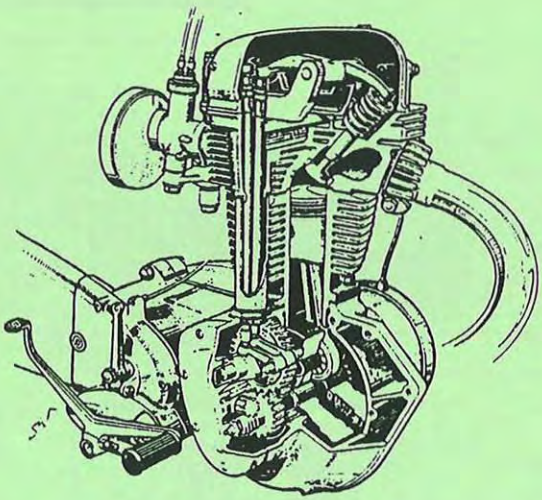
HOREX BOTE



Nr. 3/91

Preis 2,- DM

Liebe Horexianer,
ich moechte Euch mitteilen,dass ich mein Abitur bestanden habe. Ich bedanke mich hiermit fuer Eure Glueckwuensche hinsichtlich des obengenannten.Meiner Lehre als Bauzeichner steht jetzt nichts mehr im Wege. Will sagen, dass ich jetzt wieder voll beim Horex-Boten mitarbeite.Deshalb bedanke ich mich hiermit bei meinem Vater, der den Horex-Boten waehrend meines Abiturs voll uebernommen hatte.
Ich hoffe,dieses Heft gefaellt Euch,denn es sind viele Schrauber-Tips dabei.

Euer Constantin Klinger



WIR BRINGEN WIEDER GLANZ AUF IHR METALL

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

METALLHOCHGLANZPOLITUREN

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

IMPRESSUM HOREX - BOTE

Postadresse Constantin Klinger
Rotlintstr.51
6000 Frankfurt 1

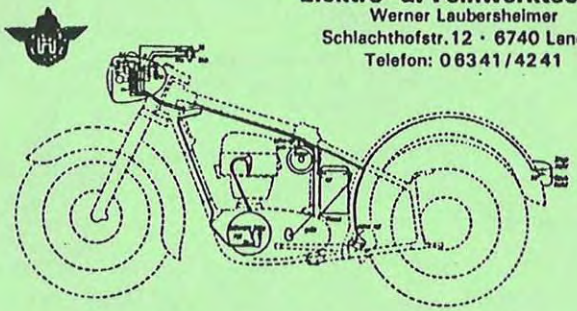
Redaktion Constantin Klinger

Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
Kto.318039303 BLZ.500 502 01

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

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

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



Neue Spannungsregler für alle Lichtmaschinen DM 130,-
Kabelbäume in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan DM 70,-
Instandsetzung von Zündmagneten schnell und kostengünstig

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

Inhalt

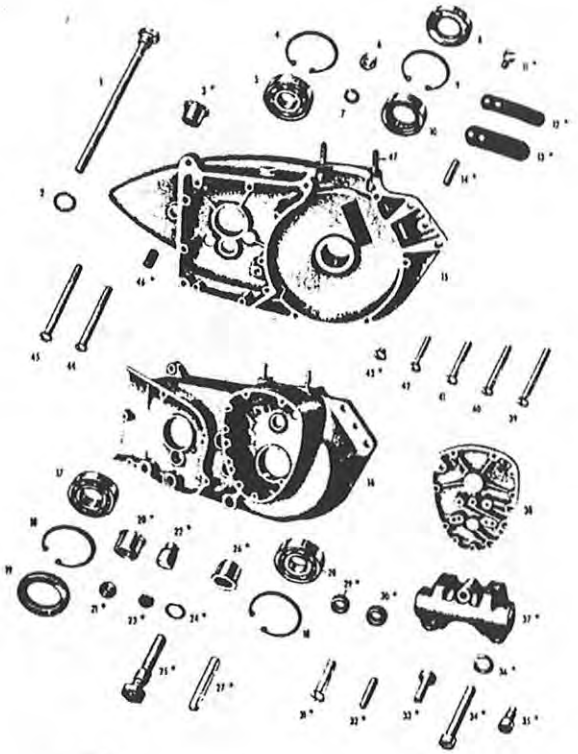
Seite
4-13 Motorrad baut am Motor der Horex Regina
13-15 Opa Geuder
16-17 Verstaerkung am Regina M.
18-19 Treffen
20-27 Beitraege
28 Anzeigen

Bild Nr.

GEHÄUSE

6a/ 1	Ölkontrollstab kompl.		24,--
6a/ 3	Buchse		18,--
6a/ 5	Ringrillenlager		18,--
6a/ 8	Simmering Kurbelwelle		14,--
6a/10	Rollenlager kompl., Um		
6a/12	Halter für Entlüfterklap		8,--
6a/13	Entlüfterklappe		8,--
6a/15	Motorgehäuse links		100,--
6a/16	Motorgehäuse rechts		198,--
6a/17	Ringrillenlager 6205 I		19,--
6a/19	Dichtung Simmering		12,--
6a/20	Büchse für Nebenwelle		18, --
6a/22	Verschlußschraube für (		3,--
6a/25	Hohlschraube kompl. fü		24,--
6a/26	Büchse für Nockenwelle		16,--
6a/27	Bolzen für Nockenhebel, 8,0 x 60 mm, gehärtet und geschliffen aus 100 Cr6	DM	12,--
6a/28	Ringrillenlager Steuerseite verstärktes Rollenlager NJ25CNA + Umbausatz für Kurbelwellenjustierung	DM	28,--
6a/33	Öldurchlaßstutzen	DM	56,--
6a/38	Motorgehäusedeckel	DM	3,40
		DM	30,--

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



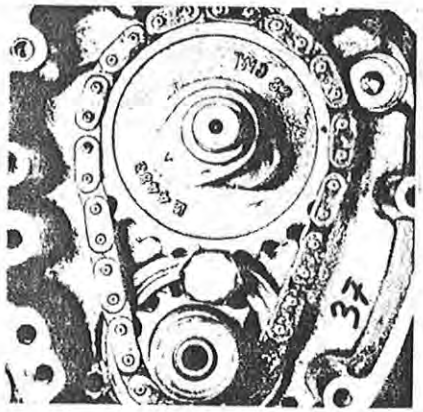
das MOTORRAD baut am Motor Horex-Regina

Fortsetzung

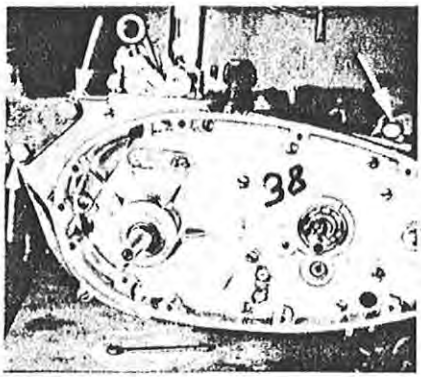


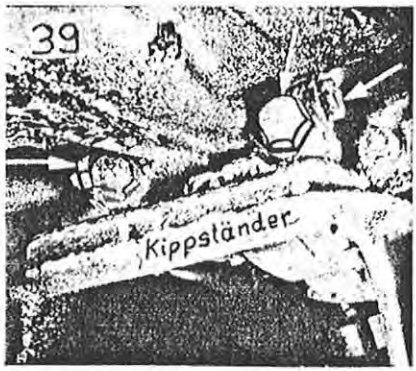
13. Handgriff:
Der nächste Deckel verschließt uns den Weg zum Abtriebsritzel. Hier sind nur zwei Schrauben zu lösen, dann läßt er sich ohne weiteres abnehmen. Diese Mutter ist mit einem Blechring gesichert, der an einer Mutterkante umgefaltet ist. Mit dem kleinen Schraubenzieher biegen wir die Sicherung zurück und setzen dann das Sperrstück Nr. 5 an das Ritzel (Bild 36). Der Steckschlüssel SW 32 paßt auf die Mutter, und der lange Hebel kommt uns wahrscheinlich hier sehr zustatten, denn gemeinhin sitzt diese Mutter sehr fest. Das Ritzel können wir dann ohne weiteres abnehmen, und auch das Schaftrad läßt sich nun mit dem Daumen in das Getriebegehäuse drücken. Übrig bleibt nur eine Leichtmetalldichtung und das Lager des Schaftrades. Das Kugellager läßt sich auch mit leichtem Druck nach innen in das Gehäuse drücken, dann wird der Sicherungsring zwischen Lager und Dichtung herausgenommen und die Dichtung mit einem Holzdorn herausgeschlagen.

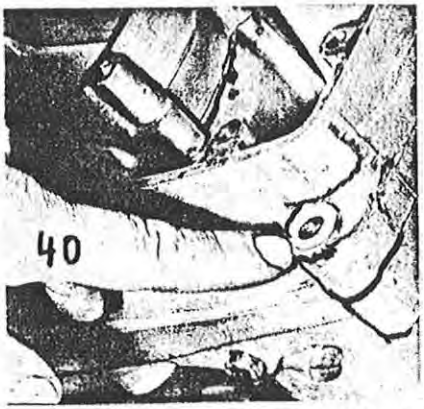
14. Handgriff:
Wenden wir uns nun dem Steuergehäuse zu. Erst einmal die sieben Schlitzschrauben lösen. Der Deckel wird diesmal nur mit dem Gummihammer vom Gehäuse getrennt, die Schraubenziehermethode ist unbedingt verboten! Hier ist nämlich keine Papierdichtung vorgesehen, so daß sich die kleinste Delle in der Dichtfläche bemerkbar macht. Der Nockentrieb macht uns ein paar Schwierigkeiten, die aber nach dem Vorhergegangenen auch wohl bewältigt werden. Zuerst nehmen wir die Stößel heraus, dann die Schlepphebel. Achtung, auf der Schlepphebelachse sind einige Distanzscheibchen, die nicht verlorengehen dürfen und deshalb gleich in die Spezialschachtel kommen! Nun schrauben wir die Spannfeder für die Steuerkette ab, und dann brauchen wir wieder Spezialwerkzeug. Die beiden Kettenräder werden mit dem Sperrbolzen Nr. 6 blockiert (Bild 37). Die Mutter auf der Kurbelwelle wird mit dem 19er Schlüssel abgeschraubt und auch in die Spezialschachtel gelegt. Sperrbolzen bleibt drin, zusätzlich wird noch der Druckpilz Nr. 3 in die Kurbelwelle gesteckt, und dann wird der Abzieher Matra WH 12 auf das untere Zahnrad aufgeschraubt. Die Druckschraube des Abziehers anziehen, wenn sich das Schneckenrad nicht gleich löst, dann nicht mit einem langen Hebel den Druckbolzen stärker anziehen, sondern einen leichten Hammerschlag draufgeben, das wirkt Wunder. Haben wir erst einmal das Schneckenrad lose, dann sind wir schon fast fertig. Hinter dem Schneckenrad steckt auf der Kurbelwelle noch ein Doppelfederring und eine Zwischenscheibe.



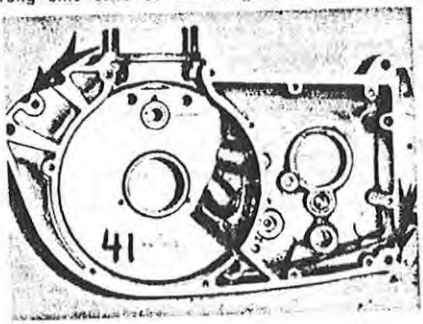
15. Handgriff:
Motor aus dem Rahmen herausnehmen, dazu sind die beiden Schrauben am vorderen Rahmenteil zu entfernen (SW 17), hinten am Rahmen ist eine 8 mm-Schraube herauszunehmen und dann etwas versteckt unterm Motor noch einmal eine lange 8 mm-Schraube (Bild 38, 39 und 40). Den Motor nehmen wir nach vorne rechts heraus und legen

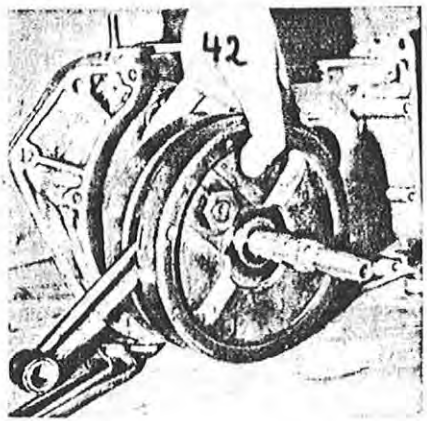


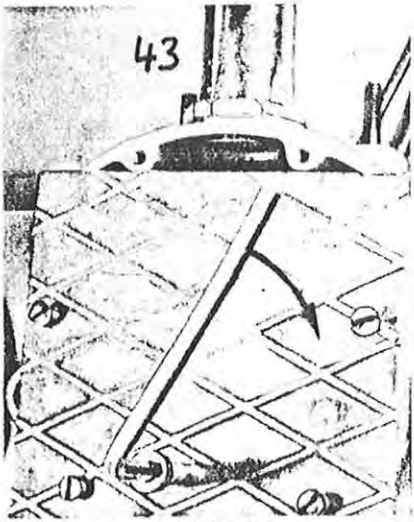




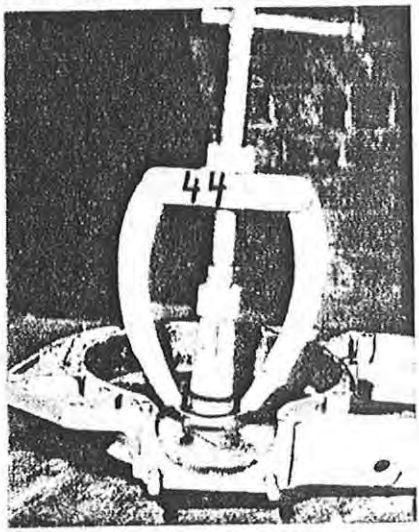
ihn mit der linken Seite nach oben auf den Arbeitstisch. Alle Gehäuseschlitzschrauben lösen, und dann mit zwei Schraubenziehern die beiden Kurbelgehäusehälften voneinander trennen. Die Schraubenzieher setzen wir an den in Bild 41 gezeigten Stellen an, da ist das meiste Material, so daß wir nachher zwei Kerben einarbeiten können, um uns die nächste Demontage zu erleichtern. Bei den Motoren der Regina 3 sind diese Einkerbungen schon werksseitig vorgesehen. Die Kurbelwelle sitzt jetzt nur noch auf der Steuerseite im Lager fest, und hier brauchen wir das letzte Spezialwerkzeug zur Demontage, nämlich die Ausdrückvorrichtung Nr. 7 in Verbindung mit dem Druckpilz Nr. 3. Mit vier der Deckelschrauben befestigen wir die Platte auf dem Gehäuse und stecken durch die 9 mm-Bohrung eine etwa 80 mm lange 8 mm-Schraube.



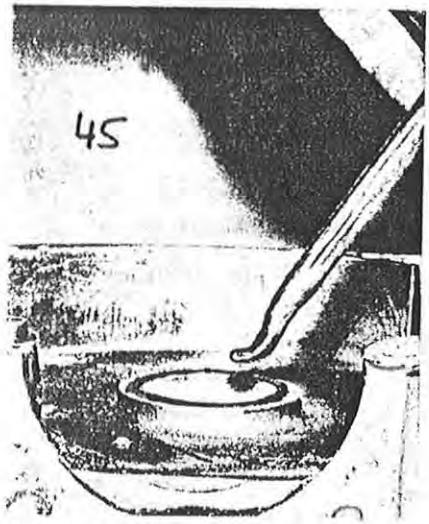




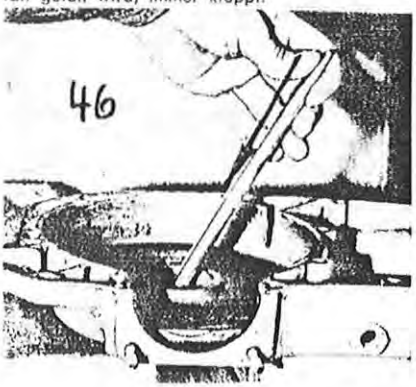
Von innen wird eine Mutter gegengezogen und mit einem 14er Schlüssel festgehalten. Dann ziehen wir die Druckschraube an, und langsam, aber sicher wird die Kurbelwelle aus dem Lager gedrückt. Hier werden keine Hammerschläge angewandt, damit würden wir höchstens die Sicherungsringe des Lagers aus ihren Nuten reißen und evtl. das ganze Gehäuse verderben, also nicht verzweifeln, wenn die Drückerei bis zum letzten Moment schwer geht, das ist höchstens ein gutes Zeichen. Zu diesem Arbeitsgang gehören die Bilder 42 und 43.

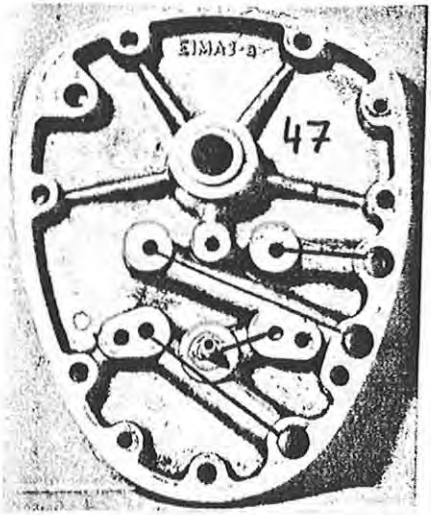


16. Handgriff:
Kurbelwellenhauptlager auswechseln. Rechtes Kurbelwellengehäuse: Die Sicherungsringe vom Kurbelwellenlager entfernen, dann das Gehäuse schön spuckheiß anwärmen. Mit einem Hartholzdorn von etwa 50 mm Länge und 48 mm Ø und unserer Kurbelwellenausdrückvorrichtung Nr. 7 pressen wir das Lager aus dem Gehäuse.



17. Handgriff:
Linkes Kurbelgehäuse: Die beiden Rollenlagerschalen bieten ein ernstes Problem. Bevor wir uns daran trauen, nehmen wir die Sicherungen, die Stahlscheiben und die Rollen heraus (jedes Lager hat 2 Sicherungen, 2 Scheiben und 17 Rollen). Nun kommt das Schwierigste, die Lagerschalen herausziehen. Es gibt dafür schöne Abzieher, die aber recht teuer sind. Bild 44 zeigt, wie ein solches Ding angesetzt wird. Wenn wir das Geld dafür sparen müssen und nicht allzu ungeschickt und grob vorgehen, dann kommen wir aber auch mit dem gewöhnlichen Montierhebel aus, den wir im Bordwerkzeug haben. Also versuchen wir's damit. Gehäuse wieder schön anwärmen, dann setzen wir den Montierhebel so ein, daß seine scharfe Kante nach außen zeigt, und stemmen diese Kante hinter die Lagerschale. Bild 45 zeigt die Haltung des Montiereisens und die Lage des Kurbelgehäuses zum Austreiben des inneren Lagerringes. Bild 46 zeigt die Lage des Kurbelgehäuses zum Austreiben des äußeren Lagerringes. Hierbei ist besonders darauf zu achten, daß die Holzunterlagen so dicht wie möglich an der Nabe des Lagers liegen, desto leichter und sicherer läßt sich der Ring herausschlagen. Daß wir dabei nicht immer auf dieselbe Stelle schlagen, sondern schön rundherum auf den ganzen Ring, das versteht sich doch wohl von selbst. Dies ist die Arbeit, die das meiste Fingerspitzengefühl erfordert, aber an sich, wenn sie mit der nötigen Liebe und Sorgfalt getan wird, immer klappt.



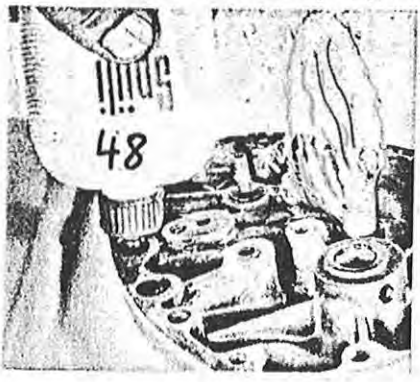


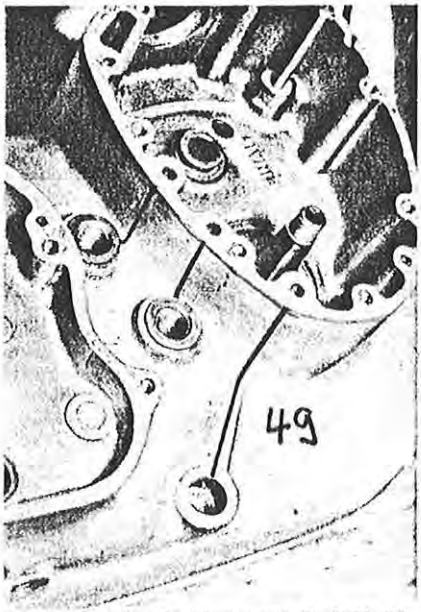
18. Handgriff:
Das nächste Kugellager, das auszubauen nötig sein könnte, ist das Getriebehauptwellenlager im Zwischendeckel. Hierbei ist es selten nötig, den Deckel anzuwärmen, wichtiger ist eine gute Unterlage und dazu ein gut passender Hartholzdorn. Wenn wir den Seegerring entfernt haben, geht das Lager nach wenigen Schlägen aus seinem Sitz.

19. Handgriff:
Ölpumpe auswechseln. Sie ist mit drei Schlitzschrauben am Steuergehäusedeckel befestigt. Beim Abnehmen sehen wir die vier Gummidichtringe für die Ölbohrungen im Gehäusedeckel. Aufpassen, wenn sie neu gekauft werden: sie sind etwas größer als die Dichtringe an der Dichtung des Kurbelwellengehäuses. Bild 47 zeigt Verlauf der Ölbohrungen im Steuerdeckel, die wir gut säubern müssen. Ich mache das immer so, daß ich eine Plastikspritzkanne (irgendein Waschmittelfläschchen aus der Küche mit einer spitzen Tülle) mit Benzin fülle und dann mit Druck die Bohrungen ausspritze. Bild 48 zeigt die Benzinfontäne aus der einen Bohrung.

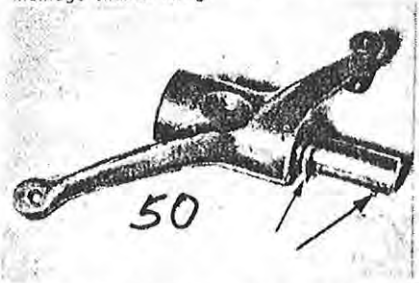
20. Handgriff:
Dasselbe Reinigungsmanöver ist auch am Kurbelwellengehäuse rechts nötig. Bild 49 zeigt hier den Verlauf der Ölbohrungen.

21. Handgriff:
Jetzt nehmen wir uns den Zylinderkopf noch einmal vor. Die Kipphebel sind hier besonders zu erwähnen. Sie sind in Bronzebuchsen gelagert,



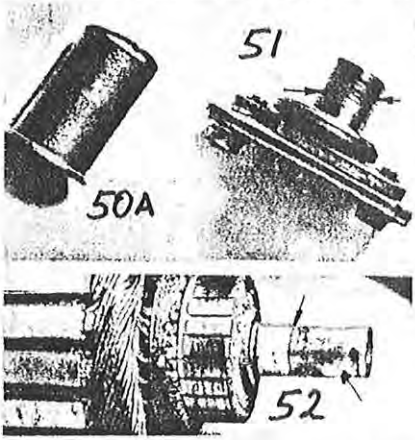


Nadeln oder Kugeln können uns da nicht verlorengehen, also ans Werk: Mit dem Dorn aus dem Bordwerkzeug können wir die Kipphebelachsen von rechts nach links (in Fahrtrichtung gesehen) herausschlagen. Einlaß- und Auslaßkipphebel sind ein wenig verschieden, beim Herausnehmen binden wir sie also mit ihren Einzelteilen zusammen und hängen ein Zettelchen dran mit der Bezeichnung. Zu den Einzelteilen gehören: Kipphebel, Kipphebelachse und ein Doppelfederring (Pfeil), der links zwischen Kipphebel und Lagerbock sitzt. Bild 50 zeigt die Einzelteile wegen des Paßstiftes auf der Kipphebelachse (Pfeil), der beim Zusammenbau wieder in seine Aussparung im Lagerbock kommen muß. So, damit hätten wir wohl restlos alles auseinander, was für uns möglich ist. Wenn wir dann alle Teile sorgfältig gewaschen haben, Leichtmetalle mit Benzin, ebenso die Kupplungslamellen, Stahlteile mit Petroleum, und alles so sauber abgewischt haben, daß Mutti uns damit in die „Gute Stube" lassen würde, dann sind wir mit der Demontage endlich fertig.



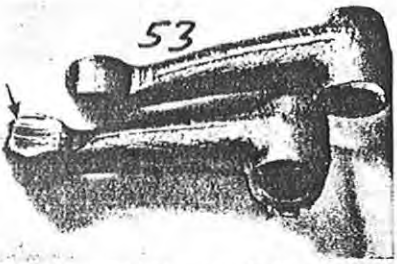
Jetzt, wo alles so schön auseinandergenommen ist, müssen zwangsläufig einige Tips kommen, wie die einzelnen Teile noch aussehen dürfen und was wegschmeißreif ist. Eine ganze Menge solcher Tips finden wir ja schon in den MOTOR-RAD-Bandwürmern über Kolben, Ventile usw. Deshalb kann ich mich auf ganz wenige Spezialitäten beschränken. Bild 51 zeigt z. B. einen Fliehkraftregler. Die Riefen in der Lauffläche des Nockens machen das Ding zu Schrott. Er hat bestimmt nicht mehr richtig abgehoben, was sich in starkem Unterbrecher- und Kondensatorverbrauch bemerkbar macht, ganz zu schweigen von der stotternden Zündung. Ebenso schädlich ist der Rostansatz auf dem Anker (Bild 52). Hier kann der Unterbrechernocken überhaupt nicht richtig gleiten, das gibt wieder Zündschwierigkeiten. Abhilfe: feines Schmirgelleinen, und nachher polieren!

Das nächste Bild 53 zeigt wieder mal Schrott: Ein Schlepphebel, der auf der Nockenwelle läuft. Mir ist es ein Rätsel, wie das passieren konnte, denn der Motor hatte erst ca. 30 000 km gelaufen. Eine Erklärung kann vielleicht der Zustand des Motors geben: Ventilfedern mit 3 mm dicken Scheiben unterlegt, Verdichtung durch Kopfabdrehen erhöht und noch einige Mätzchen, die nur mit viel Sorgfalt und Überlegung angewendet werden dürften. Wahrscheinlich hat der Mann irgendwo etwas davon gehört, daß ein Abschleifen an diesen Stellen der Schlepphebel eine weichere Ventilanhebung ergibt, hat das



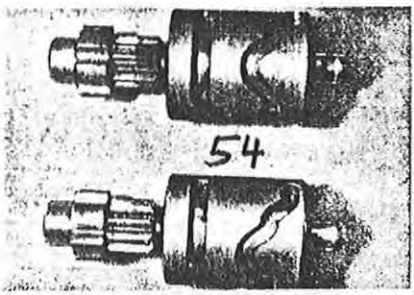
in den falschen Hals bekommen und lustig drauflos gefeilt. Kurz, er hat das gemacht, was wir überhaupt nicht gerne sehen, nämlich gedankenlos gemurkst. Jedenfalls ist es bei der Regina so ziemlich unmöglich, einen derartigen Verschleiß auf normalem Wege zu bekommen. Bild 54 zeigt uns zwei Schaltwalzen, davon eine voller Rost! Das ist immer ein Zeichen von zu lahmer Fahrweise (der Motor ist nie richtig warm geworden) oder auch von zu spätem Ölwechsel. Solange noch nicht die Zahnflanken im Getriebe Rostanfressungen zeigen, ist zwar noch nicht alles verloren, andernfalls muß man sich selbst bei dem unverwüstlichen Reginagetriebe irgendwann mal auf Salat gefaßt machen!

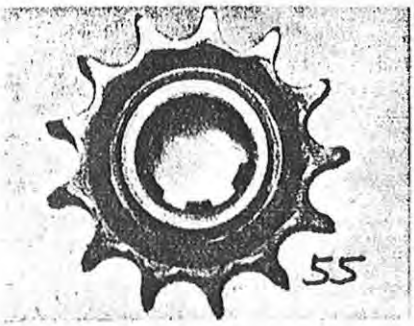
Bild 50 zeigt übrigens noch eine Kleinigkeit: Eine Hülse der Kupplungsdruckfedern ist am Boden ausgerissen, Ursache Rost!! Soweit kann es also kommen!! Zum Schluß noch eine Selbstverständlichkeit: Das Ritzel in Bild 55 ist auch nur noch Schrott, Schuld daran war eine zu alte Kette!

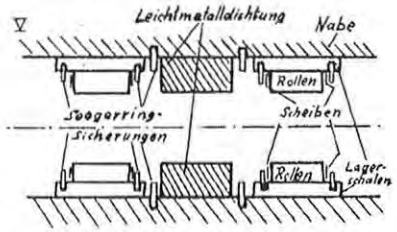


Es ist klar, daß ich hier nicht alle Verschleißmöglichkeiten aufzählen kann, aber mir kam es in der Hauptsache mal darauf an, den Blick zu schärfen für die vielen Kleinigkeiten, die sich heimlich irgendwo einschleichen und dann eines Tages auf der Autobahn zu „rätselhaften" Fehlern führen!

(Um etwaigen Gerüchten vorzubeugen; die Photos zu diesem Rost- und Verschleißintermezzo stammen nicht aus meiner Regina, sondern aus verschiedenen Motoren, die mir im Laufe der Zeit unter die Finger geraten sind!)





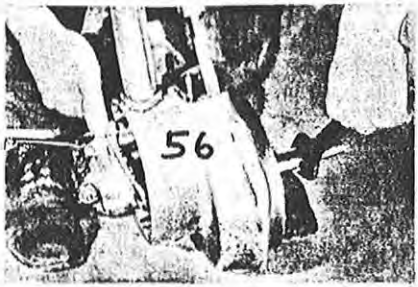


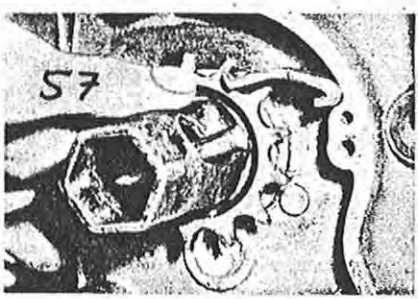
21. Handgriff:

Fangen wir aber endlich mit dem Zusammenbau an. Zunächst werden erst einmal alle Lager eingesetzt, was eigentlich kein Problem sein dürfte. Natürlich schlagen wir, wenn überhaupt nötig, dann nur mit einem guten Dorn, von dem nichts absplittern kann und nur auf die Lageraußenringe. Worauf wir besonders achten müssen, das ist das rechte Kurbelwellenhauptlager (6304). Hier kann es manchmal vorkommen, daß die Nabe durch das vorige Lager etwas ausgeweitet wurde. Wenn das neue Lager also zu leicht in seinen Sitz rutscht, dann müssen wir uns eines mit Übergröße besorgen. Beim rechten Lager der Getriebehauptwelle und des Abtriebsritzels müssen wir noch achtgeben, daß zwischen dem Lager und der Leichtmetalldichtung ein Sicherungsring sitzt. Überhaupt dürfen wir auf keinen Fall einen Sicherungsring vergessen, ich hoffe aber, daß das kein besonderes geistiges Problem ist, denn jeder Seegerring hat ja seine Berechtigung, und mit etwas offenen Augen finden wir ja sowieso die dazugehörige Nute in der jeweiligen Lagernabe. Dazu sehen wir uns dann noch die Zeichnung Nr. 5 an, da ist schematisch gezeigt, was und in welcher Reihenfolge alles in die Nabe im linken Kurbelwellengehäuse gehört.

22. Handgriff:

Nun nehmen wir uns nochmal Heft 6/59 vor und sehen uns die Zeichnung Nr. 4 an. Sie zeigt uns nämlich, wie wir die Kurbelwelle in das rechte



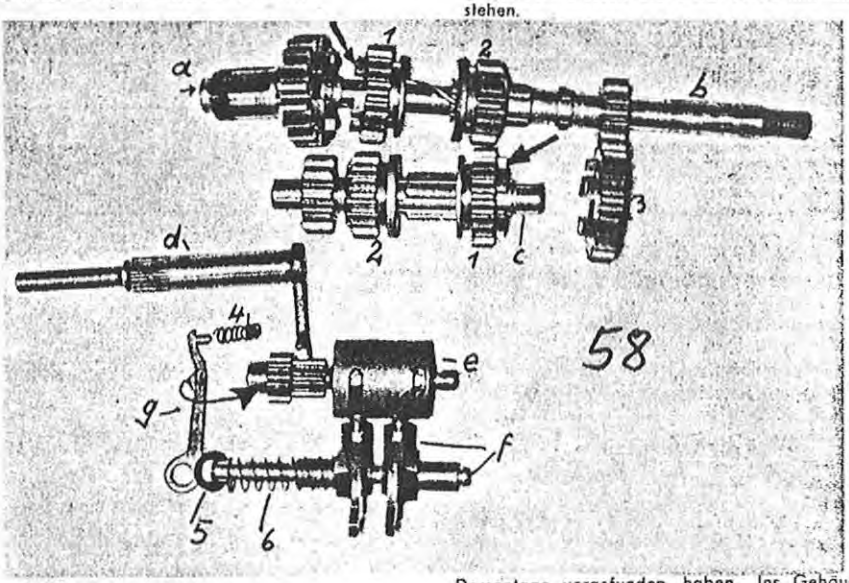


Lager einziehen. Dabei wird nicht mit langen Verlängerungen auf dem Schlüssel herumgewürgt, sondern ganz vorsichtig die Mutter angezogen. (Es gibt dafür auch ein Spezialwerkzeug, Matra

Nr. WH 49, aber ich habe bisher immer mit den billigeren selbstgemachten Hülsen gearbeitet, vermurkst wurde dabei nie etwas!) Zum Festhalten der Kurbelwelle beim Einziehen ins Lager schrauben wir auf der linken Seite die Mutter für das Primärritzel leer auf und können dann dort einen Schlüssel ansetzen (Bild 56).

23. Handgriff:

Dichtflächen der Gehäusehälften mit Dichtungsmasse bestreichen, Dichtung auflegen, und dann die beiden Gehäuseteile zusammenstecken und verschrauben. Falls doch einem die Gehäuseschrauben durcheinandergekommen sein sollten, eingesteckt müssen sie etwa 11–13 mm überstehen.



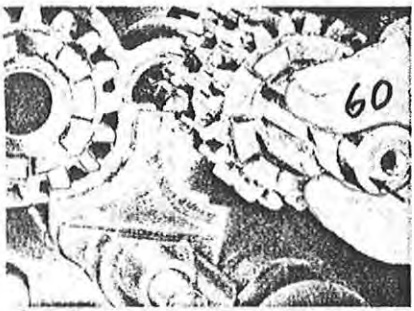
24. Handgriff:

Jetzt kommt das, was den meisten schon vor der Bastelei den Mut nimmt, nämlich das Getriebe. Aber auch über diese Hürde werden wir elegant hinwegsetzen. – –

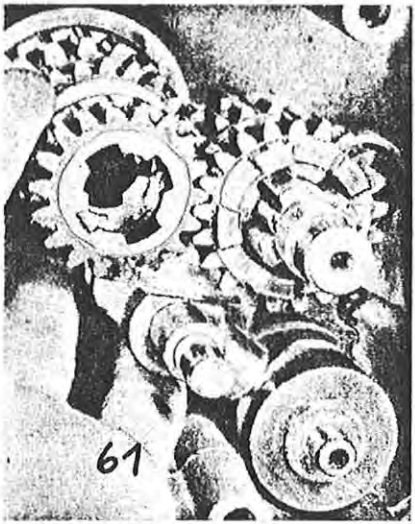
Sehen wir uns erst einmal das Bild 58 an. Hier sind sämtliche Getriebeteile in einer Art Explosionszeichnung aufgenommen. Kurze Erläuterungen: a = Schaltrad, b = Getriebehauptwelle mit den Zahnrädern 1 und 2, c = Getriebenebenwelle mit den Zahnrädern 1, 2 und 3, d = Schaltwelle mit Schaltsegment, e = Schaltwalze, wir erkennen die Führungsnuten, links die Verzahnung für das Schaltsegment und die Rasten der einzelnen Gänge, f = Schaltgabelachse mit den beiden Schaltgabeln, g = Gangraste mit der Druckfeder 4; Nr. 5 ist die Federstützscheibe und Nr. 6 die dazugehörige Feder. Bei g = Gangraste zeigt der Pfeil von der Nase des Hebels zu den Rasten in der Schaltwalze, dort muß er nachher eingreifen. In die rechte Gehäusehälfte haben wir die Leichtmetalldichtung schon eingesetzt und können nun das Rad a in das Kugellager drücken. Außen wird dann das Abtriebsritzel aufgesteckt, die Blechsicherung biegen wir vor dem Aufsetzen etwas auf, dann schrauben wir die Mutter fest. Hier leistet uns die Sperrklinke Nr. 5 aus dem Spezialwerkzeug wieder gute Dienste (Bild 57). Wenn die Mutter richtig angeknallt ist, drücken wir die Sicherung fest gegen eine Mutternkante, so wie wir sie bei der Demontage vorgefunden haben. Ins Gehäuse setzen wir nun das Schaltsegment d ein, und dann die Gangraste g. (Das Federchen Nr. 4 lassen wir vorläufig noch draußen). Auch die Schaltwalze kommt jetzt in ihre Buchse. Bild 59 zeigt uns, zu welchen Gängen die Rasten auf der Schaltwalze gehören. Um das Schaltsegment in den richtigen Zahn auf der Walze einzufädeln, stellen wir die Walze so, daß der Abstand zwischen der Nase im Rasthebel g und der Raste für den ersten Gang etwa eine Zahnbreite beträgt. Dann drehen wir das Segment herunter (siehe Pfeil) und führen es in die Walzenverzahnung ein. Jetzt können wir durch Drehen der Walze vorsichtig die Stellungen der einzelnen Gänge durchprobieren, und dann die Walze im dritten Gang stehen lassen. Nun stecken wir die Achse f in ihre Lagerung (in Bild 59 mit B bezeichnet), setzen Scheibe 5, Feder 6 und die beiden Schaltgabeln auf. Ihre Führungsstifte laufen in den Nuten auf der Schaltwalze. Die Nebenwelle wird jetzt mit den Zahnrädern 1 und 2 bestückt wie im Bild 60 zu sehen ist. Aufpassen: Die zwei Zahnräder 1 sind nur eine Kleinigkeit verschieden: Die Klauen (Pfeil auf Bild 58) sind bei dem für die Hauptwelle bestimmten Rad leicht angeschrägt, also bitte nicht verwechseln! Die komplette Nebenwelle schieben wir von unten unter die Schaltgabeln, so daß die Gabeln in den Führungsrillen der Zahnräder laufen (Bild 61). Jetzt setzen wir die Zahnräder der Hauptwelle von oben auf die Schaltgabeln (wieder die Führungsrillen beachten) und stecken die Hauptwelle b mit leichtem Hin- und Herdrehen in die Zahnräder,

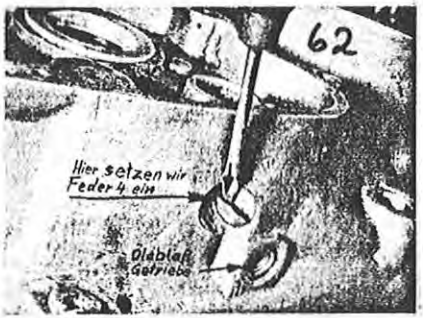
bis sie in ihrer Buchse im Schaftrad a läuft. Als letztes wird das Zahnrad 3 auf die Nebenwelle gesteckt, und dann können wir den Gehäusedeckel aufsetzen. Auch hier wird wieder etwas Dichtungsmasse verwendet und unbedingt eine neue Dichtung genommen. Bevor wir dann das Getriebe ein paarmal durchschalten, setzen wir noch das Druckfederchen Nr. 4 ein, und zwar zeigt Bild 62 die Schlitzschraube, hinter die die Feder gehört. Das nächste Mal bauen wir den Schaltkasten an, so daß wir das Getriebe durchprobieren können.





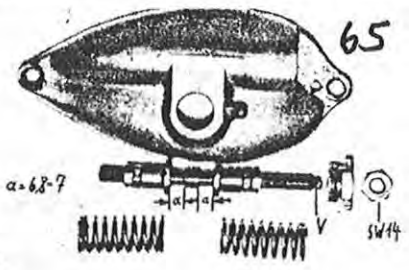


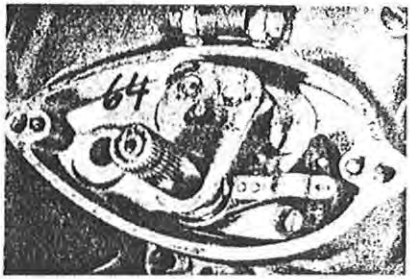


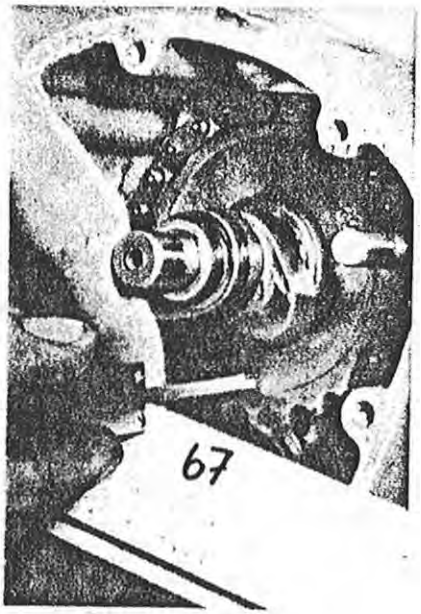


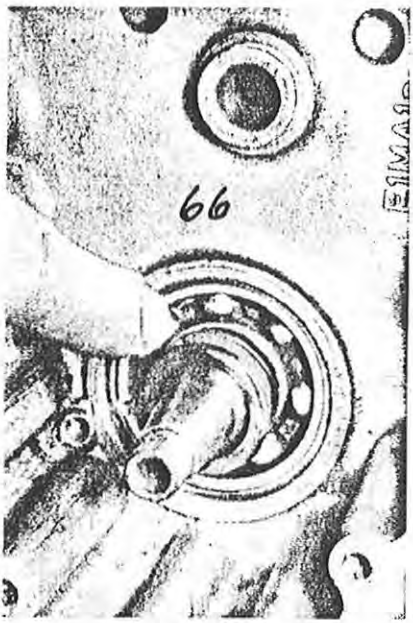
25. Handgriff

Das Wichtigste haben wir jetzt überstanden, notwendig sind nur noch einige wenige Hinweise zur Arbeitserleichterung. Wir haben es bequemer, wenn wir den Motor jetzt schon in den Rahmen einhängen, erst alle 4 Befestigungsschrauben einsetzen und dann festziehen. Nun bauen wir an der rechten Seite weiter: Auf die Welle des Schaltsegmentes kommt eine Gummidichtung (Bild 63), bevor der nächste Gehäusedeckel aufgesetzt und angeschraubt wird. Dann stecken wir auf die Schaltsegmentwelle die Rastenscheibe mit dem Kontaktfederchen für die Leerlaufkontrolle. Aufpassen, daß die Markierungen auf Scheibe und Welle übereinstimmen. Den Seegerring nicht vergessen, der die Rastenscheibe sichert. Klinkenhebel aufstecken. Das Federchen zwischen den beiden Klinken wird mit Fett eingesetzt. Der Klinkenhebel muß so weit auf die Welle geschoben werden, daß er mit ihrem Ende bündig schließt (Bild 64). Falls das Schaltdeckelchen ganz auseinandergenommen war, dann müssen wir beim Zusammenbau darauf achten, daß die in Bild 65 angegebenen Maße genau stimmen (6,8–7 mm), sonst gibt es Schaltschwierigkeiten. Außerdem muß die Schaltwippe nach vorn und hinten genau den gleichen Weg haben. Sollte das mal nicht stimmen, dann wird an dem Vierkant V nachgestellt, nachdem die Kontermutter (SW 14) gelöst wurde. Wenn wir alles schön eingefettet haben, setzen wir das Deckelchen auf und schrauben es fest. Ruhig Dichtungsmasse verwenden, dann kann weniger Wasser in den Schaltapparat gelangen. Mit dem Schalthebel das Getriebe durchschalten und dann in Leerlaufstellung stehen lassen.







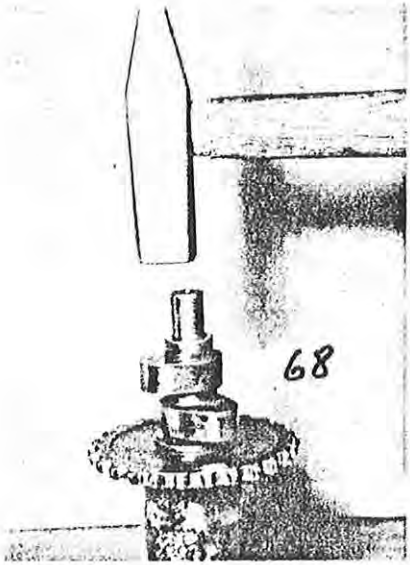


26. Handgriff

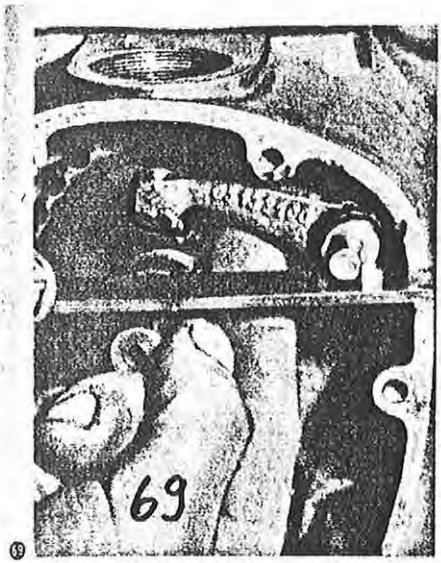
Bevor wir nun an das Steuergehäuse herangehen, setzen wir erst Kolben und Zylinder auf. (Mahle-Autothermitkolben vertragen nach meinen persönlichen Erfahrungen ruhig eine enge Bolzenpassung, dagegen ist es bei KS-Kolben unbedingt wichtig, auf den „saugenden" Bolzensitz zu achten.) Neue Zylinderfußdichtung nehmen, Zylinderfußmuttern (es sind die etwas dickeren!) schön überkreuz gleichmäßig fest anziehen. Dann den Kolben so genau als möglich auf OT stellen und auf der linken Seite die Mutter SW 27 auf den Kurbelwellenzapfen leer aufschrauben.

27. Handgriff

Auf den rechten Kurbelwellenzapfen kommen zuerst der große Doppelfederring und die Distanzscheibe (Bild 66). Die Steuerkette wird auf die beiden Zahnräder so aufgelegt, daß die Nullmarkierungen der Räder genau übereinanderstehen. Dann werden beide Räder zugleich eingesetzt. Unterlagscheibe auf das Schneckenrad legen und dann die Mutter SW 19 ansetzen. Jetzt müssen wir den Sperrbolzen zwischen die beiden Zahnräder stecken, so daß die markierten Zähne links vom Bolzen stehen. Die Kurbelwelle auf der linken Seite in OT-Stellung festhalten und so können wir die Mutter SW 19 schön fest anziehen. Wir merken sehr deutlich, wann der Konus des Schneckenrades gefaßt hat, in dem Moment brauchen wir die Kurbelwelle nicht mehr festzuhalten, dann tritt der Sperrbolzen in Aktion. Da wir nichts an dem Nockenwellentrieb verändert hatten, müßte die Kettenflucht eigentlich noch stimmen. Sicherheitshalber machen wir eine Kontrolle. Mit dem Tiefenmaß wird über ein quer angelegtes Lineal gemessen (Bild 67). Sollte sich wider Erwarten doch eine Unstimmigkeit ergeben, dann muß das Nockenwellenzahnrad auf der Nockenwelle verschoben werden (Bild 68). Die Kettenspannfeder bauen wir so ein, daß sie sich trotz festgezogener Schraube noch frei bewegen läßt! Bei den Schlepphebeln hatten wir uns gemerkt, wie die Distanzscheiben saßen, trotzdem prüfen wir noch einmal mit der quer angelegten Schieblehre nach, ob sich die Schlepphebel in montiertem Zustand auch frei bewegen lassen. 1/10 mm Spiel ist hier vom Werk angegeben! (Bild 69). Jetzt stecken wir die Stößel ein, Auslaß ist der vordere Nocken (er ist auch mit „A" bezeichnet), Einlaß der innere Nocken. (Bei Stirnradantrieb ist es genau umgekehrt!) Als letztes versehen wir den Steuergehäusedeckel mit den 3 Gummidichtringen, bestreichen ihn mit Dichtungsmasse und schrauben ihn auf. Hier muß ich



68



69

eine kleine Berichtigung einfügen: Die drei größeren Dichtringe gehören auf den Gehäusedeckel und die 4 kleineren unter die Ölpumpe. Bitte, den geistigen Kurzschluß vom letztenmal zu entschuldigen.

28. Handgriff.

Nun können wir uns der linken Seite mit dem Primärkettentrieb zuwenden. Das Wichtigste ist hier, daß die Kette genau fluchtet, und das prüfen wir, indem wir ein Lineal (oder Rechenschieber) an die beiden ohne Kette montierten Zahnräder anlegen. Ausgeglichen wird auf der Getriebehauptwelle, wenn überhaupt nötig. Ist die Kettenflucht genau, dann nehmen wir die Zahnräder wieder ab und montieren erst den Kickstarter. Wir haben bei der Demontage aufgepaßt, wo das Federwiderlager ist und wie oft der Kickstarter entgegen der Federspannung gedreht werden muß. Mit zwei Umdrehungen ist die Feder gerade soweit gespannt, daß sie bei voll heruntergetretenem Kickstarter noch nicht ganz zusammengezogen ist! Dann auf beide Zahnräder die Kette auflegen und die Räder zugleich aufstecken. Kupplungskettenrad und Innenkörper wieder blockieren wie bei der Demontage und die Muttern SW 22 (Kupplung) und SW 27 (Kurbelwelle) schön fest anziehen. Die Mutter in der Kupplung muß mit einem Federring gesichert werden! Kupplungslamellen einsetzen, die dicke Stahllamelle zuerst, dann abwechselnd weiter. Die letzte Scheibe mit den Druckfedern erst aufsetzen, nachdem der Kupplungsdruckpilz und die lange Druckstange in die Getriebehauptwelle eingesetzt sind. Die Druckfederschrauben werden so eingeschraubt, daß sie mit dem Deckel bündig abschließen, weniger und auch mehr ist schädlich!! Empfehlenswert sind an Stelle der früher verwendeten Korklamellen die sogenannten „Juridlamellen". Werksversuche haben unter schwierigsten Bedingungen die besten Ergebnisse mit den geklebten Belägen gezeitigt. Wenn wir dann die Kettenspannfeder eingesetzt haben, können wir den letzten Gehäusedeckel mit seiner Dichtung aufsetzen. Aufpassen, daß uns der Stift auf der Kurbelwelle nicht den Simmerring verletzt!

29. Handgriff

Lichtmaschinenanker aufsetzen, Lichtmaschinengrundplatte aufschrauben (auf die Schleifkohlen achten!!), Fliehkraftregler aufschrauben. Jetzt kommt uns die Markierung auf Grundplatte und Gehäuse gut zustatten. Kabel anschließen, Batterie anklemmen, Zündung kontrollieren. Das Werk schreibt bei normal geschlossenem Fliehkraftregler einen Zündzeitpunkt von 0,02–0,5 mm vor OT vor, das heißt für Arbeiten ohne Gradscheibe ziemlich genau auf OT! Für ganz gewissenhafte Leute steht im Regina-Testheft genau drin, wie man mit der Gradscheibe arbeitet, Zündung in Grad: 3–5° vor OT. Übrig bleibt uns nun nur noch der Zylinderkopf.

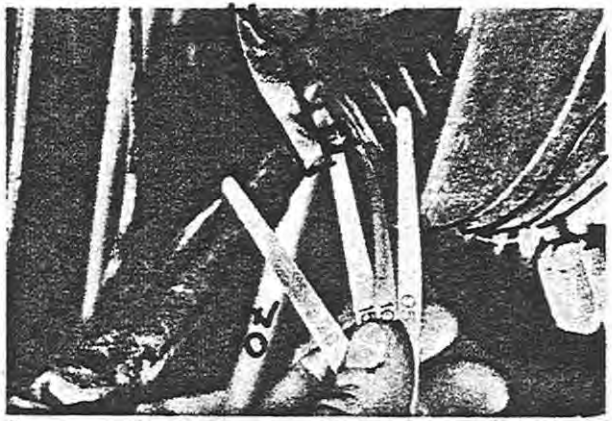
30. Handgriff

Neue Kopfdichtung und Kapselrohrdichtung (Gummiring!) sind unumgänglich nötig. Das Kapselrohr wird heruntergeschraubt, die dicken Zylinderkopfmuttern an ihre Plätze zwischen die Kühlrippen gelegt und dann der Kopf aufgesetzt. Gleich die Stößel mit einstecken. Festgeschraubt wird der Kopf genau wie der Zylinder schön überkreuz. Dann wird das Ventilspiel eingestellt. Bild 70 zeigt, wo das Ventilspiel gemessen wird. Auslaß 0,1 mm, Einlaß 0,05 mm. Fühllehre zu kaufen ist billiger als ein durchgebranntes Ventil. Grundsätzlich stellen wir das Ventilspiel lieber etwas weiter ein als zu eng, das Ventiltickern ist an sich ungefährlich!! Achtung: nach ca. 50 km Fahrt werden die Zylinderkopfmuttern unbedingt noch einmal nachgezogen, das bedingt natürlich ein nochmaliges Einstellen der Ventile! Ventile werden **nur** bei **kaltem** Motor eingestellt! Das Stößelkapselrohr wird nun von Hand hochgedreht, so daß der Dichtgummi leicht gequetscht wird, dann die untere Mutter gegen das Gehäuse kontern.

Nun noch einige wichtige Kleinigkeiten: Haben wir die Ventile ausgewechselt, dann aufpassen: die früheren Ventile hatten im Teller einen Schlitz zum Einschleifen mit Schraubenzieher, die neuen Ventilteller sind völlig glatt! Während die Ventile mit Schlitz ein Käppchen auf dem Schaft brauchten, sind die neuen Ventile ca. 1,5 mm länger und müssen unbedingt ohne Käppchen eingebaut werden, die Käppchen brächten nur die Hebelgeometrie durcheinander, was sich in hohem Verschleiß der Ventilführungen bemerkbar macht.

31. Handgriff: Der Kipphebeldeckel bekommt unbedingt eine neue Dichtung, wenn nämlich hier irgendwo Luft hineinkommt, dann werden wir immer eine unschöne Lache am Getriebeölkontrollstab haben. (Genauso dann, wenn die Ventilführungen schlecht sind!)

Bliebe noch das Anschließen der Ölleitungen. Die obere Anschlußstelle im Motorgehäuse ist für die Saugleitung! Die untere für die Rückführleitung. Im Öltank ist der vordere Anschluß Saugleitung, der hintere Anschluß Rückführung. In den vorderen Anschluß im Öltank kommt die Siebschraube hinein. Daß wir jeder Hohlschraube zwei neue Dichtungen spendieren, ist unumgänglich, das gilt auch für die Ölsumpfschraube (die einzige an der Regina mit SW 24), die gleich unter den beiden Leitungsanschlüssen am Motor sitzt.



32. Handgriff

Alle Kleinigkeiten, Bowdenzüge, Fußrasten, Kickstarter, Bremshebel, Vergaser und Tank wieder befestigen, Kette zum Hinterrad auflegen, Kettenspannung und Kettenspur (!!!) kontrollieren, dazu brauchen wir wohl keine Anleitung mehr. Tricks sind nicht mehr dabei! Nur den kleinen Gummidichtring auf der Kickstarterwelle (gleiche Größe wie auf der Schaltsegmentwelle) dürfen wir nicht vergessen, damit uns hier kein Öl herausleckert!

Tja, und nun müßte die Regina spätestens auf den dritten Tritt wieder kerngesund losbrummen.

*

Im vorliegenden Bandwurm sind sämtliche Anweisungen abgestellt auf die normale Regina, wie sie bis Ende 52 gebaut wurde. Im großen und ganzen sind die Handgriffe bei den neueren Reginas die gleichen geblieben, ja mehr noch, fast alle Verbesserungen können nachträglich ohne große Schwierigkeiten in die alten Modelle eingebaut werden!!! Zu erwähnen wäre da z. B. der Nockenwellenantrieb über Stirnräder, neue Zahnradölpumpe statt Kolbenölpumpe, Duplex-Primärkette statt der Simplexkette und noch einiges mehr.

Bis bald also wünscht euch viel Freude mit eurer Regina

euer Hans-Joachim Mai.

Das Heegermühler Cementbahnrennen anno 1912

Opa Geuder

MOTORRAD 7. Jahrgang, Heft 26 / 1955

Als ich neulich in alten, vergilbten Akten herumstöberte, da fiel mir die Abrechnung des ehedem so berüchtigten Heegermühler Bahnrennens vom Juli 1912 in die Hände, und damit hatte es folgende Bewandtnis. In Heegermühle bei Eberswalde in der Mark war eine alte 500-Meter-Zementbahn höchst zweifelhafter Qualität. Die Bahn hatte unheimlich lange Längsseiten und dementsprechend kurze, fast senkrechte Kurven, und der Innenraum glich einer langen, schmalen Wiese. In Heegermühle, durch eine Kleinbahn mit Eberswalde und den umliegenden Fabrikorten verbunden, pflegten die Eberswalder und Berliner Radsportvereine ihre Amateurrennen abzuhalten, und hin und wieder gab sich dort die fünfte Garnitur der Berliner Berufsfahrer ein Stelldichein. Auch Steherrennen hinter Straßenmotoren fanden statt, und ich hatte dabei mehrmals als Schrittmacher für meinen Klubkameraden Gladow—Werneuchen mitgewirkt. Die erzielten Geschwindigkeiten waren selbst bei den zum Abschluß jedes Rennens unvermeidlichen Motorradrennen über 10 km kaum mehr als 60 km/h im Durchschnitt, und Sieger war stets der Heegermühler Max Siewert auf 750 ccm Phänomen, der die alte Bahn wie seine Westentasche kannte und der Abgott des Heegermühler Rennpublikums war. Die Heegermühler Rennbahnbesucher waren also sehr anspruchslose Leute, und darauf hatte ich meine Pläne aufgebaut, als ich 1912 im „Motorklub Werneuchen 1906" den verrückten Vorschlag machte, in Heegermühle ein großes Motorradbahnrennen zu veranstalten. Nachdem Georg Tiebel, der 39 Jahre ununterbrochen 1. Vorsitzender des Klubs war, was wohl einzig

im deutschen Motorsport sein dürfte, sofort zugestimmt hatte, wurde das Rennen einstimmig für den kommenden Juli beschlossen, und nun entwickelte ich eine tolle Propaganda, wie sie heute undenkbar wäre. Die Eberswalder Zeitungen wurden mit Sensationsartikeln, die sich dauernd in ihren Behauptungen steigerten, überschwemmt, Plakate wurden bis in den letzten Dorfkrug hinein verbreitet, und allmählich geriet die ganze Umgebung von Eberswalde in Siedehitze und konnte kaum den großen Tag erwarten. Bombastisch posaunten die großen roten Plakate die Teilnahme von nicht weniger als 54 internationalen Motorradrennfahrern von Weltruf aus — so viele Elitefahrer gab es damals in der ganzen Welt nicht —, und im letzten Vorbericht des Rennens machten die Eberswalder Lokalblätter geheimnisvolle Andeutungen, daß über den Besuch einer sehr hochgestellten Persönlichkeit — es mußte mindestens ein Prinz sein — gemunkelt würde. Das Material zu diesen Pressenotizen hatte ich natürlich selbst geliefert.

Endlich war nun der große Sonntag da, und ein Rennwetter herrschte, wie man es sich nicht besser wünschen konnte. In der Morgenfrühe machte sich im 35 km entfernten Werneuchen ein Heer von Funktionären per Pferde-Kremser, Fahrrad oder Motorrad auf die Reise über Eberswalde nach Heegermühle. Allen Beteiligten war wohl zumute, nur mir nicht. Ganze 18 Meldungen lagen vor, von internationalen Fahrern war außer dem alten NSU-Rennfahrer Alwin Boldt, dem Magnetfahrer Ludwig, seinem Stallgenossen Walter Ebstein, wenn ich nicht irre, und mir selbst keine Rede. Die anderen Fahrer waren reine Amateure mit gewöhnlichen Straßenmaschinen und stammten zum großen Teile sogar aus meinem Werneuchner Klub. Meine größte Sorge war nur, den Zuschauern so viel Sand in die Augen zu streuen, daß sie unseren großen Schwindel nicht merkten. Das war keine ganz einfache Aufgabe; ich wollte sie dadurch lösen, daß ich unsere Klubmitglieder mehrmals in immer wieder verändertem Dreß und unter anderem Namen starten ließ. In der Not fraß auch damals schon der Teufel Fliegen, und so wußte ich keinen anderen Ausweg, und auch die fremden Fahrer erklärten sich bereit, den Rummel mitzumachen, nachdem sie sich über die ihnen von mir geschilderte Situation sattgelacht hatten. Schon um die Mittagsstunde begann der Anmarsch der Zuschauer, ein Sonderzug des Bimmelbähnchens nach dem anderen schaffte die Eberswalder, Schöpffurther, Steinfurter und die Bewohner von Messingwerk und Kupferhammer herbei, Ströme von Radfahrern, Fußgängern und Erntewagen mit Schaulustigen schoben sich langsam aber sicher durch die Straßen von Heegermühle zur Rennbahn hin, und die Kassen waren so umlagert, daß ich ihre Besetzung verdoppeln mußte, und bald war die letzte Eintrittskarte verkauft. Mir standen die Haare buchstäblich zu Berge, aber ich mußte schnell Rat schaffen und ließ mehrere Pappkartons herbeiholen, und nun prasselten die Markstücke nur so hinein in die Kästen, und es ging auch ohne Eintrittskarten. Die Tribünen waren schon längst zum Brechen voll, und wie die Mauern umlagerten die Massen das große Zementoval der Rennbahn, und immer neue Scharen von Zuschauern strömten herbei. Als ich zu bemerken glaubte, daß das Publikum unruhig wurde, griff ich zu einem Trick, der voll seine Wirkung tat. Ich mischte mich mit Alwin Boldt, der soeben von der Peterburger NSU-Vertretung heimgekehrt war, unter die Leute, wobei Boldt laut russische Brocken ausstieß, während ich ihm in „Phantasie-Russisch" eigener Fabrikation ebenso laut „antwortete", und hin und wieder rief ich ihm etwas auf Französisch zu, woraufhin er, der von Französisch soviel wie ich von Russisch verstand, sofort ebenso in vermeintlichem Französisch antwortete. Die Wirkung war verblüffend. Ehrfürchtig bestaunten uns die Zuschauer, und niemand wagte mehr an dem internationalen Charakter der Veranstaltung zu zweifeln. Kurz vor 15 Uhr fuhr ein elegantes Adler-Landaulet vor, ein livrierter Diener sprang vom Vordersitz, der Fahrer gleichfalls in goldstrotzender Livrée, salutierte, und ein alter Herr mit Gehrock und Zylinder stieg, von der ehrfurchtsvoll zurückgewichenen Menge bestaunt, aus dem Wagen und wurde von mehreren Vorstandsmitgliedern, die gleichfalls n

Gehrock und Angströhre ausgerüstet waren, mit tiefen Verbeugungen begrüßt. Nun brach spontan der Jubel der Tausende los, die Kapelle spielte „Heil dir im Siegerkranz", und alle Zuschauer stimmten begeistert ein, und so erreichte denn Hanne Schultze, Gutsinspektor zu Werneuchen, nach allen Seiten leutselig grüßend, seinen reichgeschmückten Platz auf der Ehrentribüne. Das Publikum war selig und hatte keine Ahnung, daß der Adlerwagen mein eigener Wagen war, und daß wir die Livreen für Fahrer und Diener aus einem Berliner Maskenverleihgeschäft entliehen hatten. Der „hohe Gast" gab ein Handzeichen und das erste Rennen der kleinen Maschinen, die kaum mehr als 45 km/h liefen, nahm seinen Anfang. Dann folgten die schwereren Klassen, und die Teilnehmer mühten sich redlich ab, nicht über die Kurven hinauszufliegen, was sich aber trotzdem einige Male ereignete. Plötzlich war ein Fahrer zu schnell in die Kurve gegangen und flog oben heraus und landete in einer Schonung junger Fichten, ohne großen Schaden zu nehmen, aber die Zuschauer hatten dadurch wenigstens ihre erwartete Sensation. Endlich war die übliche große Pause abgelaufen, und die Matadore traten zum Hauptrennen des Tages über 75 km an. Mäuschenstill wurden die Tausende, als sie uns Fahrer mit wirklichen Rennmotoren am Start stehen sahen. Nur als Max Siewert, der Lokalmatador, seine schwere „Phänomen" zum Start schob, erhob sich ein gewaltiger Jubelsturm, der nicht enden wollte. Und dann kam schließlich der große Augenblick! Der Starter senkte die Flagge, die Helfer schoben die Maschinen an, und dann begannen unsere Motore zu heulen und zu donnern. Siewert schob sich sofort an die Spitze, und wir anderen hatte unsere Not, ihm zu folgen. Ich heftete mich mit meinem schweren Magnet-Einzylinder — ich fuhr damals ausnahmsweise keine meiner FN-Vierzylindermaschinen, da mir die niedrigere Bauart der Magnetmaschinen mit 24er Rädern günstiger zu sein schien — an sein Hinterrad, und es bedurfte aller meiner Fahrkunst, Siewerts Tempo zu halten. In den steilen Kurven, die er mit nachtwandlerischer Sicherheit beherrschte, lief er mir immer davon, und auf den Längs-

seiten war mein Einzylinder seinem Zweizylinder an Beschleunigung längst nicht gewachsen. Trotzdem gelang es Siewert nicht, mich abzuschütteln, und die Zuschauer begriffen bald, daß ich ihrem Liebling und Favoriten mit allen Mitteln zu Leibe wollte. Da geschah etwas, was mich beinahe aus der gewohnten Ruhe brachte: mein kurzes Auspuffrohr hatte sich gelockert und so gedreht, daß die Stichflamme direkt auf die Innenseite meines linken Fußes zielte. Stechende Hitze verursachte zunehmende Schmerzen, und das Leder meines Schuhes begann zu verschwelen. Trotzdem ließ ich von Siewert nicht ab und nach ca. 30 km, die ich eifrig dazu benutzt hatte, die Kurventaktik meines Gegners genau zu studieren, begann ich mit den Angriffen. Immer wieder gelang es Siewert, mich am Ausgang der Kurve abzuschütteln, aber ich merkte trotz der Stichflamme am linken Fuße bald, wie sein Widerstand zu erlahmen begann. Er wurde sichtlich mürbe, und schließlich mußte er mich doch mitten in der Kurve passieren lassen. Die Zuschauer rasten wie ein Orkan vor Wut, der Ruf „Schiebung" machte den Kehlen von Tausenden empört Luft. Biergläser, Steine und Wurfgeschosse aller Art sausten mir um die Ohren, und ich mußte jeden Augenblick eine Katastrophe befürchten. Es wurde erst besser, als ich Siewert zum zweiten Male angriff, denn nun wäre ja der Abgott der Massen in Gefahr geraten, auch getroffen zu werden. Noch einmal versuchte der Gehetzte, meinen Angriffen zu widerstehen, aber dann brach sein Widerstand ganz plötzlich endgültig zusammen, und nun ließ er sich ohne jede Gegenwehr Runde auf Runde von mir abknöpfen, während sich die Schimpfkanonade seiner Anhänger bei jeder Überholung von Neuem über mich ergoß. Da setzte plötzlich mein Motor aus und ich mußte in den Innenraum steuern, wohin sofort meine Monteure herbeieilten. Benzinrohrbruch! Nun jubelte das Publikum schadenfroh, Siewert schöpfte neuen Mut und fuhr wieder wie ein junger Gott. Kaum hatte ich mich erschöpft auf den Rasen geworfen, als mich meine Monteure schon wieder nach blitzschnell vorgenommenem Ersatz des Benzinrohres auf die Maschine setzten. Mein erster Gedanke war natürlich das Auspuffrohr, das immer noch auf meinen bereits angeschmorten Fuß zielte. Ich hatte in der Eile vergessen, die Monteure davon zu informieren, und so mußte ich den Leidenskelch bis zur Neige leeren und ohnmächtig zusehen, wie Schuh und Strumpf allmählich verbrannten, und dem Fleisch ging es nicht besser. Dessen ungeachtet nahm ich unverzüglich wieder den Kampf gegen Siewert auf, der sich noch ein Weilchen verzweifelt zur Wehr setzte, dann aber endgültig zusammenbrach und sich ohne Widerstand überrunden ließ. Niemand war froher als ich, als schließlich ein Schuß das Ende des Rennens verkündete. Unter Schmähungen des Publikums ließ ich meine Maschine ausrollen. Kameraden hoben mich aus dem Sattel, mein Fuß schmerzte rasend, so daß ich nicht allein gehen konnte. Da flüsterte mir ein Klubkamerad zu, ich solle sofort unter Bedeckung zu meinem Wagen eilen, was ich auch mit Hilfe meiner Freunde tat. Der Motor lief bereits, man hob mich in den Wagen und wollte gerade die Tür schließen, als Klubkameraden noch im letzten Augenblick Pappkartons hineinschoben und im Moment des Anfahrens schob unser Klubwirt und Kassierer Otto Hetzel einen 10-Pfundsack hinein und drückte mir einen bis zum Rande mit Geld gefüllten steifen Hut in die Hände. Dann zog der Vierzylinder an, und bald lagen Heegermühle und Eberswalde hinter uns. Hanne Schultze, der neben mir saß, erzählte mir schmunzelnd, daß die Zuschauer mich hätten lynchen wollen und auch unseren Funktionären drohte das gleiche Schicksal. So kam es, daß wir Ehrenrunde Ehrenrunde sein ließen, und fünf Minuten nach Schluß der Veranstaltung war der letzte Funktionär unseres Klubs unterwegs nach der Heimat. Der Grund für das feindselige Verhalten der Zuschauer lag lediglich darin, daß ich als Fremder es gewagt hatte, ihren Lokalmatador Siewert in öffentlicher Schlacht vernichtend zu schlagen. Im übrigen konnte das Publikum mit dem gebotenen Sport trotz unserer propagandistischen „Kunstgriffe" in jeder Hinsicht zufrieden sein, was auch Siewerts Bruder, der Redakteur einer Eberswalder Zeitung war, in seinem Bericht offen zugab und besonders betonte, daß die empörende Haltung der Zuschauer mir gegenüber für die Eberswalder eine Blamage wäre, da sein Bruder ihm selbst zugegeben hätte, daß ich eben der Bessere gewesen wäre und ihn in fairem Kampf reell geschlagen hätte. In Werneuchen wohlbehalten angekommen, ließ ich mir zuerst meinen von dicken Brandblasen bedeckten linken Fuß verbinden, und dann entleerten wir die Kartons, den Sandsack und die „Melone" ihres klingenden Inhaltes. Ein so großer Haufen Geld bedeckte den Tisch, wie ich ihn nie wieder im Leben erblickt habe, und es dauerte lange, bis die Geldzähler ihr Werk vollbracht hatten. Jubelnd umarmten sich die Klubkameraden, als das Ergebnis endlich feststand: über 4000 Goldmark Überschuß, glatter Überschuß! Das war damals eine Rekordsumme und daher beschlossen wir sofort, im Schützenhaus ein großes Festbankett auf Klubkosten für alle Mitglieder und Funktionäre zu veranstalten. Außer einem pfundigen Souper, einer Flasche Wein und Zigarren und ungezählten Biermarken fand jeder Teilnehmer unter seiner Platzkarte ein dickes Fünfmarkstück zur Befriedigung „sonstiger Bedürfnisse" vor, und die Stimmung der 60 Teilnehmer wurde bald so toll, wie einst die Wut der Heegermühler, über die viel gelacht wurde. Zwei Jahre später stand der I. Weltkrieg vor der Tür, und da beschloß der Klub, seinen minderbemittelten Mitgliedern, die meist auch sehr kinderreich waren, aus seiner wohlgefüllten Kasse monatliche Beihilfen zu zahlen, die sehr erheblich waren. So fand der Heegermühler Überschuß doch noch eine Verwendung, die niemand am tollen Sonntag von Heegermühle geahnt hatte. Mehr als 43 Jahre sind nun inzwischen ins Land gegangen, und was für Jahre! 71 Lebensjahre haben inzwischen meine Haare gebleicht, aber heute noch muß ich über die Gutgläubigkeit der Eberswalder und Heegermühler lachen, denen wir damals auf so einmalige Weise das Geld aus der Tasche ziehen konnten.



Verstaerkungen am Regina-Motor

Es gibt verschiedene Gruende beim Aufbau eines Regina-Motors einige Verstaerkungen einzubauen. Zum einen sind die Probleme mit den Schaftradlagersitzen, speziell bei Gespannbetrieb bekannt, zum andern haben in der Leistung gesteigerte Motore hoehere Ansprueche. Welche Massnahmen sind nun relative problemlos fuer uns Bastler moeglich?

Verstaerkung der Kurbelwellenlager von Rundgehaeuse Motore. Es werden nur "E" Lager (Verstaerkte Ausfuehrung 2 Rollen mehr als Normal) eingebaut. Lager mit C3 Lagerluft werden bei strammen Lagersitzen oder geschweissten Gehaeusen gewaehlt. Will sagen, ein Lager, welches sich nach dem Einbau in das Gehaeuse schwer dreht oder hakt,sollte gegen eines mit C3 Luft ausgetauscht werden oder eine feine Nacharbeit des Lagersitzes, die nicht jedermann Sache ist, wird faellig. Dies gilt im besonderen fuer geschweisste Gehaeuse. Also Anfaenger versuchen es mit C3 Lager. Einen Versuch ist die Sache zumindest Wert. Es gibt aber auch Kollegen, die bauen generell C3 Lager ein und dies besonderst dort wo hoehere Drehzahlen erreicht werden; also schaedlich ist es bestimmt nicht, gleich C3 Lager einzubauen.

Aus Sicherheitsgruenden werden Massivkaefige aus Messing oder glasfaserverstaerktem Polyamid eingebaut, das soll nicht heissen, dass die normalen Blechkaefige ungeeignet waehren, aber Massive sind halt besser aber auch teurer. 1) Primaerseitig bauen wir ein um 7mm breiteres Kurbelwellenhauptlager der Groesse z.B NJ2305E.TVP2.C3 ein. An dieser Stelle gibt es bei Rundgehaeusen drei unterschiedliche Bauformen der Lagersicherung. Bei jener mit der Seegersicherung, faellt diese fort und das Lager wird nun wie auch bei den anderen Zwei noch moeglichen Bauformen vom Entluefterdeckel 03113001 gesichert. Zwischen Entluefterdeckel und Lager wird entsprechend ausdistanziert. Bei jenen Bauformen die das Lager durch einen Ring zwischen Lager und Deckel oder durch einen ringfoermigen Anguss am Deckel sichern, werden diese um die entsprechenden 7mm gekuerzt. Also durch abdrehen ausdistansiert. Das Kettenrad 06242900 muss lagerseitig etwas Material abgeschliffen bekommen, da sonst der Konus nicht mehr traegt.

2) Das Kupplungslager 6303 wird gegen ein Rollenlager z.B. NUP303E.TVP2 ausgetauscht. Noch besser,aber auch schwieriger, zu bewerkstelligen waere der Einbau eines NUP2204E.TVP2 Lagers, hier muesste ein Ring zwischen Getriebehauptwelle und Lagerinnenring angebracht werden, da das Lager innen 20mm,die Welle aber nur 17mm hat. Der Vorteil liegt aber in der groesseren Lagerbreite von 18mm anstelle 14mm, dadurch wird der Primaertrieb guenstiger gefasst. Die Schwierigkeit besteht in der neu zu stechenden Seegersicherungsnut fuer das breitere Lager. Oder man muesste sich eine andere Lagersicherung, z.B. mit dreimal M5 aufgeschraubter Deckel, ausdenken. Nicht zu vergessen auch die Buechse fuer das Kupplungskettenrad 01244101 muss in diesem Fall um die 4mm der groesseren Lagerbreite gekuerzt werden.

3)Das Schaftradlager 6205 wird durch ein Rollenlager z.B. NUP205E.TVP2 ausgetauscht. Ich weiss, viele werden unglaeubig mit dem Kopf schuetteln, besonderst jene,die an dieser Stelle schon mal gerne ein Pendelkugellager einbauen. Aber ein Beispiel aus der Horex-Geschichte sei hier angefuehrt, um die Umruestung auf Rollenlager als nutzbringend glaubhaft zu machen.- Die staerkere Leistung der Imperator 450 (Type 23) machte gegenueber der 400 Imperator (Type 07) die Verwendung eines Rollenlagers als Schaftradlager notwendig. Und so ist es bei der Type 023 auch in die Serie eingeflossen.

Bei Verwendung des Resident Ritzels ist auch der Einbau eines Simmerrings anstelle der alte "Dichtung durch Rueckforder-

ungsschnecke" moeglich. Diese erleichterte der Kette zwar das Leben, bereitete ansonsten aber wenig Freude.
Auch fuer Imperator und Resi sind analoge Verstaerkungen mit entsprechenden Lagern moeglich. Fuer den notwendigen Erfahrungsaustausch in diesen Fragen kann ich Uli Tel.0521/290837 empfehlen.
P.S. Die Kupplung soll nicht vergessen werden, denn sie muss ja das eventuell hoehere Drehmoment uebertragen, und manchmal ist sie so schon am Ende. Ein um 20% groesseres Drehmoment ist durch ein zusaetzliches Paar Kupplungsscheiben zu erreichen, hierzu sind alle Scheiben etwas schmaeler zu schleifen und der Kuppplungskorb ist um 2 bis 3mm auszudrehen. Bitte etwas messen und vermitteln. Auf jeden Fall aber neuwertige Kupplungsfedern verwenden.

280Watt in Resi. u. Regina

Fuer all jene, die an mehr Power im Regina-Bordnetz interesse haben, hier eine kleine Anregung von Uli Tel.0521/290837. Dies ist also kein fertiges Kochrezept! Der Wunsch nach mehr Leistung im Bordnetz kann verschiedene Gruende haben. Z.B. heizbare Lenkergriffe, Doppelzuendung, sichere Beleuchtung, Komfort im Beiwagen u.s.w.. Die Drehstromlichtmaschine der BMW Boxer ab den fuenfer Modellen ist bestens geeignet. Nun zur Vorgehensweise:
Ein Lichtmaschinengehaeuse der Regina wird vollkommen ausgeraeumt. Die Erhoehung fuer den Unterbrecher wird abgesaegt. Lichtmaschinengehause in der Drehbank an der Zentrierung zum Reginamotorgehause fassen und von 105mm auf 107mm aufdrehen. Der BMW Stator kann nun in das Lichtmaschinengehaeuse geschoben werden. Punkte fuer die Befestigung des Stators am Lichtmaschinengehaeuse finden und festlegen. An den festgelegten Punkten Gewindestuecke (Muttern) anschweisen.
BMW Laeufer in Prezisionswerkstatt aendern lassen. Horex-Konus hat ca. 10 Grad BMW hat 12 Grad. Am besten zylindriches Passstueck, welches innen den 10 Grad Konus darstellt, an stelle des ausgedrehten 12 Grad Konus im BMW Laeufer einpressen und sichern. Sitz des Laufers zum Stator, im Axialmass (sitz der Feldkohlen) beachten. Elektronischen Zuendgeber z.B. vom VW Bus (Hallgeber) am Fliehkraftversteller und Lichtmaschinengehaeuse anpassen und anbringen. Regler und Diodenplatte und geeignete Transistor Zuendbox am Fahrzeug anbringen und Elektrik auf 12V abaendern. Als Abschluss der Lichtmaschine passt ein schmaler Deckel von der SB35 oder auch von Ilo-Motoren, sieht heiss aus. Bei der Imperator geht es wegen der auf der anderen Seite sitzenden Zuendung noch einfacher. Resi entspricht wieder der Regina. Es ist sogar moeglich, dass bei Imperator und Resi der Konus mit dem BMW Anker identisch ist. Als Zuendboxen kommen noch in Frage: Jene der Honda 750/900 Bol d Or mit der Bezeichnung OKI MPS 200 (siehe Gummikuh Heft 11/90) oder eine bei Ruopp Autoteile Schwarzer Weg 1 in 3071 Darkenburg erhaeltliche englische Elektronikzuendung fuer ca.225,-DM (siehe Gummikuh 4/89). Neben Uli haben noch Albrecht 06126/6531 und Gert 06172/71187 Erfahrung.

Abziehbilder

Die Firma Reinhold Martin in 2860 Osterholz-Scharmbeck, Karlstr.5 stellt Abziehbilder fuer Veteranenfahrzeuge her.Neben einem recht umfangreichen Katalog(fuer 10,- dort erhaeltlich) werden auch auf Kundenwunsch sehr preiswerte Abziehbilger angefertigt. Voraussetzung sind sehr genaue Zeichnungen und Farbangaben.Eine Mindestabnahmemenge ist mir nicht bekannt. Bei der Lieferzeit sollte man sich jedoch ca. 6 Monate in Geduld ueben. Sagt Frank.

51er Rennimperator aufgetaucht!!!

Am 8.6. auf dem Nuerburgring beim Jan Wellem-Pokal brachte Rolf Dachs aus 2902 Rastede eine neu restaurierte Rennimperator 500ccm aus dem Jahre 1951, also die mit den einzelnen Zylindern und den einzelnen Koepfen und dem Kettenschacht dazwischen, mit. Dieses Einnocken OHC-Modell wurde sporatisch von den Fahrern Kurt Mansfeld und Hugo Schmitz im Jahre 1951 eingesetzt. Erstes erscheinen am 15.4 in Dieburg nur beim Traning. Zwei Wochen spaeter in Hannover auf der Eilenriede fiel Mansfeld und Schmitz nach Schmierungsschwierigkeiten aus. Am 20.Mai am Feldberg wollte das Werk dann mit Drei Fahren (zusaetzlich Harald Oelerich) starten, um Zuhause zu zeigen,wo Bartel den Most holt, Oelerich war dann doch nicht zum Start erschienen und Mansfeld und Schmitz kaempften mit Problemen, der beste Platz im Verlauf des Rennens erreichte Mansfeld in der fuenften Runde, er lag mit seiner Imperator an sechster Stelle. Dieses Motorrad war noch sehr nahe mit der Strassen-Imperator (Prototype) verbunden, aus diesem Grund muessen wir auch fuer die Konstruktion dieses Rades beide Hermann Reeb fuer die Grundkonstruktion und Fred Schlachter fuer die Aenderungen zur Rennmaschine angeben.Man schaetzt das von den Motoren dieser Vorserie inkl. Rennmotore, ca. 20 bis 30 Stueck, alle Entwicklungsstufen zusammen genommen, vom noch trocken laufenden Ketten-Primaertrieb und geteilte Zylinder und Koepfe, bis zum letzten Zahnrad-Primaertrieb, der uebrigens die erste Arbeit von Gunkel bei Horex war, und einteiligen Koepfen und Zylinder, produziert wurden. Eine erklaegliche Zahl dieser Motore soll zum Ende des Werks in den Schrott geganngen sein. Einige Motore tauchten bei Ausweis und Lizenz-Fahrern ab 1957 auf, hier seien die Brueder Gustav und Ewald Aufderhaar genannt, die in der Grasbahn-Gespannklasse 500 und 750ccm mit Prototypmotoren erfolgreich waren. Die Idee fuer die 51 Rennimperator war dem Herrenfahrer ein Fahrzeug an die Hand zu geben, was mit kleinen Aenderungen am Wochenende als Renn und in der Woche als sportliche Strassenmaschine eingesetzt werden konnte. Heute sind mir neben der von Dachs nur noch Teile oder ganze Maschinen von Kahrmann, Siebrasse und Jutzi bekannt. Die Imperator von Hr.Dachs entspricht, im Rahmen, mehr dem 1952 Modell, es wird sich wahrscheinlich um einen, im uebrigen sehr guten, Nachbau handeln. Wahrscheinlich wurde auch der Motor aus verschiedenen Motoren, aus unterschiedlichen Jahren, ausserdem durch einige Neuteile, wie Kupplung, die fehlten, komplettiert. Dies soll keine negative Kritik sein, die Arbeit stellt im ganzen den einzig gangbaren Weg, der hier auch noch besonders sauber gegangen wurde, dar!

Euer Horex Novice

Monat. Stammtische und Clubabende

Siehe HB 1/91 und 2/91. Neu Aufgenommen sind die HF-Hanau treffen sich jeden 3ten Freitag im Monat im Buergerhaus von 6458 Rodenbach um 20.00 Uhr Info bei Uwe Wahl Tel.06181-28319

Treffen-Ausstellungen-Maerkte

-14 bis 15.7. Horex-Sommertreffen der H+G Mainkling naehe 718 Crailsheim Info. bei Fritz Tel. 07959/634
-13 bis 14.7. Quer durch Neuwied 5450 Neuwied Marktplatz
-13.7 bis 11.8. Amsterdam-Moskau-Amsterdam Tel.06243-8956
-20.7. Victoria(Columbus) in Idar-Oberstein Tel.05323-(8)2825
-18 bis 21.7. Rallye in A-9523 Villach Tel.0043-4242-414110
-20 bis 21.7. Treffen Karlsruhe/Knielingen Tel.0721-558360
-26 bis 28.7. Rallye in Valdenz/Mosel Tel.06534-657
-21.7 Konzer Oldi-Treffen Tel.0651-42288
-27 bis 28.7. "Wirzenborner Liss" Treffen und Markt, info bei Hans Peter in 5431 Ruppach-Goldhausen Tel. 02602-8706

-2 bis 4.8. Ausfahrt A-3002 Purkersdorf Tel.0043-2231-2955
-3.8. Rallye Kannenbaeckerland Tel.02623-4255
-3.8. Orientierungsfahrt in 2257 Breedstedt Tel.04671-3720
-3 bis 4.8. Schweden Info. Kjell Watz Box 6010 S-58006 Linkoeping
-3 bis 4.8. West Kent Run Tel. 0044-81-8508633 A.Brett
-3 bis 4.8. Rallye in 2215 Hanerau-Hademarschen Tel.04872-7870
-7.8. Rallye in 7128 Laufen Tel. 07133-6861
-10 bis 11.8. Treffen in Wadgassen Zweiradmuseum Cristallerie 6633 Wadgassen/Saar
-10.8. Ausfahrt Innviertel A-5230 Mattighofen Tel.07742-3012
-11.8. Brands Hatch Tel.0044-81-3020965 B.Southam
-15.8. Six-Days fuer Motorraeder und Gespanne bis 1961 CSFR Car Club Ostrava, Postovni Schranka 139, CSFR-72839 Ostrava
-15 bis 18.8. Treffen in 7244 Salzstetten Tel.07486-1301/9192
-17.8. Markt in CH-9620 Lichtensteig Tel.0041-747-4177
-17.8 Ploener-Rallye in 2320 Ploen Tel.04522-8604
-17.8. Schotten Grand-Prix in Schotten Tel.06044-8447/2868
-18.8. Einzylindertreffen bei 3130 Luechow Tel.05843-7660
-24.8. Treffen in 6350 Gensingen/Nahe Tel.06704-2208
-24 bis 25.8. Arlaender Treffen in 4554 Ankum Tel.05433-6776
-24.8. Rally in 6490 Schluechtern Tel.06661-6466
-24.8. Ausfahrt 8606 Hirschheid Tel. 09543-5119
-24.8. Treffen in 6501 Heidesheim Tel.06132-5105
-24 bis 25.8. Rallye bis 1939 in Hengelo Niederlande bei R.Kreunen Sarinkkamp 95 NL-7255 CZ Hengelo 25725
-24.8. Rainau Sernfahrt 7088 Huettlingen Tel.07961-7126
-25.8. Rallye in Lippstadt Tel.02941-61366
-31.8. Bergpreis in 5561 Bengel Mosel (VFV)
-31.8. Rattenfaenger-Rally 3250 Hameln Tel.05151-12169
-Im September, den genauen Termin bitte ab August beim HB erfragen, wird Friedel Muench wieder seine 1a Veranstaltung (siehe HB 4/90 Seite14) in 6312 Laubach ausrichten.
-1.9. Treffen und Markt in 3330 Helmstedt Tel.05351-31168
-1.9. Rallye in Kirchheim/Teck Tel.07021-2753
-6 bis 8.9.Horex-Treffen Buschwiese, des MSC Bad Homburg Frau Schluckebier Tel. 06172/301192
-7.9. Grand-Prix in Hockenheim (VFV)
-7 bis 11.9.Alpenfahrt mit Robert Poensgen siehe in diesem Heft
-13 bis 15.9. Rally in 3040 Soltau Tel.05191-2846
-14.9. Ausfahrt in 7501 Marxzell Tel. 07248-312
-15.9. Ausfahrt in 7230 Schramberg Tel.07422-22129
-20 bis 21.9. Ausfahrt bis 1945 7083 Untergroeningen Tel.07975-874
-21 bis 22.9. Bergpreis A-8990 Bad Aussee Tel. 0043-6152-2918
-21 bis 22.9. Markt in Assen Tel. 0031-5928-12486
-20 bis 21.9. ADAC Rallye Berlin Tel. 030-7444797
-22.9. Schinkenrallye in 4594 Garxel Tel.04474-1757
-27 bis 29.9. Rallye 8783 Hammelburg Tel.09732-80249
-28 bis 29.9. Markt in Kassel
-5.10. Bergpreis "Hatz auf die Katz" Ulrich Pachaly Schwarmgasse 19 o-6800 Saalfeld/Saale
-5.10. Markt in NL-7772 Hardenberg Tel.0031-5232-67440
-5.10. Markt in Grafenwoehr Tel. 09641-3322
-6.10. Teilemarkt in Wolfsburg Tel. 02263-6534
-6 bis 13.10. Durch die Toskana (Italien) Tel.06243-8956
-12 bis 13.10. Markt in Mannheim
-15.10. Nuerburgring (VFV)
-18 bis 20.10. Herbsttref. euro. Motorr. Woebbel Tel.05233-5795
-19.10. Markt in Kaltenkirchen Tel.04192-9609
-2 bis 3.11. Teilemarkt in Rozendaal-Belgien Hermann Haeck Ketelbuiserstraat 104 B-8810 Lichtervelde

Boge-Daempfer fuer Resi. u. Imp.

Koni-Federbeine sind zwar gut, aber wer haette nicht gerne wieder die original Federbeine an seiner Imperator oder Resident! Unser Horex-Freund Albrecht Tel. 06126-6531 auch bekannt wegen seiner schoenen Imperator 450 (Type 23) kann mit Rat, aber auch im Notfall mit der Tat helfen. Er hat Erfahrung sowie die notwendigen Materialien um diese Federbeine wieder in den Neuzustand zu versetzen. Vielleicht gibt uns Albrecht mal eine Arbeitsanweisung zur Veroeffentlichung, bis dahin bitten wir,sich selbst an Albrecht zu wenden. Doch noch einige andere Dinge sind bei Ihm zu bekommen oder in Erfahrung zu bringen. Zum Beispiel Schutzblechstreben aus VA fuer Imp und Resi, oder Faltenbaelke zwischen Motor und Kettenschutz bei dito, oder das vordere Schutzblech der Imperator in GFK. Auch hat er Erfahrung mit dem Einbau einer 12 Volt BMW Lichtmaschine in den Imperatormotor und allen notwendigen Aenderungen an der Elektrik. Zuguterletzt hat er den Oelkreislauf seiner Imperator 400 Type 07, unter Beruecksichtigung physikalischer Gesetzmaessigkeiten, optimal geaendert. Sollte einer am Erfahrungsaustausch Interesse haben,so moege er sich bitte an Albrecht wenden.

Auspuffbau

Eine Adresse vom Markt in Ludwigshafen,Hartmut Trommer aus O-7251 Zschorna Nr.58 kein Telefon,baut Auspuffanlagen nach Muster.

HOREX Regina ERSATZTEILE

zum Beispiel:

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

und vieles mehr

fordern Sie kostenlose Ersatzteillisten an.

MOTORRAD STEMLER GmbH

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

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

Galvanische Arbeiten

Galvanische Arbeiten in bester Qualitaet und besonders preisguenstig fuehrt die Firma Peter Zschaemisch, Scheffelstr.35 in O-9560 Zwickau aus, wo ich seit 5 Jahren zufriedener Kunde bin. Sagt Heinz.

HOREX Sport

Vorkrieg-Auspufftoepfe

Unser Horex-Freund Joerg Naumann in 6501 Heidesheim // Dechand 21 Tel. 06132-59651, Vielen durch seine Tankabziehbilder fuer vorkriegs Horex bekannt, laesst nun, in der Form Original, Fischschwanz-Auspufftoepfe herstellen (siehe Titelbild HB 1/91). Diese Toepfe passen auf Rohre mit 53,5mm Aussendurchmesser entsprechend T5, T6, S5, S6. Um diese Toepfe auch bei den Typen S600, S800 und S64 mit 45mm Rohrausendurchmesser verwenden zu koennen, wird ein Daempfereinsatz mitgeliefert, der die 53,5mm auf 45mm reduziert. Dieser Daempfereinsatz ist nicht nur ein Ring, sondern es handelt sich um einen Schall reduzierenden Einsatz. Dieser kann auch mit dem 53,5mm Rohr, falls gewuenscht, verwendet werden. Die Befestigung muss hier allerdings im Kruemmerrohr erfolgen. Vorbestellungen bitte abgeben; die Lieferung erfolgt dann ca. August/September 91. Der Preis betraegt mit Halterung unverchromt 145,-DM und verchromt 225,-DM per Stueck. Bei Bestellung bitte Type und Anbringung rechts/links angeben.
Es werden auch Vorbestellungen fuer Toepfe der Typen S2, S3, S35 angenommen. Bei genuegend grossem Interesse wird auch dieser Daempfer nachgefertigt.

Nockenwellen probleme

Wir berichteten in HB 4/89 von unserer Neuerwerbung S35. Die Nockenwelle und die Schlepphebel von diesem Motorrad sahen uebel aus. Ein entsprechendes Ersatzteil war trotz intensiver suche nicht aufzutreiben. Die Beilage in HB 1/91 zeigte uns den Weg; dort unter Punkt 2, 3, 4, 5 bietet Zweirad-Pabst in 669 St. Wendel in der Oberlinxweilerstr. 2 Tel.06851/70164 die Ueberholung solcher Teile fuer Resi und Imperator an. Wir dachten warum soll das nicht auch fuer die S35 moeglich sein. Ein Anruf bei Siegmund gab dann Aufschluss.- Wir sandten ihm die defekte Welle und eine gute E0 Welle der Regina, als Meister-Nocke, sowie die defekten Schlepphebel und harrten der Dinge. Vier Wochen spaeter bekamen wir Post; uns lachte eine neuwertige S35 Nocke mit zwei wunderbaren Schlepphebeln an. Dem Paeckchen lag ein Schreiben von Siegmund mit Ratschlaegen fuer die Behandlung der Teile und ein Werkspruefungszeugnis nach DIN 50049-2.3 ueber die Oberflaechen Behandlung unserer Teile bei. Unsere Schlepphebel wurden 36 Stunden bei 500 Grad C 0,2 bis 0,3mm nach DIN 50190 Blat 3 im Ammoniakgasstrom tiefennitriert. Es ergab sich eine Oberflaechenhaerte von 454 HV5 (Haerte Vickers) Das Werkspruefungszegnis fuer die Nockenwelle weisst selbiges aus, nur ergibt sich hier eine Haerte von 720 HV5. Also Horex-Freunde wenn Ihr aehnlich gelagerte Probleme habt, fragt einfach mal bei Siegmund an, dort wird Euch wahrscheinlich geholfen, wir sind ganz happy und einen Schritt weiter, zumal es durch einen Horex-Freund und HB-Leser auch mit dem Rahmen geklappt hat ! P.S Was heisst eigentlich die 5 in HV5 und wie ist die Haerteangabe mit den mir bekannten Rockwell zu vergleichen?

Typenschilder

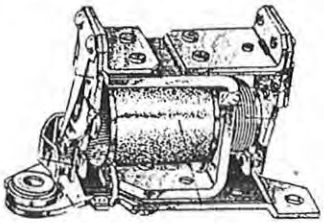
Wird ein altes Vorkrieg messing Typenschild fuer Horex-Columbus, oder ein neueres aus Alu mit schwarzem Aufdruck gesucht, der Ungar Fueloep Jozef aus H-1141 Budapest in der Fischer Istvan U 113 hat es oder kann es anfertigen. Es handelt sich immer um Schilder die dem Original entsprechen, also nicht um allgemein verwendbare Typenschilder, wie man sie an jeder Ecke bekommen kann. Seine Preise sind als moterat zu bezeichnen.

Mechanischer Regler

Horst Tel. 06172/34058 hat uns im HC-Taunus den Z-Regler als Ersatz fuer defekte F-Regler, original bei Resi und Regina, empfohlen. Der Regler ist unter der Bosch Nr. 0190205001 Typenbezeichnung RSZAA bei jedem Bosch-Haendler zu beziehen, ca. 126,- DM plus MWST.

Beschreibung: Der Z-Regelerschalter ist als Einfeld-Zweikontaktregler ausgebildet, der nach einer geneigten Kennlinie regelt. Sein magnetisches System zaehlt zur kombinierten Bauart mit zwei Ankern, je einen fuer den Regler und fuer den Schalter. Vom Z-Reglerschalter gibt es folgende Ausfuehrungen: RS/ZA (fuer Einbau XUE ohne Schutzkapsel), RS/ZB (weggebaut), RS/ZC (fuer Auf- oder Anbau) und RS/ZD (weggebaut mit Anlasschuetz); die drei zuletzt erwaehnten Ausfuehrungen haben eine Schutzkapsel. Der -Reglerschalter wird vorwiegend in Zweiradfahrzeugen und Kleinstwagen verwendet.

Anschluss bei Regina und Resi: Die Feldwicklung wird auf Reglerklemme DF gelegt. Reglerklemme "+" geht nach Klemme 61 Lichtmaschine. Reglerklemme 51 geht nach Klemme 30/51 also Pluskabel von der Batterie. Wir vom HB moechten aber nicht versaeumen, auf den Elektronischenregler der Fa. Laubersheimer, siehe Anzeige in diesem Heft so wie die Artikel in den Heften HB 2/90 Seite 18/19, HB 3/90 Seite 19 und HB 4/90 Seite 18),hinzuweisen.



HOREX-NEUTEILE

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

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



Leder aus den 50er Jahren

Haelson, eine kleine Lederwarenfabrik in Baden hat noch alte Schnitte; Schnitte aus der Vorkriegszeit sowie aus den 50er Jahren. Nach diesen Schnitten werden aus einmalig schoenen Lederqualitaeten Motorradjacken und Breecheshosen nach Mass gefertigt. Fuer Leser des Horex-Boten werden diese Leistungen zu einem einmaligen Preis angeboten, und zwar zum Wiederverkaeufer-Einkaufspreis! Hier einige Beispiele: Breeches 410,-DM Mass inkl.MwSt. Jacke 345,-DM dito. Die Adresse lautet: Haelson 7520 Bruchsal / Durlacher Str.82 Tel.07251-12077. Wer jetzt noch die passende Brille zum Leder sucht, und zwar eine bei der es an der Nase nicht rein zieht und bei der man auch eine Halbschale aufsetzen kann,ohne dass durch den zu hohen Rand der Brille selbige auf die Nasenspitze gedrueckt wird, wie dies bei vielen englischen Brillen, die einfach fuer deutsche Nasen nicht gemacht wurden, welche ja bekanntlich, im Durchschnitt gesehen, etwas groesser sind als englische, der Fall ist, sollte sich an Bernd Voegler Tel. 069-624846 in 6000 Frankfurt a/M 70 in der Morgensternstr.18 wenden. Auch die passenden Handschuhe wird er dort finden.

-Der Clubkapitaen vom HC-NRW hat wohl endgueltig sein Wohndomizil gefunden. Dr. Reiner Suetfeld 2422 Hutzfeld Wiesengrund 2 Tel. 04527-612

Motorrad baut am Motor der Horex-Regina

Diese Anleitung gilt nur fuer viergeteilte EIM Motore der Type Regina und mit Abwandlung fuer SB35 und Regina 1 (dreigeteilt kleine Lagerung).

Schluessel verloren ?

Die Firma Eich 6 Ffm 1 Eschersheimerlandstrasse 40 stellt bei Einlieferung des Schliesszylinders ohne Schluessel, passende neue Schluessel her. Das kann Interessant sein fuer verlorengegangene Beiwagenklappen-, Lenkschloss- und Werkzeugkastenschluessel. Tel. 069/598121

Tachometer-Dienst

Heinz Noack Tachometer-Dienst Calvisiusstr. 16 O-7033 Leipzig Tel. 0037-41-47842554, ist Speziallist fuer Vorkrieg und Spezial-Reperaturen.

Horex Freunde Hanau

Friedel Schoen - Gast der Horex Freunde Hanau
Grosser Erfolg der 3.Horex Praesentation

Am 1.Juni 1991 stand der Hanauer Marktplatz wieder voll unter dem Zeichen der alten Motorradmarke Horex. Bei strahlendem Sonnenschein praesentierten die Mitglieder des Hanauer Oldi-Clubs zum 3. Mal ihre Maschinen dem rege interessierten Publikum. Ausser den bereits bekannten Maschinen war diesmal auch ein 500 ccm "Imperator" zu sehen, der im Jahre 1958 als "Zuendapp Citation" fuer die New Yorker Polizei gebaut wurde. Der Besitzer aus Waechtersbach stellte uns dieses Schmuckstueck fuer die Praesentation zu Verfuegung. Clubkapitaen Uwe Wahl freute sich ganz besonders darueber, als er den "Vater des Horex-Imperators", Herrn Oberingenieur Rudolf Gunkel aus Usingen i.Ts., auf dem Marktplatz begruessen konnte. Alle Fragen bezueglich der besonderen Konstruktionsmerkmale des heute noch modernen Imperator-Motors konnten jetzt an Ort und Stelle vom Fachmann erlaeutert werden. Auch Reinhard Juzzi war mit zwei seiner aus dem Jahr 1950 stammenden Rennmaschinen Gast der Horex Freunde Hanau.

Als dann der ehemalige Werksrennfahrer Friedel Schoen in Hanau bei den Horex Freunden eintraf, war die Freude riesig gross. Friedel Schoen war aktiver Rennfahrer in den Jahren 1932-1938 und von 1949-1954 und somit auf Horex Rennmaschinen in ganz Europa bekannt. 1950 errang er den Sieg bei der deutschen Bahnmeisterschaft aller Klassen, siegte 1952 mit einer Horex 500 ccm auf der Berliner AVUS sowie auf dem Hockenheimring. Den zweiten Platz erfuhr er sich in der 350er Klasse beim Feldbergrennen 1953. Interessiert lauschte man den Worten dieses einst grossen Rennfahrers, als er aus seinem Leben erzaehlte.

Resuemee des Tages: Es war rundum ein voller Erfolg. Fuer das leibliche Wohl wurde bestens gesorgt und man sah nur zufriedene Gesichter.

Opitz

Anmerkung: Es waere schoen, wenn solche Veranstaltungen vorher bekannt gegeben wuerden, um den Horex-Boten Lesern die Moeglichkeit des Besuches der naechsten Horex Praesentation zu eroeffnen.

Gepresste Reginakurbelwellen

Karlheinz Tel.06203/16462 hat die Information wie bei Hoeckle gepresste Stahlreginawellen repariert wurden. (Wurden? Siehe HB 1/91 Seite 19) Es ist klar, diese Information hat nur Zweck fuer einen handwerklich Begabten, der Zugang zu den notwendigen Maschinen und Vorrichtungen hat.

Man besorgt sich einen neues Pleuellager der Suzuki 1000 oder 1100 Vierzylinder. (Vielleicht geht auch das der Yamaha XS750) Es handelt sich um einen als Ersatzteil erhaeltlichen verkupferten Stahlkaefig mit Rollen in der Abmessung 29x39x20. Es wird ein neuer Hubzapfen aus 14CrNiMo14 oder 16MnCr5 hergestellt.

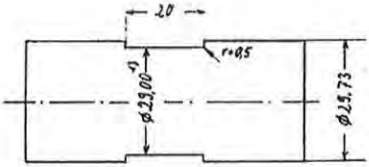
Der Zapfen wird vor dem Fertigschleifen fuer eine 1,2 bis 1,3mm Einhaert-Tiefe auf 60 bis 63 HRC (Haerte Rockwell was heisst eigentlich das "C" bei HRC?) eingesetzt und gehaertet.

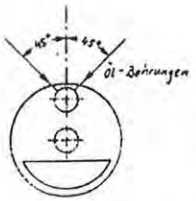
Der neue Zapfen entspricht in Bezug auf Laenge und Sitz des Oel-eintritts dem alten Zapfen. Der Durchmesser am Pressitz des Zapfens betraegt ca. 29,73mm. Das richtige Mass ergibt sich aus dem Hubscheibenbohrungsdurchmesser fuer den Zapfen plus 0,08 bis 0,1mm. Die Laufflaeche der Rollen wird mittig im Zapfen ueber eine Breite von 20mm auf 29,00mm zentrich rund geschliffen. In den Ecken dieser Einschleifung muss ein Radius von 0,5mm eingehalten werden, sonst gibt es dort einen Kerbbruch. Es werden zwei Oel-Bohrungen zur Schmierung der Rollenlaufbahn in den Oel-Kanal des Zapfens gebohrt. (vor Haerten und Fertigschleifen) Die Bohrungen sitzen nach oben mittig zur Pleuel Laengsachse, wenn die Kurbelwelle 45 Grad vor und 45 Grad nach OT steht. Die Bohrungen befinden sich mittig in der Rollenlaufbahn und die Bohrungskante wird gut gebrochen.

Den neuen Aussenring fuer das Pleul fertigen wir aus 100Cr6 mit einer Haerte von 60 bis 63 HRC, mit den Massen 39x47x20, dass korrekte Aussenmass ergibt sich aus Bohrung des Pleuls plus 0,06mm. Ring nach dem Haerten gut abrunden und mittig einpressen (original Pleulfussbreite 19,2mm). Danach eine Stunde bei 140 Grad C entspannen. Anschliessend Pleulfussbohrung feinhohnen bis das Radialspiel von 0,015 bis 0,02mm eingestellt ist. Bei korrektem Radialspiel ergibt sich ein Kippmass des Pleuels von ca. 1mm. Das Kippmass wird am Kolbenbolzen gemessen, aber nicht das Axsialspiel von ca. 0,2 bis 0,35mm dazu addieren.

Die Hubscheiben werden im Bereich des Zapfens (zentriert durch die Hubzapfenbohrung) um ca.0,4mm ausgedreht. Das genaue Mass ergibt sich aus der Differenz von Original-Pleuelfuss-Breite ca.19,2 bis 19,3mm und Ausenring-Breite 20mm. Hubscheiben werden im Bereich des Hubzapfens nicht gehaertet!

Montagehinweise: Beim Zusammenpressen duenne Bleche 0,2 bis 0,3mm zwischen Pleuelfuss und Hubscheiben einschieben. Axialspiel 0,2 bis 0,35mm. Hubzapfen an den Aussenkanten gut abrunden und beim Zusammenpressen zuerst einseitig in eine Hubscheibe einpressen, dann zuerst Rollenkaefig, und danach Pleuel aufschieben. Nach dem der Hubzapfen ein Viertel in die zweite Hubscheibe eingepresst ist, Welle zwischen Spitzen ueberpruefen und gegebenenfalls nachrichten, jetzt erst fertig pressen und Welle endgueltig richten. Die Breite der Welle soll zwischen den Zwei Hauptlagersitzen 70mm betragen. Das Kolbenbolzen Radialspiel ist mit 0,015 bis 0,02 mm richtig eingestellt.





Regina "Kultobjekt"

In der Motorrad-Classic 3/91 fuer Mai/Juni hat Frank-Albert Illg einen informativen und interessanten 14seitigen Artikel zum Thema "Die Geschichte der Horex Regina" produziert. Wir koennen nur jedem Horex-Freund den Erwerb dieses Heftes empfehlen, sofern er es sich nicht schon zugelegt hat. Da das Heft im Zeitungshandel nicht mehr erhaeltlich ist, muss man sich an den Verlag wenden Tel.0711/2043229. Unsere Meinung 1A, sehr empfehlenswert.

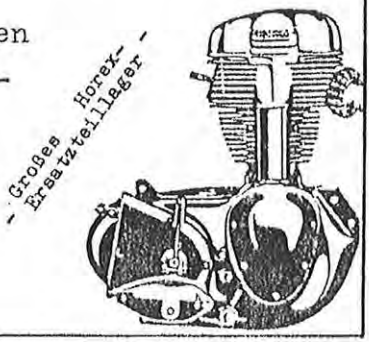
Tank Innenversieglung

Im HB 1-91 berichteten wir auf Seite 23 ueber die innere Tank Aufarbeitung. Die Firma Ammon hat hierfuer entsprechende Mittel zum Entfetten, Entrosten und fuer die Innenbeschichtung, neu in Ihrer Angebotspalette. Herbert bietet den Lesern vom HB, diese Artikel mit einem Nachlass von 10 Prozent an, man muss sich bei der Bestellung nur als Leser des HB zu erkennen geben. Das Innenbeschichtungsprodukt soll bei mehrmaligem Auftrag einen benzinfesten gummiartigen Ueberzug ergeben, welcher sogar feine Haarrisse ueberdecken und dichten soll. Das Mittel stammt aus der Flugzeugtechnik und hat dort die Aufgabe Kraftstofftanks, auch bei Auftreten erster Haarrisse, dicht zu halten. Telefon und Anschrift siehe Anzeige in diesem Heft.

HEUMANN **HOREX** - Ersatzteile

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

AUCH ANKAUF!



Alpenfahrt 91

Robert Poensgen, bekannt als schreibender Touren- und Gelaende-Fahrer Veranstaltet vom 7 bis 11 September eine drei Tage Alpenfahrt ueber 16 Paesse. Die Uebernachtungen von Samstag bis Donnerstag finden im Zikkerhof bei Klausen in Suedtirol statt, dort wird auch das im Uebernachtungs und Teilnehmer-Preis von 750,-DM enthaltene Fruehstueck und Abendessen eingenommen. (Halbpansion) Fuer Beifahrer ist nochmal der gleiche Preis faellig. Die drei Tagestouren haben eine Laenge von je ca. 350 km und werden von Robert ueber schoenste und verborgene Strecken gefuehrt. Anreise ist der Siebte, der Achte steht zur Vorbereitung der Touren zur Verfuegung. Ausschreibungen bei Motorrad Classic Action Team, Kennwort "Alpenfahrt 1991" Postfach 106036, 7000 Stuttgart 10.

P.S. Teilnahme berechtigt sind Motorraeder mit mindestens 14PS und einem Alter von 30 Jahren. Das Alter der Teilnehmer spielt dagegen keine Rolle.

Horex-Rahmen wurden gebondert

Im Artikel "Dem Pinsel zur Ehre" aus HB 4/90 Seite 15 erwaehnten wir, das "Bondern". Ein bei Horex angewandtes Phosphatierungsverfahren. Wir haben hierzu nun weitere Erfahrungen gesammelt, so dass wir ein erprobtes Verfahren zur Mitteilung bringen koennen: Die metallisch reine Eisenoberflaesche (Stahl), wie diese nach Sandstrahlen oder Schleifen erreicht wird, wird mit 10 prozentiger Phosphorsaeure eingepinselt. Das geht so aehnlich,als wenn man mit Wasser etwas einpinseln wuerde. Doch es ist kein Wasser,darum ist auch etwas Schutz angezeigt; Schutzbrille, Gummihandschuhe und die Arbeit wird im Freien erledigt. Das Einatmen der Daempfe ist zu vermeiden. Einen Eimer mit Wasser fuer den Notfall bereit stellen.- Dies gilt im allgemein bei Arbeiten mit Saeuren.- Die Saeure wurde als 10 prozentige Loesung zu einem halben Liter in der Apoteke bestellt; der Preis betrug 15,-DM. Doch nun weiter in der Verarbeitung, um die Saeure mit dem Eisen schneller reagieren zu lassen habe ich das saeurenasse Teil mit auf maximaler Staerke gestellter Heissluftpistole trocken geblasen. Nach einer Ruhezeit von ca. 1Stunde, in der ich weitere Teile wie oben beschrieben, behandelte, wurde der ganze Vorgang nochmals wiederholt. Am naechsten Tag wurden die Teile unter der Warmwasserdusche mit Handbuerste, Spuelbuerste und Zahnbuerste gruendlich von der eingetrockneten ueberschuessigen Phosphorsaeure befreit. Das Ergebnis ist eine graue, fuer die Lackierung wunderbar geeignete Oberflaeche.
Theoretisch ist zu sagen, die Phosphorsaeure wandelt die oberste Eisenschicht in Eisenphosphat um. Die Kristalle des Eisenphosphats sind aeusserst fest mit dem Eisen verbunden und gehen ihrerseits eine sehr gute und feste Verbindung mit dem Lack ein. Das Endergebniss ist eine gegen Abplatzer aeusserst widerstandsfaehige Lackierung. Viel Erfolg bei eueren Versuchen.

Euer Horex-Novize

Sitzbaenke und Saettel

Denfeld war der Erstausruester von Horex,und Denfeld half bei verschlissenen Sitzmoebeln. Doch Denfeld in Bad Homburg/Kirdorf ist seit Jahren aufgeloest. Was nun? Ein ehemaliger Mitarbeiter von Denfeld, der Herr Martin Schmidt in 6380 Bad Homburg in der Saalburgstr. 121 Tel. 06172-31158 kann helfen. Er arbeitet die veschlissene Sitzbank auf, inklusive neuem Bezug und Zierleiste. Bei Schwingsaetteln zieht er auch neue Satteldecken auf. Er hat fuer diese Arbeiten die entsprechenden Vorrichtungen und Erfahrungen.

Die Norwegen-Tour

Aus den Kreisen der HB-Leser sind Fuenf Leute mit Vier Horexen aus Berlin, Singhofen und Heidesheim Richtung Norden gefahren, Regina und S6. Ich werde so schreiben,als waere ich selbst dabei gewesen, ich koennte mir jetzt noch in den Arsch beissen,dass ich es nicht war! Aber es schreibt sich so besser, als immer nur das Hoehrensagen zu erzaehlen.
Also es war einmalig von der Natur, den Leuten, dem Wetter, der Orginisation, den Preisen, dem Essen und dem Feeling. Norwegen zu sehen, gefuehrt durch gleichgesinnte Norweger, ist nicht zu vergleichen mit einem selbst organisierten Aufenthalt in diesem wunderbaren Land. Es ging auf Berge mit ueber einem Meter Schnee. Vorbei an Wasser in jeglicher Art. Die Uebernachtung fand in einer Huette statt, fuer alles war gesorgt. Mit einem Wort "Einmalig" In Zwei Jahren wollen die Freunde vom HE-Norsk mit Magnus Dahle nochmal zu einem Horex-Wochenende in Norwegen einladen! Aber diesmal mit uns. Doch naechstes Jahr wollen die Norweger erst mal in Bad Bramstedt vorbei schauen.

Horex-Dokumentation

Klaus-Joerg Habermann in 5534 Birgel/Eifel in der Dorfstrasse 19 Tel.06597-4330 bingt im Selbstverlag einige fuer Horex-Freunde aeusserst interessante Buecher und Anleitungen heraus. Die kleine Auflage wird im Kopierverfahren hergestellt. Eine Besprechung des Buches Dampfhammer Teil 1 erfolgte im HB 3/89 auf Seite 16. Es sind zur Zeit erhaeltlich: "Dampfhammer" Teil 1 DM 46,50; "Resident" Betriebs- und Werkstattanleitung DM 12,00; "Imperator" Betriebs - und Werkstattanleitung DM 18,00; "Imperator" Werkstattanleitung alleine DM 8,00; kompinierter Ersatzteilkatalog "Regina 0 bis 4" DM 25,00; "Regina" Werkstattanleitung DM 25,00; "Gechichte der Windsbraut (schwarz/weiss Kopie) DM 30,00. Das Buch "Der Dampfhammer" Teil 2 "Vom Gnom zum Imperator" ist in Vorbereitung und wird voraussichtlich Ende 1991 erscheinen.

Die Siebenunddreizigste

Otto du hast Deine Sache gut gemacht. Die legere Art Deines Vortrags war einfach Spitze!!! Die Preise und das Wetter haben auch gestimmt. Der Dank der Horexfahrer ist EUCH ,also Dir und Deinem Team sicher. Wir kommen alle gern wieder nach Holzhausen auf der Heid. Doch nun die Preistraeger 1991:
Aeltester Teilnehmer, Julius Lebeau MSC Bad Homburg auf Regina-Gespann 83 Jahre jung ; 2 Platz,Alfred Friemel HC Taunus auf Regina 72 Jahre jung. Weiteste Anfahrt,Herren Mauric Morell auf Resident aus Frankreich HC Freiburg.Frauen,Betina und Ania Runge auf Resi und Imp. Gespann HC Bad Bramstedt. Erik Peling hatte den juengsten Fuehrerschein zum fahren einer Horex. Die Reihenfolge in der Staerke der HC war Bad Bramstedt 64, Frankenthal 48, Berlin 45 genannte Teilnehmer. Die Reihenfolge bei den mit Horex genannten Teilnehmern lautet HC Taunus 14 , Bad Bramstedt 13 und HF Krumbachtal 11 . Die schoenste Columbus auf eigener Achse brachte Winfried Hett MSC Bad Homburg in's Ziel. Die schoenste Regina fuhr Andreas Harder , die schoenste Resi ? , die schoenste Imperator Martin Stahmeier , die schoenste SB35 Holger Heinrich MSC Bad Homburg , die schoenste kleine Horex (Moped ,Kleinkraftrad und 98ccm) Winfried Boehm , schoenstes Gespann Paul Weiss. Das aelteste nicht Horex-Gespann eine Gelaende-Max brachte unser Lichtmaschinen und Zuendungsmeister Hr. Dilcher vom MSC Bad Homburg in's Ziel. An HC's HF's HG's und anderen Vereinigungen waren vertreten : Bad Bramstedt, Frankentahl, Bad Kissingen, Berlin, Taunus, Freiburg, MSC Bad Homburg, Fulda, Krumbachtal, Staufenteck, Bremen, Hanau, NRW, Frends, Oppau, Eckartsborn und nicht ofiziell Mainkling und Niederlande. Vielen ist unser Horex-Doktor Curt Hahnenstein bekannt, der aus gesundheitlichen Gruenden nicht kommen konnte, Ihm wurde gute Besserung gewuenscht-diesem Wunsch moechten wir uns vom HB ausdruecklich anschliessen. Zu guter Letzt, die 38 internationale HOREX Sternfahrt zu Pfingsten 1992 findet bei Marcus, dem Schmied von Bimoelen Tel. 041922-1414, also beim HC Bad Bramstedt statt.
Maedels und Jungs der Norden ruft ! Gerhard wird's schon richten.

Heisses Ventil

Fuer Besitzer einer heissen 500ccm Regina mit Brennraum-Kalottendurchmesser von ca. 80mm, denn hier sind gegenueber Serie kuerzere Ventile notwendig, gibt es bei Zapp in Oberhausen Tel. 0208-873058 ein Maserati Titan Einlassventil mit 46er Teller Gewicht ca 50 Gramm Preis 150DM. Der Tip stammt von Uli 0521-290837 die Spezialisten werden damit schon was anfangen koennen.

Suche fuer Resi Tank und Fahrersitz auch defekt Tel.05381-2592

Verkaufe AWO Sport Bj. 1956 Zustand 2 Preis 3200,-DM Tel. 02223-26784

Wer weiss Rat ? Welcher Kolben passt fuer T6 oder wer hat noch einen ? Tel. 06432-82753

Verkaufe 350er Regina Bj.52 sehr gute Kompression, Blechteile fehlen, sowie einen Rahmen, einen festen 250ccm Regina Motor und zwei Gabeln. Tel.06704/662

Biete, Orig. Horex-Sonderheft zur IFMA Okt. 51 in Frankfurt a/M Tel.06432-7245

Biete, Horex-Seitenstaender, DM 175,- Tel.040-6020274 N. Hartleben Saselbergweg 26 in 2000 Hamburg 65

Tausche, meine Regina1 Schutzbleche (angesetzt) gegen solche der Regina0 und meine originalverpackte Resi-Primaerkette gegen neue Regina-Primaerkette. Biete Resi oder Imperator Lampentopf. Suche Bremsankerplatte Imperator vorne und Original Regina Seitenstaender. Tel.07231-55909.

Suche fuer Regina3 orig. Lenker mit Amaturen, kurzen Schalldaempfer, Gepaeckbruecke, Ruecklicht so wie Fahrer und Soziussattel. Tel.0591-64145

Verkaufe oder tausche eine Tele-Vorderradgabel. Vermittle je 1X Imperator, Citation, Imp.Motor. Suche dringend Schutzbleche fuer Regina 0 u.3, Fussrasten vo/hi, Fahrersattel oder Sitzbank, Ruecklicht, Kickstarter mit Welle, und Tank. Tel.07195-73214 ab 20Uhr



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

Suche fuer vorkriegs SB35, Getriebe, Primerkette,Zylinder mit Oktanzahl, vordere Bremsankerplatte 170mm, komplette Hinterradbremse, Lichtmaschinenanker; fuer Resi, Rahmen mit H.Schwinge und Fahrersitz. Tel.0221-814374

Verkaufe allerlei von Regina z.B. Rahmen, Gabel, Motor und viele Kleinteile. Tel.089-7593576 abends.

Verkaufe Regina3: Schutzbleche je 150,-, Raeder je 85,-, Rahmenteile 90,- : 2x T6 Motore : Div. nicht Horex KFZ Literatur Suche Hausposthefte 1953 u. 58 auch Tausch gegen Horex Teile. Gebe ab Prospekt SB35 bis S6 Bj.1938. Tel.06432-7245



Kein Wunder, 22 PS gegen 3