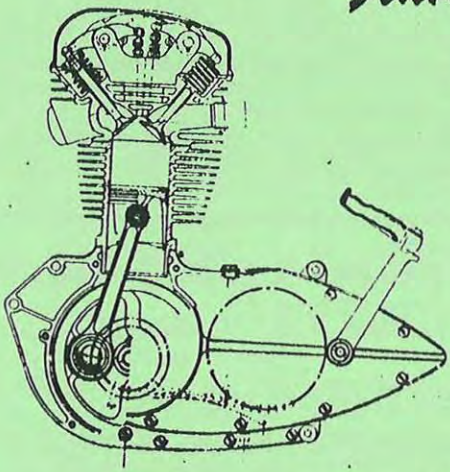
HOREX BOTE

Die Pionier-Leistung von Sturmey Archer, Küchen und Reeb



KR 35
»Pionier«
Blockmotor
ohv

Preis 2,- DM

Horex- Freunde
Rhein / Neckar

Nr. 3 92

INHALT

3-12	Victoria Pionier	13	Bremsen
14-15	Allerlei Horex	17-22	Opa Geuder
24-26	Termine:Allerlei Horex	27-28	Maße die...:AllerleiH.
29	Die 38igste	30-31	Allerlei Horex
32	Kleinanzeigen:Allerlei H.		

Liebe Horexianer

Nun erscheinen wir im vierten Jahr und bisher immer ohne Verzoegerung. Doch nun ist es passiert. Schuld (die Frage die einen echten Deutschen zuerst interessiert) war der fruehe Sommerferienbeginn in Hessen und die in unserer Firma gueltige Urlaubsreglung. Nun ja wir hatten das Ziel, den HB noch vor unserem Urlaub in Druck zu geben, das scheiderte aber an noch ausstehenden Informationen zum Thema Sternfahrt. Ja- so ist man schnell einen Monat zuspaet. Aber da wir keine Tagesthemen mit kurzer Verfallszeit in unserem Heft haben, werde ich wohl mit dem Verstaendnis der Leser rechnen duerfen. Unser besonderer Dank gilt den Freunden der Victoria Interessengemeinschaft um Christian Wild und Manfred Sprenger, die uns erlaubten Artikel ueber die Horex SB35 Schwester Pionier in unser Heft zu uebernehmen.

Euer Horex-Novice

elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

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

EDK

ELEKTRONIC-DATA KLEIBER GMBH

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

IMPRESSUM HOREX - BOTE

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

Bankverbindung Frankfurter Sparkasse
Kto.318039303 BLZ.500 502 01

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

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

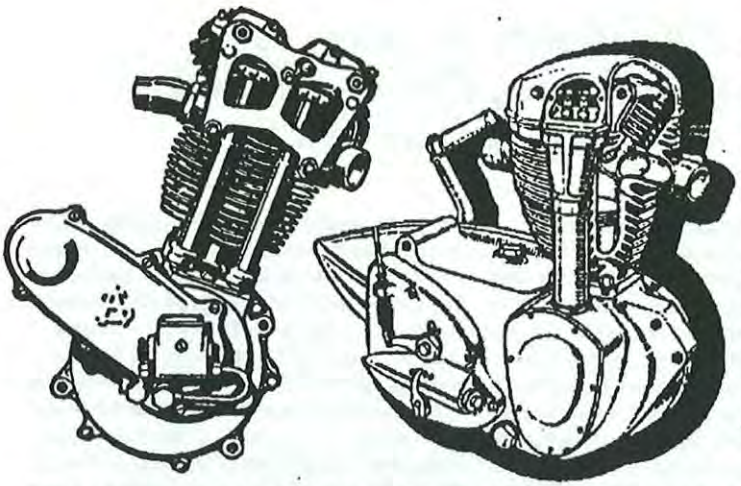
Die »Pionier«-Leistung von Sturmey Archer, Küchen und Reeb

Die Entwicklungsgeschichte der KR 35 Blockmotor ohv

»Das ist ja eine Victoria mit Horex-Motor«, so oder ähnlich lauten die Kommentare der Umstehenden, wenn ich mit meiner Pionier in eine Menschenansammlung gerate, wo jemand glaubt etwas von »alten« Motorrädern zu verstehen, das schließt auch Veteranentreffen ein, wo man eigentlich ein etwas qualifizierteres Publikum erwarten dürfte. Ich kann es mittlerweile keinem mehr für Übel nehmen, daß mir unterstellt wird ich hätte eine Aero mit einem Horex Regina Motor ausgerüstet, wurde doch bisher in der Fachliteratur nur andeutungsweise über die Pionier berichtet. Zu wenig, um einem breiten Publikum die Hintergründe zu diesem Modell vorzustellen. Dem wollen wir als IG-ler Abhilfe schaffen und etwas mehr Licht in das Schattendasein der KR 35 Pionier bringen.

Das in England schnelle und zuverlässige Motoren gebaut werden, war in Deutschland zur Zeit des Jahrzehntwechsels 1920/30 hinlänglich bekannt und damit fing eigentlich alles an. Victoria und Horex waren gute Kunden bei dem englischen Motorenlieferant Sturmey Archer. Entgegen vieler unterschiedlicher Meinungen wurden die Motoren damals weder bei Horex-Columbus in Bad Homburg, noch bei Victoria in Nürnberg als Lizenzbau produziert. Das konnte man viel einfacher haben, wenn man im original Ersatzteilkatalog der Nürnberger Sturmey Archer-Niederlassung den markenentsprechenden Deckel für den Magnetantrieb mitbestellte und die gab es laut Katalog mit dem VW-Zeichen (Victoria Werke), genauso wie mit dem Columbus-Schriftzug. Das dies zutrifft hat mir neulich sogar ein Horex-Kollege aus der Veteranenszene bestätigt, der bis jetzt ganz stolz auf die »Lizenzbauten« aus Bad Homburg war, bis er von einem ehemaligen Horex-Mitarbeiter erfahren hat, das dort nur fleißig die Deckelchen aufgeschraubt wurden und damit war der Lizenzbau fertig. Beim Überprüfen der Gewindesteigungen am Motor einer KR 35 der Baujahre 1928 bis 1933, wird man feststellen, daß ausschließlich die in England üblichen Withworth-Steigungen Verwendung finden.

Mit der Machtübernahme der Nazis 1933 wurden einschneidende Einfuhrbeschränkungen erlassen und die deutschen Motorradhersteller waren fortan gezwungen ihre Motorenproduktion selbst in die Hand zu nehmen. Bei Horex-Columbus nahm man den Sturmey Archer-Motor als bewährtes Vorbild, entwickelte und modernisierte jetzt selbstständig weiter und baute ihn bei dem Modell S 35 ein. Bei Victoria ging man schon immer etwas eigene Wege und der Trend in der Victoria-Konstruktionsabteilung hieß: glattflächige und verkleidete Motorräder ohne Schmutzangriffsfläche. Das war bei einem seitengesteuerten Motor wesentlich einfacher zu verwirklichen, war doch der Ventiltrieb sauberer im Motorgehäuse unterzubringen und abzudichten. Man verließ sich auf ein Patent des Österreichers Lackler, um einen seitengesteuerten 350er Motor mit neu konstruiertem Brennraum aus der Taufe zu heben, der in den Modellen KR 35 B und G eingebaut wurde. Aber der Verkaufserfolg ließ, ebenso wie bei dem vollverkleideten Modell Fahrmeister auf sich warten und zwei Flops konnte sich selbst ein so gestandenes Werk wie Victoria nicht auf Dauer leisten. Man erinnerte sich des Verkaufsschlagers der KR 35 mit Sturmey Archer-Motor und entschloß sich daher, wieder einen kopfgesteuerten Motor in das Programm aufzunehmen. Was lag in der Kürze der Zeit näher als den bei Horex-Columbus konsequent weiterentwickelten Sturmey Archer Motor als Konfektionsware einzukaufen. Daraus entwickelte man die KR 35 S die nur rund ein Jahr in einer Stückzahl von ca. 1000 Exemplaren gebaut wurde. Das genügte um zu erkennen das man wieder auf dem richtigen Weg war. Die Zusammenarbeit mit den Homburgern muß wohl so gut funktioniert haben, daß man sich auf ein gemeinsames Projekt einigte, an dem von Horex der schon zum Firmeninventar gehörende Chefkonstrukteur Hermann Reeb und von Victoria der legendäre Richard Küchen zusammenarbeiteten. Küchen muß damals ein wahrhaft gewaltiges Arbeitspensum absolviert haben, entwarf er doch gleichzeitig die



Links:
Sturmey Archer-Motor mit Doppelport-Zylinderkopf für nach vorne geneigte Einbauweise wie er noch 1933 bei der KR 35 SLM eingebaut wurde.

Rechts:
Der Pionier-Blockmotor mit klassischen Küchen-merkmalen: glattflächiger, tropfenförmiger Motorblock in der neuen Victoria-Linie.

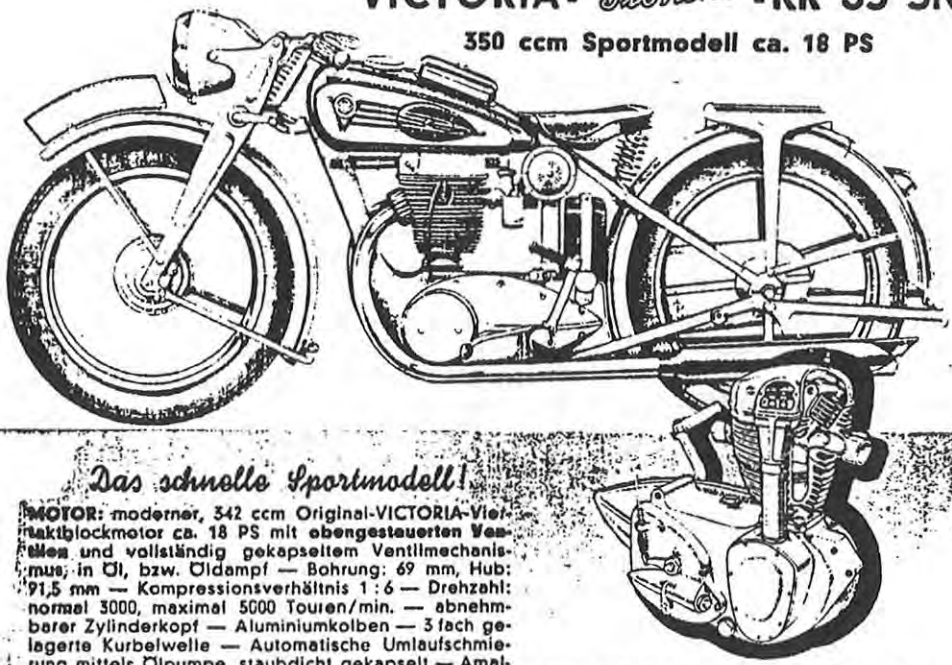
komplette neue Victoria-Linie aus der die Aeros entstanden (siehe IG-Info 2/91). Er war damit einer der wenigen Konstrukteure die sich auf 2Takter ebenso gut verstand, wie auf 4Taktmotoren. Das Ergebnis des Teamworks lief Ende 1937 vom Band, es war das Geburtsjahr der KR 35 SN Pionier mit 18 PS und des Sportmodelles SS, das laut Prospekt neben der hochgezogenen Auspuffanlage mit einen »nachgearbeiteten« Motor über ca. 20 PS verfügte und garantierte 125 km/h Höchstgeschwindigkeit versprach. Der Erfolg war so einschlagend, das sich die Pionier in kürzester Zeit einen Namen als sportlich robustes Gebrauchsmotorrad machte. Es mögen wohl Produktionskapazitäten, Patentabkommen und andere Dinge dafür ausschlaggebend gewesen sein, warum in letzter Konsequenz die Produktionsstätte der Motoren in Bad Homburg eingerichtet wurde. Des Rätsels Lösung werden wohl die Kaufleute von Victoria und Horex-Columbus mit ins Grab genommen haben. Horex als Partner bei der Motorentwicklung hat den Start eines Modells mit gleichem Motor verschlafen und erst ein halbes Jahr später mit der SB 35 ein Motorrad, mit eben diesem Motor, auf den Markt gebracht, daß allerdings dem technischen Stand einer Pionier nicht entsprach. Wie die verkauften Stückzahlen von rund 4.000 Exemplaren innerhalb von zwei Produktionsjahrenbelegen belegen, war die Pionier, wie der Prospektaufmacher aus dieser Zeit schon andeutet »der Schlager der Saison«. Aber nicht nur der durchnittliche Motorradfahrer jener Zeit, sondern auch das Militär wurde auf die Pionier aufmerksam und veranlaßte den Bau einer Wehrmachtausführung die leider schon bald in den praktischen Einsatz mußte. Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges ging dadurch die Produktion der zivilen Pionier immer mehr zurück und bald wurden nur noch die Wehrmachtmodelle produziert, von denen rund 6.000 Stück das Nürnberger Werk verließen.

Nach dem Krieg lag Nürnberg, die Stadt der Reichsparteitage, in Schutt und Asche. Einige unentwegte Werksangehörige von Victoria versuchten zu retten, was zu retten war und begannen 1948 aus den Trümmern mit der Produktion eines Fahrradhilfsmotors. An eine Wiederauferstehung der Pionier war nicht zu denken, dafür fehlten wohl die technischen Möglichkeiten. Dafür hatte jetzt Horex das Heft in der Hand und nutzte die Gelegenheit in den vom Krieg verschont gebliebenen Bad Homburger Werkshallen »ihren« Verkaufsschlager mit dem Motor aus der Gemeinschaftsentwicklung zu landen. Die SB 35 entstand unverändert und wurde das Basismodell aller Reginas, die als der OHV-Einzylinder-Nachkriegsklassiker schlechthin gilt.

Bei Victoria muß es trotzdem noch Anstrengungen gegeben haben, die Pionier wieder auferstehen zu lassen. Aus der Nachkriegszeit ist Sportmodell mit der Telegabel aus der HM Aero, Jurisch Hinterradfederung und hochgezogener Auspuffanlage ohne Schalldämpfer ist bekannt und ein Touren-Prototyp mit Hinterradschwinge existiert ebenfalls. Den fortlaufenden Rahmennummern nach zu urteilen müßten nach dem Krieg noch 500 Pioniere gefertigt worden sein. Möglich, daß dafür der Lagerbestand an Teilen aufgebraucht wur-

VICTORIA - Pionier - KR 35 SN

350 ccm Sportmodell ca. 18 PS



Das schnelle Sportmodell!

MOTOR: moderner, 342 ccm Original-VICTORIA-Viertaktblockmotor ca. 18 PS mit **obengesteuerten Ventilen** und vollständig gekapseltem Ventilmechanismus, in Öl, bzw. Öldampf — Bohrung: 69 mm, Hub: 91,5 mm — Kompressionsverhältnis 1 : 6 — Drehzahl: normal 3000, maximal 5000 Touren/min. — abnehmbarer Zylinderkopf — Aluminiumkolben — 3 fach gelagerte Kurbelwelle — Automatische Umlaufschmierung mittels Ölpumpe, staubdicht gekapselt — Amal-Zweischiebervergaser mit Luftfilter — Drehgriff für Gas, Luftregulierung durch Hebel — Schwungrad-Batterie-Zündlichtanlage 30/50 Watt — Batterie in der Mitte des Rahmens geschützt eingebaut — Motorgetriebekette staubdicht gekapselt und im Ölbad laufend.

GETRIEBE: in den Motorblock eingebautes **Vier**gang-Getriebe, Übersetzungen: 1 : 1, 1 : 1,33, 1 : 1,81, 1 : 2,76, mit umklappbarem Kickstarter — **Fußschaltung** links mit Kontrollanzeiger — Korklamellenkupplung in den stromförmig gehaltenen Kettenkasten staubdicht eingebaut, Kupplungshebel am Lenker — Gummi-Stoßdämpfer im Kupplungs-Kettenrad — alle bewegl. Teile gekapselt.

FAHRGESTELL: nach vollkommen neuen Gesichtspunkten hergestellter, gemuffter Rohrrahmen, mit stromlinienförmig gehaltenem vorderen Rahmenrohr, das organisch in den Motorblock übergeht — langgestreckte, niedere Rahmenkonstruktion — tief eingebauter Motorblock — breiter, bequemer Druckfedersattel — neue Original-Preßstahlfedergabel, mit stromförmigem Querschnitt, zentraler Schraubenfeder, sowie einstellbarem Lenkungs- u. Stoßdämpfer — moderner, verstellbarer Sportlenker — ca. 14 Ltr. Kraftstoff fassender Satteltank, dunkelblau lackiert, mit Schnellverschluß u. Reserve-Benzinhahn — Öltank für ca. 2½ Ltr. Inhalt, geschützt eingebaut — Ölverbrauch auf 100 km ca. 0,10 Ltr. — verstellbare Gummifußrasten — griffige, große Gummikniekissen — Bodenfreiheit 130 mm.

ANTRIEB: mittels staubdicht gekapselter Kette — Vollsteckachse — große Innenbacken-Bremsnaben, vordere für Hand, hintere für Fußbetätigung (Zehenbremse) — Tiefbettfelgen für Bereifung 3,25×19".

AUSSTATTUNG: blaugraue VICTORIA-Lackierung dunkelblau abgesetzt — Tank dunkelblau mit Silberfeld und Markenzeichen — **großer, stromförmiger Scheinwerfer, mit eingebautem Kilometerzähler und Geschwindigkeitsmesser** — Abblendhebel für Licht am Lenker — Rücklicht und Rückstrahler — Elektrisches Horn — Doppelauspuffanlage (auf Wunsch: tief- oder hochgezogen, ohne Aufpreis), mit Schalldämpfer u. Kleiderschutz für den Fahrer — breite Schutzbleche, hinteres aufklappbar — Hinter- u. Vorderrad-Klappständer — komplettes Werkzeug im Metallbehälter auf dem Tank — gepreßter, abnehmbarer Gepäckträger — 2 Nummernschilder — Luftpumpe.

LEISTUNG u. VERBRAUCH: Höchstgeschwindigkeit, gestoppte 110 km i. d. St. Kraftstoff-Normverbrauch auf 100 km Fahrstrecke nur 3,00 Ltr. bei 73 km Geschwindigkeit! — **Gewicht:** ca. 135 kg.

Kassapreis RM 995.–

Gummipreisdifferenz, Heimstoffzuschlag und Kraftfahrzeugbrief werden noch zugeschlagen!

Auf Wunsch: VICTORIA - Doppelfeder - Schwingsattel . . . . . mehr **RM 4.50**
VICTORIA - Doppelfeder - Schwingsattel mit Rasten für den **Mitfahrer** gegen Aufpreis von . . . . . „ **25.50**
Diebstahlsicherung . . . . . „ **3.20**

de. Die genau Enstehungsgeschichte dieser beiden Maschinen und die Frage: wieso ging die Pionier nach dem Krieg nicht wieder in Serie? wird wohl unbeantwortet bleiben.
Bleibt nur noch zu sagen: Wenn Sie als Besitzer einer Pionier auch des öfteren angesprochen werden weil Sie einen Horex-Motor in ihre Victoria eingebaut haben, würden Sie etwa einen solchen Menschen aufklären der vorher noch nie etwas von der Existenz einer der schönsten Victorias gewußt hat?

Manfred Sprenger

Daten zur Victoria KR 35 SN/SS/WH

Motor	Viertakter mit schräg hängenden, durch Stoßstangen gesteuerte Ventile (Einlaß größer), Steuerungsteile voll gekapselt, Hub 91,5 mm, Bohrung 69 mm, Inhalt 342 ccm, Leistung 18 PS bei 5000 U/min, SS rd. 20 PS mit überarbeitetem Motor, Verdichtung 1: 6, Batterie-Zündung mit Schwungrad-Zündlichtmaschine,
Schmierung	Trockensumpf-Umlaufschmierung Öltankinhalt ca. 2,5 l, Ölverbrauch ca. 0,1 l auf 100 km
Kraftstofftank	Inhalt ca. 14 Liter, Einguß links, lichte Weite 65 mm, Dreiwegehahn mit Filter, aufgesetzter Werkzeugkasten
Vergaser	Amal M 76 444 (Zweihebel), Hauptdüse 120, Nadelstellung II, Gasschieber 6/4, Leerlaufluft 1,5 Umdrehungen offen, Knecht-Naß-Luftfilter.
Zündkerze	14-mm-Kerze Bosch W 240 T 1 oder W 260 T 1
Lichtanlage	Noris MLZ 6/30/45, Scheinwerfer Noris SST 170, Lichtaustritt 170 mm, Veigl-Tachometer indirekt beleuchtet
Kupplung	Mehrscheiben mit Korklamellen, Gummistoßdämpfer im Kettenrad!
Getriebe	Victoria-Hurth-Block-Getriebe, Viergang 1 : 2,76 - 1 : 1,81 - 1 : 1,33 - 1 : 1.
Antrieb	Motor zum Getriebe durch voll gekapselte Kette im Ölbad (3/8 x3/8, Gliederzahl 70), Hinterradkette voll gekapselt (Brillant 1/2 x 5/16, Gliederzahl 124). Gesamtübersetzung im vierten Gang 1 : 5,2 Übersetzung vom Motor zum Getriebe 1 : 1,92, Übersetzung vom Getriebe zum Hinterrad 1 : 2,8, Übersetzungsverhältnis 1. Gang 1 : 2,76 – 2. Gang 1 : 1,81 – 3. Gang 1 :1,33 – 4. Gang 1 : 1, Fußschaltung durch normgerecht liegenden Fußschalthebel
Bremstrommel	Vorn: Durchmesser 152 mm, Breite 25 mm, hinten: Durchmesser 165 mm, Breite 34 mm, Betätigung durch Handhebel für Vorderradbremse rechts, durch Zehenhebel für Hinterradbremse rechts
Bereifung	vorne und hinten 3,25 x 19 auf Felge 2,5 x 19, vorgeschriebener Luftdruck vorn 1,0 - 1,3 atü, hinten 1,5 - 1,8 atü, hinten Steckachse mit neun Klauen.
Rahmen	Gemuffter, offener Rohrrahmen. Vorderzug mit Stromform-Querschnitt, aus Profil-Stahlblech geschweißt, genietet und gelötet. Breiter Hinterrad- und schmaler Vorderrad-Ständer.

Federgabel Stahlblechgabel mit geschlossenem (!) Oval-Profil mit tonnenförmiger Schrauben-Druckfeder, Plattenreibungsdämpfer mit Handverstellung

Maße Lenkerbreite 710 mm, Radabstand 1390 mm, Gesamtlänge 2140 mm, Sattelhöhe 700 mm, Bodenfreiheit 130 mm

Gewicht fahrfertig (gefüllter Tank): 145 kg, Leistungsgewicht fahrfertig: 8,1 kg je PS. Leistungsgewicht besetzt mit einer Person = 75 kg: 12,2 kh je PS

Fahrwerte und -eigenschaften

Höchstgeschwindigkeit (sitzend): 115 km/Std.

Beschleunigung

III. Gang von 30 auf 60 km/Std.: 6,5 Sek.,
IV. Gang von 30 auf 60 km/Std.: 10 Sek.

Kraftstoffverbrauch

I: Bei 50 km/Std. gleichbleibender Geschwindigkeit 1,8 Liter je 100 km.
II: Bei 60 km/Std. gleichbleibender Geschwindigkeit 2,1 Liter je 100 km.
III: Bei 70 km/Std. gleichbleibender Geschwindigkeit 2,6 Liter je 100 km. - Günstige Verbrauchskurve, erst ab 90 km/Std. steiler ansteigend.

Eigenheit Formschöne Konstruktion. Wirkliches Sportrad, auch für Tourenzwecke voll geeignet. Sehr schnell und wirtschaftlich. Für die Gesamtgestaltung (mit vollgekapseltem Antrieb) nicht zu schwer. Vorderrahmenrohr, Kühlrippen, Vorderkettenkasten und Tank in Stromform. Motor etwas laut, auch bei Vollgas nur geringe Vibration.

Fahrweise Durch sehr langen Radstand und gute Gewichtsverteilung feste Straßenlage. Der etwas lange Abstand zwischen Lenker und Sattel kann durch schräg eingesetzte Lenkerhälften verkürzt werden! - Bedienung: Drehgas, Luft und Zündung durch Handhebel.

Federung Für einfache Druckfedergabel weich und ausgeglichen.

Bremsen Fußspitzenbremse rechts, gut liegend, Bremsnachstellung vorn und hinten von Hand.

Schaltung Fußschaltung links, etwas zu weit außen, etwas hart, Fußspitze muß voll aufgesetzt und untergehängt werden. Schaltrichtung: Erster Gang nach unten, zweiter bis vierter Gang nach oben. Ganganzeige nur am Getriebegehäuse. Motor kann in jeder Gangstellung gekickt werden.

Ausstattung Victoria-Schwingsattel mit zwei Schrauben-Zugfedern (durch Werkzeug einstellbar), einfache Drilastic Einschicht-Gummidecke, Lenker drehbar, Rasten etwas verstellbar, große, gut geformte Schenkelkissen. Steuerungsdämpfer von Hand einstellbar, Lenkungsschloß, beleuchtetes Tachometer (Durchmesser 74 mm) im Scheinwerfergehäuse!, Horn unter dem Sattel zur Seite gerichtet. Batterie auf dem tiefliegenden Öltank unter dem Sattel. Werkzeugbehälter griffbereit auf dem Tank. Getriebekette kann von außen (Spannschraube und Gleitkufe) nachgespannt werden.

Prüfung für Motorrad-Testkarte im Heft 14/1938 durch Hans Theodor - Juni 1938

Für die Wartung

Motor

1. Zylinderkopfdichtung: Reinz-Spezial 0,5 mm.
2. Ventilspiel: Bei kaltem Motor Einlaß 0,05; Auslaß 0,1 mm.
3. Ventilzeiten: Einlaß öffnet 50 - 55 Grad = 20,3 - 24 mm vor OT,
   schließt 80 - 85 Grad = 31,5 bis 35,2 mm nach UT,
   Auslaß öffnet 80 - 85 Grad = 31,5 - 35,2 mm vor UT,
   schließt 50 - 55 Grad = 20,3 - 24 mm nach OT.
4. Ölsieb: Feinmaschiges Sieb.
5. Kühlung: Luft. - Rippen sauber halten!
6. Auspufftopf: Zerlegbar. - Reinigen nach etwa 3000 km.
7. Luftfilter: Knecht-Naß-Luftfilter. - Bei normalem Staubanfall nach etwa 2000 km auswaschen und neu ölen! Bei starkem Staubanfall - z. B. Kolonnenfahrt - alle 300 km.
8. Kupplung: Korklamellen-Kupplung. Nachstellung durch Werkzeug an der rechten Motorgehäuseseite.

Kraftstoffanlage

9. Vergaser: Auf Dichtheit (Nebenluft und Kraftstoffverlust) und Sauberkeit achten! - Einstellung nach Teil I prüfen.

Getriebe

10. Getriebegehäuse: Auf Dichtheit achten.
11. Antriebe: Kette/Kette. - Bei der Getriebekette Nachspannung durch Stellschraube (mit Gleitkufe) von außen möglich. Bei der Hinterradkette auf Kettenspannung (durch das Schauloch) achten. Die gekapselte Kette rechtzeitig - etwa alle 5000 km - abnehmen und in der Bewegung reinigen und neu fetten! Richtige Kettenspannung ist vorhanden, wenn die Kette in der Mitte etwa 20 mm auf- und abbewegt werden kann.

Vordergabel

12. Gabel: Gabelbolzen rechtzeitig nachstellen. Auf Bolzenverschleiß achten.
13. Stoßdämpfer: Reibscheiben. Verstellung von Hand.
14. Bereifung: Luftdruck 1 - 1,3 atü beachten! Reifenzustand überwachen.
15. Lenkungsdämpfer: Reibscheiben mit Handverstellung.

Hintergabel

16. Federung: Nicht vorhanden.
17. Stoßdämpfer: Keine Federung.
18. Bereifung: Luftdruck 1,5 - 1,8 atü beachten! Reifenzustand überwachen.
19. Radstellung: Auf genauen Spurlauf der Räder achten!

Bremsen

20. Vorderrad: Innenbacken. Bremsnachstellung mit Rändelschrauben von Hand.
21. Hinterrad: Innenbacken. Bremsnachstellung mit Flügelmutter von Hand.

Fahrgestell

22. Rahmen: Rohr mit Tempergußteilen. Gelötet, Hintergabel verschraubt.
23. Lackierung: Tauchbad.

Elektrische Rüstung

24. Sammler (Batterie): 6 V 7 Ah. - Alle 2000 km Säurestand prüfen. Sauber halten.
25. Zündlichtmaschine: Noris MLZ 6/30/50.
26. Unterbrecher: Kontaktabstand 0,4 mm beachten. Nur nach Vorschrift ölen oder fetten!
27. Zündkerzen: Bosch W 240 T 1 normal und für Höchstbelastung W 260 T1.
    Elektrodenabstand 0,6mm prüfen. Kerze nach 15.000 km erneuern.
28. Zündeinstellung: 11 mm vor OT.

29. Scheinwerfer: Hauptbirne Bilux 6 V 25/25 W Osram. Standlampe 6 V 3 W. Osram 5002. Birnen nicht mit fettigen Fingern berühren! Scheinwerferspiegel nicht reinigen, da sehr empfindlich!
30. Schlußlicht: 6 V 3 W Osram 5002.
31. Sicherungen: Nicht vorhanden.

Schmiermittel

32. Motor: Trockensumpf-Umlaufschmierung. Tankinhalt 2 Liter. Markenöl: Sommer wie Aero-Shell-Mittel. Winter wie Aero-Shell-Leicht.
33. Getriebe: Ölinhalt 1 Liter. - Markenöl: Sommer und Winter wie Shell Autoöl X.
34. Fahrgestell: Mit Fettpresse. 11 Schmierstellen. Hochdruckschmierfett wie Shell Rotella Getriebekette im Ölbad. Hinterradkette mit heißem Kettenfett.

Für die Instandsetzung

Kurbelwelle	A. Hauptlagerzapfen: Zahl 2, Durchmesser: rechts 20, links 22,3. Toleranz - 0,01 mm. Breite: rechts 22, links 48 mm. Tiefe der Härteschicht 0,6 mm. Härtungsart: Rechts vergütet, links Einsatzhärtung. Axialspiel normal: 0,2 mm. Zulässige Umrundung: 0,005 mm. Kurbelwellenschlag: Maximal 0,02 mm. B. Pleuellagerzapfen: Zahl 1. Durchmesser 24,5; Breite 70 mm. Tiefe der Härteschicht 0,6 mm. Härtungsart: Einsatzhärtung. Zulässige Konizität: 0,005 mm. Zulässige Umrundung: 0,005 mm.
Kurbelwellenlager	Abmessungen normal: Rechts 25 x 20 ø mal 15, links 42 x 22,3 ø x 14. Lagerart: Rechts 1 Radiaxlager VKF 6304 C 002, links 2 Spezial-Rollenlager Victoria. - Lagerspiel 0,003 - 0,008 mm.
Pleuelstangenlager	Abmessungen normal: 34 Rollen 5,5 ø mal 7,4 mm lang. Lagerart: Spezial-Rollenlager. Lagerspiel: Spielfrei einbauen.
Kolben und Ringe	Kolben: Legierung KS 280. Kolbeneinbauspiel normal: Schaft unter 0,05 mm. Einbauspiel Dichtungsring: 1. Ring von oben 0,18 mm; 2. Ring 0,16 mm. Ölabstreifring 0,08 mm. Dichtungsring: Spezialguß 69 x 63,4 ø mal 2 mm. Kolbenübermaße: 0,5 bis 1 mm. Dichtungsringe: Zahl 2, Höhe 2 mm, Tiefe 2,8 mm. Ölabstreifringe: Ein Ölabstreifring: Höhe 4, Tiefe 2,8 mm.
Kolbenbolzen	Durchmesser: 14 mm. Art der Sicherung: Federdrahtring.
Zylinderbohrung	Ausschleifen bis 1 mm über Nennmaß-ø (Bohrung 69 mm).
Nockenantrieb	Nockenwellenlager: Gleitlager. Anzahl der Lager: 2 Stärke der Lagerzapfen: 13 mm. Ventile: Tellerventil Ate. - Führungen aufreiben maximal bis 0,2 mm. Ventilsitzringe im Zylinder Einlaß 39 mm, Auslaß 35 mm.
Radstellung	Lenkungswinkel: 61 Grad Nachlauf: 85 mm.

Zusammenstellung nach Werkangaben: Joachim Fischer VDI, Juni 1940.

KR 35 *Pionier*
auf der Straße und im Gelände

Testbericht aus »Das Motorrad« Heft Nr. 20/1939

Es war eine meiner ersten Taten, nachdem ich im Herbst 1928 wieder beim „Motorrad" eintrat, daß ich zum Flieger-Siegfried ging und mir eine 350er Victoria KR 35 kaufte. Und diese meine Maschine wurde gleichzeitig die erste Testmaschine des „Motorrades", denn der Bericht über diese meine KR 35 war der erste Prüfungsbericht, der im „Motorrad" erschien! - Die KR 35 hat mir für viele tausend Kilometer erst solo und dann als Gespann ehrlich und treu gedient und hat mich nie versetzt. Erst, als ich sie verkaufte, wurde sie tückisch und der Bayern-Otto ist heute noch der Meinung, daß ich ihn angeschmiert hätte. Aber es muß wohl mehr an ihm gelegen haben ...

Es ist wohl verständlich, daß ich nach den netten Erinnerungen an das Modell 1929 dem neuen Typ mit freundlichen Gefühlen begegnete. Aber nicht nur ich, sondern auch die Bos haben die Victoria freundlich aber streng behandelt, haben sie erheblich geschunden, so daß wir schon mit Berechtigung einiges über sie aussagen könnne.

Erster Eindruck: Es ist erstaunlich, wie man den völlig gekapselten Primärkettenantrieb und eine völlige Hinterkettenkapselung, ferner den großen Tank, eine sehr stabile Gabel und alles, was man sonst braucht, bei einem so niedrigen Gewicht vereinigen kann. Die KR 35 SN wiegt voll getankt nur 145 kg und das ist für eine Maschine mit dieser Ausrüstung beachtlich wenig. Besonders bemerkt werden muß dazu noch, daß die Maße durchaus reichlich sind, so daß man auch als großer Mensch (siehe Bild oben rechts) wirklich bequem sitzt und sich keinen Zwang antun muß. Das sei besonders betont, denn es ist leider durchaus nicht selbstverständlich.

Das leichte Maschinengewicht merkt man jederzeit, die Maschine ist ganz überraschend handlich. Darum ist es auch kein allzu schwerer Fehler, daß sie nur mit Hinterradständer geliefert wird, es ist kein Kunststück, und bedarf keiner größeren Kraftanstrengung, sie aufzubocken. Allerdings wären wir über eine Abstellstütze nicht böse. Aber nicht wegen der Anstrengung des Aufbockens auf den Hinterradständer, sondern einfach, weil mach sich natürlich jedesmal dabei seinen Mantel an den Auspufftopfenden eindreckt. Dazu war die geprüfte Maschine noch außerdem mit hochgezogenen Auspuffrohren ausgerüstet. Der Mensch, der diese Mode erfand, denn eine Mode ist es ja doch bloß, wann braucht man schon die hochgezogenen Rohre im Gelände, gehört genau so mit dem Steamroller platt gewalzt, wie der Erfrinder des Frackhemdes. Die Maschine wäre schöner und bequemer, vor allem auch für die Sozia diskutabel, wenn sie normale Rohre gehabt hätte.

Aber ich will nicht schimpfen, sie hat so viel gute Seiten, daß man reichlich davon schreiben kann. Vor allem einmal der Motor, der für mein Gefühl zum Besten gehört, was in der Klasse gebaut wurde. Verbräuche lagen bei unserem doch meist recht scharfen Tempo immer bei ungefähr 3 1/2 Liter und hiervon ist sehr viel Stadtfahrt, also dauerndes Beschleunigen, Leerlauf und wieder scharf abbremsen. Wenn man mit der Maschine gleichbleibend zwischen 60 und 70 bummelt, kann man mit ungefähr 2,5 Litern je 100 km rechnen. Erstaunlich ist die Geschmeidigkeit des Motors, den man im dritten Gang aus 20 km/std ruckfrei scharf beschleunigen kann, im vierten ist das aus 30 km/std anstandslos möglich. Vibrationen für einen Einzylinder nahezu gleich null, jedenfalls bei keiner Drehzahl störend. Das Ventilgeräusch ist ziemlich gering und wurde auch während der ganzen Prüfungszeit nicht lauter, obwohl wir uns um den Ventilabstand nich kümmerten. Die Ventile sind unter einer großen Leichtmetallhaube staub- und öldicht gekapselt und recht bequem nachzustellen. Die Kapselung ist nicht nur im Prospekt öldicht, sondern auch in Wirklichkeit. Übrigens gilt das auch für andere Teile des Motors. Wir haben während der ganzen Prüfungsdauer den Motor nicht gereinigt und dennoch war der Block tadellos sauber. Möglich, daß er im Hochsommer ein klein bißchen schwitzen mag, in der jetzigen Jahreszeit blieb er tadellos trocken.

Die Einstellung der geprüften Maschine entsprach der Serie, also 120er Hauptdüse, Gasschieber 6/4, Nadel 2. Kerbe von oben, Amal-Vergaser mit Knecht-Luftfilter. Es handelt sich um die Gelände-

ausführung mit dem Lufteintritt für den Leerlauf innerhalb des Gasschiebers. So nebenbei, der Luftfilter sitzt unmittelbar vor der Sattelstrebe und ist daher nicht ganz so bequem abzumontieren, wie vielleicht im allgemeinen wünschenswert. Erfolg: Keiner von meinen Kumpels hatte sich um den Luftfilter gekümmert und reichlicher Schmutz in der Schieberkammer bewies, daß das eigentlich schon notwendig gewesen wäre. Die Zuleitung zum Vergaser ist, wie heute meistens üblich, aus brennstoffestem Schlauch mit entsprechenden Nippeln. Diese Ausführung sichert vor den früher häufigen „Benzinrohrbrücken", was für den [illegible] fahrten mitmachen will, recht angenehm ist. Das können sich übrigens auch die Besitzer alter Maschinen leisten, kostet nicht viel. Wird auch häufig gemacht und ein Berliner Vergaser-Spezialist hat diesen Zug der Zeit richtig erkannt uns sich für alle Vergaser-Typen und Maschinenmodelle die entsprechenden Schläuche mit Nippeln fertig auf Vorrat gelegt. Man sieht doch, mit einem bißchen Verstand findet man immer noch Dinge, mit denen ein Geschäft zu machen ist.

Typisch Küchen ist die Verwendung einer Scheibendynamo beim Einzylinder. Es ist eine Noris 6 Volt 30/45 Watt-Anlage mit einem großen 170-mm Tacho, mit Antrieb vom Vorderrad. Durch die Verwendung der Scheibendynamo mit direkt aufgesetztem Unterbrecher bekommt man einen Zündfunken je Kurbelwellenumdrehung, also schlägt ein Funke auch in den Auspuffhub. Das hat sich ja aber auch die langen Jahre bei Zündapp nicht als schädlich erwiesen und man spart den gesonderten Antrieb. Die Oelung ist eine Trockensumpf-Umlaufölung mit einem gesonderten Behälter, der hinter dem Getriebe sitzt. Die Leitungen liegen außen. Die ganze Anordnung ist ähnlich wie bei den D-Rädern K 10 und K 11, die Stolle damals gemacht hat.

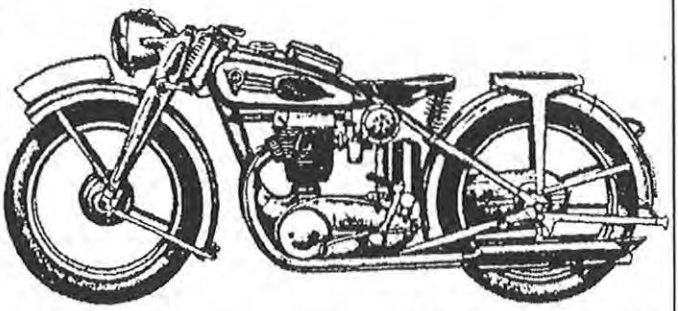
Von dem Motor ist noch zu sagen, daß er unter Garantie auf den ersten Tritt kommt, wenn man ihn erst mal kennt und die richtige Gasschieberstellung heraus hat. Bei der geprüften Maschine waren Lufthebel und Zündhebel in einem Aggregat auf der rechten Lenkerhälfte vereinigt, was recht unbequem war. Aber mit der Normung fällt eine derartige Anordnung ja auch weg. Unschön war auch der Abblendschalter aus Kunstharz, weil er beim Bahntransport abgebrochen war. Hier sollte man auch etwas anderes wählen, solche Beschädigungen sind doch an der Tagesordnung, Kupplungs- und Bremshebel lagen sehr angenehm. Die Kupplung könnte etwas leichter gehen, aber wahrscheinlich war der Zug nicht gut gepflegt. Auch hatten wir häufiger Schwierigkeiten mit dem Auskuppeln, da die Kupplung nicht ganz frei gab, wodurch das geräuschlose Einschalten des ersten Ganges manchmal nicht möglich war.

Über die Fahreigenschaften war unter den Bos keine absolute Einigkeit zu erzielen. Ich war sehr zufrieden und zwar sowohl im Gelände als auch auf der Straße, die leichteren Männer klagten [illegible] gelegentliches Springen bei sehr schlechter Straße, während sie bei mir durchaus vernünftig lief. Alle waren wir uns einig, daß man mit der KR 35 SN auf kurvenreicher Strecke unverschämt scharf fahren kann, weil sie so willig und elegant durch die Kurven geht, wie ganz wenige Maschinen. Geradezu ideal ist die Maschine aber im Gelände. Ganz gleich, was kommt, Sand, Schmiere oder Geröll, sie geht sicher über alles weg. So sicher, daß ich sie mir wahrscheinlich zur Sechstagefahrt holen werden. Die geprüfte Maschine hatte keinen Schwingsattel, sondern den normalen Pagusa-Zweischichten-Sattel, der außerordentlich bequem war und den ich sehr schätzte. Äußere Ausführung das bekannte Victoria graublau. Sehr praktisch und leicht auszubessern.

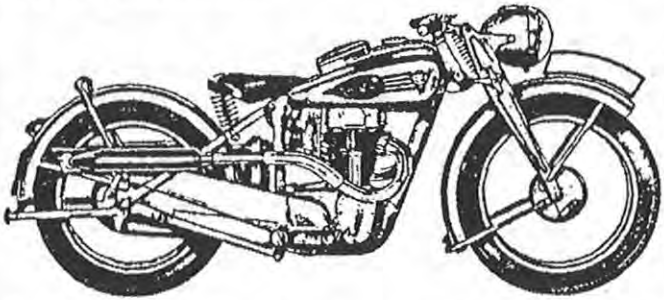
Und nun zum Schluß eine kleine wehmütige Erinnerung: Am Schildhorn-Sonntag stoppten wir die KR 35 SN ohne vorher irgend etwas am Motor nachzustellen, nicht einmal das Ventilspiel wurde reguliert, hin und zurück über 2 km mit 60 1/10 Sekunden, also ziemlich genau 120 km/std. Da es sich um den normalen, nicht um den SS-Motor handelt, dürfte das Beweis genug sein, was man evtl. aus dem Motor machen kann, wenn man sich die Sportnocken einbaut und ihn auch sonst genau hinfrisiert. Die enormen, schon ziemlich weitgehend quadratischen Kühlrippen am Zylinderkopf, zeigen auch schon, daß man bei Victoria mit der Frisierneigung des Bastlers gerechnet hat.

Alles in allem, eine ausgesprochen robuste, sehr handliche, leistungsfähige und sparsame, dabei preiswerte Maschine, der man in Zukunft allerdings noch eine Hinterradfederung wünschen möchte, um ihr die letzte Schönheit zu geben.

Gustav Müller

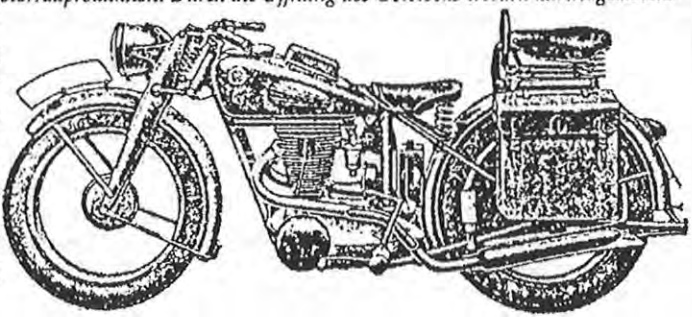


Die Viertakter der Pionier-Baureihe wurden zum Verkaufsschlager. Allein in den ersten zwei Jahren wurden rund 2.500 Stück verkauft. Mit entscheidend dafür waren das gute Kosten-Nutzen Verhältnis. Ein robustes, aber doch sportliches Motorrad, das seiner Zeit voraus war und der relativ niedrige Verkaufspreis von 995,- Reichsmark, für das hier abgebildete Modell **KR 35 SN.** *Serienmäßig waren der im Scheinwerfer eingebaute Kilometerzähler und das fußgeschaltete Vierganggetriebe von Hurth.*



Das Supersportmodell **KR 35 SS** *kostete 100,- RM mehr und bot dafür laut Prospekt 2 PS Mehrleistung durch einen »überarbeiteten« Motor der garantiert gestoppte 125 km/h Höchstgeschwindigkeit lief. Die hochgezogene Auspuffanlage war in den Dreißigern das optische Kennzeichen einer Sportmaschine und bei der SS serienmäßig. Den Rennbügel oder die Gepäckbrücke gab es zur Auswahl. Für den Doppelfeder-Schwingensattel mit Zugfedern, anstatt des normalen Sattels mußte man 4,50 RM Aufpreis zahlen.*

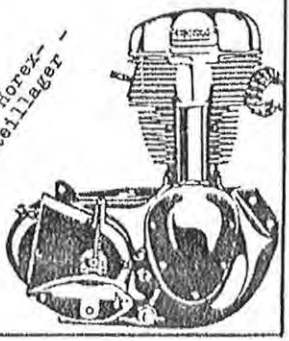
Die Wehrmacht veranlaßte den Bau einen Militärausführung, die **KR 35 WH.** *Neben den Blechteilen waren auch die Chromteile dunkelgrau lackiert, die Gepäckbrücke erhielt zusätzliche Streben zur Stabilitätsverbesserung und durch die Packtaschen bedingt, war etwas weiter vorne ein weiteres Paar Fußrastenaugen angebracht. Die Auspuffanlage verlief vorne über den Motorblock und war hinten durch die herunterhängenden Packtaschen wieder nach unten gezogen. Zur besseren Filterung hatte der Luftfilter eine abgeschirmte Luftzufuhr. Der Ausbruch des Zweite Weltkrieg bedeutete dies das Aus für die zivile Motorradproduktion. Durch die Öffnung des Ostblocks werden zurückgelassene WH-Modelle aus der ehemaligen DDR, Polen, UDSSR und Rumänien zum Kauf angeboten. Vorsicht ist hier geboten, den vom Originalzustand sind diese »Pioniere« in der Regel weit entfernt, da sie bis heute noch im Alltagsbetrieb bewegt wurden.*



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!

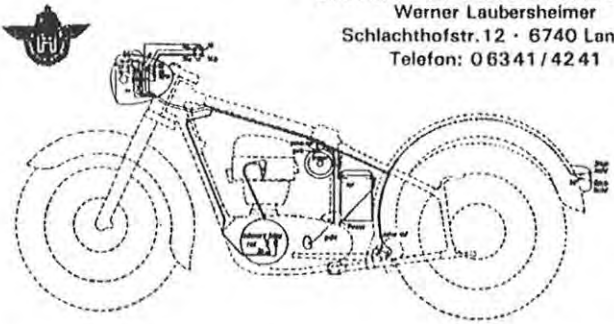


Bremsen Ueberholung

Wir hatten eine Zuendapp KS600 Vorderradbremse und eine Triumph BD250 Hinterradbremse zu ueberholen. Gewuenscht wurden weiche Belaege, die eine gute Bremsleistung ergeben, die Verschleissfestigkeit war Nebensache. Die Bremstrommel sollte nach dem Einspeichen mit dem aufgezogenen Reifen ausgedreht werden. All diese Forderungen wurden bis auf eine durch die Firma Bremsen-Union Rossittener Str. 15 in 6000 Frankfurt a/M 90 (Hausen) Tel.069-7937-0 vortrefflich erledigt. Nur die BD250 Bremse konnte wegen Ihres zu kleinen Durchmessers nicht ausgedreht werden, dass macht aber nichts, da die Bremstrommel separat an die Hinterradnabe angeschraubt ist und dadurch nicht durch die Speichen verspannt werden kann. Diese Trommel laesst sich noch nachtraeglich auf einer normalen Drehbank ausdrehen.
Die Arbreiten wurden innerhalb eines Tages zu einem Endpreis von 157,-DM zu meiner vollsten Zufriedenheit erledigt.

Euer Horex-Novice

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.

Tankrevision

Wir berichteten in HB 1/91 Seite 23, 2/91 Seite 15, 3/91 Seite 25, 4/91 Seite 19 und 1/92 Seite 26 ueber Tankrevisionsfragen und Adressen fuer solche Leistungen. Nun hat sich die Anschrift eines Leistungsgebers geaendert. Benno ist nach dem 27.7.92 wieder tagsueber im Buero unter Tel. 0711-1758026 zu erreichen. Seine Adresse lautet Benno Deifel Hofener Str. 4 in 7012 Fellbach.

Lenker

Wenn der Columbusfahrer einen Lenker sucht, so berichtet uns Klaus in einem VFV Artikel, so wird er bei Eberhard Berger, Oberwasserstr.2 in o-3604 Harsleben fuendig. Jede Dicke, jede Form und alle Groessen.

Bowdenzug Material

Zuege und Huellen in Nirosta. Teflon Einlagen. Diese wunderbaren Dinge hat neben normalem Material, die Fa. H.Sauritz Hauptstr 46a in w-3300 Braunschweig Tel. 05307-2605



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

OBS

Otto Bayer Spezial

Motorsport - Zylinderschleiferei - Kolben

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

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

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

Tropfender Benzinhahn

Wie wir eine Meldung der Gummikuh 2/92 entnommen haben, sind tropfende Benzinhaehne dadurch zu stoppen, dass man das Korkplaettchen mit den vier Loechen aus dem Hahn entnimmt und es einige Stunden in Wasser quellen laesst. Nach dem erneuten Zusammenbau, duerfte der Benzinhahn nicht mehr tropfen.

Leder fuer Kinder zum ausleihen.

Maico-Letters 1/92 teilte mit: Der Bundesverband der Motorradfahrer leiht fuer 12.50 pro Monat und Teil, Motorrad-Klamotten fuer Kinder aus. Fuer Kinder im Wachstum ein interessantes Angebot. Tel.02391-10657 Rene Kegelmann.

Scheinwerfer-reflektoren

Maico-Letters 1/92 berichtet und das ist speziell fuer Columbus-Fahrer interessant, dass Komonyi, Intastr. 17 in 5100 Aachen, fuer 45,-DM pro Stueck Reflektoren neu verspiegelt werden. Siehe auch HB 1/91 Seite 23.



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

Veteranenladen Siegburg

Siegburg hat jetzt auch einen Veteranenladen, dies entnahm ich der Maico-Letter 1/92. Arndt Tel.02241-50545.

Das Ende ist Nahe (BRD)

Am 1.1.93 ist die Schohnfrist fuer unsere geliebten nicht ECE-gepruefte Helme vorbei. Der letzte Sommer laeuft. Naechstes Jahr sehen wir ganz schoen alt aus. Wir haben nur die Wahl, zwischen Gesetzesbruch oder uns ECE-geprueft vergewaltigen zu lassen, sofern man nicht schon lange mit dem ECE Frieden geschlossen hat und aus Ueberzeugung diese Helme traegt.

Neue Adresse

Unser Belgischer Horex-Freund und Teilehaendler Paul Nauwelaers wohnt nun in der Groenlaan 12 in Belgien 3080 Tervuren und seine Telefonnummer lautet 0032-2-7670388.

Button fuer jede Gelegenheit

Button (groessere Anstecker) werden mit jedem denkbaren Zeichen oder Bild, vom Kapitaen der Horex-Freund Bad Kissingen Gernot Krischke, Postfach 1712 in w-8730 Bad Kissingen, Tel. 0971-69036 nach 18.00 Uhr, hergestellt. Diese Button haben einen Durchmesser von ca. 55mm, es koennen auch kleinere Mengen ca. 20 Stueck geliefert werden und der Preis pro Stueck betraegt ca. 2,50DM.

Museum Bad Oeyenhausen

Ein alter Bekannter unter den Fahrzeugmusen hat wieder geoeffnet. Fuer 8,-DM Eintritt wird in w-4970 Bad Oeyenhausen vorwiegend vor WK II Fahrzeuge gezeigt. Von Columbus wird eine seltene Buecker T5 oder T6 mit noch selterenerem Woernergetriebe (kleiner Getriebelieferant aus Nieder- Eschbach bei Frankfurt a/M der nur in den 20er Jahren und das vorwiegend an Imperia, Horex und Buecker lieferte) gezeigt. Wir fanden das Museum sehenswert.

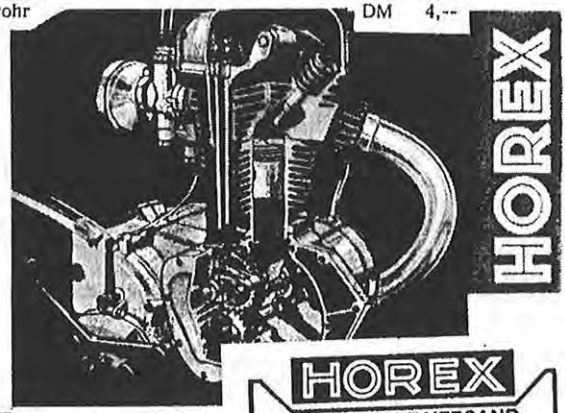
Neues vom Ersatzteilmarkt

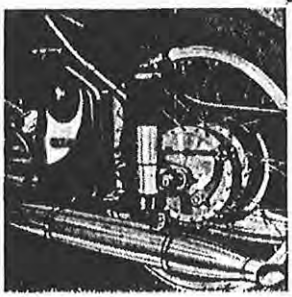
Bald wird man neue Reginas kaufen koennen. Grob gesagt fehlen nur noch Rahmen, Tank, Motorgehaeuse und Naben. Neu auf dem Markt sind:
Schutzbleche, Kettenkaesten, Werkzeugkaesten, Hauptstaender, Luftfilter, original-Auspuffanlagen u.s.w bei Ammon und Eringfeld. Neue primaerseitige Lagerung der geschraubten Reginakurbelwellen, einmal original bei Forster oder mit Norm-Nadellager aufgebaut bei Ammon. Dichtungen fuer Regina, Ventile und Kolben auch fuer Imperator bei OBS. Veigel Tachos Vorkrieg bei Forster. Erkundigen Sie sich bei der Vielzahl von Haendlern, wie sie im HB annoncieren. Unsere Empfehlung, Preise vergleichen.

Bild Nr.

Zylinder, Zylinderkopf, Steuerung, Kapselung

14/27	Bolzen für Kipphebel - gehärtet	DM	20,--
14/32	Ventilführungsbüchse aus Sonderguß	DM	24,--
14/33	Zylinderkopfschraube Edelstahl	DM	1,40
14/36	Sicherung für Dekompresseur	DM	7,--
14/37	Feder	DM	3,50
14/38	Welle für Dekompresseur	DM	14,--
14/42	Einstellschraube mit Pfanne, Neuteil	DM	16,--
14/43	Spezialmutter M 6 x 0,75 SW 10	DM	1,--
14/44	Stoßstangenkappe SW 11	DM	12,--
14/45	Stoßstangenrohr, i. Austausch repariert	DM	24,--
14/48	Nockenhebel	DM	30,--
14/51	Federteller	DM	4,--
14/52	Feder	DM	4,--
14/53	Nockenwelle	DM	80,--
	bis	DM	140,--
14/55	Zahnrad für Nockenwelle	DM	38,--
14/56	Zahnrad-Ölpumpenrad	DM	88,--
	Ölpumpenrad für Kolbenpumpe	DM	68,--
14/58	Sechskantmutter M 12 x 1 x 7 SW 19	DM	4,--
14/59	Spezial Mutter SW 14 verzinkt	DM	0,50
14/60	Stiftschraube für Zylinderkopf	DM	6,--
14/61	Dichtung für Zylinderkopf 250/350/400	DM	10,--
14/61 a	Dichtung für Zylinderkopf Bohrung 72 - 73 mm	DM	15,--
14/62	Zylinder mit neuem Kolben, geschliffen einbaufertig	DM	203,-- bis
	Rückgabe Altteil (Kolben 138,- + Schleifen 65,-)	DM	213,--
14/63	Dichtung für Zylinderflansch	DM	4,--
14/64	Kapselrohr-Mutter verchromt	DM	6,--
14/65	Kapselrohr verchromt	DM	36,--
14/66	Dichtung Kapselrohr	DM	4,--





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

„Eine tolle Winterfahrt anno 1906"



Anno 1906! Damals gab es nur sehr wenige Motorradfahrer, so daß man sogar im Sommer oft auf 100 km nicht einem einzigen dieser Gilde begegnete, und sogar Autos traf man unterwegs nur höchst selten an. Am 20. März 1906 hatte ich mit meinen Freunden Erich Hindenberg und Georg Tiebel den nachmals so berühmten „Motorklub Werneuchen 1906" als ADAC-Klub (damals nannte sich der junge Verband noch DMV!) gegründet. Wir hatten vielleicht 20 Mitglieder, und unsere Sportbegeisterung war unvorstellbar groß. Unser Maschinenmaterial entsprach aber leider nur wenig unserem Enthusiasmus. Wir fuhren in der Mehrzahl die ersten Modelle von F. N. und dazu einige Adlermaschinen, aber ihnen allen hafteten die Kinderkrankheiten an, die eben Erstlingsmodellen einer gänzlich neuen Industrie ohne jede Erfahrungen nicht erspart bleiben. Unser Fahrwart Georg Tiebel besaß eine österreichische Laurin und Clement-Maschine aus Jungbunzlau, eine Marke, die heute wohl kaum noch ein Motorradfahrer kennt, obwohl die Rennmaschinen dieses Werkes vor 50 Jahren im Motorsport eine bedeutende Rolle gespielt haben.

Von einer Spezialkleidung für Motorradfahrer war damals natürlich noch keine Rede, und das einzige Kennzeichen eines Motorradfahrers waren die Ledergamaschen und die Schutzbrille auf der Mütze, und auch selbst diese Brillen waren noch sehr primitiv. Daß unter diesen Umständen schon der erste Frost dem Fahren ein Ende bereitete, ist kein Wunder, und so kam es, daß in Werneuchen und Umgegend außer Tiebel, unserem Tierarzt Köppen und mir kaum jemand im Winter sein Motorrad benutzte, und selbst wir Unentwegten legten meistens nur Strecken bis zu 25 km zurück. Dann waren wir so durchgefroren und ermattet, daß wir froh waren, wenn wir uns am heimischen Kachelofen wieder erwärmen konnten. Auf 25 km kamen damals mindestens 3 Reparaturen. Meistens galten sie dem Antriebsriemen, der gekürzt und gesäubert werden mußte, oder die Kerze versagte ihren Dienst. Auf alle Fälle bekam man dabei schmierige und kalte Hände.

Am 3. Feiertag 1906 nahm ich mit Georg Tiebel an der Treibjagd unseres Vorsitzenden Hindenberg teil, und da kamen wir in der Frühstückspause auf den Gedanken, über Neujahr eine zünftige Winterfahrt zu unternehmen. Wir waren uns schnell darüber einig, daß es kein lohnenderes Ziel gäbe als das mittelalterliche Stralsund, dem wir beide schon zu Ostern 1906 auf unserer mittlerweile schon historisch gewordenen Rügenfahrt einen Besuch abgestattet hatten. Als unser Klubkamerad Schaeske, seines Zeichens Rittergutsinspektor von Leuenberg, am Abend beim Schüsseltreiben von unserem Plane hörte, war er sofort mit von der Partie. Anders dachte unser Vorsitzender und Jagdherr Erich Hindenberg, der uns zunächst für total verrückt erklärte und uns eine Wette über eine Tonne Bier anbot, die er verloren hätte, wenn ein einziger von uns mit eigener Motorenkraft nach Stralsund käme und ihm als Beweisstück eine Flasche Ostseewasser mitbrächte. Unter Zeugen wurde die Wette unter allgemeinem Hallo abgeschlossen, und der Förster Schlosser erbot sich sogar, alle Jagdteilnehmer zu einem Hirschessen einzuladen, wenn wir Fahrer die Wette gewinnen würden.

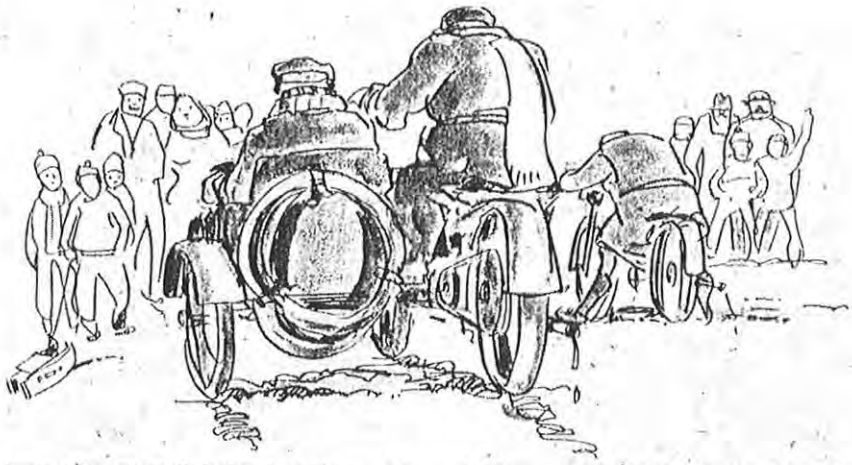


Als ich am nächsten Morgen mit einem gewaltigen Kater erwachte, begann es draußen gerade zu schneien, was mir keinen geringen Schrecken einjagte. Denn mit Schnee hatten wir für unsere immerhin ca. 480 km lange Fahrt ebensowenig gerechnet wie mit strengem Frost. Zum Glück hörte das Schneien bald auf, aber dafür setzte scharfer Frost ein. Was half das alles, wir hatten unsere sportliche Ehre aufs Spiel gesetzt, und so machten wir uns sofort gründlich an die Vorbereitungen. Tiebel und ich wollten mit Tiebels 3,5 PS Laurin und Clement-Beiwagenmaschine fahren und das Vehikel — kurz „Laura" genannt — abwechselnd steuern. Der Beiwagen glich einem Stuhl aus Rohrgeflecht, und der Motor war ein starker Zweizylinder in V-Form und hatte Abreißzündung und einen Oberflächenvergaser ohne jede Düse. Der ganze Vergaser bestand lediglich aus einer Mischkammer mit einigen Sieben. Der Motor saugte die Gase ab, die sich bei der Fahrt durch das Rütteln und Schütteln über dem Benzinspiegel bildeten, und natürlich regelte eine Drosselklappe die Geschwindigkeit. Auch ein Lufthebel war vorhanden. Das Ganze war wohl das Äußerste an Primitivität, aber Düsenverstopfungen, die damals infolge der Unreinigkeit des Benzins an der Tagesordnung waren, konnten selbst bei schmutzigstem Benzin nicht eintreten, da ja keine Düse vorhanden war. Späterhin hat Tiebel den Oberflächenvergaser durch einen normalen Vergaser mit Schwimmergehäuse und Düse ersetzen lassen, da er die ewigen Startschwierigkeiten satt hatte. Nicht weniger Schwierigkeiten als der Oberflächenvergaser machte die Abreißzündung, die ideal gewesen



wäre, wenn sie sich nicht während der Fahrt so leicht verstellt hätte, und dann begann ein wüstes Knallen und Aussetzen. Oft dauerte es eine ganze Stunde, bis Tiebel dann die Zündung wieder richtig eingestellt hatte. Aber sonst entwickelte der Motor eine unverwüstliche Zugkraft, was man von den damaligen F.N.-Maschinen noch nicht in diesem Maße behaupten konnte. Unser Klubkamerad Richard Schaeske fuhr einen 3 PS-F.N.-Vierzylinder mit Kardanantrieb. Die sehr geschmeidige Maschine entwickelte eine Geschwindigkeit von 5—70 km pro Stunde, hatte aber den Fehler, daß die 4 Zylinder ihr Öl nicht ganz gleichmäßig bekamen und die Kerzen daher leicht zum Verölen neigten. Die „Laura" wie der Vierzylinder wurden per Handpumpe geölt wie alle damaligen Motorräder. Die ersten automatischen Ölungen kamen an deutschen Maschinen erst nach 1918 in Gebrauch, während sie zum Beispiel in England schon früher eingeführt wurden. Der Vierzylinder besaß als einziges Motorrad der damaligen Epoche eine gute Vorderradfederung mit Gummipuffern, während die „Laura" keinerlei Federung besaß. Keine der beiden Maschinen wies eine Kupplung oder ein Getriebe auf, und beide hatten Pedale zum Mittreten. Man fuhr mit diesen Motorrädern also stets im großen Gang, und dazu kam erschwerend hinzu, daß die Ein- und Zweizylinder noch jeglicher Geschmeidigkeit ermangelten und die Bedienung der Handpumpe für die Ölung ein sehr feines Einfühlungsvermögen voraussetzte. Nun wird es wohl den Leser von 1956 anfangen zu gruseln. Heutzutage braucht sich der Fahrer während der Fahrt nicht mehr viel um den Motor zu kümmern, damals aber mußten wir aufmerksam die Motorengeräusche beobachten. Sobald der Motor einen härteren Gang zeigte, bekam er je nach Gefühl eine ganze oder halbe Pumpe Öl, und vor langen Bergen gab man ihm immer etwas Öl zusätzlich. Dabei mußte man immer bedenken, daß schon ein geringes Zuviel die primitiven Kerzen verölen würde, was auch tatsächlich oft vorkam. Auf die Erhitzung des Motors mußten wir genau Obacht geben, und vor langen Bergen fuhren wir möglichst lange stark gedrosselt, um den Motor kühl zu halten. Erst unmittelbar vor der Steigung nahm man einen Anlauf mit halbem Gas und öffnete den Gashebel erst im Berge nach und nach, damit es keine Überhitzung gab, und zum Schluß mußte man oft noch sehr kräftig in die Pedale treten, um mit letzten Kräften doch noch den Berg zu bewältigen. Oft genug blieb der überhitzte Motor trotzdem noch kurz vor der Kuppe stehen, und dann blieb nichts weiter übrig, als die schwere Maschine die letzten 50 Meter hinaufzuschieben. So also sahen die Motorräder von Anno 1906 aus, und mit diesen von 1000 Mängeln behafteten Vehikeln wollten wir uns im harten Winter auf die lange Reise nach Stralsund begeben.

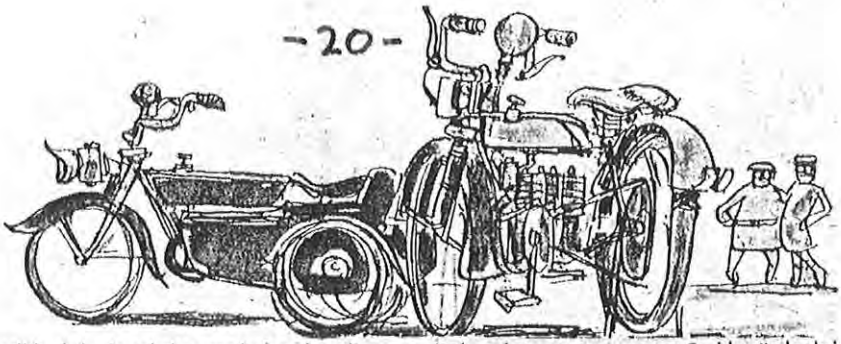
Am Morgen des 30. Dezember 1906 herrschte eine Kälte von ca. 5—6 Grad, und die Sonne schien auf die schneefreie Straße, als wir drei Winterfahrer, wie die Eskimos eingemummt, uns vor dem Klublokal Hetzel trafen. Fast alle Klubkameraden waren anwesend, und die gesamte Jugend der kleinen Stadt Werneuchen hatte sich eingefunden, um unserer Abfahrt beizuwohnen. Unsere Motoren liefen sich auf den Ständern warm, und dann kam der Start. Ich saß, warm eingewickelt, im vorn offenen Beiwagen. Unter meinen Füßen hatte ich einen 10 Liter-Benzinkanister, und dann war noch allerlei Gepäck im Beiwagen verstaut. An die Rücklehne des Beiwagens hatten wir 2 Reservereifen geschnallt, und so entstand der Eindruck, als hätten wir eine Polarexpedition vor. Unsere Motoren waren verstummt, als Hindenberg das Zeichen zum Start gab. Mehrere Kameraden schoben unsere Maschine an, während Tiebel in hohen Filzstiefeln nebenherlief. Trotz aller anfeuernden Zurufe gab der Motor keinen Ton von sich, obwohl ihm Tiebel vorher eine kräftige Einspritzung Benzin und Petroleum gegeben hatte. Erst nach mehreren weiteren Versuchen sprang der Motor endlich an. Tiebel schwang sich in den Sattel, trat noch etwas kräftig mit, und dann übernahm unsere „Laura" endlich allein die Arbeit. Schaeskes Vierzylinder dagegen sprang sofort an, und so machten wir uns denn endlich gemeinsam auf die weite Reise. Bis Eberswalde (30 km) war die Chaussee in leidlichem Zustande, aber die Dörfer Heckelberg und Trampe hatten ein jämmerliches Katzenkopfpflaster, das mich in meinem Beiwagen furchtbar durchschüttelte. In Eberswalde war es keineswegs



besser, aber unsere Gedanken beschäftigten sich bereits mit dem langen Berge, der in Richtung Angermünde aus der Stadt führte und sehr gefürchtet war. Indem bogen wir um eine Straßenecke, und da sahen wir, daß die Zugbrücke über den Kanal aufgezogen war und sich die Fuhrwerke vor der Brücke stauten. Tiebel hielt sofort an, und wir sprachen beide kein Wort in der Erwartung dessen, was uns nun bevorstand: Ein neuer Start mit allen damit verbundenen Schwierigkeiten! Indessen umstand uns schon eine Gruppe neugieriger Leute, von denen wohl viele noch nie eine Beiwagenmaschine gesehen hatten. Wir beantworteten ihnen willig ihre Fragen, und als dann plötzlich die Brücke wieder niedergelassen wurde, bat ich sie, uns anzuschieben, was die Männer auch bereitwilligst taten, und dann geschah das Wunder, daß der Zweizylinder sofort ansprang und mit uns infolge seiner Abkühlung freudig die lange Steigung hinaufzog, während Schaeske mit seinem Vierzylinder dicht hinter uns folgte. Unsere Reisegeschwindigkeit mag 35—40 km betragen haben, und wir konnten uns durch Zurufe mit Schaeske ganz gut verständigen. Soeben hatte er seinem Vierzylinder eine frische Pumpe Öl gegeben, als ich sah, wie sein Motor anfing stark zu qualmen, und schon begann er auszusetzen und blieb trotz Mittretens bald ganz stehen. Schaeske rief uns zu, wir sollten weiterfahren, was wir auch gar zu gern taten. Wir bogen dann bald links nach Joachimstal ab und fuhren nur langsam, um auf unseren Kameraden zu warten. Es kam aber anders! Plötzlich gab es einen Ruck und unser Motor raste im Leerlauf: unser Keilriemen war gerissen! Ich kletterte schweren Herzens aus meinem Beiwagen, und dann untersuchten wir den Schaden, nachdem ich den Riemen auf der Straße aufgelesen hatte. Zum Glück war er schon etwas lang geworden, und so konnten wir ein Stückchen abschneiden und ihn dann wieder zusammensetzen. Während dieser Arbeit froren uns zwar die Finger steif, aber es klappte wenigstens. Kamerad Schaeske hatte sich inzwischen auch wieder eingefunden, und mit ihm zusammen schob ich unsere Beiwagenmaschine an. Als sie plötzlich ansprang, schwang ich mich mit einem kühnem Hechtsprung von hinten über die Lehne meines Korbsessels und landete mit dem Kopf nach unten im Beiwagen. Im Fahren mußte ich nun akrobatische Verrenkungen machen, bis ich schließlich wieder in normaler Lage auf meinem Sitze saß, natürlich alles im Fahren! Dann begann das mühselige Einpacken in die Decken, aber die Fahrt ging trotzdem immer weiter. Nach einem kleinen Gefälle erblickten wir plötzlich zur Linken, tief in bewaldete Höhen eingebettet, den zugefrorenen Werbellinsee. Fünf Minuten später trudelten wir in Joachimstal mit seinem mittelalterlichen Kopfpflaster ein. Gar zu gern hätten wir im Hotel „Zum Kurfürsten" einen steifen Grog genehmigt, aber wir fürchteten zu sehr den anschließenden Start und froren lieber unentwegt weiter.

Nun ging es in die unermeßliche Schorfheide. Dicht hinter Joachimstal an der Straße nach Friedrichswalde erwartete uns die erste Überraschung. Dort stand ein kleines Chausseehaus, und der Aufseher hatte den Schlagbaum herabgelassen. Wir mußten anhalten, und dann hielt eine Frau an einer langen Stange einen Lederbeutel zum Fenster hinaus und forderte uns auf, 32 Pfennig Chausseegeld zu zahlen. Wir waren





ärgerlich, daß wir anhalten mußten und studierten die an dem Hause angebrachte Tafel mit den verschiedenen Chausseegeldtarifen, fanden aber nichts über Motorräder und Beiwagenmaschinen und weigerten uns, eine Zahlung zu leisten. Nach langem Hin- und Hergerede hoben wir den Schlagbaum hoch, schoben beide Maschinen hindurch und begannen trotz des Geschimpfes der Einnehmerin unsern Start, der ausnahmsweise gut klappte, wenngleich ich auch diesmal wieder mit dem üblichen Kopfstand im Beiwagen landete. Allmählich begann wieder der Keilriemen zu rutschen, aber es gelang uns trotzdem, in dem flachen Gelände der Schorfheide Milmersdorf an der Berlin-Prenzlauer Chaussee wohlbehalten, wenn auch steifgefroren, zu erreichen. Hier machten wir vor dem Gasthause halt und humpelten in die Gaststube, um uns beim Wirt einen kräftigen Grog zu bestellen. Die paar anwesenden Bauern konnten es offensichtlich nicht begreifen, wie es uns bei dem eisigen Wetter gelungen war, mit unseren wacklig aussehenden Fahrzeugen diese weite Strecke zu bewältigen. Nach einiger Erwärmung rieben wir uns die Hände, und dann machten wir uns an das Riemenkürzen. Zum Händewaschen nahmen wir uns keine Zeit, denn es war absolut sicher, daß wir noch vor Prenzlau wieder etwas an der Maschine zu reparieren bekämen. Unsere Ahnung hatte uns nicht betrogen. Bei der Durchfahrt durch Mittenwalde mit seinem damals einmalig erbärmlichen Pflaster riß das vordere Schutzblech ab, und wir mußten es mit Draht befestigen. Und dann sollte uns noch kurz vor Prenzlau wiederum das Schicksal erreichen. Unser Zweizylinder begann zu knallen und auszusetzen. Wir wußten sofort, daß sich die Zündeinstellung verändert hatte. Mit Ach und wirklichem Krach erreichten wir das Ausflugslokal „Zur kleinen Heide", und dort gelang es Tiebel nach mehr als einstündigem Bemühen, die Zündung neu einzustellen, und bergab rollten wir los, bis der Motor ansprang und uns sicher bis zu unserem nächsten Ziele — Prenzlau — brachte, nachdem wir selbst das geradezu halsbrecherische Pflaster des Neustädter Dammes heil überstanden hatten. Mit großem Jubel empfingen uns unsere Freunde, und die gesamte Nachbarschaft lag in den Fenstern, als wir von unseren Maschinen stiegen. Viel heißem Waschwasser gelang es, unser Äußeres wieder einigermaßen menschlich zu gestalten, und dann erwartete uns ein frugales Mahl, das uns bald alle Strapazen vergessen ließ. Zwar wollten wir eigentlich noch am gleichen Tage unsere Reise wenigstens bis Anklam fortsetzen, aber echt uckermärkische Gastfreundschaft und der National-Kräuterlikör Bunthebarth wußten uns so zu fesseln, daß wir gern über Nacht bei unseren Freunden blieben, nachdem wir das defekte Schutzblech hatten reparieren lassen.

Auch gelang es uns, unsere Spritbestände bei einem Fahrradhändler zu ergänzen. Denn an Tankstellen war damals noch nicht zu denken, und die Spritfrage war oft ein heikles Problem.

Am nächsten Morgen machten wir uns bei heiterem Frostwetter nach einem ausgiebigen Frühstück wieder auf die Reise, nachdem sich die ganze Nachbarschaft beim Start bis aufs Blut abgequält hatte. Nun ging es auf verhältnismäßig guter Straße auf die pommersche Grenze zu, die wir kurz vor Pasewalk überschritten. Über das Pasewalker Pflaster zu berichten, möge mir erspart bleiben, es war furchtbar, und Kamerad Schaeske stieß plötzlich einen Hilferuf aus. Sein Hinterreifen hatte einen Durchschlag. Reifenflicken bei mehreren Grad Kälte ist kein Vergnügen, aber auch das wurde überstanden, und so ging es nach ¾ Stunden weiter in Richtung Ferdinandshof. Es würde langweilig, wenn ich jeden Kerzenwechsel am Vierzylinder und jede Riemenstörung an der „Laura" hier erwähnen sollte, ebenso habe ich die Kopfstände im Beiwagen nicht gewissenhaft gezählt, obwohl sie diesmal Tiebel betrafen, da ich die Beiwagenmaschine auf dieser Etappe steuerte. Alles nimmt einmal ein Ende, und so erreichten wir kurz vor Mittag Anklam. Wegen des Pflasters siehe Pasewalk! Eine Stunde später tauchte in der Ferne die „Dicke Marie" auf, wie der Volksmund den dicken Turm der Greifswalder Marienkirche zu nennen pflegt, von uns freudig begrüßt. Greifswalder Pflaster? Siehe Pasewalk und Anklam! Bald hinter Greifswald erblickten wir zur Linken zum ersten Male auf unserer Reise die blaue Ostsee und die Küste von Rügen und begrüßten sie mit einem Freudengeheul. In einem Dorf stieb eine Hühnerschar dicht vor meiner Maschine auseinander. Es gab einen Ruck, und schon lag ein totes Huhn auf der Straße. Straßenpassanten erhoben ein wüstes Geschimpfe, und hätte jetzt mein Motor ausgesetzt, so wäre uns nach damaliger Sitte eine Tracht Prügel gewiß gewesen. Ein Unglück kommt selten allein. Einige hundert Meter weiter lief mir ein Dorfköter vor die Maschine. Trotz aller Bemühungen streifte ich ihn, und jaulend humpelte er von dannen, während mir wiederum einige Dorfbewohner unfreundliche Worte nachriefen. Bei den Bauern waren wir Motorradfahrer damals nicht gerade beliebt.

Als wir später den Berg in Brandshagen hinabrollen, bemerke ich, daß der Hinterreifen weich geworden ist. Ein vierzölliger Nagel hat ihn durchlöchert. Nun geht es wieder ans Bauen. Das Hinterrad der Maschine muß mühselig ausgebaut werden — Steckachsen waren leider noch nicht erfunden —, und das war immer eine sehr un-

angenehme Arbeit, besonders, wenn man steifgefrorene Finger hat. Alles war so unpraktisch angebracht, daß man zu solcher Reparatur oft gern und gut eine volle Stunde gebrauchte, und geflickt wurde nur mit gewöhnlicher Gummilösung. Im Sommer gingen die Flicken bei heißem Wetter obendrein schnell wieder los. Endlich ging es wieder ans Einpacken, und nun ließ ich die Maschine bergab anrollen, bis der Motor wieder lief. Sehr gefürchtet war damals die lange und steile Ausfahrt in Richtung Stralsund, und trotz verzweifelten Mittretens und trotzdem ich Tiebel zum Aussteigen veranlaßt hatte, schaffte es die brave „Laura" nicht und gab gute hundert Meter vor Erreichen der Anhöhe den Geist auf. Ich mußte wohl oder übel warten, bis Tiebel herangekeucht kam, und mit seiner und Schaeskes Hilfe gelang es uns dann, die schwere Maschine bis zur Kuppe hochzuschieben. Wir waren alle drei in Schweiß gebadet und mußten eine Pause einlegen, bevor wir weiterfahren konnten. Kilometer auf Kilometer legten wir zurück, hielten hier und da wegen einer kleinen Reparatur, und in Gedanken träumte ich schon von einer Kanne mit heißem Kaffee und einem warmen Kachelofen. Da bogen wir plötzlich um eine Kurve, und nun lag wie mit einem Zauberschlage Stralsund, das Venedig des Nordens, wie man es mit einiger Übertreibung nennt, in all seiner Pracht vor uns, und rechts der Strelasund mit der Insel Rügen und der kleinen Insel Dänholm, wo früher die Marine gedrillt wurde. Unwillkürlich hielten wir an und konnten uns nicht sattsehen an diesem herrlichen Panorama. Auch späterhin habe ich diesen Punkt nie passiert, ohne anzuhalten. Plötzlich zerriß Tiebel den Schleier der Andacht, der mich erfüllte, mit dem profanen Ausruf: „Nun muß Erich Hindenberg doch seine Tonne Bier bezahlen, und Schlosser muß uns das Hirschessen geben!" Ja, wir hatten unsere Wette nun gewonnen, und voller Stolz und Freude rollten wir hinunter nach Stralsund und hielten unter dem unverhohlenen Staunen der Fußgänger über den Frankendamm unseren Einzug in Stralsund, wo uns Onkel Paul, Tante Gertrud und ein Schwarm hübscher Kusinen freudig empfingen. Als sie uns allerdings näher besahen, erschraken sie sichtlich. Wir sahen nämlich wie die Schornsteinfeger aus und hatten öl- und rußbeschmierte Gesichter und Hände und glichen in unserer Vermummung fast Raumschiff-Fahrern. Eine halbe Stunde später hatten wir uns wieder in Normalmenschen verwandelt und begannen langsam aufzutauen. Meine Kusinen flüsterten mir zu, daß wir alle am Abend zur Bürgerressource zum Silvesterball gehen würden. Darüber waren wir drei Fahrer gar nicht besonders erbaut, denn erstens waren wir hundemüde, und zweitens fühlte ich mich bei dem Gedanken, in meinem Fahrerdreß in die exklusivste Gesellschaft Stralsunds gehen zu müssen, nicht besonders wohl.

Es kam aber alles anders, als ich befürchtet hatte. In der Bürgerressource sprach es sich schnell herum, welche sportliche Leistung wir trotz des eisigen Winterwetters vollbracht hatten, und so waren wir bald der Mittelpunkt der glänzenden Gesellschaft, und jeder Stralsunder betrachtete es als eine besondere Ehre, mit uns einen Grog, ein Glas Wein oder einen heißen Punsch zu trinken, und das war für uns ebenso anstrengend wie gefährlich. Zum Glück waren wir aber alle drei recht trinkfeste Gesellen, so daß uns die wohlgesinnten Stralsunder nichts anhaben konnten. Wir führten uns wie der Hahn im Korbe und konnten uns vor Einladungen nicht retten. Bei der Damenwahl begann immer ein regelrechtes Rennen nach uns, und wir waren froh, als uns mein alter Freund, Direktor Saß von der berühmten Stralsunder Kornbranntweinbrennerei, in ein ruhiges Eckchen schleppte, um mit uns bei einer guten Flasche Rotspon über unsere Fahrt zu plaudern.



Am Neujahrstage mußten wir noch einigen Einladungen Folge leisten, und am Abend trafen wir die Feststellung, daß die Stralsunder Tage fast noch anstrengender waren als unsere Winterfahrt.

In aller Frühe des 2. Januar traten wir die Rückreise an, die ohne besondere Zwischenfälle bis Anklam glatt verlief. Dann begegneten wir einem Bauernfuhrwerk, dessen Pferde durch unser ungewohntes Motorengeräusch unruhig wurden. Unglücklicherweise schlief der Kutscher

und hatte die Leine am Wagen angebunden. Ehe er etwas merkte, gingen die Pferde durch und rasten im sogenannten Sommerwege, der als weicher Sandweg neben der Chaussee herlief, in einer Staubwolke davon. Ehe wir uns versahen, liefen sie auf einen gepflügten, festgefrorenen Acker, wo sie schließlich stehenblieben. Tier und Mensch war glücklicherweise nichts passiert, aber der Wagen und das Geschirr sahen böse aus. Der Kutscher fluchte in allen Tonarten auf unsere „verdammten Benzinkutschen", obwohl er durch seine Saumseligkeit selbst an dem Unfall schuld war. Wir hatten angehalten, und andere Fuhrwerke mit ihren Fahrern taten das gleiche, besahen den Schaden und nahmen eine drohende Haltung gegen uns an. Schließlich kam einer der Bauern mit geschwungener Peitsche auf uns zu. Da riß mir die Geduld. Ich zog meine Browningpistole aus der Gesäßtasche und richtete sie auf den Bauernlümmel. Die Wirkung war verblüffend. Wie angedonnert blieb er stehen und stotterte einige Worte der Entschuldigung. Ich ging auf ihn zu, nahm ihm die Peitsche ab und zerbrach sie vor seinen Augen und warf sie ihm vor die Füße. Kein Mensch wagte ein Wort zu sprechen, als wir uns wieder zu unseren Fahrzeugen begaben und weiterfuhren. Ohne meinen Trick mit der Pistole hätten wir nach damaligem Brauche sicher eine schwere Tracht Prügel bezogen. Meine Kameraden lachten aber aus vollem Halse, als ich ihnen erzählte, daß die Browningpistole gar nicht geladen war.

Als wir Pasewalk wieder erreichten, begann es leise zu schneien, und ein starker Rückenwind erhob sich. Die Sicht wurde immer schlechter, aber wir bissen die Zähne zusammen und fuhren weiter, bis wir Prenzlau erreichten. Hier aßen wir wieder bei unseren Freunden zu Mittag, und dann ging sofort die Reise weiter. Der Schneesturm hatte sich zwar gelegt, aber der Rückenwind war geblieben, und das war uns recht angenehm. Abgesehen von den routinemäßigen kleinen Störungen trat keine besondere Panne ein. Eberswalde lag schon hinter uns, und so erreichten wir wohlbehalten Tiefensee, als plötzlich die „Laura" aussetzte und stehenblieb. Diesmal war es aber nicht die Zündeinstellung, sondern das Benzin war restlos alle. Glücklicherweise waren wir dicht bei einer Gastwirtschaft, wohin wir die Maschine schoben. Benzin war natürlich weit und breit nicht zu haben, und so kaufte sich Tiebel kurz entschlossen 2 Flaschen Cognac und schüttete sie in den Tank. Wen beginnt es da nicht zu gruseln! Aber dann geschah das Wunder. Dank dem Oberflächenvergaser sprang die Maschine sofort an, und so erreichten wir glücklich unser Ziel Werneuchen. Der Oberflächenvergaser ist nämlich für Beimischungen wie Wasser gänzlich unempfindlich, da er ohnehin nur das Gas über der Flüssigkeit absaugt. Motorsportler-Latein? Keineswegs! Jeder alte Fahrer solches Fahrzeuges kann das bezeugen. Ich habe selbst später mit Tiebel eine Fahrt mit dieser Maschine gemacht, wo wir sogar kochendes Wasser in den Tank füllten, um bei großer Kälte das Benzin zur Vergasung zu veranlassen.

Als wir drei Fahrer damals in Werneuchen ankamen, sahen wir wie Schneemänner aus, aber wir waren sonst wohlauf. Die große Kälte hatte nachgelassen, und der steife Rückenwind hatte uns wohlgetan. Unser Benzinkanister war leer,



nachdem es uns in Joachimstal und Eberswalde nicht gelungen war, einen Tropfen Benzin aufzutreiben, aber dennoch waren wir pünktlich heimgekehrt. Eine drollige Tatsache möchte ich nicht unerwähnt lassen. Die „Laura" mit ihrem Oberflächenvergaser ließ oft auf guten Straßen in ihrer Leistung erheblich nach. Sobald wir dann aber auf schlechte Straßen kamen, wo die Maschine tüchtig durchgeschüttelt wurde, begann sich der Motor sichtlich zu erholen. Durch das Rütteln und Schütteln wurde nämlich die Vergasung erheblich besser.

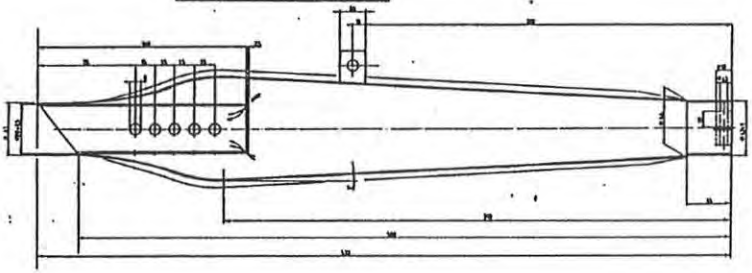
So matt und müde wir damals auch bei der Ankunft waren, meldeten wir uns von unserem Klublokal aus sofort durch einen Boten — Telefone waren anno 1906 noch selten — bei unserem Vorsitzenden, der wenige Minuten später bei uns eintraf und gleich eine doppelte Lage extra steifen Grog bestellte und dann vergnügt die Flasche mit Ostseewasser in Empfang nahm. Einige Wochen später hielten wir sodann ein großes Hirschessen ab und leerten dabei u. a. die verlorene Tonne Bier. Lang, lang ist's her. Mein guter Freund Tiebel, einer der begeistertsten Motorsportler, den es je gab, ruht in Werneuchen seit 1945 unter dem kühlen Rasen, und ebenso unser Kamerad Schaeske, mit dem ich manche tolle Fahrt unternahm. Werneuchen liegt jetzt in der Sowjetzone, und daher ruht dort der Motorsport gänzlich. Sollte ich aber noch den Tag der Wiedervereinigung erleben, so würde ich trotz meines Alters unverzüglich in meine alte Heimat eilen, um dort den Motorklub Werneuchen 1906 wieder neu zu gründen, um die 39jährige alte ruhmreiche Tradition fortzusetzen.



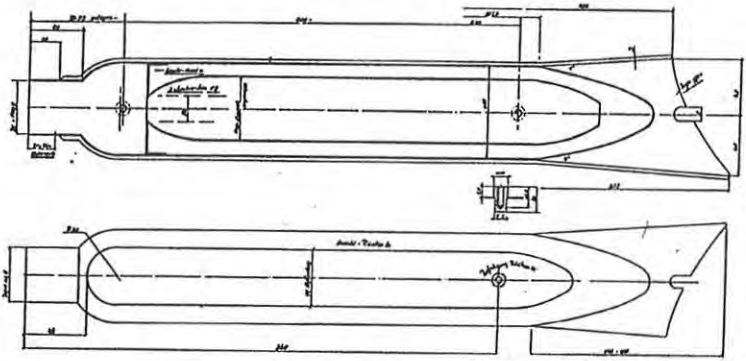
HOREX

Regina "0+1"

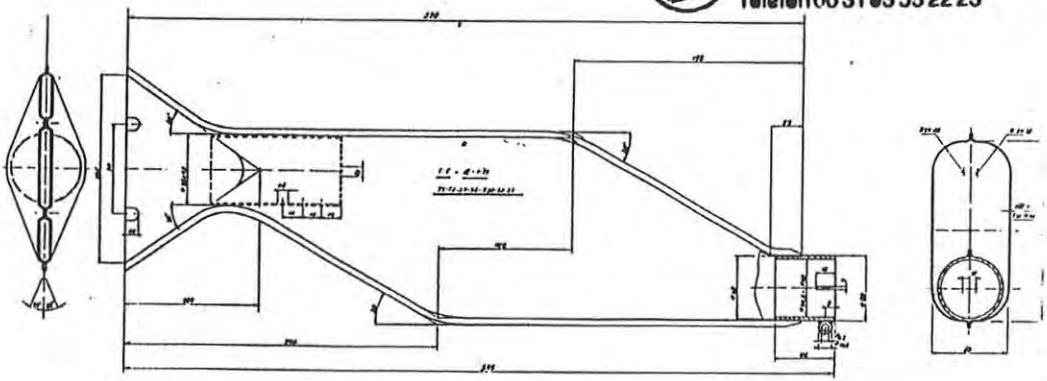
10-90 Æ



SB 35 - innen abgeflacht



T5;T6;S35;S5;S6



HOREX
Albert Eringfeld
Aaltenseweg 40
NL-7091 - AG - Dinxperlo
Telefon 00 31 83 55 22 23

Tachodienst

Wir brachten in HB3/91 Seite 23 eine Meldung ueber einen Tachodienst Noack in o-7033 Leipzig Tel.0037-41--47842554 in der Calvisiusstr. 16. Uwe Clubkapitaen des HC-Hanau Tel.06181-28319 hatte Probleme mit seinem alten SB35 Tacho. Er schicke den defekten nach Leipzig mit der Bitte um Reparatur. Schon nach einer Woche kam eine Karte, dass der Tacho nicht mehr reparabel sei, man aber einen "alten-neuen" fuer 160,-DM anbieten koenne. Uwe nahm das Angebot an und hatte eine Woche spaeter seinen defekten und den neuen, per Nachnahme in der Post. Der neue funktioniert bestens. Uwes und unsere Meinung "sehr empfehlenswert".

Monat. Stammtische und Clubabende

Bitte sehen sie auf Seite 12 und 13 im HB 4/91 und Seite 12 im HB 1/92 so wie Seite 28 HB 2/92 nach. Neu zu Berichten ist:

Neu-Gruendung des "Horex-Club-Braunschweig"

Auf den letzten Horex-Sternfahrten, an denen regelmaessig auch einige "Braunschweiger" teilnahmen, reifte die Idee, den ehemaligen "Horex-Club-Braunschweig" wieder zum Leben zu erwecken.
Der Club wurde 1950 gegruendet und war in seiner besten Zeit bis zu 80 Maschinen stark. Leider ist wenig ueber seine Entstehung und Aktivitaeten bekannt. Ein ehemaliges Mitglied konnte sich noch an eine gemeinsames Sommerlager (ca. 1953) mit dem Club Hamburg erinnern. Durch Zufall gelangte eine ehemalige Clubplakette in unsere Haende, aus der durch drucktechnische Ueberarbeitung das neue Emblem entstand.
Das "Neugruendungstreffen" fand am 5.4.1992 statt. Die rege Teilnahme ermutigte sehr, und so war es moeglich, 4 Horex-Motorraeder nach Bad Bramstedt zu bewegen.
Ziel des Clubs ist es, die Kontakte zwischen HorexfahrernInnen herzustellen bzw. zu verbessern, und ein Forum zu sein fuer alle, die sich mit der Motorradmarke "Horex" beschaeftigen.
Noch finden die Treffen unregelmaessig statt. Wer sich fuer den Club interessiert, wende sich daher bitte an folgende Kontaktadresse: Helmut Koecher , Celler Heerstr. 29 , in w-3300 Braunschweig, Tel. 0531-509984.

Ausstellung in Bad Homburg

Die durch den HC-Taunus am 16.5 Samstags vormittags veranstaltete Ausstellung auf dem Marktplatz zu Bad Homburg wurde durch die Bad Homburger Bevoelkerung sehr positiv aufgenommen. Einige ehemalige Horexianer gaben sich zu erkennen. Die Gespraeche mit Ihnen waren sehr interessant. Auch wurde unsere Ausstellung von einigen Horexfreunden aus anderen Gauen besucht. Zusammenfassend ist zu sagen, ein Erfolg, der sicher einen Nachfolger finden wird.

-Eine Aenderung der Anschrift fuer die HF welche sich jeden letzten Donnerstag im Monat um 19.30 im abgelegenen Schuetzenhaus von 7069 Oedernhard-Bergln, Kreis 7050 Weiblingen, siehe HB 1/92 Seite 12, treffen hat sich ergeben. Neu ist Benno Deifel Hofenerstr.4 in 7012 Fellbach 5, Telefon vormittags ab 27.7.92 Tel.0711-1758026.

-Auch in Hamburg gibt es Horex-Freunde und zwar die Rahlstedter Motorrad Oldis, (in Bimoelen mit einer starken Horexabteilung vertreten) wer Kontakt sucht, melde sich bitte bei Siegfried Bliebenich Bernerstr 25 in 2000 Hamburg 73. Tel.?

Horex-Freunde unter sich.

Siehe HB 2/92 Seite 27 Neu ist:
Mueller Helmut:Fichtenstr.7:w7742 St.Georgen 4:07725-7606:S,Rs:
Juritz Bernd:Sportstr32:w3542Willingen1:05632-1895:G,F,H,B?,S,Rg:
Friess Thomas:Wengenweg1:w8941Westerheim:08336-7824:G.H.Rs:

Treffen-Ausstellungen-Maerkte

++
+ -Ausfahrttermine des HC Taunus 22.8 , 20.9 ,18.10 +
+ Info bei Marina Tel. 06172-81898 +
++
+Vet.Rennen VFV K.Reese Tel.06158-85501: 15.8 w-6479 Schotten,
12.9 w-6832 Hockenheim, 27.9 Nuerburgring.
-Vet.Rennen Oesterreich H.Brandstetter Tel.0043-7252-26107:
15.8 A-? Damberg , 5.9 A-? Sauzahn.
+Vet.Rennen in Holland HMV Tel.0031-5920-56364: 30.8 Hoogvliet,
+Vet.Rennen in Holland, Yuonne van Kempen, Zwitserlandstraat 44,
NL-2034 RL Haarlem : 19 bis 20.9 Assen, 3 bis 4.10 Assen.
-Vet.Rennen AFAMAC, 40 Place du Marechal Augereau, F-77610
La Houssaye en Brie, Frankreich: 12 u. 13.9.Nogaro,
10/11.10.Le Mans.
-Vet.Rennen England Mrs. Kim Wilkinson, Atherton House 36,
Fulwood Row, Preston, Lancashire PR2 6SL : 29 u. 30.8.Pembrey,
5.9. Snetterton, 10.10. Cadwell Park.
+Vet.Rennen England CRMC Ann Murden, Fenn Farm, St. Marys Hoo nr.
Rochester Kent 16.8 Shetterton, 29 bis 30.8 Pembry, 26 bis 27.9
Pembrey, 3.10 Cadwell Park.
++
+14 bis 16.8 Abzelten beim HC w-7800 Freiburg Tel.07641-1832 +
++
-15 bis 23.8. Fernfahrt 2000km durch Deutschland Tel.02434-5156
+21 bis 23.8 Rallye in Maribor Slowenien Tel.0038-62-102795
-22.8. Vet. Trial w-3111 Brockhoefe Tel.05829-448
+22.8. Luutringshauser laed zum Museum 6756 Otterbach 0631-14331
+23.8. Mopedtreffen der 50er Jahre Bad Iburg 0541-73291
-28 bis 30.8. Fernfahrt Scheveningen-Louxemburg-Scheveningen
Tel.06243-8956 Fax 06243-7553 W. Steinmetz.
++
+29 u. 30.8 Horex Treffen in CH-xxxx Locarno am Lago Maggiore +
+ bei Udo Tel. 0041-93-313176 +
++
+29.8 Wertungsfahrt in A-2486 Pottendorf Oesterr. 0043-2623-2161
+29.8 Ausfahrt in w-3504 Kaufungen Tel. 05608-2341
-29 bis 30.8 Treffen w5928 Bad Laasphe-Oberndorf Tel. 02754-1297
+29.8. Deutsche Weinstrassen Fahrt w-6701 Maxdorf Tel.0637-5103
-29.8. Rallye in w-6537 Gensingen Tel. 06704-2208
+29 bis 30.8 Rallye NL-7255 CZ Hengelo H.Kreunen Sarinkkamp 95
+30.8 Rallye des MSC w-7312 Kirchheim/Teck, Postplatz 9
+30.8 Ausfahrt in w-4780 Lippstadt Tel 02941-61366
+30.8 Rally und Grillfest w8305 Ergoldsbach Tel. 08771-875
+30.8 Rallye in A-4063 Hoersching Oesterreich 0043-7221-73022
+30.8 Ausfahrt w-5446 Kempenich Tel.02655-3592
++
+ W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G W I C H T I G +
+ -4 bis 6.9 Horex-Treffen Buschwiese 6380 Bad Homburg v. d. H. +
+ Dornholzhausen beim MSC Bad-Homburg Tel.06172-35822 +
+ Siehe HB 4/90 Seite 14, HHB 4/91 Seite 19 +
++
++
+13.9 Treffen beim HC Schweiz in CH-5616 Meisterschwanden Info +
+ bei Alfred am Hallwilersee Tel. 0041-57-271731 +
++
-18.9 Deutschlandfahrt -ueberall- Tel. 02391-10657
-19.9 Rallye in w-8755 Alzenau siehe HB 4/90 S. 14 Tel.06023-2683
+19 bis 20.9 Rallye in A-8990 Aussee Oesterr. 0043-6152-2918
-19 bis 20.9 Markt in Assen NL-9331 He Norg Tel.0031-5928-12486
+20 bis 21.9. Rallye w5063 Heiligenhaus Tel. 02206-81178
+20.9 Treffen Grenzlandring in w5144 Wegberg Tel. 02434-6666

+20.9 Ausfahrt w8060 Dachau Tel. 08131-71935
+26.9 Markt am Sachsenring o9270 Hohenstein-Er. 07349-2091
+26.9 Trail in w-6908 Schatthausen Tel. 05829-448
-26 bis 27.9 Markt in w-3500 Kassel Tel.0731-24452
+26 bis 27.9 Rochlitzer Berg MSC Dorfstr. 5 o9291 Zetteritz
+27.9 Vet. Rennen am Nuerburgring "Koelner Kurs" des MSC Porz, Zielfahrt und Markt dazu. Tel. 02202-55051
-3 bis 4.10 Rally w-5232 Flammersfeld Tel.02685-686 Siehe HB 1/92
+3.10 Hatz auf die Katz o-68Saalfelden U.Pachaly Schwarmgasse 19
-10.10 Markt in w-6800 Mannheim
-11 bis 25.10 Rundfahrt Elsass/Schwarzwald Tel.06243-8956
-24.10 Markt A-4400 Steyr Tel. 0043-7252-26107
-8.11 Oldiemanie w-6070 Langen Tel.06103-53850
+28.11 Markt in w7033 Herrenberg (Stuttgart) Tel.09721-1415
+5.12 Weihnachtsbasar fuer Motorrad Tel. 0451-898105

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

Regin Rundgehaeuse Kurbelwellen Axialspiel

Im HB 1/92 Seite 19 und im HB 2/92 Seite 12 berichteten wir ueber eine einfache Methode fuer den korrekten Einbau der gepressten Regina Stahlkurbelwellen. Horst Tel. 02603-6279 hat sich ein einfaches Werkzeug gedreht, welches die Einstellung des Axialspiels wesentlich vereinfacht. Es wird aus Aluminium ein Ring in den Abmessungen des Lagerinnenrings vom Kurbelwellenhauptlager NJ305 angefertigt. Einziger Unterschied, der Ring wird im Innenmass so angefertigt, dass er leicht auf den Kurbelzapfen aufgeschoben und wieder abgenommen werden kann. Also nicht, wie beim Lagerinnenring, press sitzt. Dieser Aluring wird nun benuetzt um einfachst, ohne umstaendlichen Aus- und Einbau des sonst press sitzenden Lagerinnenrings, das Pleuel, durch entsprechenden Ausgleich mit Beilagscheiben, auf Mitte Gehaeusenaht, also Mitte Zylinder, zu stellen. Das Werkzeug sollte universell auch fuer andere Lagerhersteller zu gebrauchen sein. Wir empfehlen, falls NJ305 Lager verschiedener Hersteller verwendet werden, jeweils vor jeder Eindistanzierung die Abmessungen des Alurings mit jenen des Lagerinnenrings, unter Zuhilfenahme einer Mikrometerschraube, zu vergleichen.

Zuendschloesser

Zuendschloesser mit den 3 Befestigungsschrauben im Lampengehaeuse, wie fuer Regina benoetigt. Es passt das Schloss der MZ. Gebraucht fuer ein paar Mark zu haben, neu fuer ca. 40,-DM zu bekommen. Dieses Schloss hat gegenueber dem Original fuenf an stelle drei Schaltstellungen. Mit etwas elektrischem Verstaendniss laesst sich dieses Schloss sicher korrekt verschalten und der Spezialist wird auch noch eine Ueberbrueckung des Rueckstromschalters bewerkstelligen, die ihm den Betrieb ohne Batterie im Notfall gestattet. Diese Notstellung ermoeglicht es, das Fahrzeug ohne Batterie in Gang zu setzen. Dies geschied durch eine elektrische Bruecke zwischen Klemme 61 und 51. Die Batterie muss elektrisch abgeschaltet werden. Das Schloss ist fuer Flachstecker ausgelegt. Kontrollampen fuer dieses Schloss sind bei Hella unter der Nummer 2AA003257-001 und -021 fuer ca. 4,-DM erhaeltlich. Doch nicht alles ist Gold was glaenzt. In der Gummikuh 5/92 Seite 13 wird ueber die Nachteile, des in Gummikuh 4/92 Seite 23 vorgestellten Zuendschlosses berichtet. Es liegt eine besondere Empfindlichkeit gegen Wasser vor. Vielleicht hilft in diesem Fall ein Kriechoel oder Kontaktspray um die Nachteile auszubuegeln.

Schriftzuege u. Embleme

Karin Tel.08161-63806 oder 0841-1551 hat einen Katalog mit ca. 500 Motive von Achilles ueber Horex bis zu Zuendapp erstellt. Siehe auch HB 3/91 Seite 17, HB 2/91 Seite 15 so wie HB 4/90 Seite 13. Aber auch die im HB annoncierenden Haendler sind als erste Adressen hierfuer zu betrachten.

Nachtrag zu: "Masse die ein Horex-Freund kennen sollte"

In HB 1/90 Seite 5 und HB 3/90 Seite 18 hatten wir ueber Unterschiede an Horexteilen berichtet. Nun noch fuenf Nachtraege:

-Die Steuerkopflager der Regina0, schraege Gabel, sind unterschiedlich, zu denen der neuen Modelle mit der steilen Gabel, entsprechend den Modellen Regina1, 2, 3, 4 , sowie Imperator und Resident. Sowohl bei Verwendung der Schwinggabel als auch der Telegabel. Im Steuerkopf der alten Regina als auch in der oberen Gabelbrille dieser, finden drei innen ungeschliffene Kugellaufringe, mit der Bezeichnung BFG 45, Verwendung. Auf der unteren Gabelbrille sitzt der innen geschliffene Laufring JFG 45.- Wichtig! Als Kugeln finden je 24 Stueck 3/16 Zoll Kugeln Verwendung und nicht 5mm Kugeln, das gibt Schrott. Bei den neueren Regina Imperator und Resident Rahmen, inklusive der neuen oberen Gabelbrille, finden die drei innen ungeschliffen Kugellaufringe, mit der Bezeichnung LFG 45, Verwendung. Der innen geschliffene Kugellaufring auf der unteren Gabelbrille hat die Bezeichnung LFG 45-a.- Wichtig! Es finden je 22 Stueck 6 mm Kugeln Verwendung. Diese Kugellaufringe werden inzwischen durch die verschiedenen Haendler, wie sie im HB annoncieren, angeboten.

-Fuer Regina gibt es je zwei unterschiedliche Hauptstaender, Kickstarter, Auspuffkruemmerlaengen und Auspuffdaempfer. Wie haengt das nun alles zusammen? - Mit Einfuehrung der Regina2, fuer den deutschen Markt, im Herbst 1953 wurde, ein groesseres Schalldaempfervolumen, zur Reduzierung der Geraeuschentwicklung, bei notwendig hoher Leistung, gefordert. Man verkuerzte den Kruemmer und konnte so eine Verlaengerung des Daempfers vornehmen. Doch nun passte es nicht mehr mit dem Kickstarterhebel und dem Hauptstaender, beides musste geaendert werden, um nicht an den Daempfer zu schlagen. So wurde der U-foermig gegossene Hauptstaender mit der Nr. JFM 12-a durch den kreuzfoermig gegossenen Hauptstaender 02320400 ersetzt. Der Kickstarter war nun gekroepft und hatte sein Einschwenkgelenk direkt an der Kickstarterwelle, im Gegensatz zu den alten, die nur den Trittausleger einschwenkten. Alte Ausfuehrung Nr.JFU 13 und JFU 15. Neue Ausfuehrung 02233301 und 02231001. Da die technische Ueberwachung machte der Horex Probleme mit der Zulassung der alten JXF 20-d/25-d Knalltueten (alte konische Daempfer mit Naht) machte, wurde ein die Lautstaerke mindernter Einsatz JFX 38 fuer diese Knalltueten entwickelt. Der Nachteil war, er reduzierte nicht nur die Lautstaerke, sondern auch die Leistung. Jeder der mit dieser Leistungsminderung nicht einverstanden war und auch nicht mit dem in Hauspostheft 2/1954 fuer 16.50 DM pro Stueck angebotene Ueberziehern seine Maschine verunstalten wollte, konnte, sofern er die Lautstaerke seiner Regina reduzieren wollte, auf die Auspuffanlage der Regina3 zurueckgreifen. Hierfuer wurde aber der zusaetzliche Erwerb von neuem Kickstarter und Hauptstaender notwendig. Spaeter (21.3.1955) wurden unter den Nummern 06350501, 06350601 fuer Doppelport und 03350500, 03350600 fuer Einport, Daempfer angeboten die neue kurze Kruemmer, Hauptstaender und Kickstarter nicht notwendig machten.

-Die hinteren Schutzblechhalter der verschiedenen Reginatypen sind unterschiedlich. Siehe hierzu auch HB 4/91 Seite 18. Das Rohr des Halters ist zur hinteren Schutzblechklappe flach gedrueckt. Ist die Laenge dieser Abflachung 60mm, so gehoeren die Halter zur Regina0 Teilenummer links NFN17-a-0 oder 013031201 und rechts NFN16-a-0 oder 01303201. Ist dieses Mass 100mm, so gehoeren die Halter zur Regina1,2,3,4. Fuer hochgelegte Auspuffanlagen der Regina 400GS und 350GS aus den Serien Regina4 und Regina3 wurden andere Halter benutzt. Diese Halter waren im oberen Teil aus Flachmaterial, welches so nach innen gebogen war, dass die Daempfer ganz dicht neben dem Schutzblech zu liegen kamen. Hierfuer liegt uns keine Teilenummer vor. Auch bei der Regina0 mit hochgezogener Auspuffanlage wurden unterschiedliche Halter benutzt, aber eine Beschreibung dieser ist mir mangels Information nicht moeglich. Die Teilenummer dieser lautete fuer links JFN21 fuer rechts JFN20. Hier sind die Leser des HB um Hilfe gefragt!

-Fuer Regina gibt es zwei unterschiedliche Kettenkaesten und zwei unterschiedliche, zu den Kettenkaesten gehoerige, Laeufer der rechten hinteren Teleskopfederung. Die Regina0 hatte ihren Kettenkasten bestehend aus den Teilen JFW10-a und JFW30-a nur am oberen Teil mit dem Federungslaeufer JFA58, der auch nur eine Befestigungsoese hatte, verschraubt. Die Regina1,2,3,4 Typen hatten ihren Kettenkasten bestehend aus den Teilen JFW10-a oder 01570601 und JFW30-a oder 01570701 an zwei Oesen des rechten Hinderradfederungslaeufer mit der Nummer NFA58 oder01360400 verschraubt. Von aussen sind die Kettenkaesten, durch die bei der Regina0 vorhandenen Handverschraubung, an der hinteren Stirnseite des Kettenkastens zu unterscheiden. Diese fehlt bei den Regina1,2,3,4 Kaesten.

-Die Hoehe des Feuersteg der Regina Zylinder, auch Zentrierungsbund genannt, betraegt bei Zylinder fuer Graugusskoepfe 4,7mm und bei Zylinder fuer Alukoepfe 3,5mm. Ob dies auch bei Sport und aelteren 250ccm Zylindern gilt, ist uns unbekannt. Beim Schrauben heisst es aufpassen, dass die Kopfdichtung genuegend gepresst werden kann. Notfalls abdrehen.

Euer Horex-Novice

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

Ein grosses Fest, die 39igste!

Bimoehlen, ich glaube die Gemeinde mit der groessten Horex-population auf die Anzahl der Einwohner gesehen, war einfach spitze. Ein wunderbares Horexfest, auf einem schoen gelegenem, von Eichen umstellten, Platz. In einer herrlichen Gemeinde, in einer attraktiven Landschaft, bei herlichstem Wetter und guter Verpflegung. Was fehlt denn da noch ? - Mir fehlt eigentlich nur noch die Horex zum Horextreffen, aber da bin ich wohl selbst Schuld.

Mir fehlten auch einige vorkriegs Horexen, bis auf die wunderbare SB35 des MSC Bad Homburg (7 Fahrer 5 Beifahrer davon einer auf Horex) ist mir keine weitere ueber den Weg gefahren, oder ein Renner aus der Rastedeer Nachbarschaft. Nun zu den Einzelheiten der Sternfahrt. Eine starke Abordnung der Norsk-Horex-Entusiast (6 Fahrer 3 Beifahrer davon 3 auf Horex und eine Maico Teifun) wurden freuntschaftlich durch die Frauen und Mannen um Otto, also des Horex-Club Singhofen (8 Fahter und 7 Beifahrer davon 3 auf Horex), in die Ablaeufe der Sternfahrt eingefuehrt. Die Freunde aus Norwegen stellen menschlich und auch von Ihrem Motorrad-bestand eine Bereicherung unseres Freundeskreises dar. Aber auch noch andere neue Clubs oder Vereinigungen traten positiv zum erstenmal bei einer Horex-Sternfahrt auf, zu nennen sind der Horex-Club Braunschweig (4 Fahrer 4 Beifahrer davon 2 auf Horex), ein schon fast vergessener Club, der nun wie Phoenix wieder er-standen ist. Aus Darmstadt haben sich die Horex-Freunde (3 Fahrer 1 Beifahrer davon 2 auf Horex) auf die ueber 700km Fahrt durch Vogelsberg, Rhoen und Harz, also auf Umwegen, nach Bimoehlen gemacht. Und aus Hamburg kam zwar nicht der erste Ausrichter einer Sternfahrt, der Horex-Club Hamburg, der existiert schon lange nict mehr, aber in Hamburg Rahlstedt (5 Fahrer davon 2 auf Horex) bei Siegfried Bliebenich kuemmert man sich um die alten Homburger. Vielleicht sehen wir diese Freunde noch oefter im Kreise der Horex-Freunde. Nun zu den alten Bekannten. Der HC Staufen-Teck (11 Fahrer 5 Beifahrer davon 10 auf Horex) hat die lange Anfahrt von der Schwaebischenalb bis nach Bimoehlen zu einer dreitaegigen Deutschlandtour, auch durch die Ostlaender, genutzt. Die Freunde aus Fulda (17 Fahrer 8 Beifahrer davon 8 auf Horex), uebrigens der Ausrichter der 39igsten Horex-Sternfahrt 1993 zu Pfingsten, wollten eine 600er Imperator, mit einiges ueber 40PS mitbringen, aber bei der letzten Probefahrt hat es die Kopfdichtung herausgeblasen. Die Freunde aus Berlin genossen Ihr neu gewonnenes Hinterland, und kamen mit der groessten Abordnung (45 Fahrer und 26 Beifahrer davon 13 auf Horex) gluecklich an. Der ueber das ganze Bundesland NRW und noch einige Aussenstellen verteilte Horex-Club Nordrhein-Westfahlen (5 Fahrer 1 Beifahrer davon 3 auf Horex) nutzte diese Sternfahrt zu einer Zusammenkunft mit Lagerfeuerromantik, wenn auch das Feuer auf einen Grill be-schraenkt bleiben musste; so trocken war das schon lange nicht mehr im Norden; dies tat der Stimmung aber keinen Abbruch. Frankenthal (25 Fahrer 17 Beifahrer) stellte im Zusammenspiel mit seiner Fahrergruppe Bad Kissingen die zweitstaerkste Manschaft. Uwe der Kapitaen von Hanau (1 Fahrer und 1 Beifahrer) hatte Pech, er blieb in Giessen mit Antriebsschaden liegen, so dass man Ihn auf einem Anhaenger zurueckbringen musste. Bruno mit Begleitung vertrat aber die Farben des HC-Hanau wuerdig. Bremen, stark ver-treten (12 Fahrer 11 Beifahrer 2 auf Horex) , freute sich ueber einen seltenen Besuch aus Pakistan. Freiburg (12 Fahrer 16 Bei-fahrer davon 1 auf Horex) und Taunus (21 Fahrer 16 Beifahrer davon 15 auf Horex) waren mit grossen Zelten, zur Foerderung der Clubgemeinschaft vertreten. Wobei ich als Mitglied im HC-Taunus ueber die Donnerstagsanfahrt, Regen bis Hannover und die Frei-tagsanfahrt, Sonne !!!, berichten kann. Die Imperator von meinem

Freund Gert hatte einen Schaden am Kipphebel, der dieses Motorrad fuer die Rueckfahrt auf den Haenger verwies. Wir fuhren jede Strecke ca. 650Km nur Landstrasse und nahmen die Faehre bei Glueckstadt. Die Freunde aus dem Krummbachtal waren zwar da (25 Fahrer 17 Beifahrer) , aber es ergab sich keine Gelegenheit zu einem kleinen Plausch, aus dem ich hier zitieren koennte. Die Horex und Gespannfreunde Mainkling waren mit einer Horex und Beifahrer vertreten, Fritz war mit seinem Mobile da. Nicht zuletzt seien auch die Friends Holland erwaehnd, mit 4 Fahren und 4 Beifahrer davon einer auf Horex zu nennen. Unter den Einzel- oder Zweier-Fahren sind mir Horexfreunde der Clubs Niederlande und Rhein/Neckar begegnet. Es gab 61 Fahrer 34 Beifahrer davon 20 auf Horex. Es seien noch erwaehnt, Willi aus Sugenheim und Helmut vom HC-Taunus, sie hatten Pech mit Ihren Batterien, sie sind einfach geplatzt.

Defekter Schaftradlagersitz Regina

Gert Tel. 06172-71187 hat schon mehrmals mit Erfolg den Schaftradlagersitz im Reginagehaeuse repariert. Das rechte Motorgehaeuse wird mit einer Bohrspindel, auf einer Radialbohrmaschine, am alten Lagersitz, zentrich aufgebohrt. Es wird ein neuer Lagersitzring aus Stahl gefertigt und in das Motorgehaeuse eingeklebt. Die Buechse ist an ihrem Umfang, mit einem Bund an der Motorgehaeuseinnenseite gesichert. Da in der Buechse, an Stelle der Seegersicherung 52x1,5 E1MB52, noch ein Bund, hier zur Lagersicherung, angebracht ist, laesst sich das Schaftradlager nicht mehr, wie sonst zu Reparaturzwecken ueblich, ohne Demontage des Motorengehaeuse, austauschen. Will sagen, in solch einem Fall, muss der Motor zerlegt werden. Aber dies stellt heute ja kein Manko mehr da.
Die Hauptursache fuer defekte Schaftradlagersitze sind meiner Einschaetzung nach folgende Fehler.
1. Zu stramme Kettenspannung der Secundaerkette.
2. Brutaler Schaftradlager Aus und Einbau.
3. Fahren mit defektem Schaftradlager.
4. Gespannbetrieb.
5. Leistungsgesteigerter Motor im harten Einsatz.

Fuer Leute, die Problemen mit dem Schaftradlager aus dem Wege gehen moechten, empfehle ich HB 3/91 Seite 16 zu lesen.

Entlackung ohne Sand

Wir entnahmen der Gummikuh 4/92 Seite 34 einen interessanten Bericht ueber die Entlackung in Natronlauge. Durch dieses Verfahren findet neben der Entlackung auch noch eine Entrostung statt. Z.B. wurde der angelieferte Tank innen komplett und sauber entrostet und vor neuen Rostbildung geschuetzt. Dieser Vorgang findet an allen Stellen statt, also auch dort, wo der Sandstrahler nicht hinkommt. Das Verhalten von Alu und Zink sollte vorher beim Ablauger erfragt werden. Wo und zu welchen Preisen kann man ablaugen? Einmal bei C.F. Plump Gewaesserschutz GmbH in w-2800 Bremen 21 , Beim Industriehafen 165, dort kostet das Kilo zu entlacken und zu bondern 1.80DM. Zeitbedarf, einen Tag. Eine weitere Adresse ist die Ablaugerei Sued GmbH in w-6306 Langgoens Oberkleen Tel. 06447-6014 dort muss man fuer ablaugen und bondern ca. 250,-bis 300,-DM fuer ein ganzes Motorrad rechnen. Zeit ca. eine bis zwei Wochen. Aber auch in 7970 Leutkirch soll es eine Ablaugerrei geben, nur naeheres ist mir hier nicht bekannt. Was ist Bondern? Siehe HB 3/91 Seite 26, Bondern oder phosphatieren ist ein Rostschutzverfahren.

12 Volt in der Impoerator

Wir berichteten in HB 3/91 Seite 17, HB4/91 Seite 21 und HB 2/92 ueber den Einbau einer BMW Lichtmaschine in die Imperator. Werner Tel.06658-562 hat uns nun Aufgeklaert. Er wird uns fuer einen der naechsten HB eine Umbauanleitung erarbeiten. Nur soviel sei schon mitgeteilt; dies wurde mir auch von Albrecht Tel.06126-6531 so bestaetigt, der uebrigens auch ueber seine Erfahrungen zu diesem Thema im HB berichten will; die Konen des Imperator Kurbelzapfens und des Lichtmaschinenankers sind von ihrem Winkel nicht' identisch. Wir sind gespannt, wer von beiden uns den ersten Bericht zu sendet.

Zu diesem Thema gehoert auch ein Bericht aus der Gummikuh 4/92 Seite 12, dort wird ueber eine Lichtmaschine fuer die BMW Boxer, also jene die wir auch fuer unsere Horexen benutzen, berichtet, die schon bei 1000upm 12 Ampere abgibt, die original Bosch braucht da einiges mehr. Also genau das richtige fuer unsere Motore, sofern die Aussenmasse identisch mit denen der Boschmaschine sind. Denn das ist wichtig fuer unseren Gebrauch. Vielleicht sammelt ein Leser damit Erfahrung und teilt uns diese mit. Der Lieferant ist die Firma Paffen-Mechanik Gewerbestr.15 in w-2930 Varel Tel. 04451-7950 Fax 04451-85120 Herr Haschen.

Motorradmuseum in Brandenburg

Ich hab es zwar noch nicht besucht, aber auf der Fahrt von Duesseldorf nach Berlin bin ich, wegen ueberfuellter Autobahn, auf der Landstrasse durch den Ort o-1507 Glindow, naehe Brandenburg, Richtung Potsdamm, gekommen. Ein Schild machte dort auf das oertliche Motorradmuseum aufmerksam. Sollte einer unserer Leser einmal dieses Museum besuchen, so wuerden wir uns ueber einen kurzen Bericht, ob es sich lohnt und was ausgestellt wird, freuen.

Tankdeckel

In Sachsenring- Vertretungen kann man fuer 3,-DM Tankdeckel vom Trabant-Auto fuer seine Horex kaufen. Die Deckel sind neutral ohne Beschriftung. Diese Meldung haben wir der Zeitschrift Gummikuh 2/92 entnommen.

HOREX-NEUTEILE

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

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



Redaktionsschluss fuer HB 4/92 ist Anfang September 92. Das Heft erscheint am 15 Oktober 1992.
Nicht verzagt, naechstes Jahr ist auch noch ein Jahr! Nur nicht hetzen, wir sind nicht auf der Flucht, sondern beim Hobby.

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

Tausche meine Horexteile gegen Maerklin "Sprint" Autorennbahn Tel.02223-26810

Suche Resi. Tank Tel. 04230-529

Suche Motor Imperator 450, Type 23, und Schalthebel dazu. Tel. 09229-7382

Tausche oder verkaufe Regina o. Motor mit steiler Gabel. Suche Seitenstaender Regina, Rundgehaeusemotor oder auch nur Gehaeuse von solchem. Suche kontakt zu Regina-Sport Besitzer. Tel. nach dem 27.7. vormittags 0711-1758026

Verkaufe originale neue Resi. Kolben 77,5:78:fuer Resi 250 u. 78:fuer Resi 350; 100,-DM je. Bruce Williams PO Box 386 in Cortland OH 44410-0386 USA Tel. 001-216-638-5666

Verk. Regina0 original bis auf Fussrastengummis, Ruecklicht, Regler. Voll funktionstuechtig, sehr guter Originalzustand, mit original Papieren u. TUV,Zugel. VB 6500,-DM Tel.02223-26810

Verkaufe BMW Lampengehaeuse mit Schloss u. Chromring. Ab 16 Uhr Tel. 06224-50421 Bernd Zimmer

Schlachtfest Regina4,Schaftradlagerschaden, ohne Blech und Gabel. Hubert Tel. 07233-5811

Verkaufe Regina 3 sportlicher Umbau, mech. 1a,Tank verchromt, 20kg E-Teile +250ccm rund Motor VB 5000,- Tel. 02233-23554

Verkaufe Resi350 Zustand 2+ VB 9500,-DM Tel. 0043-316-914401

Suche Resident Kurbelwelle Tel. 07546-2195 Egon

Verkaufe glanzverzinkte M7 Gehaeuseschraubensaetze Regina. Linsenkopf. 1A Stahl. Je Satz 80,-DM Tel.06081-14957 Uwe

Leder Saettel

Arbeiten in Leder und das in einer 1A Qualitaet liefert Horst Geilsdorf Ortsstr. 5 in O-6551 Kuelmal Tel. 0037-7958-314. Sei eine neue Satteldecke fuer die ganz alten Columbus benoetigt oder ein neuer Werkzeugkasteneinsatz, mit all diesen Dingen ist man hier richtig. Auch das Rennbroetchen der Regina Sport koennte Horst anfertigen. Am liebsten ist Ihm, man schickt ihm ein Muster.

Horex willkommen

Christine vom HC Hanau empfiehlt in A-6133 Weerberg 220B Tirol das Ferienhaus der Familie Johan und Zita Schnoetzinger Tel. 0043-5224-8048. Der Ort liegt in der Naehe von Innsbruck. Johan Schnoetzinger ist Liebhaber alter wie neuer Motorraeder. Christine Tel.06181-28319 verbrachte dort eine wunderbare Zeit.

Die Pension Haus Ingrid in w-3542 Willingen/Usseln - Hochsauerland, Tel.05632-1895 in der Sportstr. 32 wird von einer Horex fahrenden Familie geleitet, also Horex sehr willkommen. Die Uebernachtung mit Fruehstueck kostet ab 32,-DM pro Person und die Ferienwohnung ab 54,- DM pro Tag.

Der Campingplatz in w5409 Dausenau an der Lahn wird vom Horexfahrer und Schrauberspezialist Horst Frielingsdorf geleitet Tel. 02603-6279. Es muss nicht erwaehnt werden, dass Horexfahrer jeder Zeit willkommen sind.