf die Dauer übel.

Klebende Kupplungen lassen sich normalerweise auf höchst einfache Weise lösen. Man legt bei stehendem Motor den ersten Gang ein. Mit gezogenem Kupplungshebel stößt man die Maschine dann mehrmals kräftig nach hinten, bis sie sich widerstandslos schieben läßt. Dann ist die Kupplung frei.

Klappt dieses Verfahren ausnahmsweise einmal nicht, weil scheinbar gummi arabicum zwischen die Kupplung geraten ist, so hilft nur der Hau-Ruck-Katapultstart und Schleifenlassen der Kupplung bis sie sich wieder manierlich benimmt. Das wird nach 100 Metern bestimmt der Fall sein.

Dies ist aber wirklich der einzige Fall, in dem man eine Kupplung mit gutem Gewissen schleifen läßt!

Wie man etwas, was sich gar nicht falsch machen läßt, besser machen kann

Wie man schaltet, weiß schon ein Baby. Wie man besser schaltet als ein Baby, lernen wir hier.

Aufwärts: Gas weg, Kupplung voll ausheben, anderen Gang rein, Kupplung ganz loslassen, Gas geben.

Merke: Nicht Kupplung langsam kommen lassen unter gleichzeitigem Gasgeben. Dabei rutscht die Kupplung häufig durch und geht allzubald hinüber.

Abwärts: Gas nicht ganz zumachen. Das ist wichtig. Mindestens soviel stehen lassen, daß der Motor beim jetzt folgenden Auskuppeln keine Umdrehung weniger macht. Jetzt nimmt man den größeren Gang heraus und läßt dabei die Kupplung soeben wieder fassen. Dann flutscht der kleinere Gang so herein, daß man zunächst glaubt, man wäre noch gar nicht drin.

Pflegliches

Ein Getriebe ist insofern eine feine Sache, als es wenig Pflege gebraucht.

Die Räder laufen mehr oder weniger in Öl. Das läßt man erstmals nach 1000 Kilometern und später etwa alle 10 000 km ab. Dankbar ist der Apparat, wenn man ihn dabei durchspült. Mit Petroleum.

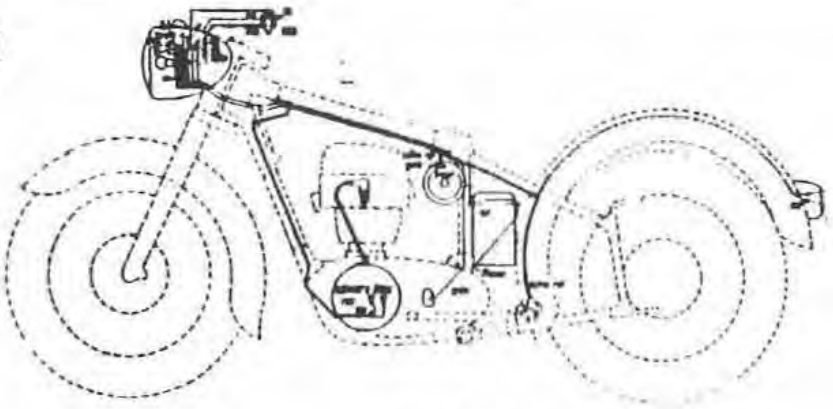
Dazu bockt man die Maschine auf, läßt das alte Öl ab, füllt Petroleum ins Getriebe, läßt den Motor laufen und schaltet ein paar Mal durch alle Gänge... Dann ablassen und neues Öl einfüllen. Erst wenn die Gänge nicht mehr drin bleiben wollen, wird es Zeit, angeschlagene Radsätze und Führungselemente auswechseln zu lassen.

Darüber aber kann eine gut geschaltete Maschine Museumswert erlangen.

BSA Kolben und Chevi Ventil !

Peter vom Horex-Club Niederlande Tel. 0031-4955-1754, (Peter spricht übrigens sehr gut Englisch und Deutsch) hat im Nachrichtenblatt seines Clubs über den Aufbau seiner 400er Regina berichtet. Soweit ich den Holländischen Text verstanden habe konnte Peter dabei einen Kolben der BSA Type A65 mit einem Durchmesser von 75,75mm verwenden. Der Kolben hat die Hepolite Powermax Referenz Nummer 18526/KR und war bei entsprechenden BSA Triumph Händlern einfach zu beziehen. Der Kolben hat gegenüber dem Toyotakolben den Vorzug, einen Dom mit Aussparungen für die Ventile zuhaben. Der Kolbenbolzen ist mit einem Durchmesser von 19,05mm gerade noch einwandfrei im Pleuel der Regina zu lagern (neue Buchse notwendig). Der Preis der Kolben war in Holland 2 Stück für 323 Gulden; in England soll es noch etwas billiger sein. Wie mir Peter sagte sind auch 70mm Kolben von BSA erhältlich die dann für die 350er Regina gut zu verwenden wären. Weiter berichtete Peter von Ventilen des Chevrolet „big block" Motors, dessen Ventile würden im Durchmesser des Tellers passen nur der Schaft müßte gekürzt werden. Zum Durchmesser des Ventilschaftes liegen mir keine Informationen vor.

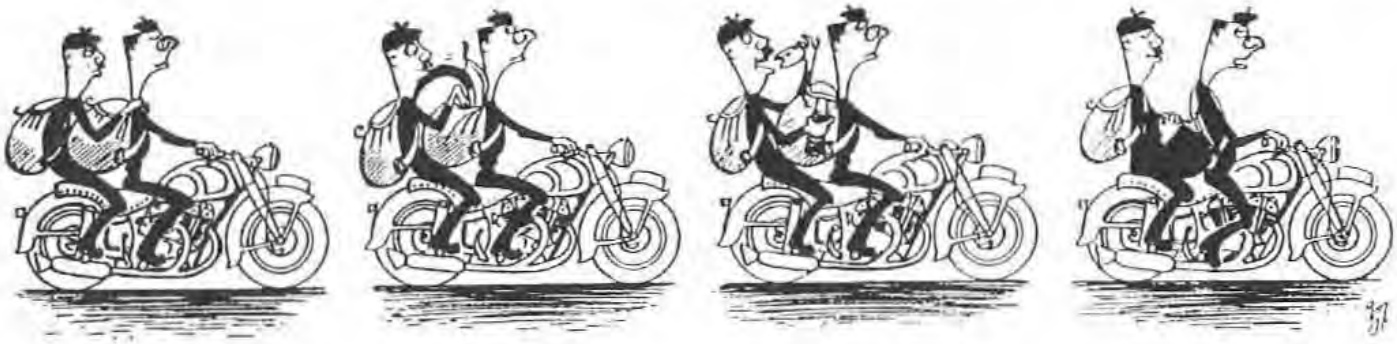
Laubersheimer
Verfahrenstechnik GmbH
Schlachthofstr. 12
76829 Landau
Telefon 06341/4241



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

Instandsetzung von Zündmagneten
schnell und kostengünstig

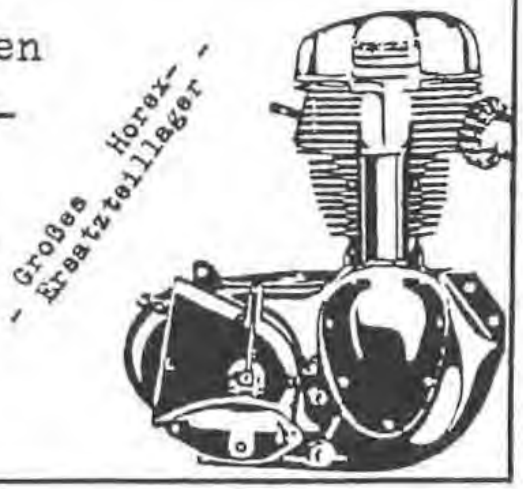
Gleichstromanker wicklen 130,-200,-
Zündspulen wickeln DM 85,-
Drehstromanker im Tausch DM 130,-
Auf sämtliche Arbeiten und Produkte
1 Jahr Garantie
Bitte kostenlose Preisliste anfordern
Postversand jeden Tag; auch ins Ausland



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!



Fehlender Eigentumsnachweis!

Rahmenfragment in Mannheim gekauft, Bar ohne Rechnung gezahlt. Mit eigenen und zugekauften Ersatzteilen komplettiert. Nach einigen Jahren restauriert. Nie im Besitz von irgend welchen Papieren für dieses Fahrzeug gewesen. Was tun ?.
Zwei Wege stehen offen! Siehe auch Markt 2/95 S.46. Tel.06131-992-0

1. Man besorgt sich einen alten Fahrzeugbrief der von der Type zum Fahrzeug paßt. Sodann bittet man einen Freund oder Verwanden einen rückdatierten Kaufvertrag zum Brief passend zu erstellen. Weiter läßt man sich von Kraftfahrzeugbundesamt in Flensburg eine Unbedenklichkeitsbescheinigung für das im Brief genannte Fahrzeug ausstellen. (Diese bescheinigt, daß das KFZ zur Zeit nicht gestohlen gemeldet ist; die Betonung liegt auf zur Zeit.) Zum Schluß trimmt man den in Mannheim erworbenen Rahmen auf die Papiere. Sodann ab zur Zulassungsstelle und zum TÜV. Dies ist der nicht legale Weg und kann, sofern es herauskommt, zu Problemen mit dem Staat führen.
2. Der korrekte Weg führt, wie in §25 der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung beschrieben, über ein Aufgebot welches im Verkehrsblatt zu veröffentlichen ist. Flensburg, Zulassungsstelle und TÜV sind weiterhin notwendig. Die technischen Daten des zuzulassenden Fahrzeuges kann man einem alten Brief, eines gleichen Fahrzeugtypes, entnehmen. Das Umstempeln des Rahmens muß unterbleiben, da im Aufgebot die originale Fahrgestellnummer des Rahmens Verwendung findet.

Siegfried 05021-5623 hat uns das Buch „Besserfahren mit dem Motorrad" von Waldemar Burghard 1955 zur Verfügung gestellt. Das Kapitel „Gut geschont ist halb verdorben" so wie die Karikaturen mit dem dünnen Motorradfahrer und der roten-Nase haben wir diesem Buch entnommen.

Gut geschont ist halb verdorben

Vom schnellen Fahren

Sie haben eine funkelnagelneue Maschine; eingefahren und vollgasfest, gesund an Herz und Gliedern. Erhalten Sie sie gesund. Krankenversicherungen für Motoren sind noch nicht in Mode.

Eilige Zeiten

Sie wollen vorwärtskommen. Sicher, schnell und zu jeder Tages- und Nachtzeit.

Der Motor hat uns in die Lage versetzt, morgens in Hannover loszufahren, in Frankfurt zu Mittag zu essen und abends in München in Gips zu liegen. – Aber das gehört eigentlich zum Obenbleiben.

Die Leute haben es eben eilig.

Doch wenn wir auch alle Reginas oder R 68 hätten, immer noch wird es Leute geben, die zu spät ins Büro kommen. Diese Erkenntnis ist irgendwie beruhigend.

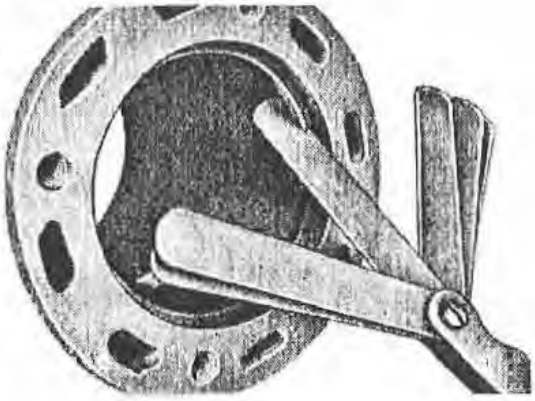
Aber nicht nur die Eile zwingt uns zum Jagen. Ein Muskel, der nicht entsprechend seiner Veranlagung bewegt wird, verkümmert. Ein Sportler trainiert, aber er legt sich nicht ins Bett, um in Form zu bleiben.

Wer rastet, der rostet. –

Motoren haben gelegentlich verblüffend menschliche Eigenschaften.

gegen dieses Wandern gesichert. Auch den Stift wegzuschaben, ist deshalb nicht nur unnötige Arbeit, sondern reine Verkennung der Tatsachen. – Darum steht es auch hier.

Die Stoßfuge eines jeden Ringes muß bei rundum in die Nut gedrücktem Ring deutlich sichtbar sein. Zuviel schadet absolut nichts. Zu wenig macht den Motor lahm und bringt den Kolben in der Ringgegend zum Klemmen.



Zur Messung des Ringstoßes wird der Ring in den Zylinder gesetzt und die Breite der Stoßfuge mit dem Spion kontrolliert.



Das kommt bei viel zu geringem Ringstoß heraus. Hier ein Zweitaktkolben. Ringenden abgebrochen; Nutenschultern und Sicherungs-Stifte ausgeschleudert.

Leichte Nachbehandlung

So sind wir den Klemmursachen des Kolbens auf die Spur gekommen und haben so ganz nebenbei noch allerhand von den Innereien eines Motors gelernt.

Und noch ein Tip: Ich wechsle nach spätestens 200 Kilometern das Öl, wenn ich den Zylinder heruntergehabt habe. Ich rate Ihnen das auch. So sauber, wie das Öl werden Sie die Innereien Ihres Motors nie bekommen.

Die Holzhammermethode

Wenn Ihr Motor jetzt noch zum Klemmen neigt, haben Sie entweder ein Kellerfabrikat gekauft oder ein ausgesprochen schlechtes Stück der Serie erwischt. Beides Grund genug, zu versuchen, das Ding einem Dummen anzudrehen.

Umständehalber preisgünstig zu verkaufen, nennt man das dann wohl...

Ein Rat für die Arbeiter der Stirn

Wenn Sie die genannten Arbeiten nicht selbst machen wollen, bringen Sie den Schlitten in eine Werkstatt. Aber bleiben Sie dabei.

Lassen Sie eben diese Arbeiten ausführen, auch wenn man Ihnen etwas anderes rät. Lassen Sie sich auf keine Debatten ein. Sie können als Kunde alles verlangen. Tun Sie's wie beschrieben. Auch wenn's schwer fällt.

Was der Motor will

Alle heutigen Motoren sind Hochleistungsmotoren. Sonst ließen sich die Dinger gar nicht verkaufen. Mit Hochleistung wollen sie laufen.

Ihre Leistung holen sie aber aus der Drehzahl. Höchstleistung ist nur bei Höchstdrehzahl zu erwarten. In allen Gängen. Aber die Übersetzung muß so sein, daß die Höchstdrehzahl auch tatsächlich erreicht wird. Unsere Motoren wollen drehen, drehen, drehen. So wird die Maschine geschont.

Großer Gang bei kleiner Tourenzahl, das machen Anfänger. Ventilklemmer, ausgeleierte Lager, nach 10 000 Kilometern werkstattreife Zylinder sind die Folge. Das aber ist beinahe die Regel.

Rasen und jagen ist zweierlei. Es gibt Leute, die glauben, bei 60 km/h Schnitt zu fahren wie der Leibhaftige, weil eben derselbe sich vor jeder Kurve auf den Tank hockt. Andere fahren auf bundesüblicher Einheitsstraße Schnitte so um 80 km/h herum und denken sich gar nichts dabei.

Man findet eben solche und solche.

Die guten Schnitte werden nicht mit hoher Spitzengeschwindigkeit, sondern mit Beschleunigung geholt. Das ist ungefährlicher und besser. Für Motor und Fahrer.

Die beste Beschleunigung bringt der Motor also bei Vollast – will heißen, voller Drehzahl. Nicht Vollgas! Ein Motor, der bei 5700 Umdrehungen pro Minute seine Höchstleistung abgibt, tut das mit der ihm eigenen Sturheit eben

immer nur bei 5700 Umdrehungen, ohne Rücksicht auf Gang und Gasmenge.

Man mag ihm im großen Gang bei halber Drehzahl Vollgas anbieten, glucksend und zuckend wird er es schlucken. Vielleicht. Beschleunigung aber ist das nicht.

Mit mindestens Dreiviertellast will Ihre Maschine laufen. So wird sie geschont. Unter Berücksichtigung aller Umstände am meisten geschont.

Ihnen ist das zu schnell? Kaufen Sie sich eine kleinere.

Und dann setzen Sie sich ganz kurz einmal mit einigen technischen Daten auseinander. Darin liegt das ganze Geheimnis des schnelleren und sicheren Fahrens.

Die Regina I z. B. leistet bei 5700 Umdrehungen pro Minute 18 PS und erreicht dabei 115 km/h. Ehrliche km/h. Ohne die Gequetschten. Für unsere Zwecke genügt es anzunehmen, daß bei 115 km/h eben diese 5700 Umdrehungen erreicht werden.

Nun ist Regina im Vierten 1 : 1, im Dritten 1,33 : 1, im Zweiten 1,81 : 1 und im Ersten 3,25 : 1 übersetzt. – Wenn man im vierten Gang also 115 km/h mit Vollast fährt, dann kann man im Dritten

$$\frac{115 \times 1}{1{,}33} = 86 \text{ km/h}$$

im Zweiten

$$\frac{115 \times 1}{1{,}81} = 63 \text{ km/h}$$

und im Ersten

$$\frac{115 \times 1}{3{,}25} = 35 \text{ km/h}$$

fahren. – So kann man die Höchstleistung in den Gängen für jede Maschine berechnen. Bis dahinauf wird jeder Gang beim Beschleunigen ausgefahren. Das will der Motor. Er jubelt, du hörst es.

Im Vierten aber unter die für den zweiten Gang errechnete Geschwindigkeit zu gehen, ist eine der Todsünden. Wenn man die errechneten Geschwindigkeiten nach oben abrundet, passiert ganz bestimmt noch nichts. Läßt man den Motor für längere Zeit aber wesentlich höher drehen, dann ist das falsch, denn die Leistung fällt beim Überdrehen des Motors rapide ab.

Außerdem geht das auf die Lager. Besonders bergab. Schnatternde Ventile sind das sicherste Zeichen.

Sie lächeln, ob der Zahlen, die Sie errechnet haben? Sie sehen sich Ventile aus dem Keller klauben, Sie sehen Ihre Pleuelstange durchs Gehäuse gucken. Glauben Sie mir um des heiligen Christophorus willen: So dürfen Sie Ihre „Mühle" laufen lassen. Dafür ist sie gemacht. So müssen Sie sie laufen lassen. Die kleinen; und die großen erst recht. Ich beschwöre Sie . . . Sie müs-

Treffen - Ausstellungen - Märkte

-Ausfahrten führt der Horex-Club Taunus durch am: 23.4 / 14,5 / 21.5 / 25.6 / 1+2.7 / 23.7 / 20.8 / 24.9 / 22.10. Gäste sind willkommen.
Info Maria 06172-81898

+ 2 bis 5.6. Die 41-igste Horex Sternfahrt geht nach Braunschweig. Info Ulrich 0531-690177

+9 bis 11.6. Horex-Treffen Norwegen Info bei Magnus Dahle Tel. 0049-51-482333. Siehe auch HB 4/94 Seite 2.

+29 und 30.7 Treffen und Markt am Gasthaus „Wirzenborner Liss" 56410-Monterbaur Wirzenborn. Info. Peter 02602-8706

+ 14 bis 16. 7 Sommertreffen der Horex und Gespannfreunde Mainkling Info bei Fritz Tel 07959- 634

+ Diese Zeichen bedeuten: neu, wichtig oder verändert.

sen . . .

Und immer schön für Temperatur sorgen. Die ersten 15 Minuten sind bei Maschinen ab 350 Kubik zum Anwärmen da. . . Und für die leichtere Preislage die ersten 5 Minuten. Heute, morgen, immer . . .

HOREX-NEUTEILE

PUTSCH-BERGER

Tel. 0202-473713

elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

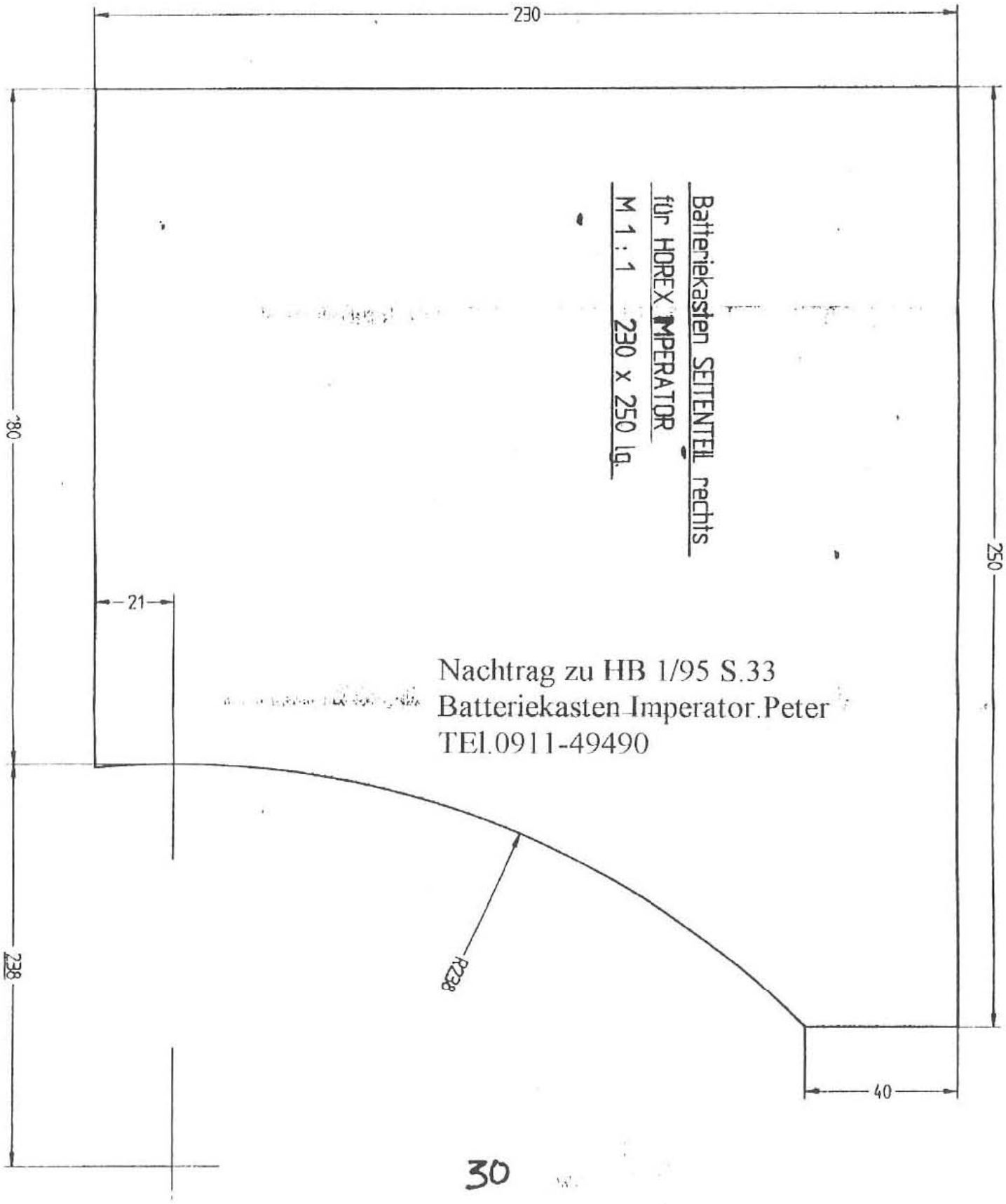
- DKW 125, DKW 175, MZ, MAICO
- NSU MAX, NSU CONSUL, HOREX, ADLER
- BMW R25/26, BMW R50/60, BMW R51/2
- MATCHLESS, AJS, SAROLEA
- Sonderanfertigung für fast alle Modelle

ELEKTRONIC-DATA KLEIBER GMBH

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

Sind Halbschalen noch zulässig?

Wenn wir der Markt 1/95 S. 230. Tel.06131-992-0 glauben (die dürften es wissen) gilt bis auf weiteres die Ausnahmegenehmigung von 1988 nach der Helme nur die alte DIN 4848 von 1970 erfüllen müssen. Also kein Polizist und keine Versicherung hat etwas dagegen wenn jemand den Cromwell oder Römer aufsetzt. **Ja!**



Neues aus dem Händlerkreis!

-Ammon Tel. 09721-86058 bietet ab sofort Duplexkettenradsätze für Regina0,01,02,03,06. Weiter sind neue Steuerradsätze (Nockenwellenrad aus Alu) mit Ölpumpenrädern für Kolbenpumpe oder Zahnradpumpe erhältlich. Das Aluminiumrad gibt es bei Ammon in drei Größen, um ein korrektes Zahnflankenspiel einstellen zu können. Weiter sind bei Ammon neue 18Liter Tanks verchromt zu erhalten. Der neue 695 Bildpositionenkatalog ist anzufordern.

-Sigmund Papst Tel. 06851-70164 hat die R2 Nocke für Imperator neu aufgelegt. Die Nocke wird aus bestem EC 80 Stahl gefertigt. Die Nockenlaufbahnbreite wurde etwas vergrößert um mit breiteren Kipphebeln dem Verschleiß vorzubeugen. Wer alt R1 oder R3 Wellen überarbeitet haben möchte wende sich ebenfalls an Sigmund, der diese Arbeiten mit Können und Präzision durchführt.

-OBS Tel. 07131-482000 bietet alle Dichtungen für Regina und viele für Imperator an. Die Preise sind moderat, sie beginnen bei 3,-DM für die Ventildeckeldichtung der Regina und enden bei 45,-DM für die eingefaßte Kopfdichtung der Imperator400. Weiter sind Ventile, Führungen aus Guß und Sondermessing sowie Kolben dem Original entsprechend bei Otto erhältlich. Des weiteren Bietet OBS auch Kurbelwellenreparatur, Zylinderschleifen und Kopfüberholen an.

-Für 13,-DM ist bei Paul Nauwelaers in Brüssel Tel.0032-2-7670388 (Paul spricht hervorragend Deutsch und Englisch) eine 45ig seitige Edition zum Thema Regina erschienen. Die Edition ist im Format A4 im Kopierverfahren erstellt. Uns hat dieselbe sehr gefallen, und wir können sie nur weiter empfehlen.

Horex-Buch

Wie mir aus unterrichteten Kreisen bekannt wurde soll unser Leser Martin Tel . 02941-22726 an einem Horex-Buch arbeiten. (Unser eigenes Projekt ist ja zur zeit Tod, mangels Autor) Wir wünschen Martin viel Erfolg und uns eine wunderbare Lektüre. Sollte bei Martin Interesse am teilweisen Vorabdruck bestehen, so stehen wir für jede Untat zur Verfügung.

"Neuer Schweizer H O R E X Verein"

Noch im vergangenen Jahr 1994 haben Schweizer H O R E X Fahrer einen neuen Verein gegründet.
Sie nennen sich "Schweizer H O R E X Veteranen"
Der Start ist gut geglückt, so haben sich doch am Gründungstag 21 Mitglieder eingeschrieben, und in den vergangenen Wochen sind noch einige hinzu gekommen.
Der Verein wird von Alfred Fleischer als Kapitän geleitet.
H O R E X- Treffs und Veranstaltungen möchten sie vermehrt ins Auge fassen. Auch in absehbarer Zeit einmal die Internationale H O R E X- Sternfahrt in die Schweiz zu bringen, ist ihr Ziel.
Bereits haben sie eine Oldtimer Motorrad-Ausstellung gut über die Runden gebracht.

Clubadresse: "Schweizer H O R E X Veteranen"
Alfred Fleischer
Flücke 40
CH- 5616 Meisterschwanden
Tel. 0041 57 27 17 31

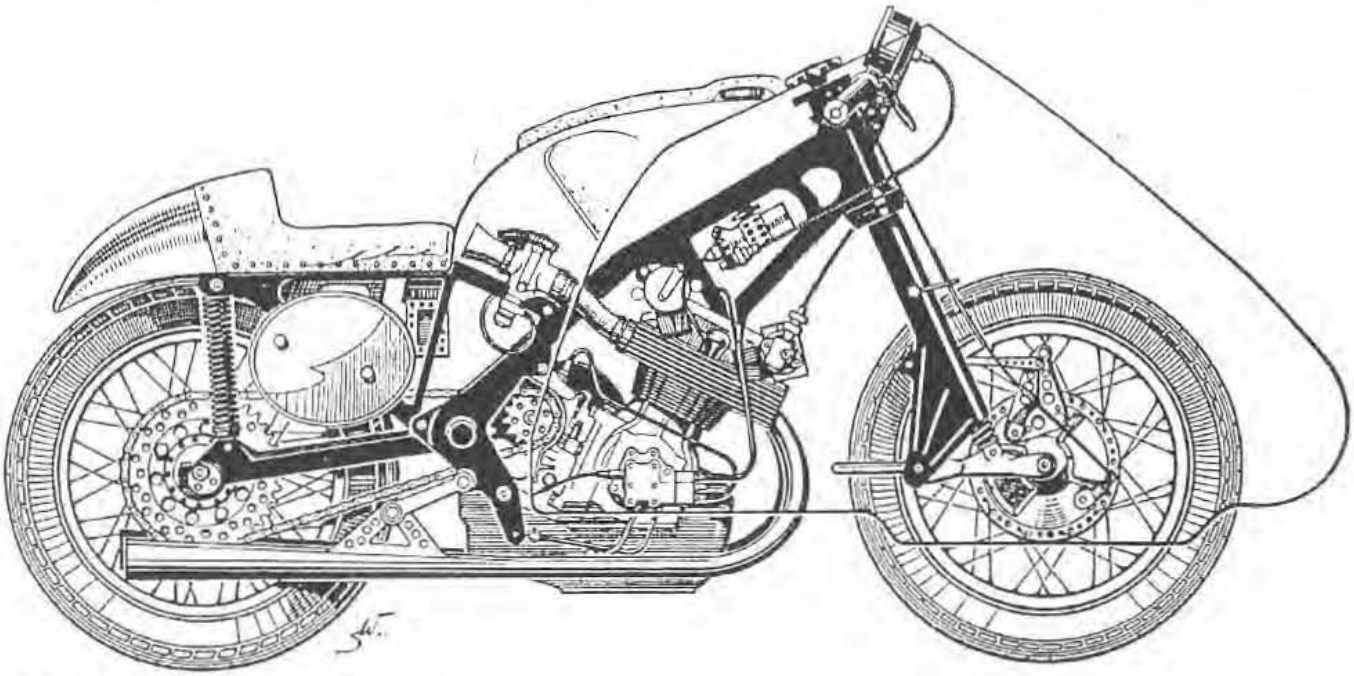
SCHWEIZER HOREX VETERANEN

Die Pressemitteilung zur 350er Rennhorex die allgemein als Apfelbeck-Horex bekannt ist, obwohl sie im wesentlichen auf dem Brett von Schlachter entstanden ist, hat uns Ingo Tel.030-4348224 zugesandt. Der Rahmen dieser 350er wurde bei Wuring (AWD) in Ratingen gebaut. Danke Ingo.

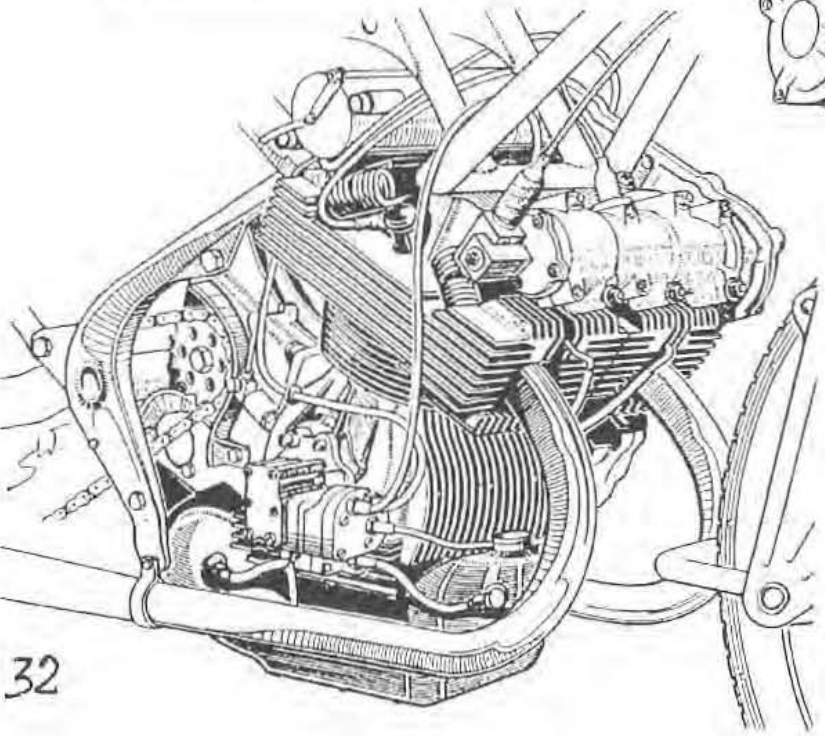
HOREX

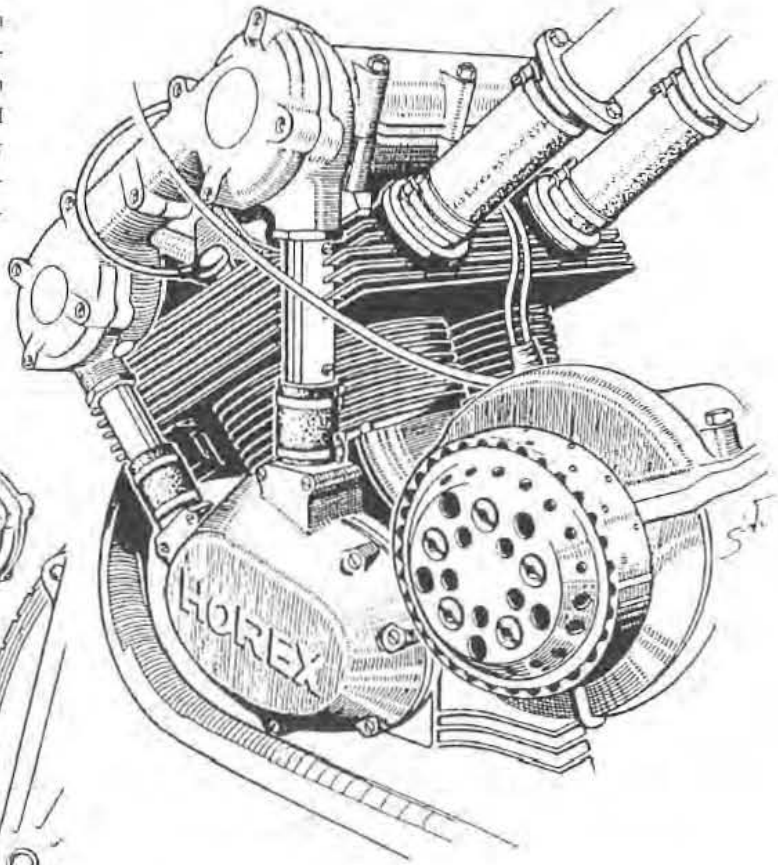
Eine Rennmaschine

350 ccm



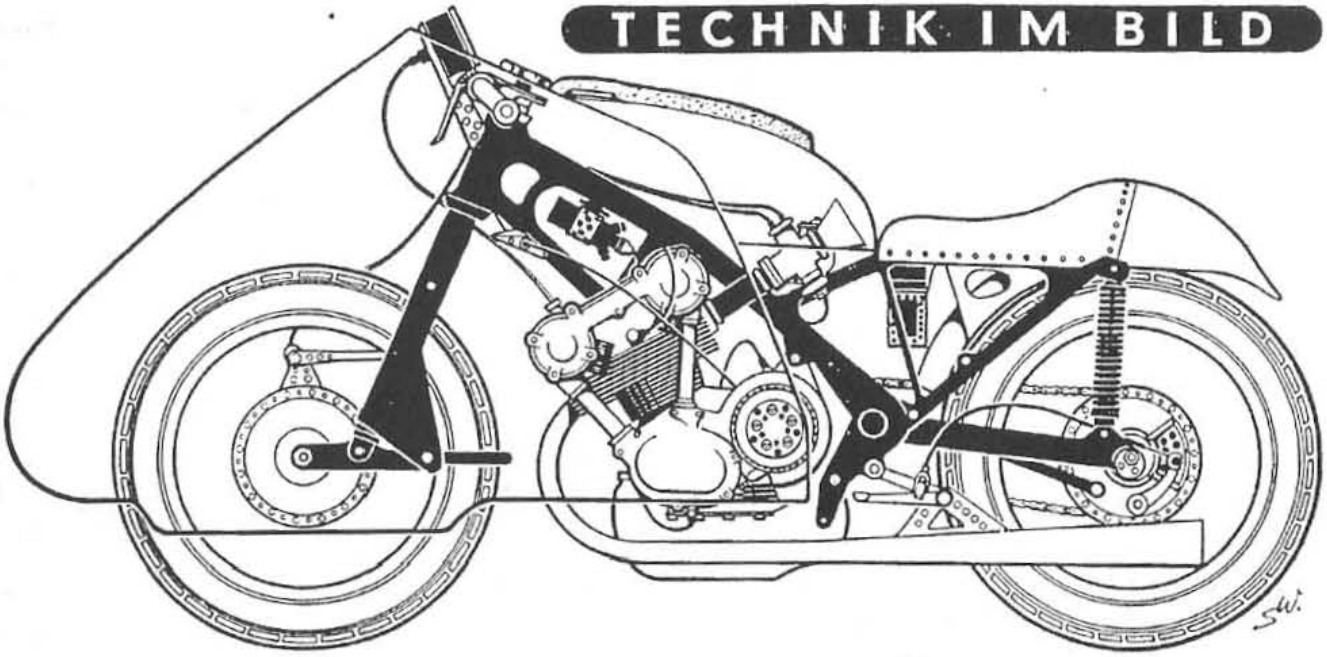
Viele interessante Details — auch vom und für den Serienbau — enthält eine moderne Rennmaschine. Wir sehen in diesem Beispiel das steife Rückgrat-Fahrgestell und eine ausgeklügelte Schwingen-Federung vorn und hinten. Nur durch einwandfreie Straßenhaltung lassen sich die vielen PS „auf den Boden bringen." Dazu kommt eine Karossierung (hier nur in Umrissen angedeutet), die erst die organische Verbindung zwischen Fahrer und Maschine schafft und für geringen Gesamtluftwiderstand sorgt.



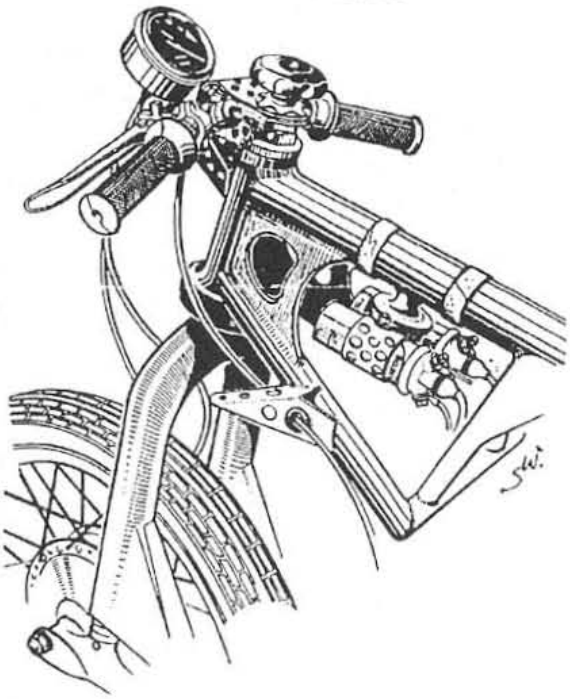


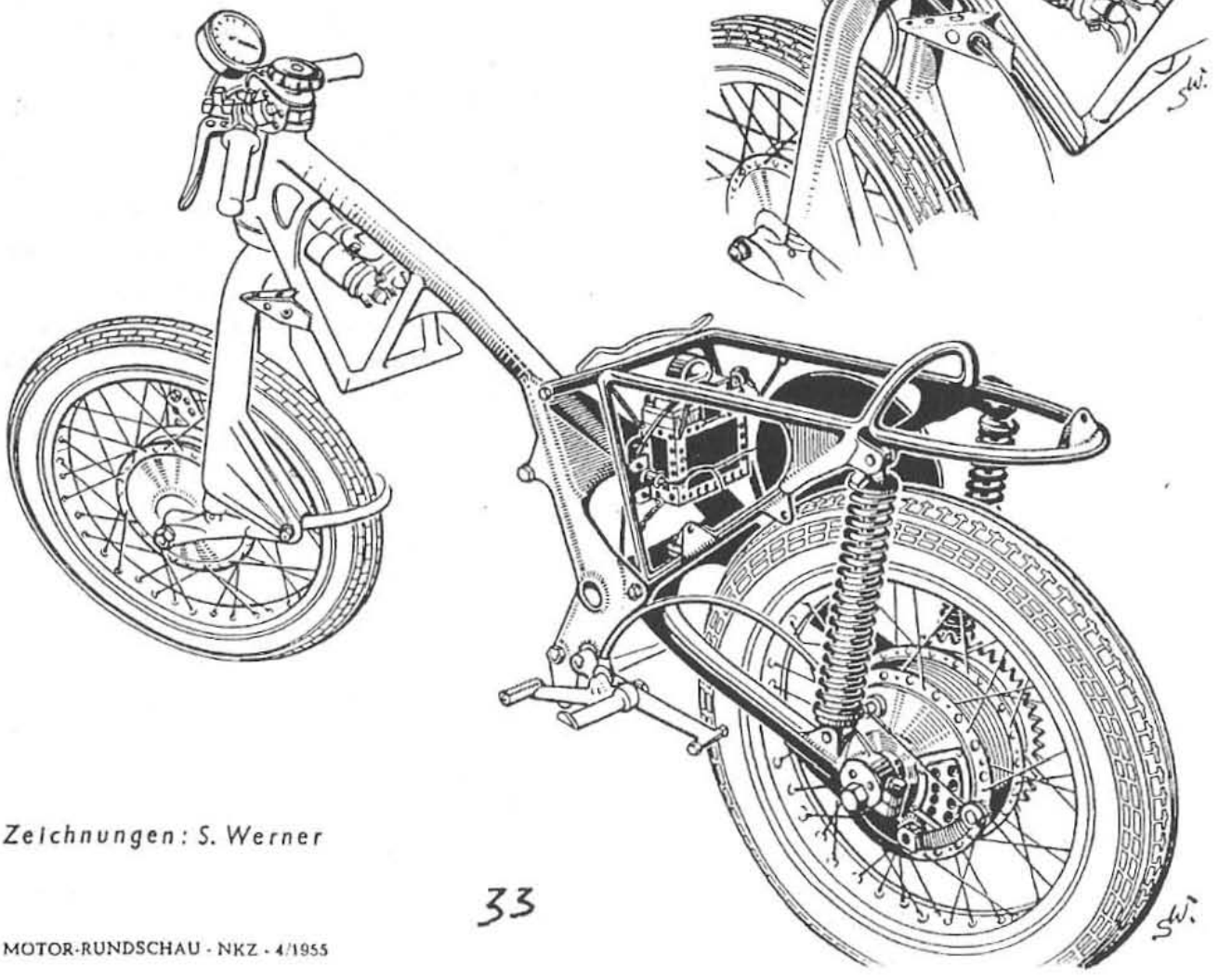
Die Leistung dieses 350-ccm-Motors betrug zunächst 45 PS bei 9500 U/min und wurde dann auf 48 PS bei 9800 U/min gesteigert.

TECHNIK IM BILD



Der Motor sieht ganz von der Seite wie ein Einzylinder aus, weil die beiden Zylinder nebeneinanderstehen. Es ist damit der Typ des Parallel-Zweizylinder oder einfach des „Twin". — Besonders auch die beiden Zeichnungen links zeigen Details, wie die sehr breite Verrippung dieses thermisch so hoch belasteten Motors oder die Lage der beiden Nockenwellen auf dem Zylinderkopf (Königswellenantrieb).





Zeichnungen: S. Werner

Als es nach dem Krieg wieder mit dem Bau von Motorrädern losgeht, bringt Horex mit seiner 350 ccm ,,Regina'' eine Maschine auf den Markt, die in dieser Hubraumklasse zum Bestseller werden soll. Die Grundkonzeption stammt von der Vorkriegsmaschine SB 35, die erstmals 1938 auf den Markt kam.
Mit der ,,Regina'' fangen auch die sportlichen Aktivitäten wieder an. Firmenchef Fritz Kleemann ist sehr sportbegeistert, nahm er doch vor dem Kriege selbst an Rennveranstaltungen teil.
Als einer der ersten kann Friedel Schön mit einer frisierten Maschine einige Erfolge erringen. Doch mit einer 350er will man sich nicht begnügen. So entsteht eine 500 ccm 2-Zylinder Twin mit einer obenliegenden Nockenwelle, die über Kette angetrieben ist. Unter dem Namen ,,Imperator'' wird sie 1951 in Frankfurt bei der Motorradausstellung der Öffentlichkeit vorgestellt.

Bei verschiedenen Rennen wird diese Maschine eingesetzt, doch ohne den gewünschten Erfolg. Deshalb baut man für 1952 eine vollkommen neue 500 ccm Rennmaschine. Es ist eine Doppelnocken-Twin, die hauptsächlich von Friedel Schön und Kurt Mansfeld mit unterschiedlichem Erfolg gefahren wird.
Daneben entwickelt Roland Schnell, ein guter Techniker und Rennfahrer, im Auftrag von Horex eine neue 350 ccm 1-Zylinder Doppelnocken-Rennmaschine. Die Konstruktion ist auf Anhieb sehr erfolgreich und bringt seinem Erbauer gleich im ersten Rennjahr die Deutsche Meisterschaft. Später gibt es die Maschine noch in einer 250- und auch in einer 500-ccm-Version. Die Maschinen werden in kleiner Serie hergestellt und an Privatfahrer verkauft, die damit zahlreiche Siege herausfahren.
1953 erscheinen neue 500 ccm Rennmaschinen, die aber auch nicht so recht laufen wollen. So entschließt man sich, das 500er Projekt zu stoppen.

Da man aber unbedingt im Renngeschehen weiter mitmischen will, setzt man auf die 350er Klasse. Man könnte zwar die ,,Schnell-Horex'' einsetzen, doch man will etwas vollkommen Eigenständiges schaffen. So entsteht die ,,Apfelbeck-Horex''. Ludwig Apfelbeck, ein gebürtiger Österreicher und Viertakt-Spezialist, wird mit diesem neuen Projekt beauftragt.

Das Ergebnis ist eine stilistisch einmalig schöne Maschine, die über einen 2-Zylinder Twin mit zwei obenliegenden Nockenwellen, über Kette angetrieben, verfügt; Bohrung und Hub 60 x 61,5 mm, die Leistung beträgt ca. 46 PS bei 9800 U/min. Der Motor sieht ungemein bullig aus. Um ihn überhaupt im Fahrwerk unterbringen zu können, wird er etwas nach vorne geneigt. Der Rahmen bleibt nach vorne offen.
Der erste Renneinsatz ist im Juli 1954 beim Feldberg-Rennen unter dem Fahrer Georg Braun, der einen guten 5. Platz herausfährt. Sieger ist August Hobl mit der 3-Zylinder Werks-DKW. An dieser Maschine kann man sich gut orientieren, will man international vorne mitfahren, denn gegen Mitte der 50er Jahre ist die 3-Zylinder DKW eine der Spitzenmaschinen dieser Klasse. Als nächstes Rennen kommt der GP von Deutschland auf der Solitude vor den Toren Stuttgarts. Vor über 400.000 (vierhundertausend!) Zuschauern gibt es einen 6. Platz. Sieger ist Ray Amm auf Norton. Eigentlich ist das Ergebnis nicht schlecht, wenn man bedenkt, daß die gesamte internationale Spitzenklasse am Start ist (außer MV) und der Zeitabstand zu Platz 4 nur 6 Sekunden beträgt. Am Norisring in Nürnberg reicht es mit Motorenproblemen nur zu einem Platz im Mittelfeld. Schotten bringt einen 5. Platz.
Dann geht es zum GP der Schweiz nach Bern. Im Training sichert sich Georg Braun den 5. Startplatz. Die Maschine läuft gut. Im Rennen aber muß er schon in der 1. Runde wegen Ventilschaden aufgeben. Es siegt Fergus Anderson aus England auf Moto Guzzi, der sich am Ende der WM-Saison auch den Titel holt.

Bei der Deutschen Meisterschaft kommt mit ganzen 7 Punkten nur ein 7. Platz heraus. Der Viertplazierte (Hoffmann auf DKW) hat allerdings auch nur 2 Punkte mehr. Vergessen darf man nicht, daß man bei den ersten Rennen in Hockenheim und am Nürburgring noch gar nicht startet, da die Maschine zum Saisonbeginn noch nicht fertig ist.

Besser läuft es für Braun in der 500-ccm-Klasse. Hier wird er mit der „Schnell-Horex" Vizemeister hinter Walter Zeller auf BMW-RS. Überraschend zieht sich Horex gegen Ende des Jahres offiziell vom Rennsport zurück. Die Maschine wird verkauft.

Beim Saisonauftakt 1955 in Dieburg bringt sie der BMW-Fahrer Hans Bartl an den Start. Obwohl die Maschine über den Winter umgebaut wird, ist sie immer noch ein „Problemkind". Dieses erkennt auch Bartl sehr schnell und geht zu DKW. Schon beim GP von Belgien fährt er als 4. Werksfahrer neben Wünsche, Hobl und Hoffmann eine 3-Zylinder Werksmaschine. Die Horex verschwindet in der Versenkung.

Doch plötzlich taucht sie 1958 in Hockenheim wieder auf. Der Fahrer ist der bekannte Tüftler Fritz Kläger, der die Maschine bei internationaler Beteiligung auf den 3. Platz bringt. Beim Internationalen Sachsenring-Rennen gibt es einen 4. Platz. Beim Schluß der Deutschen Meisterschaft kommt ein 3. Platz heraus. Dazu muß man aber sagen, daß es nur ganze drei Rennen gibt, die zur Meisterschaft zählen. Ein Jammer — der nationale Motorsport steckt in einer Krise!

Im Jahr 1959 gibt es keine nennenswerten Erfolge. Obwohl Kläger mit viel Mühe die Maschine standfest kriegt, muß er erkennen, daß er als Privatmann nicht gegen die Werksteams ankommt.

MV mit seinen Mehrzylindern beherrscht die internationale Szene. Mit diesen Maschinen wird John Surtees berühmt.

Die Horex-Konstruktion geht immerhin auf das Jahr 1953/54 zurück und die letzten Erfolge fährt Kläger überwiegend bei nationalen Bergrennen heraus. Auf seiner Hausstrecke, dem Freiburger Schauinsland-Rennen, holt er sich 1960 sogar den 2. Platz. Beim Ratisbona-Bergrennen 1961 einen 3. Platz und schließlich beim Schauinsland-Rennen im selben Jahr den lange ersehnten Sieg.

Das ist ein krönender Abschluß und das Ende zugleich. Denn ab 1962 ist sie nicht mehr auf den Rennstrecken zu sehen. Kläger fährt ab 1962 in der 250-ccm-Klasse eine selbst frisierte NSU-Sport-Max. International sind die Japaner schwer im Vormarsch.

Schon seit Mitte der 50er Jahre geht die europäische Motorradindustrie schweren Zeiten entgegen. Das zeigt sich auch bei Horex. Die „Apfelbeck-Horex" wird 1954 vom Werk als „Vorstudien-Twin für weitere Planungen in der 350-ccm-Klasse" bezeichnet. Bei diesen Studien bleibt es auch. Heute ist dieses einmalig schöne Stück bei manchen Veteranen-Veranstaltungen wieder zu bewundern.

TW

Der Teufel steckt im Detail.

Unter dieser Überschrift hat in der Zeitschrift „Der Maxfahrer", von Dieter Kaiser Tel. 02403-33224, Dieter Vetter folgendes zu berichten. Sollte die Horex unter Vollast das Stottern anfangen, so kann das an zu schwachen Benzinzufluß in die Schwimmerkammer liegen. Jeder kennt das verstopfte Drahtsieb an der Anschlußschraube der Schwimmerkammer. Aber dieses Sieb kann sauber sein und trotzdem den Zufluß behindern. Dies ist möglich, wenn die Lötstelle des Siebs etwas breit geraten ist und an einer Durchflußbohrung dieser Verschraubung zu liegen kommt. Also wer mit solchen Problemen kämpft sollte dies überprüfen.

ANZEIGEN

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

Verkaufe oder Tausche: LM-Felg Imperator 18"Weimann+Speichensatz. Kurbelgehäuse, Steuerseite u. Primärtrieb für E1M, Fußrast. für Resi, Dehnfeld-Bank, DKW-RT350 Vorderradbremse, Scheinwerfer Bosch1928. Literatur:NSU Hauspost 49/50, NSU Kamerad Motorrad 1938, Indian News 1936. Suche für Regina: Öltank,Nockenwelle mit Allurad für 03, 400er Motor, 400er Zylinder 76mm auch beschädigt, Fußrasten.
Ingo 030-4348224

Suche: Lima T5/T6 Bosch Bj. 38- RD ½ U30/6/2000 LS 7 linkslaufend. Magnet für T5 Bj. 28 Bosch DIA LS 39 linkslaufend. Vierganggetriebe 4-Bolzen stehend für S6. Tank für S6. Zylinder und Deckel mit Kolben für T5 Bj.28. Alles auch im Tausch gegen andere Horexteile. Horst 02603-6279

Verkaufe:Imperator/Resi Tank, Regina Fahrwerk mit Brief, Scheinwerfer, Werkzeugkasten etc. 680.-DM. Sitzbank- und Tankschutz-Decken in versch. Horex-Farben. Kurbelwellenstumpf links verlängert, Version für zusätzliches Kurbelwellenlager Regina3 mit breitem Gehäuse. Suche: Rundgehäusemotor, Kurbelwelle 03 sowie ganz dringend (gegen hohe Kaution) hinteres Sitzkissen der ReginaSport zum Kauf/Tausch/oder Nachbau Gepäckträger Reg. 0-4. Benno 0711-512473

Suche für Horex Imperator Vorderrad Wolfgang 08341-4953

Suche für Regina 03, Schutzbleche, Kettenkasten, Scheinwerfertopf und Werkzeugkasten. Thomas 08336-7824

Tausche zwei Reginatanks gegen einen aufbaufrtigen, Andreas 04531-83842

Verkaufe Horex Columbus S35 mit Originalpapieren. Christian
Tel. 0043-5556-75246

Jürgen fertigt silberne oder vergoldete Ohrstecker, 9mm groß, (Horex-Wappen). Intressenten bitte melden. Tel. 07950-2601

41. INTERNATIONALE
HOREX STERNFAHRT
INFO TEL. 053/273550



3. - 5. JUNI 1995
HOREX CLUB
BRAUNSCHWEIG